

<b>1. AVANT-PROPOS</b> .....	<b>2</b>
<b>2. DEFINITION D'UNE VISION STRATEGIQUE DE LA MOBILITE A HONNELLES ET QUIEVRAIN - CONCEPTS</b> .....	<b>5</b>
2.1 CONCEPTS THEMATIQUES - SCENARIOS CHOISIS POUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS .....	6
2.1.1 <i>Le réseau routier</i> .....	6
2.1.2 <i>Le charroi lourd</i> .....	10
2.1.3 <i>Les transports en commun</i> .....	11
2.1.4 <i>Les modes doux</i> .....	13
2.1.5 <i>Le stationnement : scénario pour Quiévrain-centre</i> .....	16
2.2 CONCEPT MULTIMODAL – SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS .....	18
2.2.1 <i>Schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale</i> .....	18
2.2.2 <i>Schéma directeur des déplacements à l'échelle communale</i> .....	19
<b>3. DEVELOPPEMENT DES OUTILS</b> .....	<b>20</b>
3.1 PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS .....	20
3.1.1 <i>Plan de hiérarchisation multimodale</i> .....	20
3.1.2 <i>Plans de déplacement thématiques</i> .....	24
3.1.3 <i>Plans de déplacements sûrs et conviviaux</i> .....	40
3.2. DEFINITION DES MESURES GENERALES POUR LA MISE EN APPLICATION DES PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS .....	57
3.2.1 <i>Mesures générales</i> .....	58
3.2.2 <i>Mesures thématiques</i> .....	70
<b>4. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE</b> .....	<b>95</b>
4.1 TABLEAU DE MISE EN OEUVRE .....	95
4.2 FICHES-PROJET .....	104
<b>5. ANNEXES</b> .....	<b>195</b>

# 1. AVANT-PROPOS

Le Plan interCommunal de Mobilité des Communes de Honnelles et Quiévrain est réalisé sur l'initiative intercommunale et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3 – IG.31 – D.311). Il a été conçu par le bureau d'études Survey & Aménagement et se divise en trois phases :

- Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic (Juillet 2003) ;
- Phase 2 : Définition des objectifs (Octobre 2003);
- Phase 3 : Plan interCommunal de Mobilité - Propositions (Avril 2004).

Ce document présente la phase 3 du Plan interCommunal de Mobilité relative aux propositions. Cette phase se subdivise en trois parties.

A partir des deux premières phases du PiCM, plusieurs scénarios pour définir le **concept multimodal** de mobilité qui correspond le mieux à la situation de Honnelles et Quiévrain ont été explorés par le bureau d'études et évalués. Ils ont été présentés au comité d'accompagnement (réunion du 13 février 04). Celui-ci a choisi une stratégie tant à l'échelle régionale que communale pour le réseau routier y compris pour le charroi lourd, pour l'organisation des transports publics, pour celle des modes doux (piétons, PMR et cyclistes) et pour le stationnement au centre de Quiévrain.

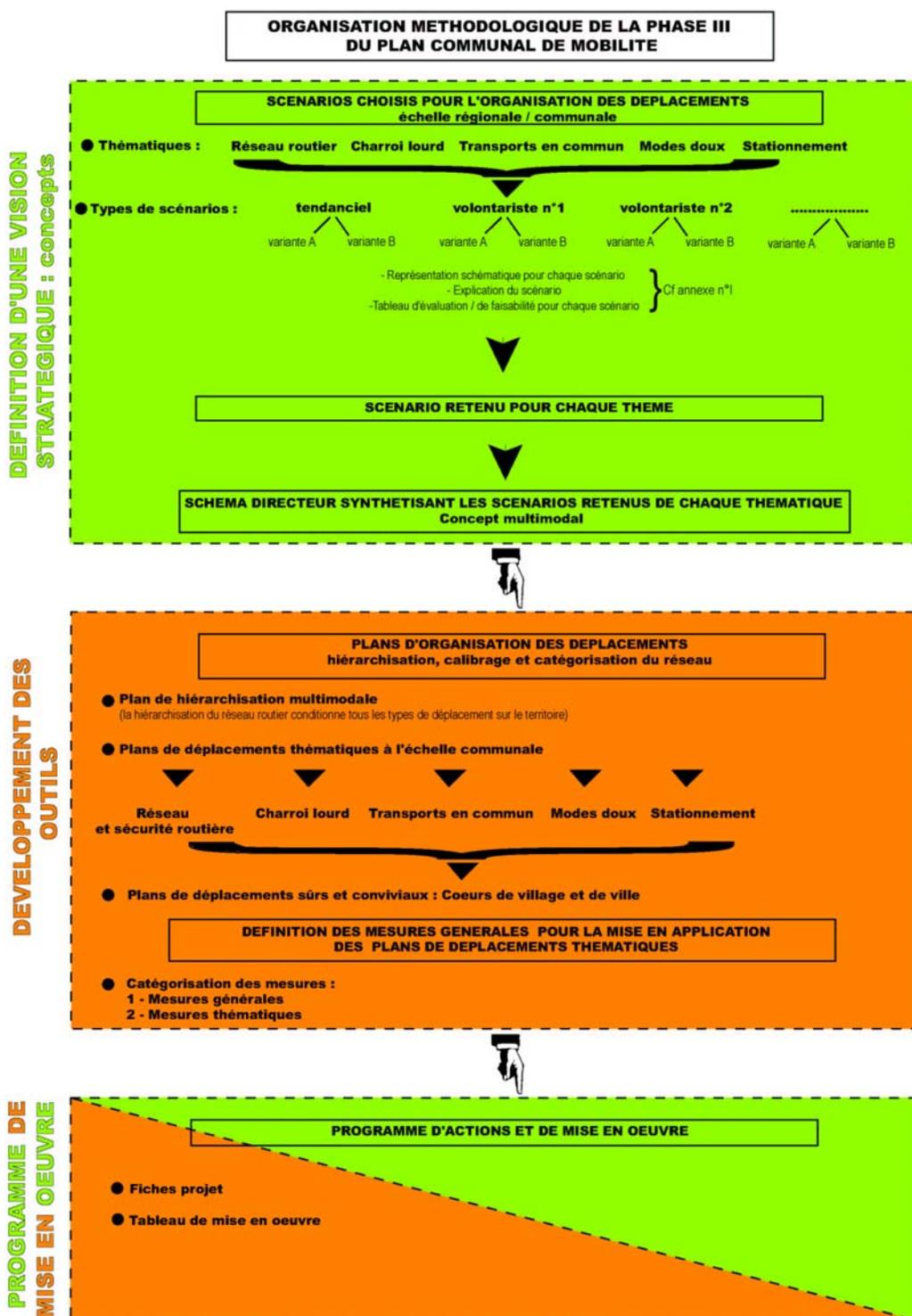
Des outils ont ensuite été développés pour répondre au concept multimodal retenu. Il s'agit de **plans d'organisation des déplacements**. Ils précisent la hiérarchisation, le calibrage et la catégorisation de chaque réseau. D'abord pour le réseau routier qui conditionne la majorité des types de déplacements et ensuite à l'échelle communale selon les thématiques arrêtées lors des scénarios. Un plan de synthèse a aussi été établi pour chaque village. Enfin, des **mesures générales et thématiques** pour la mise en application des plans d'organisation des déplacements sont exposées. Ceci forme la deuxième partie de la phase 3.

La troisième partie constitue la partie opérationnelle du PiCM. C'est le **programme d'actions et de mise en œuvre** des plans d'organisation des déplacements précédemment exposés qui se décline en deux ensembles : un tableau récapitulatif qui synthétise les différentes mesures et

actions proposées pour pouvoir concrétiser le PiCM ainsi qu'une première série de fiches-projet (y compris des esquisses) qui donneront une vision opérationnelle au PiCM. Seules les actions relatives à la signalisation directionnelle et au bus local seront fournies après l'enquête publique.

Le souhait de l'auteur de projet est que le présent PiCM soit un guide auquel les différents acteurs tant communaux que régionaux prennent l'habitude de se référer notamment avant la planification de tout projet (et pas seulement directement relatif à la mobilité) afin de s'assurer qu'ils respectent bien la philosophie du PiCM.

*Survey & Aménagement,  
Version 3.1 : Avril 2004*



**Figure 1 - Organisation méthodologique de la phase 3 du Plan interCommunal de Mobilité**

## 2. DÉFINITION D'UNE VISION STRATÉGIQUE DE LA MOBILITÉ À HONNELLES ET QUIÉVRAIN - CONCEPTS

On ne peut pas faire l'économie de définir quelle est la **vision stratégique** en termes de mobilité que l'on souhaite atteindre, à terme, sur les entités de Honnelles et de Quiévrain. C'est une étape indispensable avant de proposer des solutions concrètes pour répondre aux objectifs. En effet, le PiCM est un outil qui doit pouvoir évoluer au cours du temps. Les solutions proposées aujourd'hui ne pourront pas nécessairement toutes être réalisées car, au fil du temps, de nouveaux facteurs vont intervenir et modifier la situation initiale sur laquelle on s'est basé pour définir les actions. Mais en se référant à la stratégie d'organisation retenue, il sera toujours possible de réorienter les actions proposées ou d'en proposer de nouvelles pour atteindre les objectifs définis tout en s'adaptant aux évolutions sur le terrain.

Pour chaque mode de transport et réseau (réseau routier, charroi lourd, transports en commun, modes doux et stationnement), plusieurs **scénarios** ont été étudiés et évalués afin de choisir la stratégie d'organisation la plus adaptée à la situation de Honnelles et de Quiévrain (y compris la prise en compte de l'aspect humain). Pour chaque thème, le premier scénario étudié, est appelé « **tendanciel** » car, à partir de la situation actuelle, il extrapole le futur si on ne fait rien ou quasi rien à l'exception de l'intégration des projets déjà lancés. Les autres scénarios sont dénommés « **volontaristes** » car ils proposent une modification plus ou moins forte de l'organisation actuelle. Parfois, des variantes ont été proposées. Ces scénarios ont été présentés en comité d'accompagnement qui pour chaque thème en a retenu un. Les différents scénarios étudiés se trouvent en annexe 1.

Sur la base des scénarios retenus, un **schéma directeur** appelé **concept multimodal** a ensuite été défini. C'est ce schéma qui doit servir d'ossature au PiCM.

## 2.1 Concepts thématiques - Scénarios choisis pour l'organisation des déplacements

### 2.1.1 Le réseau routier

A court et moyen termes, le trafic motorisé va continuer à augmenter (y compris le charroi lourd). Le diagnostic a notamment établi que

- les charges de trafic sur certaines voiries sont importantes comme sur la N51 dans la traversée de Quiévrain;
- la signalisation tant de police que directionnelle est déficiente ;
- le réseau régional était assez accidentogène (carrefours du Passe-tout-Outre et de la Garde à Honnelles) ;
- le réseau routier est dans un état technique moyen.

En simplifiant, par l'organisation du réseau routier, il s'agit de répondre à la question suivante : comment garantir la meilleure accessibilité de et vers Honnelles et Quiévrain tout en prémunissant les entités concernées du transit et en préservant au mieux la vie locale ?

#### 2.1.1.1 Le contexte régional

**Au niveau régional, quatre objectifs ont été définis :**

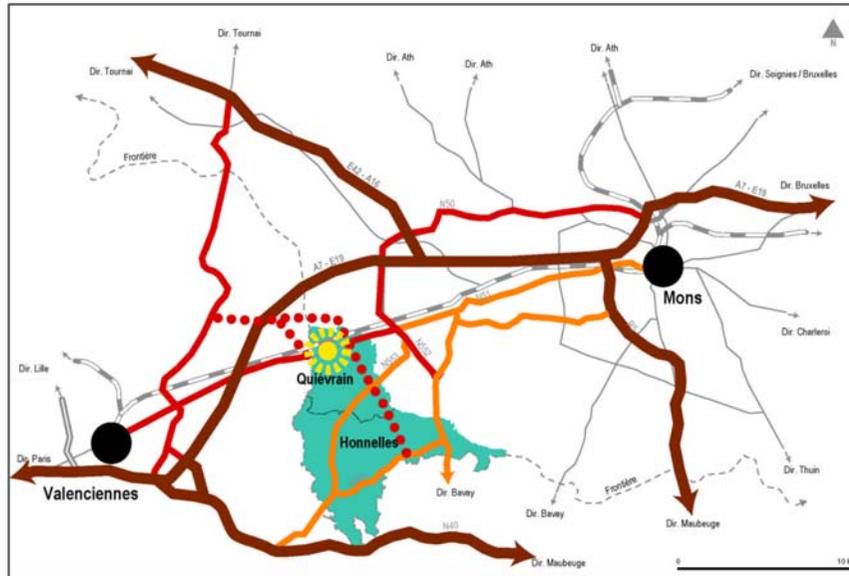
- Réguler et restreindre le trafic dans le centre de Quiévrain ;

- Renforcer la hiérarchisation du réseau ;
- Assurer la fonction de transit du Réseau à Grand Gabarit (RGG) ;
- Sécuriser les axes et carrefours dangereux.

**Ils trouvent réponse dans le scénario choisi suivant** (sur la base de deux scénarios : un tendanciel et un volontariste) :

- Renforcer le transit interrégional sur les axes autoroutiers (E19-E42) et sur la RGG (R5 et N40 (France)) ;
- Maintenir le transit régional sur la RN50, RN552 et la RN51 ;
- Délester la RN51 par une liaison nord et sud au niveau de Quiévrain-centre.
- Limiter les RN553, RN555 et RN549 au transit local.

**Scénario volontariste : Vers une réorganisation / modification du réseau autour et en faveur de la N51**



**Figure 2 - Réseau routier - échelle régionale : scénario volontariste**

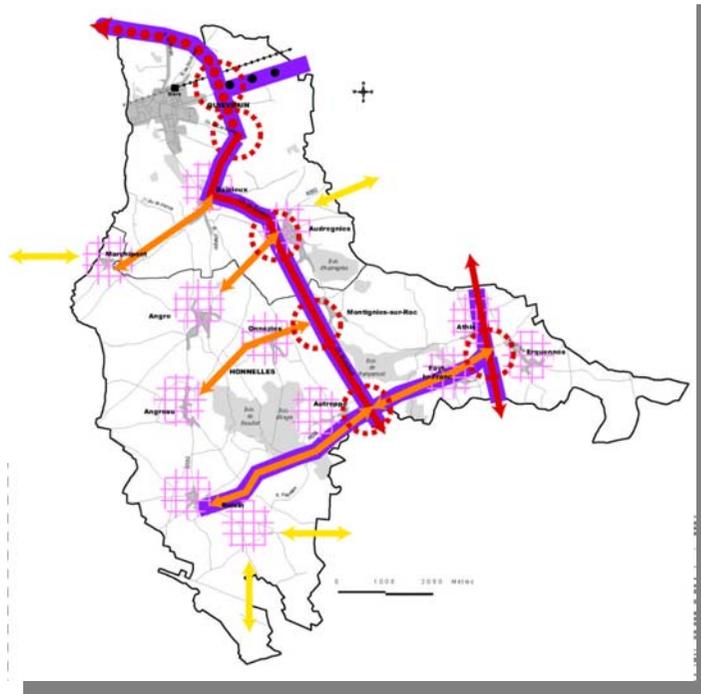
### 2.1.1.2 Le contexte communal

Au niveau communal, les objectifs suivants ont été mis en évidence :

- Désaturer l'axe principal de Quiévrain-centre en restreignant le trafic intra-urbain ;
- Concentrer et rabattre les flux de transit sur des axes privilégiés (Chaussée Brunehaut, RN555 et RN549) ;
- Sécuriser les cœurs de villages, les axes de desserte et les principales zones d'échange.

**Le scénario choisi** (sur la base de trois scénarios : un tendanciel et deux volontaristes) **y répond de la façon suivante :**

- Créer un délestage Nord et un délestage partiel au Sud de Quiévrain-centre afin de garantir une qualité de vie dans le centre de Quiévrain ;
- Réduire le nombre d'axes de desserte principale ;
- Rabattre les flux depuis les villages vers ces axes de desserte principale ;
- Améliorer les liaisons extra-communales (notamment vers la France).



**Figure 3 - Réseau routier - échelle communale : scénario volontariste**

### 2.1.1.3 A l'échelle locale : Le cas du centre de Quiévrain

Le centre de Quiévrain fait l'objet d'un scénario propre car c'est un **pôle générateur important de déplacements**. De plus, il faut tenir compte d'une **structure de ville ancienne (étroitesse des**

**rues, présence d'une ligne ferrée, etc.)**. Quiévrain-centre est un nœud stratégique du réseau et donc un point de passage souvent obligé. Différentes problématiques s'y retrouvent donc :

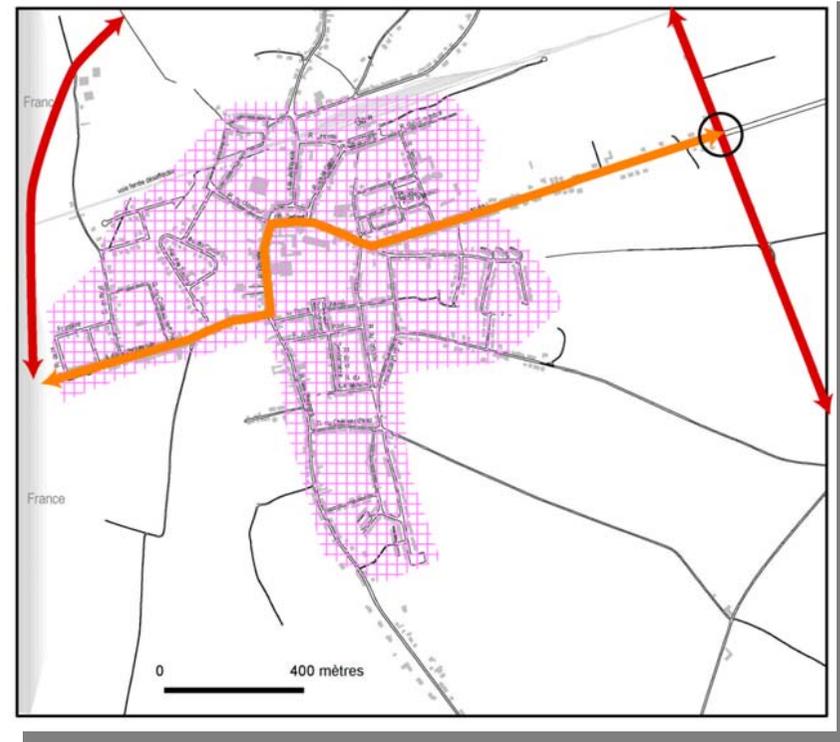
- Un axe régional (RN51) chargé notamment dans l'axe commerçant (environ 20.000 UVP/jour) ;
- 20 à 30% du trafic passant par Quiévrain-centre est transitaire ;
- Une hiérarchisation du réseau qui localement ne répond plus aux usages motorisés ;
- Des carrefours problématiques.

**Trois objectifs** précis correspondent à cette problématique :

- Supprimer complètement le trafic de transit dans le centre de Quiévrain ;
- Renforcer le caractère résidentiel des quartiers de Quiévrain-centre ;
- Préserver le cadre de vie et le développement commercial de l'hyper-centre.

Voici le **scénario choisi** (sur la base de quatre scénarios : un tendanciel et trois volontaristes) **qui doit répondre à ces objectifs** :

- Créer un délestage Nord et un délestage partiel au Sud de Quiévrain-centre afin de garantir une qualité de vie dans le centre de Quiévrain ;
- Réaménager complètement Quiévrain-centre par la création de zones de desserte locale ;
- Favoriser l'intermodalité par la promotion d'aires d'échanges et de cheminements sûrs et confortables pour les modes doux.



**Figure 4 - Réseau routier - échelle locale de Quiévrain-centre : scénario volontariste**

## 2.1.2 Le charroi lourd

Il n'est pas aisé de traiter du charroi lourd dans un PiCM car d'une part l'identification de la problématique est difficile et d'autre part la situation peut évoluer rapidement. Il est donc particulièrement **important de procéder à une évaluation régulière de la situation** afin de vérifier que le concept établi est toujours adéquat lors de toute action de mise en œuvre.

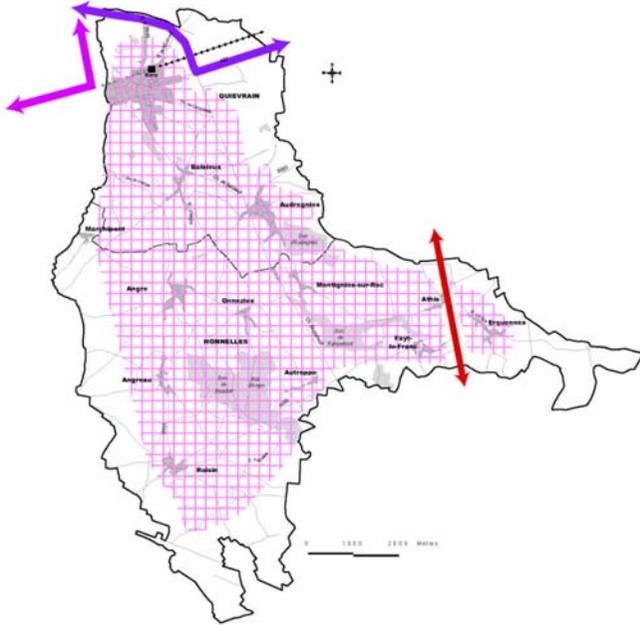
Dans le cas de Quiévrain-centre, le diagnostic a permis de relever une présence importante du charroi lourd (env. 550 camions/jour sur la RN 51 – Rue de Valenciennes et env. 330 camions/jour sur la rue de Bavay). Sur Honnelles, on trouve un transit poids lourds parasite secondaire. Enfin, les deux communes ayant une vocation agricole encore importante, on retrouve également ce type de charroi qui ne semble pas poser problème.

### Trois objectifs ont donc été établis :

- Réguler et restreindre le trafic poids lourds dans le centre de Quiévrain ;
- Assurer un rabattement des poids lourds sur certains axes routiers tout en permettant la desserte locale ;
- Préserver le cadre de vie en ville et dans les villages.

**Le scénario choisi** (sur la base de deux scénarios : un tendanciel et un volontariste) **offre les réponses suivantes :**

- Rabattre le trafic poids lourds de transit à hauteur de Quiévrain-centre en provenance de France vers la E.19 ou le contournement nord ;
- Rabattre le trafic poids lourds de transit à hauteur de Quiévrain-centre en provenance de Belgique via le contournement nord ;
- Rabattre le trafic poids lourds de transit en provenance du Sud (Bavaisis) via la RN549 ;
- Restreindre le charroi lourd dans une grande partie du territoire (excepté charroi agricole et desserte locale).



**Figure 5 - Charroi lourd : scénario volontariste**

### 2.1.3 Les transports en commun

Comme souvent en milieu rural, le réseau de transports en commun (TEC et SNCB) qui sillonne les entités de Honnelles et Quiévrain est « spécialisé » dans les déplacements scolaires et il est peu performant pour les loisirs ou le travail. La desserte depuis les villages vers l'extérieur et le centre de Quiévrain est quasi-inexistante. La ligne ferroviaire est compétitive pour la desserte de la zone Mons-Borinage mais les services en gare sont minimalistes malgré une forte fréquentation (1000 abonnés dont 14% de Français). De même, la gare ferroviaire est mal entretenue (y compris ses abords) et peu sécurisante. Enfin, il n'existe plus de liaison transfrontalière France-Belgique au niveau de Quiévrain.

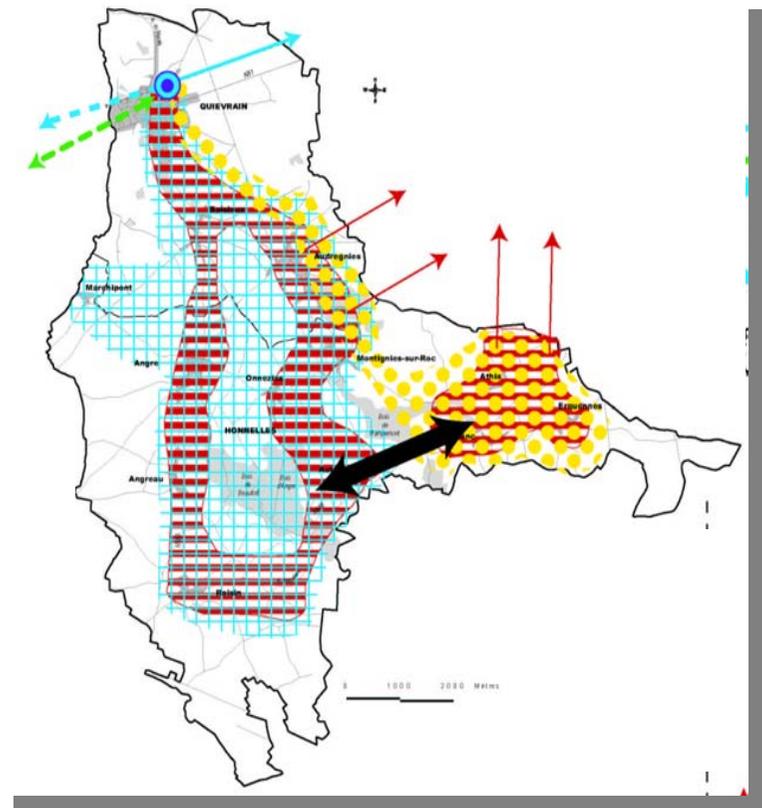
#### **Trois objectifs ont été donnés pour répondre à cette situation :**

- Développer des échanges intermodaux ;
- Maximiser le report modal (voiture – transports alternatifs) ;
- Offrir une bonne desserte en « bus classique » en heures de pointe (réseau classique) et une desserte affinée en heures creuses (boucles de bus local).

**Et un scénario a été choisi** (sur la base de trois scénarios : un tendanciel et deux volontaristes) :

- Créer un véritable pôle d'échange intermodal en gare de Quiévrain avec la réouverture du tronçon ferroviaire français Mons-Valenciennes et la mise en place d'une liaison bus transfrontalière ;
- Maintenir le réseau TEC existant en l'état actuel (aucune réorganisation de la desserte et des services TEC) ;
- Créer deux boucles de bus local (midi-bus) avec liaison entre ces deux boucles et desserte événementielle.

*Note : le Comité d'Accompagnement a toutefois décidé qu'une fois le scénario choisi développé et/ou évalué après une période de 3 à 5 ans, le second scénario volontariste pourra alors être réétudié et mis progressivement en œuvre (cfr. annexe 1 – scénario volontariste n°2).*



**Figure 6 – Transport en commun : scénario volontariste**

## 2.1.4 Les modes doux

Il est **difficile de traiter de façon réaliste des modes doux en milieu rural**. Il y a la dispersion de l'habitat et des services qui nécessite la réalisation d'infrastructures importantes en termes de distance pour une potentialité de fréquentation plutôt faible. Par contre, il existe souvent un nombre important de chemins agricoles ou forestiers, de sentiers qui pourraient servir de base à un réseau cohérent. Pourtant, les modes doux sont une composante importante de tout système de déplacement. Ainsi, les modes doux seuls ou en combinaison peuvent, dans certains cas, constituer une alternative à l'utilisation de la voiture à condition qu'un minimum de sécurité soit assuré.

Dans le cas de **Honnelles et de Quiévrain**, la phase 1 (Etat des lieux - Diagnostic) a mis en évidence la **faiblesse des infrastructures réservées aux modes doux pour un usage quotidien**. Toutefois, la mixité pratiquée actuellement n'est pas la solution adéquate dans beaucoup de cas. Un sentiment d'insécurité est souligné par la population qui demande des réalisations pour lutter contre cette insécurité. La **potentialité** est **énorme, surtout au niveau scolaire** (distances domicile-école faibles).

Pour définir une stratégie d'organisation des modes doux, il faut tenir compte de ces différents éléments. Cette organisation dépend aussi du scénario choisi pour l'organisation du réseau routier (et de l'espace que l'on pourrait récupérer) mais aussi du type de public et d'usage que l'on souhaite privilégier.

Le **public visé** est principalement celui nécessitant des **itinéraires sécurisés et confortables pour un usage utilitaire**

particulièrement les déplacements scolaires et les déplacements pour rejoindre les arrêts de transports en commun.

### 2.1.4.1 A l'échelle communale

Si on veut favoriser l'utilisation des modes doux, il faut non seulement sécuriser et équiper les itinéraires utilisés par les modes doux mais aussi développer une politique de promotion de ces modes de transport.

Un scénario en 3 points est proposé :

- Sécuriser les villages et l'agglomération (Quiévrain-Baisieux) en faveur des déplacements pédestres et cyclables ;
- Aménager des voies RAVeL et développer des liaisons vers les villages périphériques ;
- Créer un pôle intermodal « modes doux – transports en commun » en gare de Quiévrain.

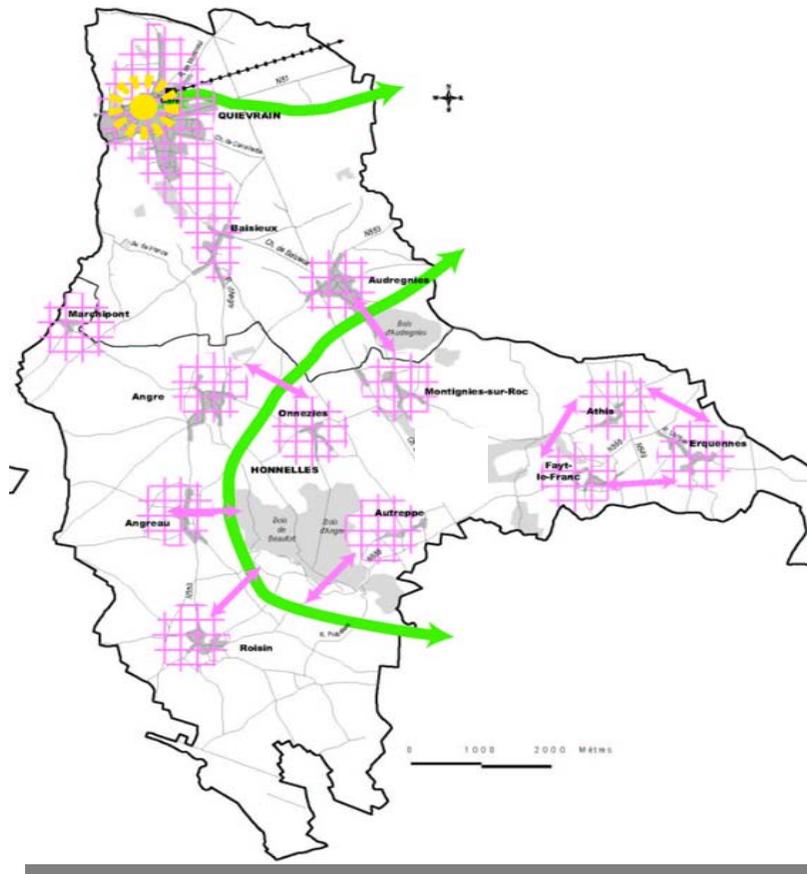
En ce qui concerne l'organisation du réseau, celui-ci se subdivise en trois niveaux :

Niveau	Cible privilégiée	Caractéristiques
Local	Les PMR, les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires (écoles, centres de services et arrêts de transports en commun)	Ce « réseau » permet la desserte de pôles utilitaires. Il est constitué de cheminements courts où la sécurité routière et « sociale » doit être optimale. Selon l'importance du trafic routier rencontré, la mixité ou des infrastructures séparées seront préconisées.
Communal	Les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires ou de loisirs	Ce réseau permet de relier les différents villages de l'entité entre eux. Il utilise de préférence des voiries où le trafic est calme ou bien aménagé en toute sécurité le long d'axes de circulation. Une attention particulière devra être accordée à la sécurisation des points de conflits potentiels comme par exemple les connexions avec des voiries au trafic routier important.
Régional	Les touristes (piétons et cyclistes)	Ce réseau permet d'intégrer Honnelles et Quiévrain dans une dynamique régionale et de le connecter avec les pôles touristiques ou utilitaires des entités voisines. Il se base sur le réseau RAVeL. Il comprend souvent des aménagements spécifiques pour les modes doux.

tronçons d'itinéraires régionaux ou communaux pourront avoir une fonction locale.

*Note : le Comité d'Accompagnement a toutefois décidé qu'une fois le scénario choisi développé et/ou évalué après une période de 3 à 5 ans, le second scénario volontariste pourra alors être réétudié et mis progressivement en œuvre (cfr. annexe 1 – scénario volontariste n°2).*

Certains de ces itinéraires pourront être communs (du moins en partie) aux cyclistes, piétons ou PMR ; d'autres pourront être réservés à l'un ou l'autre mode en particulier. De même, certains



**Figure 7 - Modes doux – échelle communale : scénario volontariste**

### 2.1.4.2 A l'échelle locale : Le cas du centre de Quiévrain

Quiévrain-centre est un pôle important d'emploi et de services y compris scolaires. Les besoins pour des déplacements cyclables et pédestres en relation avec les lieux d'échange modal et de services sont considérables mais les contraintes sont importantes (trafic important, étroitesse des rues, etc.). La part des modes doux y est aujourd'hui déjà considérable (environ 18%).

**Dans le cas de l'approche « modes doux » pour Quiévrain-centre, les objectifs sont :**

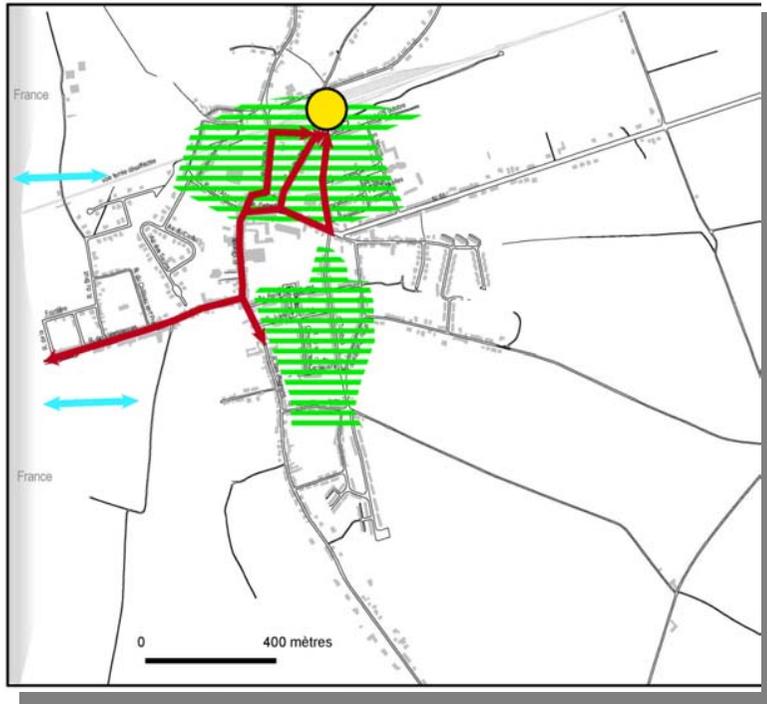
- Développer l'usage des « modes doux » ;
- Favoriser l'intermodalité.

**Le scénario choisi** (sur la base de trois scénarios : un tendanciel et un volontariste) **répondra aux points suivants:**

- Favoriser les liaisons « modes doux » (y compris PMR) entre la gare – rue Grande – rue de Valenciennes par l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons et cyclables ;
- Développer l'intermodalité en gare de Quiévrain ;
- Créer des zones sécurisées de pratique des modes doux en imposant une restriction du trafic, une

gestion des vitesses et des aménagements spécifiques ;

- Favoriser les liaisons vers/depuis la France.



**Figure 8 - Modes doux – échelle locale de Quiévrain-centre : scénario volontariste**

## 2.1.5 Le stationnement : scénario pour Quiévrain-centre

Au niveau du stationnement dans le centre de Quiévrain, l'offre globale est suffisante (taux de saturation global peu élevé, certains parkings périphériques sous utilisés, etc.). On constate toutefois une certaine saturation du secteur commerçant (taux d'occupation élevé le samedi, présence de voitures ventouses, taux d'occupation élevé le soir à la rue de Valenciennes, etc.) et un problème de comportement et de respect des règles de stationnement.

**Dès lors, les objectifs sont :**

- Améliorer l'offre aux clients-visteurs (courte durée) ;
- Dissuader les pendulaires fixes dans les artères commerçantes ;
- Organiser des places de stationnement en bordures des artères principales pour la longue durée ;
- Réorganiser le cheminement piétonnier et ainsi recréer un cadre de vie de qualité.

**Le scénario se base sur la mise en place d'un programme de gestion du stationnement** comportant des suppressions de stationnement, des zones de courte durée et des zones de longue durée.



**Figure 9 - Scénario stationnement - échelle locale de Quiévrain – centre : scénario volontariste**

## 2.2 Concept multimodal – Schéma directeur des déplacements

Sur la base des scénarios thématiques qui ont été présentés préalablement, un **concept multimodal** ou **schéma directeur des déplacements** a été dressé. Ce dernier concept tente de **globaliser le mode de fonctionnement de la mobilité future** dans les entités communales de Quiévrain et de Honnelles. Ce concept travaille à deux niveaux : **un niveau supra-communal et un niveau communal**. Chaque niveau détaille les grandes orientations dont il faut tenir compte dans la mise en place d'une politique de déplacement et ce, en présentant les mesures générales et une spatialisation de ces mesures par découpage géographique.

### 2.2.1 Schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale

Ce schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale propose que :

- **les entités communales de Honnelles et de Quiévrain soient protégées du trafic de transit** (y compris poids lourds) via notamment l'utilisation du réseau RGG<sup>1</sup> qui traverse la zone (E.19, N40 en France et R5). Ainsi les RN 553, 549 et 555 ainsi que la RN51 dans la traversée de Quiévrain (et sur la base de la mise en place d'un contournement Nord) ne seraient plus que des voiries de transit routier de type régional (dont la distinction se fera d'ailleurs au niveau du plan de hiérarchisation multimodale) ;
- **Une liaison TC<sup>2</sup> doit être assurée à l'échelle interrégionale**. Il s'agira certainement de la ligne ferrée Mons-Valenciennes. Une autre devra être réalisée à l'échelle régionale via les lignes de bus (liaison Valenciennes-Quiévrain et Quiévrain-Mons via le

---

<sup>1</sup> RGG : Réseau à Grand Gabarit (autoroute et routes pour automobiles).

<sup>2</sup> TC : Transports en Commun.

Borinage). Dans ce dernier cas, la gare de Quiévrain devra servir de pôle d'échange intermodal TC + « modes doux » / voiture et TC + TC.

- **Une liaison « modes doux » de type régional** (en particulier cyclable) doit se réaliser via les lignes RAVeL 98 et 98a.

## 2.2.2 Schéma directeur des déplacements à l'échelle communale

Le Schéma directeur des déplacements propose à l'échelle communale, **une structuration spatiale basée sur la présence d'une aire urbaine de mobilité (Quiévrain-centre) et de deux aires rurales de mobilité A et B<sup>3</sup>**.

Pour chaque aire urbaine ou rurale de mobilité, des mesures spécifiques à chaque mode de déplacements ont été proposées ( cfr. Figure 10 - Planche du Schéma directeur des déplacements pour Honnelles et Quiévrain (© Survey & Aménagement, avril 2004)). L'objectif premier de ces mesures est de promouvoir une mobilité durable pour tous et de servir de guide à la mise en place des plans thématiques qui sont décrits ci-après.

A côté de ces mesures décrites par aire, une série d'axes routiers sont définis de façon générale en termes de fonctionnalité. Ils seront repris par la suite en termes de hiérarchie multimodale (cfr. infra).

### **Figure 10 - Planche du Schéma directeur des déplacements pour Honnelles et Quiévrain (© Survey & Aménagement, avril 2004)**

Cfr. ci-joint

---

<sup>3</sup> Ce découpage en aires est basé sur les comportements actuels de mobilité. L'aire rurale de mobilité A reprend les territoires des villages de Baisieux, Audregnies, Marchipont, Angre, Angreau, Roisin, Onnezies, Autreppe, Audregnies et Montignies-sur-Roc. L'aire rurale de mobilité B reprend les villages de Fayt-le-Franc, Erquennes et Athis.

## 3. DÉVELOPPEMENT DES OUTILS

### 3.1 Plans d'organisation des déplacements

N.B : **Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1**

#### 3.1.1 Plan de hiérarchisation multimodale

Il est important de préciser la **hiérarchie du réseau routier** car celle-ci **conditionne beaucoup de déplacements** présents sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain (à l'exception de ceux liés à la voie ferrée). A partir de la hiérarchie, il est possible de **définir pour chaque niveau une fonction** en termes de circulation, **un calibrage** des voies de circulation en précisant le **régime de vitesse** préconisé, les **aménagement**s utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) mais aussi les possibilités de **cohabitation avec les modes doux, les transports en commun et le charroi lourd** ainsi que le **jalonement**.

La hiérarchisation définie répond à la stratégie d'organisation du réseau routier déterminée dans la première partie de cette phase 3 tant d'un point de vue régional que communal en intégrant le choix effectué en ce qui concerne la circulation des poids lourds et la volonté d'améliorer la sécurité routière au cœur des villages. Mais la mise en œuvre du concept multimodal sur lequel repose la hiérarchisation n'est pas acquise à court terme. En effet, de nombreuses infrastructures sont nécessaires pour y parvenir.

C'est pourquoi, il a été proposé une **hiérarchisation en 2 temps** :

- **A court terme** (dans les 5 ans), la hiérarchisation propose une **réorganisation du réseau** qui nécessite des **moyens essentiellement de type organisationnel** (la signalisation par exemple) et **peu d'infrastructures**.
- **A moyen et long termes** (échéance après 5 ans), la hiérarchisation proposée peut être **beaucoup plus volontariste** que la hiérarchisation à court terme mais pour être effective, elle nécessite la **réalisation d'infrastructures conséquentes** en particulier relatives à l'implantation d'un « contournement » nord qui devra impérativement faire l'objet d'une étude de faisabilité technique sur la base d'un accord transfrontalier préalable.

**Cette hiérarchisation est l'ossature qui doit servir de référence lors de la programmation de toute action ayant trait non seulement à la mobilité mais également à l'aménagement du territoire** (concordance entre la fonction des voiries et les activités riveraines). La hiérarchisation sera adaptée au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures structurantes (passage de la hiérarchisation à court et à moyen et long termes).

Notons enfin qu'actuellement, la Région wallonne (accord MET/DG.1 – MRW/DGATLP) travaille à une redéfinition de l'ossature hiérarchique du réseau routier régional qui conditionnera la mise en place ou non des gabarits et aménagements du réseau. Une fois ces conclusions connues, il faudra alors adapter l'actuelle hiérarchie du PiCM à ces propositions.

Niveau	Echelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « modes doux »		Transports en commun (Bus)	Charroi lourd	Jalonnement
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR			
0	Supra-régionale	Transit – Circulation routière – Liaison supra-régionale	120 Km/h ou 90 Km/h	2X2 bandes + 1 bande d'arrêt d'urgence séparée par une berme centrale (localement 2X1 bande)	Echangeurs ou giratoires	Interdit	Interdit	- Pas d'arrêt - Réseau express	Véhicules agricoles et charroi lent interdits	Villes et grands équipements
1	Régionale	Transit - Liaison régionale - Accessibilité	90Km/h (70 Km/h en entrée d'agglomération et 50 Km/h en traversée d'agglomération, le 30km/h peut exceptionnellement être placé dans les zones sensibles)	2X1 bande + localement 1 bande de dépassement ou de tourne-à-gauche ou à-droite	Pour les carrefours importants, de préférence, des giratoires, îlots ou feux (en agglomération)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables ou mixité)	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs en agglomération	- Pôle d'échange modal - Desserte bus classique	Itinéraires poids lourds parfois contraints au niveau des vitesses	Villes, connexions au réseau de niveau 0, pôles importants
2	Régionale et communale	Liaison intervillages	90Km/h (70 Km/h en entrée d'agglomération et 50 Km/h en traversée)	2X1 bande	Non spécifiques sauf lors des traversées d'agglomération (aménagement de	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs	- Arrêts de bus - Desserte bus classique	Itinéraires poids lourds - localement itinéraires soumis à des	Pôles importants et villages

Niveau	Echelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « modes doux »		Transports en commun (Bus)	Charroi lourd	Jalonnement
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR			
			d'agglomération, le 30km/h peut exceptionnellement être placé dans les zones sensibles)		sécurité et de convivialité)	agglomération (bandes cyclables ou mixité)	en agglomération		contraintes (tonnage, vitesse)	
3	Communale	Collecte des villages vers les niveaux 1 et 2	90Km/h (70 Km/h en entrée d'agglomération et 50 Km/h en traversée d'agglomération, le 30km/h est généralement placé dans les zones sensibles)	2X1 bande	Non spécifiques sauf lors des traversées d'agglomération (aménagement de sécurité et de convivialité)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables ou mixité)	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs en agglomération	- Arrêts de bus - Desserte bus classique et bus local	Généralement itinéraires non préférentiels pour les poids lourds (sauf desserte locale)	Villages et équipements de proximité
4	Communale et locale	Desserte locale - Séjour	- généralisation du 30 Km/h dans les cœurs de villages et les quartiers d'habitat - 50 Km/h - 90 Km/h en milieu agricole	Nombre variable de bandes (souvent bande de circulation non marquée)	Aménagements de sécurité et de convivialité en zone urbanisée : plateau, changement de revêtement, etc.)	Sur chaussée si sécurisation	Sur chaussée si sécurisation	Desserte bus local	Itinéraires soumis à des contraintes (tonnage, vitesse, desserte locale)	Equipements de proximité

**Figure 11a - Plan de hiérarchisation multimodale à court terme**

**Figure 11b - Plan de hiérarchisation multimodale à moyen et long termes**

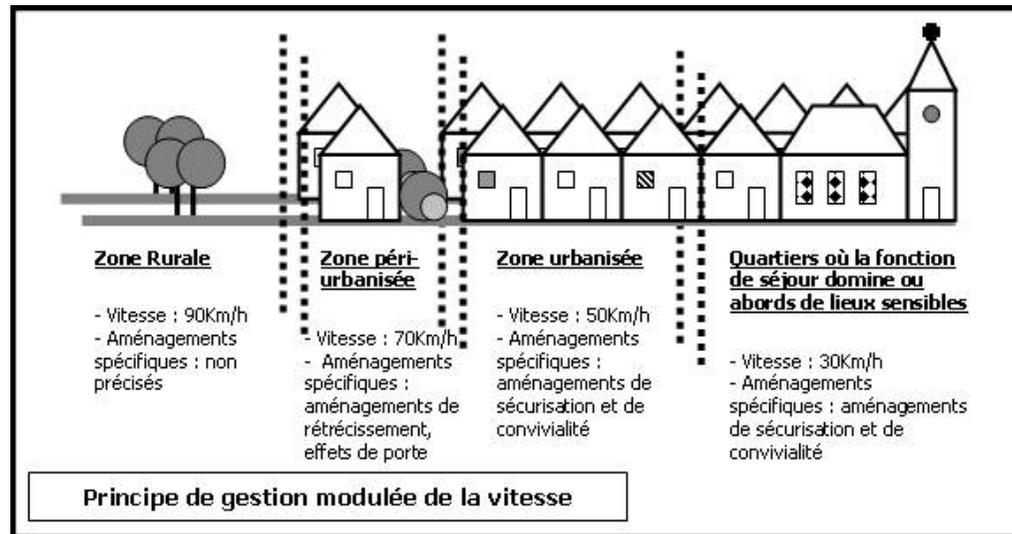
N.B : **Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1**

### **3.1.2 Plans de déplacement thématiques**

#### **3.1.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière**

Ce plan explicite la **composante « sécurité » du réseau routier ainsi que les nouvelles infrastructures routières à programmer**. Il est basé sur trois types de mesures : **la gestion de la vitesse, les endroits spécifiques à aménager** afin d'améliorer la sécurité routière (objective et/ou subjective) ainsi que les **nouvelles infrastructures routières**.

Il s'agit d'avoir une **cohérence sur l'ensemble du territoire pour la gestion de la vitesse** à savoir que les espaces qui présentent les mêmes caractéristiques urbanistiques (densité, homogénéité du bâti, vie riveraine, etc.) et fonctionnelles (Cf. hiérarchisation du réseau) doivent être traités de la même façon. La vitesse aux abords des agglomérations doit aussi être maîtrisée. Dans certains cas, la configuration des lieux doit être adaptée afin de mettre en conformité la vitesse préconisée et la structure de la voirie.



**Figure 12 - Représentation schématique de la mise en application de la politique de régime des vitesses**

(© Survey & Aménagement, avril 2004).

A certains endroits, des **aménagements particuliers de sécurité** sont nécessaires afin de renforcer la sécurité routière tant objective que subjective mais aussi d'accompagner la gestion modulée de la vitesse. Trois types d'aménagements ont été repris : la **sécurisation globale de traversées** de zones urbanisées, les **dispositifs ponctuels de ralentissement** (effet de porte, plateau, etc.) et la **sécurisation des carrefours**. Seuls les aménagements à programmer sur les voiries de niveau hiérarchique 1, 2 et 3 (fonction de transit, de liaison et de collecte) sont repris dans ce plan. Pour les voiries de niveau 4 (fonction de desserte locale, de séjour ou agricole), des petits aménagements de sécurité suffisent souvent. Les mesures spécifiques à chaque village sont représentées au sein des « Plans de déplacement sûrs et conviviaux » (Cf. le point 3.1.3).

Enfin, **des infrastructures nouvelles sont nécessaires au bon fonctionnement du réseau routier et à sa sécurisation**. Dans le cadre du Plan Intercommunal de Mobilité de Honnelles et Quiévrain, **deux infrastructures de délestage du centre-ville de Quiévrain** doivent être mises rapidement en place car comme l'a démontré l'analyse, il s'agit de la seule solution possible pour décharger le centre de Quiévrain<sup>4</sup> :

- Le **contournement Nord** devra emprunter l'actuelle chaussée Brunehault au départ du carrefour dit « du Gant d'Or » (RN51) en direction d'Hensies (pont sur le chemin de fer à modifier – tracé routier large à reprofiler ainsi que le carrefour avec la RN51) puis le tracé du Chemin du Ragonda, puis celui du Séminaire pour arriver sur le territoire français de Crespin au niveau de la D 954 où une liaison peut se faire vers le Nord vers la E.19 via l'échangeur (à compléter) de Thivencelles / Saint-Aybert ou vers l'Ouest via l'échangeur à créer au niveau de Vicq ;
- Le **contournement Sud** (parfois appelé « Liaison sud ») doit prévoir un réaménagement de la chaussée Brunehault entre le carrefour dit « du Gant d'Or » et le hameau de Carochette puis par la rue de Carochette jusqu'à la rue de Bavay (Baisieux).

### Figure 13 - Plan d'organisation des déplacements: le réseau routier et la sécurité routière

N.B : **Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1**

#### 3.1.2.2 Le charroi lourd

En combinant la hiérarchisation du réseau routier et la stratégie adoptée pour les poids lourds, il est possible d'établir des itinéraires recommandés et d'autres interdits pour les poids lourds en transit sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain tout en empêchant pas la desserte locale (y compris agricole).

Pour ce faire, on a imposé des contraintes de circulation à l'utilisation de certaines voiries selon la fonction de la voirie précédemment retenue (Cf. la hiérarchisation du réseau). Ces contraintes sont d'ordres différents et peuvent se combiner entre elles : Il s'agit

---

<sup>4</sup> Il est important de rappeler que ces mesures devront faire l'objet d'études de faisabilité technique (qui ne rentrent pas dans les missions d'un PiCM) qui devront inclure les aspects législatifs liés au Plan de Secteur, les mesures techniques (y compris d'hydrologie) ainsi que les mesures environnementales (y compris de protection écologique, paysagère et archéologique).

- 1) du tonnage autorisé : pas de limitation de tonnage, interdit au plus de 7.5t et interdit au plus de 3.5t.
- 2) de la vitesse autorisée : même vitesse que les autres véhicules motorisés ou une vitesse inférieure à ceux-ci. Ce sera particulièrement le cas lors de la traversée des cœurs de villages.

4 types « d'itinéraires » ont été définis. Il est clair que la desserte locale est toujours autorisée.

#### **Figure 14 - Plan d'organisation des déplacements: le charroi lourd**

**N.B : Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1.**

Niveau		Contraintes	Fonctions	Mesures d'accompagnement
1		Non soumis à des contraintes de circulation (sauf vitesse)	Transit / accès extérieur principal	Jalonnement en amont, signalisation (traversées de charroi agricole)
2			Desserte extérieure de l'activité économique locale y compris agricole	
3		Charroi lourd localement soumis à des contraintes de circulation (tonnage et/ou vitesse)	Desserte intérieure de l'activité économique locale y compris agricole – liaisons intervillages	Jalonnement en amont, signalisation de police (vitesse)
4	a	Charroi lourd soumis à des contraintes de tonnage	Desserte locale de l'activité économique locale	Jalonnement en amont
	b	Charroi lourd localement soumis à des contraintes de circulation (tonnage et/ou vitesse)	Desserte locale de l'activité agricole	Sens de circulation, by-pass
		Réseau réservé au charroi agricole (+ éventuellement modes doux)		Plan d'entretien (F99c, entretien, dispositif de rebroussement, déclassement)

La mise en œuvre de cette organisation repose sur l'adaptation de la signalétique directionnelle et de police mais cette organisation va bouleverser les habitudes. D'autres mesures d'accompagnement sont donc à prévoir : d'ordre infrastructurel mais aussi d'information et de sensibilisation et enfin de contrôle/répression. Une concertation avec le monde agricole est un préalable à la concrétisation de la mise en œuvre du niveau 4b.

### 3.1.2.3 Les transports en commun

Quand on traite des transports en commun dans un PiCM, il ne faut pas oublier que la desserte d'une commune s'intègre au sein d'un réseau parfois complexe et que toute modification proposée sur l'entité concernée aura des répercussions sur l'ensemble du réseau (notamment en termes de correspondance). Dans un environnement rural, il est difficile de proposer des solutions qui satisfont tout le monde (à la fois les utilisateurs et les gestionnaires des transports collectifs publics). C'est la difficile équation à laquelle essaye de répondre ce plan tout en restant pour ces diverses raisons assez général.

Ce plan repose sur deux axes : une certaine réorganisation du réseau linéaire (itinéraires, fréquences et services offerts) et une prise en compte des points de ruptures et d'échanges modaux.

Une **organisation à 4 niveaux des transports en commun** a ainsi été définie en ce qui concerne **le réseau linéaire**. Elle reprend l'échelle de fonctionnement du transport en commun, le public auquel s'adresse le transport, la fonction du transport, les services souhaitables en termes de fréquence et d'itinéraire et les opérateurs pressentis.

Niveau	Echelle	Fonction	Public privilégié	Services		Opérateurs	Pour Honnelles et Quiévrain
				Itinéraire	Fréquence		
1	Interrégionale et transfrontalière	Desserte des pôles extérieurs (Valenciennes, Mons et Bruxelles)	Scolaire et population active	Fixe et régulier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les jours ouvrables : toutes les heures dans les deux sens et 2 par heures entre 7h et 9h et entre 15h et 18h. Service à maintenir entre 5h et 23h30.</li> <li>- Les week-ends et jours fériés : au moins un train par heure et par sens entre 7h et 23h.</li> </ul>	SNCB	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne ferrée Mons – Valenciennes (avec réouverture du tronçon français)</li> </ul>
2	Régionale ou transfrontalière	2a. Desserte interne de la commune et liaison vers Quiévrain, Dour, Boussu et Saint-Ghislain	Scolaire	Fixe et régulier	Jours et heures scolaires uniquement (entre 7h30 et 9h et entre 15h et 17h, et le mercredi midi entre 11h30 et 13h)	TEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne TEC 8, 8, 29, 29, 7 et 28</li> <li>- Ligne SEMURVAL n°5 (à prolonger jusqu'à la gare de Quiévrain).</li> </ul>
		2a. Desserte interne de la commune et liaison vers gares de Quiévrain et Saint-Ghislain	Population active (navetteurs)	Fixe et régulier	Les jours ouvrables (entre 6h et 7h30 et entre 17h et 19h)	TEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligne TEC 8, 8, 29, 29, 7 et 28</li> <li>- Ligne SEMURVAL n°5 (à prolonger jusqu'à la gare de Quiévrain).</li> </ul>

3	Local	3b - Desserte interne de la commune	Population non motorisée (aînés, sans emplois, jeunes)	Fixe (Boucle)	Pendant les heures creuses (horaires fixes au moins 2 passages le matin et 2 l'après-midi y compris week-end et jours fériés)	TEC et Communes de Honnelles et Quiévrain	Ligne de bus local à créer
---	-------	-------------------------------------	--	---------------	---	---	----------------------------

Les itinéraires des lignes TEC actuelles doivent faire l'objet de légères modifications et/ou simplifications de leurs tracés ainsi que d'étude des fréquences et des correspondances pour répondre aux niveaux 1 et 2. Ceci ne peut se faire qu'en concertation avec le TEC et les communes voisines. Le bus local proposé à ce stade a été également simplement proposé sans faire l'objet de propositions d'itinéraires ou d'horaires. Actuellement, toutes ces propositions sont également à l'étude par le service « Recherche et Développement » du TEC Hainaut. Afin de ne pas hypothéquer la suite à donner cette réflexion, il a été décidé après accord des Communes de Honnelles et Quiévrain, du TEC Hainaut et du MET – DG.3 – D.311 de ne pas représenter ces propositions concrètement au sein d'une carte. Toutefois afin de visualiser schématiquement le futur réseau, on peut se reporter au scénario pour les transports en commun (cfr. figure 6).

En ce qui concerne **les points de rupture et d'échanges modaux**, le plan s'appuie sur deux mesures :

- le développement et la mise en valeur d'un pôle d'échange modal : à la gare de Quiévrain ;
- La sécurisation et l'aménagement des arrêts de bus.

Cette politique ne pourra se mettre en place qu'à la condition que la SNCB, le TEC Hainaut et les Communes de Honnelles et Quiévrain coopèrent et consacrent des moyens parfois importants aux transports en commun. De plus, la mise en œuvre de cette organisation nécessitera un important travail préparatoire afin d'ajuster au mieux les nouveaux concepts de transports en commun proposés aux attentes réelles des citoyens et ainsi augmenter les chances de succès de la restructuration de l'offre. Il est important de tester ces nouveaux outils pendant une période relativement longue (1 an minimum) et d'ensuite procéder à une évaluation afin d'y apporter les ajustements éventuels avant de pérenniser ces mesures. De plus, il ne faut pas négliger de développer une politique de promotion de l'utilisation de ces modes. Enfin, d'autres mesures de création de transports collectifs alternatifs (TCA – Taxi social, desserte touristique, covoiturage, etc.) peuvent être envisagées. Elles ne constituent cependant pas un autre niveau dans le Plan d'Organisation des Déplacements relatifs aux transports publics.

### 3.1.2.4 Les modes doux

En appliquant la stratégie d'organisation des modes doux choisie, sur les infrastructures existantes ou en projet, sur un premier relevé de terrain (partiel) et mais aussi sur le travail de réflexion réalisé par des membres des CCM (Conseils Consultatifs en Mobilité), **des itinéraires ont été définis.**

**Les différents itinéraires identifiés doivent faire l'objet d'une re-vérification de terrain, être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels.** Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part, **sûrs** tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part, **conviviaux et attractifs**. On peut **subdiviser en trois catégories chaque itinéraire : une partie linéaire** appelée généralement « **itinéraire** » (d'un point A à un point B), **les intersections** avec d'autres voiries **et les connexions avec les pôles intermodaux**, chacun nécessitant des aménagements particuliers. Un itinéraire donné ne sera balisé qu'à partir du moment où il aura été sécurisé.

Pour les déplacements cyclables, pédestres et PMR, les itinéraires retenus ont été hiérarchisés selon le principe défini ci-dessus. Le type d'aménagement est donné à titre indicatif pour chaque itinéraire. Ceux-ci ont également été cartographiés (Cf. Figure 15 pour les niveaux 1 et 2 et les plans de déplacements sûrs et conviviaux pour le niveau 3).

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement <sup>5</sup>
1 – Régional	  	RAVeL	Lignes 98 et 98a (section entre Autreppe et Audregnies avec liaisons avec Bavay et Dour)	Chemins réservés (F99a ou b) en asphalte ou en dolomie avec l'indication ou pas de la partie du chemin réservée aux différentes catégories d'usagers + sécurisation des traversées + balisage  Aménagements spécifiques et de sécurité (D7/D9/D10, PCM, traversées, etc.) + balisage – certaines portions des itinéraires régionaux sont reprises dans des itinéraires communaux
	 (  )	Communal	Ch. Brunehault avec liens vers France et Hensies	
	 (  )	Régional (MET)	RN51 en liaison entre Mons et la France	
	 (  )	Régional (MET)	RN549 avec liaisons vers Dour et la France	
	 (  )	Régional (MET)	N555 entre Roisin-Gare et le carrefour de la Garde	
2 – Communal	  (  )	Communal	a. Quiévrain-centre – Hensies via r. du Marais	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
	  (  )	Communal	b. Quiévrain-centre – Baisieux b.1. via r. Carochette et r. du Tombois / r. du Chemineau b.2. via r. des Wagnons	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10

<sup>5</sup> Types d'aménagement : Réaménagement global d'une traversée d'agglomération, mixité sur voirie, chemin réservé (F99, sentier, ruelle), aménagements spécifiques (Piste cyclable marquée – PCM, pistes D7, D9 ou D10, trottoirs, etc.).

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement <sup>5</sup>
	  	Communal	c. Baisieux – Petit Baisieux – Quiévrechain (France) via la r. Anciaux et av. de France	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10
	  	Communal	d. Baisieux – Angre via la r. d'Angre	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10
	  	Régional (MET)	e. Angre – Angreau – Roisin via la RN553	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)
	  	Régional (MET) et Communal	f. Roisin – RAVeL – Autreppe via la RN555 et les r. R. Moulin, Rue Grande et Rue Tonin	Mixité (vélo) + accotement + sécurisation carrefour rue + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)
	  	Communal	g. Angre – Onnezies – Montigny-sur-Roc via r. d'Angre, r. des Juifs, r. de l'Abreuvoir, r. de Montignies, Ch. Brunehault, r. La Roquette, Pl. Mason, rue Basse Boulogne et RAVeL	Mixité (vélo) + accotement + sécurisation carrefour rue + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)
	  	Communal + MET (Régional)	h. Audregnies – Wihéries via le Chemin de Wihéries	Mixité (vélo) + accotement + sécurisation carrefour rue + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)
3 - Local	  	Régional (MET) + communal	a. Quiévrain-centre : Liaison gare – r. de Valenciennes via Vert Bocage	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
	  	Communal + Régional (MET)	b. Audregnies : liaison place / église	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
		Régional (MET) +	c. Angre : liaisons autour de la rivière	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement <sup>5</sup>
	 	communal		
	 	Communal + Régional (MET)	d. Angreau : Chemin de l'école autour de l'école et de l'église	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
		Communal + RAVeL	e. Roisin : Chemin de l'école (autour de l'école et de l'église)	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
	 	Communal	g. Fayt-le-Franc / Athis / Erquenne – liaisons internes, desserte scolaire et liaisons intervillages	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)
	 	Communal	h. Montignies – sur – Roc : liaisons chaussées Brunehault / village	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)

Notons enfin que **la gare SNCB de Quiévrain** doit constituer **un pôle d'échange intermodal marche/vélo + TC à valoriser**.

### Figure 15 - Plan d'organisation des déplacements: les modes doux

N.B : **Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1**

#### 3.1.2.5 Le stationnement au centre de Quiévrain

Un plan de stationnement outre le fait de solutionner la problématique du stationnement, permet aussi d'améliorer d'autres embarras de mobilité (encombrement, places pour les modes doux, fluidité des transports en commun, etc.). C'est un outil primordial pour l'application du concept multimodal défini. Il se base sur deux types d'actions :

1) Une **adaptation de la capacité absolue** (nombre de places de stationnement)<sup>6</sup>

	<b>Capacité actuelle</b>	<b>Capacité future</b>	<b>Différence de la capacité</b>
<b>Secteur commerçant</b> (rue de Valenciennes – Rue Grande – Place du Parc – Place de l’Abattoir – Rue Debast)	342 pl.	280 pl	- 18%
<b>Secteur mixte</b>	286 pl.	417 pl.	+ 45%
<b>Secteur résidentiel</b>	224 pl.	224 pl.	/
<b>Secteur de la gare</b>	55 pl.	40 pl.	-27%
<b>TOTAL</b>	<b>907 pl.</b>	<b>961 pl.</b>	<b>+ 9%</b>

---

<sup>6</sup> Chiffres indicatifs. Pour l’identification des secteurs de stationnement, cfr – phase 1 – carte 5.

2) Une **organisation du stationnement** qui permet de mettre en adéquation l'offre et la demande selon le type d'usagers

Zone	Durée	Localisation	Fonction / pour qui	Mesures d'accompagnement	Mode de gestion
« Libre »	Longue durée	En périphérie (pl. de l'Abattoir, pl. du Ballodrome, Stade communal, pl. de l'Athénée)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendulaires</li> <li>- Délestage</li> <li>- Évènementiel</li> <li>- Autres (autocar, poids lourds, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer les liaisons vers le centre (pédestre ou autre)</li> <li>- Balisage en amont et dans le centre</li> <li>- Sécurisation si hors contrôle social ou à certains moments (le soir ou la nuit par exemple) : gardiennage, caméra, fermeture, contrôle policier</li> </ul>	Gratuit
Réglementé	Moyenne durée max. 1h30/2h (selon système choisi)	Abords des zones commerçantes et de services (r. de Valenciennes, r. Grande et r. Debast)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendulaires dynamiques</li> <li>- Clients</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer les liaisons pédestres vers le centre</li> <li>- Balisage</li> <li>- Contrôle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Zone bleue</b> + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation)</li> <li>- <b>Horodateur classique</b> + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation)</li> <li>- <b>Horodateur classique + horodateur portable</b> +</li> </ul>

<b>Zone</b>	<b>Durée</b>	<b>Localisation</b>	<b>Fonction / pour qui</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	<b>Mode de gestion</b>
					système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation)
<b>« Réservé »</b>	Variable	Quartiers d'habitations à proximité de zones commerçantes ou de services (r. de l'Abattoir, Av. Reine Astrid)	Riverains	Contrôle	- Carte "riverain" gratuite ou payante
	Libre	Zones commerçantes ou de services	Personnes à mobilité réduite	- Contrôle - Cheminement adapté	Gratuit – Carte PMR
	Libre sauf le mardi et le samedi de 8h à 15h	Zones commerçantes ou de services	Aux livraisons	Contrôle	Gratuit
	A déterminer	Dans la zone d'activités économiques (accès par la Chaussée Brunehault) si nécessaire	Aux camions	Contrôle	

La mise en œuvre de ce plan doit s'accompagner **d'une concertation avec les commerçants et les riverains** ainsi que d'une **campagne d'information**. Il n'est pas non plus possible d'envisager une réelle politique du stationnement si le **respect des règles établies** ne fait pas l'objet de contrôles et le cas échéant, de sanctions.

**Figure 16 - Plan d'organisation des déplacements: le stationnement à Quiévrain-centre**

**N.B : Toutes les planches illustratives relatives aux Plans d'Organisation des Déplacements sont présentées en fin de chap. 3.1**

### 3.1.3 Plans de déplacements sûrs et conviviaux (cfr. figures 17 – présentées en fin de point 3.1.3)

Les plans de déplacements sûrs et conviviaux sont des outils très importants :

- Ils permettent d'avoir **une vision synthétique des différents outils thématiques** proposés ci-dessus mais au niveau d'une entité géographique plus restreinte – le village ou le centre-ville - ce qui permet dans certains cas, d'être plus précis tout en ne tombant pas dans le piège du particularisme. Mais attention, ce ne sont pas des plans techniques de mise en œuvre. **Leur précision est relative<sup>7</sup>**. Il s'agira donc d'effectuer une étude technique de mise en œuvre pour chaque mesure proposée.
- Tactiquement, ils sont aussi utiles pour faire mieux comprendre le Plan Intercommunal de Mobilité auprès de la population. Les personnes réagissent souvent plus facilement quand elles sont confrontées à des lieux qu'elles connaissent.

Pour chaque village, un plan de déplacements sûrs et conviviaux a été dressé, appelé selon le cas « cœur de ville » (pour Quiévrain-centre car sa configuration est plus urbaine) ou « cœur de village ». Il reprend, sous la forme d'une fiche et d'une carte (cfr. fig. 17) différentes informations :

- 1) des éléments contextuels à savoir les principaux pôles générateurs de trafic ;
- 2) la gestion modulée de la vitesse ;
- 3) les limitations de tonnage ;
- 4) en ce qui concerne les modes doux, les cheminements locaux ( cfr. Plan d'organisation des déplacements : les modes doux - niveau 3 - réseau local car les niveaux 1 et 2 ont fait l'objet de l'illustration de la fig 15) ;
- 5) les nouvelles infrastructures routières préconisées ;
- 6) les endroits où il y a lieu d'intervenir afin d'améliorer la sécurité (objective ou subjective) ou les aménagements nécessaires pour renforcer d'autres actions ainsi que, le cas échéant, la localisation des aménagements faisant l'objet d'une fiche-projet (Cf. le point 4.2). Les aménagements préconisés ont été regroupés en 5 thématiques :
  - o Les dispositifs de ralentissement (dévoisement, coussin berlinois, plateau, etc.) : ce sont des dispositifs plus ou moins contraignants, selon les situations, qui sont placés à l'entrée d'une traversée d'agglomération ou sur une

---

<sup>7</sup> Ainsi, l'indication d'une panneau ou d'une infrastructure sur les cartes présentées en figure 17 est purement exemplative. Par exemple, l'implantation d'une interdiction de tonnage sur une de ces figures indique simplement que le tonnage est limité sur l'axe concerné mais des mesures d'accompagnement en amont et en aval sont bien évidemment nécessaires pour faire respecter cette mesures.

voirie urbanisée particulièrement rectiligne. Ils ont plusieurs buts : marquer visuellement l'entrée dans une zone urbanisée et ainsi prévenir l'automobiliste qu'il se trouve dans une zone avec des fonctions différentes de celle de circulation, ralentir physiquement les véhicules motorisés, organiser les traversées piétonnes et éventuellement cyclables, etc.

- Les dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage particulièrement aux abords des pôles générateurs de trafic (école, service public, etc.). Cette mesure ne s'applique dans notre cas qu'à Quiévrain-centre même si certaines mesures d'interdiction du stationnement se retrouve notamment dans celles relatives à l'aménagement des espaces publics.
- Les carrefours : les réaménagements vont varier en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée. Ils ont pour but de sécuriser les croisements de flux de circulation ou de fluidifier le trafic.

N.B. : en ce qui concerne ces aménagements (dispositifs de ralentissement, dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage et carrefours), leur localisation sur les plans de cœurs de villes ou de villages **constitue l'illustration des fiches-projets détaillées 2004-I-D-3 et 2004-I-D-7** en particulier pour les dispositifs à placer sur les voiries à 30 Km/h et à 50 Km/h. La seule localisation réalisée sur les plans est la différence entre les aménagements en carrefour et les aménagements de ralentissement (qui constituent ceux en ligne droite) car il n'est pas possible de préciser quel type d'aménagement doit effectivement être mis en place dans ceux présentés dans la fiche-projet détaillée 2004-I-D-2 et ce pour des raisons liées aux coûts de mise en œuvre et aux moyens disponibles, aux contraintes techniques telles que l'égouttage, les réseaux énergétiques et de télécommunications, etc. Pour les voiries à 70Km/h et à 90Km/h, il y a lieu d'effectuer une étude technique plus précise en tenant compte notamment du type de voirie repris dans la hiérarchisation ainsi que d'autres critères comme la charge de trafic, les vitesses pratiquées et autorisées, etc.

- Les espaces publics (zone) : ce sont des aménagements très variables qui ont pour but : de sécuriser les abords des lieux publics et en particulier les écoles, d'améliorer l'accessibilité de ces lieux publics (par exemple en organisant le stationnement) et enfin d'améliorer le cadre de vie. C'est à cet endroit que l'on va retrouver la requalification des places de village.
- Le réaménagement global d'une voirie : Il s'agit souvent de faire respecter la limitation de vitesse décidée, de sécuriser les déplacements des modes doux et d'augmenter la sécurité tant objective que subjective. Pour ce faire, divers éléments sont combinés : une diminution de la largeur de la chaussée en fonction du trafic qui y circule (Cf. la hiérarchisation du réseau), le placement d'un ou plusieurs dispositifs de sécurité (rétrécissement de la voirie, coussin berlinois, plateau, etc.), l'aménagement d'un trottoir ou d'un accotement de minimum 1.5m de chaque côté de la voirie ainsi que l'organisation de traversées piétonnes à intervalles réguliers, l'organisation du stationnement et l'implantation des arrêts TEC sur la voirie.

Au niveau du centre de Quiévrain, les sens de circulation et la gestion des carrefours seront ajoutés.

### 3.1.3.1 Honnelles

#### a. Autreppe

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Autreppe – Cf. Figure 17-H-a</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole communale</li> <li>• Maison communale</li> <li>• Site touristique du « Cailloux qui bique »</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : r. R. Moulin, r. G. Luciez, r. d'Autreppe, r. d'Onnezies, r. Grande, r. Tonin, r. de la Station ;</li> <li>• 50Km/h : r. d'Onnezies, r. Tonin, rue Chevauchoir r. Prebelem et r. de la Vallée ;</li> <li>• 70Km/h : RN555 entre le carrefour avec la r. R. Moulin et la Chaussée Brunehault.</li> </ul>
Limitations de tonnage		3,5t (sauf desserte locale) sauf sur la RN555 où toutefois les 3,5T seront limités à 30Km/h entre la rue des Croix et le début de la r. de la Vallée.
Cheminements locaux – modes doux		/ cfr. niveau 2
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R. d'Onnezies ;</li> <li>• R. Tonin ;</li> <li>• R. Prebelem ;</li> <li>• R. R. Moulin (abords de l'église).</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R. Gh. Luciez / r. R. Moulin</li> <li>• R. R. Moulin / RN555 ;</li> <li>• R. d'Autreppe / RN555 ;</li> <li>• R. Tonin / RN555 ;</li> <li>• R. de la Station / RN555 ;</li> <li>• Carrefour dit du « Passe-tout-Outre » (RN555 / ch. Brunehault)</li> </ul>
	Espace public	Abords d'école et de la maison communale (r. d'Onnezies, r. d'Autreppe et r. Grande).
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-4</i>	

## b. Roisin

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Roisin – Cf. Figure 17-H-b</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ecole communale</li> <li>Quelques commerces de proximité</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>30Km/h : r. du Marais, r. Prévost, r. Liévain, r. du Château du Roisin, r. J. Genain, r. Parent, r. du Bois, r. de la Place, r. Carlier et RN553 aux abords de l'école ;</li> <li>50Km/h : RN553, r. de la Marlière, r. Joncrette, r. du Berceau et r. du Point du Jour ;</li> <li>70Km/h : RN553 au Nord et au Sud ; rue Joncrette et r. du Point du jour.</li> </ul>
Limitations de tonnage		<ul style="list-style-type: none"> <li>+ 7,5 T interdit (sauf desserte locale) sur la RN553 à partir du carrefour avec la RN 555 (le charroi lourd est renvoyé via cette RN vers la RN 549) ;</li> <li>sur la RN 555, les + 3,5T seront limités à 30Km/h entre la rue des Croix et le début de la r. de la Vallée. Les +3,5t. sont interdits dans le cœur du village.</li> </ul>
Cheminements locaux – modes doux		Liaison place / école à favoriser
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>RN553 au Nord et au Sud ;</li> <li>R. Point du Jour et r. Joncrette.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>R. Joncrette / r. du Berceau ;</li> <li>R. du Berceau / r. du Point du Jour ;</li> <li>RN 533 / RN 555.</li> </ul>
	Espace public	RN553 : entre la place et l'église
	Réaménagement global d'une voirie	RN553 dans la traversée du village.
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-2</i>	

### c. Meurain

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Meurain – Cf. Figure 17-H-c</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		/
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : R. du Ruisseau et r. Isolée</li> <li>• 50Km/h : R. de Meurain, r. du Ruisseau, r. de la Chapelle des Français ;</li> <li>• 70Km/h : en amont de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 3,5T interdit (sauf desserte locale) dans tout le village.
Cheminements locaux – modes doux		/
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R. de Meurain ;</li> <li>• R. du Ruisseau.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	/
	Espace public	/
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>		/

#### d. Angreau

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Angreau – Cf. Figure 17 H-d</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole communale</li> <li>• Quelques commerces de proximité</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : r. des Boughors, ch. du Bosquet, r. du Diable ; r. Polimont, rue du Quesnoy, r. Languerlette, ruelle Gallot, r. du Comte et RN553 entre la place et la rue du Diable ;</li> <li>• 50Km/h : RN553 en amont et aval de la zone 30 ;</li> <li>• 70Km/h : RN553 en amont et en aval de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 7,5 T interdit sur la RN553 et dans tout le village (sauf desserte locale) ;
Cheminements locaux – modes doux		Liaison interne au centre du village : ruelle de l'Escalier, r. du Quesnoy, r. du Comte, ruelle entre la RN 553 et le chemin du Bosquet ; RN 553.
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN553 au Nord et au Sud ;</li> <li>• R. du Quesnoy.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN 553 / r. du Quesnoy ;</li> <li>• RN 533 / r. du Comte.</li> </ul>
	Espace public	Zone place-église en liaison avec l'école (r. du Quesnoy).
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-8</i>	

### e. Angre

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Angre – Cf. Figure 17-H-e</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole communale</li> <li>• Quelques commerces de proximité</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : r. Chasse Lotteau, r. Ch. Bernier, R. de Dour, r. de la Chasse, r. du Partiau, r. Verte Vallée, r. Eliselle, r. de Brisac, chemin du Caillou Qui Bique, r. L. Baudour, ruelle Marcotte et la RN553 entre la r. du Partiau et le carrefour avec la rue d'Angre</li> <li>• 50Km/h : RN553 en amont et aval de la zone 30 et la rue d'Angre et le chemin de St-Roch ;</li> <li>• 70Km/h : RN553 en amont et aval de la zone 50 et la rue d'Angre et le chemin de St-Roch ;</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 7,5 T interdit (sauf desserte locale) sur la RN553 et dans tout le village (sauf riverains et desserte locale) ;
Cheminements locaux – modes doux		Liaison interne au centre du village : depuis l'école vers la rue d'Angre et vers le bas du village ( y compris pl. du Centenaire) via la ruelle Marcotte ainsi que le pont sur la rivière.
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN553 au Nord et au Sud ;</li> <li>• R. d'Angre ;</li> <li>• Chemin de St-Roch.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN 553 / r. du Partiau ;</li> <li>• RN 553 / r. Ch. Bernier ;</li> <li>• RN 553 / r. d'Angreau ;</li> <li>• RN 553 / r. d'Angre.</li> </ul>
	Espace public	RN553 : abords de la pl. du Centenaire.
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>		/

## f. Marchipont

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Marchipont – Cf. Figure 17-H-f</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		Hôme « Le Vert Roseau »
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : r. du Pont, r. de Baisieux et Chemin de Marchipont ;</li> <li>• 50Km/h : Chemin de Marchipont en amont de la zone 30 ;</li> <li>• 70Km/h : Chemin de Marchipont en amont de la zone 50 ;</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 3,5 T interdit dans tout le village (sauf desserte locale) ;
Cheminements locaux – modes doux		/
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	Chemin de Marchipont en amont de la zone 50 ;
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	/
	Espace public	/
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>		/

### g. Onnezies

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Onnezies – Cf. Figure 17-H-g</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole du cirque ;</li> <li>• Commerces de proximité.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : r. d'Angre, r. des Juifs, r. de l'Abreuvoir, r. Général Cochez, r. des Joncquilles, r. Chasse de la Motte ;</li> <li>• 50Km/h : r. d'Angre, r. de l'Abreuvoir et r. Général Cochez en amont de la zone 30 ;</li> <li>• 70Km/h : r. d'Angre, r. de l'Abreuvoir et r. Général Cochez en amont de la zone 50 ;</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 3,5 T interdit dans tout le village (sauf desserte locale) ;
Cheminements locaux – modes doux		/
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• r. d'Angre ( y compris carrefour avec RAVeL) ;</li> <li>• r. de l'Abreuvoir ;</li> <li>• r. Général Cochez ;</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	R. des Juifs / r. de l'Abreuvoir
	Espace public	/
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>		/

## h. Montignies-sur-Roc

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Montignies-sur-Roc – Cf. Figure 17-H-h</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole ;</li> <li>• Brasserie et confiserie au Hameau de la Chaussée.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : R. La Roquette, r. Goutrelle, r. de l'Eglise, r. Haut les Rocs, r. Comtesse de Belle Ville, r. de la Cachette, r. de la Fontaine, ruelle du Plat Caillou, ruelle Galant Homme, rue Basse Boulogne ;</li> <li>• 50Km/h : chaussée Bruhenault au niveau du Hameau de la Chaussée et rue Basse Boulogne ;</li> <li>• 70Km/h : chaussée Bruhenault au niveau du Hameau de la Chaussée en amont et aval de la zone 50km/h et rue Basse Boulogne.</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 7,5 T interdit dans tout le village (sauf desserte locale) à l'exception de la ch. Brunehault (interdit +7,5t) ;
Cheminements locaux – modes doux		Liaison village / hameau de la Chaussée via rue Galant Homme et ruelle du Plat Caillou
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	Chaussée Brunehault au niveau du Hameau de la Chaussée ;
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	Chaussée Brunehault / r. La Roquette
	Espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Place communale</li> <li>• Abords de l'église</li> </ul>
	Réaménagement global d'une voirie	Chaussée Brunehault au niveau du Hameau de la Chaussée ;
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-1</i>	

### i. Fayt-le-Franc

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Fayt-le-Franc – Cf. Figure 17-H-i</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole ;</li> <li>• Commerces du carrefour de la Garde.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : R. P. Bourlard, r. Roi Albert, r. du Chemineau, r. Curé Montenez, r. Bracquemart, r. Général Leman, r. Maréchal Joffre, r. Maieur Carlot, r. Trieu de la Bouve, r. E. Delagrance, r. Court du Ringart ;</li> <li>• 50Km/h : RN 555 entre la rue P. Bourlard et le carrefour de la Garde et sur la RN 549 entre le carrefour de la Garde et la rue d'Athis ;</li> <li>• 70Km/h : RN 555 en amont de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		+ 3,5 T limité à 30Km/h dans les zones à 50 Km/h et 3,5T interdit dans les rues à 30Km/h (sauf desserte locale).
Cheminements locaux – modes doux		Depuis la place du village (école et église) vers la RN555 et la RN543 via les rues internes du villages et certaines venelles à réaménager.
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R. Roi Albert ;</li> <li>• R. Maréchal Joffre ;</li> <li>• RN 549 au sud du Carrefour de la Garde</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrefour de la Garde (RN555 / RN543) ;</li> <li>• Rue P. Bourlard / RN 555 ;</li> <li>• Rue Général Leman / RN 555.</li> </ul>
	Espace public	Abords de l'église et de l'école
	Réaménagement global d'une voirie	Carrefour de la Garde (RN 555 / RN 549) et les abords immédiats
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-3</i> <i>2004-I-D-4</i>	

## j. Athis

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Athis – Cf. Figure 17-H-j</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ecole.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>30Km/h : R. d'Athis, r. Croquet, r. Du Grand Coron, r. de Rampemont, r. de la Bourgeoise, r. des Ecoles, r. du petite Coron, r. de la Courbette et r. du Paradis.</li> <li>50Km/h : sur la RN 549 entre le carrefour de la Garde et la rue d'Athis ;</li> <li>70Km/h : RN 549 en amont de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		3,5 T limité à 30Km/h dans les zones à 50 Km/h et 3,5T interdit dans les rues à 30Km/h (sauf desserte locale).
Cheminements locaux – modes doux		Liaison RN 555 / r. Croquet / r. Grand Coron / r. d'Athis / r. des Ecoles / r. du Petit Coron / r. de la Courbette.
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>RN 549 ;</li> <li>R. du Grand Coron ;</li> <li>R. d'Athis ;</li> <li>R. du Paradis ;</li> <li>R. du Petit Coron ;</li> <li>R. de la Courbette.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>RN 549 / r. d'Athis ;</li> <li>RN 549 / r. des Ecoles.</li> </ul>
	Espace public	Abords de l'église et de l'école
	Réaménagement global d'une voirie	RN 549
<i>Fiches-projets</i>	<i>2004-I-G-3</i> <i>2004-I-D-4</i>	

## k. Erquennes

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Erquennes – Cf. Figure 17-H-k</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		/
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : R. d'Erquennes, r. Deschamps, r. Longue, r. Rossignol, r. Derrière l'Eglise, r. des Leuses, r. Vert Pignon, r. Fontaine et r. du Touquet ;</li> <li>• 50Km/h : Avenue du Haut-Pays entre le carrefour de la Garde et celui de la Croix des Muets, rue d'Erquennes et r. Vert Pignon ;</li> <li>• 70Km/h : Avenue des Hauts-Pays et r. Vert Pignon en amont de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		3,5 T limité à 30Km/h dans les zones à 50 Km/h et 3,5T interdit dans les rues à 30Km/h (sauf desserte locale).
Cheminements locaux – modes doux		Depuis la place du village (école et église) vers le carrefour RN 549 / r. d'Erquennes et vers la Croix des Muets
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositifs récents (à évaluer) ;</li> <li>• R. du vert Pignon (effet de porte)</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	Carrefour de la Croix des Muets
	Espace public	Dispositifs récents (à évaluer) ;
	Réaménagement global d'une voirie	
<i>Fiches-projets</i>		/

### 3.1.3.2 Quiévrain

#### ▪ Quiévrain-centre

<b>Actions</b>		<b>Cœur de ville : Quiévrain-centre - Cf. Figure 17-Q-a</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecoles ;</li> <li>• Administration communale et services publics divers ;</li> <li>• Commerces (y compris Horeca) ;</li> <li>• Gare SNCB ;</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : dans la majorité des quartiers y compris sur la RN51 entre le carrefour avec la r. des Wagnons et celui avec la r. du Tombois ;</li> <li>• 50 Km/h : r. de Bavay, RN 51 en amont et en aval de la zone 30, r. Neuve (sauf devant la sortie de l'école où le 30Km/h doit être placé) r. de Montroeuil et r. du Marais ;</li> <li>• 70Km/h : sur les contournements Nord et Sud et sur la RN 51 en amont de la zone 50.</li> </ul>
Limitations de tonnage		7,5 T interdit (sauf desserte locale) après création du contournement Nord et Sud.
Cheminements locaux – modes doux		En plus des liaisons de niveau 2 (via Rue Grande et Quartier du Centenaire), liaison Rue de Valenciennes / Gare via le Vert Bocage ainsi que stationnement 2 roues à installer (par 5 râteliers, pas de pinces roues).
Nouvelles infrastructures routières		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création du contournement Nord via chaussée Brunehault, chemin du Ragonda et chemin de Séminaire ;</li> <li>• Aménagement d'une liaison Sud via la chaussée Brunehault et la rue de Carochette.</li> </ul>
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A placer de façon régulière dans les zone 30 ;</li> <li>• RN 51, côté Mons ;</li> <li>• Passage à niveau – r. du Marais ;</li> <li>• R. des Wagnons.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au droit des carrefours ;</li> <li>• Rue Debast ;</li> <li>• Rue Tour Sainte-Barbe ;</li> </ul>

	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrefours à feux (à coordonner) : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ RN 51 / r. de la gare ;</li> <li>○ RN 51 / r. des Wagnons / r. Reine Astrid.</li> </ul> </li> <li>• Autres carrefours: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ RN 51 / r. de l'Abattoir / r. Tour Sainte-Barbe ;</li> <li>○ RN 51 / r. du Tombois / r. de Chemineau ;</li> <li>○ RN 51 / r. Neuve.</li> </ul> </li> <li>• Carrefours giratoires : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ RN 51 / Liaison Nord ;</li> <li>○ Liaison Nord / r. de Montroeuil ;</li> <li>○ Liaison Nord / r. du Marais.</li> </ul> </li> </ul>
	Espace public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Place du Parc ;</li> <li>• Place du Centenaire ;</li> <li>• Place de l'Abattoir ;</li> <li>• Place du Ballodrome ;</li> <li>• Place de la Gare.</li> </ul>
	Réaménagement global d'une voirie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN 51 entre la frontière française et la rue Neuve.</li> <li>• Liaison Sud : chaussée de Brunehault</li> </ul>
<i>Fiches-projets</i>	2004-O-G-3 2004-O-G-4 2004-I-G-5 2004-I-G-6 2004-I-G-7 2004-I-D-2 2004-O-D-3 2004-I-D-8 2004-I-D-9	

▪ **Audregnies**

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Audregnies – Cf. Figure 17-Q-b</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole ;</li> <li>• Hôte.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : Chaussée Brunehault (abords du RAVeL et dans le centre), Petite Place, r. G. Olineur, r. A. Deschamps, r. de l'Eglise, r. Favresse, Grand Place, r. du Calvaire, RN 553 dans la traversée du village ;</li> <li>• 50Km/h : RN 553 en amont et aval de la zone 30, chemin de Baisieux, chaussée Brunehault, chemin de Wihéries, chemin de la Fontaine et R. de Montignies ;</li> <li>• 70Km/h : en amont de la zone 50 sur la RN 555, chemin de Baisieux, chaussée Brunehault, chemin de Wihéries, chemin de la Fontaine et R. de Montignies .</li> </ul>
Limitations de tonnage		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7,5 T interdit sur la RN553 et dans tout le village (sauf desserte locale) ;</li> </ul>
Chemins locaux – modes doux		Liaison école / église
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RN 533 ;</li> <li>• Chemin de Wihéries ;</li> <li>• Chemin de Baisieux.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	Entre la Chaussée de Brunehault et la RN 553, et les carrefours du centre du village.
	Espace public	Zone place et abords de l'école.
	Réaménagement global d'une voirie	Chaussée Brunehault et RN 533 dans leur tracé interne au village.
<i>Fiches-projets</i>		/

▪ **Baisieux (y compris Petit Baisieux)**

<b>Actions</b>		<b>Cœur de village : Baisieux – Cf. Figure 17-Q-c</b>
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecole ;</li> <li>• Commerces de proximité.</li> </ul>
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30Km/h : R. Anciau, r. d'Angre, Grand Place, r. d'Audregnies, r. d'Onnezies, r. des Maronniers, r. des Champs, r. Souvemont, av. de France, chemin de Baranaval et cité Liénard ;</li> <li>• 50Km/h : Rue Anciau, r. d'Angre, r. de Bavay, r. de Carochette, av. de France ;</li> <li>• 70Km/h : en amont de la zone 50</li> </ul>
Limitations de tonnage		<ul style="list-style-type: none"> <li>• + 7,5 T interdit dans tout le village (sauf desserte locale) et interdit aux +3,5 t. à Petit Baisieux ;</li> </ul>
Cheminements locaux – modes doux		/
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue Anciau ;</li> <li>• Rue d'Angre ;</li> <li>• Rue de Bavay ;</li> <li>• Rue de Carochette ;</li> <li>• Av. de France.</li> </ul>
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	/
	Espace public	Grand Place
	Réaménagement global d'une voirie	/
<i>Fiches-projets</i>		/

## 3.2. Définition des mesures générales pour la mise en application des plans d'organisation des déplacements

Les mesures ont été divisées en deux groupes : les mesures générales et les mesures thématiques. Les premières traitent de thèmes transversaux ou de mesures connexes à mettre en œuvre pour réussir une politique de mobilité tandis que les secondes explicitent les mesures nécessaires afin de concrétiser les plans d'organisation des déplacements.

Avant de décrire les différentes mesures préconisées, les objectifs concernés par la thématique ainsi que les lignes directrices des mesures sont rappelés. Chaque mesure se présente de la même façon : les objectifs que l'on veut atteindre, le public-cible, la description de la mesure accompagnée soit de pistes pour la mise en œuvre, soit d'un renvoi vers une fiche-projet. Le type d'actions requis est aussi mentionné (infrastructures, organisation des réseaux, sensibilisation/éducation et contrôle/répression).

Si certaines mesures pourront rapidement être mises en œuvre (coût budgétaire relativement faible, possibilité de subvention, accord entre les différents intervenants, etc.), la majorité des mesures ne pourra se concrétiser que plus tard. Avant la réalisation de toute proposition, il faudra vérifier (surtout quand le PiCM aura quelques années) que celle-ci est toujours pertinente. Ces mesures doivent être vues comme un guide auquel les différents acteurs doivent prendre l'habitude de se référer avant la planification de tout projet afin d'une part d'être sûr que celui-ci répond bien aux recommandations du PiCM et d'autre part de vérifier s'il n'est pas possible d'inclure une des mesures préconisées par le PiCM au sein du dit projet.

## 3.2.1 Mesures générales

### **1) Signalisation**

#### ▪ **Objectifs**

#### **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 thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
  - B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

## ▪ Principe

La mise en ordre de la signalisation directionnelle (ou jalonnement) et de police (y compris le marquage au sol) est la mesure prioritaire pour mettre en œuvre la stratégie de mobilité définie pour Honnelles et Quiévrain.

La signalisation directionnelle est la première mesure à réaliser pour établir la hiérarchisation du réseau routier et pour organiser le trafic des poids lourds. Elle doit aussi accompagner la réalisation du réseau des modes doux au fur et à mesure que celui-ci se met en place. Elle a aussi un rôle à jouer pour l'application du plan de stationnement au centre de Quiévrain.

La signalisation de police (panneaux d'obligation, de priorité, d'interdiction et de danger) et le marquage au sol sont primordiaux pour mettre en œuvre le volet sécurité routière mais aussi pour assurer la gestion du trafic des poids lourds.

## ▪ Mesures

### ➤ MG.1.1 – Mise en ordre de la signalisation de police (vitesse)

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer la mise en œuvre de la nouvelle gestion de la vitesse décidée pour l'entité.</li> <li>- Participer à la nouvelle organisation du trafic du charroi lourd.</li> <li>- Contribuer à la sécurisation des lieux de vie.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Population et personnes en transit.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation de police :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser <b>un Schéma directeur de la signalisation des vitesses</b> sur l'ensemble des voiries de l'entité (principes généraux à voir dans les « Plans sûrs et conviviaux » - fig. 17)</li> <li>- <b>Poser, déplacer ou remplacer les panneaux routiers</b> (C43, C45, F1 et F3) selon la nouvelle gestion des vitesses proposées (y compris les restrictions pour le charroi lourd : C43 – 30 Km/h avec 1 additionnel +de 3.5t).</li> <li>- <b>Réaliser une campagne de sensibilisation à la nouvelle politique de vitesse.</b> (Cf. fiche-projet 2004-S-G -1)</li> <li>- <b>Vérifier les conditions de mise en oeuvre des zones 30</b> (concertation avec les riverains et infrastructures d'accès).</li> <li>- <b>Poser, déplacer ou remplacer les panneaux routiers</b> (F4a et b).</li> <li>- <b>Entretien la signalisation.</b></li> </ul>

	Panneaux d'interdiction			Panneaux d'indication		
						
	<b>C43</b>	<b>C45</b>	<b>F1</b>	<b>F3</b>	<b>F4a</b>	<b>F4b</b>

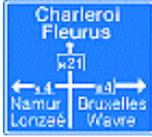
➤ **MG.1.2 – Mise en ordre de la signalisation de police (restriction d'utilisation poids lourds)**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du trafic du charroi lourd.</li> <li>- Contribuer à la sécurisation des lieux de vie.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Conducteur de charroi lourd en transit ou assurant la desserte des activités économiques (y compris agricoles) locales.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation de police :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Réaliser un schéma directeur de la signalisation de police.</b> (cfr. Plans d'organisation des déplacements : volet charroi lourd (fig. 14) et cœurs de ville et villages (fig.17) )</li> <li>- <b>Poser les panneaux routiers</b> (C23 avec deux additionnels + de 3.5t ou + de 7.5t (suivant les cas, cfr. fig. 17 et « sauf desserte locale») selon la nouvelle organisation du trafic poids lourds proposée.</li> <li>- <b>Enlever les C21 existants</b> (interdisant tous les poids lourds y compris les bus !) afin d'instaurer la cohérence souhaitée en termes de limitation de tonnage.</li> <li>- <b>Entretenir la signalisation.</b></li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Panneaux d'interdiction</b></p> <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <b>C23</b></div> <div style="text-align: center;"> <b>C21</b></div> </div>

➤ **MG.1.3 – Mise en ordre de la signalisation de police (marquages au sol)**

<b>Objectifs</b>	Contribuer à la sécurisation des lieux de vie et des voiries.
<b>Public-cible</b>	Les usagers les plus faibles de la voirie.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle / Infrastructurale
<b>Description et mise en oeuvre</b>	Pour sécuriser une voirie, il suffit parfois de <b>rafraîchir ou de créer un marquage au sol</b> . Ces marquages doivent être entretenus de façon régulière. <b>Les marquages sont de 4 types</b> : les passages pour piétons et les aménagements cyclables (bandes, traversées, sas, etc.), les îlots directionnels (gestion des carrefours), la gestion des priorités et les lignes blanches (continues et discontinues) de séparation de chaussée (importantes en agglomération comme effet réducteur de vitesse).

➤ **MG.1.4 – Mise en ordre de la signalisation directionnelle**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Œuvrer à la mise en place de la nouvelle hiérarchisation des voiries sur l'entité.</li> <li>- Participer à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du trafic des poids lourds.</li> <li>- Assurer l'accessibilité générale des deux communes.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Population locale et des environs et personnes en transit.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation de police :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Réaliser un Schéma directeur de la signalisation directionnelle</b> (cfr. Fiche-projet 2004-O-G-2 et 2004-O-D-1)</li> <li>- <b>Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'indication</b> (F25, F27, F29 et F35).</li> <li>- <b>Entretenir la signalisation.</b></li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Panneaux d'indication</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>F25</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F27</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F29</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F35</b></p> </div> </div>

➤ **MG.1.5 – Mise en place d'un jalonnement pour les cyclistes**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aider les cyclistes quotidiens à emprunter le meilleur itinéraire sécurisé pour aller d'un pôle à l'autre.</li> <li>- Aider les touristes à se repérer sur le territoire communal.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Les cyclistes originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour mettre en œuvre le jalonnement pour les cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Repréciser les itinéraires</b> (puis les aménager/sécuriser).</li> <li>- <b>Définir les pôles</b> à indiquer par le jalonnement.</li> <li>- Par carrefour, <b>préciser l'implantation des panneaux</b> avec le texte et la direction.</li> <li>- <b>Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'indication</b> (F34b1 et 2 et F34c1 et 2).</li> <li>- <b>Entretenir la signalisation.</b></li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Panneaux d'indication</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>F34b.1</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F34b.2</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F34c.1</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>F34c.2</b></p> </div> </div> <p>Cette mesure ne peut être mise en œuvre qu'après la réalisation totale ou partielle de la mesure MT.MD.4.2. Le balisage d'un itinéraire ne peut intervenir qu'après sa sécurisation. Les itinéraires seront soit balisés au fur et à mesure de leur réalisation soit quand l'ensemble du réseau aura été réalisé.</p>

➤ **MG.1.6 – Mise en place d'un jalonnement pour les liaisons piétonnes au centre de Quiévrain**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aider les piétons quotidiens à emprunter le meilleur itinéraire sécurisé pour aller d'un pôle à l'autre (y compris au départ des aires de stationnement).</li> <li>- Aider les clients des services et commerces à se repérer dans le centre de Quiévrain.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle et infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Cette signalétique doit permettre aux clients des services et commerces de relier les différents quartiers de la manière la plus directe et la plus sûre possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Les lieux de prise en charge des piétons par la signalétique « fonctionnelle »</b> : au minimum les différents parkings et la gare</li> <li>▪ <b>Les sites indiqués par la signalétique « fonctionnelle »</b> : les parkings,</li> </ul>

	<p>l'administration communale, les établissements scolaires, les zones commerciales et la gare</p> <p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Réaliser un Schéma directeur de la signalisation piétonne</b> (première ébauche, cfr. fiche-projet 2004-O-D-2).</li> <li>▪ <b>Poser, déplacer ou remplacer les panneaux.</b></li> <li>▪ <b>Entretenir la signalisation.</b></li> </ul> <p><i>N.B. : il n'existe actuellement aucune signalisation piétonne légale.</i></p>
--	---

## 2) Liaison entre urbanisme et mobilité

### ▪ Objectifs

#### **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 thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.
- B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.

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

- **Principe**

Développer une politique communale d'aménagement du territoire : celle-ci consistera à se doter d'une série d'outils soit réglementaires soit d'orientation qui permettront notamment à la commune de lutter, dans une certaine mesure, contre la dispersion de l'habitat (génératrice de besoins et de problèmes de mobilité). Cette politique doit s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation de la population.

- **Mesures**

- **MG.2.1 – Campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité**

<b>Objectifs</b>	Sensibiliser le public aux conséquences et aux coûts inhérents à tout choix de localisation et plus particulièrement en termes de mobilité (insécurité routière, efficacité des transports en commun, accessibilité des services, etc.).
<b>Public-cible</b>	Les candidats bâtisseurs et investisseurs (lotissements), les membres de la CCAT, le personnel communal et la population.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle, sensibilisation/éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	Voici quelques exemples de mesures qui peuvent être développées : fascicule d'information destiné au candidat bâtisseur, journée d'étude consacrée au sujet pour un public local spécialisé (architecte, géomètre, agence immobilière, y compris les membres de la CCAT), animation dans les écoles, article thématique récurrent dans le bulletin communal, etc.  Sur la base d'un programme biannuel proposé par les Conseillers en mobilité et en aménagement du territoire de la commune, les actions peuvent être arrêtées et exécutées.

➤ **MG.2.2 – Revitalisation du quartier de la gare de Quiévrain**

<b>Objectifs</b>	Redynamiser et requalifier le quartier de la gare afin de redévelopper des fonctions économiques, de requalifier l'habitat, de renforcer le rôle joué par la gare, de développer un réel pôle d'échanges modaux.
<b>Public-cible</b>	La Commune de Quiévrain, la SNCB, le TEC, des partenaires privés
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	Réalisation d'un schéma directeur de revitalisation du quartier de la gare (ou programme de rénovation urbaine) pouvant servir de base à une opération de rénovation urbaine et de requalification (y compris en termes d'espace public et de stationnement).

➤ **MG.2.3 - Elaborer des outils d'aménagement du territoire pour la Commune de Honnelles**

<b>Objectifs</b>	Avoir une vision globale du développement souhaité de l'entité de Honnelles afin notamment de pouvoir maîtriser la localisation des différentes fonctions y compris en termes d'impacts sur la mobilité.
<b>Public-cible</b>	L'administration communale et les hommes politiques
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Etablir les outils tant de planification urbanistique (Schéma de Structure, PCA, RGSBR, RCU, etc.) que de sauvegarde et de réhabilitation de sites patrimoniaux ou paysagers importants.</p> <p>Sur la base d'une première réflexion menée avec l'aide de la CCAT et du Conseiller en aménagement du territoire, définir le type d'outils à réaliser de façon prioritaire.</p>

➤ **MG.2.4 - Prise en compte dans les plans de lotissement du réflexe « modes doux » (et particulièrement les piétons et les PMR)**

<b>Objectifs</b>	Contre les désavantages des lotissements en rubans (vitesse) et sécuriser les déplacements pédestres.
<b>Public-cible</b>	Les candidats bâtisseurs et investisseurs (lotissements).
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation/éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Obligation pour les lotisseurs de prévoir une zone d'accotement et/ou de trottoir standard. Si de nouvelles voiries doivent être créées, y intégrer des aménagements de sécurité et de convivialité afin que tous les usagers de la voirie et les riverains soient pris en compte.</p> <p><b>Réalisation d'une note</b> (prescriptions urbanistiques) par le Conseiller en aménagement du territoire de la commune et la CCAT à destination des candidats lotisseurs. Après accord du Conseil communal, diffusion de celle-ci (via le site Internet, le bulletin communal ou lors de demandes de renseignements à la commune).</p>

➤ **MG.2.5 – Renforcement des services de proximité**

<b>Objectifs</b>	Diminuer le nombre de déplacements liés à l'accessibilité à un certain nombre de services, surtout pour les personnes ne possédant pas de moyen de transport.
<b>Public-cible</b>	La population, particulièrement les personnes non motorisées.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Voici quelques pistes de réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Développement de l'accès à distance des services courants communaux</b> (documents administratifs, sacs poubelles, etc.) : organisation de la commande des documents et services (via le téléphone, via Internet) et organisation de la délivrance des documents (permanences dans les villages, dépôts chez une personne - relais, dépôts à domicile, etc.).</li> <li>- <b>Création d'un système de courses solidaires</b> : Dépôt des listes des personnes sans moyen de transport (âgées ou sans emploi) chez une personne - relais ; distribution des listes aux volontaires et achats par ceux-ci ; reprise des courses chez la personne - relais ou livraison à domicile par la personne chargée des achats.</li> <li>- <b>Organisation de la décentralisation de certains services</b> (bus ou permanence) régionaux (TEC, Région wallonne, Forem, bibliothèque, médiathèque, etc.) : prise de contact avec ces différents services, détermination de la fréquence et des lieux de passage, publicité, organisation du ramassage dans les villages si une seule permanence sur l'entité est organisée, etc.</li> </ul>

### 3) Suivi du PiCM

#### ▪ Objectifs

#### **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 thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
  - B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.
  - B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

- **Principe**

Développer une politique communale continue sur le suivi et la mise en oeuvre du PiCM.

- **Mesures**

- **MG.3.1 – Création et diffusion d'un programme d'information générale sur le Plan interCommunal de Mobilité**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre l'information sur le PiCM entamée durant l'étude.</li> <li>- Expliquer les nouvelles politiques mises en place (stationnement, vitesse, poids lourds, etc.) afin de susciter une meilleure adhésion et un respect plus important des nouvelles mesures.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population des deux entités communales
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Informé la population de Quiévrain et Honnelles</b>, de façon régulière (minimum une fois par an) des mesures issues du PiCM qui se sont concrétisées (ou éventuellement pourquoi certaines mesures ne sont toujours pas mises en oeuvre).</li> <li>- <b>Informé la population des résultats engendrés par le PiCM après chaque évaluation de celui-ci</b> (évolution du nombre d'accidents, de la répartition modale, etc.).</li> </ul> <p>La solution la plus simple est de prévoir d'une part <b>un encart dans le bulletin communal</b> réservé à cet effet et d'autre part <b>une rubrique au sein du site Internet</b> de la commune. Un évènement festif peut aussi être organisé une fois par an, à tour de rôle dans les villages. Ce serait un évènement fort, à médiatiser y compris à l'extérieur de la commune, qui présenterait les réalisations récentes. Les diverses campagnes de sensibilisation prévues (sécurité routière en général – MT.RR.1.1, gestion des poids lourds – MT.CL.2.2, promotion des modes de transports en commun – MT.TC.3.5 et relation mobilité et urbanisme – MG.2.1) y seraient également présentées. Ces diverses mesures pourraient être concrétisées avec l'aide des CCM (à savoir les représentants de quartiers/villages).</p>

➤ **MG.3.2 – Création d'une plate-forme intercommunale et transfrontalière de mobilité**

<b>Objectifs</b>	Assurer le suivi et la mise en œuvre du PiCM ; Renforcer les relations transfrontalières et intercommunales.
<b>Public-cible</b>	Les acteurs de la mobilité
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en œuvre</b>	<p>La plate-forme intercommunale et transfrontalière de mobilité est l'outil proposé pour assurer le suivi de la mise en œuvre du PiCM. Ses missions sont triples:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>l'information et la sensibilisation</b> (campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t, développement et suivi du code de bonne conduite poids lourds, campagne de sensibilisation et d'éducation de la population, etc.) ;</li> <li>- <b>le suivi proprement dit du PiCM</b> (recherche de partenariat et de financement y compris à vocation transfrontalière, réunion semestrielle de programmation des actions, bilan et évaluation) ;</li> <li>- <b>et le développement de services en mobilité</b> (mise en place et suivi du bus local, création d'un service de covoiturage, etc.).</li> </ul> <p>C'est une <b>petite structure</b> (un 1/3 temps de travail par commune) <b>qui peut être intégrée au sein des services communaux ou de l'Agence de Développement Local (ADL).</b></p>

## 3.2.2 Mesures thématiques

### 3.2.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière

- **Objectifs**

#### **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 thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

- **Principe**

Il s'agit d'assurer la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier mais aussi de concrétiser le plan thématique relatif au réseau routier et à la sécurité routière. Les aspects « sécurité routière » du plan des déplacements doux sont aussi inclus.

- **Mesures**

- **MT.RR.1.1 – Campagne de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route.</li> <li>○ Faire respecter le code de la route et se donner les moyens de le faire.</li> <li>○ Sensibiliser les automobilistes au respect des usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR et particulièrement les enfants et les aînés) et par ce biais, augmenter la sécurité pour eux-ci.</li> <li>○ Développer des nouvelles habitudes et de nouveaux comportements en terme de mobilité.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale et des environs et plus particulièrement les usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR, enfants).
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Ce programme peut-être divisé en deux parties :</p> <p>1. <u>un volet consacré à la sécurité aux abords des écoles :</u> Sensibiliser les parents d'élèves à l'insécurité routière qu'ils créent eux-mêmes aux abords des écoles et à l'importance de leur rôle d'exemple via une série d'actions ciblées et originales qui impliquent réellement les parents (radar préventif, distribution de faux PV pour stationnement illicite par les enfants en compagnie de policiers, débat dans les écoles à partir de dessins d'enfants, concours entre les écoles pour désigner l'école où les parents sont les plus responsables, etc.).</p> <p>Sensibiliser les enfants et les adolescents aux dangers de la route et leur apprendre les règles de sécurité minimales via une série d'actions « clefs sur porte » comme des séances d'apprentissage du code de la route, de maîtrise du vélo, de maîtrise de la moto, des impacts de la drogue et de l'alcool sur le comportement.</p> <p>Ces actions sont à organiser dans les écoles, les maisons de jeunes, lors de soirées et peuvent être organisées par la police fédérale et locale, différentes associations comme la Ligue des Familles, Provélo, le Gracq, l'IBSR, les Responsible Young Drivers, la Fédémot, etc.</p>

	<p>Pour le pôle scolaire de Quiévrain-centre, il faut aussi développer une campagne d'information sur le principe des rangs scolaires.</p> <p>2. <u>un volet consacré à la nouvelle politique de vitesse</u> (cf. fiche-projet n°2004-S-G-1).</p> <p>Pour ce faire, un programme biannuel d'information / communication sur une thématique donnée doit être élaboré par le CeM en collaboration avec la police locale et les directions d'écoles. Une évaluation de celui-ci doit être réalisée avant d'en lancer un nouveau.</p>
--	---

➤ **MT.RR.1.2 – Mise en place d'un programme de contrôle et répression à la sécurité routière**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route.</li> <li>○ Faire respecter le code de la route et se donner les moyens de le faire.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale et tout usager de la route.
<b>Type d'action</b>	Contrôle et répression
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Après avoir effectué une campagne de sensibilisation sur un sujet donné (vitesse, drogue, alcool, stationnement, etc.), <b>il est nécessaire d'effectuer des contrôles</b>. Ceux-ci, dans un premier temps, doivent être préventifs et avoir un rôle d'éducation. Bien souvent, la peur du policier est un bon moyen pour modifier les comportements. Pour que cela fonctionne, les contrôles doivent avoir lieu de façon récurrente mais à des moments différents (jour et soir, semaine et week-end, période d'affluence lors de festivités par exemple) et à des endroits variés. La collaboration de la police est indispensable.</p> <p>Pour ce faire, <b>cette problématique doit être intégrée au Plan Zonal de Sécurité de la Zone de Police des Hauts Pays</b> et doit faire l'objet de plans d'actions (la sécurisation aux abords des écoles, les problèmes de circulation et l'insécurité routière au plan local) – cf. Fiche-projet n°2004-C-G-1.</p>

➤ **MT.RR.1.3 – Campagne d'aménagements des bords de routes**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sensibiliser les automobilistes au respect des usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR et particulièrement les enfants et les aînés) et par ce biais, augmenter la sécurité pour ceux-ci.</li> <li>○ Améliorer l'état des accotements.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale et les usagers
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation/ infrastructurelle
<b>Description et mise</b>	Organisation, par village, une ou deux fois par an, d'une campagne de nettoyage, de dégagement et

<b>en oeuvre</b>	d'aménagements légers des bords des routes. Des collaborations entre les associations des villages, les représentants des quartiers et les autorités communales sont à prévoir. On n'oubliera pas de tenir compte de l'aspect écologique de la question.
------------------	--

➤ **MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour (niveau 4 de la hiérarchisation multimodale)**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sécuriser les entrées des quartiers d'habitation mis en zone 30 ;</li> <li>○ Gérer les vitesses (moyens infrastructurels dissuasifs) ;</li> <li>○ Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;</li> <li>○ Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;</li> <li>○ Améliorer l'état technique du réseau communal.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale et plus particulièrement les usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR, enfants).
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Pour concrétiser la sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour (niveau 4 de la hiérarchisation multimodale – cfr. fiG. 11a et 11b), il s'agit sur la base d'une grille multicritères (largeur de la voirie, vitesse préconisée, nombre d'accidents, passage de bus, etc.) <b>de déterminer les lieux qui sont à aménager, leur degré de priorité et le type d'aménagement.</b> Selon les budgets disponibles, il faut alors établir une programmation pluriannuelle. Il ne faut pas oublier d'y inclure la signalisation réglementaire en amont et en aval des aménagements préconisés. Ce programme peut être dressé en concertation avec les Commissions Communales de Mobilité. Il ne faut pas oublier d'intégrer le passage du charroi agricole lors du réaménagement de voiries.</p> <p>Une pré-étude qui peut servir de base de discussions pour l'établissement du programme a été réalisée (cf. Fiches-projets 2004-O-D-2 et 2004-I-D-7).</p>

➤ **MT.RR.1.5 – Programme de sécurisation des traversées d'agglomération ou de zones urbanisées**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sécuriser les entrées et les traversées de villages ;</li> <li>○ Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) ;</li> <li>○ Améliorer la structure du réseau communal et régional ;</li> <li>○ Améliorer l'état technique du réseau communal.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale, celle des environs et les personnes en transit.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle

<b>Description et mise en oeuvre</b>	<b>Selon les budgets disponibles et les priorités de réalisation, il faut établir une programmation pluriannuelle.</b> Voici une liste indicative des lieux à aménager ainsi que l'indication du gestionnaire de la voirie et un bref rappel de la problématique. La RN 51 à Quiévrain-centre est traitée dans les mesures MT.RR. 1.6 et MT.RR.1.8.			
	<b>Localisation des aménagements de sécurité</b>	<b>Gestionnaire de voirie</b>	<b>Problématique</b>	<b>Fiche-projet</b>
	Quiévrain-centre – accès Nord (Rue du Marais – Rue de Montroeuil) et Sud (Rue de Bavay)	Commune de Quiévrain	Marquer l'entrée en agglomération, ralentir le trafic, sécuriser les cheminements des modes doux.	2004-I-G-6
	Baisieux - accès depuis le Sud (R. d'Angre, Av. de France et Ch. de Baisieux)	Commune de Quiévrain	Diminuer la vitesse et sécuriser les traversées piétonnes (notamment sur la Grand Place de Baisieux).	
	Audregnies – passage de la RN 553	MET-D.141	Diminuer la vitesse sur la RN 533 et gérer le carrefour avec la Chaussée Brunehaut.	
	Angre – passage de la RN 553	MET-D.141	Diminuer la vitesse et gérer les carrefours internes (notamment liaison vers Onnezies) et les traversées piétonnes.	
	Angreau – passage de la RN 553	MET-D.141	Diminuer la vitesse et gérer les carrefours internes et les traversées piétonnes (notamment en lien avec l'école et ses accès).	2004-I-G-2

		Roisin – passage de la RN 533	MET – D.141	Diminuer la vitesse et gérer les carrefours internes et les traversées piétonnes (notamment en lien avec l'école et ses accès).	2004-I-D-6	
		Montignies-sur-Roc (Hameau de la Chaussée) - passage de la Chaussée Brunehault	Commune de Honnelles	Diminuer la vitesse et gérer les carrefours internes et les traversées piétonnes (notamment en lien avec l'école et ses accès).	2004-I-G-1	
		Athis – Passage de la RN 549	MET-D141	Diminuer la vitesse, gérer les carrefours internes et le carrefour avec RN 549 / RN 555 et les traversées et passages pour les piétons et les cyclistes.	2004-I-D-4	
		Autreppes – Passage de la RN 555	MET – D.141	Diminuer les vitesses, gérer les carrefours (notamment au niveau de l'ancienne gare de Roisin).		

➤ **MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ;</li> <li>○ Sécuriser les entrées et les traversées de villages ;</li> <li>○ Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) ;</li> <li>○ Améliorer la structure du réseau communal et régional ;</li> <li>○ Améliorer l'état technique du réseau communal (parfois défaillant).</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale, celle des environs et les personnes en transit.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Selon les budgets disponibles et les priorités de réalisation, il faut établir une programmation pluriannuelle.</p> <p>(N.B. : ne sont repris ci-après que les carrefours importants. Pour les carrefours de moindre importance, cfr.</p>

« Plans de déplacements sûrs et conviviaux » - fig. 17).			
Localisation des carrefours	Gestionnaire de voirie	Problématique	Fiche-projet
Autreppe – carrefour entre la RN 555 et : <ul style="list-style-type: none"> <li>• r. du Moulin ;</li> <li>• r. d'Autreppe ;</li> <li>• r. Tonin ;</li> <li>• r. de la Station ;</li> <li>• ch. Brunehault (carr. du Passe-tout-Outre).</li> </ul>	MET-D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	2004-I-D-5
Roisin, carrefour RN 553 / RN 555	MET – D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
Roisin : <ul style="list-style-type: none"> <li>• rue Joncelle / r. du Berceau ;</li> <li>• r. du Berceau / r. du Point du Jour</li> </ul>	Commune de Honnelles et MET-D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
Angreau – carrefour entre la RN 533 et : <ul style="list-style-type: none"> <li>• r. du Quesnoy</li> <li>• r. du Comte</li> </ul>	MET-D.141	Diminuer la vitesse, sécuriser les croisements de flux et jouer un « effet de porte »	2004-I-G-2
Angre - carrefour entre la RN 533 et <ul style="list-style-type: none"> <li>• r. du Partiau ;</li> <li>• r. Ch. Bernier ;</li> <li>• r. d'Angreau ;</li> <li>• r. d'Angre.</li> </ul>	MET-D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
Onnezies - carrefour entre la r. des Juifs et la r. de l'Abreuvoir	Commune de Honnelles	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
Montignies-sur-Roc – carrefour ch. Brunehault / r.	Commune de Honnelles	Diminuer la vitesse et sécuriser les	

		La Roquette.		croisements de flux.	
		Fayt-le-Franc – carrefour entre la RN 555 et : <ul style="list-style-type: none"> <li>• RN 549 (carrefour de la Garde) ;</li> <li>• R. P. Bourlard ;</li> <li>• R. G. Leman.</li> </ul>	MET-D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	2004-I-D-4
		Athis – carrefour entre la RN 549 et : <ul style="list-style-type: none"> <li>• R. d’Athis ;</li> <li>• R. des écoles.</li> </ul>	MET-D.141	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
		Erquennes - carrefour dit « de la Croix des Muets »	Commune de Honnelles	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	
		Quiévrain-centre - carrefour entre la RN 51 et : <ul style="list-style-type: none"> <li>• R. des Wagnons (feux) ;</li> <li>• R. de la Gare (feux) ;</li> <li>• R. de l’Abattoir / r. Tour-Ste-Barbe ;</li> <li>• R. du Tombois / r. du Chemineau ;</li> <li>• R. Neuve ;</li> <li>• Liaison Nord (giratoire au « Gant d’Or) ;</li> </ul> - Liaison Nord ( à créer) et : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ r. de Montroeuil ;</li> <li>• r. du Marais.</li> </ul>	MET-D.141 et/ou Commune de Quiévrain	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.	2004-I-G-5 2004-I-D-9
		Audregnies - entre la chaussée Brunehault et la RN 533 et les accès au village	MET-D.141 et/ou Commune de Quiévrain	Diminuer la vitesse, sécuriser les croisements de flux	

➤ **MT.RR.1.7 – Création d'un contournement Nord et Sud du centre de Quiévrain**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anticiper l'évolution du trafic.</li> <li>○ Assurer une accessibilité respectueuse des lieux de vie.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale, celle des environs et les personnes en transit.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurale /organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour concrétiser un contournement Nord et Sud de Quiévrain-centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Mettre sur pied une « table ronde » de concertation</b> comprenant le MET-D.141, la Commune de Quiévrain, la Commune d'Hensies, les Communes françaises de Crespin, Thivencelles et Saint-Aybert, la DDE, le Conseil général du Département du Nord, le SITURV afin de définir un programme précis d'actions à ce sujet ;</li> <li>○ <b>Réaliser une pré-étude de faisabilité de l'aménagement des liaisons</b> (contournements) Nord et Sud : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liaison Nord : depuis « le Gant d'Or » sur la RN 51, prendre la Chaussée Brunehault en direction d'Hensies, puis le chemin du Ragonda et celui du Séminaire. Arrivée en France sur la D.958 ;</li> <li>▪ Liaison Sud : depuis « Le Gant d'Or » sur la RN 51, emprunter la Chaussée Brunehault vers le Sud jusqu'au hameau de Carochette puis la rue de Carochette jusqu'au rond-point de Baisieux.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Modifier le Plan de Secteur</b> (selon avis de la DGATLP) y compris avec une étude d'incidence sur l'environnement ;</li> <li>○ <b>Programmer et budgétiser ;</b></li> <li>○ <b>Réaliser les plans techniques et permis afférents ;</b></li> <li>○ <b>Débuter les travaux.</b></li> </ul>

➤ **MT.RR.1.8 – Opération « Cœur de Ville » au centre de Quiévrain**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Optimiser et organiser le stationnement ;</li> <li>○ Liaisonner les différents quartiers (notamment entre la gare et le quartier commerçant) de façon cohérente et sûre pour les modes « doux » et les PMR ;</li> <li>○ Assurer la libre circulation des transports en commun ;</li> <li>○ Organiser les déplacements engendrés par les activités localisées dans le centre-ville (scolaire, emploi, services) ;</li> <li>○ Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ;</li> <li>○ Sécuriser les entrées et les traversées ;</li> <li>○ Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructuraux dissuasifs).</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale, celle des environs et les visiteurs.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurale

<p><b>Description et mise en oeuvre</b></p>	<p>Il s'agit de réunir les différents acteurs (Ville, MET-D141, TEC, SNCB, DGATLP) afin d'établir sur la base d'une grille multicritères (amélioration de la fluidité, du stationnement, des espaces pour les mode doux, etc.) y compris les moyens budgétaires disponibles, les priorités de concrétisation des aménagements nécessaires pour améliorer la mobilité au centre de Quiévrain.</p> <p>Voici un relevé (non exhaustif) des actions à entreprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Revitaliser le quartier de la gare SNCB</b> en développant un réel pôle multimodal au sein d'un espace public fonctionnel et esthétique ;</li> <li>• <b>Réorganiser toute l'offre de stationnement</b> (cfr. fiche-projet 2004-O-G-4) ;</li> <li>• <b>Mettre en place un plan de circulation</b> afin de limiter le transit dans les quartiers résidentiels (cfr. fiche-projet 2004-O-D-3) ;</li> <li>• <b>Revoir toute la physionomie de la RN 51 depuis la frontière française jusqu'à la r. Neuve y compris au niveau de la gestion des carrefours</b> avec la r. des Wagnons, la r. de l'Abattoir / r. Tour Ste-Barbe, r. de la Gare, r. du Tombois (cfr. fiches-projet 2004-I-G-5, 2004-I-G-7, 2004-O-D-9) ;</li> <li>• <b>Réaménager toute la pl. du Parc</b> (vidée de son stationnement) en lien avec les abords de l'église et le Vert Bocage ;</li> <li>• <b>Développer les liaisons piétonnes et cyclistes dans le centre-ville</b> ( cfr. fiches-projet 2004-O-G-3, 2004-O-D-2, 2004-O-D-3, 2004-I-D-8) ;</li> <li>• <b>Assurer une sécurisation de l'accès Est via la RN51</b> (création d'un effet de porte, reprofilage de la voirie, etc.).</li> <li>• <b>Réaménager les accès Sud</b> (r. de Bavay) <b>et Nord</b> (r. du Marais) ;</li> <li>• <b>Revoir la signalisation directionnelle et de police</b> en ce sens ;</li> <li>• <b>Revoir l'éclairage public.</b></li> </ul> <p><b>Toutes ces actions sont évidemment liées à la mise en place de la mesure MT.RR.1.7.</b></p>
---	--

➤ **MT.RR.1.9 – Sécurisation et convivialité des espaces publics (hors Quiévrain-centre)**

<p><b>Objectifs</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser les villages ;</li> <li>- Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) ;</li> <li>- Améliorer la structure du réseau communal et régional ;</li> <li>- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;</li> <li>- Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;</li> </ul>
-------------------------	---

	- Améliorer l'état technique du réseau communal.
<b>Public-cible</b>	La population locale.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurale
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Les abords des écoles</b> : particulièrement ceux des écoles qui ne sont pas encore aménagés (ou insuffisamment) à savoir Autreppe (abords de l'école et de la maison communale – cfr. Fiche-projet 2004-I-G-4), Roisin (abords de l'école et carrefour RN 553 / RN 555 – cfr. Fiche-projet 2004-I-D-6), Fayt-le-Franc (abords de l'école et de l'église), Athis (abords de l'école et de l'église) et Quiévrain-centre (abords des écoles sur la RN 51 et abords de l'école à la rue Neuve).</li> <li>- <b>Les places de villages</b> : il s'agit de les réaménager dans une optique d'organiser les circulations, de sécuriser les modes doux, d'organiser le stationnement et de tenir compte de l'horeca (le cas échéant). Il faudra veiller également à une approche esthétique. Les places concernées sont : la place d'Angreau (cfr. Fiche-projet 2004-I-G-8), Angre (abords de la place du Centenaire), Montignies-sur-Roc (place communale et abords de l'église), Quiévrain-centre (pl. du Parc, pl. du Centenaire, pl. de l'Abattoir, pl. du Ballodrome et pl. de la Gare), Audregnies (place et abords de l'école) et Baisieux (Grand Place).</li> <li>- <b>Les lieux problématiques du stationnement</b> : Quiévrain-centre, Roisin (abords de l'école et de la place), abords de la maison communale d'Autreppe (cfr. supra), Angre et carrefour de la Garde.</li> <li>- <b>Un quartier mérite une réflexion d'ensemble quant à son devenir : le quartier de la gare à Quiévrain</b> (Cf. mesure MG.2.2).</li> </ul>

### 3.2.2.2 Le charroi lourd

#### ▪ Objectifs

#### 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 thématiques**

B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.

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

B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

- **Principe**

Il s'agit d'assurer la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier mais aussi de concrétiser le plan thématique relatif au charroi lourd. Les différentes mesures nécessitent, pour atteindre leur cible, une concertation préalable avec les différents intervenants (monde agricole, opérateurs économiques, etc.).

- **Mesures**

- **MT.CL.2.1 – Campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3,5t et/ou plus de 7,5t**

<b>Objectifs</b>	Expliquer la nouvelle réglementation mise en place sur le territoire communal et accompagner le changement des habitudes que cela va occasionner.
<b>Public-cible</b>	Les utilisateurs de poids lourds, y compris agricoles, originaires des communes ou en transit sur le territoire communal.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<b>Rédaction de plusieurs folders explicatifs et envoi aux différentes entreprises actives</b> sur le territoire des deux communes, y compris les services (écoles, homes, etc.), les commerçants et les exploitants agricoles afin qu'elles le distribuent à leurs « chauffeurs » et à leurs fournisseurs. Celui-ci expliquerait les différentes

	<p>mesures mises en place par le PiCM en ce qui concerne la circulation des poids lourds (itinéraires interdits au plus de 7.5 et 3.5t, limitation de vitesse, itinéraires à privilégier, etc.). Des réunions de concertation et d'explication avec les différentes entreprises doivent être organisées avant le démarrage de la campagne afin de recueillir le soutien de celles-ci pour sa mise en œuvre la plus efficace possible.</p> <p>La rédaction d'une <b>fiche d'accessibilité pour chaque entreprise</b> et la diffusion de celle-ci est une mesure didactique qui renforcerait le respect des itinéraires prévus. Cette fiche pourrait être rédigée par chaque « entreprise » sur la base d'un guide méthodologique diffusé par la commune et avec le soutien du CeM. L'appui de la Cellule Mobilité de l'Union wallonne des entreprises est à rechercher pour mettre en œuvre cette mesure.</p> <p>Une <b>campagne d'information</b> via la presse régionale doit être couplée à la mise en œuvre des itinéraires poids lourds afin de prévenir un maximum de personnes des modifications apportées, particulièrement les chauffeurs en transit sur l'entité. Une campagne d'affichage peut être couplée à cette action.</p> <p>Ces mesures sont à mettre en œuvre progressivement lorsque les mesures relatives au jalonnement et à la signalisation de police seront effectives (MG.1.1, MG.1.2 et MG.1.4). Elles doivent être répétées lors de toute modification de la hiérarchisation du réseau ( création des liaisons Nord et Sud de Quiévrain).</p>
--	--

➤ **MT.CL.2.2 – Campagne de répression à l'égard des plus de 3.5t ou plus de 7,5t**

<b>Objectifs</b>	Vérifier l'application et sanctionner le non-respect de la nouvelle réglementation poids lourds.
<b>Public-cible</b>	Les utilisateurs de poids lourds, y compris agricoles, originaires des communes ou en transit sur le territoire communal.
<b>Type d'action</b>	Contrôle et répression
<b>Description et mise en oeuvre</b>	A l'issue de la phase de sensibilisation (cf. MT.CL.2.1.), une <b>campagne policière de contrôle</b> doit être réalisée. Celle-ci doit se répéter de façon périodique (tous les 3 ou 4 mois). La collaboration de la police est indispensable (Cf. MT.RR.1.2). La collaboration des douanes peut être recherchée pour effectuer de la prévention.

➤ **MT.CL.2.3– Mise en ordre du réseau à vocation agricole**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Parfaire la qualité technique du réseau à vocation agricole.</li> <li>○ Améliorer la cohabitation avec les modes doux et la circulation routière de liaisons.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Les agriculteurs et les utilisateurs de poids lourds agricoles.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle / infrastructurelle

<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Il s'agit de déterminer <b>un plan d'entretien et d'équipement du réseau à vocation agricole au sein des aires rurales de mobilité afin de déterminer les priorités et les aménagements nécessaires</b> : empierrement, dispositif de rebroussement, béton bi bandes, F99C, déclassement. Pour le réseau communal où le charroi agricole domine mais qui a aussi une fonction de desserte locale voire de liaison, des aménagements sont à étudier : sens de circulation, by-pass, etc.</p> <p><b>Une concertation avec le monde agricole est un préalable à l'établissement de ce plan.</b></p>
--------------------------------------	---

➤ **MT.CL.2.4 – Mesures d'accompagnement pendant les campagnes betteravières**

<b>Objectifs</b>	Permettre aux agriculteurs de réaliser leur travail dans les meilleures conditions tout en préservant la vie locale et en tenant compte de la sécurisation routière.
<b>Public-cible</b>	Les agriculteurs et les utilisateurs de poids lourds agricoles.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation / organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Développer avec les agriculteurs et les transporteurs un code de bonne conduite. Celui-ci pourrait reprendre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>La mise à la disposition des agriculteurs par la Commune de panneaux</b> « route barrée » ou « chargement agricole en cours » (tout en prévoyant le cas échéant, une déviation). Ces panneaux seraient à utiliser lors du chargement par les transporteurs des betteraves sur les champs.</li> <li>○ <b>Le nettoyage des chaussées</b> par les agriculteurs.</li> <li>○ <b>Les itinéraires saisonniers</b> (instauration de sens uniques sur certaines voiries agricoles).</li> <li>○ Etc.</li> </ul>

### 3.2.2.3 Les transports en commun

▪ **Objectifs**

**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 thématiques**

- B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

- **Principe**

La première façon d'améliorer l'accessibilité à un service donné est de s'intéresser aux conditions d'accessibilité selon les différents modes de transport. La stratégie d'organisation des transports en commun choisie ressort de ce moyen d'agir. La mise en œuvre sera difficile. Il s'agit plus ici de donner des pistes de réflexion. Des collaborations extérieures (communes voisines, TEC, SNCB, MET, etc.) seront nécessaires afin d'y arriver. En ce qui concerne la mobilité locale en transports collectifs, les Communes pourront plus facilement en assurer la mise en place et des mesures sont proposées dans ce sens (idées et moyens de mise en œuvre). La complémentarité entre les modes est systématiquement recherchée.

▪ Mesures

➤ **MT.TC.3.1 – Mise en place de la modification de l’offre en TC – Phase 1**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Satisfaire les besoins en termes de déplacements de proximité non satisfaits d’un public faiblement motorisé.</li> <li>○ Compléter la chaîne de déplacement qui permet de rejoindre le réseau classique des TEC et de la SNCB.</li> <li>○ Améliorer la desserte entre les villages et vers les lieux de services.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population en général et plus particulièrement le public faiblement motorisé (personnes à faibles revenus, jeunes et aînés en tête).
<b>Type d’action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Restructuration par le TEC de l’offre globale du réseau « classique »</b> en la structurant en une double offre : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Offre du réseau classique en offre « scolaire » (entre 7h30 et 9h, entre 15h et 17h et le mercredi entre 11h30 et 13h uniquement les jours scolaires) y compris liaisons France-Belgique ;</li> <li>• Offre du réseau classique en offre « navetteur » (entre 6h et 7h30 et entre 17h et 19h du lundi au vendredi, toute l’année).</li> </ul> </li> <li>○ <b>Réaménagement de la gare de Quiévrain en pôle d’échange modal.</b></li> <li>○ <b>Mise en place d’une liaison transfrontalière par le bus « Sémurval »</b> (prolongation de la ligne 5).</li> </ul>

➤ **MT.TC.3.2 – Mise en place de modification de l’offre en TC – Phase 2**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Satisfaire les besoins en termes de déplacements de proximité non satisfaits d’un public faiblement motorisé</li> <li>○ Compléter la chaîne de déplacements qui permet de rejoindre le réseau classique des TEC et de la SNCB.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Le public faiblement motorisé (personnes à faibles revenus, jeunes et aînés en tête) et les touristes.
<b>Type d’action</b>	Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Création par le TEC Hainaut d’un bus communal</b> qui a pour objectif de fournir tous les services de transports en commun qui ne sont pas assurés par les lignes TEC et SNCB classiques en offres « scolaire » et « navetteurs ». Il pourra également assurer la desserte événementielle comme celle de certains marchés ou festivités.</li> </ul> <p><b>Il est impératif que cette première action soit mise en oeuvre de manière simultanée à la mesure MT.TC.3.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Réactivation de la ligne ferrée Mons-Valenciennes dans sa section française.</b></li> </ul>

➤ **MT.TC.3.3 – Création et/ou équipement de lieux d'échanges entre modes**

<b>Objectifs</b>	Développer des lieux d'échanges modaux afin de favoriser la multimodalité dans les chaînes de transports et y diminuer la part de la voiture.
<b>Public-cible</b>	La population locale et les usagers extérieurs.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle / infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Divers équipements tant de sécurité que de convivialité ou encore d'échanges doivent être intégrés afin que les lieux choisis d'échanges entre les modes deviennent attractifs. Outre des aménagements physiques (parking longue durée type park-and-ride, parking vélos, zone d'échange pour bus, abribus, bancs publics, éclairage, etc.), une coordination entre les divers transports publics et le développement d'un système d'information (panneaux d'information avec horaires des transports en commun, fiche d'accessibilité, etc.) est nécessaire. Il s'agit principalement de la <b>gare SNCB de Quiévrain</b>. D'autres lieux, notamment dans certains villages, pourraient également être équipés.</p> <p><b>Une concertation entre différents partenaires concernés</b> (TEC, SRWT, MET, SNCB, SEMURVAL et Communes) est à établir afin de pouvoir programmer les investissements et les réalisations. Pour la gare de Quiévrain, c'est une véritable opération de redynamisation urbaine qu'il faut entreprendre (cf. mesure MG.2.2).</p>

➤ **MT.TC.3.4 – Sécurisation des arrêts de bus**

<b>Objectifs</b>	Sécuriser des lieux d'échanges modaux.
<b>Public-cible</b>	La population en général et en particulier les usagers des transports en commun.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Selon le nombre de lignes de bus par lesquelles les arrêts de bus sont desservis et selon le fait qu'ils constitueront ou non des points d'arrêt du bus local ou encore selon leur localisation (aire urbaine ou aire rurale, voirie régionale ou communale, espace disponible ou pas), <b>les arrêts de bus seront plus ou moins équipés</b> (parkings autos, vélos, aménagements de convivialité – banc, poubelle – panneaux d'information). Dans le cadre de la mise en place de la restructuration de l'offre publique, de nouveaux arrêts pourront être créés.</p> <p>Pour ce faire, une étude sur l'aménagement des lieux d'échange (y compris localisation de nouveaux arrêts pour le bus local), en concertation entre différents partenaires concernés (TEC, SRWT, MET et communes) doit être réalisée afin aussi de pouvoir programmer les investissements et les réalisations.</p>

➤ **MT.TC.3.5 - Campagne de promotion des modes de transports en commun**

<b>Objectifs</b>	Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.
<b>Public-cible</b>	La population en général, et en particulier les utilisateurs occasionnels des transports en commun et le public scolaire.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p><b>Réaliser une campagne sur l'usage des transports en commun</b> (y compris le bus local) : « Pass » gratuit de découverte (une semaine ou un mois) des transports en commun à destination de certains publics-cibles (jeunes, personnes âgées, personnel d'entreprises, etc.), fiches d'accessibilité en transports en commun par village, etc.</p> <p><b>Une campagne ciblée sur la liaison ferrée</b> vers Mons, puis vers Valenciennes devrait être organisée afin de mettre en évidence auprès du grand public la compétitivité de cette ligne.</p> <p>Pour ce faire, <b>un programme biannuel d'information/communication</b> (avec évaluation de celui-ci) doit être défini par la plateforme intercommunale et transfrontalière de mobilité (cfr. mesure MG-3.2) afin de pouvoir rechercher les partenariats et concrétiser les actions.</p>

➤ **MT.TC.3.6 – Mise en place d'une réflexion sur la promotion des transports collectifs alternatifs (TCA)**

<b>Objectifs</b>	Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.
<b>Public-cible</b>	La population en général
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation / Organisationnelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p><b>Effectuer une analyse des besoins et des demandes en matière de déplacements alternatifs non couverts par le restructuration du réseau de transports en commun</b> (cfr. mesures MT. TC. 3.1 et MT.TC.3.2) afin de développer d'autres mesures répondant à certains besoins spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Transport à vocation sanitaire</b> : renforcement de l'offre du « Taxi social » du CPAS de Honnelles et extension du service à la commune de Quiévrain ;</li> <li>▪ <b>Transport à vocation touristique</b> : mise en place d'un bus touristique au départ de la Maison du Parc Naturel des Hauts Pays afin de visiter les sites touristiques majeurs, les paysages, les richesses patrimoniales et touristiques ;</li> <li>▪ <b>Transport à vocation professionnelle</b> : mise en place d'une centrale intercommunale de covoiturage (éléments de réponse dans la fiche-projet 2004-O-G-1)</li> </ul> <p><b>Evaluation récurrente des mesures et maintien ou non de celles-ci.</b></p>

### 3.2.2.4 Les modes doux

- **Objectifs**

#### **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 thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

▪ **Principe**

Il s'agit de concrétiser le plan thématique relatif aux modes doux. L'aménagement des itinéraires de desserte locale (niveau 3 du plan) est prise en compte au sein des mesures de la thématique : réseau routier et sécurité routière. Il en est de même de l'accessibilité pour les PMR.

▪ **Mesures**

➤ **MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux (à pied et à vélo)**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.</li> <li>○ Sécuriser l'usage de ces modes.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	La population locale.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation (cfr. fiche-projet 2004-S-G-2)
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p><b>Campagnes diversifiées sur les déplacements piétons (y compris des personnes à mobilité réduite) et cyclables :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ journée annuelle spécifiquement destinée aux déplacements à pied et à vélo comprenant la découverte des aménagements récents, des informations sur la sécurité, le marquage anti-vol des vélos, etc. ;</li> <li>○ vélo-écoles (cours de conduite à vélo) pour enfants et adultes ;</li> <li>○ Etc.</li> </ul> <p>Pour ce faire, un programme biannuel d'information/communication (avec évaluation de celui-ci) doit être défini par la plateforme intercommunale et transfrontalière de mobilité afin de pouvoir rechercher les partenariats et concrétiser les actions.</p>

➤ **MT.MD.4.2 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 1**

<b>Objectifs</b>	Sécuriser les itinéraires communaux (cf. fig. 15 niveau 2) et locaux (cf. fig. 15 niveau 3) et par là, multiplier l'offre de déplacements non motorisés.
<b>Public-cible</b>	Les cyclistes et les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurale

<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Les différents itinéraires identifiés (les niveaux 2 et 3 doivent faire l'objet d'une re-vérification de terrain) doivent être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part, conviviaux et attractifs. Selon les itinéraires et le niveau hiérarchique de la voirie, les aménagements varieront (D7, D9, D10, PCM, changement du revêtement de la voirie, etc.). Il faudra particulièrement faire attention aux traversées (cf. le point 3.1.2.4). Dans certains cas, des synergies avec la mise en ordre du réseau agricole sont à rechercher (MT.CL.2.3).</p> <p>Pour ce faire, il faut <b>élaborer une programmation de la mise en oeuvre du plan relatif aux modes doux</b> (par la plateforme intercommunale et transfrontalière de mobilité). Celui-ci doit comprendre la vérification des itinéraires, les propositions d'aménagement (étude technique), la recherche de financement et le balisage (cf. mesure MG.1.5). A titre exemplatif, il serait souhaitable de réaliser un itinéraire rapidement.</p> <p>La priorité sera donnée à l'entretien des aménagements existants, ensuite à la réalisation de chaînons manquants et dans un troisième temps, à l'équipement complet des itinéraires non équipés.</p> <p>Leur mise en oeuvre dépend soit du MET-D141 (réseau routier régional), soit des communes.</p>
--------------------------------------	---

➤ **MT.MD.4.3 – Mise en oeuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 2**

<b>Objectifs</b>	Sécuriser les itinéraires régionaux (niveau 1) et par là multiplier l'offre de déplacements non motorisés.
<b>Public-cible</b>	Les cyclistes et les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Les différents itinéraires identifiés doivent être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part conviviaux.</p> <p>Leur mise en oeuvre dépend soit du MET-D141 (réseau routier régional et RAVeL), soit des communes.</p>

**N.B. Le niveau 3 (réseau local) doit prioritairement être mis en oeuvre et être suivi de façon presque concomitante des niveaux 2 et 1.**

➤ **MT.MD.4.4 – Equipement de liaisons accessibles aux piétons, PMR et cyclistes à Quiévrain-centre**

<b>Objectifs</b>	Offrir des liaisons pédestres (y compris PMR) et cyclistes dans le centre de Quiévrain et en lien avec les différents quartiers.
<b>Public-cible</b>	Les cyclistes et les piétons ( y compris PMR locaux ou en passage).
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle / infrastructurelle (cfr. fiche-projet 2004-O-G-3, 2004-O-D-2, 2004-I-D-8)
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aménagement de stationnements cyclables sécurisés.</b></li> <li>▪ <b>Equipement de différentes liaisons pédestres et/ou cyclables internes notamment :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gare – r. Grande ;</li> <li>• R. Grande - Vert Bocage ;</li> <li>• R. de Valenciennes – Gare via le Vert Bocage ;</li> <li>• Pl. du Centenaire – Gare.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Balisage des « itinéraires »</b> (cf. mesure MG.1.5).</li> </ul>

➤ **MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Unique Limité (SUL)**

<b>Objectifs</b>	Améliorer l'accessibilité pour les cyclistes (raccourci) en s'assurant de leur sécurité ainsi que de celle des autres usagers de la voirie.
<b>Public-cible</b>	Les cyclistes.
<b>Type d'action</b>	Organisationnelle / infrastructurelle
<b>Description et mise en oeuvre</b>	Etablir un <b>plan sur l'ensemble des territoires communaux sur l'opportunité ou non d'ouvrir les sens uniques aux cyclistes</b> et le cas échéant, les aménagements préconisés. L'aménagement de ces SUL doit alors être programmé. Cette mesure doit rapidement être réalisée si les Communes de Honnelles et de Quiévrain veulent se conformer à l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 rendant obligatoire à partir du 1er juillet 2004, l'aménagement en SUL de toutes les voiries à sens unique répondant à certains critères.

➤ **MT.MD.4.6 – Promouvoir les déplacements scolaires à pied et à vélo**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.</li> <li>○ Sécuriser l'usage de ces modes.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Les enfants et adolescents fréquentant les écoles locales
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	Si dans beaucoup de villages, il n'est pas utile de réaliser un réel plan de déplacements scolaires, par contre, il est nécessaire de <b>promouvoir les déplacements à pied et en vélo</b> afin de transformer les potentialités existantes. Pour ce faire, il existe une série de fiches techniques réalisées par la MET (cfr. « Les manuels du MET » N°6) qui peuvent aider les écoles à structurer leurs actions afin de promouvoir l'utilisation des modes doux.

	<p>En ce qui concerne le pôle scolaire de Quiévrain-centre, la mise en œuvre de la politique du stationnement doit s'accompagner d'un développement des rangs scolaires qui permettront de relier les parkings de délestage en toute sécurité. De plus les déplacements à pied et à vélo déjà importants doivent être renforcés par certaines mesures incitatives (stationnements vélos dans les écoles notamment, accès par l'arrière depuis la place du Ballodrome, etc.)</p>
--	---

### 3.2.2.5 Le stationnement

- **Objectifs**

#### **Objectifs généraux**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

#### **Objectifs thématiques**

- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.

B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

- **Principe**

Il s'agit de déterminer les modalités d'application afin de concrétiser la politique de stationnement définie tant d'un point de vue infrastructurelle que de promotion et de contrôle.

- **Mesures**

- **MT.ST.5.1 – Programme de mise en place du stationnement dans le centre de Quiévrain**

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Améliorer l'offre à Quiévrain pour les clients-visiteurs (courte durée) ;</li> <li>▪ Dissuader les pendulaires fixes (les travailleurs) de stationner dans les artères principales et commerçantes ;</li> <li>▪ Organiser des places de stationnement en bordure des artères principales pour le stationnement de longue durée ;</li> <li>▪ Favoriser, dans certaines zones, le stationnement riverain.</li> </ul>
<b>Public-cible</b>	Les habitants du centre de Quiévrain, les personnes qui y travaillent (y compris les livraisons), les clients des services publics, commerces et des écoles.
<b>Type d'action</b>	Infrastructurelle / organisationnelle et contrôle-répression
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Ce programme se divise en 6 temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Détermination du type de gestion choisie</b> (zone bleue, stationnement payant, etc.) <b>et localisation précise de ces zones ;</b></li> <li>▪ <b>Implantation des systèmes de gestion prévus ;</b></li> <li>▪ <b>Aménagement des zones de stationnement existantes et graduellement des nouvelles zones prévues ;</b></li> <li>▪ <b>Campagne de sensibilisation</b> (cf. mesure MT.ST.5.2) ;</li> <li>▪ <b>Contrôle du respect du stationnement</b> (y compris du stationnement illicite et dangereux) ;</li> <li>▪ <b>Réadaptation de l'offre existante, de son fonctionnement et modification des mesures prises.</b></li> </ul>

➤ **MT.ST.5.2 – Campagne de sensibilisation à la nouvelle politique de stationnement à Quiévrain-centre**

<b>Objectifs</b>	Expliquer la nouvelle politique de stationnement.
<b>Public-cible</b>	Les habitants du centre de Quiévrain, les personnes qui y travaillent (y compris les livraisons), les clients des services publics, commerces et des écoles.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Cette campagne doit se diviser en trois parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Avant la définition complète de la nouvelle politique</b> afin de faire comprendre les tenants et les aboutissants de celle-ci et de procéder à des micro adaptations pour coller au mieux à la réalité de terrain. Le public particulièrement visé est celui des commerçants. On peut prévoir des visites de terrain dans d'autres villes, des simulations, etc.</li> <li>▪ <b>Avant la mise en oeuvre de la nouvelle politique pour informer des nouvelles dispositions et y faire adhérer les usagers.</b> Les actions doivent être ciblées en fonction du public visé. Citons à titre d'exemple : des sets de tables avec la nouvelle organisation dans les restaurants, des « bons de réduction » chez les commerçants, des séances d'information pour les travailleurs des principaux employeurs, des folders explicatifs pour les parents d'élèves, un courrier personnalisé pour les riverains, etc.</li> <li>▪ <b>De façon récurrente afin de rappeler les règles de base</b> : affiches, toutes-boîtes, etc.</li> </ul>

➤ **MT.ST.5.3 – Campagne de sensibilisation aux règles élémentaires du stationnement dans les villages (hors Quiévrain-centre)**

<b>Objectifs</b>	Rappeler les mesures élémentaires du stationnement dans différents villages des entités communales
<b>Public-cible</b>	Les habitants, les personnes qui y travaillent (y compris les livraisons), les clients des services publics, commerces et des écoles.
<b>Type d'action</b>	Sensibilisation et éducation
<b>Description et mise en oeuvre</b>	<p>Cette campagne doit se diviser en trois parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Rappeler de façon générale, les mesures élémentaires du stationnement</b> (interdiction sur les trottoirs, les passages pour piétons et les pistes cyclables, aux abords des carrefours, etc.) ;</li> <li>▪ <b>Assurer, par les services de police, des contrôles réguliers d'abord préventifs puis répressifs</b> notamment à des moments-clés comme les entrées/sorties des classes.</li> <li>▪ <b>Informer de façon récurrente afin de rappeler les règles de base</b> : affiches, toutes-boîtes, etc.</li> </ul>

## 4. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

Afin d'aider les acteurs de la mobilité à mettre concrètement le Plan interCommunal de Mobilité en œuvre, un tableau de synthèse qui reprend l'ensemble des mesures a été dressé ainsi qu'un premier jeu de fiches-projet.

### 4.1 Tableau de mise en oeuvre

**Le tableau de mise en œuvre présente l'ensemble des mesures générales et thématiques qui sont présentées au sein du PiCM.** Il permet ainsi d'**opérationnaliser le contenu du plan** afin de mettre en œuvre les mesures qui assurent la mise en place du plan de hiérarchisation multimodale et des plans thématiques et, en amont, du concept multimodal.

Ce tableau présente :

- La catégorie de mesure : mesures soit générales soit thématiques ;
- Le type de mesure :
  - Pour les mesures générales : la signalisation, les liens entre urbanisme et mobilité et le suivi du PiCM ;
  - Pour les mesures thématiques : le réseau routier et la sécurité routière, le charroi lourd, les transports en commun, les modes doux et le stationnement.

- Le type d'action :
  - Action d'organisation des réseaux de mobilité ou action organisationnelle (O) ;
  - Action infrastructurelle à vocation principalement routière (I) ;
  - Action de sensibilisation et d'éducation (S)
  - Action de contrôle et de répression (C).
- L'intitulé de la mesure (y compris son code) ;
- La/les fiche(s)-projet réalisée(s) actuellement dans le cadre du PiCM (état en avril 2004) ;
- Les autres mesures du PiCM qui sont liées à celle présentée ;
- Le/les opérateur(s) technique(s) qui doit/doivent entreprendre la mesure ;
- La priorité de réalisation et la mise en œuvre :
  - 1 : priorité importante et/ou mise en œuvre dans un court terme (moins de 5 ans) ;
  - 2 : priorité moyenne et/ou mise en œuvre dans un moyen terme (entre 5 et 10 ans) ;
  - 3 : priorité faible et/ou mise en œuvre dans un long terme (plus de 10 ans).

**Ces indices de priorités sont indicatifs car ils peuvent évoluer suivant les opportunités de mettre en œuvre telle ou telle mesure. Ils doivent faire l'objet d'un réajustage annuel par la Plate-forme intercommunale et transfrontalière de mobilité.**

- L'évaluation

Quand cela est possible, des éléments d'évaluation et la fréquence à laquelle elle doit avoir lieu ont été donnés.

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
Mesures générales	1. Signalisation	O	MG.1.1 - Mise en ordre de la signalisation de police (vitesse)		MT.RR.1.4	MET-D.141 Communes	1- Dans les 3 ans	Contrôles vitesses – 4x/an
		O	MG.1.2 - Mise en ordre de la signalisation de police (restriction d'utilisation poids lourds)			MET-D.141 Communes	1 - Dans les 3 ans	Contrôles poids lourds – 4x/an
		O / I	MG.1.3 - Mise en ordre de la signalisation de police (marquage au sol)			MET-D.141 Communes	1 - Dans les 3 ans	/
		O	MG.1.4 - Mise en ordre de la signalisation directionnelle	2004-0-G-2 2004-0-D-1		MET-D.141 Communes	1 – Dans les 3 ans	Comptages routiers – 1x/3ans
		O	MG.1.5 - Mise en ordre d'un jalonnement pour les cyclistes		MT.MD.4.2 MT.MD.4.3	MET-D.141 Communes	2	/
		O/I	MG.1.6 - Mise en ordre d'un jalonnement pour les liaisons piétonnes au centre de Quiévrain		MT.MD.4.4 MT.RR.1.8	Commune de Quiévrain	3	/
	2. Liaison entre urbanisme et mobilité	O	MG.2.1 – Campagne information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité			Communes MRW-DGATLP	1	Analyse de l'évolution de l'urbanisme

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
		<b>O / S</b>	MG.2.2 – Revitalisation du quartier de la gare de Quiévrain		MG.2.3	Commune de Quiévrain SNCB TEC	2	/
		<b>O</b>	MG.2.3 – Elaboration des outils d'aménagement du territoire pour la Commune de Honnelles			Commune de Honnelles	1	/
		<b>S</b>	MG.2.4 – Prise en compte dans les plans de lotissements du réflexe modes doux			Communes MRW- DGATLP	1	/
		<b>O</b>	MG.2.5 – Renforcement des services de proximité			Communes	2	/
	<b>3. Suivi du PiCM</b>	<b>S</b>	MG.3.1 - Création et diffusion d'un programme d'information générale sur le Plan interCommunal de Mobilité			Communes	1	Enquête ménages déplacements - 1x/3ans
		<b>O/S</b>	MG.3.2 - Création d'une plate-forme intercommunale et transfrontalière de mobilité			Communes	1	Bilan de la mise en œuvre du PiCM – 2x/an

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
<b>Mesures Thématiques</b>	<b>1. Réseau routier et sécurité routière</b>	<b>S</b>	MT.RR.1.1 – Campagne de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière	2004-S-G-1		Communes Police locale	1	Contrôles – 4x/an
		<b>C</b>	MT.RR.1.2 – Mise en place d'un programme de contrôle et répression à la sécurisation routière	2004-C-G-1	MT.RR.1.1	Police locale	1	Contrôles – 4x/an
		<b>S</b>	MT.RR.1.3 – Campagne d'aménagement des bords de routes			Communes	2	/
		<b>I</b>	MT.RR.1.4 - Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour	2004-I-G-4 2004-I-D-2 2004-I-D-3 2004-I-D-7		Communes	1 à 3	Contrôle vitesse – 4x/an
		<b>I</b>	MT.RR.1.5 - Programme de sécurisation des traversées d'agglomération ou des zones urbanisées	2004-I-G-1 2004-I-G-2 2004-I-D-4		MET-D.141 Communes	1 à 3	Analyse accidentologique – 1x/2ans
		<b>I</b>	MT.RR.1.6 - Programme de sécurisation des carrefours	2004-I-G-5 2004-I-D-5		MET-D.141 Communes	1 à 3	Analyse accidentologique – 1x/2ans

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
		<b>I/O</b>	MT.RR.1.7 - Création d'un contournement Nord et Sud au centre de Quiévrain		MG.1.2	MET-D.141 Commune de Quiévrain	1	Comptage de trafic – 1x/3ans
		<b>I/O</b>	MT.RR.1.8 - Opération « Cœur de Ville » au centre de Quiévrain	2004-I-G-6 2004-I-G-7 2004-O-D-3		Commune de Quiévrain	2	Comptage de trafic – 1x/3ans et analyse accidentologique – 1x/2ans
		<b>I</b>	MT.RR.1.9 – Sécurisation et convivialité des espaces publics (hors Quiévrain-centre)	2004-I-G-4 2004-I-D-6		MET-D.141 Communes	1 à 2	Comptage de trafic – 1x/3ans et analyse accidentologique – 1x/2ans
	<b>2. Charroi lourd</b>	<b>S</b>	MT.CL.2.1 - Campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3,5t et/ou plus de 7,5t		MG.1.2	Communes	2	Contrôle 1x/an
		<b>C</b>	MT.CL.2.2 – Campagne de répression à l'égard des plus de 3,5t ou plus de 7,5t		MT.CL.2.1	Police locale	2	Contrôles 4x/an
		<b>I/O</b>	MT.CL.2.3 – Mise en ordre du réseau à vocation agricole			Communes	3	/
		<b>S/O</b>	MT.CL.2.4 – Mesures d'accompagnement pendant les campagnes betteravières			Communes	3	/

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
	<b>3. Transports en commun</b>	<b>O</b>	MT.TC.3.1 – Mise en place de l'offre en TC – phase 1			TEC Hainaut	1	Comptages clientèle et enquête satisfaction – 1x/2ans
		<b>O</b>	MT.TC.3.2 – Mise en place de l'offre en TC – phase 2	2004-O-D-1		TEC Hainaut SNCB	1	Comptages clientèle et enquête satisfaction – 1x/2ans
		<b>I</b>	MT.TC.3.3 – Création et/ou équipements de lieux d'échanges entre modes			TEC Hainaut Communes	2	Enquête satisfaction – 1x/2ans
		<b>I</b>	MT.TC.3.4 – Sécurisation des arrêts de bus			TEC Hainaut Communes	1	Enquête satisfaction – 1x/2ans
		<b>S</b>	MT.TC.3.5 – Campagne de promotion des transports en commun			TEC Hainaut SNCB Communes	1	Enquête ménages déplacements 1x/3ans
		<b>O</b>	MT.TC.3.6 – Mise en place d'une réflexion sur la promotion de transports collectifs alternatifs (TCA)	2004-O-G-1		Communes (TEC Hainaut)	3	Enquête ménages déplacements 1x/3ans

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
	<b>4. Modes doux</b>	<b>S</b>	MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux (à pied et à vélo)	2004-S-G-2		Communes	1-2	Enquête ménages - déplacements 1x/3ans
		<b>I</b>	MT.MD.4.2 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 1	2004-I-G-3		Communes	2	Enquête ménages - déplacements 1x/3ans
		<b>I</b>	MT.MD.4.3 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 2	2004-I-G-3		MET-D.141 Communes	2	Enquête ménages - déplacements 1x/3ans
		<b>O/I</b>	MT.MD.4.4 – Equipement de la liaison accessible aux piétons, PMR et cyclistes à Quiévrain-centre	2004-O-G-3 2004-O-D-2 2004-I-D-8	MT.RR.1.8	MET-D.141 Communes	1 - Dans les 3 ans	Enquête ménages - déplacements 1x/3ans
		<b>O/I</b>	MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Unique Limité (SUL)	2004-O-G-3		Communes	1 - Avant juillet 2004	Nbre de SUL
		<b>S</b>	MT.MD.4.6 – Promouvoir les déplacements scolaires à pied et à vélo			MT.MD.4.2 MT.MD.4.3	Communes	1
								MT.MD.4.4

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
					MG.1.5 MG.1.6			
	<b>5. Stationnement</b>	<b>I/O/C</b>	MT.ST.5.1 – Programme de mise en place du stationnement dans le centre de Quiévrain	2004-O-G-4	MT.RR.1.8 MG.1.6	Commune de Quiévrain	1 - Dans les 3 ans	Comptages de taux d'occupation et de taux de rotation – 1x/an
		<b>S</b>	MT.ST.5.2 – Campagne de sensibilisation à la nouvelle politique de stationnement à Quiévrain-centre		MT.ST.5.1		1 – Dans les 3 ans	Enquête satisfaction après la mise en place des mesures
		<b>S</b>	MT.ST.5.3 – Campagne de sensibilisation aux règles élémentaires du stationnement dans les villages (hors Quiévrain-centre)					1

## 4.2 Fiches-projet

Les fiches-projet recouvrent plusieurs objectifs : avoir un certain nombre d'actions variées prédéfinies afin de pouvoir répondre le cas échéant rapidement à des appels à projets (avec subsides à la clef), être une aide à la programmation des investissements à venir, servir de base pour le lancement de marchés d'études complémentaires pour la mise en œuvre de volet spécifique du PiCM, être une boîtes à idées sur ce qu'il est possible de réaliser, etc.

Les fiches-projet sont de deux types : les fiches-projets générales et les fiches-projets détaillées.

Dans le cas des fiches-projets détaillées de type infrastructure, des esquisses ainsi qu'un métré estimatif ont été réalisés. Ces **esquisses** ont été dressées **à titre d'exemple**, c'est-à-dire qu'elles présentent **un type d'aménagement réalisable à l'endroit donné selon les contraintes déterminées**. Elles pourront **servir de base de discussion** lorsque ces actions seront concrètement mises en œuvre. Les aménagements ont été adaptés au charroi spécifique. On procèdera à des essais avant de prévoir une réalisation définitive. Ces endroits devront faire l'objet d'une étude technique préalable à la mise en œuvre<sup>8</sup>.

La « numérotation » des fiches-projets comprend le code suivant :

- L'année de rédaction de la fiche-projet (2004);
- Le type d'action : O = Organisation des réseaux, I = Infrastructures, S = Sensibilisation et éducation et C = Contrôle et répression ;
- Le « D » de la fiche-projet indique que c'est une fiche détaillée, « G » une fiche générale

---

<sup>8</sup> Le bureau d'études Survey & Aménagement ne peut être tenu responsable des projets qui découleraient des fiches-projet du PiCM et qui auraient été réalisées sans étude technique préalable.

- Le numéro de la fiche-projet (cette numérotation est différente pour une fiche générale et une fiche détaillée).

Voici ci-après la liste des fiches-projet réalisées dans le cadre du PiCM (en date d'avril 04) :

<b>Code de la fiche-projet</b>	<b>Intitulé</b>
2004-S-G-1	Mise en place d'une politique de sensibilisation à la conduite respectueuse des vitesses.
2004-C-G-1	Mise en place d'un programme de campagne de contrôle et de répression des vitesses
2004-I-G-1	Sécurisation de la chaussée Brunehault dans la traversée du hameau à Montignies-sur-Roc (Honnelles).
2004-I-G-2	Sécurisation de la traversée d'Angreau par la RN 553 (Honnelles).
2004-I-G-3	Propositions de liaisons cyclables sur la RN 555 entre le carrefour du « Passe-tout-Outre » (Autreppe) et celui de « la Croix des Muets » (Erquennes) via le carrefour « de la Garde » (Athis).
2004-O-G-1	Mise en place d'une centrale de covoiturage.
2004-S-G-2	Programme de promotion des déplacements cyclables à usage scolaire pour les écoles du territoire de la commune de Honnelles.
2004-I-G-4	Principe de gestion du stationnement aux abords de la maison communale d'Autreppe (Honnelles).

2004-O-G-2	Principes généraux de placement de la signalisation directionnelle pour le territoire de la commune de Quiévrain.
2004-O-G-3	Principes généraux de la mise en place d'un plan de déplacements cyclables pour Quiévrain-centre.
2004-O-G-4	Principes généraux de gestion du stationnement dans le centre de Quiévrain.
2004-I-G-5	Principes de réaménagement du carrefour de la rue des Wagnons / RN 51 (Quiévrain).
2004-I-G-6	Principes de réaménagement de la rue du Marais (Quiévrain).
2004-I-G-7	Principes de réaménagement de la rue de Valenciennes (Quiévrain).
2004-O-D-1	Mise en place d'un bus local sur les entités de Honnelles et de Quiévrain.
2004-I-D-2	Planche d'aménagements-types de sécurité routière.
2004-I-D-3	Programme de mise en œuvre des petits aménagements de sécurité pour la commune de Honnelles.
2004-I-D-3	Programme de mise en œuvre des petits aménagements de sécurité pour la commune de Honnelles.
2004-I-D-4	Sécurisation de la traversée d'Athis et du carrefour « de la Garde » (RN 51 / RN 549) (Honnelles).
2004-I-D-5	Sécurisation du carrefour du « Passe-tout-Outre » (RN 555 /

	Chaussée Brunehault) (Honnelles).
2004-I-D-6	Sécurisation de la RN 533 aux abords de l'école de Roisin (Honnelles).
2004-O-D-1	Avant-projet de schéma directeur de signalisation directionnelle sur le territoire de la commune de Honnelles (hors signalisation touristique et cyclable).
2004-I-D-7	Programme de mise en œuvre des petits aménagements de sécurité pour la commune de Quiévrain.
2004-O-D-2	Programme de mise en place d'un plan de déplacements pédestres à Quiévrain-centre.
2004-O-D-3	Programme de mise en place d'un Plan de Circulation interne à Quiévrain-centre.
2004-I-D-8	Aménagement de la liaison piétonne entre la gare et la maison communale à Quiévrain-centre (Quiévrain).
2007-I-D-9	Aménagement du carrefour RN 51 / r. Tour-Sainte-Barbe / r. de l'Abattoir (Quiévrain).

## Fiches-projet générales

**Fiche-projet n° 2004-S-G-1**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Mise en place d'une politique de sensibilisation à la conduite respectueuse des vitesses.****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.1 – Campagne de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
  - B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
  - B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
  - B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
  - B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

**Description du projet**

L'objectif est de mettre en place une politique cohérente de sensibilisation à la conduite respectueuse des vitesses en particulier dans les agglomérations et les zones sensibles. Les actions suivantes peuvent être entreprises :

- **Mise en place d'un groupe de travail** émanant de la Plate-forme intercommunale et transfrontalière de Mobilité (cfr. MG.3.2) définissant :
  - Un plan annuel d'actions ;
  - Un système annuel d'évaluation.

Ce groupe de travail doit se réunir au moins deux fois par an.
- **Réalisation d'un « cadastre des vitesses »** par le groupe de travail :
  - Vérification que l'ensemble des mesures relatives à la signalisation de police a bien été prise ;
  - Réalisation de campagnes de contrôles de vitesse afin d'établir le V85 (vitesse réalisée par 80% des usagers en passage) pour les rues importantes.

- **Réalisation d'un programme d'actions de sensibilisation** des usagers locaux et en transit :
  - Articles de presse récurrents ;
  - « Spot » télévision auprès de la télévision communautaire ;
  - Affichage de panneaux temporaires ou permanents aux abords des endroits à problème ;
  - Information et sensibilisation des éducateurs, des enseignants, des enfants et des adolescents aux enjeux liés à la gestion des vitesses ;
  - Visite d'une commune belge ou étrangère qui a mis en place une politique de gestion des vitesses ;
  - Avec les services de police, arrêts des véhicules et « démonstration » des effets de la vitesse (avec voiture tonneau, simulation d'accélération, vidéo sur les accidents de la route, etc.).
  
- **Réalisation d'un système annuel d'évaluation** sur la base du « cadastre des vitesses » :
  - Analyse des accidents de roulage avec classification qui ont eu lieu sur l'année écoulée ;
  - Analyse, après contrôle de vitesse, des nouvelles données de vitesse.

<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	
Montant annuel : 6.000 € TVAC pour les deux communes et hors frais de personnel		MT.RR.1.2  MG.1.1 et 1.2	
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>	
Communes de Honnelles et de Quiévrain	/	Ligue des familles, IBSR, police locale	
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>	
Avril 2004		Après la concrétisation de la mesure MG.1.1	

**Fiche-projet n° 2004-C-G-1**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Mise en place d'un programme de campagne de contrôle et répression des vitesses.****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.2 – Mise en place d'un programme de contrôle et répression à la sécurité routière

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

**Description du projet**

A l'aide du diagnostic posé lors de la phase 1 du PiCM et notamment la campagne de comptages au cours de laquelle les vitesses pratiquées ont été évaluées, détermination des points noirs à contrôler en termes de vitesse. En ce qui concerne le comportement imprudent des usagers et le comportement incivique de ceux-ci, les abords des écoles devraient faire partie des points contrôlés.

De façon précise, un programme d'actions devra être réalisé de la façon suivante :

- **Volet préventif**
  - Placement de radars préventifs et arrêt des usagers pour leur expliquer les effets néfastes de la vitesse excessive (montrer une vidéo sur les accidentés de la route, distribution de folders par les enfants en compagnie des policiers, etc.) ;
  - Séances d'informations sur les effets néfastes de la vitesse lors de festivités, de soirées d'information, etc.
- **Volet répressif**
  - Contrôle régulier et principes de perception immédiate (notamment pour pouvoir contrôler les étrangers de passage). Ces contrôles sont à répéter plusieurs fois par an. Une collaboration avec les services de police français est également importante

ainsi qu'avec les Parquets de Police belges et français.		
<i>Pour rappel, les aspects relatifs à la vitesse, à la prévention des accidents avec dégâts corporels et au stationnement sauvage constituent un des points du Plan zonal de Sécurité de la Zone de Police des Hauts-Pays.</i>		
<b><u>Montant global estimé</u></b>  2500 € TVAC et hors frais de personnel (A déterminer en collaboration avec la Zone de police)		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>  MT.RR.1.1
<b><u>Réalisation</u></b>  Police locale (Zone de Police des Hauts Pays)	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>  Communes et Ministère fédéral de l'Intérieur via Zone de Police	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>  /
<b><u>Date de l'étude</u></b>  Avril 2004		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>  Après la concrétisation de la mesure MT.RR.1.1

**Fiche-projet n° 2004-I-G-1**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Sécurisation de la chaussée Brunehaut dans la traversée du hameau de la Chaussée à Montignies-sur-Roc (Honnelles).****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.5 – Programme de sécurisation des traversées d'agglomération ou de zones urbanisées.

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème**

La problématique principale de la traversée du Hameau de la Chaussée à Montignies-sur-Roc est la vitesse pratiquée sur la chaussée Brunehaut dont la fonction de voirie de liaison (niveau 2 – cfr. fig.11) sera également renforcée à l'avenir. A cela s'ajoute, la difficulté de liaison entre ce hameau et le village de Montignies-sur-Roc au niveau des carrefours ainsi que la difficulté de s'y déplacer à pied et à vélo en toute sécurité.

- **Description générale des mesures proposées**

Les mesures proposées portent sur :

- L'aménagement d'effets de porte aux deux entrées du village (réaménagement complet).
- La différenciation du revêtement au droit des carrefours. C'est la pierre naturelle qui a été sélectionnée en regard du caractère du hameau (présence de voiries en

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ pavés) et de l'aspect touristique du lieu (Brasserie, produits artisanaux,...).</li> <li>○ Le redimensionnement des voies de circulation par la création d'une bande bombée en pavés. Les voies de circulation sont réduites à 2,75 ou 3,00 m.</li> <li>○ La création de zone de stationnements délimités.</li> <li>○ La verdurisation des effets de porte.</li> <li>○ L'aménagement d'une traversée piétonne.</li> </ul>		
<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>
175.000 € TVAC		MT.RR.1.6, MT.MD.4.3
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>
Commune de Honnelles	DGPL	/
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
Avril 2004		A préciser

**Fiche-projet n° 2004-I-G-2**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Sécurisation de la traversée d'Angreau par la RN 553 (Honnelles)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.5 – Programme de sécurisation des traversées d'agglomération ou de zones urbanisées.

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

La problématique principale de la traversée d'Angreau par la RN 553 est multiple :

- Vitesse de transit ;
- Gestion difficile des flux dans les carrefours qui sont nombreux sur une courte distance ;
- Déplacements pédestres et cyclables inconfortables et dangereux ;
- Liaison entre les différentes parties de villages ;
- Zone des abords de l'église (en lien avec l'école implantée rue du Quesnoy) insécurisante.

- **Description générale des mesures proposées**

Les mesures proposées portent sur :

- L'aménagement d'effets de porte aux deux entrées du village (réaménagement complet).

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ La différenciation du revêtement au droit des carrefours et des zones- clefs du village (place, traversées piétonnes,...).</li> <li>○ Le redimensionnement des voies de circulation par le marquage d'une bande centrale en revêtement coloré. Les voies de circulation sont réduites à 2,75 ou 3 m.</li> <li>○ La création de zones délimitées de stationnements.</li> <li>○ L'aménagement léger augmentant la convivialité et la sécurité de la place.</li> <li>○ La verdurisation des effets de porte et de la place.</li> </ul>		
<b><u>Montant global estimé</u></b> 225.000 € TVAC (dont 85.000 € TVAC à charge de la commune)		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b> MT.RR.1.6, MT.MD.4.3
<b><u>Réalisation</u></b> MET – D.141 Commune de Honnelles	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b> MET – D.141 DGPL	<b><u>Acteurs impliqués</u></b> /
<b><u>Date de l'étude</u></b> Avril 2004		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>

**Fiche-projet n° 2004-I-G-3**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche**

**Propositions de liaisons cyclables sur la RN 555 entre le carrefour du « Passe-tout-Outre » (Autreppes) et celui de « la Croix des Muets » (Erquennes) via le carrefour « de la Garde » (Athis).**

**N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.DD.4.2 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – phase 1.

MT.DD.4.3 - Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – phase 2.

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

La liaison sur la RN 555 entre le carrefour du « Passe-tout-Outre » et le carrefour de « la Garde » sur la RN 555 constitue une liaison cyclable de niveau 1 (niveau régional) et celle entre le carrefour de « la Garde » et celui « la Croix de Muets » (se prolongeant vers Blaugies) de niveau 2 (niveau communal). Cette dernière section devrait être d'abord mise en service (elle concerne une voirie communale et non plus régionale), en lien avec le réseau de niveau 3 (réseau local) pouvant relier Erquennes, Athis et Fayt-le-Franc. Actuellement, la RN 555 n'est pas équipée en aménagements cyclables et y circuler à vélo est très dangereux. Cette liaison constituerait une maille importante du réseau de modes doux (cfr. fig. 15) pour les liaisons Est-Ouest.

- **Description générale des mesures proposées**

<p>Il existe un accotement aménagé d'un côté de la RN 555 sur une longueur approximative de 525 m.</p> <p>L'aménagement envisagé prévoit de créer des accotements du même type de manière bilatérale. Il s'agit d'une piste cyclo – piétonne unidirectionnelle du type D10 en asphalte d'une largeur de 1,20 à 1,50 m (en fonction de la présence d'arbres).</p> <p>Une séparation physique de type élément linéaire en relief est prévue entre la voirie et l'accotement. Ce type de séparation physique a l'avantage de ne pas apporter de modification à la situation existante en terme d'écoulement des eaux.</p>		
<p><b><u>Montant global estimé</u></b></p> <p>650.000 € TVAC</p>		<p><b><u>Actions liées du PiCM</u></b></p> <p>MT.MD.4.2, M.G.1.5.</p>
<p><b><u>Réalisation</u></b></p> <p>MET – D.141</p> <p>Commune de Honnelles</p>	<p><b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b></p> <p>MET – D.141</p> <p>DGPL</p>	<p><b><u>Acteurs impliqués</u></b></p> <p>/</p>
<p><b><u>Date de l'étude</u></b></p> <p>Avril 2004</p>		<p><b><u>Date de mise en œuvre</u></b></p>

**Fiche-projet n° 2004-0-G-1**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Mise en place d'une centrale de covoiturage.****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.TC.3.6 – Mise en place d'une réflexion sur la promotion des transports collectifs alternatifs (TCA)

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

Une demande émane de la Commune de Honnelles quant à la mise en place d'une Centrale communale de Covoiturage. Cette demande doit être analysée avec prudence. En effet, il est possible d'aborder la thématique de diverses façons afin soit de développer un projet interne de Centrale communale Covoiturage, soit d'assurer d'une affiliation auprès de la Centrale wallonne de Covoiturage gérée gratuitement par la société Taxistop.

Il existe un potentiel non négligeable d'utilisateurs qui pourraient utiliser le covoiturage. Toutefois, une des difficultés est l'éclatement des origines et des destinations. Pour rappel, l'analyse des destinations d'emploi a montré pour la phase 1, les destinations suivantes : Mons (17,3%), Bruxelles (7,8%), Dour (5,5%), Quiévrain (17,3%), Honnelles (9,6%) et France (3,7%). Si la voiture domine ce type de déplacement (83% à Honnelles et 75,4% à Quiévrain), on trouve également un usage important du train (12,7%).

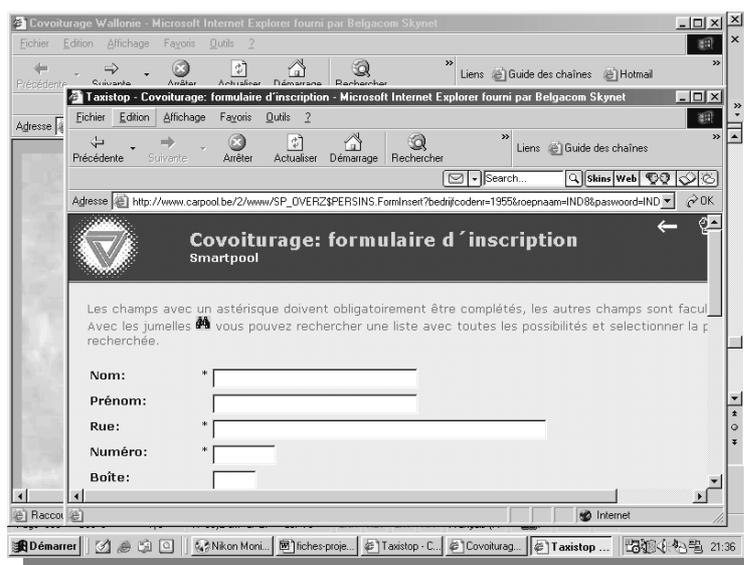
- **Description générale des mesures proposées**

Afin de bien identifier le moyen de mise en œuvre d'une centrale de covoiturage, il y a lieu de :

- **Faire une enquête** fine auprès des ménages afin de déterminer le potentiel de co-voiturage tant à destination professionnelle qu'à destination scolaire (en dehors des entités communales notamment). Des questions sur les origines, les destinations, le parcours seront posées. Ce travail pourra être réalisé par la Plateforme intercommunale et transfrontalière de mobilité. Une enquête peut également être menée dans les communes françaises frontalières.
- Sur la base de réponses obtenues définissant le potentiel de covoiturage, **un choix devra être posé** sur la mise en place d'une centrale de covoiturage :
  - **Soit le potentiel est trop faible et le projet n'est pas mis à l'épreuve.** Une réévaluation avec une nouvelle enquête est alors proposée dans un délai de 5 ans suivant la première enquête.
  - **Soit on crée une Centrale intercommunale (voire transfrontalière) de Covoiturage** qui gère les demandes, met en contact les covoitureurs, assure les contacts avec les employeurs et les écoles. Ce système peut être réalisé sur la base du logiciel Smartpool<sup>®</sup> de Taxistop<sup>®</sup> qui sera soit acheté, soit géré par la société elle-même.
  - Soit on propose que les « clients potentiels du covoiturage » adhèrent à la centrale wallonne de covoiturage qui est gratuite. Toutefois, dans ce cas, la dynamique (inter)communale est moins garantie.

Dans le cas des deux derniers choix, il y a lieu d'assurer une bonne et récurrente information sur le sujet.

*N.B. Le covoiturage fonctionne soit par un système de défraiement (généralement 0,05€/Km) soit par échange régulier de véhicule automobile. L'assurance lors du transport par covoiturage est couverte par l'assurance RC obligatoire et/ou les assurances d'accidents de travail ou scolaire. Notez qu'il existe également un système de covoiturage développé pour les écoles et les étudiants appelé Schoolpool<sup>®</sup> développé également par Taxistop<sup>®</sup>*



Exemple de formulaire d'inscription de la Centrale wallonne de Covoiturage (© Taxistop, 2004)

Plus d'info... [www.taxistop.be](http://www.taxistop.be)

<b><u>Montant global estimé</u></b> <i>A voir, suivant option.</i>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b> /	
<b><u>Réalisation</u></b> Commune de Honnelles	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b> MET – DG.3 ( ? )	<b><u>Acteurs impliqués</u></b> Taxistop ©, entreprises et/ou écoles de la région	
<b><u>Date de l'étude</u></b> Avril 2004		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b> Non définie	

**Fiche-projet n° 2004-S-G-2**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche**

**Programme de promotion des déplacements cyclables à usage scolaire pour les écoles du territoire de la commune de Honnelles.**

**N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux (à pied et à vélo).

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.

### **Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

Une demande émane de la Commune de Honnelles quant à la mise en place d'un programme de promotion des déplacements cyclables à usage scolaire, en particulier vers les écoles de l'entité communale de Honnelles. Pour rappel, l'usage du vélo est très faible dans les écoles de l'entité de Honnelles, voici quelques chiffres d'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-école (pour l'enseignement primaire) :

	ANGRE	ANGREAU	ATHIS	AUTREPPE	ERQUENNES	FAY-LÉ-FRANC	MONTIGNY-SUR-ROC	ROISIN	AUDREGNIES	Total sur Honnelles et Quiévrain
	0%	0%	<b>9%</b>	0%	0%	0%	0%	4%	5%	4%

- Description générale des mesures proposées

Afin de mettre en place une politique de promotion du vélo dans les établissements scolaires de

l'entité communale de Honnelles, il y a lieu de travailler de la façon suivante :

- **Mise en place d'un groupe de travail « Vélo »** au sein de la Commune reprenant des représentants des directions d'école, des enseignants, des élèves, de la Police locale et de la Maison des Cyclistes de Mons.
- **Définition d'un programme annuel d'activités « vélo »** sur la base d'un sondage effectué dans chaque école afin d'identifier les besoins et les demandes en matière de mobilité cyclable.

Types d'actions pouvant être réalisées<sup>9</sup> :

- **Technique et équipement du vélo**

**Principe**

Les actions relatives à la technique et à l'équipement du vélo consistent à améliorer le confort et la sécurité de l'élève cycliste en lui proposant une série d'équipements à un prix raisonnable, en améliorant le système de parcage, en proposant du matériel pour l'entretien et les petites réparations, en organisant un contrôle technique et, enfin, en faisant graver et enregistrer gratuitement le vélo afin de prévenir le vol. Ces actions soutiennent efficacement les activités organisées en faveur du vélo et rendent ce mode de déplacement

---

<sup>9</sup> Informations extraites de « Outils pour réaliser un Plan de Déplacements scolaires », Les Manuels du MET n°6, Namur, 2003, fiches techniques 5.1, 5.2 et 5.3

nettement plus attractif. En plus, vous pouvez inclure aisément certains éléments, comme la réparation du vélo ou le contrôle technique dans le cadre du cours d'éducation à la sécurité routière.

### **Organisation**

#### Achat groupé d'équipements

Il importe de soutenir les nombreuses actions en faveur de la mobilité, notamment le ramassage scolaire à pied et à vélo, en achetant des équipements de sécurité tels que des râteliers, des casques, des gilets réfléchissants, du matériel de réparation et d'entretien, ... La communauté scolaire peut acheter des équipements en grande quantité, de façon à ce que les élèves se procurent ce matériel à un prix raisonnable. L'école et les parents sont ainsi certains que les élèves possèdent des équipements conformes aux normes de sécurité. Il faut aussi s'assurer que les élèves apprennent à se servir correctement des antivols pour vélos.

#### Stationnements pour vélos

Un stationnement rationnel des vélos à l'école est indispensable. Le choix de l'installation de bons râteliers et de leur emplacement repose sur plusieurs critères :

- choix de lieux faisant l'objet d'un fort contrôle social. Éviter les zones d'ombre ou les recoins ;
- installation à proximité immédiate du lieu de destination ;
- le lieu de stationnement doit être facile à repérer ;
- un abri est nécessaire, afin de protéger les vélos contre les intempéries.

Préserver la qualité des vélos est indispensable pour assurer leur durabilité et encourager ainsi leur emploi ;

- le modèle choisi doit être accessible à tous les cyclistes, quel que soit le vélo ou le cadenas

dont ils disposent (les arceaux assurent une bonne défense contre le vol) ;

- le nombre de places offertes doit être raisonnablement supérieur à la demande (de 50 %), afin d'anticiper l'effet d'attraction qu'un bon dispositif de stationnement peut avoir sur l'utilisation du vélo et sur le développement de son usage ;

— l'installation doit permettre un entretien facile.

#### Prévoir le matériel pour la réparation des vélos

Il s'agit ici d'équiper un atelier où élèves, enseignants ou accompagnateurs peuvent réparer leur vélo (crochets de suspension, outils, matériel de remplacement, petites lampes, roues, pompe, ...). Demandez conseil aux agents (agents de police ou agents de prévention) ayant procédé au contrôle technique des vélos ou à toute autre personne sachant les réparer. Un responsable qui vérifiera l'entretien et le bon état de l'atelier sera désigné. Des bénévoles (enseignants, parents, amis, artisans ou marchands, ...) interviendront afin d'apprendre aux élèves ou aux étudiants comment réparer leur propre vélo (pendant la pause de midi, par exemple). Dans le même esprit, on peut envisager un endroit sûr où ranger les équipements et se rafraîchir. Le local pourrait être équipé d'un vestiaire, d'un lavabo et/ou d'une douche.

#### Contrôle technique des vélos

Vous pourrez mettre cette activité sur pied avant l'organisation d'une balade ou de rangs accompagnés. Elle peut également être combinée avec un atelier de réparation. Les enseignants ou tout autre bénévole peuvent effectuer le contrôle technique en s'aidant de la brochure de l'IBSR « *Contrôle de vélos : mode d'emploi* ». La Commune peut soutenir l'initiative en engageant, dans l'opération, des policiers ou des agents de prévention et de sécurité (APS).

#### Enregistrement gratuit des vélos

Grâce à un numéro unique, gravé sur le cadre, et à une fiche d'identité unique, sur laquelle sont notées les caractéristiques de la bicyclette (marque, couleur, type, sorte, modèle et numéro gravé), les chances de récupérer un vélo dérobé augmentent considérablement.

D'autre part, ce système dissuade les voleurs potentiels, un vélo gravé étant facilement reconnaissable. Le site web du SPP (Secrétariat permanent à la politique de prévention : [www.vspp.fgov.be](http://www.vspp.fgov.be) ) explique la démarche à suivre.

- **Apprentissage de la conduite à vélo**

#### **Principe**

L'apprentissage de la conduite à vélo concerne surtout les enfants de dix à douze ans. Il comprend, d'une part, des exercices de maîtrise dans la cour de l'école et, d'autre part, la mise en scène de situations aussi réalistes que possibles dans un quartier proche de l'école, transformé en « piste d'apprentissage vivante ». Aussi bien les élèves que les usagers de la route doivent respecter les réglementations indiquées, pour l'occasion, sur les panneaux ou au sol.

#### **Organisation**

Si l'école le souhaite, des exercices préparatoires, relatifs à la connaissance théorique de la conduite à vélo et de la maîtrise du vélo, peuvent se dérouler dans la cour de récréation. L'organisation d'une piste d'apprentissage dans la rue requiert une organisation particulière. Voici les principaux aspects à prendre en compte.

#### **Le choix du quartier**

Cherchez un quartier comportant une bonne signalisation de la route, où la circulation est peu dense, et la vitesse modérée, etc. Faites installer des panneaux A23 réglementaires, portant l'indication « *leçon de circulation* », dans les voies d'accès au quartier. Une collaboration avec la police locale est souvent possible.

### **Les élèves**

Il est préférable de s'adresser à des élèves de plus de dix ans. Tous les élèves doivent porter un dossard numéroté.

### **L'encadrement**

L'encadrement sera assuré par des enseignants, des parents volontaires, des moniteurs de vélo-école, des policiers, éventuellement les APS. Des équipes fixes (policier, enseignant, parent, ...) contrôlent le respect des règles et indiquent leurs erreurs aux participants.

### **Les situations de trafic**

Vous pouvez mettre en scène de nombreuses situations. Ainsi, par exemple : carrefours à feux, interdiction aux vélos, obligation de suivre une direction, ronds-points, passages pour piétons, travaux sur la voirie, traversées pour vélos, piste cyclable à double sens, etc.

### **▪ Organisation d'un ramassage scolaire à vélo/balade**

#### **Principe**

Ces activités donnent aux enfants l'occasion de faire connaissance avec la bicyclette comme moyen de déplacement. La balade peut être une première étape pour lancer un ramassage scolaire à vélo — groupe d'enfants encadré par un (ou plusieurs) accompagnateur(s), pour le trajet aller et/ou retour du domicile vers l'école. Elle donne une idée du taux de participation possible à cette activité et du nombre de parents qui pourraient être intéressés par le rôle d'accompagnateur. Ces actions permettent de rassurer les parents sur l'utilisation du vélo et sur la capacité de l'école à organiser ce type d'activité. Avant de se lancer dans ces activités, il est important d'assurer l'apprentissage de la conduite et le contrôle technique des vélos (cfr. supra).

## Organisation

### Le ramassage scolaire à vélo

Sont concernés les élèves de l'école primaire, de préférence à partir de la quatrième année jusqu'au début du secondaire. Ce type d'action s'organise d'une manière relativement simple. Après le choix d'un itinéraire approprié et d'un horaire fixe, les enfants, les parents et les adultes accompagnateurs s'engagent à respecter certaines consignes établies ensemble. Ces dernières incluent également les mesures à prendre en cas de problèmes ou d'imprévus. Elles doivent être clairement établies et peuvent être mentionnées dans un contrat. Le « *Guide du ramassage scolaire* » de PRO VÉLO aborde ces questions et explicite les conditions d'un contrat. Si l'école met en place le ramassage scolaire à vélo, il peut être intéressant de proposer aux accompagnateurs et/ou à d'autres personnes de suivre une formation de moniteurs de vélo-école. Les vélo-écoles, comme les autoécoles pour les automobilistes, apprennent aux cyclistes à rouler correctement à vélo dans le trafic. À l'issue de la formation, les moniteurs pourront eux-mêmes organiser régulièrement des balades à vélo pour les élèves, ainsi que des ramassages scolaires à vélo.

### Organisation d'une balade

Dans le primaire, ces sorties ne sont conseillées que pour les élèves de dix ans et plus. La balade fait toujours l'objet d'une préparation durant laquelle sont bien définis le parcours et les dangers potentiels qu'il comprend. Une balade peut être organisée en quatre étapes :

- exercices en terrain privé (cour de récréation) ;
- parcours aux abords de l'école ;
- parcours dans la commune, avec le moniteur à la tête du groupe ;
- évaluation de la sortie.

L'encadrement peut être assuré par des enseignants, des parents volontaires, des moniteurs de vélo-école.

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Assurer une évaluation semestrielle</b> des actions entreprises et recadrage de celles-ci</li> </ul>		
<p><b><u>Montant global estimé</u></b></p> <p>Budget annuel à prévoir (hors frais de personnel et de stationnement) : 2.500 € TVAC.</p>		<p><b><u>Actions liées du PiCM</u></b></p> <p>MT.MD.4.2, MT.MD.4.3</p>
<p><b><u>Réalisation</u></b></p> <p>Commune de Honnelles</p>	<p><b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b></p> <p>/</p>	<p><b><u>Acteurs impliqués</u></b></p> <p>Ecoles (direction, enseignants, élèves et parents), Police locale et Maison des Cyclistes de Mons.</p>
<p><b><u>Date de l'étude</u></b></p> <p>Avril 2004</p>		<p><b><u>Date de mise en œuvre</u></b></p> <p>Idéalement rapidement mais la mise en place de premiers itinéraires cyclables sécurisés est un atout pour cette action (cfr. MET-MD.4.2)</p>

**Fiche-projet n° 2004-I-G-4**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principe de gestion du stationnement aux abords de la maison communale d'Autrepe (Honnelles)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour.

MT.RR.1.9 – Sécurisation et convivialité des espaces publics

**Objectifs du PiCM**

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.

B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.

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

B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

La problématique principale des abords de la maison communale à Autrepe (r. Grande, r. d'Autrepe et r. d'Onnezies) est celle à la fois de la gestion du stationnement pour le personnel et les visiteurs des services communaux et de la sécurisation des abords de l'école (y compris la « confirmation physique » (par aménagements) de la zone 30 existante).

• **Description générale des mesures proposées**

Il existe actuellement une offre en stationnement en accotement à proximité de la maison communale. Toutefois cette offre paraît insuffisante, le personnel communal occupant déjà une bonne partie des emplacements.

Il est envisagé de réduire la largeur de la voirie au droit de l'entrée de la maison communale par l'aménagement d'une large « oreille » de trottoir. Cet aménagement permet :

- De proposer 6 à 7 emplacements de stationnement supplémentaires à proximité immédiate de l'entrée.
- D'offrir un « parvis » accueillant et sécurisé devant la maison communale.

Pour solutionner le problème de stationnement, deux espaces sont actuellement inoccupés et pourraient être aménagés en aires de stationnement : un espace situé à l'arrière de l'extension récente de la maison communale (solution obligeant de supprimer un mur récemment construit) et une prairie située à l'arrière de l'école.

Le projet tient également compte de la sécurisation de l'abord de l'école et du respect de la zone 30 par l'aménagement d'un dispositif surélevé, avec mise en place de barrières, au niveau de la sortie de l'école.

<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	
82.500 € TVAC		MT.ST.5.3	
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>	
Commune de Honnelles	DGPL	Personnel communal, enseignants, parents et élèves de l'école.	
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>	
Avril 2004		Rapidement, si possible.	

**Fiche projet n° 2004-O-G-2**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : juin 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Principes généraux de placement de la signalisation directionnelle sur le territoire de la commune de Quiévrain (hors signalisation touristique et cyclable)****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MG.1.4 – Mise en ordre de la signalisation directionnelle

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

**Objectifs précis**

- Assurer l'accessibilité externe depuis les axes principaux et les entités voisines.
- Offrir une accessibilité interne optimale aux différents villages de l'entité de Honnelles.

Et ce tout en incitant les usagers de la route à ne suivre que les itinéraires préconisés par le PiCM dans le but d'optimiser la qualité de vie des habitants et la sécurité de tous.

**Rappel du contexte/de la problématique**

La signalisation directionnelle menant aux villages de la commune de Quiévrain est partiellement déficiente tant depuis l'extérieur qu'en interne. De même, la signalisation directionnelle de proximité présentant les services (gare, maison communale, centre d'animation,...) est aussi défaillante.

Classiquement, un Schéma Directeur s'élabore selon la méthodologie suivante : une identification et une hiérarchisation des pôles à signaler est tout d'abord établie. Ensuite les flux entre les différents pôles sont déterminés. Enfin la signalisation à mettre en place est définie.

Cette fiche s'emploie à donner à la commune les premiers outils pour concrétiser le volet signalisation directionnelle du PiCM. Seuls les éléments de base du Schéma Directeur sont réalisés : identification et localisation des principaux pôles à signaler (uniquement les zones habitées) ; détermination des liaisons à baliser (principes). Une collaboration avec la Direction des routes de Mons (D. 141) est à rechercher attendu qu'actuellement un Schéma Directeur est à l'étude sur son territoire.

**Description**

Informations contenues dans les **cartes sur la signalisation directionnelle à court et long termes** :

## 1. La différence entre le court et le long termes

Cette différence s'explique par l'existence du contournement de Quiévrain ce qui modifie le niveau de hiérarchisation des voiries à long terme.

## 2. Identification et localisation des pôles à signaler

Une sélection des pôles à localiser a été effectuée. Seules les zones habitées sont reprises ici comme pôles à signaler. En effet, les zones de concentration d'habitations (village, lotissement ou hameau) sont souvent les principaux pôles générateurs de trafic. Ceci répond aussi à la stratégie qui consiste à ne renseigner les pôles secondaires, comme les services publiques, qu'à partir des axes routiers structurants.

En adaptant les principes retenus dans le Schéma Directeur de signalisation de direction en Wallonie au contexte local, les pôles à signaler ont été classés en 3 niveaux :

- niveau 1 : ville d'intérêt régional (> à 25 000 hab. et/ou joignables dans l'heure) ;
- niveau 2 : ville d'intérêt local (< à 25 000 hab. et/ou joignables dans la ½ heure) ;
- niveau 3 : centre administratif communal ;
- niveau 4 : services de proximité (maison communale, centre d'animation, gare, CPAS).

## 3. Détermination des flux à signaler

Les villes d'intérêt régional et d'intérêt local concerneront le jalonnement vers l'extérieur de la commune alors que le jalonnement à l'intérieur de la commune concernera les pôles communaux.

**Au départ de Quiévrain**

La signalisation directionnelle des villages de Quiévrain doit être établie à longue distance pour Quiévrain (exemple accès de l'E19 sortie n°26), Baisieux et Audregnies. Au départ de la commune de Quiévrain, la commune de Honnelles doit, par exemple, être signalée. Au carrefour entre la chaussée de Baisieux et la rue d'Angre à Baisieux, la signalisation doit renseigner tous les villages de Honnelles accessible via chacune des rues.

**Un prix estimé annuel** de 3000 € TVAC serait envisageable pendant 3 ans pour remettre à jour toute cette signalisation.

**Réalisation****Pouvoirs subsidiant****Acteurs impliqués**

Commune de Quiévrain et MET-D141	/	/
<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
MG.1.1	Juin 2004	A déterminer
MT.RR1.5 et 1.6		
MT.CL.2.1 et 2.2		

**Fiche-projet n° 2004-O-G-3**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principes généraux de la mise en place d'un plan de déplacements cyclables pour Quiévrain-centre.****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.MD. 4.4. – Equipement de liaisons accessibles aux piétons, cyclistes et PMR.

MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Uniques Limités (SUL)

**Objectifs du PiCM**

- 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.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.
- B.4a. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

De part sa fonction polarisatrice et sa structure urbaine dense, le centre de Quiévrain présente une série d'atouts pour le développement de l'usage du vélo à titre utilitaire. Nous rappellerons également quelques chiffres intéressants pour lancer cette approche :

- L'usage du vélo pour les déplacements domicile-école primaire à Quiévrain-centre représente en moyenne 4% de part modale ;
- 1/3 des élèves des écoles secondaires de Quiévrain-centre rejoignent leur école à pied, 1/3 en transports publics et 1/3 en voiture ;
- Globalement, le vélo représente 5,7% des déplacements domicile-travail (pour 4,5% à

- Honnelles), 6% pour les déplacements d'achats et 4% pour ceux de loisirs ;
- Une ménage sur trois de la commune de Quiévrain n'est pas motorisé.

- **Description générale des mesures proposées**

Afin de mettre en place un plan de déplacements cyclables dans le centre de Quiévrain, il y a lieu de réaliser les étapes suivantes :

- **Réaliser un plan d'itinéraires cyclables** (soit en interne, soit via un bureau d'études) qui devra identifier les itinéraires préférentiels pour les déplacements cyclables dans le centre de Quiévrain tant en termes de liaisons internes (entre quartiers) qu'externes. Il faudra ainsi tenir compte des itinéraires de niveau 1 (niveau régional) qui passe par Quiévrain-centre (RN 51 Mons – Valenciennes, Chaussée Brunehault et RAVeL 98) mais également de niveau 2 (liaisons Baisieux-Audregnies via rues des Wagnons ou Carochette) mais aussi une liaison de niveau 3 entre la rue de Valenciennes et la gare via le Vert Bocage ou entre le Vert Bocage et la place du Parc.
- Sur la base du plan, **mettre au point un programme pluriannuel** de mesures cyclables :
  - **Identifier les rues à sens unique**, vérifier si elles peuvent être équipées pour un contresens cyclable, mettre en place un plan « zonal » de mise à contresens cyclable (qui permettra de définir la programmation à réaliser), équiper ces contresens de la signalisation adéquate et, le cas échéant, les accompagner d'un marquage au sol (cette mesure doit idéalement être mise en place pour le 1<sup>er</sup> juillet 2004 – cfr. MT.MD.4.5) ;



Exemple de planification zonale d'ouverture des sens uniques aux contresens cyclables

(© Commune d'Uccle, 2004).

- **Identifier les aménagements à réaliser** et les représenter sur un plan de ville en distinguant les aménagements existants (et à rénover/entretenir) ou les aménagements à créer :
  - Bandes cyclables : pistes cyclables marquées (PCM – art.75) ou bandes cyclables suggérées (BCS) ;
  - Pistes cyclables séparées de la chaussée (pistes D.7, D.9 ou D.10) ;
  - Chemins réservés aux cyclistes (F.99a, b ou c) ;
  - Sas pour vélos aux carrefours à feux.

Dans le cas de Quiévrain-centre, le contexte urbain dense poussera

certainement à une mixité des déplacements cyclables avec la circulation automobile (qui devra toutefois être ralentie).

- **Estimation des coûts** de mise en œuvre et/ou de rénovation/entretien et **définition d'un programme annuel d'actions.**
- **Poser une signalisation directionnelle cycliste** par itinéraire aménagé (cfr. MG.1.5).



Exemple de signalisation directionnelle pour cycliste

- **Mettre en place d'un programme de stationnement pour les vélos** dans le centre de Quiévrain :
  - Evaluer avec les acteurs locaux (commerçants, écoles, services de police, etc.) la nécessité de placer ou non des stationnements pour vélos dans tel ou tel endroit ;
  - Choisir un stationnement pour vélos efficace et esthétique (le système de simple « arceau » est généralement celui à utiliser) ;
  - Acheter et placer le stationnement pour vélos. Celui-ci sera placé par groupe de 5 arceaux dans un lieu visible, bien éclairé et avec du passage. Une signalisation directionnelle, voire un plan de ville pourront être joints à cette implantation. Les sites à équiper prioritairement dans le centre de Quiévrain sont : la place de la gare (où on pourra prévoir un système de logettes ou de préau), la rue Debast, la rue Grande (deux implantations), la place du Parc, la place de l'Abattoir, la place du Balladrome, la rue de Valenciennes (prévoir trois implantations) et le stade communal. Les écoles, les parkings privés des commerces et les services publics doivent également être équipés. Sur la base du taux d'utilisation, on veillera à augmenter l'offre dès que le taux d'utilisation du système placé dépasse les 80%.



Exemples d'arceau simple pour stationnement de vélo (photos © Provélo, 2004).

#### **Montant global estimé**

#### **Actions liées du PiCM**

MG.1.5, MT.MD.4.1, MT.MD.4.2, MT.MD.4.3,

Prévoir un budget annuel global de 12.500 € TVAC.		MT.MD.4.5, MT.MD.4.6
<b><u>Réalisation</u></b> Commune de Quiévrain MET – D.141	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b> DGPL MET – DG 3 (Crédits d'impulsion). MET – D.141	<b><u>Acteurs impliqués</u></b> Ecoles, Commerçants, ADL, Police locale
<b><u>Date de l'étude</u></b> Avril 2004		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b> A préciser

**Fiche-projet n° 2004-O-G-4**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principe généraux de gestion du stationnement dans le centre de Quiévrain****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.ST.5.1 – Programme de mise en place du stationnement dans le centre de Quiévrain.

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

**Une offre globale suffisante :**

- des parkings non saturés car < à 85 % d'occupation (Athénée-Ballodrome-Petit Buxelles-Gare) ;
- des parkings en périphérie sous-utilisés ;
- stationnement résidentiel env. 40 % de l'offre (enq. terrain).

**Une certaine saturation de l'offre en secteur commerçant :**

- taux d'occupation de l'artère principale élevé le samedi (rue Grande / place du Parc) > à 85% ;
- présence de voitures ventouses ;

- taux d'occupation diurne rue de Valenciennes faible a contrario du nocturne (20-22h).

#### **Un problème de comportement des usagers :**

- une zone bleue (ZB) non respectée ;
- 20 % des usagers qui stationnent au-delà de 2 heures en ZB ;
- une durée moyenne de stationnement en ZB équivalente aux zones gratuites.

#### • **Description générale des mesures proposées**

- Mettre en place **un groupe de travail « stationnement »** reprenant la Commune de Quiévrain, le MET-D.141, une représentation des commerçants, une représentation des habitants, les directions des écoles et les services de police.
- Sur la base du plan de stationnement (cfr. fig. 16), mettre en place un **programme général d'actions à entreprendre et à planifier**. Idéalement, la mise en place d'une politique de stationnement ne peut se faire que d'un seul tenant afin d'offrir une vision cohérente auprès des usagers.

Voici le programme d'actions infrastructurelles et organisationnelles à prendre :

- **Réaliser tout d'abord le Plan de circulation motorisée** (cfr. fiche-projet 2004-O-D-3) ;
- Sur la base du plan de stationnement présenté en fig.16, **définir rue par rue et zone par zone, la capacité réelle de stationnement en prévoyant des zones de livraisons** dans les rues Grande (1 ou 2 zones), de Valenciennes (3 zones) et Debast (1 zone) (accessible tous les jours sauf les mardi et samedi de 8h à 15h) **ainsi que des places pour personnes à mobilité réduite** (prévoir une place PMR pour 10 places « valides » dans les quartier à forte proportion de visiteurs).

Voici concrètement, sur la base de l'offre actuelle, ce que pourrait proposer le plan de stationnement (les chiffres donnés sont indicatifs et doivent être vérifiés, notamment au niveau des accès pour gares privés) :

<b>Rue / Quartier</b>	<b>Nombre brut de places de stationnement</b>	<b>Nombre de zones de livraisons à prévoir</b>	<b>Nombre de places PMR</b>	<b>Gestion</b>
R. de Valenciennes	89 pl.	3 zones	9 pl.	Moyenne durée – Payant ( y compris le vendredi et le samedi soir jusque minuit).

Stade communal (parking à créer)	50 pl.	/	5 pl.	Gratuit
R. Grande	20 pl.	1 ou 2 zone(s)	2 pl.	Moyenne durée – Payant (avec « Carte riverains »)
Coin r. Tour Sainte – Barbe	6 pl.	/	1 pl.	Moyenne durée – Payant (avec « Carte riverains »)
R. Debast	20 pl	1 zone	2 pl.	Moyenne durée – Payant pour les 15 pl. en face de l'Athénée et « parkings riverains » pour les autres
R. de l'Abattoir	25pl	/	2 pl.	« Parkings riverains »
Pl de l'Abattoir	120 pl.	/	12 pl.	Gratuit
R. du Joncquois / R. de la Gare	40 pl.	/	A évaluer	« Parking riverains »
Pl. de la Gare	50 pl.	/	5 pl.	Gratuit
Quartier du Petit-Bruxelles	144 pl.	/	A évaluer	Gratuit
Av. Reine Astrid	28 pl.	/	A évaluer	« Parking riverains »
Quartier du Balladrome / Tombois	233 pl.	/	A évaluer	Gratuit

- **Se mettre d'accord sur le mode de gestion de stationnement** soit par système de taxes (principes de verbalisation – ne peut être réalisé que par les agents assermentés) ou de redevance (principes de redevances administratives qui peuvent être administrées par la Commune elle-même ou par une firme privée).
- **Faire voter les règlements taxes ou redevances** par le Conseil communal.
- **Aménager le stationnement au stade communal.**
- **Acheter et placer la signalisation officielle, la signalisation directionnelle** (le cas échéant) **et les horodateurs.**
- **Assurer une information de tous les usagers potentiels** (affiches, dépliant, etc.).
- **Evaluer après 3 mois les mesures et les réajuster.**

<p><b><u>Montant global estimé</u></b></p> <p>A définir suivant le mode de gestion utilisé ( à voir le cas échéant avec une société privée de gestion de stationnement)</p>		<p><b><u>Actions liées du PiCM</u></b></p> <p>MT.ST.5.2, MT.RR.1.8</p>	
<p><b><u>Réalisation</u></b></p> <p>Commune de Quiévrain</p>	<p><b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b></p> <p>/</p>	<p><b><u>Acteurs impliqués</u></b></p> <p>MET –D.141, écoles, commerçants, habitants</p>	
<p><b><u>Date de l'étude</u></b></p> <p>Avril 2004</p>		<p><b><u>Date de mise en œuvre</u></b></p> <p>Après la mise en place du Plan de circulation interne</p>	

**Fiche-projet n° 2004-I-G-5**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principes de réaménagement du carrefour de la rue des Wagnons / RN 51 (Quiévrain)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours

**Objectifs du PiCM**

- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

Le carrefour de la rue des Wagnons / RN 51 constitue sans conteste un nœud important de la circulation dans le centre de Quiévrain. Il assure notamment les liaisons entre le trafic en provenance du Sud (Baisieux, Audregnies et les villages de Honnelles). Les charges de trafic sont d'environ 19.000 UVP/jour dans la rue Grande, 6000 UVP/jour rue des Wagnons et 13.000 UVP/jour dans la rue de Valenciennes.

- **Description générale des mesures proposées**

La proposition est la réalisation d'un carrefour à feux à implanter sur un vaste carrefour reprenant les rues Grande, de Valenciennes, des Wagnons et l'av. Reine Astrid. Cette réalisation devra cependant être réalisée après une réévaluation complète des charges de trafic et des mouvements dans le carrefour. Cette étude devra être réalisée par le MET avant l'implantation des feux. Ce carrefour devra également être coordonné avec le carrefour RN 51 / rue de la Gare. Notons

également que l'aménagement du carrefour doit comporter des sas pour cyclistes.		
<b><u>Montant global estimé</u></b> Environ 70.000 € TVAC		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b> MT.RR.1.8.
<b><u>Réalisation</u></b> MET – D.141 Commune de Quiévrain	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b> MET – D.141	<b><u>Acteurs impliqués</u></b> /
<b><u>Date de l'étude</u></b> Avril 2004		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b> Après la mise en place du Plan de circulation interne

**Fiche-projet n° 2004-I-G-6**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principes de réaménagement de la rue du Marais (Quiévrain)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.8 – Opération « Cœur de Ville » au centre de Quiévrain

**Objectifs du PiCM**

- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

Axe de pénétration Nord depuis Hensies, la rue du Marais concentre une série de problèmes principalement liés à la vitesse de passage des véhicules motorisés. De récents aménagements de chicane ne semblent pas répondre à la réduction des vitesses.

- **Description générale des mesures proposées**

Le projet prévoit de réorganiser la circulation et le stationnement à l'aide de dispositifs physiques permanents.

Il est envisagé de créer des dévoiements fréquents des voies de circulation, ce qui a pour objectif de réduire la vitesse et d'adapter le comportement de conduite. Ces dévoiements sont réalisés en alternant de gauche à droite les zones de stationnement le long de la voirie. Ces zones de stationnement sont limitées au sol par du marquage, mais un dispositif physique de type bac de plantations sera positionné au début et à la fin de la zone de stationnement.

Ce type d'aménagement est relativement léger et permet de conserver globalement la configuration actuelle de l'assiette de la voirie (bordures, filets d'eau, revêtements, écoulements des eaux,...).

Longueur de la voirie à réorganiser : environ 800m.

<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	
+- 125.000 € TVAC (variable en fonction des changements de revêtements)		MT.RR.1.5	
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>	
Commune de Quiévrain		/	
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>	
Avril 2004			

**Fiche-projet n° 2004-I-G-7**

Cette fiche-projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche****Principes de réaménagement de la rue de Valenciennes (Quiévrain)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.8 – Opération « Cœur de Ville » au centre de Quiévrain

**Objectifs du PiCM**

- A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

**Description du projet**

- **Bref rappel du problème / de la situation existante**

Axes de pénétration Ouest depuis la France ayant une charge quotidienne d'environ 13.000 UVP/jour, la rue de Valenciennes concentre une série de problèmes :

- Problème de fluidité lié à l'implantation du stationnement en épis ;
- Problème de fonctionnement et de gestion du stationnement ;
- Difficulté de déplacements pédestres et cyclables ;
- Dévalorisation esthétique.

- **Description générale des mesures proposées**

Le projet prévoit de réorganiser la circulation et le stationnement afin d'éviter les problèmes liés au stationnement en épis. Il est envisagé d'autoriser le stationnement longitudinalement et de manière bilatérale en particulier dans le bas de la rue (entre la frontière et le magasin de jardinerie environ)

Le gabarit de la voirie est assez important (jusqu'à 21.00 m localement entre façades) et permet de

créer une piste cyclable marquée en voirie.

L'aménagement envisagé est relativement léger et permet de conserver globalement la configuration actuelle de l'assiette de la voirie (bordures, filets d'eau, revêtements, écoulements des eaux,...)

Afin d'augmenter l'esthétique du lieu et d'assurer une réintégration urbaine de la voirie, la plantation d'arbres hautes tiges est envisageable.

Longueur de la voirie à réorganiser : environ 500 m.

<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	
+- 210.000 € TVAC (variable en fonction des changements de revêtements)		/	
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>	
MET – D.141 Commune de Quiévrain	MET – D.141	/	
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>	
Avril 2004		Après la mise en place du Plan de circulation interne et la révision du stationnement.	

Fiches-projet détaillées

**Fiche projet n° 2004-O-D-1**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Mise en place d'un bus local sur les entités de Honnelles et de Quiévrain****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.TC.3.2 – Mise en place de la modification de l'offre en TC – phase 2

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés
- B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

**Objectifs spécifiques à l'action**

Les objectifs spécifiques de cette action sont :

- offrir un service de transports en commun performant en complément de l'offre classique ;
- offrir un service performant durant les heures creuses de la journée, le soir et le week-end ;
- offrir un service lors « d'évènements » (marchés, fêtes, etc.).

**Rappel du contexte / de la problématique**

Honnelles et les villages méridionaux de Quiévrain (Baisieux et Audregnies) sont des communes rurales où il est difficile d'assurer un réseau de transports en commun classique qui offre un service de qualité, notamment en termes de nombre d'arrêts et de fréquence de passage des bus, et qui soit, de plus, un minimum rentable. Le réseau TEC est parfois complexe. Il répond surtout à une demande scolaire. Les services proposés par les TEC et la SNCB ne sont pas adaptés pour une desserte de loisirs et sont très défaillants en heures creuses, le soir et le week-end. Tous les villages ne sont pas connectés de la même façon aux réseaux de transport public. Il est ainsi difficile de se rendre depuis les villages dans le centre de Quiévrain ou à la maison communale d'Autrepepe en particulier depuis les villages de l'Est (Athis, Fayt-le-Franc et Erquennes) mais aussi depuis l'Ouest vers la zone Dour/Boussu/Saint-Ghislain. Il est intéressant de réfléchir à la mise en place d'un transport en commun alternatif qui aurait plutôt une vocation intercommunale, voire transfrontalière.

Avant de lancer un tel service, il faut s'assurer des desiderata exacts de la population notamment en termes d'itinéraires et d'horaires d'exploitation. Idéalement, une enquête auprès des ménages doit être organisée afin de s'assurer que les services proposés répondent à une attente (réelle ou potentielle).

Avertissement : les propositions qui suivent ont été réalisées sur base d'une pré-étude de faisabilité établie par le Service Recherche et Développement du TEC Hainaut et en suite d'une rencontre à ce sujet le 26 mai 04 au TEC Hainaut. Il s'agit d'une proposition purement indicative qui ne lie pas contractuellement le TEC Hainaut, ni les communes, ni tous les autres partenaires éventuellement impliqués dans la démarche. Cette réflexion doit notamment être validée par le Conseil d'Administration du TEC Hainaut.

« **LA DESSERTTE RETENUE** - Voir cartes en annexe -

L'ensemble des lignes desservant la zone actuellement est donc intégré à ce nouveau réseau sous forme de deux boucles ayant Quiévrain-gare comme terminus commun.

Les lignes existantes concernées sont :

- Lignes 8 et 8 barré ;
- Ligne 28;
- Lignes 29 et 29 barré ;
- Ligne 7 (limitée à Wihéries).

Les innovations principales sont:

- Desserte de tous les villages des entités entre eux, et vers les centres de commerce et administratifs ;
- Desserte de la clinique de Warquignies et du marché de Boussu (dimanche matin uniquement) ;
- Mise en correspondance des boucles avec le train à Quiévrain-gare ;
- Maintien de liaisons bus (correspondances) au-delà de Dour, vers la zone Mons – Borinage ;
- Parcours transfrontalier vers Quiévrechain (à négocier avec la France (SEMURVAL et SITURV) en contrepartie de leur desserte de Quiévrain-gare avec la ligne 5 SEMURVAL, d'où parcours différencié pour l'accès au centre ville – doit faire l'objet d'un accord international d'exploitation ).

**LA FREQUENCE**

Chaque boucle doit être desservie dans les deux sens (notion de voyage aller identique au voyage retour) :

- Du lundi au vendredi : 3 boucles dans chaque sens pour chacun des circuits, soit 12 voyages sur la journée, entre 8h00 et 18h00.
- Le samedi : 6 voyages sur la journée (moitié de l'offre de la semaine) entre 8h00 et 15h00. Quelques voyages après 15h00 à maintenir sur les lignes 29 et 8 sur les parcours actuels après cette tranche horaire si nécessaire (sur base de comptages à effectuer)
- Le dimanche : (à l'essai) offre limitée à la boucle est-ouest ; un aller-retour vers le marché de Boussu.

**LE TARIF**

Le tarif zonal est d'application, mais la découpe des zones est à revoir en fonction des nouveaux tracés. » (extrait du rapport de pré-étude du TEC Hainaut, mai 2004).

Bien que dans un premier temps et pour des raisons d'économies, le matériel roulant sera un matériel « classique » (bus standards), il serait souhaitable d'identifier clairement le bus local par un nom précis (à titre d'exemple, le « Brunehaut express » en référence à la chaussée romaine présente sur les entités concernées, la « Ligne verte » en référence au Parc naturel des Hauts Pays traversé par cette ligne, etc.) et qu'une politique de marketing soit également mise en place en collaboration étroite avec les communes (informations dans les bulletins communaux, à la télévision communautaire, campagne d'affichage, soirées d'info pour présenter la formule et les horaires, mise à disposition de « pass » gratuits pendant une période (un mois par exemple, etc.).

Une expérience d'un an (minimum) devrait être lancée sur cette base. Au terme de celle-ci, une évaluation doit être effectuée et le service réadapté en conséquence.

**Estimation budgétaire**

- L'ensemble des dessertes comme décrites ci-dessus représente une dépense d'exploitation de 207000 kilomètres par an (y compris « parcours à vide » dépôt de Roisin - gare de Quiévrain), soit une dépense annuelle de +/- **160000 €**.
- Au niveau du personnel, le service à assurer est réalisable avec :

**Montant global estimé**

Le coût total d'exploitation pour ce service, isolé du contexte global de réorganisation complète du réseau (cfr. Plan thématique pour les transports en commun), peut donc être estimé à environ **335000 € par an**.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Du lundi au vendredi: 2 services directs et un coupé</li> <li>• Le samedi: 2 services directs</li> <li>• Le dimanche : 1 service direct</li> </ul> <p>Soit 970 prestations par an, c'est à dire 5 chauffeurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 véhicules sont nécessaires (standards ou mieux: midi bus).</li> <li>• Dans un premier temps, le matériel et le personnel existant au sein du dépôt de Roisin pourraient assurer l'exploitation, à l'exception du service coupé, qui devrait probablement constituer un service supplémentaire.</li> </ul> <p>La dépense d'exploitation correspondante serait majorée de +/- <b>35000 €</b> par an (soit 5 chauffeurs x 35000€/an = <b>175000€/an</b>).</p> <p>(extrait du rapport de pré-étude du TEC Hainaut, mai 2004)</p> <p>La proposition du TEC Hainaut est que ce coût soit entièrement pris en charge par la société de transports en commun (à confirmer après accord du Conseil d'Administration du TEC Hainaut).</p>	<p>A titre de comparaison, l'exploitation d'une ligne classique TEC en zone rurale coûte environ 150.000 € par an.</p>	
	<p><b><u>Actions liées du PiCM</u></b></p> <p>MT.TC.3.1 – MT.TC.3.5</p>	
<p><b><u>Réalisation</u></b></p> <p>TEC Hainaut</p>	<p><b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b></p> <p>TEC Hainaut</p>	<p><b><u>Acteurs impliqués</u></b></p> <p>Communes de Honnelles et de Quiévrain</p> <p>Pour la France : SEMURVAL, SITURV et Commune de Quiévreachain</p>
<p><b><u>Date de l'étude</u></b></p> <p>Juin 2004</p>	<p><b><u>Date de mise en œuvre</u></b></p> <p>En parallèle de l'action MT.TC.3.1</p>	

**Fiche projet n° 2004-I-D-2**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Planche d'aménagements-types de sécurité routière.****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.

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

**Objectifs spécifiques à l'action**

- Sécuriser les entrées des quartiers d'habitat mis en zone 30 ;
- Gérer les vitesses (moyens infrastructurels dissuasifs) ;
- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;
- Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;
- Améliorer l'état technique du réseau routier (en particulier communal).

**Rappel du contexte/de la problématique**

Dans les quartiers d'habitat, l'insécurité routière est souvent le fait de la vitesse pratiquée trop élevée, qui plus est par les propres habitants du quartier. Les quartiers d'habitat qui ne sont pas traversés par des voiries de transit, de liaison et de collecte (de niveaux 1, 2 et 3) peuvent facilement être transformés en zones 30. Pour ce faire, quelques petits aménagements sont parfois nécessaires aux entrées de ces zones 30 ou dans des sections plus rectilignes.

Cette fiche-projet répond à cette attente. Elle propose des petits aménagements de sécurité bons marchés, qui peuvent facilement et rapidement être mis en œuvre et qui ne nécessitent que peu d'entretien. Dans le cas de cœurs de villages ou de quartiers qui ont un intérêt patrimonial important, il faudra particulièrement faire attention à la qualité des matériaux employés. Notons également que certaines propositions de marquage peuvent être remplacées par des aménagements verdurisés (le coût et l'entretien seront cependant plus importants).

Les fiches-projet n°2004-I-D-3 et n°2004-I-D-7 proposent un premier programme de mise en œuvre de ces aménagements ainsi qu'une grille d'analyse multicritères afin de déterminer les interventions suivantes.

**Description du projet**

Réalisation de petits aménagements de sécurité en carrefours et sections courantes.

## CARREFOURS

### A. Carrefour avec « oreilles » de trottoirs

Solution la moins coûteuse pour réduire l'emprise d'un carrefour ; réalisation des « oreilles » en marquages.

### B. Carrefour avec avancées de trottoirs (4 branches)

Réduction de l'emprise du carrefour par l'élargissement des trottoirs ; à favoriser lorsque les trottoirs existants sont étroits au niveau des traversées.

### B'. Carrefour avec avancées de trottoirs (3 branches)

Idem que version B.

### C. Carrefour avec îlots centraux

Réduction de l'emprise du carrefour par le centre de la voirie ; à favoriser lorsque les largeurs dépassent 6,5 m.

### D. Carrefour avec plateau

Réduction de la vitesse de circulation au niveau d'un carrefour.

Remarque : tous ces aménagements de sécurité sont proposés avec un enduit coloré posé sur l'asphalte existant (excepté version D.).

## SECTIONS COURANTES

### A. Dévoisement unilatéral avec réduction de voirie

A favoriser dans le cas d'un sens de circulation plus fréquenté que l'autre.

### B. Dévoisement central avec réduction de voirie

A favoriser dans le cas de deux flux de circulation identiques.

### C. Changement de coloration de matériau

Afin de mettre en évidence une traversée piétonne.

### D. Dévoisement pour stationnement

A favoriser dans les zones fortement urbanisées.

### E. Plateau

Pour réduire la vitesse sur voirie peu fréquentée, sans passage de bus ni de charroi agricole.

### F. Plateau

Pour réduire la vitesse sur voirie peu fréquentée, avec passages de bus et de charroi agricole.

G. Double coussin berlinois

Pour réduire la vitesse sur voirie fréquentée.

H. Coussin berlinois

Pour réduire la vitesse sur voirie faiblement fréquentée.

I. Coussin berlinois sur voirie à sens unique

Pour réduire la vitesse sur voirie à sens unique.

J. Dévoisement unilatéral sans réduction de voirie

A favoriser dans le cas d'un sens de circulation plus fréquenté que l'autre.

K. Dévoisement central sans réduction de voirie

A favoriser dans le cas de deux flux de circulation identiques.

**Estimation budgétaire****Montant global estimé**

Voir détail

**CARREFOURS**

A. <u>Carrefour avec « oreilles » de trottoirs</u>	6 050 euros TVAC
B. <u>Carrefour avec avancées de trottoirs (4 branches)</u>	10 800 euros TVAC
B'. <u>Carrefour avec avancées de trottoirs (3 branches)</u>	9 500 euros TVAC
C. <u>Carrefour avec îlots centraux</u>	9 800 euros TVAC
D. <u>Carrefour avec plateau</u>	23 500 euros TVAC

Remarque : seule la version D. est équipée de bornes anti-stationnement

**SECTIONS COURANTES**

A. <u>Dévoisement unilatéral avec réduction de voirie</u>	5 100 euros TVAC
B. <u>Dévoisement central avec réduction de voirie</u>	5 100 euros TVAC
C. <u>Changement de coloration de matériau</u>	3 700 euros TVAC
D. <u>Dévoisement pour stationnement</u>	2 000 euros TVAC
E. <u>Plateau</u>	9 600 euros TVAC
F. <u>Plateau</u>	10 800 euros TVAC
G. <u>Double coussin berlinois</u>	9 900 euros TVAC
H. <u>Coussin berlinois</u>	9 350 euros TVAC

I. <u>Coussin berlinois sur voirie à sens unique</u>	8 800 euros TVAC	
J. <u>Dévoisement unilatéral sans réduction de voirie</u>	16 000 euros TVAC	
K. <u>Dévoisement central sans réduction de voirie</u>	24 000 euros TVAC	
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>
Commune de Honnelles et de Quiévrain	DGPL	CCM
<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
MG.1.1	Avril 2004	A déterminer

**Fiche projet n° 2004-I-D-3**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Programme de mise en œuvre des petits aménagements de sécurité pour la commune de Honnelles****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.  
B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

**Objectifs précis**

- Sécuriser les entrées des quartiers d'habitations mis en zone 30 ;
- Gérer les vitesses (moyens infrastructurels dissuasifs) ;
- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;
- Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;
- Améliorer l'état technique du réseau routier (en particulier communal).

**Description du projet**

Pour concrétiser le programme de mise en œuvre des aménagements de sécurité routière, nous proposons la réalisation d'un programme de mise en œuvre des aménagements de sécurité routière à placer dans les voiries de niveau 4 (desserte locale, agricole ou de séjour). Ce programme doit s'articuler en diverses étapes :

- Sur la base du PiCM, définir **un programme d'actions pluriannuel de mise en place des aménagements de sécurité sur les voiries de niveau 4**. Le tableau ci-après reprend par village et par rue/carrefour, les types d'aménagements qui ont été localisés par village dans le cadre du PiCM ainsi que les degrés de priorité de réalisation (1 – moins de 5 ans, 2 – entre 5 et 10 ans et 3 – plus de 10 ans). Ce tableau renvoie également à la localisation présentée dans les « Plans de déplacements sûrs et conviviaux » (cfr. fig. 17). Notons également que ce tableau ne comprend pas les aménagements à prévoir sur les autres voiries de niveaux 1, 2 et 3 ainsi que dans les zones d'espaces publics (cfr. 3.1.3). Il ne faut pas oublier d'y inclure la signalisation réglementaire en amont et en aval des aménagements préconisés (normalement non obligatoire en zone 30). Il faut aussi veiller à ce que les aménagements préconisés répondent à la qualité urbanistique et patrimoniale des villages et quartiers. Enfin, avant toute mise en œuvre d'un aménagement de sécurité, il y a lieu de réaliser une étude technique appropriée afin de placer l'aménagement le plus adapté. Cela explique notamment l'impossibilité de budgétiser cette mesure. Il semble toutefois intéressant de prévoir un budget annuel variant entre 12.500 € et 25.000 € TVAC.

Nom du village	Aménagements de carrefour et voirie concernée			Aménagements de voirie et voirie concernée			Planche de la fig. 17
	Nom	Nbre	Priorité de réalisation	Nom	Nbre	Priorité de réalisation	
Autreppe	R. R. Moulin / r. G. Luciez	1	3	R. Moulin	1	3	H-a Autreppe
	/	/	/	R. d'Onnezies	1	1	
	/	/	/	R. Tonin	1	2	
Roisin	/	/	/	R. du Point du jour	1	2	H-b Roisin
Meurain	/	/	/	R. de Meurain	1	3	H-c Meurain
	/	/	/	R. du Ruisseau	1	1	
Angreau	/	/	/	R. du Quesnoy	1	2	H-d Angreau
Angre	/	/	/	/	/	/	H-e Angre
Marchipont	/	/	/	Ch. de Marchipont	1	3	H-f Marchipont
Montignies-sur-Roc	/	/	/	/	/	/	H-g Montignies-sur-Roc
Onnezies	R. de l'Abreuvoir / R. des juifs	1	1	R. d'Angre	2	2	H-h Onnezies
	/	/	/	R. de l'Abreuvoir	1	2	
Fayt-le-Franc	/	/	/	R. Roi Albert	1	2	H-i Fayt-le-Franc
	/	/	/	R. Maréchal Joffre	1	2	
Athis	/	/	/	R. d'Athis	3	3	H-j Athis
				R. du Paradis	1	3	
	/	/	/	R. de la Courbette	2	2	
				R. du Petit Coron	1	2	
Erquennes	/	/	/	R. Vert Pignon	1	1	H-k Erquennes
	/	/	/	R. d'Erquennes	1	1	

- Il est impératif **d'évaluer de façon annuelle la pose des nouveaux aménagements** afin de pouvoir soit les adapter, soit les compléter. Pour ce faire, on réalisera une évaluation en deux temps :
  - o Analyse objective :
    - nombre, type et gravité des accidents survenus dans la section aménagée avant et après aménagement ;
    - analyse des vitesses pratiquées avant et après aménagements.
  - o Analyse subjective : enquête à réaliser auprès des riverains et usagers sur l'efficacité de l'aménagement.
  
- Il faudra cependant adapter cette première analyse des lieux à aménager en fonction de l'évolution de la mise en œuvre du PiCM. Dès lors, nous proposons l'utilisation d'une **grille multicritères** afin de déterminer les lieux pour implanter ce type d'aménagement.

	Passage de bus	Passage de charroi agricole	Vitesse préconisée	Largeur de la voirie	Sécurité objective	Sécurité subjective	Etat de la voirie	Présence aménagements modes doux	Fonction riveraine	Type	Priorité de réalisation
<b>Zone 30</b>											
Entrée de zone 30 – rue XX											
Rue XX											
Carrefour entre rues XX et XX											
<b>Autres voiries de niveau 4</b>											
Rue XX											
Carrefour entre rues XX et XX											

Exemple de tableau multicritères

Passage de Bus : oui/non ;

Passage de charroi agricole : oui/non ;

Vitesse préconisée : zone 30, 50Km/h (agglomérée ou pas) ;

Largeur de la voirie : 3m, 5m, > à 5m ;

Sécurité objective : nombre d'accidents avec blessés recensés, vitesses pratiquées (cf. PCM - Phase 1 – Figure 8 – Sécurité routière objective) ;

Sécurité routière subjective : remarques rapportées aux représentants des quartiers ;

Etat de la voirie : bon, passable, à refaire complètement ;

Présences d'aménagements pour modes doux : accotements, trottoirs, aménagements cyclables ;

Fonction riveraine : habitation, commerce, infrastructure sportive, école, etc.		
Type d'aménagements préconisés : cf. Fiche-projet n° 2004-I-2-D ;		
<b><u>Montant global estimé</u></b>		<b><u>Actions liées du PCM</u></b>
Prévoir un budget annuel entre 12.500 et 25.000 € TVAC (à adapter)		MG.1.1
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>
Commune de Honnelles	DGPL	CCM, Police locale
<b><u>Date de l'étude</u></b>		<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
Avril 2004		A déterminer

**Fiche projet n° 2004-I-D-4**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Sécurisation de la traversée d'Athis et du carrefour « de la Garde » (RN 555/RN 549) (Honnelles)****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.RR.1.5 – Programme de sécurisation des traversées d'agglomération ou de zones urbanisées

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

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

**Objectifs spécifiques à l'action**

- Sécuriser la traversée du village et en particulier la vie riveraine ;
- Gérer le carrefour RN 555 / RN 549 (dit « de la Garde ») ;
- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo.

**Rappel du contexte/de la problématique**

La traversée du village d'Athis par la RN 549 constitue certainement la traversée d'agglomération la plus problématique sur l'entité communale de Honnelles car elle traverse une zone urbanisée et équipée de commerces. La vitesse des véhicules automobiles y est élevée (le V85 est de 79Km/h pour une vitesse légale autorisée à 50Km/h). De plus, le carrefour entre la RN 555 et la RN 543 (Carrefour dit « de la Garde ») est également un carrefour dangereux (on y a enregistré deux accidents avec dégâts corporels entre 1998 et 2000). Dans ce contexte, les déplacements à pied et à vélo y sont difficiles alors que les échanges entre Athis, Fayt-le-Franc et Erquennes sont importants.

**Description du projet**

La problématique principale de la traversée d'Athis réside dans le fait que la voirie est large et le dégagement visuel important. Ces deux facteurs favorisent la prise ou le maintien d'une vitesse importante.

L'aménagement proposé a pour objectif de renforcer l'impression de traversée d'agglomération et d'induire une vitesse et un comportement routier adapté à la configuration du lieu. Athis présente une certaine attractivité de par ses commerces et services.

Le carrefour de la Garde (RN 555 / RN 549) est aménagé en giratoire de faible diamètre, l'espace disponible ne permettant pas la création d'un anneau d'une dimension supérieure. La création d'un petit giratoire contribue à créer une ambiance « moins routière » et un maintien d'une vitesse faible.

Les mesures proposées portent sur :

- L'aménagement d'effets de porte aux deux entrées du village (réaménagement complet).
- La différenciation du revêtement au droit des carrefours et des zones « sensibles » (carrefours, traversées piétonnes,...)
- Le redimensionnement des voies de circulation par le marquage d'une bande centrale en revêtement coloré (ou en pavés de pierre naturelle). Les voies de circulation sont réduites à 2,75 ou 3 m.
- L'aménagement d'un giratoire de faible diamètre au carrefour de la Garde. La zone franchissable centrale doit être large afin de permettre le passage aisé des véhicules lourds. Afin de garantir une giration optimale des poids lourds, la réalisation d'une zone centrale franchissable, de type 'mini giratoire' est envisageable. Les cyclistes empruntant la liaison sur les RN555 et RN 549 sont réinsérés dans la circulation à l'approche du giratoire.
- La création de zones de stationnement délimitées en empièchement ou en pavés béton le long des voiries.
- L'aménagement d'une zone de stationnement en épis avec un recul de 4 m à proximité de la pharmacie (carrefour de la Garde).
- La verdurisation des effets de porte et de l'approche du giratoire.

<b>Estimation budgétaire</b>		<b>Montant global estimé</b>			
		<b>855 838,66 € TVAC</b>			
Poste	Intitulé	U	Q	PU	PT (€)
<b>A</b>	<b>Traversée d'Athis</b>				
1	Sciage de revêtement en asphalte	ml	1 140,00	5,00	5 700,00
2	Effet de porte	FF	2,00	35 000,00	70 000,00
3	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	1 650,00	15,00	24 750,00
4	Déblais généraux	m <sup>3</sup>	1 400,00	30,00	42 000,00
5	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	1 450,00	45,00	65 250,00
6	Revêtement en pavés béton, y compris fondations	m <sup>2</sup>	1 350,00	65,00	87 750,00
7	Revêtement coloré de surface	m <sup>2</sup>	2 250,00	7,50	16 875,00
8	Fourniture et pose d'éléments linéaires, y compris fondation	ml	1 450,00	25,00	36 250,00
9	Plantation d'arbres	p	7,00	500,00	3 500,00
10	Plantation d'arbustes	m <sup>2</sup>	30,00	25,00	750,00
11	Marquage linéaire	ml	2 685,00	3,00	8 055,00
12	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	145,00	15,00	2 175,00

13	Marquages spéciaux : chevrons	p	36,00	25,00	900,00
14	Signalisation	p	32,00	150,00	4 800,00
15	Mobilier	p	55,00	250,00	13 750,00
					382 505,00

imprévus 5% 19 125,25

Total HTVA 401 630,25

Total TVAC **485 972,60**

## B Carrefour de la Garde

1	Sciage de revêtement en asphalte	ml	955,00	5,00	4 775,00
2	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	2 250,00	15,00	33 750,00
3	Déblais généraux	m <sup>3</sup>	1 220,00	30,00	36 600,00
4	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	1 450,00	40,00	58 000,00
5	Revêtement en pavés béton, y compris fondations	m <sup>2</sup>	650,00	65,00	42 250,00
6	Revêtement en béton imprimé, y compris fondations	m <sup>2</sup>	240,00	125,00	30 000,00
7	Revêtement coloré de surface	m <sup>2</sup>	15,00	7,50	112,50
8	Fourniture et pose d'éléments linéaires, y compris fondation	ml	1 450,00	25,00	36 250,00
9	Plantation d'arbres	p	1,00	500,00	500,00
10	Plantation d'arbustes	m <sup>2</sup>	100,00	25,00	2 500,00
11	Marquage linéaire	ml	52,00	3,00	156,00
12	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	55,00	15,00	825,00
13	Marquages spéciaux : chevrons	p	28,00	25,00	700,00
14	Signalisation	p	28,00	150,00	4 200,00
15	Eclairage	FF	1,00	35 000,00	35 000,00
16	Mobilier	p	22,00	250,00	5 500,00
					291 118,50

imprévis 5%		14 555,93
		Total HTVA 305 674,43
		Total TVAC <b>369 866,05</b>
		<b>Total A+B TVAC 855 838,66</b>
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>
MET-D.141.	MET-D.141	Commune de Honnelles
<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
MG.1.1	Avril 2004	A déterminer

**Fiche projet n° 2004-I-D-5**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Sécurisation du carrefour du « Passe-tout-Outre » (RN 555 / Chaussée Brunehault) (Honnelles).****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

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

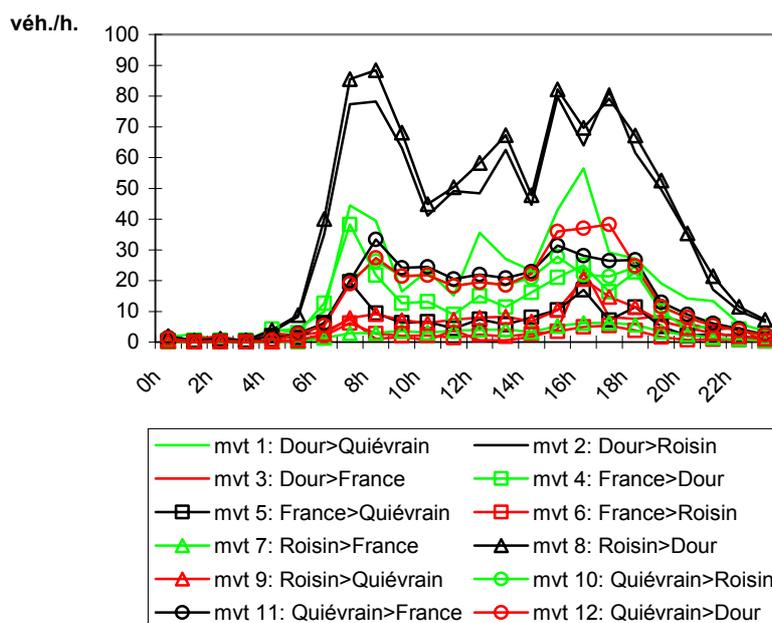
**Objectifs spécifiques à l'action**

Gérer et sécuriser le carrefour RN 555 / Chaussée Brunehault (dit du « Passe-tout-Outre »), y compris les déplacements à pied et à vélo.

**Rappel du contexte/de la problématique**

Le carrefour dit du « Passe-tout-Outre » (croisement de la RN 555 et de la Chaussée Brunehault) est un carrefour problématique qui enregistre pas mal d'accidents dont certains graves.

Une analyse des mouvements de carrefour effectuée par le MET-D.112 en mai 2003 avait permis de conclure aux éléments suivants :



## Etude des charges de trafic et des mouvements dans le carrefour du Passe-Tout-Outre

(Données et graphique, © MET-D112, mai 2003)

Le présent graphique nous permet d'observer que les mouvements principaux sont ceux poursuivant leur route sur la N555 de Roisin à Athis (en direction de Dour ou de la France). Ensuite, un certain nombre de véhicules, et ce, principalement à 7h et à 16h se rendent de l'avenue du Haut-Pays (Athis, Fayt-le-Franc, Dour, etc) à la chaussée Brunehault en direction d'Audregnies (Montignies-sur-Roc, Quiévrain).

Par contre, les mouvements d'échange France-chaussée Brunehault restent faibles.

Nous pouvons également noter que tous les mouvements de ce carrefour présents dans un sens le matin retrouvent leur homologue le soir mais avec des amplitudes différentes.

### **Description du projet**

La problématique principale de ce carrefour réside dans le fait que le dégagement visuel est faible. Les usagers utilisant la RN555 sont peu ou mal informés de l'approche d'un carrefour, même s'ils sont prioritaires. La RN555 est prioritaire et, de ce fait, peu de diminutions de vitesse sont constatées lors du franchissement du carrefour.

L'intervention proposée a pour but d'informer de l'approche du carrefour pour les utilisateurs des quatre voiries. La priorité de la RN555 sur la Chaussée de Brunehault est conservée.

Les mesures proposées portent sur :

- La différenciation par la coloration du revêtement au niveau du carrefour.
- Le redimensionnement des voies de circulation par le marquage d'une bande centrale en revêtement coloré. Les voies de circulation sont réduites à 2,75 ou 3 m.
- La mise en place de bandes sonores vibrantes à l'approche du carrefour sur les quatre voiries.
- L'adaptation de la signalisation existante (renforcement de l'information) : B5, B7, C43, Carrefour dangereux,...
- La réfection des marquages routiers ;
- La mise en place de signalisation lumineuse d'avertissement avec commande optique ;
- La mise en place de marquages cyclables, notamment dans la continuité de la liaison cyclable sur la RN 555.

### **Estimation budgétaire**

### **Montant global estimé**

**51 232,91 € TVAC**

Poste	Intitulé	U	Q	PU	PT (€)
1	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	100,00	15,00	1 500,00
2	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	250,00	35,00	8 750,00
3	Revêtement coloré de surface	m <sup>2</sup>	900,00	7,50	6 750,00

4	Marquage sonore vibrant	ml	150,00	85,00	12 750,00	
5	Marquage linéaire	ml	900,00	3,00	2 700,00	
6	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	25,00	15,00	375,00	
7	Marquages spéciaux : chevrons	p	16,00	25,00	400,00	
8	Signalisation	p	14,00	150,00	2 100,00	
9	Signalisation lumineuse	p	2,00	2 500,00	5 000,00	
						40 325,00
	imprévus 5%					2 016,25
						42 341,25
						<b>51</b> <b>232,91</b>
<b>Réalisation</b>		<b>Pouvoirs subsidiant</b>		<b>Acteurs impliqués</b>		
MET-D.141.		MET-D.141		Commune de Honnelles		
<b>Actions liées du PiCM</b>		<b>Date de l'étude</b>		<b>Date de mise en œuvre</b>		
MG.1.1		Avril 2004		A déterminer		

**Fiche projet n° 2004-I-D-6**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Sécurisation de la RN 553 aux abords de l'école de Roisin (Honnelles)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.9 – Sécurisation et convivialité des espaces publics (hors Quiévrain-centre)

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

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

**Objectifs spécifiques à l'action**

Gérer et sécuriser les abords de l'école de Roisin en particulier aux moments des entrées / sorties des classes

**Rappel du contexte/de la problématique**

L'école de Roisin est implantée au cœur du village, le long de la RN 553 qui relie l'entité à la France. Si le problème de la vitesse peut constituer occasionnellement (en particulier en « heures creuses ») un danger lié à la vitesse, c'est principalement le désordre (lié au stationnement des véhicules de parents) qui constitue un problème de sécurité lors des accès/sorties de classes.

**Description du projet**

L'aménagement a pour objectif de rendre le stationnement difficile le long du trottoir de l'école par la diminution de la largeur de la voirie à 5,60 m (largeur minimale mais suffisante pour le croisement de deux véhicules ou camions à faible vitesse).

La diminution de la largeur de voirie permet également d'augmenter la largeur du trottoir, principalement au droit de l'entrée de l'école. La largeur de ce trottoir est actuellement de moins de 1,20 m, et est « encombrée » par du mobilier urbain.

La sécurisation de l'abord d'école et la limitation de la vitesse est assurée par l'implantation d'un plateau, qui permet également de positionner, en sécurité, une traversée piétonne.

La mise en zone 30 du tronçon de voirie situé au niveau de l'école est envisageable.

L'aménagement proposé se prolonge jusqu'au carrefour avec la RN 555, où des aménagements d'« oreilles » de trottoir et de traversées piétonnes sont proposés.

Les mesures envisagées portent sur :

- Le remplacement des éléments linéaires, des revêtements de trottoirs, et des avaloirs ;
- La création d'un plateau ralentisseur ;

- L'aménagement des « oreilles » de trottoir ;
- La mise en place d'éclairage pour la traversée piétonne ;
- La mise en place de signalisation et de mobilier urbain.

Par contre, l'asphalte de la voirie est conservé.

### **Estimation budgétaire**

### **Montant global estimé**

**138 103,35 € TVAC**

Poste	Intitulé	U	Q	PU	PT (€)
1	Sciage de revêtement en asphalte	ml	295,00	5,00	1 475,00
2	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	750,00	15,00	11 250,00
3	Déblais généraux	m <sup>3</sup>	75,00	30,00	2 250,00
4	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	250,00	40,00	10 000,00
5	Plateau	FF	1,00	7 500,00	7 500,00
6	Revêtement en pavés béton, y compris fondations	m <sup>2</sup>	585,00	65,00	38 025,00
7	Fourniture et pose d'éléments linéaires, y compris fondation	ml	570,00	30,00	17 100,00
8	Avaloirs	p	8,00	750,00	6 000,00
9	Marquage linéaire	ml	300,00	3,00	900,00
10	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	50,00	15,00	750,00
11	Signalisation	p	8,00	150,00	1 200,00
12	Luminaire	p	2,00	3 000,00	6 000,00
13	Mobilier	p	25,00	250,00	6 250,00
					108 700,00
	imprévus 5%				5 435,00
				Total HTVA	114 135,00
				Total TVAC	<b>138 103,35</b>

### **Réalisation**

MET-D.141.

### **Pouvoirs subsidiant**

MET-D.141

### **Acteurs impliqués**

Commune de Honnelles

<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
MG.1.1, MT.RR.1.2	Avril 2004	A déterminer

**Fiche projet n° 2004-O-D-1**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : juin 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée**

**Avant-projet de schéma directeur de signalisation directionnelle sur le territoire de la commune de Honnelles (hors signalisation touristique et cyclable)**

**Itinéraire pilote : accès E19 sortie n°26 vers la maison communale de Honnelles**

**N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MG.1.4 – Mise en ordre de la signalisation directionnelle

**Objectifs du PiCM**

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.3. Assurer les liaisons entre les villages et les « centres » de services.

**Objectifs précis**

- Assurer l'accessibilité externe depuis les axes principaux et les entités voisines.
- Offrir une accessibilité interne optimale aux différents villages de l'entité de Honnelles.

Et ce tout en incitant les usagers de la route à ne suivre que les itinéraires préconisés par le PiCM dans le but d'optimiser la qualité de vie des habitants et la sécurité de tous.

**Rappel du contexte/de la problématique**

La signalisation directionnelle menant aux villages de la commune de Honnelles est déficiente tant depuis l'extérieur qu'en interne. De même, la signalisation directionnelle de proximité présentant les services (maison communale par exemple) est aussi défaillante.

Classiquement, un Schéma Directeur s'élabore selon la méthodologie suivante : une identification et une hiérarchisation des pôles à signaler est tout d'abord établie. Ensuite les flux entre les différents pôles sont déterminés. Enfin la signalisation à mettre en place est définie.

Cette fiche s'emploie à donner à la commune les premiers outils pour concrétiser le volet signalisation directionnelle du PiCM. Seuls les éléments de base du Schéma Directeur sont réalisés : identification et localisation des principaux pôles à signaler (uniquement les zones habitées) ; détermination des liaisons à baliser (principes). Une collaboration avec la Direction des routes de Mons (D. 141) est à rechercher attendu qu'actuellement un Schéma Directeur est à l'étude sur son territoire.

### **Description d'un itinéraire pilote**

Informations contenues dans les ***cartes sur la signalisation directionnelle à court et long termes*** :

#### 4. La différence entre le court et le long termes

Cette différence s'explique par l'existence du contournement de Quiévrain ce qui modifie le niveau de hiérarchisation des voiries à long terme.

#### 5. Identification et localisation des pôles à signaler

Une sélection des pôles à localiser a été effectuée. Seules les zones habitées sont reprises ici comme pôles à signaler. En effet, les zones de concentration d'habitations (village, lotissement ou hameau) sont souvent les principaux pôles générateurs de trafic. Ceci répond aussi à la stratégie qui consiste à ne renseigner les pôles secondaires, comme les services publiques, qu'à partir des axes routiers structurants.

En adaptant les principes retenus dans le Schéma Directeur de signalisation de direction en Wallonie au contexte local, les pôles à signaler ont été classés en 3 niveaux :

- niveau 1 : ville d'intérêt régional (> à 25 000 hab. et/ou joignables dans l'heure) ;
- niveau 2 : ville d'intérêt local (< à 25 000 hab. et/ou joignables dans la ½ heure) ;
- niveau 3 : centre administratif communal ;
- niveau 4 : équipements de proximité (maison communale (Autreppe), hôte du vert bocage (marchipont)).

#### 6. Détermination des flux à signaler

Les villes d'intérêt régional et d'intérêt local concerneront le jalonnement vers l'extérieur de la commune alors que le jalonnement à l'intérieur de la commune concernera les pôles communaux.

### ***Accès E19 sortie n°26 à la maison communale de Honnelles : Itinéraire pilote***

Le jalonnement pour cet itinéraire a été réalisé (16 carrefours sont concernés). Pour chaque carrefour, le nombre et le type de panneaux à placer ont été déterminés ainsi que les caractéristiques (sens, intitulé, position, etc.) afin que la signalisation communale réponde aux objectifs précités. Le jalonnement qui implique des carrefours sur les voiries régionales doit être discuté et approuvé par la Direction des routes de Mons (MET), gestionnaire de ces voiries.

Ce document porte sur les panneaux F27, F29, F35 (signalisation directionnelle à distance ; panneau F25 non utilisé dans l'itinéraire pilote) et le panneau F34a (signalisation directionnelle de proximité ; les panneaux F35 et F37 n'ont pas été repérés).

Il est important de noter qu'un bureau d'études travaille actuellement à la mise en conformité des carrefours des routes régionales avec le Schéma directeur de la signalétique de la Région wallonne. Dans un souci de cohérence, il est donc impératif qu'il y ait une concertation avant d'appliquer sur le terrain ces deux schémas.

Volontairement la signalisation directionnelle touristique n'a pas été présentée, celle-ci devant faire l'objet d'une approche spécifique menée par le Parc Naturel des Hauts Pays.

**Estimation budgétaire de l'itinéraire pilote**

**Montant global estimé de l'itinéraire pilote**

**33 861.85 € (TVAC)** pour tout l'itinéraire pilote.

Le montant est estimé à **12 093,9 € (TVAC)** pour l'itinéraire pilote sur le territoire de la commune de Honnelles

(€ HTVA)

Poste	Désignation	Unité	Qté présumée	Prix unitaire		Prix total	
				Fourniture	Pose	Fourniture	Pose
<b>Matériel à implanter</b>							
1.4	F34a (+ mono-mât sur sol meuble)	Pièce	4	85	55	340	220
1.5	F27 (+ bi-mât sur sol meuble)	Pièce	2	780	75	1560	150
1.6	F29 (+ bi-mât sur sol meuble)	Pièce	133	95	90	12635	11970
1.7	F31 (bi-mât sur sol meuble)	Pièce	6	95	90	570	540

Remarques :

- Sur sol dur, il faut ajouter un surcoût pour la pose de 40 €/mât ;

- Pour les F29, un panneau est compté pour chaque libellé et pas par ensemble signalétique ;

- Les panneaux et piquets déjà posés actuellement n'ont pas été déduits du budget. L'estimation de prix est donc faite sur base d'un matériel neuf.

<b>Prix total HTVA</b>	<b>27985 €</b>
TVA 21%	5876.85 €
<b>Prix total TVAC</b>	<b>33861.85 €</b>

**Réalisation**

Commune de Honnelles et MET-D141

**Pouvoirs subsidiant**

/

**Acteurs impliqués**

/

**Actions liées du PiCM**

MG.1.1

**Date de l'étude**

Juin 2004

**Date de mise en œuvre**

A déterminer

MT.RR1.5 et 1.6		
MT.CL.2.1 et 2.2		

**Fiche projet n° 2004-I-D-7**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Programme de mise en œuvre des petits aménagements de sécurité pour la commune de Quiévrain****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.

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

**Objectifs précis**

- Sécuriser les entrées des quartiers d'habitat mis en zone 30 ;
- Gérer les vitesses (moyens infrastructurels dissuasifs) ;
- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;
- Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;
- Améliorer l'état technique du réseau routier (en particulier communal).

**Description du projet**

Pour concrétiser le programme de mise en œuvre des aménagements de sécurité routière, nous proposons la réalisation d'un programme de mise en œuvre des aménagements de sécurité routière à placer dans les voiries de niveau 4 (desserte locale, agricole ou de séjour). Ce programme doit s'articuler en diverses étapes :

- Sur la base du PiCM, définir **un programme d'actions pluriannuel de mise en place des aménagements de sécurité sur les voiries de niveau 4**. Le tableau ci-après reprend par village et par rue/carrefour, les types d'aménagements qui ont été localisés dans le cadre du PiCM ainsi que les degrés de priorité de réalisation (1 – moins de 5 ans, 2 – entre 5 et 10 ans et 3 – plus de 10 ans). Ce tableau renvoie également à la localisation présentée dans les « Plans de déplacements sûrs et conviviaux » (cfr. fig. 17). Notons également que ce tableau ne comprend pas les aménagements à prévoir sur les autres voiries de niveaux 1, 2 et 3 ainsi que dans les zones d'espaces publics (à l'exception de Quiévrain-centre, cfr. 3.1.3). Il ne faut pas oublier d'y inclure la signalisation réglementaire en amont et en aval des aménagements préconisés (normalement non obligatoire en zone 30). Il faut aussi veiller à ce que les aménagements préconisés répondent à la qualité urbanistique et patrimoniale des villages et quartiers. Enfin, avant toute mise en œuvre d'un aménagement de sécurité, il y a lieu de réaliser une étude technique appropriée afin de placer l'aménagement le plus adapté. Cela explique notamment l'impossibilité de budgétiser cette mesure. Il semble toutefois intéressant de prévoir un budget annuel variant entre 12.500 € et 25.000 € TVAC.

Nom du village	Aménagements de carrefour et voirie concernée			Aménagements de voirie et voirie concernée			Planche de la fig. 17
	Nom	Nbre	Priorité de réalisation	Nom	Nbre	Priorité de réalisation	
Quiévrain	R. du Foyer	1	2	R. du Foyer	1	2	Q-a Quiévrain(centre)
	R. du Château d'eau / r. des Tilleuls / r. du Foyer	1	1	R. des Tilleuls	1	2	
	Pl. du Centenaire	1	1	R. du Cheval Blanc	1	1	
	R. du Chemineau / R. du Transvaal	1	3	R. du Tombois			
	R. du Chemineau / r. Reine Astrid	1	3	Av. Reine Astrid	1	1	
	R. du Chemineau / R. de Dour	1	3	R. J. Pitot	1	1	
	Av. Reine Astrid / Pl. du Ballodrome	2	1	R. de la Gendarmerie	1	3	
	Av. Reine Astrid / r. du Tombois	1	1	R. Royale	1	2	
	R. J. Pitot / Pl. du Ballodrome	2	1	R. Neuve (abords de l'école)	1	1	
	Rue J. Pitot / Pl. du Ballodrome	1	1	R du Joncquois	1	1	
	Rue de la Pépinière	1	3	R. de la Gare	1	1	
	R. du Bruit / r. du Château Vert pré	1	3	R. de la Frontière	1	3	
	R. du Bruit / Av. de l'Europe	1	3	R. de la Douane	1	3	
	/	/	/	R. du Bruit	1	2	

Audregnies	Grand'Place	2	2	Ch. De Wihéries	1	2	Q-b Audregnies
Baisieux (y compris Petit Baisieux)	/	/	/	Av. de France	1	2	
	/	/	/	R. Anciau	1	2	

- Il est impératif **d'évaluer de façon annuelle la pose des nouveaux aménagements** afin de pouvoir soit les adapter, soit les compléter. Pour ce faire, on réalisera une évaluation en deux temps :
  - o Analyse objective :
    - nombre, type et gravité des accidents survenus dans la section aménagée avant et après aménagement ;
    - analyse des vitesses pratiquées avant et après aménagements.
  - o Analyse subjective : enquête à réaliser auprès des riverains et usagers sur l'efficacité de l'aménagement.
  
- Il faudra cependant adapter cette première analyse des lieux à aménager en fonction de l'évolution de la mise en œuvre du PiCM. Dès lors, nous proposons l'utilisation d'une **grille multicritères** afin de déterminer les lieux pour implanter ce type d'aménagement.

	Passage de bus	Passage de charroi agricole	Vitesse préconisée	Largeur de la voirie	Sécurité objective	Sécurité subjective	Etat de la voirie	Présence aménagements modes doux	Fonction riveraine	Type	Priorité de réalisation
<b>Zone 30</b>											
Entrée de zone 30 – rue XX											
Rue XX											
Carrefour entre rues XX et XX											
<b>Autres voiries de niveau 4</b>											
Rue XX											
Carrefour entre rues XX et XX											

Exemple de tableau multicritères

Passage de Bus : oui/non ;

Passage de charroi agricole : oui/non ;

Vitesse préconisée : zone 30, 50Km/h (agglomérée ou pas) ;

<p>Largeur de la voirie : 3m, 5m, &gt; à 5m ;</p> <p>Sécurité objective : nombre d'accidents avec blessés recensés, vitesses pratiquées (cf. PCM - Phase 1 – Figure 8 – Sécurité routière objective) ;</p> <p>Sécurité routière subjective : remarques rapportées aux représentants des quartiers ;</p> <p>Etat de la voirie : bon, passable, à refaire complètement ;</p> <p>Présences d'aménagements pour modes doux : accotements, trottoirs, aménagements cyclables ;</p> <p>Fonction riveraine : habitation, commerce, infrastructure sportive, école, etc.</p> <p>Types d'aménagements préconisés : cf. Fiche-projet n° 2004-I-D-2 ;</p>		
<p><b><u>Montant global estimé</u></b></p> <p>Prévoir un budget à annuel entre 12.500 et 25.000 € TVAC (à adapter)</p>		<p><b><u>Actions liées du PCM</u></b></p> <p>MG.1.1</p>
<p><b><u>Réalisation</u></b></p> <p>Commune de Quiévrain</p>	<p><b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b></p> <p>DGPL</p>	<p><b><u>Acteurs impliqués</u></b></p> <p>CCM, Police locale</p>
<p><b><u>Date de l'étude</u></b></p> <p>Avril 2004</p>		<p><b><u>Date de mise en œuvre</u></b></p> <p>A déterminer</p>

**Fiche projet n° 2004-O-D-2**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Programme de mise en place d'un plan de déplacements pédestres de Quiévrain-centre****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.MD.4.4 – Equipement des liaisons accessibles aux piétons, PMR et cyclistes à Quiévrain-centre

**Objectifs du PiCM**

- 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.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.
- B.4b. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.

**Objectifs précis**

- Améliorer et sécuriser les déplacements pédestres dans le centre de Quiévrain en lien avec les activités commerciales et de services.
- Promouvoir les déplacements pédestres à la place des déplacements motorisés.

**Rappel du contexte/de la problématique**

De par sa fonction polarisatrice et sa structure urbaine dense, le centre de Quiévrain présente une série d'atouts pour le développement de l'usage de la marche à titre utilitaire. Nous rappellerons également quelques chiffres intéressants pour lancer cette approche :

- **L'usage de la marche pour les déplacements domicile-école primaire** à Quiévrain-centre représente en moyenne **45,5% de part modale** (ce qui est très important et s'explique par une provenance locale des élèves) ;
- 1/3 des élèves des écoles secondaires de Quiévrain-centre rejoignent leur école à pied, 1/3 en transports publics et 1/3 en voiture ;

- Globalement, la marche représente 6,7% des déplacements domicile-travail (pour 5,7% à Honnelles), **28% pour les déplacements d'achat** et **16% pour ceux de loisirs** ;
- **Un ménage sur trois de la commune de Quiévrain n'est pas motorisé.**

### **Description du projet**

Le projet concerne la mise en place d'un plan de déplacements pédestres. L'objectif de ce plan est de proposer de privilégier une série de liaisons internes dans le centre de Quiévrain, liaisons qui devront être aménagées et sécurisées. Il est impératif que ces liaisons soient revérifiées avant la mise en œuvre du plan de déplacements pédestres. Le travail doit se dérouler de la façon suivante :

- **Créer un groupe de travail « Plan piéton »** reprenant la Commune de Quiévrain, l'asbl Plain Pied ©, une association de personnes à mobilité réduite, les représentants des écoles et des commerces, la Police locale et le MET-D.141.
- **Mettre en place un plan de cheminements pédestres** (sur la base du schéma de principe présenté ci-joint) en identifiant les pôles à desservir (écoles, commerces, services publics, zones de stationnement, etc.) ainsi que les mesures infrastructurelles à réaliser notamment pour favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR). Dans ce cadre, on veillera à utiliser les indices d'accessibilité élaboré par le bureau d'études PlainPied ©
- **Définir un type de signalisation directionnelle pédestre** et décider des lieux d'implantation.
- **Evaluer annuellement** les mesures prises et réadapter le plan.

Afin d'aider à la mise en place de ce plan nous avons repris itinéraire par itinéraire, les mesures à prendre notamment en ce qui concerne la signalisation directionnelle piétonne (qui pour rappel ne compte aucune signalisation légale, nous avons pris le parti d'un simple mat avec flèches directionnelles), les cheminements à réétudier et les carrefours à sécuriser. Volontairement aucune estimation budgétaire n'a été donnée (à l'exception de la signalisation piétonne) car l'aménagement des cheminements ou celui des carrefours fait l'objet de certaines autres fiches-projet (cfr. Fiche-projet 2004-I-D-8 notamment) ou de projets généralement financés de façon indépendante de la mise en place d'un cheminement piétonnier. Notons également que les informations données pour la signalisation directionnelle sont celles qui sont utilisées dans le cadre d'une mise en place simple du plan de déplacements pédestres sans lien avec le plan de circulation automobile et celui de stationnement (ainsi, il serait souhaitable d'ajouter sur les mâts de signalisation piétonne, les informations sur les zones de parking gratuit). Enfin, notons qu'au niveau des cheminements, on privilégiera des matériaux et de mesures qui devront faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR).

Itinéraire	Rues concernées	Aménagements de cheminements à revoir	Carrefours à sécuriser	Extension / Liaison	Panneaux de signalisation pédestre	
					N° de panneau (cfr carte)	Indications à placer
Maison communale - Gare	Grande, Debast, de la Gare, Royale	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rue Grande et r. Debast (fiche-projet 2004-I-D-8)</li> <li>○ Ruelle entre la pl. de la gare et le quartier du Petit Bruxelles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ RN 51 / r. des Wagnons</li> <li>○ RN 51 / r. de l'Abattoir / r. Tour Sainte-Barbe</li> <li>○ RN 51 / r. de la Gare</li> <li>○ RN 51 / r. Royale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vers r. Neuve via Petit Bruxelles</li> <li>○ Pl. du Ballodrome via Av. Reine Astrid</li> </ul>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces (r. de Valenciennes)</li> <li>○ Commerces (r. Grande)</li> <li>○ Administration communale</li> <li>○ Ecoles</li> <li>○ CPAS</li> <li>○ Centre d'Animation</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					2	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces (r. de Valenciennes)</li> <li>○ Commerces (r. Grande)</li> </ul>

Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain / Phase 3 : Propositions – vers 3.1. Avril 2006

Maître d'œuvre : Commune de Honnelles / Commune de Quiévrain / MET-D.311. Auteur de projet : Survey & Aménagement

G:\Dossiers S & A\0310 - PCM Honnelles-Quévrain\Rapports\Phase3\Texte phase 3\document continu - version juin 04.doc

						<ul style="list-style-type: none"> <li>communale</li> <li>○ Ecoles</li> <li>○ Centre d'Animation</li> <li>○ CPAS</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					3	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces (r. de Valenciennes)</li> <li>○ Commerces (r. Grande).</li> <li>○ Administration communale</li> <li>○ Ecoles</li> <li>○ CPAS</li> <li>○ Centre d'Animation</li> </ul>
					3a	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gare</li> <li>○ Centre-ville</li> </ul>
					5	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Centre-ville (commerces et services)</li> <li>○ Vert Bocage</li> </ul>
					1a	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces (r. de Valenciennes)</li> <li>○ Commerces (r. Grande).</li> <li>○ Administration communale</li> <li>○ Ecoles</li> </ul>
R. de Valenciennes / Gare via la Vert Bocage	R. de la frontière, r. du Bruit, av. de l'Europe, av. de la Honnelle, ruelle Clerson et pl. de la Gare	/	/	Vers Vert Bocage 1	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Centre-ville (commerces et services)</li> <li>○ Vert Bocage</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					6	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Centre-ville (commerces et services)</li> <li>○ Vert Bocage</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					7	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Centre-ville (commerces et services)</li> <li>○ Vert Bocage</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					8	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces et services (Rue Grande)</li> <li>○ Commerces et services (Rue de Valenciennes)</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					9	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces et services (Rue Grande)</li> <li>○ Commerces et services (Rue de Valenciennes)</li> <li>○ Gare</li> </ul>
					10	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Commerces et services (Rue Grande)</li> </ul>

						Valenciennes) ○ Gare
					11	○ Commerces et services (Rue Grande) ○ Commerces et services (Rue de Valenciennes) ○ Gare
					12	○ Commerces et services (Rue Grande) ○ Commerces et services (Rue de Valenciennes)
Liaison Vert Bocage / r. Grande / r. de Valenciennes	Av. du Castel / Av. des Saules / pl. du Parc	/	Sortie de l'Avenue des Saules	/	13	○ Rue Grande (commerces et services) ○ Commerces (rue de Valenciennes)
					14	○ Rue Grande (commerces et services) ○ Gare ○ Commerces (rue de Valenciennes)
					15	○ Rue Grande (commerces et services) ○ Gare ○ Commerces (rue de Valenciennes)
					16	Vert Bocage
					17	○ Rue Grande (commerces et services) ○ Gare ○ Commerces (rue de Valenciennes) ○ Vert Bocage ○ CPAS ○ Centre d'Animation

Exemple de signalisation directionnelle pour piétons à Namur-ville (© produits EO Design, photo Traces TEI).



<b><u>Estimation détaillée</u></b>				<b><u>Montant global</u></b>				
				Uniquement signalisation directionnelle piétonne				
				<b>14.719,65 € TVAC</b>				
<b>(€ HTVA)</b>								
Poste	Désignation	Unité	Qté présumée	Prix unitaire		Prix total		TOTAL
				Fourniture	Pose	Fourniture	Pose	
<b><u>Matériel à implanter</u></b>								
1.	Mono-mât sur sol dur	Pièce	19	30	80	570	1520	<b>2090</b>
2.	Simple panneau avec flèche (sans graphisme)	Pièce	65	75	80	4875	5200	<b>10075</b>
				<b>Prix total HTVA</b>		<b>12.165</b>		<b>€</b>
				TVA 21%		2.554,65		€
<b><u>Actions liées du PCM</u></b>								
MT.RR.1.8, MT.MD.4.6.								
<b><u>Réalisation</u></b>			<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>			<b><u>Acteurs impliqués</u></b>		
Commune de Quiévrain			/			CCM, Police locale, Plain Pied asbl		
<b><u>Date de l'étude</u></b>				<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>				
Avril 2004				A déterminer mais en parallèle de la mise en place du plan de circulation et du plan de stationnement.				

**Fiche projet n° 2004-O-D-3**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Programme de mise en place d'un Plan de circulation interne de Quiévrain-centre****N° et intitulé de la mesure générale du PCM**

MT.RR.1.8 – Opération « Cœur de Ville » au centre de Quiévrain.

**Objectifs du PiCM**

- 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.
- B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.
- B.2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité.

**Objectifs précis**

- Améliorer la fluidité du trafic dans le centre de Quiévrain ;
- Protéger les quartiers à fonction résidentielle du transit motorisé ;
- Sécuriser les déplacements des usagers doux.

**Rappel du contexte/de la problématique**

Afin de pouvoir mettre en application une série de mesures proposées par le PiCM en faveur notamment du stationnement, des déplacements pédestres et cyclables, il y a lieu de mettre en place un Plan de Circulation motorisée interne (PCI) au centre de Quiévrain dont les objectifs seront de canaliser le trafic sur les axes de transit et de liaison (en particulier définis dans la hiérarchisation multimodale à court terme – cfr. fig. 11b) et de limiter le trafic « parasite » dans les quartiers à fonction résidentielle en particulier dans les quartiers Ballodrome/Tombois/Centenaire et Joncquois/Gare.

### **Description du projet**

Dans le cas de la mise en place d'un PCI, il est impératif que l'ensemble des mesures soit réalisé conjointement et non de façon éparse afin de garantir l'efficacité des mesures.

Sur la base du PCI présenté dans la figure 17-Q-a consacrée au centre de Quiévrain qui a reçu l'accord du Collège échevinal de Quiévrain, des services communaux et de la Police locale (séance du Collège échevinal du 15/03/04), voici les mesures qui doivent être prises :

- **Vérifier des mesures proposées** et vérifier **les panneaux de signalisation de police** qui peuvent être récupérés pour la mise en place du PCI ;
- **Aménager le carrefour de la r. des Wagnons / RN 51** en carrefour à feux et **améliorer les feux** au carrefour RN 51 / r. de la Gare ;
- **Implanter la signalisation** prévue en n'oubliant pas de prévoir des SUL dans les rues à sens unique (cfr. Fiche-projet 2004-O-G-3) ;
- **Implanter le cas échéant une signalisation directionnelle** afin de favoriser certaines liaisons comme celle entre la RN 51 et la r. du Marais via la r. Neuve ;
- **Informers les usagers** de nouvelles mesures.
- **Evaluer les mesures** (notamment par des études de comptages de trafic) et les **réadapter**.

Afin de pouvoir préparer ce PCI, voici les voiries dont les sens de circulation sont modifiés

<b>Nom de la rue</b>	<b>Mesures de circulation</b>
Chemin des Manages	Sens unique Nord/Sud pour rejoindre le stade communal avec sortie Sud/Nord au niveau du poste frontière.
Rue de la Douane	Sens unique Sud/Nord
Rue du Château Vert Pré	Sens unique Sud/Nord
Rue J. Pitot – section rue des Wagnons / pl. du Ballodrome	Sens unique Ouest/Est
Rue J. Pitot – section pl. du Ballodrome / rue du Tombois	Sens unique Est/Ouest
Rue du Tombois entre la rue J. Pitot et la place du Centenaire	Sens unique Nord/Sud
Rue du Tombois entre l'av. Reine Astrid et la rue J. Pitot	Sens unique Sud/Nord
Rue de Chemineau	Sens unique Sud/Nord
Rue du Joncquois	Sens unique Sud/Nord

Rue de la Gare	Sens unique Nord/sud					
<b><u>Estimation détaillée</u></b>				<b><u>Montant global</u></b>		
				<b>126.747,5 € TVAC</b>		
<b>(€ HTVA)</b>						
Poste	Désignation	Unité	Qté présumée	Prix unitaire	Prix total	TOTAL
<b><u>1. Carrefours à feux à aménager</u></b>						
1.1	RN 51 / r. des Wagnons	/	/	/	/	<b>70.000</b>
1.2.	RN 51 / r. de la Gare	/	/	/	/	<b>10.000</b>
<b><u>2. Panneaux de signalisation de police à implanter (hors panneaux récupérables et panneaux pour SUL) – Prix sur mat posé</u></b>						
2.1.	Panneau C1	Pc	46	250	11.500	<b>11.500</b>
2.2.	Panneau F19	Pc	50	250	12.500	<b>12.500</b>
2.3.	Panneau C31	Pc	3	250	750	<b>750</b>
					<b>Prix total HTVA</b>	<b>104.750 €</b>
					TVA 21%	21.997,5 €
					<b>Prix total TVAC</b>	<b>126.747,5 €</b>
<b><u>Actions liées du PCM</u></b>						
MG. 1.1						

<b><u>Réalisation</u></b> Commune de Quiévrain MET – D.141	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b> DGPL	<b><u>Acteurs impliqués</u></b> Police communale, Service d'incendie
<b><u>Date de l'étude</u></b> Avril 2004	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b> A déterminer (assez rapidement).	

**Fiche projet n° 2004-I-D-8**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Aménagement de la liaison piétonne entre la gare et la maison communale à Quiévrain-centre (Quiévrain)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.MD.4.4 - Equipement des liaisons accessibles aux piétons, PMR et cyclistes à Quiévrain-centre

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

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

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

**Objectifs spécifiques à l'action**

Améliorer et sécuriser les déplacements pédestres (y compris des personnes à mobilité réduite) dans le centre de Quiévrain

**Rappel du contexte/de la problématique**

Comme l'a décrit la fiche-projet 2004-O-D-2 relative à la mise en place d'un plan pédestre dans le centre de Quiévrain, il est impératif d'aménager les liaisons pédestres dans le centre en particulier entre la gare et la maison communale, ce qui devra permettre de mieux « drainer » les commerces, les services et les écoles dans le centre-ville où la part des déplacements pédestres est importante (environ 14% de déplacements à pied).

**Description du projet**

Les aménagements proposés tentent, avec un minimum, d'offrir aux piétons, un déplacement plus agréable et avec une meilleure sécurité.

Les cheminements piétons dans les rues étudiées sont tantôt confortables et agréables, tantôt dégradés, étroits et dangereux.

Après inventaire, les trottoirs ou sentiers piétons les plus dégradés ont été relevés et il est proposé de les renouveler. Lorsque les aménagements sont satisfaisants, quelques interventions légères et

localisées sont envisagées.

Le projet, tel que décrit, tient compte de tous les usagers piétons, en ce y compris les PMR (Personnes à Mobilité Réduite). A cette fin, un certain nombre de recommandations doivent être respectées telles que les surbaissements au droit des traversées, des pentes et dévers faibles, le choix d'un revêtement lisse,...

Les mesures envisagées portent sur :

- La démolition de certains tronçons de trottoir (éléments linéaires, revêtements, avaloirs, ...) ;
- La mise en place de revêtements en pavés béton (ou autre matériau le mieux intégré au lieu) ;
- La pose d'éléments linéaires et de nouveaux avaloirs ;
- Le surbaissement ou le renouvellement de bordures existantes avec ragréages des revêtements ;
- La mise en couleur des traversées dangereuses à l'aide d'un enduit coloré ;
- La mise en place de dispositifs texturés pour mal-voyants ;
- La pose d'un éclairage spécifique pour traversées piétonnes ;
- Les travaux de marquages.

### Estimation budgétaire

### Montant global estimé

**227 387,74 € TVAC**

Poste	Intitulé	U	Q	PU	PT (€)
1	Sciage de revêtement en asphalte	ml	500,00	5,00	2 500,00
2	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	1 050,00	15,00	15 750,00
3	Déblais généraux	m <sup>3</sup>	450,00	30,00	13 500,00
4	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	220,00	40,00	8 800,00
5	Revêtement en pavés béton, y compris fondations	m <sup>2</sup>	850,00	75,00	63 750,00
6	Revêtement coloré de surface	m <sup>2</sup>	350,00	7,50	2 625,00
7	Revêtement en dalles pour mal-voyants, y compris fondations	m <sup>2</sup>	140,00	100,00	14 000,00
8	Fourniture et pose d'éléments linéaires, y compris fondation	ml	950,00	25,00	23 750,00
9	Marquage linéaire	ml	50,00	3,00	150,00
10	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	75,00	30,00	2 250,00
11	Marquages spéciaux : chevrons	p	16,00	25,00	400,00
12	Luminaires	p	8,00	3 000,00	24 000,00

13 Avaloirs	p	10,00	750,00	7 500,00	
					178 975,00
imprévus 5%					8 948,75
				Total HTVA	187 923,75
				Total TVAC	<b>227 387,74</b>
<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>			
Commune de Quiévrain	MET – DG.3 (Crédits d'impulsion)	MET-D.141			
<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>			
MT.RR.1.8	Avril 2004	A déterminer			

**Fiche projet n° 2004-I-D-9**

Cette fiche projet est extraite du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Survey & Aménagement à la demande des Communes de Honnelles et de Quiévrain avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – DG.3 – D. 311 – édition de la fiche : avril 2004 – Ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite des Communes et du MET.

**Intitulé de la fiche détaillée****Aménagement du carrefour RN 51 / r. Tour-Sainte-Barbe / r. de l'Abattoir (Quiévrain)****N° et intitulé de la mesure générale du PiCM**

MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours

**Objectifs du PiCM**

A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles.

B1a. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain.

B1a1. Gérer le stationnement des véhicules motorisés.

B1b. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.

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

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

**Objectifs spécifiques à l'action**

- Améliorer et sécuriser la fluidité du trafic au sein de ce carrefour ;
- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo ;
- Faciliter le passage des bus.

**Rappel du contexte/de la problématique**

Le carrefour RN 51 / r. Tour-Ste-Barbe / r. de l'Abattoir est un carrefour primordial du centre de Quiévrain car il amène la circulation en provenance du Nord (gare-Hensies) vers le centre de Quiévrain. Même si cette fonction sera diminuée par la mise en place d'un nouveau Plan de Circulation interne (PCI – cfr. Fiche-projet 2004-O-D-3), il y a lieu de revoir la forme de ce carrefour.

### **Description du projet**

L'aménagement a pour objectif d'assurer un meilleur fonctionnement des circulations dans le carrefour et d'augmenter la convivialité de l'espace.

L'axe principal est incontestablement la RN 51, l'aménagement conserve cet axe de transit en le redimensionnant. L'axe purement fonctionnel (la RN 51) est séparé des voiries locales aménagées en « placette ».

L'élargissement de la rue Tour Sainte Barbe et le débouché de la rue de l'Abattoir sont donc aménagés en espace convivial de plain pied, où le piéton circule en sécurité.

Par contre, le conflit qui existe entre la sortie de la rue de la Tour Sainte Barbe et de la rue de l'Abattoir, n'est pas totalement résolu. Cette problématique paraît atténuée par la diminution de la vitesse due à l'aménagement et à la diminution de charge de trafic inhérente à la mise en place du nouveau Plan de Circulation interne.

Une offre en stationnement de +/- 13 emplacements est conservée (dont une place PMR). Le projet prévoit de verduriser l'espace par la plantation d'arbres.

Les mesures envisagées portent sur :

- La démolition des éléments linéaires, des revêtements de trottoirs, et des avaloirs côté rue Tour Sainte Barbe et rue de l'Abattoir. Le trottoir de la RN 51 est conservé.
- La mise en place de revêtements en pavés béton grenillés dans l'espace, sans différenciation entre les trottoirs et la voirie. Seules les zones de stationnement sont différenciées.
- La pose d'éléments linéaires et de nouveaux avaloirs.
- L'aménagement de bacs de plantations avec arbres hautes tiges.
- La mise en place de signalisation et de mobilier urbain.

L'asphalte de la RN51 est conservé.

### **Estimation budgétaire**

### **Montant global estimé**

**192 487,10 € TVAC**

Post e	Intitulé	U	Q	PU	PT (€)
1	Sciage de revêtement en asphalte	ml	110,00	5,00	550,00
2	Démolition et évacuation de revêtements	m <sup>2</sup>	1 300,00	15,00	19 500,00
3	Déblais généraux	m <sup>3</sup>	425,00	30,00	12 750,00
4	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m <sup>2</sup>	75,00	40,00	3 000,00

5	Revêtement en pavés béton, y compris fondations	m <sup>2</sup>	1 300,00	75,00	97 500,00
6	Revêtement en dalles pour mal-voyants, y compris fondations	m <sup>2</sup>	13,00	100,00	1 300,00
7	Fourniture et pose d'éléments linéaires, y compris fondation	ml	225,00	25,00	5 625,00
8	Fourniture et pose d'éléments linéaires pour stationnement	p	5,00	75,00	375,00
9	Plantation d'arbres	p	3,00	500,00	1 500,00
10	Plantation d'arbustes	m <sup>2</sup>	15,00	25,00	375,00
11	Marquage linéaire	ml	110,00	3,00	330,00
12	Marquages spéciaux	m <sup>2</sup>	15,00	30,00	450,00
13	Marquages spéciaux : chevrons	p	40,00	25,00	1 000,00
14	Signalisation	p	15,00	150,00	2 250,00
15	Avaloirs	p	10,00	500,00	5 000,00
					151 505,00
	imprévus 5%				7 575,25
				Total HTVA	159 080,25
				Total TVAC	<b>192 487,10</b>

<b><u>Réalisation</u></b>	<b><u>Pouvoirs subsidiant</u></b>	<b><u>Acteurs impliqués</u></b>
Commune de Quiévrain MET – D.141	DGPL MET-D.141	/
<b><u>Actions liées du PiCM</u></b>	<b><u>Date de l'étude</u></b>	<b><u>Date de mise en œuvre</u></b>
MT.RR.1.8	Avril 2004	A déterminer

## 5. ANNEXES

**Annexe 1 - Scénarios de mobilité présentés au Comité d'Accompagnement du PiCM du 13/02/2004.**