

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports  
DG.3 - IG.31 - D.311

Communes de Honnelles et de Quiévrain



Rue de Chenu, 2-4  
B - 7090 Ronquières

Tél: +32/67/49.11.35  
Fax: +32/67/49.11.62  
E-Mail: [info@survey-amenagement.be](mailto:info@survey-amenagement.be)  
Website: [www.survey-amenagement.be](http://www.survey-amenagement.be)

# INTRODUCTION

Les communes de Honnelles et de Quiévrain, sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3- IG.31 - D.311), ont décidé de se doter d'un Plan interCommunal de Mobilité (PiCM). Cet outil a notamment pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein des territoires concernés.

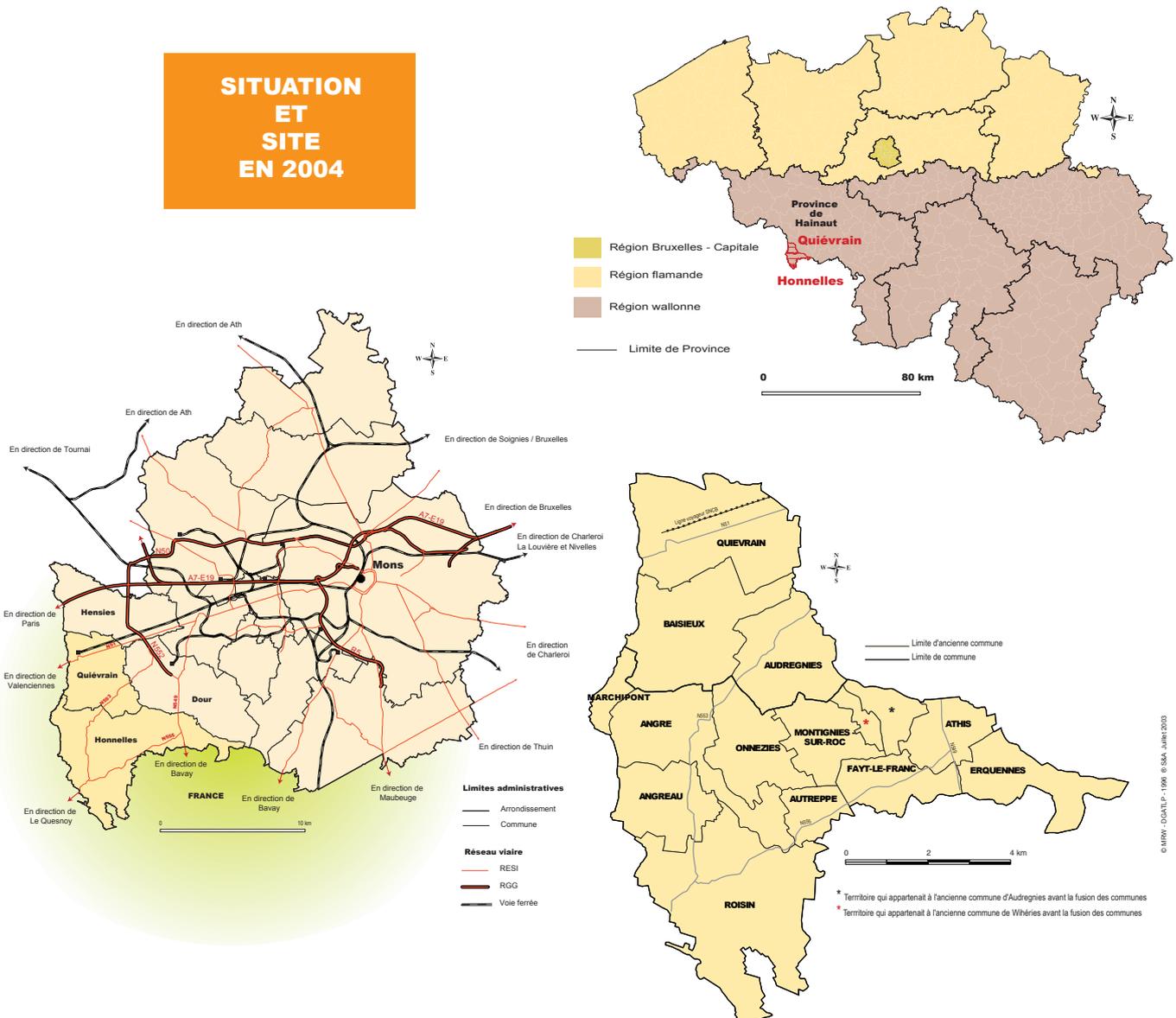
Le présent document clôture la mission d'étude confiée au bureau Survey & Aménagement. Il s'agit d'une synthèse du Plan interCommunal de Mobilité. Il reprend de façon concise les différentes phases du PiCM. Il se veut un document de référence auquel pourront avoir recours les différents acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, MET, Communes) lors de la programmation de travaux, de la demande d'avis sur des projets, etc. Mais il doit aussi être un outil d'information et de sensibilisation de l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent les territoires concernés au développement d'une mobilité intégrée, soucieuse du bien-être de la collectivité.

Le travail est loin d'être fini, il faut maintenant faire vivre ce plan et le mettre petit à petit en application en lui accordant notamment les moyens humains et budgétaires nécessaires. Mais il s'agit surtout pour les différents acteurs, d'acquiescer le réflexe «PiCM» et d'inclure dans tous leurs actes et décisions un volet «mobilité».

Survey & Aménagement remercie les différents partenaires du Comité d'accompagnement pour le travail qu'ils ont accompli.

Survey & Aménagement,  
Août 2004

## SITUATION ET SITE EN 2004



# INTRODUCTION

## UN PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE POUR LES COMMUNES DE HONNELLES ET DE QUIEVRAIN :

POURQUOI ? COMMENT ?

Un PiCM ...

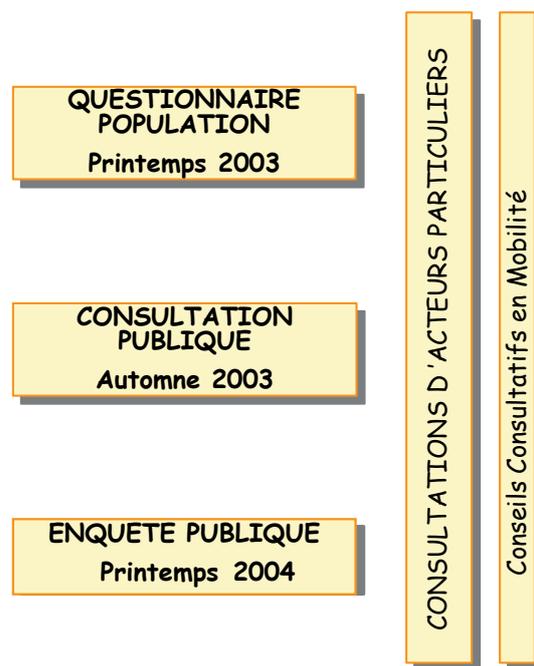
Qu'est-ce que c'est ?

Le Plan interCommunal de Mobilité (PiCM) a pour objectif de définir les problèmes et les questions en matière de mobilité (accessibilité, sécurité routière, etc...) pour tous les modes de déplacement (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, motards, automobiles, camions, transports en commun, etc.) et pour tous les motifs (travail, loisir, santé, etc.) dans le but de rechercher des solutions durables et efficaces pour le bien-être de tous.

L'étude ...



Et la participation citoyenne ...



⇒ En 2000, la commune de Honnelles comptait 5000 habitants pour une densité moyenne tournant autour de 114 hab./km<sup>2</sup>. Rappelons que pour l'OCDE, une commune est dite rurale lorsque sa densité est inférieure à 150 hab/km<sup>2</sup>. La commune de Quiévrain, quant à elle, comptait un peu plus d'habitants, soit 6600 habitants mais avec une densité élevée au nombre de 314 hab/ km<sup>2</sup>.

⇒ Aussi, la répartition démographique est fortement déséquilibrée puisque un village domine en termes d'habitants: Quiévrain (+ de 5 000 habitants). Par ailleurs, la commune de Quiévrain forme avec les deux communes françaises, Crespin et Quiévreachain, une conurbation d'environ 15 500 habitants.

⇒ Honnelles apparaît donc comme une commune rurale au vu de sa densité. Cependant, a contrario de la commune de Quiévrain, cette dernière a vu sa population accroître de 3% entre 1991 et 2001 contre -4% pour Quiévrain. Honnelles a renforcé son caractère résidentiel durant ces dix dernières années.

⇒ Baisieux, Audregnies, et les villages de Honnelles, ont gardé leur structure traditionnelle (villages radio-concentriques) et ne concentrent que peu de fonctions, au rayonnement très local.

⇒ Quiévrain-centre concentre sur son territoire, outre une population conséquente (5078 hab. en 2000), une série de fonctions génératrices de déplacements. Ces fonctions ont non seulement un rayonnement local (école primaire...) mais aussi régional (école secondaire, gare, commerces...)

⇒ Toutefois, même si Quiévrain-centre offre des services et commerces ayant un rayonnement local (Hensies, Quiévreachain) les deux communes que sont Honnelles et Quiévrain demeurent dépendantes en termes d'emplois, de loisirs et de services de santé de pôles extérieurs (Mons, Bruxelles, Dour).

⇒ En effet, les administrations publiques ainsi que l'enseignement sont les principaux pourvoyeurs d'emplois salariés sur les communes de Honnelles et Quiévrain. A noter que le secteur du commerce est bien représenté à Quiévrain-centre, (présence d'un supermarché) principale zone de services et commerces avec Athis.

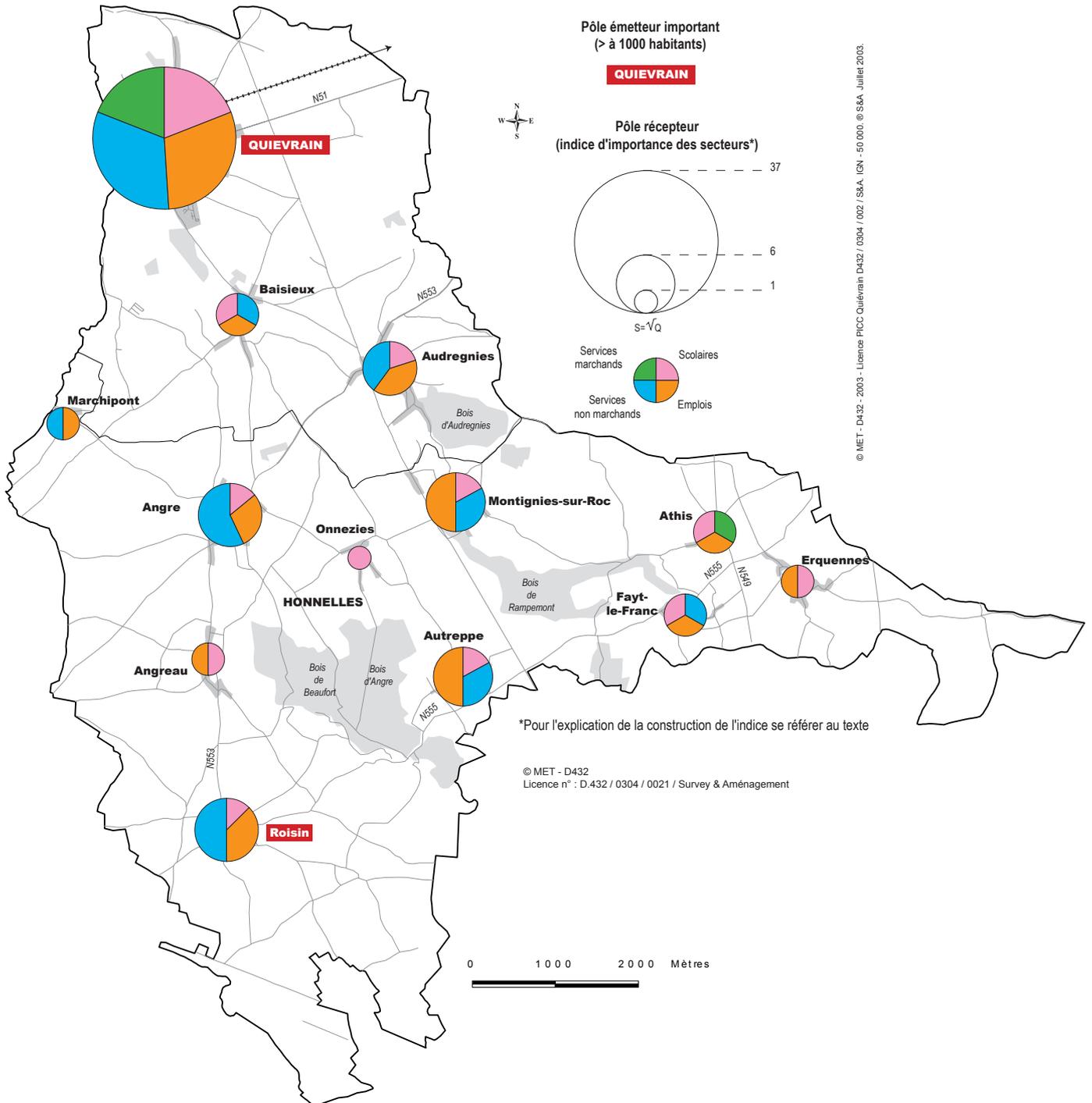
⇒ Enfin, le caractère agreste de Honnelles fait qu'un certain potentiel touristique, quoique relatif, émerge (hébergements, sites...).

### CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DES COMMUNES DE HONNELLES ET QUIEVRAIN EN 2001

#### - l'emploi salarié -

NOMENCLATURE D'ACTIVITES	Arondissement de Mons			Quiévrain			Honnelles		
	établissements	salariés	salariés (%)	établissements	salariés	salariés (%)	établissements	salariés	salariés (%)
Agriculture	70	145	0,23	4	5	0,49	4	5	1,79
Industries Extractives	8	70	0,11						
Industrie Manufacturière	301	7267	11,53	6	61	5,98	6	17	6,07
Production et distribution d'électricité, d'eau et de gaz	10	636	1,01						
Construction	509	3494	5,54	12	49	4,80	12	48	17,14
Commerce de gros et de détail: réparation de véhicules automobiles et d'articles domestiques	1210	6375	10,11	41	173	16,96	17	37	13,21
Hôtels restaurants	317	1118	1,77	12	24	2,35	3	6	2,14
Transports entreposage et communications	134	4027	6,39	3	62	6,08	2	3	1,07
Activités financières	175	1310	2,08	6	37	3,63	4	10	3,57
Immobilier location et services aux entreprises	411	4107	6,51	8	18	1,75	3	4	1,43
Administration publique	185	12321	19,55	11	165	16,18	7	70	25,00
Education	178	9342	14,82	9	289	29,31	11	37	13,21
Santé et action sociale	324	8850	14,04	4	84	8,24	3	29	10,36
Services collectifs, sociaux et personnels	427	2742	4,35	12	43	4,22	9	13	4,64
Services domestiques	22	36	0,06				1	1	0,36
Jeunes stagiaires d'entreprises publiques	1	823	1,31						
Organismes extraterritoriaux	2	380	0,60						
<b>TOTAL</b>	<b>4284</b>	<b>63053</b>	<b>100,00</b>	<b>128</b>	<b>1020</b>	<b>100,00</b>	<b>72</b>	<b>280</b>	<b>100,00</b>

## LE CADRE SOCIO-ECONOMIQUE



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A, IGN - 50 000. © S&A, Juillet 2003.

⇒ La population de Quiévrain n'est pas fortement motorisée (30 % des ménages ne possèdent pas de véhicules), tandis que les ménages de Honnelles ont un taux de motorisation fort similaire à la moyenne wallonne (81%). En fait, l'urbanité est plus forte dans la commune de Quiévrain. En effet, Quiévrain-centre regroupe des ménages dont la structure est plus réduite (personnes âgées / couples sans enfants) ce qui explique les différents taux de motorisation entre Honnelles et Quiévrain, et un taux de déplacements à pied assez élevé. Toutefois l'utilisation de la voiture reste majoritaire et ce pour n'importe quel motif.

⇒ Les deux premiers pôles d'emplois pour les ménages de Honnelles et de Quiévrain sont Mons et Quiévrain-centre. L'attrait de Bruxelles reste constant grâce à la présence de la voie de chemin de fer et à l'autoroute Bruxelles-Paris. Les déplacements domicile-travail se font en voiture à 80%.

⇒ Les TEC ne sont pas fort utilisés par la population. Le réseau est surtout utilisé par les étudiants et très peu par les navetteurs. Le service n'est pas assuré en soirée et les fréquences sont minimales en week end. A noter que le réseau est peu développé sur la commune de Honnelles, et de plus, ce dernier est bicéphale et non connecté.

⇒ La gare de Quiévrain est fréquentée par plus de 600 usagers et 1000 clients y sont abonnés. Des problèmes de sécurité et de vétusté de la gare ont été soulignés par la population de Honnelles et de Quiévrain.

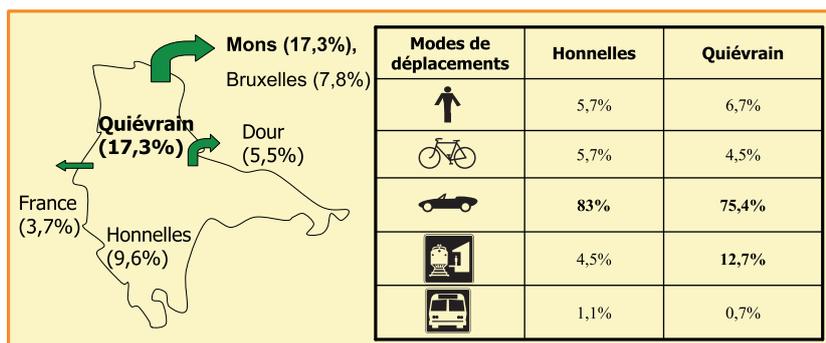
⇒ Il existe peu d'infrastructures directement réservées aux modes doux pour les déplacements quotidiens. Le réseau de trottoirs à Quiévrain-centre est inadapté (étroitesse et absence de bordures surbaissées) et peu de traversées sont aménagées.

⇒ L'état technique du réseau est globalement bon à l'exception des voiries communales menant en France qui sont fort dégradées. Quelques voiries connaissent aussi pour leur structure et leur environnement un trafic trop important ou inadapté. Il en est de même pour les trois carrefours principaux du centre de Quiévrain qui ne sont pas adaptés à une circulation de centre urbain.

⇒ En termes de sécurité routière, la N51, très chargée en trafic, concentre les accidents. Traversant Quiévrain-centre, elle draine 30 % de trafic de transit ce qui pose des problèmes de circulation.

⇒ Concernant la signalisation, cette dernière présente certains manquements pour la commune de Honnelles (signalisation directionnelle) et pour Quiévrain-centre (stationnement).

### DESTINATIONS PRINCIPALES ET MODES DE TRANSPORT UTILISES - Déplacements domicile-travail -

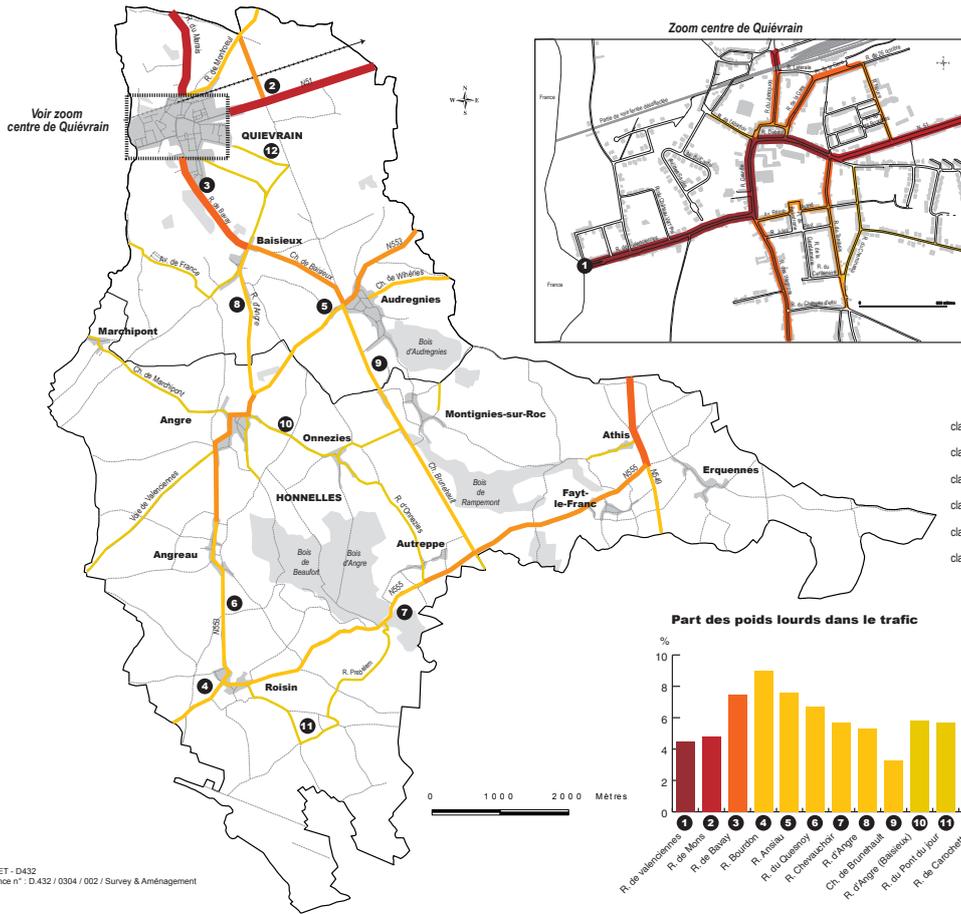


Sources : Enquêtes PCM 2003 - Traitement S&A

# PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

## LE CADRE DE LA MOBILITE

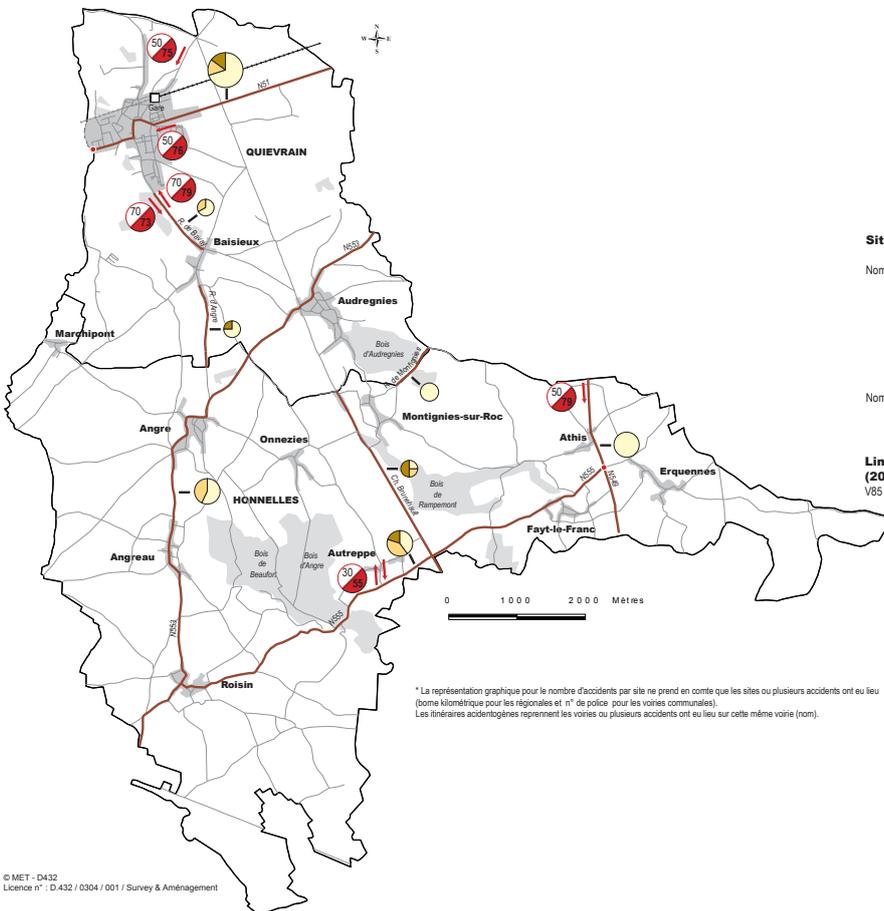
### LE TRAFIC JOURNALIER MOYEN



© MET - D432  
Licence n° : D.432 / 0304 / 002 / Survey & Aménagement

© MET - D432 - 2003 - Licence PCC Quiévrain - D432 / 0304 / 002 / S.A. Données campagnes - MET - D112 - Mar.2003 - IGN - 01/001 © S.A. Juin 2003

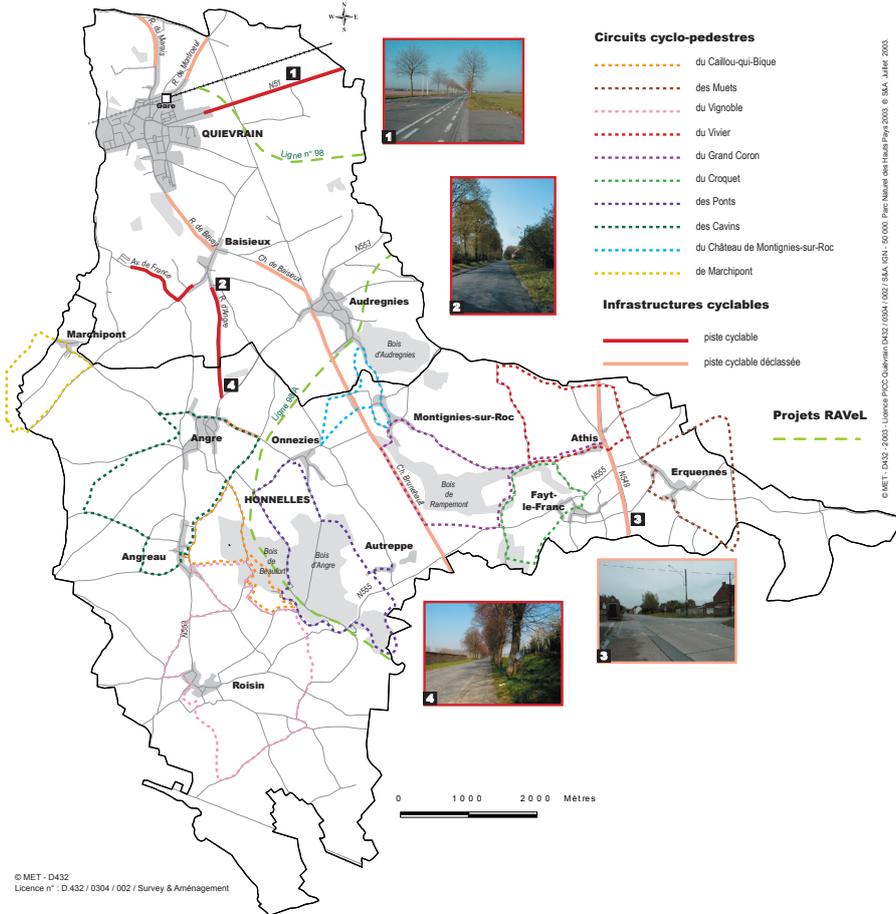
## LA SECURITE ROUTIERE OBJECTIVE



\* La représentation graphique pour le nombre d'accidents par site ne prend en compte que les sites où plusieurs accidents ont eu lieu (dome kilométrique pour les régionales et n° de police pour les voiries communales).  
Les itinéraires accidentogènes représentent les voiries où plusieurs accidents ont eu lieu sur cette même voirie (tracé).

© MET - D432 - 2003 - Licence PCC Quiévrain - D432 / 0304 / 001 / Survey & Aménagement

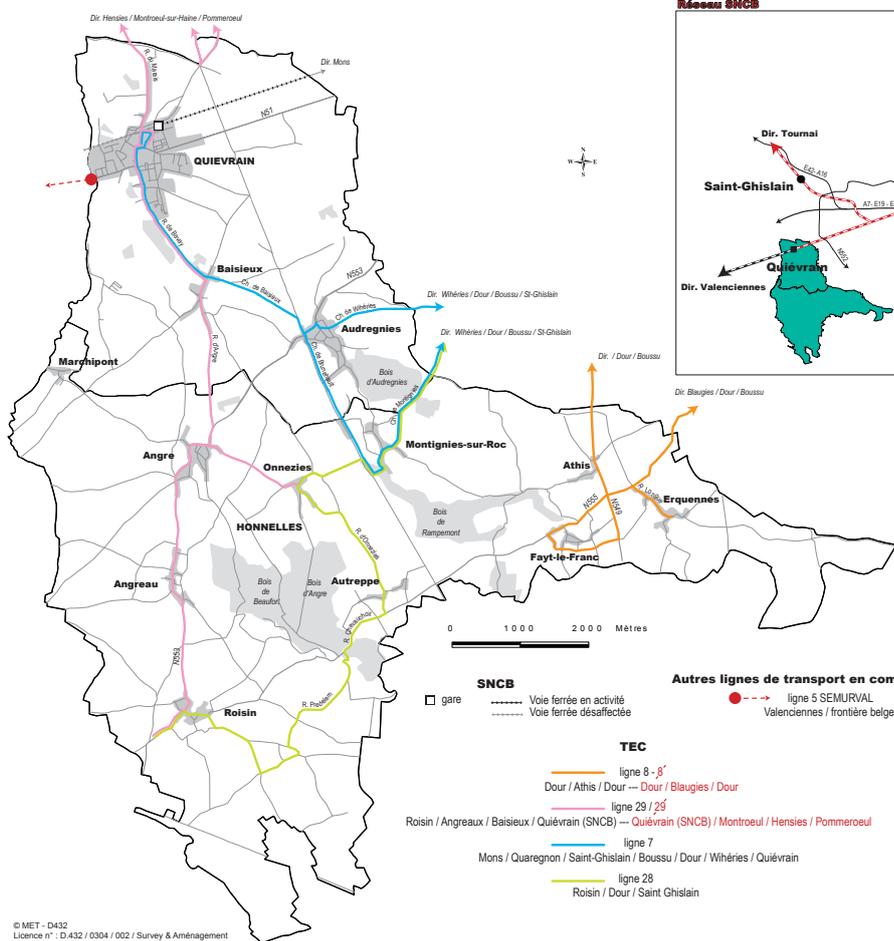
# PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC



## LE CADRE DE LA MOBILITE

### LES MODES DOUX

### LES TRANSPORTS EN COMMUN



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE HONNELLES ET DE QUIEVRAIN - SYNTHESE

- DIAGNOSTIC -



### Les atouts

- Une **gare** et une liaison ferrée compétitive vers Mons (1000 abonnés SNCB dont 14% de Français) ;
- Un **réseau de transports en commun** (TEC surtout) « spécialisé » pour les **déplacements scolaires** ;
- Un **réseau de ruelles et sentiers développés**, principalement à usage de loisirs/tourisme ;
- La **présence d'une école** (ou antenne) **dans chaque village** (à l'exception de Marchipont et Onnezies) ;
- La présence d'un Parc Naturel (impacts touristiques) ;
- Une **dépendance partielle ou totale** ciblée spatialement entermes d'**emplois** (Mons, Bruxelles et Dour), de **services de santé** et dans une moindre mesure, de **besoins scolaires et de loisirs** ;
- Un pôle urbain, **Quiévrain-centre**, concentrant services publics et privés, commerces et emplois et enseignement secondaire (-> **une forte proportion de déplacements à pied et en TC**).
- **Peu de transit** à travers Quiévrain-centre (environ 30%).

### Les faiblesses

- Un **faible taux de motorisation des ménages** en particulier à Quiévrain (30% sans voiture)
- **Des réseaux routiers communaux en état technique moyen** ;
- Un **réseau régional assez « accidentogène »** (notamment RN51, « Passe-tout-Outre » et « La Garde ») ;
- **Des charges de trafic élevées** dans et autour de **Quiévrain-centre** ;
- La **non visibilité de l'entité** depuis l'extérieur (jalonnement et signalisation directionnelle déficients) ;
- Le **non respect** par les usagers des **règles de stationnement** en vigueur à **Quiévrain-centre** principalement ;
- Un **réseau de transports en commun** (surtout TEC) faible pour les déplacements destinés aux loisirs et à l'emploi ;
- Une **accessibilité en transports en commun** faible depuis les villages vers **Quiévrain-centre** ou vers l'extérieur ;
- Une **gare SNCB en mauvais état** dans un environnement peu soigné et absence d'une liaison ferroviaire Belgique-France ;
- **Peu d'infrastructures** pour les déplacements cyclables quotidiens et/ou dans un état technique mauvais ;
- **Des cheminements piétons et PMR difficiles**, surtout à l'intérieur de Quiévrain-centre ;
- La **présence d'une frontière importante avec la France** ;
- Un **développement urbanistique** (habitat, PME et services) quelquefois **peu structuré** ;
- Une **structure urbaine de Quiévrain-centre** dense.

### Les contraintes

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

# PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

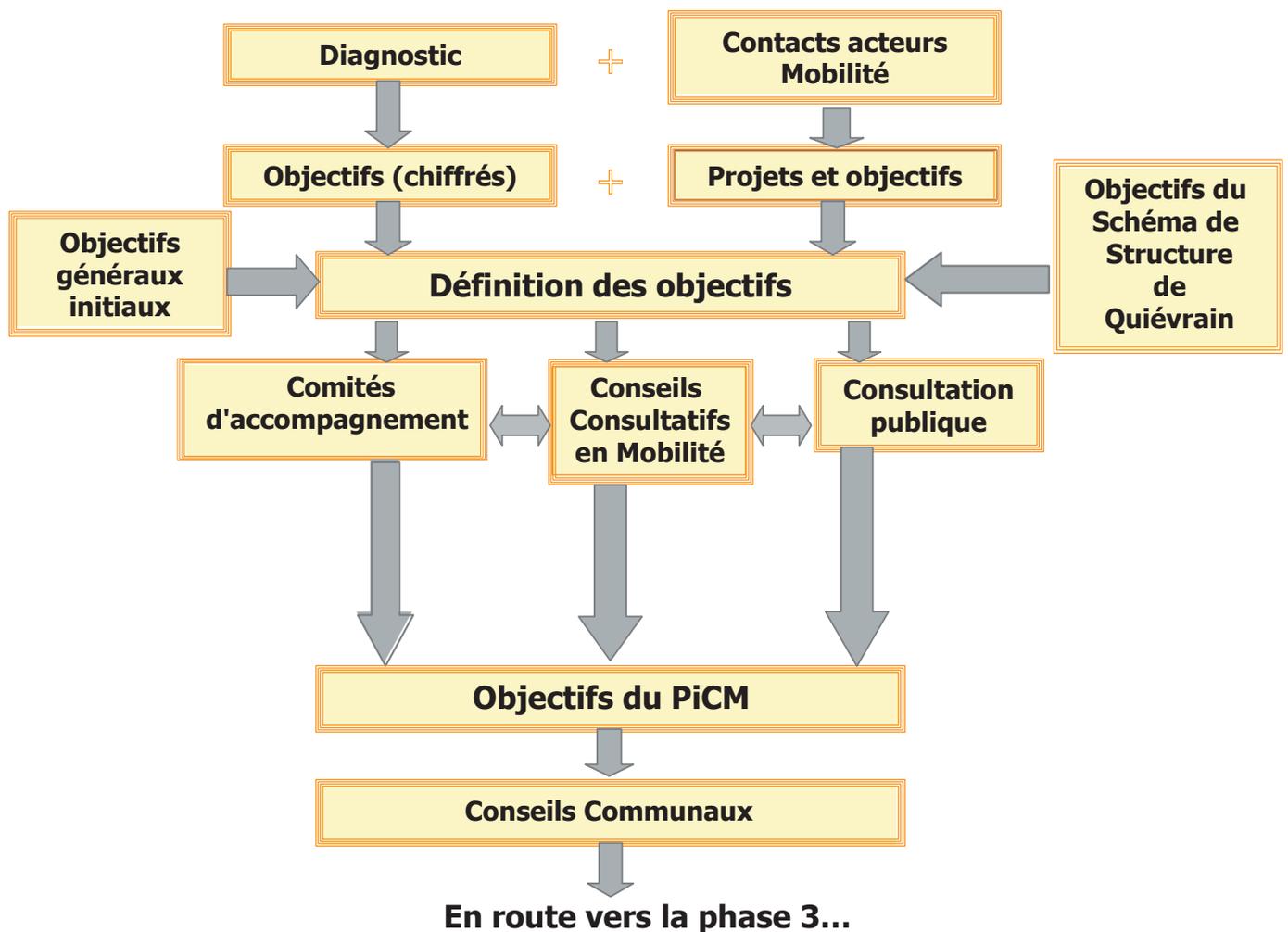
Alors référez-vous aux documents de la phase I repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

<b>1. AVANT-PROPOS</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE I: CADRES GENERAUX</b>	<b>2</b>
1.1 LE CADRE PHYSIQUE	2
1.1.1 Localisation générale	2
1.1.2 Caractéristiques physiques	3
1.1.3 Approche paysagère	4
1.1.3.1 Structure paysagère	4
1.1.3.2 Un patrimoine bâti	4
1.1.3.3 Un réseau de communication	5
1.2 LE CADRE HUMAIN	6
1.2.1 Population	6
1.2.2 Contexte socio-économique	6
1.2.2.1 L'enseignement	6
1.2.2.2 Le travail	7
1.2.2.3 Les services et le commerce	7
1.2.2.4 Le tourisme	7
1.2.2.5 Les loisirs	8
<b>CHAPITRE II: CADRE DE LA MOBILITE</b>	<b>10</b>
2.1 LES COMPORTEMENTS MODAUX	10
2.1.1 Approche et sources	10
2.1.1.1 Les recensements de population	10
2.1.1.2 Enquête ménages – déplacements fédérale	10
2.1.1.3 Enquêtes auprès de la population de Honnelles et Quiévrain	11
2.1.2 Les véhicules et la motorisation	12
2.1.3 Les déplacements de la population	13
2.1.3.1 En général	13
2.1.3.2 Les déplacements domicile-travail	15
2.1.3.3 Les déplacements domicile-école	18
2.1.3.4 Les autres déplacements	24
2.2 LE RESEAU ROUTIER	27
2.2.1 Composantes techniques	27
2.2.1.1 Etat technique général	27
2.2.1.2 Eclairage et accompagnement végétal	28
2.2.1.3 La signalétique	29
2.2.1.4 Structure du réseau	30
2.2.1.5 Le stationnement	32
2.2.1.6 Aménagements de sécurité et de convivialité	34
2.2.2 Sécurité routière	35
2.2.2.1 Sécurité routière objective	35
2.2.2.2 Sécurité routière subjective	37
2.2.3 Les charges de trafic	38
2.2.4 Projets relatifs à l'amélioration du réseau	48
2.2.4.1 Projets d'aménagements des communes de Honnelles et de Quiévrain	48
2.2.4.2 Propositions d'aménagements transfrontaliers	48
2.3 LA MOBILITE SECTORIELLE	52
2.3.1 Le charroi lourd	52
2.3.2 Les modes doux et les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	53
2.3.2.1 Les déplacements piétons	53
2.3.2.2 Les déplacements cyclables	54
2.3.3 Les transports en commun	55
2.3.3.1 Le train	55
2.3.3.2 Les bus TEC	58
2.3.3.3 Avis de la population sur les transports publics	61
2.3.3.4 Autres	62
2.2 LES SOUHAITS DE LA POPULATION POUR AMELIORER LA MOBILITE A HONNELLES ET A QUIEVRAIN	63
<b>CHAPITRE III: DIAGNOSTIC</b>	<b>65</b>
3.1 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS AU SEIN DES COMMUNES DE HONNELLES ET DE QUIEVRAIN	65
3.1.1 Eléments méthodologiques	65
3.1.2 Analyse	66
3.2 HIERARCHISATION DU RESEAU	66
3.3 DIAGNOSTIC SPECIFIQUE	69
3.3.1 Le charroi lourd	69
3.3.2 Les modes doux	69
3.3.3 Les transports en commun	70
3.4 EN GUISE DE SYNTHESE... QUELQUES PISTES POUR LA SUITE DE L'ETUDE	71

**ENVIE  
D'EN SAVOIR  
PLUS?...**

## ANNEXES

C'est une étape importante. Les objectifs permettent d'anticiper la situation souhaitée pour la commune à moyenne et à longue échéances en termes de mobilité (accessibilité, sécurité routière et qualité du cadre de vie). Il s'agit d'avoir des objectifs concrets et réalistes qui visent à améliorer la mobilité de chacun (y compris les maillons les plus faibles de la société) en préservant l'intérêt de la collectivité et en améliorant son cadre de vie. Mais ces objectifs se doivent aussi d'avoir une certaine ampleur car il s'agit d'avoir une vision à plus long terme de la mobilité.



# PHASE II : DEFINITION DES OBJECTIFS

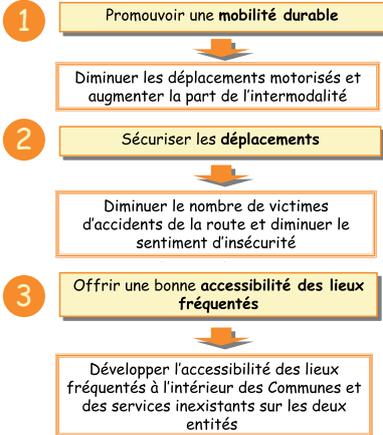
## QUELS OBJECTIFS?

Les objectifs qui ont été définis sont regroupés en deux catégories :

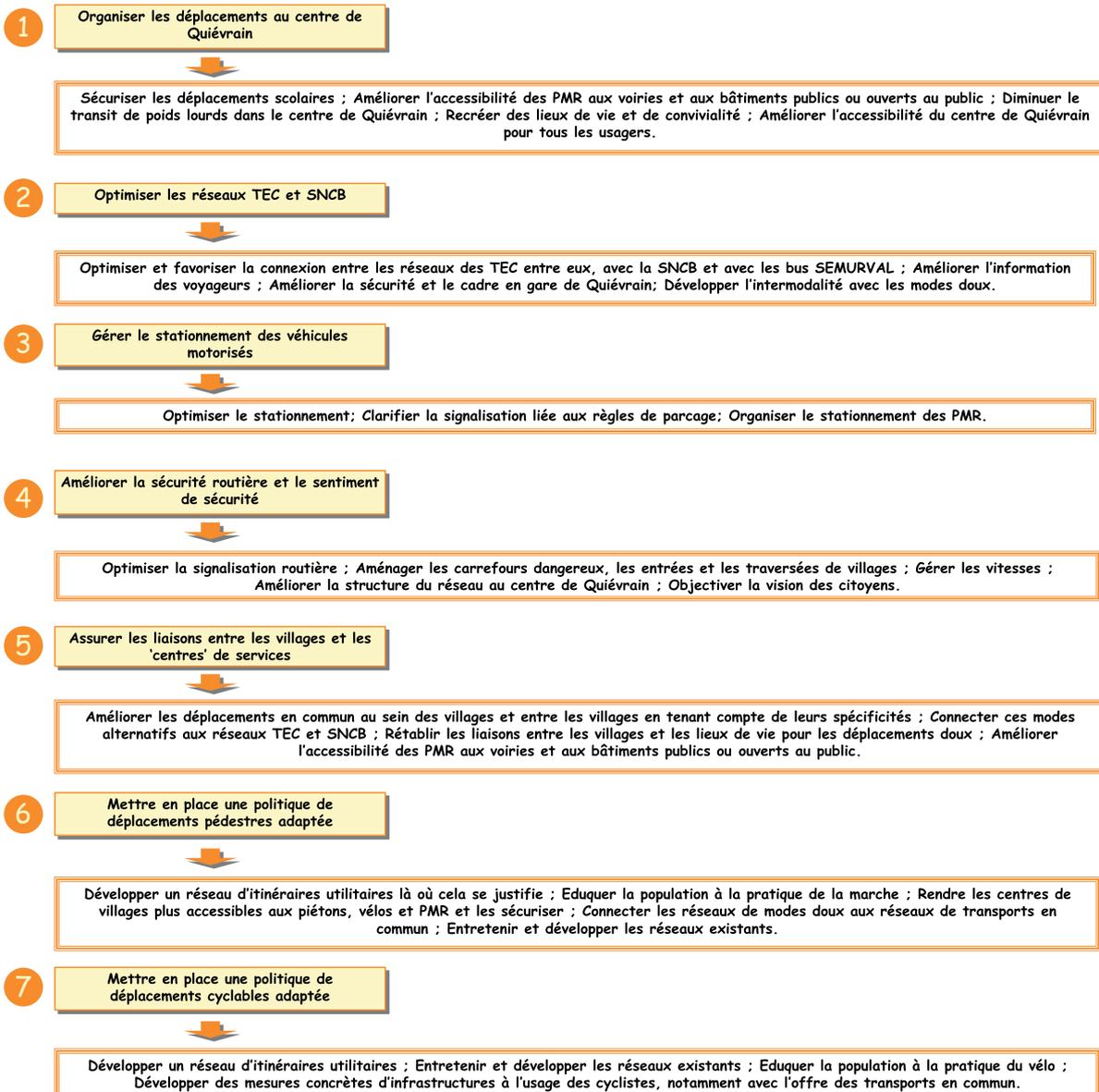
**LES OBJECTIFS GENERAUX** : ils sont plus abstraits et théoriques mais ils traduisent les grandes options du PiCM

**LES OBJECTIFS SECTORIELS** : ils traduisent de façon plus concrète les orientations définies dans les objectifs généraux

Trois objectifs principaux



Sept objectifs sectoriels



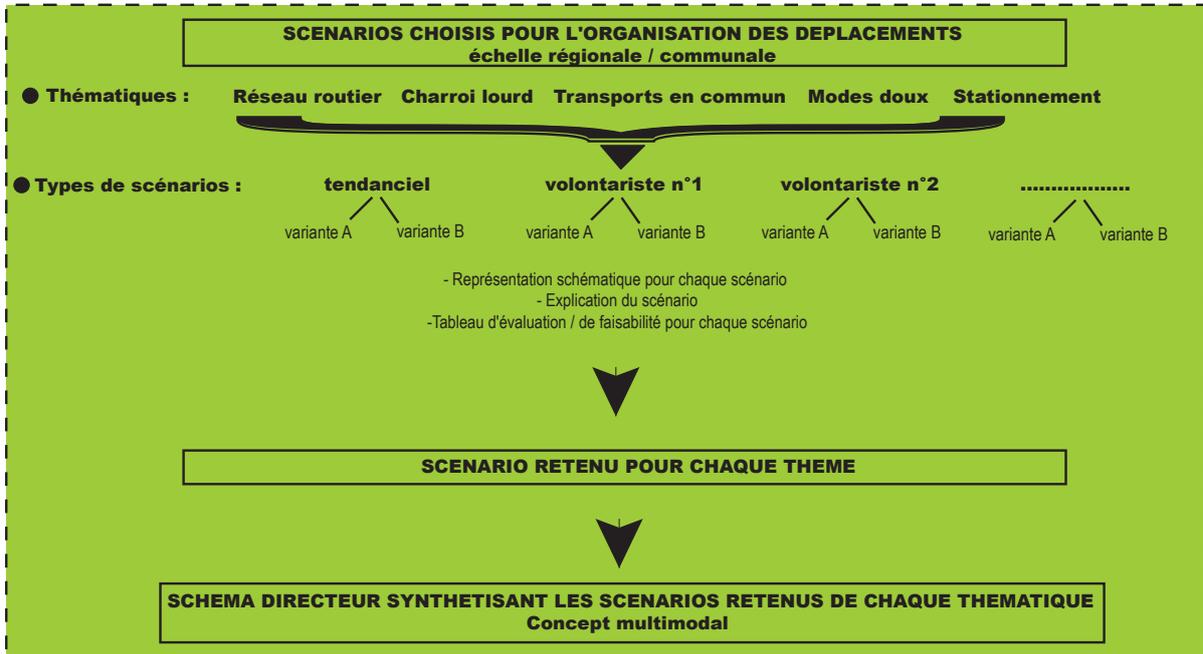
Alors référez-vous aux documents de la phase II repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

<b>1. AVANT-PROPOS</b>	<b>2</b>
<b>2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE</b>	<b>5</b>
<b>3. CONTRAINTES, OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PICM</b>	<b>8</b>
<i>Objectif et projets des partenaires du PicM</i>	9
<i>Contraintes et éléments fixes</i>	15
<b>4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS</b>	<b>16</b>
<b>4.1 OBJECTIFS GENERAUX(A)</b>	19
<i>Objectif A.1: Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité</i>	19
<i>Objectif A.2: Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)</i>	20
<i>Objectif A.3: Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés des Communes traitées et des services qui n'existent pas sur le territoire de ces deux entités</i>	21
<b>4.2 OBJECTIFS SECTORIELS(B)</b>	22
<i>Objectif B.1: Optimiser les réseaux TEC et SNCB</i>	22
<i>Objectif B.2: Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité</i>	23
<i>Objectif B.3: Gérer le stationnement des véhicules motorisés</i>	24
<i>Objectif B.4: Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée</i>	25
<i>Objectif B.5: Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée</i>	26
<i>Objectif B.6: Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services</i>	27
<i>Objectif B.7: Organiser les déplacements au centre de Quiévrain</i>	28
<b>5. ANALYSES PARTICULIERES</b>	<b>29</b>
5.1 REPARTITION SPATIALE	30
5.2 TYPES DE MESURES ET MOYENS BUDGETAIRES	31
5.3 REPARTITION TEMPORELLE	32
<b>6. SYNTHESE ET CONCLUSION</b>	<b>33</b>
<b>7. ANNEXES</b>	<b>37</b>

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## METHODOLOGIE

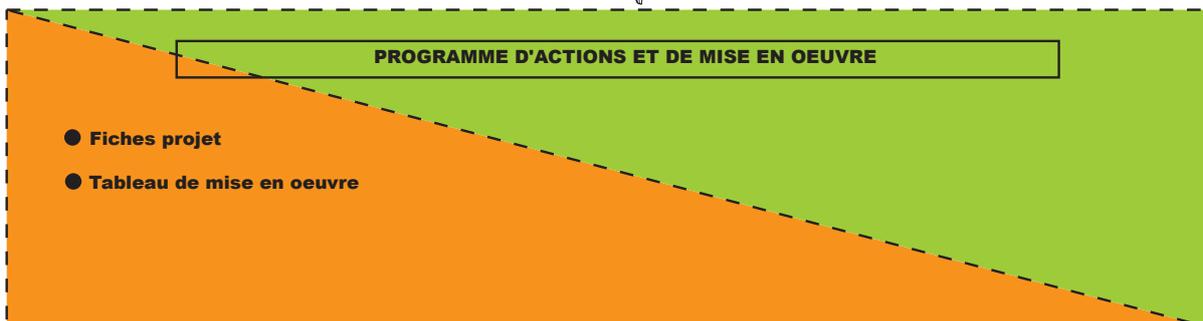
DEFINITION D'UNE VISION STRATEGIQUE : concepts



DEVELOPPEMENT DES OUTILS



PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE HONNELLES ET DE QUIEVRAIN - SYNTHESE

- STRATEGIE -

### Scénario volontariste :

Vers une réorganisation / modification du réseau autour et en faveur de la N51

### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

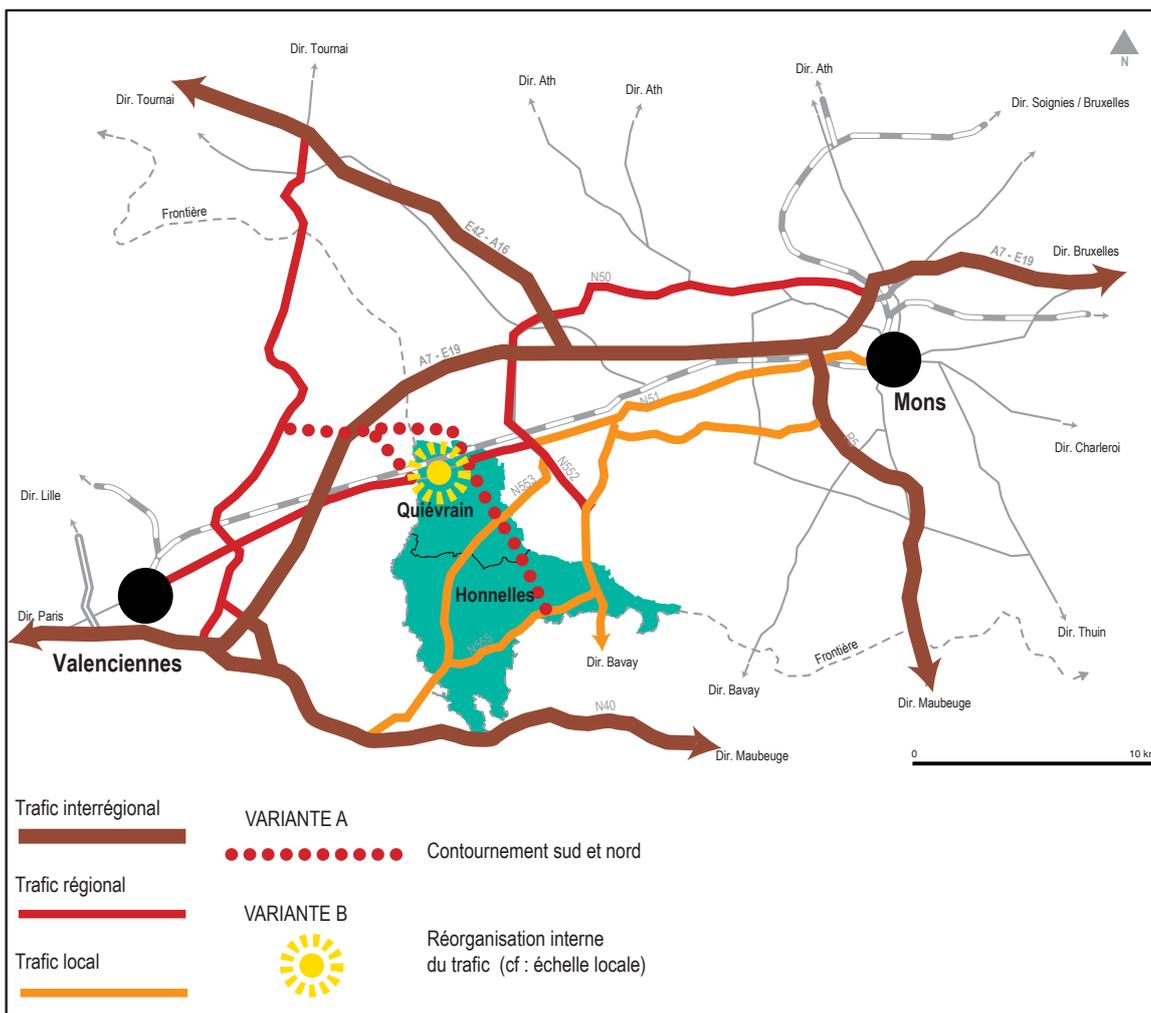
- . Un axe N51 chargé notamment à Quiévrain-centre (environ 20.000 U.V.P/j)
- . 20 à 30 % du trafic passant par Quiévrain-centre est transitaire
- . Une hiérarchie du réseau qui localement ne correspond plus aux usages motorisés
- . Des axes de circulation dangereux à certains endroits

### SCENARIOS :

- . Renforcer le transit interrégional sur les axes autoroutiers (E19-E42) et sur le RGG (R5 et N40-France)
- . Maintenir le transit régional sur la RN50, la RN552 et la RN51.
- . Délester la RN51 à Quiévrain-centre d'une partie du trafic, soit par la création d'un contournement nord et sud (variante A) soit par la réorganisation interne du trafic à Quiévrain (variante B)
- . Limiter la RN553, RN555 et 549 au trafic local

### OBJECTIFS :

- . Réguler ou 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



© Michelin S&A Janvier 2004. © S&A Janvier 2004

### Scénario volontariste n°2 :

Vers une réorganisation et une modification du réseau

#### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

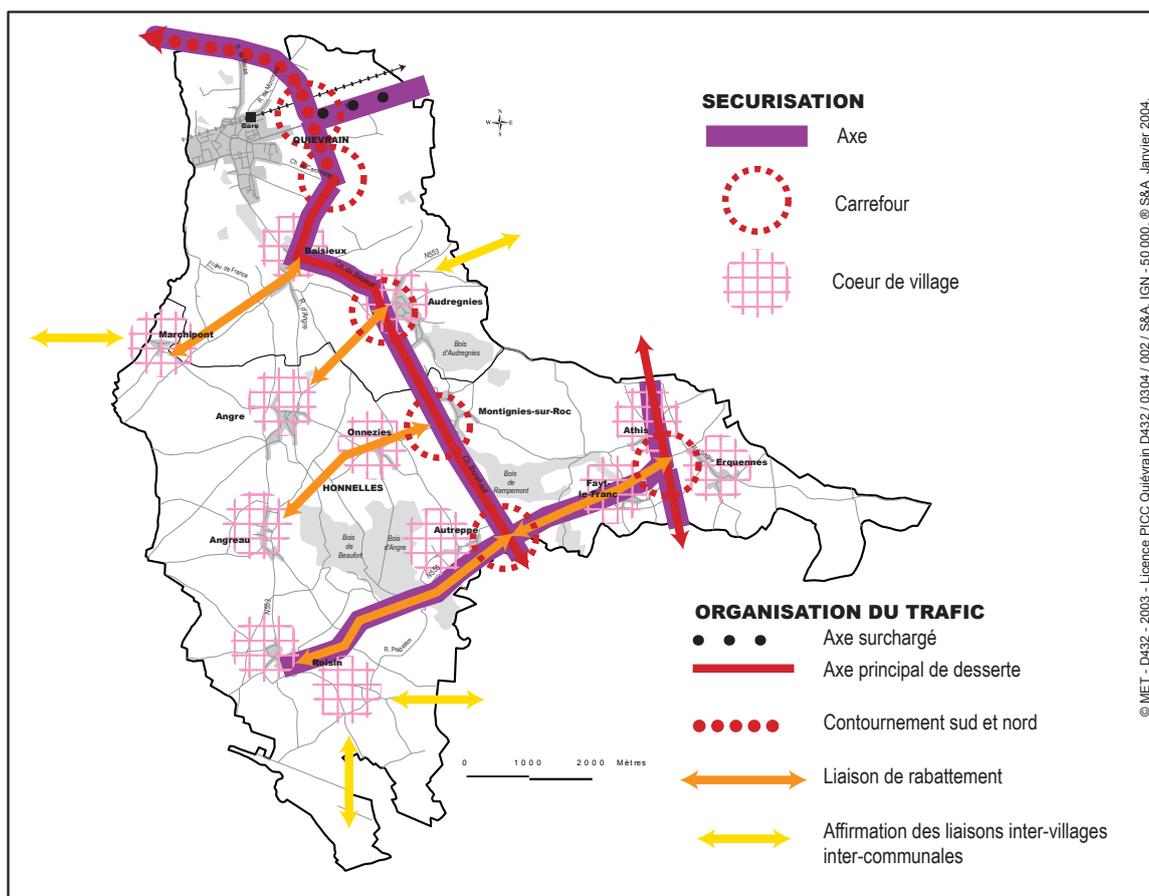
- . Un bon état technique général du réseau routier (toutefois présence de chaussées dégradées localisées le long de la frontière française et voies en pavés à Honnelles)
- . La dangerosité de certains axes les plus chargés (N51, avenue des Hauts-Pays ...)
- . Un dysfonctionnement des carrefours à Quiévrain-centre lié à leur structure
- . Une hiérarchisation de voirie inadaptée en certains endroits

#### SCENARIOS :

- . Créer un axe nord-sud de contournement 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)

#### OBJECTIFS :

- . 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 Brunehault et RN549)
- . Sécuriser les coeurs de villages, les axes de desserte et leurs principales zones d'échange



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A. IGN - 50 000. © S&A Janvier 2004.

### Scénario volontariste n°3 :

Création d'un contournement nord - sud, gage d'un cadre de vie préservé

#### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

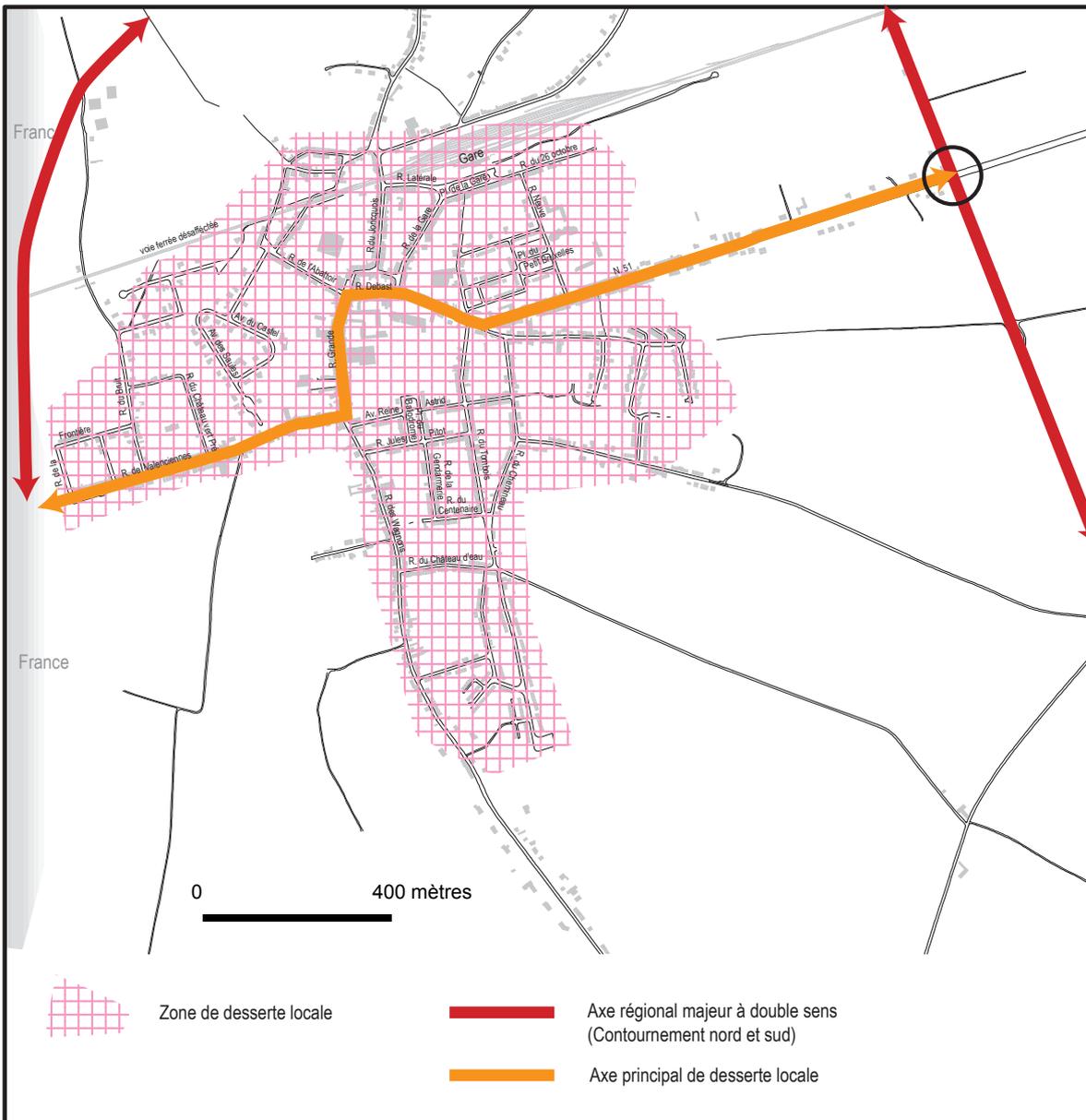
- . Un axe N51 chargé notamment à Quiévrain-centre (environ 20.000 U.V.P/j)
- . 20 à 30 % du trafic passant par Quiévrain-centre est transitaire
- . Une hiérarchie du réseau qui localement ne correspond plus aux usages motorisés
- . Des carrefours problématiques

#### SCENARIOS :

- . Créer un contournement nord et sud (partie Chaussée Brunehault /RN51- terrain de football) du centre de Quiévrain
- . Réaménager complètement Quiévrain-centre par la création de zones de desserte locale.
- . Favoriser l'intermodalité (liaisons piétonnes - transports en commun, etc)

#### OBJECTIFS :

- . 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



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A. IGN - 50 000. © S&A Janvier 2004.

### Scénario volontariste :

Vers une limitation du trafic poids lourds tant en milieu urbain que rural

### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

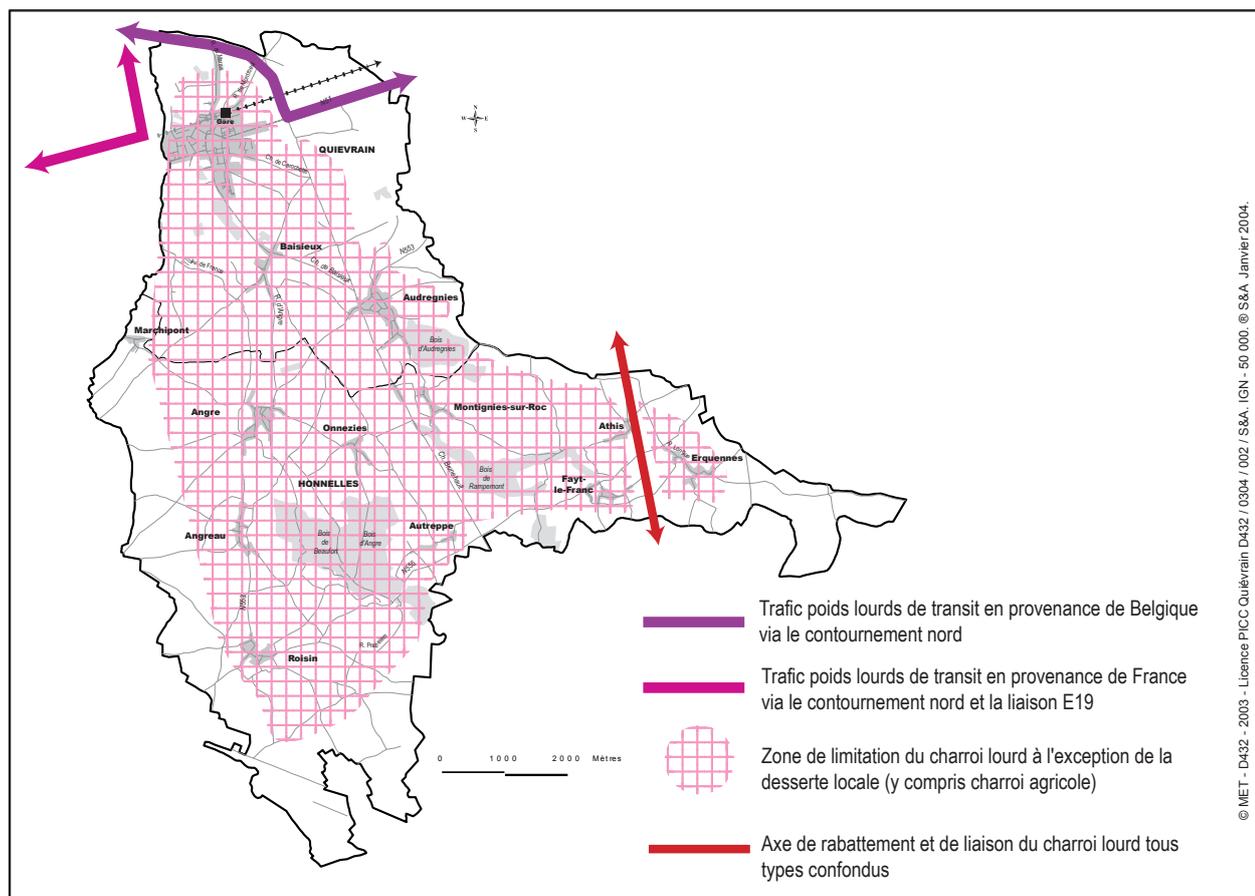
- . **Nombreux charrois lourds dans Quiévrain-centre :**
  - Rue de Mons (N51) environ 470 camions / jour
  - Rue de Valenciennes (N51) environ 550 camions / jour
  - Rue de Bavay environ 330 camions / jour
- . **Présence de transit poids lourds parasite sur Honnelles**
- . **Zone fortement agricole d'où un charroi spécifique**

### SCENARIOS :

- . **Rabattre le trafic poids lourds de transit en provenance de France vers la E19 ou le contournement nord**
- . **Rabattre le trafic poids lourds de transit en provenance de Belgique vers le contournement nord**
- . **Créer un axe de rabattement et de liaison (RN549) afin de drainer le charroi local sur un axe nord-sud**
- . **Restreindre le charroi lourd sauf desserte locale sur une partie du territoire communal**

### OBJECTIFS :

- . **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**



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A. IGN - 50 000. © S&A. Janvier 2004.

### Scénario volontariste n°1 :

Une offre en transports en commun adaptée à la demande

### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

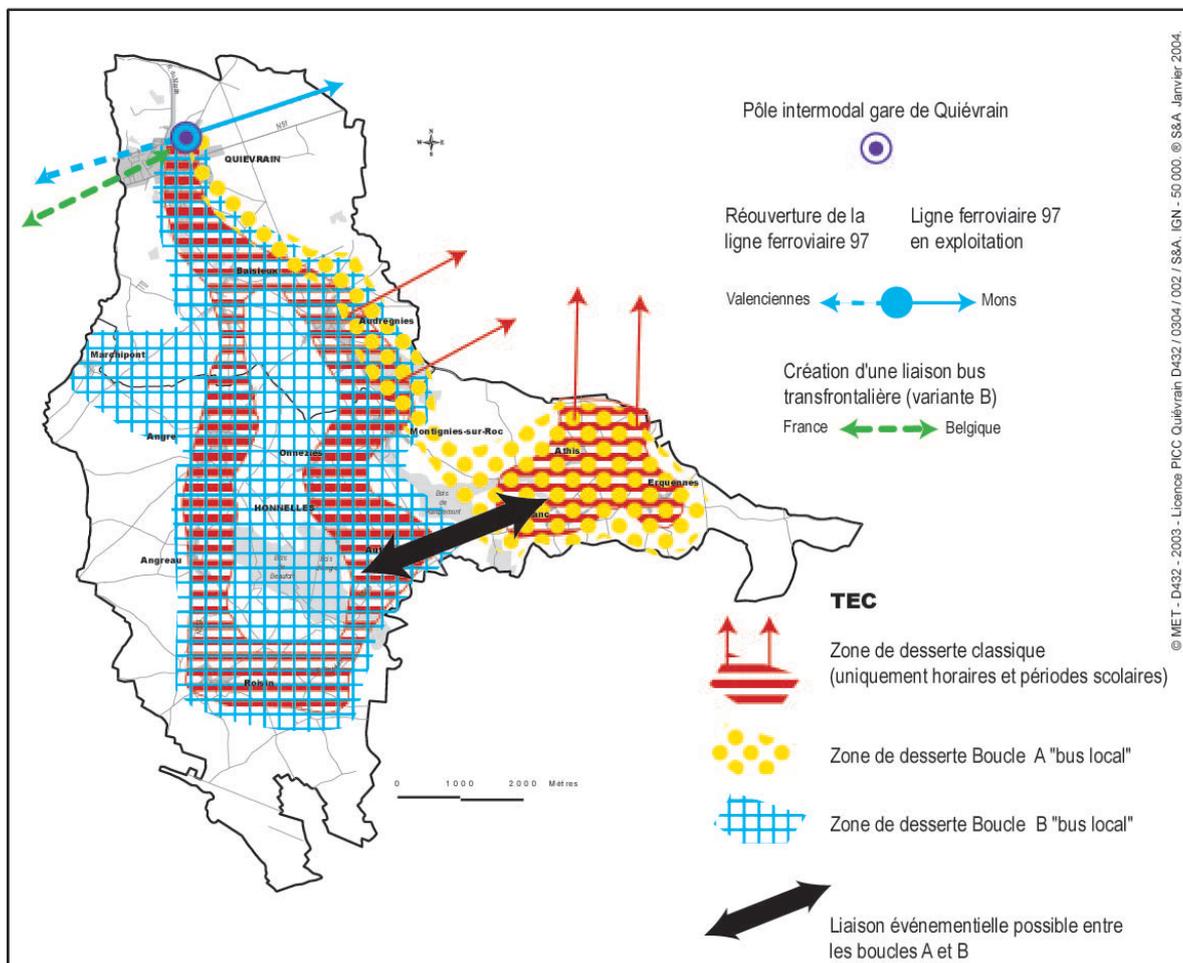
- . Une ligne SNCB (97 Mons-Valenciennes) non continue (partie belge seule en exploitation)
- . Un projet de réouverture de la ligne coté français
- . Une gare SNCB (Quiévrain) importante (1000 abonnés dont 14 % de Français)
- . Un réseau de bus TEC bicéphale non connexe (Quiévrain-Honnelles ouest / Honnelles est-Dour)
- . Une demande en offre de services TEC non satisfaite car tournée principalement vers les captifs scolaires
- . Une demande de la population d'amélioration des abords de la gare et des services offerts
- . Une absence de liaison bus transfrontalière (liaisons avec Bavay et Valenciennes)

### SCENARIOS :

- . Créer un véritable pôle d'échange intermodal en gare de Quiévrain avec la réouverture du tronçon ferroviaire en direction de Valenciennes et / ou la mise en place d'une ligne bus France-Belgique
- . Maintenir en l'état actuel le réseau TEC existant (aucune réorganisation de la desserte et services TEC)
- . Créer deux boucles de bus local (midi-bus), soit une boucle A (ouest et centre avec extension à Marchipont), une boucle B (est) et enfin des boucles "événementielles" (marchés ...) y compris en interne (desserte des services communaux notamment).

### OBJECTIFS :

- . Développer les échanges intermodaux
- . Maximiser le report modal (voiture-transports alternatifs)
- . Offrir une desserte "bus classique" en heures de pointe (réseau classique) et une desserte affinée en heures creuses (boucles bus local)



### Scénario volontariste n°2 :

Un réseau modes doux optimum

#### ENJEUX / DIAGNOSTIC :

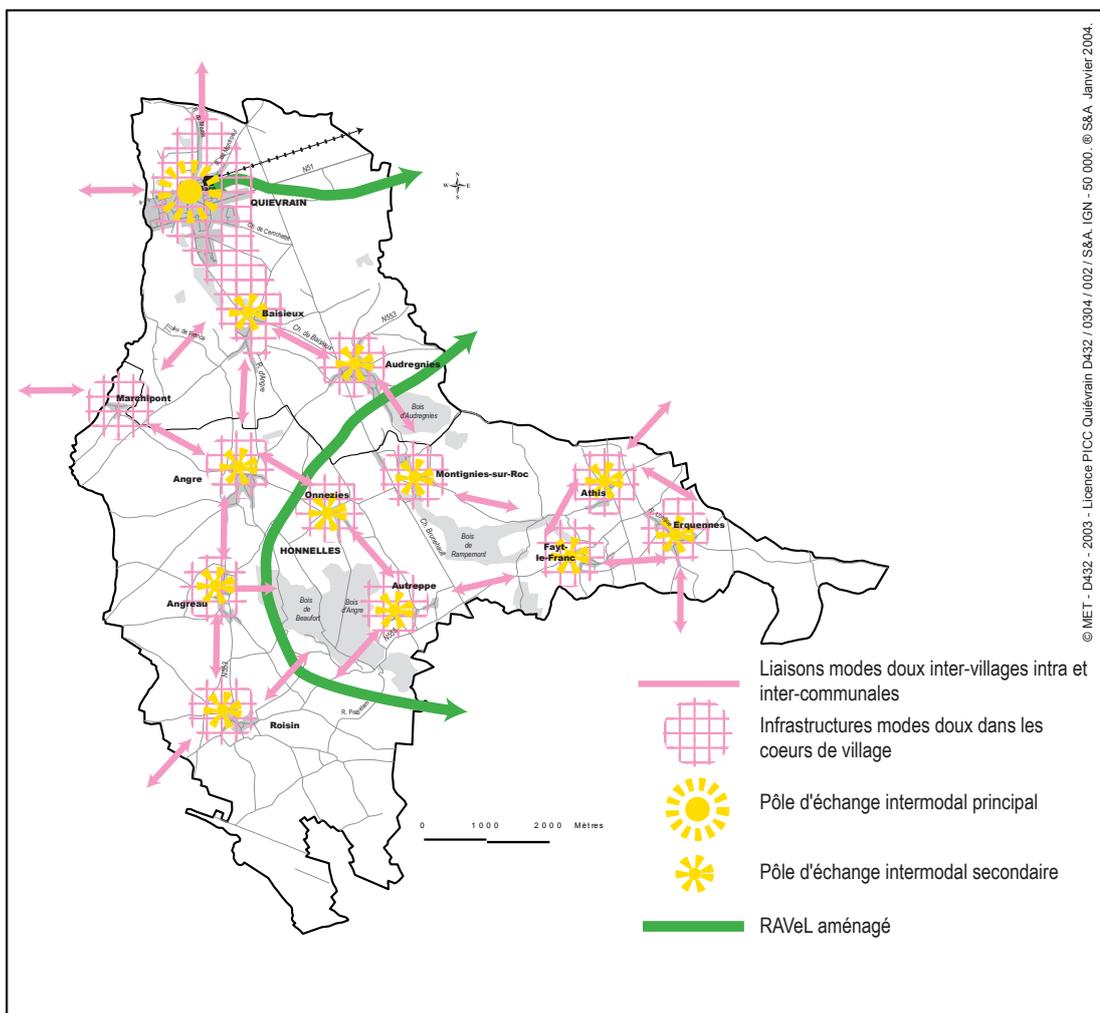
- . Une part modale moyenne (14% pour la marche / 4% pour le vélo) bien que supérieure à la moyenne wallonne et à d'autres communes rurales
- . Des aménagements pédestres (y compris PMR) et cyclables inexistantes ou non sécurisés dans le centre de Quiévrain et dans certains villages

#### SCENARIOS :

- . Sécuriser les villages et agglomération (Quiévrain-Baisieux) en faveur des déplacements pédestres et cyclables
- . Aménager des voies RAVeL et développer des liaisons vers les villages périphériques
- . Créer des liaisons inter-communales et transfrontalières (France-Dour-Mons-Hensies)
- . Créer un pôle intermodal "modes doux - transports en commun" en gare de Quiévrain et dans chaque village

#### OBJECTIFS :

- . Promouvoir l'usage des modes doux à l'intérieur des villages et agglomération comme pratique utilitaire (écoles, services, commerces)
- . Développer des liaisons modes doux de moyennes et longues distances inter-villages
- . Développer de façon optimale l'intermodalité modes doux - transports en commun



# PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

## Scénario volontariste :

Vers une réhabilitation des cheminements piétonniers et une prise en compte des cyclistes

LES MODES DOUX

## ENJEUX / DIAGNOSTIC :

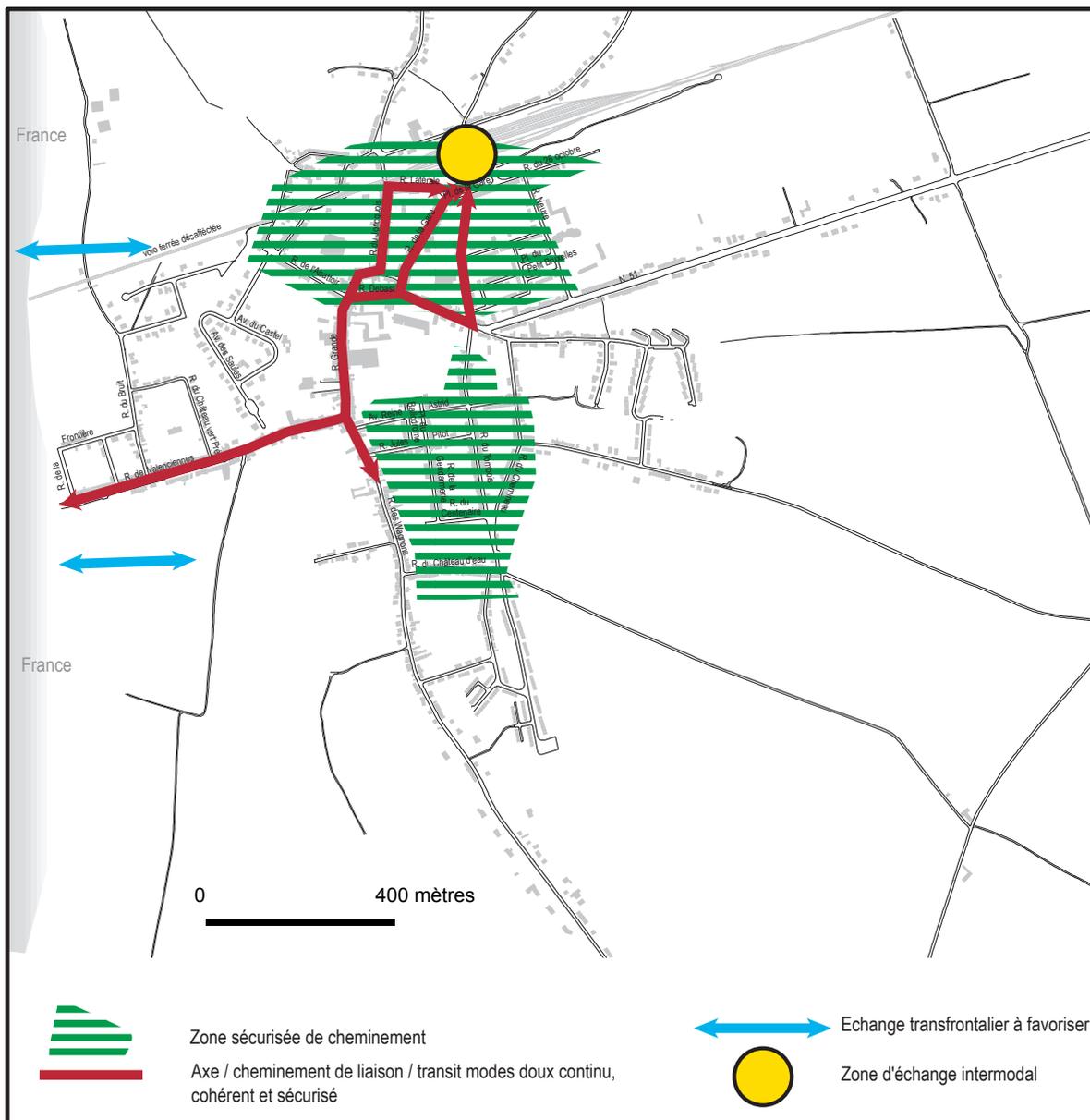
- Nombre moyen de déplacements pédestres et cyclables à Quiévrain-centre
- Inconfort et insécurité des aménagements pédestres
- Aménagements cyclables inexistants
- Absence de facilités pour les PMR

## SCENARIOS :

- Favoriser les déplacements pédestres et cyclables (y compris PMR) entre la gare - rue Grande - rue de Valenciennes par l'aménagement et la sécurisation de voies piétonnes et cyclables
- Développer l'intermodalité en gare de Quiévrain
- Créer des zones sécurisées pour la pratique des modes doux en imposant une restriction de trafic, une gestion des vitesses et des aménagements spécifiques
- Favoriser des liaisons vers / depuis la France

## OBJECTIFS :

- Développer l'usage des modes doux
- Favoriser l'intermodalité





⇒ Sur la base des scénarios thématiques retenus, 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.

⇒ **Le concept multimodal propose à l'échelle supra-communale 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 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 en Transport en Commun (TC) soit 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-Quévrain et Quévrain-Mons via le Borinage). Dans ce dernier cas, la gare de Quévrain devra servir de pôle d'échange intermodal TC + « modes doux » / voiture et TC + TC.

- Une liaison « modes doux » de type régional (en particulier cyclable) soit réalisée via les lignes RAVeL 98 et 98a.

⇒ **Le concept multimodal propose à l'échelle communale :**

- Une structuration spatiale basée sur la présence d'une aire urbaine de mobilité (Quévrain-centre) et de deux aires rurales de mobilité A et B .

- 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. Pour chaque aire urbaine ou rurale de mobilité, des mesures spécifiques à chaque mode de déplacements ont été proposées. 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

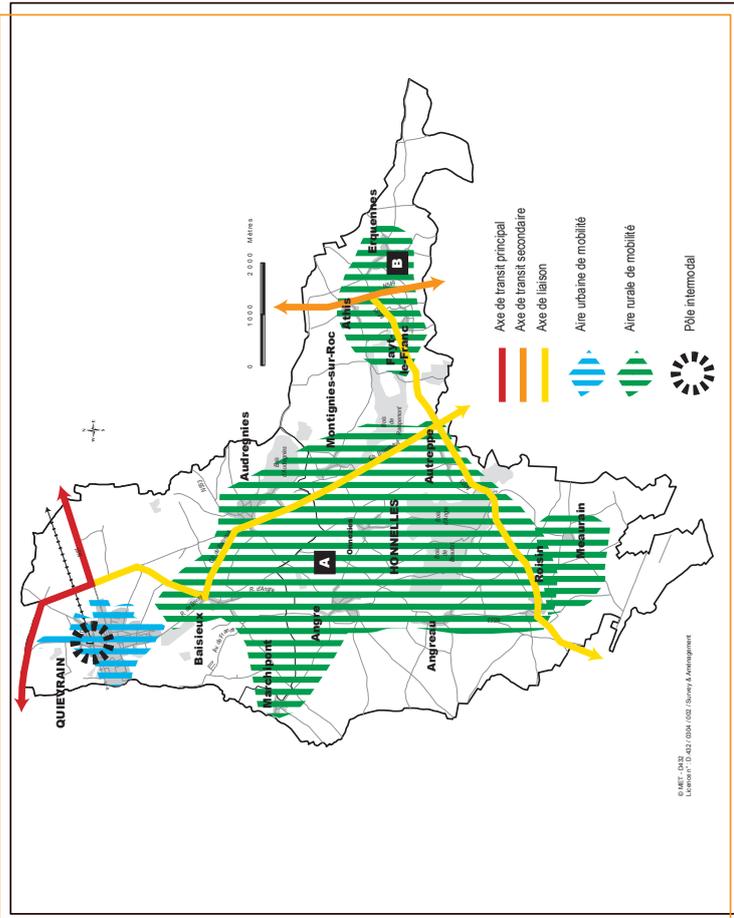
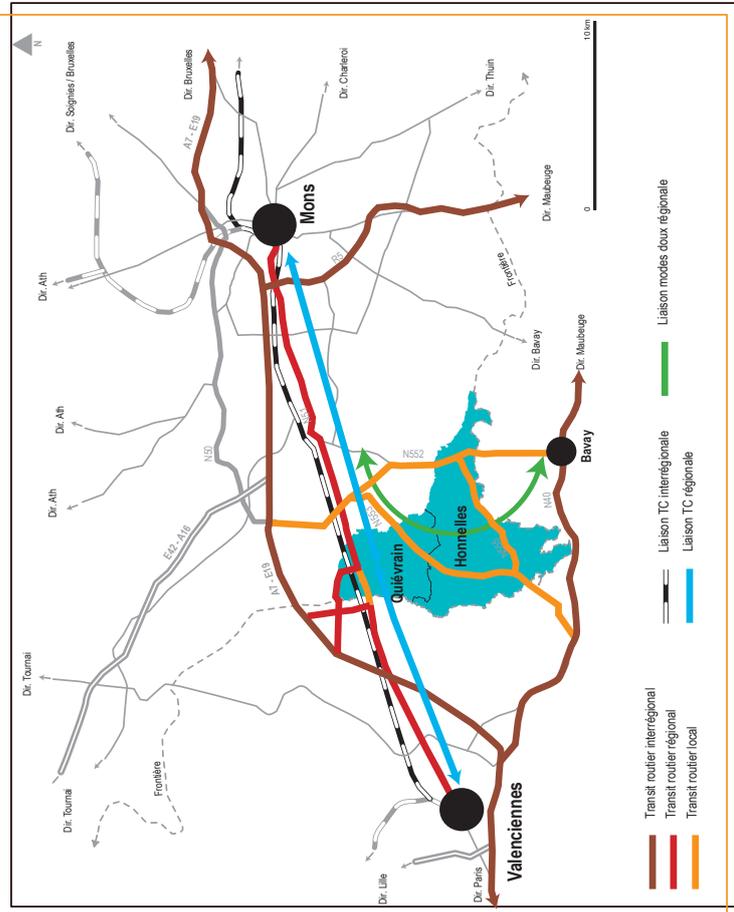
## LE CONCEPT MULTIMODAL

### Au niveau communal

Modes	Aire urbaine de mobilité	Aire rurale de mobilité A	Aire rurale de mobilité B
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Un plan de circulation favorisant la vie riveraine</li> <li>* Un contournement nord et une liaison sud limitant le transit dans le centre ville</li> <li>* Une politique de stationnement favorable aux riverains et clients</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Des aires rurales protégées du transit</li> <li>* Des axes de liaison (RN 555 et Chaussée Brunehaut)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Idem</li> <li>* Un rabattement vers la RN 555 et la Chaussée Brunehaut</li> <li>* Une limitation de l'impact du transit sur la RN 949</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Une limitation du centre ville à la desserte uniquement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Un (re)développement de la gare en un pôle intermodal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Une limitation des aires rurales à la desserte (charroi agricole compris)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Une ou plusieurs liaisons TC Quévrain - France</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Des cheminements piétons / PMR sécurisés et confortables sur l'axe gare - centre-ville</li> <li>* Des cheminements cyclables efficaces et sûrs</li> <li>* Un pôle d'échange intermodal en gare de Quévrain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Idem mais avec une desserte de Douv / Saint-Ghislain</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>* Des cheminements utilitaires (piétons et cyclables) sûrs et conviviaux intra-villages</li> <li>* Des liaisons inter-villages et inter-communales développées autour du RAVeL</li> </ul>

### Au niveau supra - communal

Modes	Aire régionale
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Des entités communales protégées du transit routier (poids lourds compris)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Des liaisons en transport en commun renforcées tant vers la zone Mons - Borinage que vers la France</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Une politique des déplacements doux intégrée dans une approche régionale via le réseau RAVeL et le réseau cyclable régional de la D.141</li> </ul>



© MET - D432 - 2003 - Licence PLOCC Quévrain D432 / 0304 / 002 / S&A. IGM - 50 000. MRW DGAITP © S&A Avril 2004

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE PLAN DE HIERARCHISATION 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 aménagements 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 jalonnement.

⇒ 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 à celle à long terme).

TABLE DE HIERARCHISATION MULTIMODALE

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	Pétons 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 séparées par une bermes 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 d'agglomération, le 30km/h peut exceptionnellement être 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	Itinéraires poids lourds localement itinéraires soumis à des contraintes (tonnage, vitesse)	Pôles importants et villages
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

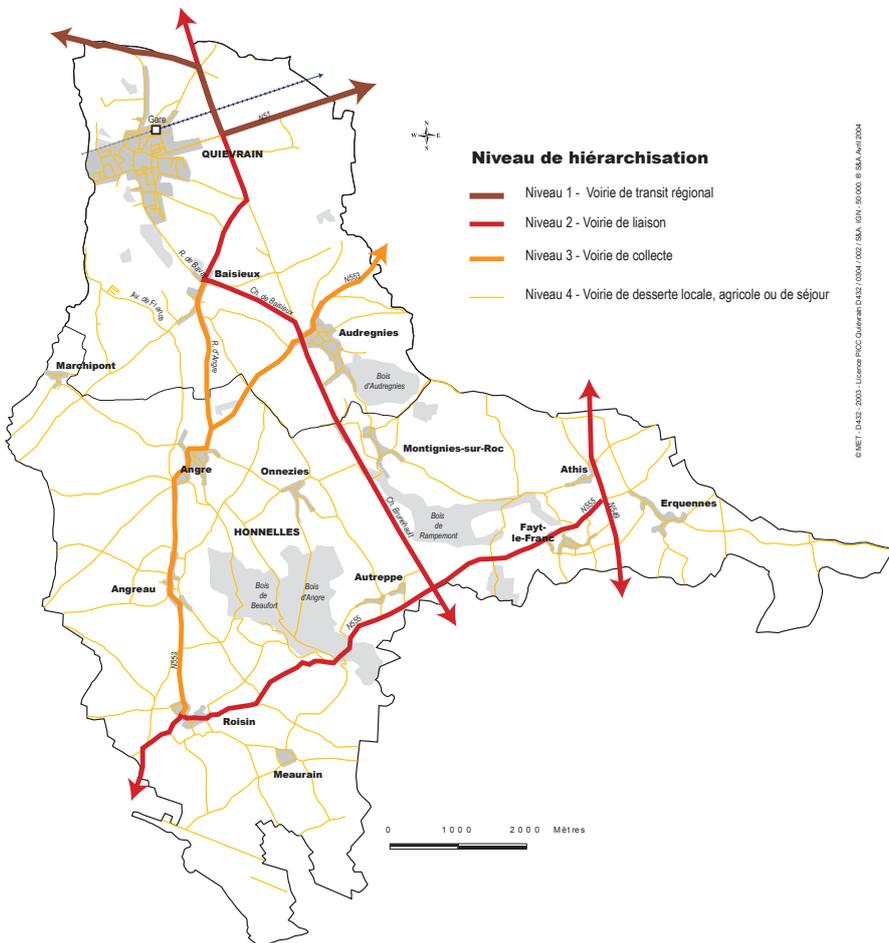
# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE PLAN DE HIERARCHISATION MULTIMODALE



**COURT TERME**



**LONG TERME**

## PHASE III : LES PROPOSITIONS

### - les plans d'organisation des déplacements -

#### LE PLAN DE SECURITE ROUTIERE

⇒ 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.

⇒ 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 »

⇒ 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 :

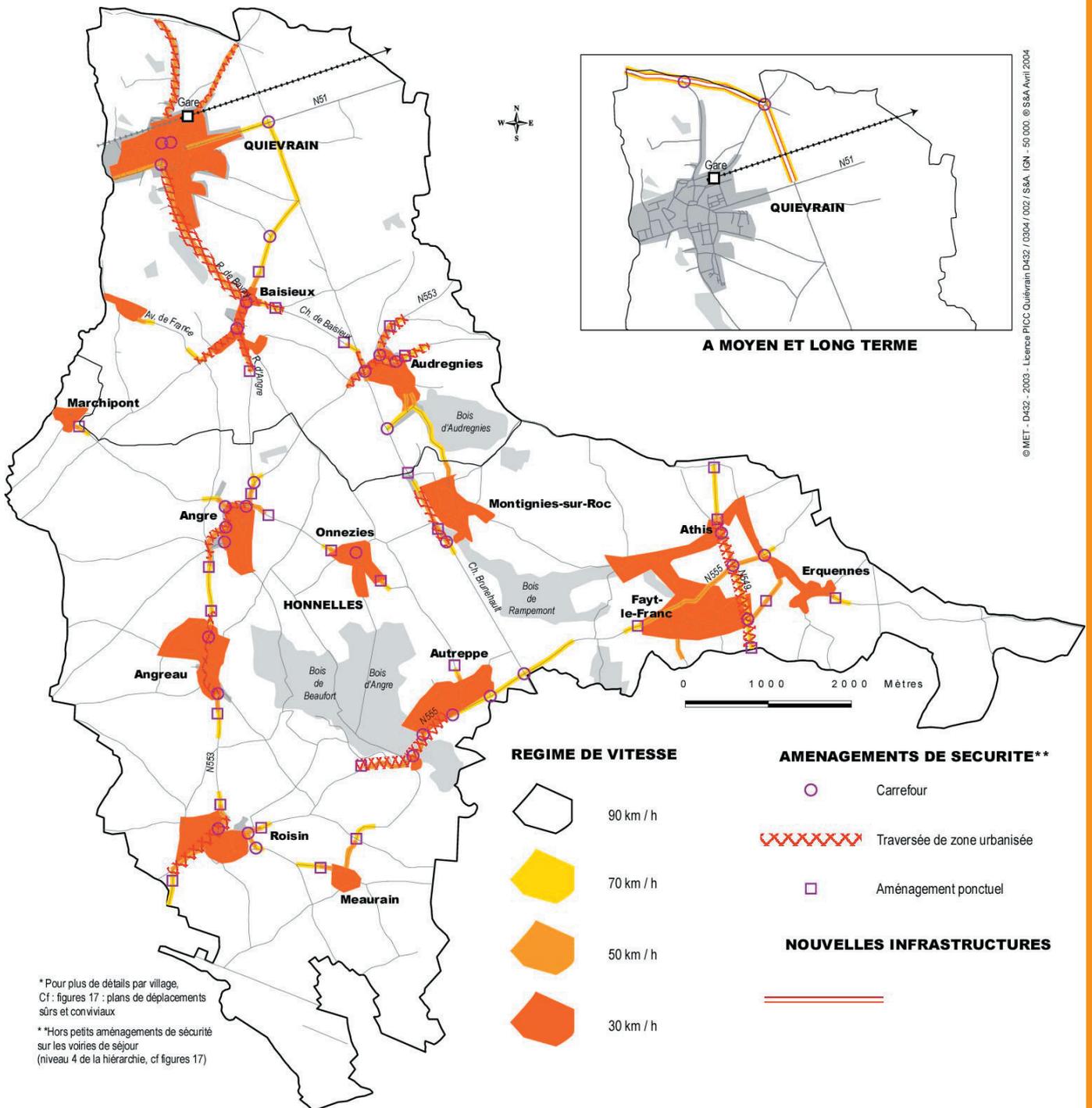
- Le contournement Nord devra emprunter l'actuelle chaussée Brunehault au départ du carrefour dit « du Gant d'Or » (RN51) en direction d'Hensies (pont sur le chemin de fer à modifier – tracé routier large à reprofiler ainsi que le carrefour avec la RN51) puis le tracé du Chemin du Ragonda, puis celui 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).

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE PLAN DE SECURITE ROUTIERE



© MET - D432 - 2003 - Licence P1CC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A - IGN - 50 000 - © S&A Avril 2004

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### 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

- du tonnage autorisé : pas de limitation de tonnage, interdit au plus de 7.5t et interdit au plus de 3.5t.
- 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.

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

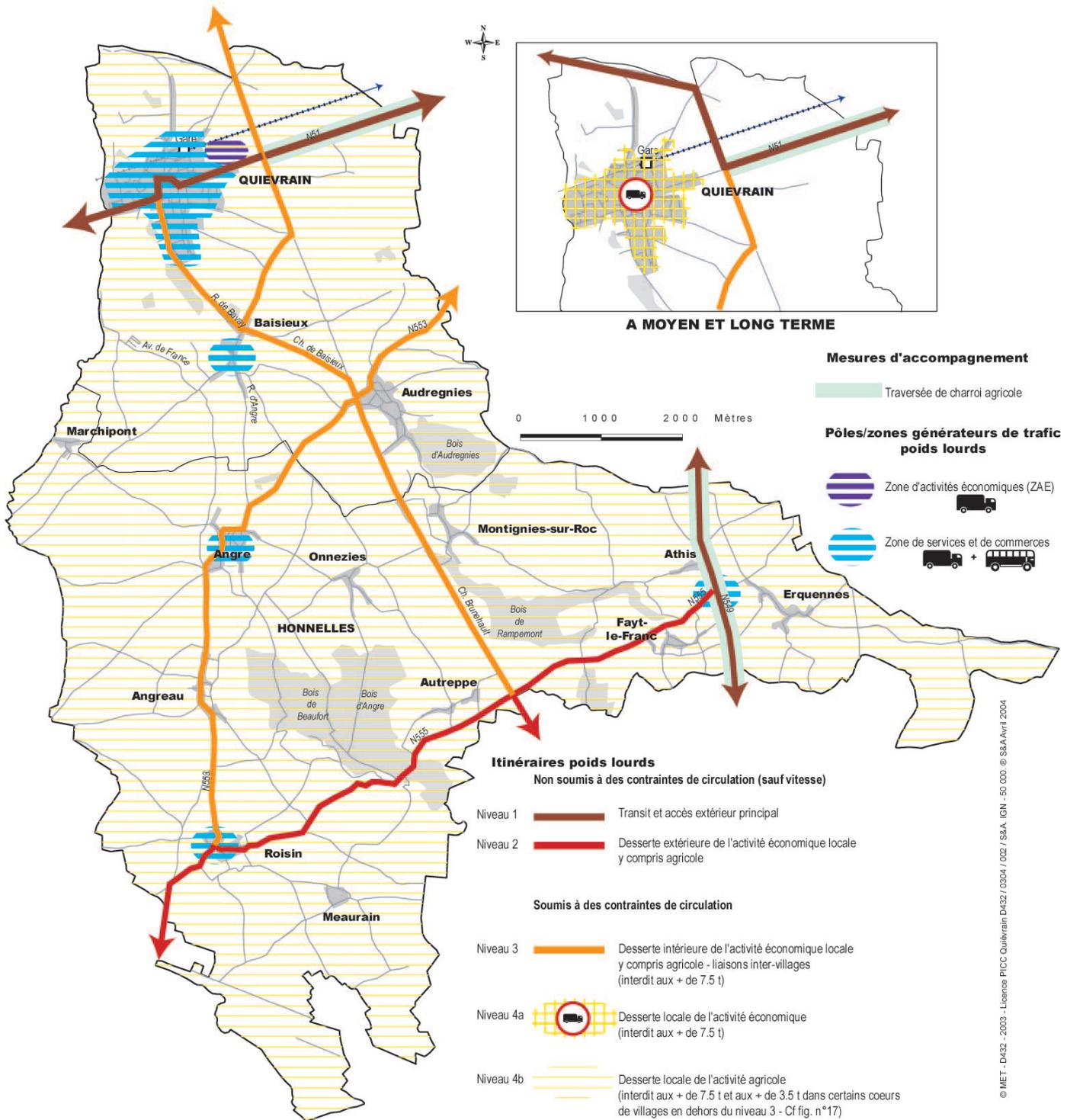


© Survey&Aménagement - 2003

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE CHARROI LOURD



# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LES TRANSPORTS EN COMMUN

⇒ 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	- 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. - Les week-ends et jours fériés : au moins un train par heure et par sens entre 7h et 23h.	SNCB	- Ligne ferrée Mons – Valenciennes (avec réouverture du tronçon français)
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	- Ligne TEC 8, 8, 29, 29, 7 et 28 - Ligne SEMURVAL n°5 (à prolonger jusqu'à la gare de Quiévrain).
		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	- Ligne TEC 8, 8, 29, 29, 7 et 28 - Ligne SEMURVAL n°5 (à prolonger jusqu'à la gare de Quiévrain).
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 à 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 (p.18).

⇒ 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.

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### 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) 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.

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement*
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'utilisateurs + sécurisation des traversées + balisage
		Communal	Ch. Brunehaut avec liens vers France et Hensies	Aménagements spécifiques et de sécurité (D7/D9/D10, PCM, traversées, etc.) + balisage – certaines portions des itinéraires régionaux sont reprises dans des itinéraires communaux
		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
		Communal	c. Baisieux – Petit Baisieux – Quiévrehain (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. Brunehaut, 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) + communal	c. Angre : liaisons autour de la rivière	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
		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 Brunehaut / village	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage + usage ponctuel de D7/D9/D10 (hors agglomération)

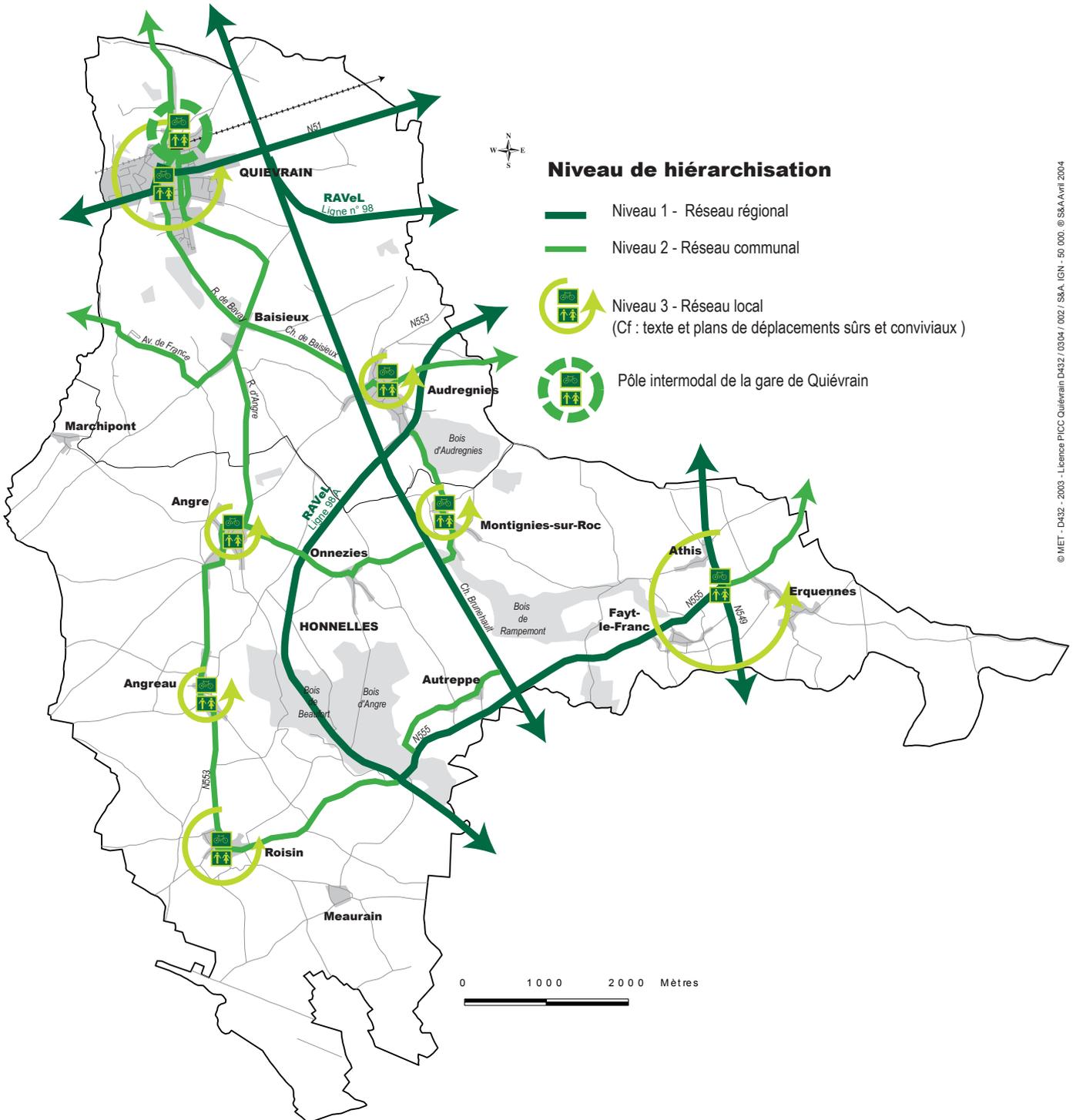
Notons enfin que la gare SNCB de Quiévrain doit constituer un pôle d'échange intermodal marche/vélo + TC à valoriser.

\* 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.).

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LES MODES DOUX



© MET - DA32 - 2003 - Licence PICC Quiévrain DA32 / 03/04 / 002 / S&A, I.C.N. - 50 000. © S&A Avril 2004

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE QUIEVRAIN

⇒ 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 :

- Une adaptation de la capacité absolue (nombre de places de stationnement)

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

- Une organisation du stationnement qui permet de mettre en adéquation l'offre et la demande selon le type d'utilisateurs

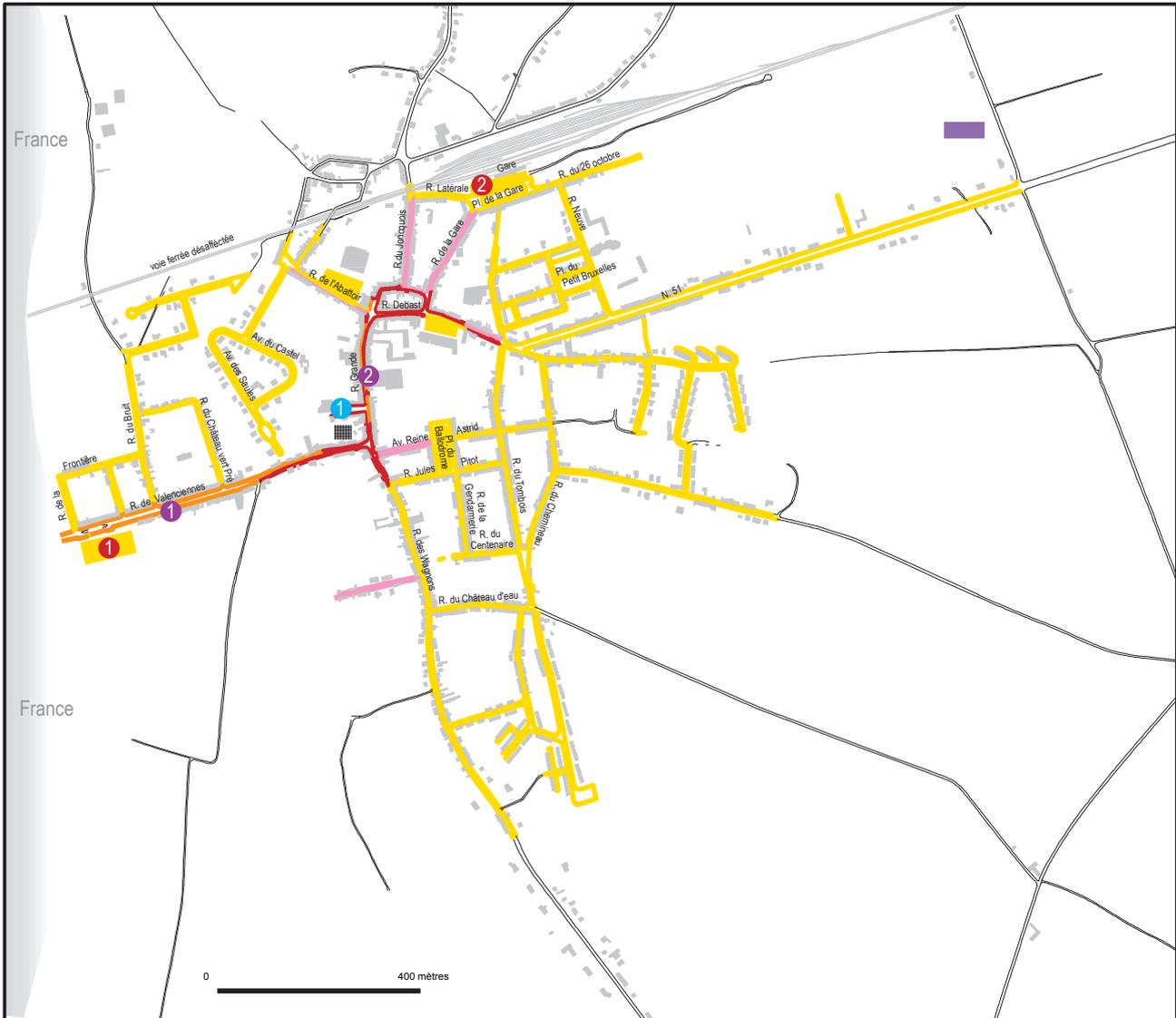
Zone	Durée	Localisation	Fonction / pour qui	Mesures d'accompagnement	Mode de gestion
« Libre »	Longue durée	En périphérie (pl. de l'Abattoir, pl. du Ballodrome, Stade communal, pl. de l'Athénée)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendulaires</li> <li>- Délestage</li> <li>- Événementiel</li> <li>- 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
Réglémenté	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> + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation)</li> </ul>
« Réserve »	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle</li> <li>- Cheminement adapté</li> </ul>	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 Brunehaut) 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.

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE QUIEVRAIN



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Quiévrain D432 / 0304 / 002 / S&A, IGN - 50 000. © S&A, Janvier 2004.

#### LA CAPACITE\*

##### Suppression

- 1 Place du parc : 25 places

##### Création ou réaménagement

- 1 Stade communal : +/- 50 places
- 2 Gare : capacité nominale

##### Suppression par réaménagement

- 1 Rue de Valenciennes : 23 places perdues (reste 89 places)
- 2 Rue Grande : 7 places perdues (reste 20 places)

\*La nouvelle capacité est augmentée de 9% par rapport à la nominale. Cette capacité est calculée pour une offre complète de stationnement sans aires de livraison et places PMR

#### LA GESTION

- Stationnement longue durée (libre)
- Stationnement moyenne durée (réglementé / payant)
- Stationnement interdit
- Réservé riverains
- Réservé poids lourds
- Réserve de stationnement potentiel (terrains privés)

## PHASE III : LES PROPOSITIONS

### - les plans d'organisation des déplacements -

#### COEURS DE VILLAGES ET DE VILLE

⇒ 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 . 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 différentes informations :

- des éléments contextuels à savoir les principaux pôles générateurs de trafic ;
- la gestion modulée de la vitesse ;
- les limitations de tonnage ;
- en ce qui concerne les modes doux, les cheminements locaux (niveau 3);
- les nouvelles infrastructures routières préconisées ;
- 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. Les aménagements préconisés\* ont été regroupés en 5 thématiques :

— 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 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, etc.

— Les dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage, particulièrement aux abords des attractions touristiques, sportives permanentes ou occasionnelles.

— 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.

— 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.

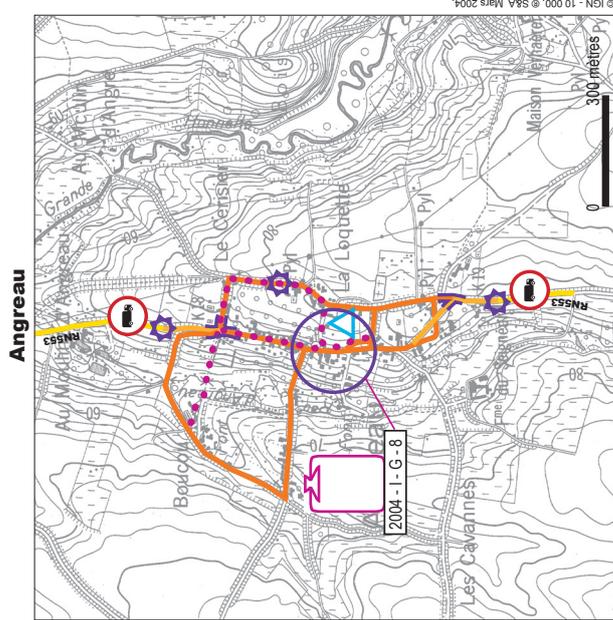
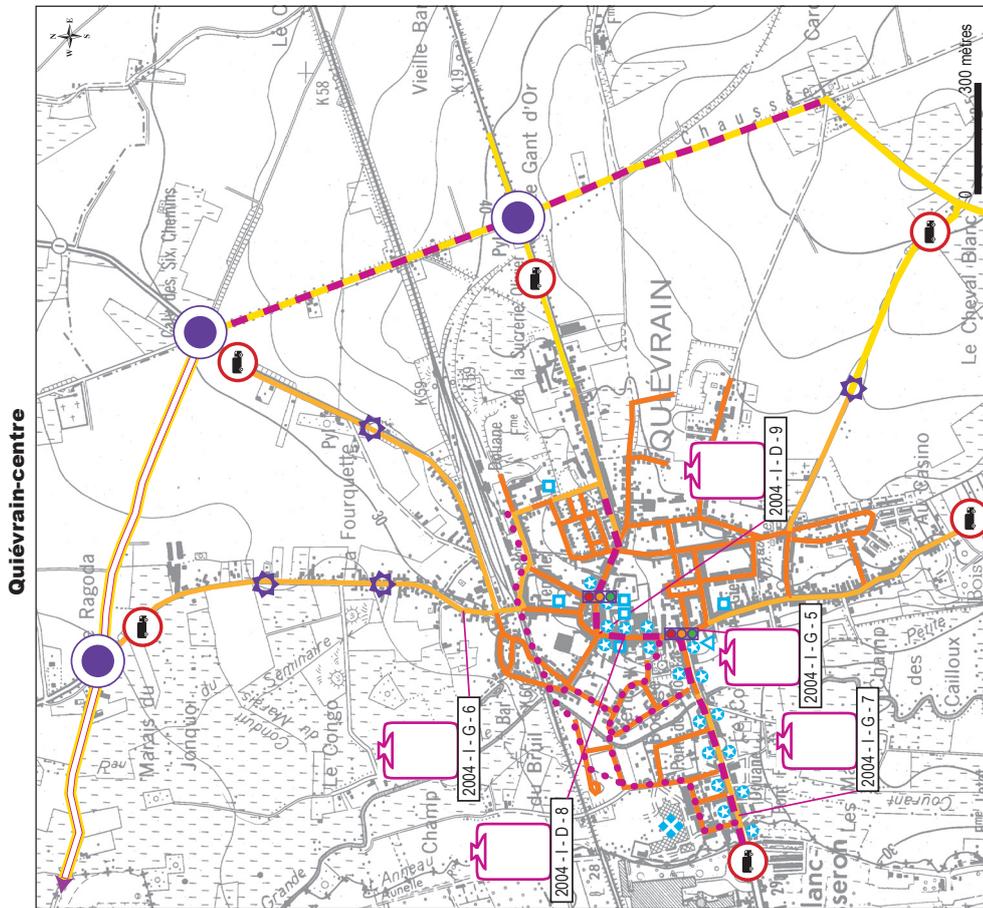
\*Au niveau du centre de Quiévrain, les sens de circulation et la gestion des carrefours seront ajoutés

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - les plans d'organisation des déplacements -

### COEURS DE VILLAGES ET DE VILLE

### EXEMPLES



#### AMENAGEMENTS DE SECURITE ET DE CONVIVIALITE (Y compris petits aménagements de sécurité sur voirie de séjour)

- |  |   |
|--|---|
|  | Carrefour                                 |
|  | Zone - espace public                      |
|  | Dispositif de ralentissement              |
|  | Dispositif pour empêcher le stationnement |
|  | Carrefour giratoire                       |
|  | Carrefour à feux                          |
|  | Sens de circulation                       |

#### RESTRICTION\* DE CIRCULATION

- |  |   |
|--|---|
|  | Ininterdit au plus de 7,5 tonnes (sauf desserte locale) |
|  | Ininterdit au plus de 3,5 tonnes (sauf desserte locale) |
- \*Informations et jalonnement à placer en amont  
Restrictions à placer après la création du contournement

#### POLES GENERATEURS DE TRAFIC

- |  |                            |
|--|----------------------------|
|  | Ecole                      |
|  | Service public             |
|  | Entreprise conséquentielle |
|  | Commerces                  |

#### GESTION MODULEE DE LA VITESSE

- |  |   |
|--|---|
|  | 90 km/h   |
|  | 70 km/h   |
|  | 50 km/h   |
|  | 30 km/h   |
|  | Vitesse limitée à 30 km/h pour les plus de 3,5 tonnes |

## PHASE III : LES PROPOSITIONS

### - les mesures générales et thématiques -

#### DEFINITION

⇒ 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'action 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.

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - le programme d'actions et de mise en oeuvre -

### LES 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 boîte à idées sur ce qu'il est possible de réaliser, etc.



**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 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)

---

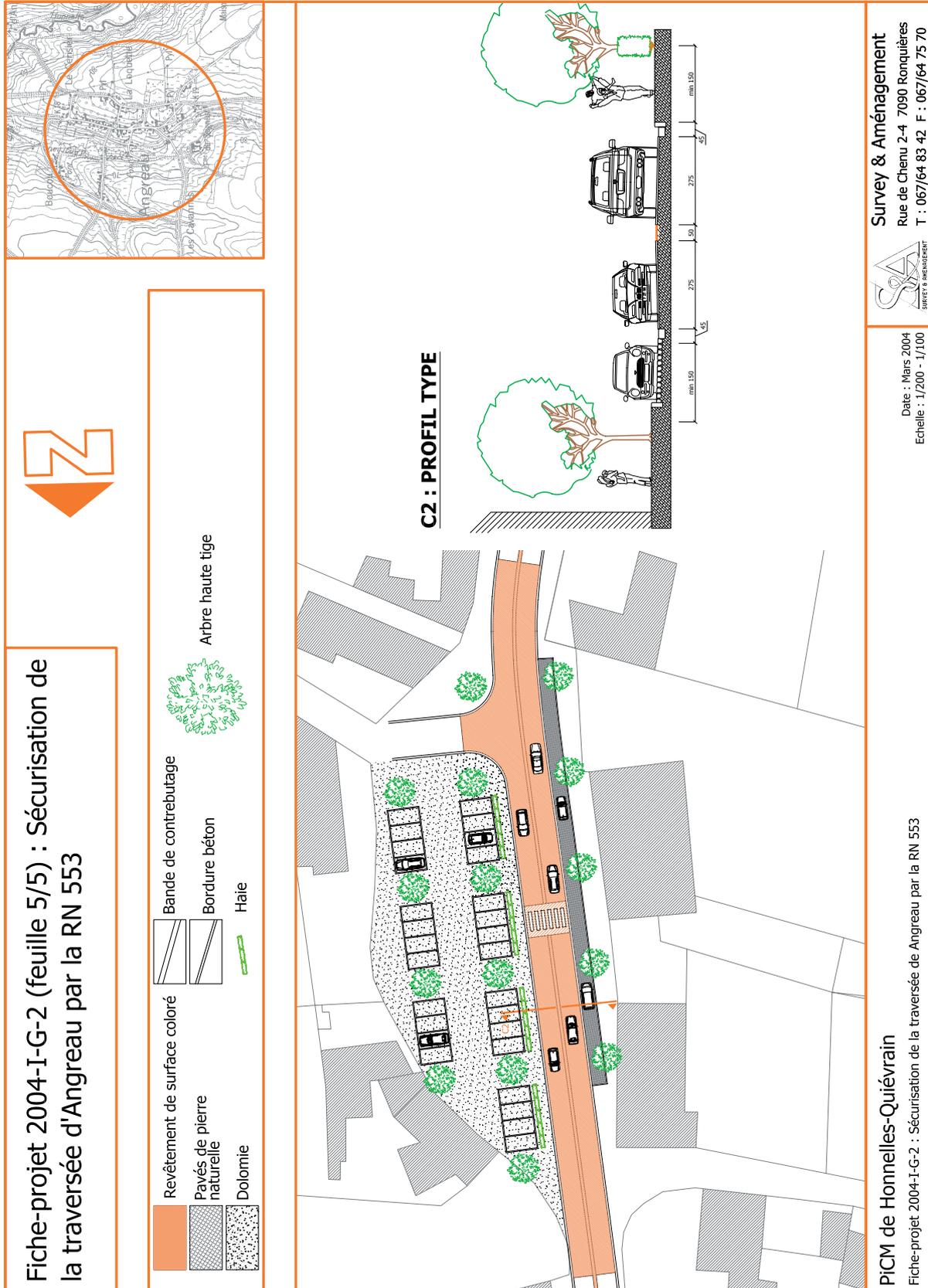
<b>Montant global estimé</b>		<b>Actions liées du PiCM</b>	
A voir, suivant option.		/	
<b>Réalisation</b>	<b>Pouvoirs subsidiant</b>	<b>Acteurs impliqués</b>	
Commune de Honnelles	MET – DG.3 ( ? )	Taxistop ©, entreprises et/ou écoles de la région	
<b>Date de l'étude</b>		<b>Date de mise en œuvre</b>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

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - le programme d'actions et de mise en oeuvre -

### LES ESQUISSES

#### EXEMPLE D'ESQUISSE



# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - le programme d'actions et de mise en oeuvre -

### TABLEAUX 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. Les tableaux de mise en œuvre suivants permettent d'assurer le suivi du PCM. En effet, la mise en œuvre des différentes propositions doit s'étaler sur une période de 10 à 15 ans en fonction des moyens budgétaires disponibles et des difficultés techniques et administratives. Ce programme d'actions est en fait un guide auquel tout intervenant de la mobilité devra se référer avant toute planification de projet.

#### MESURES GENERALES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
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-O-G-2 2004-O-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	/
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
	O / S	MG.2.2 - Revitalisation du quartier de la gare de Quiévrain		MG.2.3	Commune de Quiévrain SNCB TEC	2	/
	O	MG.2.3 - Elaboration des outils d'aménagement du territoire pour la Commune de Honnelles			Commune de Honnelles	1	/
	S	MG.2.4 - Prise en compte dans les plans de lotissements du réflexe modes doux			Communes MRW-DGATLP	1	/
	O	MG.2.5 - Renforcement des services de proximité			Communes	2	/
Suivi du PiCM	S	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
	O/S	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

#### MESURES THEMATIQUES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
Transports en commun	O	MT.TC.3.1 - Mise en place de l'offre en TC - phase 1			TEC Hainaut	1	Comptages clientèle et enquête satisfaction - 1x/2ans
	O	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
	I	MT.TC.3.3 - Création et/ou équipements de lieux d'échanges entre modes			TEC Hainaut Communes	2	Enquête satisfaction - 1x/2ans
	I	MT.TC.3.4 - Sécurisation des arrêts de bus			TEC Hainaut Communes	1	Enquête satisfaction - 1x/2ans
	S	MT.TC.3.5 - Campagne de promotion des transports en commun			TEC Hainaut SNCB Communes	1	Enquête ménages déplacements 1x/3ans
	O	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

# PHASE III : LES PROPOSITIONS

## - le programme d'actions et de mise en oeuvre -

### TABLEAUX DE MISE EN OEUVRE

#### MESURES THEMATIQUES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
Réseau routier et sécurité routière	S	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
	C	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
	S	MT.RR.1.3 – Campagne d'aménagement des bords de routes			Communes	2	/
	I	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
	I	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
	I	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
	I/O	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
	I/O	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
	I	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
Charroi lourd	S	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
	C	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
	I/O	MT.CL.2.3 – Mise en ordre du réseau à vocation agricole			Communes	3	/
	S/O	MT.CL.2.4 – Mesures d'accompagnement pendant les campagnes betteravières			Communes	3	/

#### MESURES THEMATIQUES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Opérateur technique	Priorités et mise en oeuvre	Evaluation
Modes doux	S	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
	I	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
	I	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
	O/I	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
	O/I	MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Unique Limité (SUL)	2004-O-G-3		Communes	1 - Avant juillet 2004	Nbre de SUL
	S	MT.MD.4.6 – Promouvoir les déplacements scolaires à pied et à vélo		MT.MD.4.2 MT.MD.4.3 MT.MD.4.4 MG.1.5 MG.1.6	Communes	1	Enquêtes scolaires – 1x/2ans
Stationnement	I/O/C	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
	S	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
	S	MT.ST.5.3 – Campagne de sensibilisation aux règles élémentaires du stationnement dans les villages (hors Quiévrain-centre)				1	Enquête satisfaction après la mise en place des mesures

ENVIE D'EN SAVOIR PLUS?

Alors référez-vous aux documents de la phase III repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

<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 Le réseau routier	6
2.1.2 Le charroi lourd	10
2.1.3 Les transports en commun	11
2.1.4 Les modes doux	13
2.1.5 Le stationnement : scénario pour Quiévrain-centre	16
2.2 CONCEPT MULTIMODAL- SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS	18
2.2.1 Schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale	18
2.2.2 Schéma directeur des déplacements à l'échelle communale	19
<b>3. DEVELOPPEMENT DES OUTILS</b>	<b>20</b>
3.1 PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	20
3.1.1 Plan de hiérarchisation multimodale	20
3.1.2 Plans de déplacement thématiques	24
3.1.3 Plans de déplacements sûrs et conviviaux	40
3.2. DEFINITION DES MESURES GENERALES POUR LA MISE EN APPLICATION DES PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	57
3.2.1 Mesures générales	58
3.2.2 Mesures thématiques	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>192</b>

## LA PARTICIPATION DE LA POPULATION

⇒ La mise en place d'un Plan interCommunal de Mobilité demande une implication importante de la population locale. En effet, il n'est plus envisageable aujourd'hui de réaliser un PCM en vase clos sans tenir compte de l'avis des principaux acteurs / consommateurs de mobilité des entités de Honnelles et de Quiévrain. Pour ce faire, ceux-ci ont été associés aux différents stades de l'étude (diagnostic, définition des objectifs et propositions) et toutes les voies de la participation ont été exploitées (l'information, la consultation et la concertation).

⇒ On a pu constater que la population s'est plus impliquée lors de la consultation publique que lors de l'enquête publique. Un travail rapproché et constructif a été réalisé avec les Commissions Consultatives en Mobilité qui se sont réunies, soit de façon indépendante pour chaque commune, soit de façon rapprochée. Enfin, notons que ce PiCM a permis de mettre sur pied une table ronde franco-belge et de facto des rencontres entre les acteurs français et belges de la mobilité afin de dégager des synergies nécessaires.

	INFORMATION	CONSULTATION	CONCERTATION
Au démarrage de l'étude	 		
Pendant la phase I	 		
Pendant la phase II	  		
Pendant la phase III	  		



Information par voie de presse et / ou le site Internet de la Ville



Exposition



Commission Consultative en Mobilité



Rencontre citoyenne



Enquêtes



© Survey&Aménagement - 2003

# REMERCIEMENTS

Cette étude a été réalisée par Survey & Aménagement à la demande conjointe et avec l'étroite collaboration du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction générale des Transports - Direction des Etudes et de la Programmation, et des communes de Honnelles et de Quiévrain

Ont collaboré également à cette étude:

- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de la Mobilité;
- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge des Travaux publics;
- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement;
- Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction Générale des Routes et des Autoroutes Direction des Routes de Mons et District de Saint-Ghislain;
- Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction Générale des Routes et des Autoroutes Direction du Trafic et de la Sécurité Routière;
- Le Ministère de la Région wallonne - Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine - Direction de la Mobilité et de la politique foncière;
- La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT);
- Le TEC Hainaut;
- La Société Nationale des Chemins de Fer Belge (SNCB);
- La Police Locale - Zone Hauts Pays;
- La Ligue des Familles;
- Le Groupement de Recherches et d'Actions des Cyclistes Quotidiens (GRACQ);
- Le service Pédibus / Plain-pied;

Le Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain a été adopté par le Comité d'Elaboration le 01/07/04.

Date de rédaction du rapport final - synthèse : août 2004.

Reproduction autorisée moyennant l'accord écrit du MET D.311 et des communes de Honnelles et Quiévrain.



**Rue de Chenu, 2-4  
B - 7090 Ronquières**

**Tél: +32/67/49.11.35**

**Fax: +32/67/49.11.62**

**E-Mail: [info@survey-amenagement.be](mailto:info@survey-amenagement.be)**

**Website: [www.survey-amenagement.be](http://www.survey-amenagement.be)**