

Avant propos

Sur initiative du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports et avec son soutien, les communes de Honnelles et de Quiévrain se sont associées pour commencer l'étude de leur Plan interCommunal de Mobilité (PiCM). Cet outil a pour but d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein du territoire retenu. Cette mission a été confiée au bureau d'études Survey & Aménagement.

L'élaboration du PCM se déroule en trois phases :

- Phase 1 : L'état des lieux qui est accompagné d'un diagnostic ;
- Phase 2 : La définition des objectifs ;
- Phase 3 : Le Plan Communal de Mobilité proprement dit.

Les résultats de la première phase sont rassemblés dans ce document. C'est une première synthèse des éléments qui ont été récoltés lors des visites effectuées sur le terrain, fournis par différents intervenants et contacts, tirés d'études existantes (et plus spécialement du Schéma de Structure de Quiévrain et du dossier de candidature au PiCM de la commune de Honnelles) ou encore résultant des différentes enquêtes et des comptages réalisés pour l'occasion.

Cet état des lieux et ce diagnostic se structurent en trois parties. La première partie est consacrée à la présentation des caractéristiques physiques et humaines des communes de Honnelles et de Quiévrain. Cette étape est nécessaire afin de bien percevoir les enjeux de la mobilité de ces deux communes. La deuxième partie traite de façon détaillée de tous les aspects de la mobilité. La dernière partie expose un diagnostic général de la mobilité qui se base sur les éléments mis en évidence dans les deux premières parties.

Cette première phase n'aurait pas pu se réaliser sans l'aide et la collaboration du Collège échevinal et de l'Administration communale de Honnelles et de Quiévrain, de l'Agence de Développement Local des Communes de Honnelles et de Quiévrain, du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, de l'Institut National des Statistiques, du TEC Hainaut, de la SNCB, de l'IDEA, du SIVOM de Crespin – Quiévrechain – Thivencelle - Saint-Aybert et de la Zone de Police des « Haut-Pays », ainsi que de la population.

Survey & Aménagement.

Juillet 2003.

Chapitre 1 : Cadres généraux

Avant de nous consacrer à la mobilité, il est nécessaire de situer les communes de Honnelles et de Quiévrain par rapport à leur environnement naturel et humain. C'est l'objet de cette première partie. Celle-ci se base principalement sur le travail qui a été réalisé dans le cadre du Schéma de Structure de Quiévrain (descriptions des caractéristiques socio-économiques – IDEA 2003) et du dossier de candidature au Plan Intercommunal de Mobilité de Honnelles. Une brève synthèse est présentée.

1.1 Le cadre physique

1.1.1 Localisation générale

Carte 1: Localisation de Honnelles et Quiévrain

Les communes de Honnelles et de Quiévrain font partie de la Province du Hainaut en Région wallonne. Elles se situent à la limite de la frontière française, au sud-ouest de la Belgique.


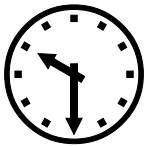



Honnelles de même que Baisieux et Audregnies font partie du Parc Naturel des Haut-Pays en compagnie d'une fraction des communes de Dour et de Boussu et des communes de Frameries et Quévy.

Honnelles résulte de la fusion de 10 Communes : Angre, Angreau, Athis, Autreppe, Erquennes, Fayt-le-Franc, Marchipont, Montignies-sur-Roc, Onnezies, Roisin et Quiévrain de trois : Audregnies, Baisieux et Quiévrain.

Ces deux communes ont pour voisines les entités de Hensies au Nord , Dour à l'Est, côté français, Crespin, Quiévreachain, Sebourg à l'Ouest, la Flamengrie, Bettrechies et Gussignies au Sud.

La commune de Honnelles couvre un territoire particulièrement étendu (4300 ha pour 2000 ha pour Quiévrain). Aussi, les distances et les temps de déplacement moyens pour rejoindre les communes voisines et les villes importantes - présentés à titre indicatif en page suivante - sont calculés à partir de la maison communale de Quiévrain. La maison communale de

Honnelles se situe pour sa part, à Autreppe, à +/-12 Km de celle de Quiévrain soit à quelque 15 min en voiture.

Distance et temps de déplacement moyens de Quiévrain à				
				
Bavay	18 Km	24 min	-	-
Bruxelles	90 Km	60 min	-	76 min
Dour	8 Km	10 min	-	-
Hensies	3 Km	6 min	7 min	-
Saint-Ghislain	12 Km	17 min	40 min	14 min
Mons	24 Km	19 min	76 min	28 min
Valenciennes	16 Km	19 min	28 min*	-

Temps de déplacement au départ de la maison communale de Quiévrain - <http://www.viamichelin.com> ;
<http://www.sncb.be> ;*<http://www.semurval.com>

Carte 2 : Occupation du sol

1.1.2 Caractéristiques physiques

La commune de Honnelles et les villages de Baisieux et Audregnies se situent dans la région agro-géographique des plateaux limoneux des Hauts-Pays tandis que Quiévrain et sa voisine Hensies sont dans le sillon Haine-Sambre-Meuse.

Deux types de relief se côtoient sur le territoire des communes de Honnelles et Quiévrain : à l'extrême nord, l'entité de Quiévrain se raccorde à la plaine alluviale de la Haine au relief quasi nul occupé par des prairies et des peupleraies et au sud, Audregnies, Baisieux et les villages de Honnelles présentent un relief mollement ondulé en pente douce incisé entre autre par les vallées des Honnelles.

Il n'y a pas de cours d'eau important mais un nombre important de petits et grands ruisseaux. Ceux-ci dépendent du bassin de l'Escaut.

Les sols sont répartis en fonction du relief et de la nature du sous-sol. Ils sont de qualités diverses. Avec le relief, ils vont influencer le type d'agriculture que l'on va retrouver : à l'extrême nord, les terrains se situant dans la dépression de la Haine ont une valeur agricole assez faible et sont le plus souvent affectés à la prairie alors que sur la majorité du territoire, les terres sont de bonne qualité et sont affectés aux grandes cultures comme les céréales et la betterave sucrière (notamment 71% du territoire de Quiévrain).

1.1.3 Approche paysagère

1.1.3.1 Structure paysagère

L'occupation du sol par l'homme et le paysage qui en résulte découlent, dans le cas de Honnelles et de Quiévrain, d'un passé commun mais d'une évolution différente. Déjà habitée à l'époque gallo-romaine, Quiévrain a formé par la suite (dès le Xème siècle) une seigneurie. Erigée au XIIème, Quiévrain devient une ville prospère.

Par contre, les autres villages du territoire des deux communes de Honnelles et de Quiévrain sont marqués par une fonction agricole essentielle et sont couvertes de grandes surfaces agricoles ponctuées de nombreux villages ruraux radioconcentriques.

1.1.3.2 Un patrimoine bâti

Les paysages agricoles caractérisent la majeure partie du territoire des communes de Honnelles et de Quiévrain.

Quiévrain-centre constitue la zone urbanisée qui représente la plus grande concentration bâtie en continuité avec le quartier du Blanc Misseron en France, les autres villages ayant un caractère essentiellement rural et s'étant pour certains construits autour du château (ex : Roisin).

Outre ces pôles, quelques bâtiments s'éparpillent sur le territoire (fermes remarquables, bâtiments agricoles...).

Au sud de Quiévrain, un phénomène de conurbation apparaît, l'habitat ne s'interrompant pas de Quiévrain à Baisieux.

1.1.3.3 Un réseau de communication

Le réseau de communication de Honnelles et de Quiévrain est assez simple. Il se constitue du réseau routier (y compris les chemins et sentiers) et au nord, d'une ligne de chemin de fer (Mons-Quévrain).

Le réseau de routes, rues et chemins est le plus important des réseaux car il sert aux déplacements d'une grande variété d'usagers (piétons, cyclistes, voitures, camions, bus, etc.). Ce réseau se structure en deux niveaux principaux:

- **Les voiries régionales** : seul le réseau interurbain (RESI) avec la N51 entre Mons et Valenciennes, la N549 qui joint Bavay à Dour à l'extrême est de la commune de Honnelles, la N553 reliant Roisin à Quévrain et la N555 entre l'ouest (Roisin) et l'est (Erquennes) de la commune de Honnelles parcourent le territoire de ces deux communes. Il y a également deux projets de RAVeL sur notre territoire d'étude.
- **Les voiries communales** : elles reprennent des voiries de gabarits différents à la fois sur le territoire rural et au travers des noyaux d'habitat.

Il ne faut pas oublier un réseau ancien de chemins et sentiers qui servent aussi bien à la fonction agricole que pour les loisirs (circuits de randonnées pédestres, cyclables et équestres).

1.2 Le cadre humain

1.2.1 Population

- Née de la fusion de 10 communes rurales, Honnelles compte quelque 5000 habitants répartis de façon uniforme sur un territoire de 4315 hectares, soit une densité moyenne de 114 hab./Km², ce qui confirme bien le caractère rural de la commune.
- L'entité de Quiévrain compte plus de 6600 habitants (dont plus de 5000 à Quiévrain-centre) sur un territoire de 2122 hectares, soit une densité moyenne de 314 hab./Km². Elle forme avec les deux localités françaises jointives de Crespin et de Quiévreachain une conurbation de plus ou moins 15500 habitants.
- Entre 1991 et 2001, une augmentation de la population apparaît à Honnelles (+3%) due principalement à un solde migratoire positif alors que le nombre d'habitants ne cesse de diminuer sur l'entité de Quiévrain (-4%) et ce, suite à l'influence négative du solde naturel sur un bilan migratoire fluctuant.
- La répartition de la population par village est contrastée : un village domine en terme de nombre d'habitants : Quiévrain (un peu plus de 5.000 habitants). L'ensemble des autres villages sont d'un poids démographique semblable (entre 500 et 1000 personnes) hormis le village de Marchipont, le plus petit village du Hainaut (55 habitants).
- La répartition de la population de Honnelles et de Quiévrain par tranche d'âge est proche de celle de la Région wallonne et reflète un vieillissement de la population.

1.2.2 Contexte socio-économique

Carte 3: Eléments socio-économiques

1.2.2.1 L'enseignement

Tous les villages de Honnelles et de Quiévrain sauf Marchipont et Onnezies possèdent encore une école primaire communale. De plus, deux établissements d'enseignement secondaire sont établis au centre de Quiévrain.

1.2.2.2 Le travail

Les administrations communales et le secteur de l'enseignement sont les principaux pourvoyeurs d'emplois sur les communes de Honnelles et de Quiévrain.

Pour la commune de Quiévrain, le secteur du commerce est le second. Mais malgré cette activité économique interne, une part importante de la population de Quiévrain doit chercher de l'emploi à l'extérieur. Il y a 709 chômeurs complets indemnisés (4^{ème} trimestre 2002).

La commune de Honnelles a pour sa part une vocation résidentielle. Elle est tournée vers le tourisme et l'artisanat et l'emploi y reste faible. Cependant, il y a moins de chômeurs complets indemnisés (395 au 4^{ème} trimestre 2002) qu'à Quiévrain.

1.2.2.3 Les services et le commerce

A Quiévrain, il y a une quantité importante de commerces et de services en continuité avec le territoire français. Il n'y a pas d'hypermarché mais une moyenne surface en son centre (Delhaize).

Sur la commune de Honnelles, il y a très peu de commerces de proximité. Et Honnelles de même que Quiévrain dépendent complètement de l'extérieur pour les soins de santé.

1.2.2.4 Le tourisme

La commune de Honnelles fait partie du Parc Naturel du Haut-Pays pour lequel un diagnostic et des recommandations stratégiques ont été présentés. Aussi, la politique touristique de Honnelles se base sur ses richesses naturelles et sur le dynamisme festif de sa population. Elle s'axe sur l'accueil des visiteurs d'un jour et de week-end (présence de nombreux hébergements...). Du matériel de pique-nique a été placé sur la commune et les sentiers de promenades ont été balisés. De plus, notons la présence de quelques attractions : le musée E. Verhaeren, le 'Caillou qui Bique'...

La commune de Quiévrain ne présente pour sa part aucun aménagement touristique et aucune attraction particulière.

1.2.2.5 Les loisirs

Les possibilités de pratiquer un sport sont relativement développées à Quiévrain et à Honnelles (hall sportif (Quiévrain-centre), terrains de football (Baisieux) et au village de Montignies-sur-Roc (complexe omnisports et piscine en plein air). Roisin et Fayt-le-Franc sont deux villages disposant d'un terrain de football tandis qu'un terrain de tennis est présent à Onnezies.

D'un point de vue culturel, la commune de Honnelles est riche en associations mais possède relativement peu d'infrastructures adaptées. On retrouve les services d'une petite bibliothèque (Angre), d'une école de musique (Roisin) et d'une maison de jeunes (Onnezies). Il est difficile de rejoindre les activités sportives ou culturelles quand on n'est pas motorisé.

Pour d'autres loisirs (cinéma, exposition, etc.), il faut se rendre à l'extérieur. Les destinations sont multiples : Mons, Valenciennes, etc.

Cadres généraux

Honnelles

- Commune rurale des Hauts-Pays
- Arrondissement de Mons
- Commune frontalière
- Communes fusionnées : Angre, Angreau, Athis, Autreppe, Erquennes, Fayt-le-Franc, Marchipont, Montignies-sur-Roc, Onnezies, Roisin
- 5000 habitants
- 4315 hectares
- plateau limoneux des Hauts-Pays
- voiries régionales : N549, N553 et N555

Quiévrain

- Commune rurale du Hainaut, porte du parc naturel du Haut-Pays
- Arrondissement de Mons
- Commune frontalière
- Communes fusionnées : Audregnies, Baisieux et Quiévrain
- 6600 habitants
- 2122 hectares
- sillon Haine-Sambre et Meuse
- centre commercial de Quiévrain desservi par une ligne de chemin de fer (97 Mons-Quiévrain)
- voiries régionales : N51 et N553

Chapitre 2 : Cadres de la mobilité

2.1 Comportements modaux

2.1.1 Approche et sources

Les comportements modaux essaient d'identifier la manière dont se déplacent les personnes et en particulier quels modes de déplacement elles utilisent pour un trajet donné. Une part importante de cette analyse doit se baser sur des enquêtes relatives aux déplacements des ménages communément appelées "*enquêtes-ménages-déplacements*". Dans le cadre de l'élaboration d'un PCM, on ne peut réaliser une telle enquête car il s'agit d'un travail conséquent, tout à fait spécifique et non prévu contractuellement. Dès lors, conscients de l'importance de ces données – et en attendant les données produites par l'Observatoire wallon de la Mobilité – nous avons décidé de recouper une série d'informations et d'enquêtes existantes et de les compléter par certaines enquêtes réalisées dans le cadre du PiCM. Ces données sont: les recensements de population (1991-2001), l'enquête-ménages-déplacements fédérale (1999) et les enquêtes auprès de la population de Honnelles et de Quiévrain (2003).

2.1.1.1 Les recensements de population

Cette enquête décennale sur le recensement de la population et des ménages apporte diverses informations relatives aux déplacements et notamment les modes de déplacement utilisés pour les trajets domicile-travail et domicile-école. Toutefois, ce type d'information est assez ancien (1991) car malheureusement, les données du recensement de 2001 ne sont pas encore disponibles excepté le taux de motorisation des ménages. Or, en 10 ans, les données ont sensiblement été modifiées, en particulier dans le domaine de la mobilité (augmentation de la motorisation, de la distance domicile-lieu de travail, etc.).

2.1.1.2 Enquête ménages – déplacements fédérale

En 1999, dans le cadre du programme fédéral relatif au soutien d'une politique de développement durable, les Services (fédéraux) Scientifiques et Techniques (SST) ont fait mener une importante enquête-ménages-déplacements à l'échelle fédérale belge. Les résultats de cette enquête, publiés en 2000, donnent une vision intéressante des comportements en termes de déplacement des Belges.

Au niveau de Honnelles et Quiévrain, cette enquête peut apporter des informations générales. Elle ne pourra évidemment pas en présenter les spécificités purement locales.

2.1.1.3 Enquêtes auprès de la population de Honnelles et Quiévrain

Durant le mois d'avril 2003, les communes de Honnelles et de Quiévrain, sur base de questionnaires établis par le bureau d'études Survey & Aménagement, ont réalisé une série d'enquêtes "papier" auprès de différents publics cibles. Ces enquêtes ont été dépouillées et analysées par le bureau Survey & Aménagement.






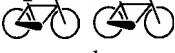
- Une première enquête a été adressée à l'ensemble de la population (un questionnaire/ménage) qui a été invitée à venir la déposer dans une des urnes placées à cet effet dans les écoles des villages des communes de Honnelles et Quiévrain, à la poste et aux maisons communales. En date du 2 mai 2003, le nombre de questionnaires rentrés était de 402 soit 10,2% du nombre de ménages pour la commune de Quiévrain et 4,4% pour la commune de Honnelles.
- Une deuxième enquête a été réalisée auprès des élèves des 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires des écoles de Honnelles et Quiévrain et auprès des élèves des 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} du secondaire de l'Athénée Royal et du Centre scolaire Don Bosco de Quiévrain. 352 questionnaires sont rentrés pour le fondamental, soit respectivement 21,8% et 40,9% des élèves du fondamental des communes de Honnelles et de Quiévrain. Pour l'enquête auprès de l'Athénée royal et du Centre scolaire Don Bosco, 267 questionnaires sont revenus sur les 1691 élèves du secondaire soit 15,8% (ou 54,5% du secondaire supérieur). Les écoles de Dour, Saint-Ghislain et de Bousu ont pour leur part été contactées afin de connaître la proportion des élèves venant de Honnelles ou de Quiévrain.
- Une troisième enquête a été menée auprès des entreprises suivantes : Bombardier, Entreprise Mécanique Borraine, le Delhaize et l'entreprise Lievens.

Forts de cette approche, nous établirons, dans la mesure du possible, une comparaison entre les différents résultats d'enquêtes et nous tirerons des éléments de synthèse. Toutefois, cette approche doit être vue comme la présentation de simples indicateurs des tendances actuelles.

2.1.2 Les véhicules et la motorisation

- D'après les enquêtes du PiCM 2003, le recensement INS 2001 et l'enquête fédérale 1999

D'après l'enquête effectuée auprès de la population, nous avons pu déterminer le pourcentage des ménages de Honnelles et de Quiévrain qui possèdent ou non une ou plusieurs voitures et un ou plusieurs vélos et comparer ces données aux recensements INS de 2001 et à l'enquête fédérale de 1999 (Cfr tableau ci-dessous).

Type de véhicule par ménage	Enquêtes PiCM 2003 - Pourcentage des ménages à		Recensement INS (2001)		Enquête ménages-déplacements fédérale (1999) Pourcentage de ménages en Région wallonne
	Honnelles	Quiévrain	Honnelles	Quiévrain	
	18%	13%	19%	30%	19%
	51%	63%	52%	53%	59%
 et plus	31%	24%	26%	14%	22%
	33%	36%	44%	45%	46%
	21%	18%	21%	25%	23%
 et plus	46%	46%	32%	28%	31%

Pourcentage de ménages possédant ou non un véhicule – Enquêtes SSTC 1999, PiCM 2003 et INS 2001

Ces données nous permettent d'observer une distorsion entre les résultats de l'enquête réalisée dans le cadre du Plan InterCommunal de Mobilité et les données du recensement INS 2001. Ainsi, la population de Quiévrain a globalement un taux de motorisation bien moindre que celui des personnes ayant répondu à l'enquête. Il y a lieu de le noter afin de nuancer les résultats obtenus ultérieurement.

L'enquête fédérale nous renseigne quant à elle sur le pourcentage de ménages wallons qui possèdent l'un ou l'autre type de véhicule et leur nombre. Nous pouvons ainsi comparer ces données à celles obtenues via le recensement 2001. La population de Honnelles a un taux de motorisation équivalent à la moyenne wallonne. Par contre, le pourcentage de ménages ne

possédant pas de véhicule sur la commune de Quiévrain est fortement supérieur (11% en plus que la moyenne régionale).

De plus, tant à Honnelles qu'à Quiévrain, au moins un ménage sur trois ne possède pas de vélo.

2.1.3 Les déplacements de la population

2.1.3.1 En général

Au niveau des déplacements de la population en général, il y a lieu de se référer à deux types d'informations : celles de l'enquête fédérale et celles des enquêtes PiCM.

➤ D'après l'enquête fédérale 1999

L'enquête ménages-déplacements de 1999 a permis de préciser que 74% de la population résidente âgée de 6 ans et plus, se déplacent. Cela représente, dans le cas de Honnelles, **4726** personnes* et pour Quiévrain **6277** personnes*(au 01.01.00).

On estime que les personnes qui se déplacent effectuent trois déplacements, en moyenne, par jour; soit respectivement, pour Honnelles, **14 178** déplacements par jour et pour Quiévrain, **18 831**.

Ce qui représente au total sur ces deux communes **33 009** déplacements par jour effectués par quelque **11 003** habitants de Honnelles et Quiévrain âgés de plus de six ans.

Si l'on analyse plus précisément les données établies, on peut constater ce qui suit :

	Honnelles et Quiévrain
Nombre de personnes se déplaçant âgées de 6 ans et plus*.	11 003 personnes
Nombre de déplacements quotidiens de la population âgée de 6 ans et plus*.	33 009 déplacements par jour.
Part de déplacements mécanisés (sur base de 2,5 déplacements par personne et par jour).	27 508 déplacements par jour.
Part des déplacements à pied (sur base de 0,5 déplacements par personne et par jour).	5 502 déplacements par jour.





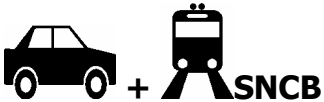


*Estimation faite à partir des données INS (2000) du nombre d'enfants de moins de 5 ans additionné à l'estimation du nombre d'enfants de 5 ans à partir des statistiques INS (2000) des résidents de 5 ans à 9 ans.

Au niveau des répartitions modales des déplacements effectués, on retrouve :

	Honnelles et Quiévrain
6% des personnes se déplacent uniquement à pied .	660 personnes par jour, domiciliées à Honnelles et Quiévrain
3% des personnes se déplacent uniquement en transports en commun (train et/ou bus).	330 personnes, par jour, domiciliées à Honnelles et Quiévrain.
5% des personnes se déplacent soit en transports en commun soit en transport privé (vélo, cyclomoteur, motocyclette, voiture ou camion).	550 personnes par jour, domiciliées à Honnelles et Quiévrain
59% des personnes se déplacent uniquement en transport privé .	6 492 personnes par jour, domiciliées à Honnelles et Quiévrain
1% inconnu.	100 personnes

Au niveau des parts modales, il n'est pas actuellement possible de faire des rapports plus précis même sur base des enquêtes du PiCM.

➤ D'après l'enquête population 2003

Modes de déplacement les plus souvent utilisés	Honnelles et Quiévrain %	Clavier %	Frasnes-Lez-Anvaing %
	14%	4%	5%
	4%	2%	1%
	1%	1%	0%
	76% (47% comme conducteur seul)	88% (50% comme conducteur seul)	91% (51% comme conducteur seul)
	1%	2%	2%
	2%	0%	0%
	2%	3%	1%

Déplacements de la population - PiCM Honnelles-Quiévrain 2003 ;PCM Clavier 2001 ; PCM Frasnes-Lez-Anvaing 2002

Sans surprise, **l'utilisation de la voiture est majoritaire (76%)** et elle est pour les personnes qui ont répondu à l'enquête le mode de déplacement privilégié et cela quel que soit le motif du déplacement. Cependant, on peut remarquer que le pourcentage de personnes qui ne voyagent pas seules en voiture est relativement important (24% en tant que conducteur accompagné et 5% en tant qu'accompagnateur). Et le nombre de personnes effectuant leurs **déplacements à pied** est particulièrement élevé (14%) par rapport aux autres modes de déplacement.

Le vélo (3,6%) et les transports en commun (5,3%) sont par contre peu utilisés bien que ces pourcentages correspondent à la répartition modale estimée dans l'enquête fédérale de 1999.

En comparaison avec d'autres communes rurales (Clavier & Frasnes-les-Anvaing), on voit que sur Honnelles et Quiévrain, l'usage de la voiture est plus faible et compensé par un usage plus important de la marche et du vélo. Ce phénomène s'explique principalement par le rôle de Quiévrain-centre où les déplacements de proximité ne sont pas réalisés en voiture.

2.1.3.2 Les déplacements domicile-travail

Ce type de déplacement représente 22% des déplacements quotidiens de la population d'après l'enquête fédérale de 1999.

a. Lieux de destination du travail

Destinations	Enquête INS - 1991	Enquête PiCM 2003
Arrondissement de Mons	67,5%	57,5%
Honnelles	/	9,6%
Quiévrain	/	17,3%
Dour	/	5,5%
Mons	/	17,3%
Reste de l'arrondissement (Saint-Ghislain, Hensies...)	/	7,8%
Bruxelles	6,4%	7,8%
Province du Brabant wallon	7,8%	4,1%
France	3,8%	3,7%
Autres	14,5%	26,9%

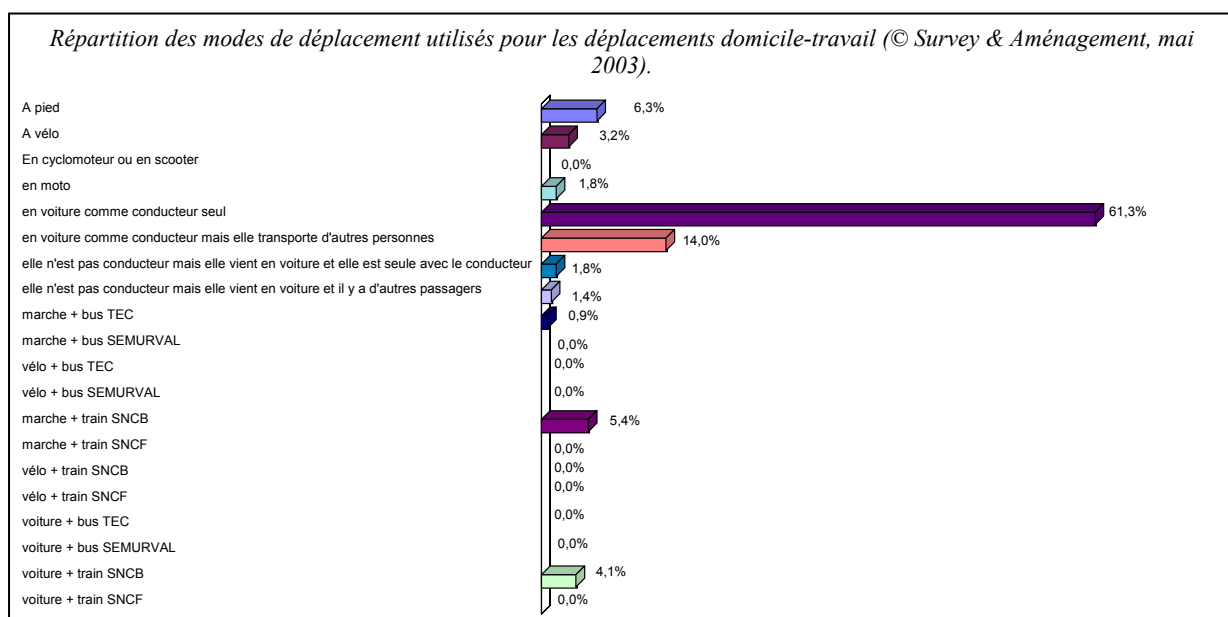
Lieu de travail des résidents de Honnelles et Quiévrain – Enquête INS 1991 et PiCM 2003

On constate que les **deux premiers pôles d'emploi pour les ménages de Honnelles et de Quiévrain sont Mons (17,3%) et Quiévrain (Quiévrain-centre 15,1%), Honnelles (9,6%), Bruxelles (7,8%) et Dour (5,5%) viennent ensuite.** A côté de ces pôles, un nombre important de petits pôles locaux et régionaux existent. On s'étonne notamment du **peu d'attractivité des pôles d'emploi français** pour les populations de Honnelles et de Quiévrain.

L'attrait de Bruxelles reste constant grâce à la présence de la voie de chemin de fer et celle de l'autoroute Bruxelles-Paris.

b. Les modes de déplacement

Pour les déplacements domicile-travail, **l'enquête réalisée auprès des ménages** des communes de Honnelles et Quiévrain dans le cadre du PiCM (2003) est révélatrice de certaines tendances.













Déplacements domicile-travail - PiCM 2003

Sans surprise, globalement pour les communes de Honnelles et de Quiévrain, c'est **la voiture qui domine les déplacements domicile-travail avec 78,5%** dont 61,3% en « auto-solisme ». Bien qu'élevé, ce chiffre n'est pas dramatique en comparaison avec d'autres communes (tableau comparatif ci-après).

La marche à pied représente 6,3% (principalement pour les emplois centrés à Quiévrain-centre), **le vélo, 3,2%, les deux roues motorisés, 1,8%** alors que l'emploi

local (à Quiévrain-centre, notamment) est important et donc facilement accessible autrement qu'en voiture.

Modes de déplacement les plus souvent utilisés	Honnelles %	Quiévrain %	Clavier %	Frasnes-Lez-Anvaing %
	5,7%	6,7%	3,5%	4,3%
	3,4%	3,0%	1,5%	0,6%
	2,3%	1,5%	0,5%	0,4%
	83% (59% comme conducteur seul)	75,4% (62,7% comme conducteur seul)	86% (66% comme conducteur seul)	91,7% (65,3% comme conducteur seul)
 ou 	4,5%	12,7%	7%	1,3%
 +  ou  + 	1,1%	0,7%	1,5%	1,6%

Déplacements domicile-travail - PiCM Honnelles - Quiévrain 2003 / Clavier 2001/ Frasnes-Lez-Anvaing 2002

L'usage des transports en commun est faible puisqu'il ne représente que 10,4% alors que les pôles d'emploi tels que Mons, Bruxelles et Dour sont accessibles en train depuis Quiévrain.

Ce tableau souligne qu'une part non négligeable de la population de Honnelles et de Quiévrain se rend à pied au travail. Or si l'on observe le taux de motorisation des répondants (87% au lieu de 70% de ménages motorisés suivant les données INS 2001), il est possible que ce pourcentage de déplacements à pied soit supérieur à 7%.

Par contre, la part de la voiture est également importante sur la commune de Honnelles mais on peut remarquer que la part des personnes circulant seules est moindre que pour d'autres communes rurales.

La présence de la gare de Quiévrain transparait également dans ces données.

c. Capacité de stationnement sur le lieu de travail

71,5% des personnes qui se rendent à leur lieu de travail en voiture stationnent sur un emplacement interne au lieu de travail (parking privé ou public). C'est un point positif pour le désengorgement de l'espace public (puisque ce type de stationnement se passe hors voirie). Toutefois, c'est un point négatif pour le développement d'une mobilité alternative à la voiture car la possibilité de stationner facilement est un des éléments qui motivent les usagers à prendre leur automobile.

2.1.3.3 Les déplacements domicile-école

Ce type de déplacement représente 10% des déplacements quotidiens de la population (d'après l'enquête fédérale de 1999).

➤ Enseignement fondamental

L'enseignement fondamental de la commune de Honnelles est dispensé par deux écoles communales : l'école communale « Emile Verhaeren » et l'école communale « La petite Honnelle ». Ces deux écoles présentent chacune quatre implantations réparties sur huit des dix communes de Honnelles. Seuls les villages d'Onnezies et de Marchipont ne présentent pas d'établissement scolaire sur leur territoire.

L'entité de Quiévrain possède pour sa part trois écoles fondamentales à Quiévrain-centre : la Ribambelle 'Don Bosco', l'école Paroissiale et l'école communale « Flore Henry ». Il existe également une école communale dans le village de Baisieux et d'Audregnies.

L'enquête réalisée auprès des élèves des trois dernières années du primaire des écoles de Honnelles et de Quiévrain durant le mois d'avril 2003 a permis de dégager une série de « tendances » en matière de comportement de mobilité tant pour les déplacements domicile-école que pour les déplacements de loisirs des enfants.

Aussi, **352 élèves ont répondu au questionnaire**, ce qui représente 34% de la population scolaire.

a. Provenance des élèves

Pour les **déplacements domicile-école**, on constate (voir tableau ci-dessous) que malgré la **position frontalière des deux communes étudiées, le nombre d'élèves français est peu important (8%)**.

Ecole communale de	ANGRE	ANGREAU	ATHIS	AUTREPPE	ERQUENNES	FAY-LE-FRANC	MONTIGNY-SUR-ROC	ROISIN	AUDREGNIES	BAISIEUX	Flore Henry de la rue de la Gare à QUIÉVRAIN	Flore Henry de la rue Debast à QUIÉVRAIN	Ecole libre paroissiale à QUIÉVRAIN	Ecole libre "la Ribambelle" à QUIÉVRAIN	Total
Elèves domiciliés en Belgique	9	1	22	3	0	16	5	23	19	28	30	70	79	17	322
Elèves domiciliés en France	0	0	1	0	0	0	1	2	0	2	3	0	6	14	29
Total	9	1	23	3	0	16	6	25	19	30	33	70	85	31	351

Nombre des élèves venant de France et de Belgique dans les écoles fondamentales de Honnelles et de Quiévrain - PICM 2003







Par contre, la part de la population d'origine locale est importante (plus de 80% des élèves vont à l'école dans leur village), ce qui facilite notamment une politique de mobilité de proximité.

b. Les modes de déplacement : la prédominance de la voiture ? Oui mais...

Même si la **voiture domine clairement** comme mode de déplacement utilisé pour les trajets domicile-école (59% dont 40% en covoiturage), **sa part reste faible ou équivalente** à d'autres zones rurales ou semi-rurales en Wallonie (comme Clavier (52%), Frasnes-Lez-Anvaing (81,5%)).

Ensuite, les **déplacements pédestres représentent le mode de déplacement utilisé par 34,1%** des élèves ayant répondu à l'enquête.

Par contre, la part des transports en commun est particulièrement faible (3%) et aucun élève ne se rendrait en train à l'école. Le vélo est également peu utilisé.

Modes de déplacement les plus souvent utilisés	ANGRE	ANGREAU	ATHIS	AUTREPPE	ERQUENNES	FAY-LE-FRANC	MONTIGNY-SUR-ROC	ROISIN	AUDREGNIES	BAISIEUX	Flore Henry de la rue de la Gare à QUIÉVRAIN	Flore Henry de la rue Debast à QUIÉVRAIN	Ecole libre paroissiale à QUIÉVRAIN	Ecole libre "la Ribambelle" à QUIÉVRAIN	Total
	0%	0%	4%	0%	0%	31%	50%	8%	16%	10%	58%	51%	47%	26%	34%
	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	4%	5%	0%	0%	4%	5%	7%	4%
 TEC	22%	0%	4%	0%	0%	6%	0%	8%	0%	10%	0%	1%	1%	3%	3%
 Semurval	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Seul 	11%	100%	30%	33%	0%	44%	50%	28%	21%	33%	15%	9%	12%	10%	19%
Covoiturage 	67%	0%	52%	67%	0%	19%	0%	52%	58%	47%	27%	33%	35%	52%	40%

Déplacements domicile-école – PiCM 2003

Cependant, la situation varie fortement suivant les écoles comme en témoigne le tableau de la page précédente. Ainsi, pour trois des quatre écoles de Quiévrain de même qu'à Montignies-sur-Roc, plus ou moins la moitié des élèves s'y rendrait à pied.

➤ Enseignement secondaire

Les résultats de l'enquête réalisée auprès des élèves des trois dernières années du secondaire de l'Athénée royal¹ et du Centre scolaire Don Bosco², toutes deux situées dans l'hypercentre de Quiévrain, durant le mois d'avril 2003 ont permis de dégager une série de « tendances » en matière de comportement de mobilité tant pour les déplacements domicile-école que pour les déplacements de loisirs des adolescents et jeunes adultes.

Ainsi, durant les deux semaines précédant les vacances de Pâques, **267 élèves** ont répondu au questionnaire de l'enquête réalisée dans le cadre de la présente étude soit 16% de la population scolaire des écoles secondaires de Quiévrain (ou 54% des élèves de 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème}).

a. Provenance des élèves :

Pour l'enseignement secondaire, **la position frontalière de Quiévrain se reflète clairement par le nombre d'élèves français se rendant dans ces deux établissements (environ 1/5^{ème})**. Cette donnée est importante car elle implique, notamment, la nécessité d'avoir des liaisons transfrontalières, liaisons aujourd'hui impossibles en transports en commun.

L'analyse de la provenance des élèves démontre une forte domination des élèves en provenance soit de Quiévrain-centre, soit des communes ou villages voisins. Ainsi, **Quiévrain-centre est le premier pôle puisqu'il draine plus de 30% des élèves** de ces classes, suivi par **Hensies** (19,8%) et **Baisieux** (4,9%). En provenance de France, les élèves viennent majoritairement de **Quiévreachain** (4,9%). Les villages de l'entité des Honnelles ne sont par contre que peu « pourvoyeurs » d'élèves fréquentant les écoles secondaires de Quiévrain.

¹ Rue Debast, 26

² Rue Grande, 21

Cette première donnée montre donc que **la zone d'influence scolaire des écoles secondaires de Quiévrain n'excède pas un rayon de 10 à 15 Km**, ce qui peut augurer une meilleure facilité pour la mise en place d'un système régional de déplacements scolaires.

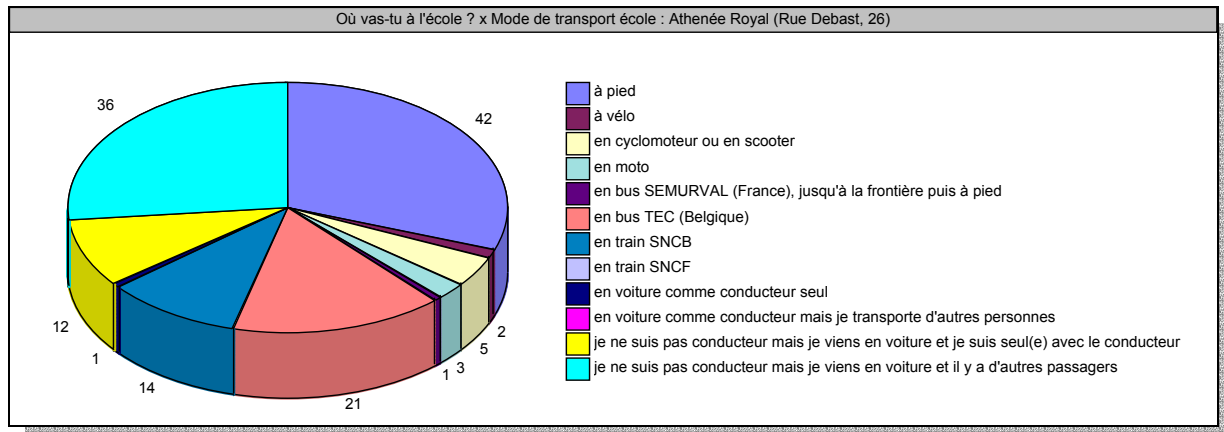
Suite à l'enquête téléphonique auprès des écoles secondaires de Dour, Boussu et Saint-Ghislain, il a été possible de dégager les points suivants :

- 13% des élèves des écoles secondaires de Dour proviennent des communes de Honnelles (140 soit 10%) et de Quiévrain (39 soit 3%).
- Les écoles secondaires de Saint-Ghislain attirent, quant à elles, 88 Quiévrainois et 76 jeunes de Honnelles.
- Les données concernant les écoles de Boussu ne nous ont pas été transmises.

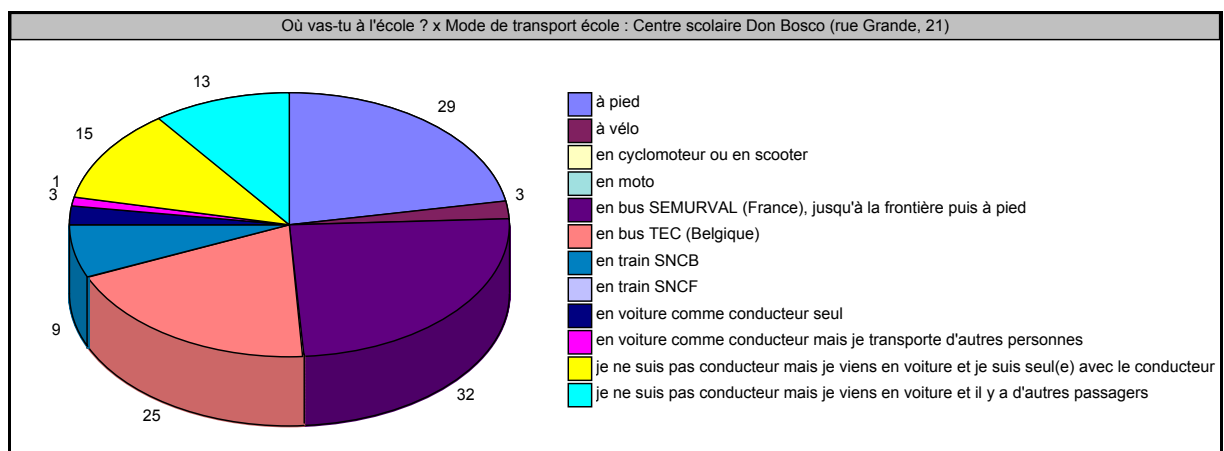
Hormis Quiévrain et ce, principalement pour les Quiévrainois, il n'existe pas réellement un pôle scolaire pour l'enseignement secondaire dominant la région mais une multitude de pôles différents (Dour, Mons, Saint-Ghislain, etc). La fréquentation de l'un plutôt que l'autre dépend, notamment, en termes de mobilité, de la localisation du domicile des élèves et des modes de transport disponibles (voiture, ligne de bus TEC ou scolaire).

b. Les modes de déplacement :

La façon assez exceptionnelle par rapport à d'autres communes wallonnes, **ce n'est pas la voiture qui domine les déplacements des élèves de l'enseignement secondaire des écoles de Quiévrain-centre**. Ainsi, on retrouve globalement, une **répartition tripartite** : un tiers des déplacements en transports en commun (**38%** dont 17% en bus TEC, **12% en bus SEMURVAL jusqu'à la frontière puis à pied** et le solde, soit 9%, en train), un tiers en voiture (**30% en voiture**, avec une forte **domination du co-voiturage : 18%**) et un tiers à pied (26% vu l'importance d'une population scolaire locale). Le solde représentant par les deux-roues motorisés ou non.







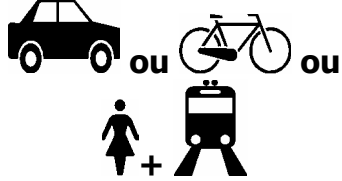
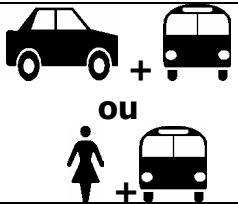
Athénée Royal, modes de transport utilisés par les étudiants pour se rendre à l'école et en revenir – PiCM 2003



Centre scolaire Don Bosco, modes de transport utilisés par les étudiants pour se rendre à l'école et en revenir – PiCM 2003

Les deux graphiques ci-dessus permettent d'observer que la forte proportion d'élèves prenant un bus SEMURVAL et continuant à pied jusqu'à l'école se rendent principalement au centre scolaire Don Bosco.

2.1.3.4 Les autres déplacements

Modes de déplacement les plus souvent utilisés	Achats		Loisirs	
	Honnelles	Quiévrain	Honnelles	Quiévrain
	10,9%	27,8%	4,5%	16%
	2,6%	3,8%	5,7%	4%
	0,6%	0%	0%	0%
	79,5% (46,2% comme conducteur seul)	67,5% (38,7% comme conducteur seul)	87,5% (45,5% comme conducteur seul)	74,4% (39,2% comme conducteur seul)
	0%	0%	1,1%	5,6%
	6,4%	0,9%	1,1%	0,8%

Déplacements domicile-achats et domicile-loisirs –PiCM 2003

Pour effectuer leurs achats et se rendre à leurs loisirs, les habitants de Honnelles et de Quiévrain utilisent **majoritairement la voiture** comme mode de déplacement.

Cependant **27,8% des Quiévrainois** ayant répondu à l'enquête du présent PiCM vont à **pied** faire leurs courses et **3,8% en vélo**. L'usage des transports en commun pour effectuer des achats est par contre très faible à Quiévrain. La **voiture et les transports en commun (TEC)** remportent quant à eux un certain succès auprès de la **population d'Honnelles** pour se rendre dans les commerces. Ce qui peut s'expliquer étant donné que le premier **pôle d'achats** des habitants de Honnelles et de Quiévrain est **Quiévrain (47%)** puis **Dour (22%)** et **Quiévreachain, en France (15%)**.

Il n'en est pas de même pour se rendre à leurs lieux de loisir. Ainsi, la **voiture domine** plus encore dans les déplacements domicile-loisirs (87,5% pour Honnelles et 74,4% pour Quiévrain) et la marche à pied est peu pratiquée pour ce type de déplacement. Le vélo reprend par contre une part du marché par rapport aux déplacements effectués pour faire des achats.

Comportements modaux

- La population de Quiévrain n'est pas fortement motorisée (30% des ménages ne possèdent pas de véhicules) alors que les ménages de Honnelles ont un taux de motorisation fort similaire à la moyenne de la Région Wallonne (81%).
- Tant à Honnelles qu'à Quiévrain, au moins un ménage sur trois ne possède pas de vélo.
- La voiture est le mode de déplacement privilégié et ce, quel que soit le motif du déplacement.
- Le pourcentage de personnes effectuant leurs déplacements à pied est important par rapport à d'autres communes rurales.
- Les transports publics : les TEC ne sont pas fort utilisés par la population et par les élèves du fondamental tant de Honnelles que de Quiévrain.
- Les déplacements scolaires sont des déplacements de proximité. Or, les comportements en termes de mobilité sont fort différents d'un établissement à l'autre mais globalement en secondaire (à Quiévrain), un tiers des élèves sont conduits en voiture, un tiers vient à pied et le dernier tiers emprunte les transports en commun.
- Un cinquième des élèves des deux écoles secondaires de Quiévrain (plus de 1000 élevés au total) habitent en France. Et 14% des élèves de ces écoles utilisent les bus SEMURVAL jusqu'à la frontière puis rejoignent l'école à pied (rupture de charge).

2.3 Le réseau routier

Le réseau routier est le réseau qui domine les communes de Honnelles et de Quiévrain même si le territoire de Quiévrain est desservi par une voie de chemin de fer y aboutissant et que les chemins et sentiers sont particulièrement denses sur ces deux communes. Le réseau routier concentre tous les types de trafic (pour tous les usages et modes de transports). On peut l'analyser en termes d'infrastructures mais aussi selon la catégorie des usagers qui l'utilise.

Un relevé in situ des principales voiries a été effectué. Il a été complété grâce aux informations rassemblées dans le Schéma de Structure de Quiévrain mais aussi par les renseignements récoltés lors de l'analyse des enquêtes population (enquêtes PCM 2003) et les rencontres avec les Conseils Consultatifs en Mobilité de Honnelles et de Quiévrain. En parallèle à cette approche qualitative, une analyse quantitative a été réalisée. Elle se base sur deux types de données : un relevé des accidents et des comptages routiers réalisés par le MET D112 (charge globale, par type de véhicule et vitesse pratiquée seulement en certains points). Enfin, une enquête cordon origine-destination à Quiévrain, une analyse des mouvements dans certains carrefours et une enquête de stationnement au centre de Quiévrain ont permis de compléter ces données.

2.3.1 Composantes techniques

Carte 4: Exploitation du réseau

2.3.1.1 Etat technique général

Nos relevés nous ont permis d'identifier **l'état technique général** du réseau routier. Globalement, l'état du réseau tant régional, provincial que communal **est bon**. Ce **réseau est entretenu**. Les endroits où les voiries communales sont dans un mauvais état sont signalés par un A51 agrémenté d'un additionnel « chaussée dégradée » et sont principalement localisés le long de la frontière française. Parfois, une limitation de vitesse accompagne cette mise en garde.

Il y a encore de nombreuses **voiries en pavés** dans la commune de Honnelles qui ne sont malheureusement plus toujours adaptées au trafic et aux types de véhicule y circulant.

En période de récolte, les voiries sont souillées par des résidus agricoles, par de la terre mais aussi des pommes de terre ou des betteraves suite au passage des camions rejoignant les pôles de transformations de ces dernières.

Les **infrastructures cyclables** sont **quasi inexistantes**. Deux exceptions, le long de la N51, une piste cyclable marquée (art.74) existe (de chaque côté de la voirie) mais son état n'est pas uniforme partout. A la rue d'Angre, une piste cyclable (D7) est également présente mais elle n'est pas entretenue et son état est à déplorer. Plusieurs voiries comptent également des pistes cyclables déclassées.

L'état des **accotements** dans les villages de Honnelles est très variable mais généralement bon. Dans la majorité des villages et hameaux, ils sont recouverts (graviers ou asphalte). Ils servent à la fois pour le stationnement des véhicules mais aussi pour les déplacements des piétons à défaut de trottoirs. A Quiévrain, les trottoirs sont en dalles 30x30 en relativement bon état mais ils sont particulièrement étroits à la rue Grande.

Il n'existe pas de véritables réseaux de **trottoirs** au sein des villages de l'entité de Honnelles et seul Quiévrain-centre en bénéficie dans la commune. De plus, ils sont souvent étroits en particulier dans l'hyper-centre de Quiévrain.

De nombreux sentiers et chemins sillonnent ces deux communes et sont pour la plupart balisés sur la commune de Honnelles.

2.3.1.2 Eclairage et accompagnement végétal

La commune de Quiévrain possède un éclairage beaucoup plus important que sur Honnelles où la majorité des **routes** sont **peu ou insuffisamment équipées d'appareils d'éclairage** (ni d'autres équipements lumineux comme des catadioptrés ou de la peinture réfléchissante), essentiellement en dehors des noyaux d'habitats. Certains hameaux et villages ne sont pas non plus pourvus d'un éclairage suffisant. C'est un éclairage classique placé sur mât qui n'est pas très récent.

Certains tronçons de la N553 entre Roisin et Baisieux sont même dépourvus d'éclairage.

Tant sur Quiévrain que sur le territoire de la commune d'Honnelles, il n'y a pas d'éclairage en façade ou de luminaires prêtant à souligner un aménagement de voirie ou un bâtiment public.

La commune de Honnelles a un projet d'extension et d'amélioration de son éclairage publique dont l'étude et la réalisation seront inclus dans le projet PALME.

En ce qui concerne **l'accompagnement végétal**, la nature fait partie du patrimoine de Honnelles et Quiévrain. Arbres, haies, bosquets, etc. participent à l'embellissement des infrastructures de déplacement. Dès lors, afin de respecter certains sujets végétaux, il y a lieu, lors d'aménagements d'infrastructures, de tenir compte de cet aspect et notamment de protéger les éléments arborés repris à l'inventaire des arbres, haies et ensembles arborés remarquables de l'entité tels que les drèves longeant les voiries parcourant ces deux communes.

2.3.1.3 La signalétique

La **signalisation de police et directionnelle** mise en place est généralement **sobre, diffuse** (à l'exception de la route de Bavay ou de nombreux panneaux signalent la limitation de vitesse en vigueur) et peu uniforme sur Honnelles et Quiévrain. Aussi, il existe **quelques cas d'incohérence** ou de **manquement**. Il s'agit, le plus souvent, de marquer les directions à suivre et la fin ou le début d'une limitation donnée. Voici quelques exemples :

- Aucune signalisation directionnelle vers Honnelles au départ de Quiévrain-centre ni même vers les autres villages de l'entité de Quiévrain (croisement de la N51 et de la rue des Wagnons).
- Aucune indication pour rejoindre la gare en venant de Mons sur la N51.
- Panneaux directionnels indiquant certains villages mais pas d'autres (liaison entre Angre et la maison communale d'Autreppe n'est pas indiquée).
- Panneau de stationnement à un arrêt de bus au croisement de la rue Tour Sainte Barbe et de la rue de l'Abattoir.
- Limite communale : pas de plaques indiquant la fin du territoire communal.

La **signalisation informative de proximité** (plaques des rues) est en ordre et en bon état tant sur la commune de Honnelles que de Quiévrain.

Par contre, au niveau du **jalonnement à partir des voiries principales régionales et interrégionales**, la commune de Honnelles est seulement reprise en sortie d'autoroute et non sur la N552. L'entité de Quiévrain est pour sa part particulièrement bien indiquée.

Excepté ce point, le fait d'utiliser le nom de l'entité de Honnelles ou seulement de quelques villages pour signaler tous les villages posent des problèmes : confusion et mauvais cheminement. Cette problématique sera difficile à traiter car il faut respecter certaines règles en la matière.

Les **limitations de vitesse** en application sur le territoire de Honnelles sont multiples et non uniformes. La commune a réalisé un plan global de ces dernières. Approuvé par le Collège, ce projet sera prochainement mis en place.

En termes de **limitations de tonnage**, seulement quelques routes voient leur tonnage ou leurs accès limités mais les panneaux sont tellement vieux qu'ils ne sont plus lisibles en certains endroits (rue Prebelem à Maurain). Si les accès limités sont compréhensibles, par contre leur répartition et leurs limitations de tonnage l'est moins. En effet, le tonnage permis varie de 10 à 15t entre la rue Perbelem et la rue Joncquerelle et rien sur le terrain ne justifie une telle variation. De plus, la rue Joncquerelle ne présente cette limitation qu'au croisement avec la rue Prebelem. De même, certaines voiries ont un tonnage limité alors que d'autres présentant les mêmes caractéristiques n'en ont pas.

2.3.1.4 Structure du réseau

Deux points peuvent être retenus : la largeur des voiries et le traitement des carrefours et des places.

1. La largeur des voiries : on retrouve divers types de voiries au sein du périmètre d'étude. Les plus caractéristiques sont :

- Des **voiries étroites en milieu non urbanisé** (inférieures à 3m) qui se poursuivent en **chemins** de terre non praticables. Elles sont nombreuses sur le territoire de Honnelles et Quiévrain et empruntées principalement par les exploitants agricoles rejoignant leurs champs.
- Des voiries d'une **largeur de 5 à 6 m en béton** que l'on retrouve aussi bien en pleine campagne qu'en traversée de village et plutôt en portion rectiligne. Si elles sont adaptées au charroi agricole, elles sont souvent surdimensionnées pour les traversées des villages et parfois dangereuses. Elles sont souvent accompagnées, en milieu rural, d'accotements enherbés (le plus souvent) ou revêtus et certaines ont un revêtement en pavés naturels.
- Des **voiries de types RESI** (Réseau interurbain) : le territoire de Honnelles et de Quiévrain est traversé par quatre voiries régionales de gabarit et de structure relativement différents. Ainsi, la N51 reliant Mons à Valenciennes est une voie à trois bandes de circulation (deux dans un sens et une dans l'autre en alternance) longées par une piste cyclable marquée et parsemée d'emplacements de stationnement entre Dour et Quiévrain.

Les N553, N555 et la N549 sont des voiries à une bande de circulation dans chaque sens de circulation desservant les villages de Honnelles.

2. Le traitement des carrefours et des places :

- **Les carrefours :** Au niveau des villages de Honnelles et de Quiévrain, les carrefours sont généralement bien dimensionnés mais un manque de visibilité est à souligner dans certains cas (à Angre par exemple). Certains carrefours sur le territoire de la commune de Honnelles sont traités en pavé naturel. Il existe un rond-point de construction récente à Baisieux qui permet de régler les flux de circulation d'une part entre les villages de Quiévrain et d'autre part entre Quiévrain et les villages de Angre, Angreau, Roisin, Onnezies, Autreppe et Quiévrain.

Les carrefours de Quiévrain-centre avec la RN51 sont pour leur part fort larges et peu ou pas aménagés (Rue du Tombois, Rue de la Gare, Rue de l'Abattoir/rue Tour-Sainte-Barbe, rue des Wagnons).

Certains carrefours au niveau des places sont également surdimensionnés et peu structurés (grands espaces sans marquage, par exemple la place du Centenaire à Quiévrain, la Grand-Place de Baisieux).

- **Les places :** Certaines places sont aménagées en parc dans les villages de Honnelles et à Audregnies, d'autres sont aménagées avec des arbres et du mobilier urbain et parfois elles servent de parking et sont peu structurées (grandes surfaces libres) et servent de terrain de jeux.

2.3.1.5 Le stationnement

Carte 5: Stationnement
à Quiévrain-centre

- **Tout d’abord, dans de nombreux villages, le stationnement** des véhicules s’effectue soit sur terrain privé (devant les habitations, essentiellement dans le cas de constructions récentes) soit sur les accotements ou sur les places publiques. Ce type de stationnement **n’est généralement pas réglementé** à quelques exceptions près.
- **A Quiévrain-centre et dans les différents villages de Honnelles et de Quiévrain**, il existe une **série de parkings**. Dans les villages, les principaux sont localisés devant les cimetières, le long ou sur les places des villages.
- A Quiévrain-centre (voir carte 5 et la planche 1 de graphiques associés), l’offre en stationnement compte près de 1200 places disponibles et sa répartition spatiale se fait comme suit:
 1. Secteur commerçant : rue de Valenciennes, rue Grande, rue Debast, Place du Parc, Parking du Delhaize et Dexia : 576 places.
 2. Secteur mixte : quartiers de la place du Ballodrome, de la rue du Tombois et de la place du Centenaire : 280 places.
 3. Secteur résidentiel : Quartiers du Petit-Bruxelles et de la rue du Joncquois : 205 places.
 4. Secteur de la gare : 55 places.
- Les types de stationnement y sont divers :
 1. Stationnement alterné bimensuel en zone bleue sur l’axe commercial du centre à la rue Debast et à la rue Grande,
 2. Stationnement en épis libre avec de multiples zones de livraison où le stationnement est interdit de 8 à 11h du matin, ponctué d’emplacements réservés aux motos, à la rue de Valenciennes.
 3. Des parkings libres ou réservés à une clientèle (Delhaize, Dexia) comptant au total quatre places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite (trois au parking du Delhaize et une sur la place du Parc). Les places sont, dans la majorité des cas, marquées sauf à la place du Ballodrome et à la place du Petit-Bruxelles.
 4. Stationnement libre délimité soit des deux côtés de la voirie (par exemple à l’avenue Reine Astrid et autour de la place du Ballodrome)

soit d'un seul côté (par exemple à rue de Valenciennes entre la rue Grande et la rivière, et à la rue de la Gare).

L'enquête de stationnement au centre de Quiévrain permet de révéler les principaux points suivants :

- ❖ L'offre de stationnement n'est globalement pas saturée. Cependant, le taux d'occupation est souvent élevé et peut atteindre jusqu'à 100%. Ainsi, on constate que le samedi, ce sont les zones commerciales de la place du Parc, de la rue Debast (le matin uniquement) et le parking du magasin Delhaize qui ont le plus haut taux d'occupation. En semaine, c'est le cas des parkings gratuits.
- ❖ Le temps moyen d'occupation est élevé et ce, indépendamment du type de stationnement. Ainsi le temps varie entre 1h02' (rue de Valenciennes, le samedi) à 2h08' (rue Debast, en semaine malgré le marquage le long des bordures y interdisant le stationnement).
- ❖ Le parking du Delhaize a un taux d'occupation relativement élevé mais un bon taux de rotation et la proportion de véhicules ventouses est faible (6,6% en semaine et 1,4% le samedi).
- ❖ La part des véhicules ventouses (stationnement durant toute la durée de l'enquête) est très variable d'une zone à l'autre. Ainsi, clairement, les 10 places de stationnement au coin de la rue de l'Abattoir et de la rue Tour-Sainte-Barbe et le parking de l'Abattoir sont des zones de stationnement longue durée ; le nombre de voitures ventouses y est proche des 20%. La rue Debast a également, le samedi, près d'1/3 de voitures ventouses.
- ❖ L'analyse démontre aussi l'absence d'utilisation de la zone bleue dans les rues Grande et Debast. Ainsi, près de 20% des voitures stationnées à la rue Grande dépassent les deux heures légalement autorisées (tant en semaine que le samedi). Rue Debast, ce taux atteint près de 50% alors que

le stationnement n'est pas autorisé entre la rue Grande et le carrefour à feux devant l'Athénée.

2.3.1.6 Aménagements de sécurité et de convivialité

En termes d'aménagements de sécurité, on peut distinguer quatre types d'intervention : les abords des bâtiments de services et particulièrement des écoles, les traversées des villages et leurs entrées et les aménagements de carrefours. Les entrées et les traversées des villages ne sont pas aménagées pour la plupart d'entre-elles.

- **Les abords des écoles :** Toutes les écoles bénéficient d'aménagements. **Au minimum**, chaque école de l'entité est signalée par un A23 accompagné d'une plaque « ralentis ... tu arrives près de mon école ! ». Sur la commune de Honnelles, toutes les écoles bénéficient depuis peu de la mise en zone 30Km/h abords d'école hormis celle de Roisin qui nécessite un complément d'étude. Une attention particulière sera donc portée à cette école dans la suite de la présente étude. Le même projet est en cours pour les écoles de Quiévrain qui bénéficient déjà de divers aménagements (barrières de sécurité, passages pour piétons rouge et blanc.
- **Les entrées des villages :** seul le village de Baisieux bénéficie d'un plateau à l'entrée du village juste avant sa place en venant d'Angre.
- **Deux carrefours** sont aménagés avec un rond-point sur la commune de Quiévrain (à Baisieux et secondaire à Quiévrain-centre) et un avec des feux au centre de Quiévrain au niveau de la rue de la Gare et de l'athénée.

2.2.2 Sécurité routière

Carte 6: La sécurité routière objective

2.2.2.1 Sécurité routière objective

➤ Données d'accidents :

L'Institut National des Statistiques nous a fourni un relevé des accidents avec dégâts corporels (entre 1998 et 2000) sur le territoire de Honnelles et Quiévrain. En trois ans, il y a eu 9 victimes dont 5 sur la commune de Quiévrain et 4 sur la commune de Honnelles. 9% des accidents avec lésions corporelles impliquaient des cyclistes sur la Commune de Honnelles et aucun au cours de ces trois années sur Quiévrain. Cependant, 29% des blessés roulaient en cyclomoteur ou en moto; et respectivement 4% et 12% des piétons sur Honnelles et Quiévrain. 63% des accidents ont eu lieu en agglomération.

La N51 est particulièrement « accidentogène » et ce, sur toute sa longueur. Le nombre d'accidents ayant eu lieu durant ces trois années est équivalent sur les trois voiries régionales traversant Honnelles et comme on peut le voir, l'avenue des Hauts-Pays est la plus dangereuse des trois car la gravité des accidents y est plus importante.

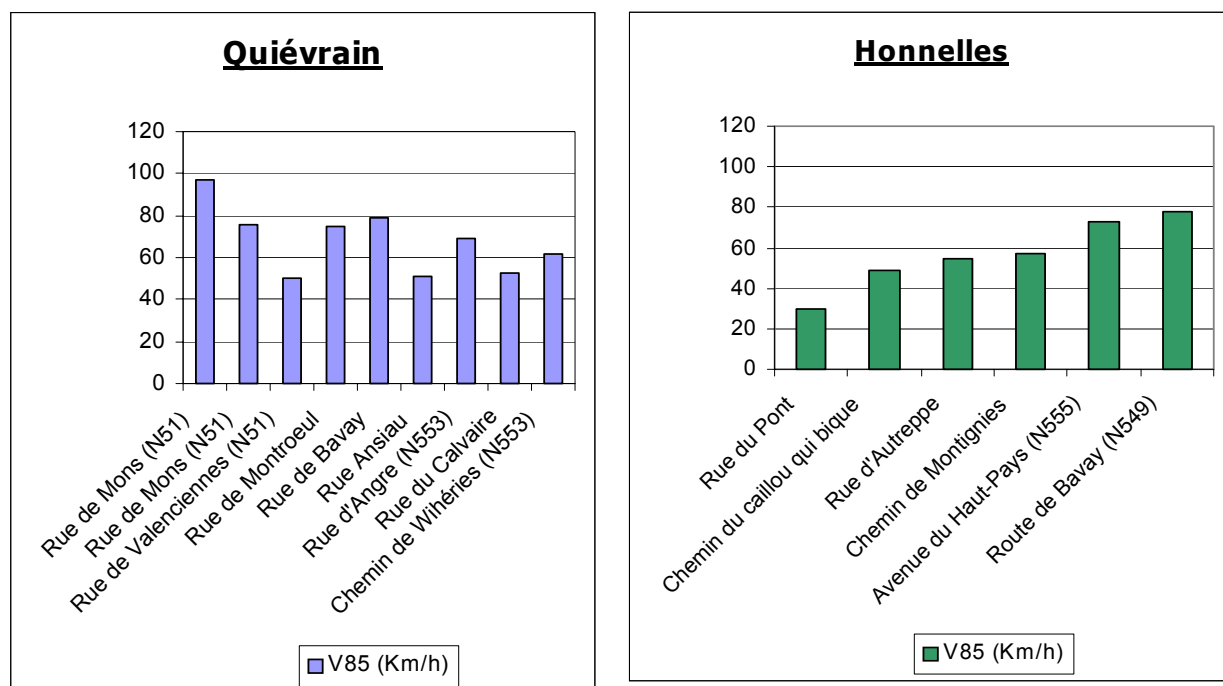
Durant ces trois années, deux accidents sont également survenus au niveau de la chaussée Brunehault dont l'un qui a fait deux morts au carrefour du Passe-Tout-Outre à Autreppe.

Finalement, il faut noter que ces données ne concernent que les accidents ayant nécessité le concours de la police. Aussi, les pertes de contrôle de véhicules et les accidents n'impliquant que des dégâts matériels ne sont pas répertoriés. Ainsi, à la route de Bavay à Athis, une habitante a recensé 19 accidents sur un tronçon de quelques mètres entre le n°8 et le n°20 de 1994 à 2003.

➤ Données de vitesse :

Au cours de la campagne de comptage des charges de trafic sur les communes de Honnelles et de Quiévrain effectuée au mois de mai dans le cadre de cette étude, les régimes de vitesse ont également été mesurés, dans la mesure des possibilités techniques en certains points.

Comme le montre le graphe ci-dessous, la situation est préoccupante en certains endroits. Pour information, le V85 est la vitesse en deçà de laquelle circulent 85% des véhicules et représentative de la vitesse effective réalisée sur le tronçon où il est mesuré.



Mesures du V85 (Km/h)- PiCM 2003

Ainsi, la vitesse de la rue de Mons est dégressive à l'approche de Quiévrain (le premier point de comptage était situé avant le carrefour avec la chaussée Brunehault en direction de Quiévrain et le second était à l'entrée de Quiévrain) mais reste élevée (75Km/h) à quelques mètres de la rue Neuve où la vitesse est limitée à 50Km/h.

A la rue de Montroeuil et à la rue de Bavay, voiries en quartier résidentiel, les vitesses pratiquées sont également plus hautes que les vitesses imposées. En effet, elles flirtent avec les 80Km/h alors que la vitesse autorisée est de 50Km/h.

Au sein des villages de Honnelles, les vitesses des automobilistes sont différentes. Ainsi, à Marchipont (rue du Pont), Angre (chemin du Caillou qui Bique), Roisin (46Km/h de vitesse moyenne à la rue des Bourdons), les limitations sont respectées alors qu'à Autreppe (rue d'Autreppe) où une 'zone 30 abords d'école' a été établie et à Angreau (68 Km/h de vitesse moyenne à l'entrée d'Angreau à la rue du Quesnoy), elles ne le sont pas. Les villages de Fayt-le-Franc, Erquennes, Athis, Montignies-sur-Roc sont, tout comme la rue du Caillou qui Bique à Angre, empruntés par les villageois et ne subissent pas un transit important.

Par contre, pour la route de Bavay et l'avenue du Haut-Pays à l'approche du carrefour de la Garde, le V85 est particulièrement élevé (78Km/h et 73Km/h) par rapport à la vitesse légale de ces axes (50Km/h).

2.2.2.2 Sécurité routière subjective

Carte 7: La sécurité routière subjective

L'analyse des questions relatives aux problèmes de sécurité routière et de mobilité de l'enquête ménages réalisée auprès de la population dans le cadre du PiCM 2003 a permis d'établir une liste des principaux lieux perçus comme problématiques par la population locale (cfr. annexe 1).

Nous avons aussi interrogé les Conseils consultatifs en Mobilité (cfr. annexe 2) afin de pondérer les résultats de l'enquête qui sont influencés par le nombre et la qualité des répondants.

Ainsi, très clairement, **ce sont plusieurs rues internes à Quiévrain-centre qui dominant l'attention de la population locale tant en termes d'accessibilité automobile que de sécurité routière ou d'accessibilité piétonne.** Cette forte présence des problématiques liées à la circulation dans le centre de Quiévrain est sans conteste due à la proportion d'habitants de Quiévrain-centre ayant répondu ou participé mais également au rôle central joué par cette agglomération.

Les problèmes rencontrés dans les villages concernent en général la difficile accessibilité et la circulation des usagers « doux » (piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes), la sécurité routière et l'accessibilité en transports en commun.

L'attention de la population se concentre tout particulièrement sur deux carrefours (le Passe-Tout-Outre (croisement de la RN555 et de la chaussée de Brunehault) et le carrefour de la Garde (RN555 et RN549) et sur le manque d'accessibilité piétonne, cycliste et en transports en commun de l'entité. Un problème de vitesse lié à l'état des voiries et à la configuration rectiligne des routes principales traversant certains villages tels que Angre est également souligné.

2.2.3 Les charges de trafic

Les données relatives aux charges de trafic proviennent de la campagne de comptage réalisée du 13 au 20 mai 2003 par le MET-D112 tant sur le réseau communal que régional.

a) *Classement des voiries suivant les charges de trafic*

On peut tout d'abord souligner que les communes de Honnelles et de Quiévrain ne sont traversées par aucun axe repris dans le Réseau Routier à Grand Gabarit (RGG) de la Région wallonne. Cependant, le territoire de ces deux communes se situe à proximité de l'autoroute E19 Bruxelles-Paris pour Quiévrain et de la N552 reliant cette autoroute à Dour pour Honnelles.

Les **charges de trafic sur une journée**, en chiffre absolu, ne sont pas très élevées mais si on s'attache au type de voirie et à l'environnement qu'elle traverse, la situation est différente selon les cas.

- **Charges importantes (plus de 6.500 véhicules /jour)**

- *La rue de Valenciennes N51 (+/-12 800 véh/j)*: jonction importante entre la Belgique et la France, cette voirie à une bande dans chaque sens de circulation longée par des places de stationnement en épis du côté belge, d'un trottoir et de nombreux magasins, restaurants et d'une discothèque a une charge de trafic de **12 818 véh./j** en moyenne. Cette charge de trafic particulièrement importante souligne l'importance de cette liaison vers la France. Il faut tout de même relativiser ces chiffres car suite à l'enquête cordon réalisée autour de Quiévrain, il a été observé qu'un certain nombre de Français entrent dans Quiévrain et repartent directement après avoir fait leur plein de carburant et/ou avoir acheté des cigarettes.
- *La rue de Mons N51 (+/-9500véh./j)* : cette voirie est classée en RESI (Réseau interurbain). Elle est constituée de 3 bandes de circulation dont deux dans un sens en alternance, le tout longé d'une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation. Située à travers champs de la jonction de la N552 jusqu'à Quiévrain, elle traverse ensuite le centre de Quiévrain.

- La rue du Joncquois (+/-9100 véh/j) : La rue du Joncquois qui devient ensuite la rue du Marais est une voirie à une bande de circulation dans chaque sens aménagée avec des chicanes. Cette route relie Hensies à Quiévrain et est rejointe à mi-distance par un sentier menant à Crespin.
- La rue Grande (+/-19 800 véh/jour) et la rue Debast (+/-13 700) sont les rues présentant la charge de trafic la plus importante sur Quiévrain. Constituant une artère commerciale longée par cinq établissements scolaires, ces 2 rues relient la rue de Valenciennes à la rue de Mons.

Cette première analyse montre donc que la rue Grande avec près de 20 000 véh/j. sert d'axe de passage obligé pour les véhicules en provenance de l'Ouest (rue de Valenciennes), du Nord (rue du Joncquois, accès vers Hensies) et de l'Est (rue de Mons).

Remarque : aucune voirie traversant Honnelles n'a une charge de trafic de plus de 6500 véh/jour.

- **Charges moyennement importantes (de 2.600 à 6.500 véhicules /jour)**

Les voiries suivantes de la **commune de Quiévrain** présentent une charge de trafic journalière d'une certaine importance :

- La rue des Wagnons (+/-6000 véh./j) : C'est une voirie 2X1 bande qui relie la N51 à la commune de Honnelles, et Quiévrain aux deux autres villages de l'entité en passant devant la maison communale.
- La rue du Tombois (+/-5400 véh./j) : Cette voirie est une rue étroite longée par des habitations et reliant la rue de Mons (entrée de Quiévrain) à la place du Centenaire en croisant l'avenue Reine Astrid (+/- 2600 véh./j) et la rue Jules Pitot. La charge de trafic reflète un transit important par cette rue.
- La rue de Bavay (+/- 4400 véh./j) : cette rue est le prolongement de la rue des Wagnons qui mène au rond-point de Baisieux où elle se poursuit vers Audregnies. Il est à noter qu'entre ces deux points de comptage de la rue des Wagnons et celui de la rue de Bavay, la rue Jules Pitot, la rue du Château d'eau et la rue du Foyer rejoignent cet axe.

- La rue Tour-Sainte-Barbe (+/-3500 véh/j) est une rue à sens unique qui relie la rue du Joncquois à la rue Debast au centre de Quiévrain. La différence de charge avec la rue du Joncquois de +/-1000 véh/j. dans un sens représente les usagers de la gare SNCB et les personnes empruntant la rue Neuve pour rejoindre la rue de Mons.
- La chaussée Brunehault (+/-3500 véh/j) et la rue du Calvaire N553 (+/-2850 véh/j) à Audregnies : Ce tronçon de la chaussée de Brunehault relie la route de Bavay à la rue du Calvaire. Actuellement, des travaux sont en cours sur le tronçon de la chaussée de Brunehault entre Audregnies et Montignies-sur-Roc. La N553 rejoint pour sa part la N552 directement d'Audregnies à Elouge.
- La rue Neuve (+/-3050 véh./j.) est une rue étroite à double sens permettant de rejoindre la place de la gare sans passer par le centre de Quiévrain et l'école technique.

Ce second niveau de voiries permet d'identifier, sur Quiévrain-centre, le phénomène de 'by pass' et/ou d'éclatement des circulations. Ainsi les rues Tour-Sainte-Barbe, rue de la Gare et rue Neuve sont les axes qui servent à fusionner/éclater le trafic en provenance de/vers Hensies via la rue du Joncquois. Les rues des Wagnons et du Tombois constituent les deux accès vers le sud, notamment vers les villages d'Honnelles.

Pour les voiries de la **commune de Honnelles**, seules deux des trois voiries régionales traversant la commune présentent de telles charges de trafic :

- La route de Bavay N549 (+/- 4450 véh/j) : Cette route de 2X1 bande relie Bavay à Dour et donc la N49 française à la N552 et directement à l'autoroute E19. C'est le tronçon entre la carrefour de la Garde et Dour qui compte un tel trafic journalier ; la rue du Rat d'eau ne comptant une charge de trafic que de moitié moindre (+/- 2100véh/j).
- L'avenue du Haut Pays N555 (+/-3150 véh/j) entre le carrefour du 'Passe-Tout-Outre' et la carrefour de la 'Garde' est une voie relativement large à une bande dans chaque sens de circulation globalement rectiligne et en bon état. Seul axe transversal de la commune, elle permet de relier la partie ouest à la partie est de Honnelles.

Cette approche des charges également importantes sur Honnelles met en évidence le rôle joué par le carrefour de la Garde qui assure les échanges de trafic entre l'avenue des Hauts-Pays (RN555) et la route de Bavay (RN549) dans la section Nord. Ainsi, la RN549 n'est pas chargée sur son entièreté mais constitue par sa section Nord (route de Bavay), une maille du réseau qui draine le trafic des villages du sud de l'entité des Honnelles, via la RN555. La section sud (rue du Rat d'eau), entre le carrefour de 'la Garde' et la frontière est lui moyennement chargé.

- **Charges moyennes (de 1.000 à 2.600 véhicules /jour)**

Les voiries suivantes de la **commune de Quiévrain** présentent une charge de trafic moyenne :

- *La chaussée de Brunehault entre la rue de Mons et la rue de Montroeuil (2550 véh./j.)* : voirie de transit entre l'entrée de Quiévrain et Hensies, cette voie de circulation à une bande de circulation dans chaque sens sur laquelle l'entrée du zoning débouche.
- *La rue de Montroeuil (2200véh./j)* est une voirie en zone d'habitat résidentiel qui relie Thulin et Montroeuil-sur-Haine à Quiévrain de façon plus ou moins parallèle à la N51.
- *La rue d'Angre (2200véh./j)* entre Baiseux et Angre, une des rares voiries longées par une piste cyclable et qui présente un tronçon en béton et qui se termine en une drève pavée sur le territoire de Honnelles.
- *La rue du Chemineau (1750 véh/J)* est la rue parallèle à la rue du Tombois, étroite et longée par des véhicules en stationnement ; il est difficile de s'y croiser.
- Sur Audregnies, *le chemin de Wihéries et la chaussée Brunehault* drainent respectivement *+/-1250 et 1500véh./j* : reliant Wihéries et l'est de la commune de Honnelles à Audregnies, ces deux voiries permettent de rejoindre Quiévrain. Les travaux sont actuellement en cours sur la chaussée de Brunehault à l'entrée d'Audregnies.

Pour les voiries de la **commune de Honnelles** :

- La rue du Rambaix N553 (2400 véh./J) est, avec la rue de la Brasserie, la rue du Quesnoy (2000 véh./j.), la rue du Bourdon (1600véh./j.) et la rue d'Angre sur la commune de Quiévrain, l'axe Nord-Sud traversant l'ouest du territoire de la commune de Honnelles en passant par trois de ses villages.
- La rue du Rat d'eau (2000 véh./j.) cfr. supra
- La rue du Chevauchoir N555 (1850 véh./j.) est un des tronçons avec la rue Joncresse (1350véh./j.) reliant le village de Roisin au carrefour du Passe-Tout-Outre et donc l'ouest et l'est du territoire.
- La drève du château à Montignies-sur-Roc (1000 véh./j.) est une rue en pavés reliant la rue de Montignies qui rejoint la N552 et la chaussée Brunehault.

- **Charges faibles (moins de 1.000 véhicules /jour) :** Les autres voiries de Honnelles et Quiévrain qui ont été analysées ont des charges de trafic faibles voire très faibles comme on s'attend à en rencontrer pour des voiries de desserte locale.

b) Analyse des heures de pointes

Il est aussi intéressant d'analyser la répartition du trafic sur une journée (cfr. Planche graphique 2). L'heure de pointe dans le cas de Quiévrain-centre et plus particulièrement à la rue de Mons, la rue du Joncquois et la rue des Wagnons est, pour le matin, à 8h. A Honnelles pour la route de Bavay et l'avenue du Haut-Pays, elle est à 7h. Le soir, de façon générale elle s'étale entre 16h et 18h.

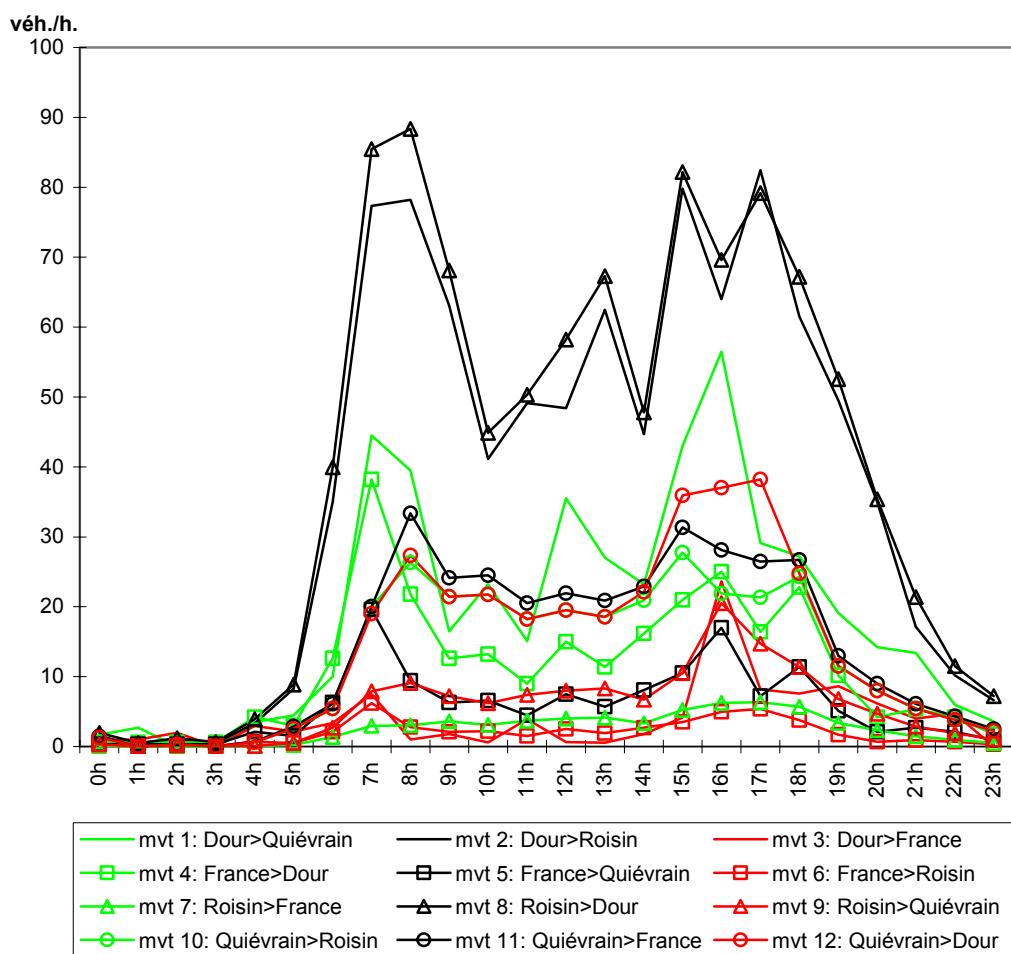
Il faut noter que sur tous ces axes, le trafic reste dense durant toute la journée.

La rue de Valenciennes présente une particularité par rapport aux autres voiries de Quiévrain : son heure de pointe du matin est à 10h, ce qui correspond à l'heure des début des achats. De plus, 27,5% du trafic en direction de Valenciennes se concentre entre 16 et 18h.

c) Approche spécifique : les carrefours

Suite aux problèmes rencontrés par la population en certains carrefours, il nous a été demandé d'affiner l'analyse de ces derniers :

- *Carrefour du Passe-Tout-Outre* : croisement de la N555 (rue du Chevauchoir, avenue du Haut-Pays) et de la chaussée Brunehault à Autreppe.



Etude des charges de trafic et des mouvements dans le carrefour du Passe-Tout-Outre (MET-D112)

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'Autregnies (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.

- *Carrefours de la RN51 et des rues du Tombois, de la Gare, de l'Abattoir et de la rue des Wagnons:*

Carrefour de la rue du Tombois : Le carrefour de la rue du Tombois et de la rue de Mons à l'entrée de Quiévrain en venant de Boussu, Mons, etc. est fortement fréquenté et ce, malgré que la rue du Tombois soit relativement étroite et longée de part et d'autre par des habitations.

L'analyse des mouvements à ce carrefour permet d'observer que peu d'automobilistes s'y engagent en venant du centre de Quiévrain et qu'il est principalement emprunté pour éviter les embouteillages de la rue Grande et, dans une certaine mesure, pour éviter le carrefour avec la rue des Wagnons. Les échanges se font donc dans le sens rue du Tombois/rue de Mons.

Carrefour de la rue de la Gare : La rue de la Gare mène tant à cette dernière qu'aux communes du nord de Quiévrain (Hensies notamment). Rue à sens unique, son carrefour avec la rue Debast est aménagé avec des feux complétés par un système à la demande pour les piétons traversant la RN51. Un nombre important d'automobilistes l'emprunte tant en venant de France que de Mons.

Carrefour de la rue des Wagnons : Lien entre le centre de Quiévrain et les autres villages de l'entité et de la commune de Honnelles, la rue des Wagnons est fortement fréquentée. Muni d'un tourne-à-gauche et d'un tourne-à-droite, ce carrefour situé dans un virage est relativement large et présente énormément de passage, principalement en venant de Mons en direction de la rue des Wagnons et de la France. Etant donné les charges de trafic élevées sur la RN51, le fonctionnement actuel de ce carrefour provoque :

- la création de files dans la rue des Wagnons pour les automobilistes qui se dirigent principalement vers la France et tournent à gauche vers Mons bloqués également par ces véhicules (temps d'attente pouvant atteindre 12')
- des arrêts des véhicules sur la RN51 lorsque certains automobilistes en provenance de Mons désirent virer vers la rue des Wagnons.

Carrefour de la rue de l'Abattoir et de la rue Tour-Sainte-Barbe : Combiné au trafic de la rue de Valenciennes et de la rue Grande, ce carrefour est la scène d'embouteillages quotidiens poussant certains automobilistes à se rendre à la rue Grande et y faire demi-tour.

La rue Tour-Sainte-Barbe, la rue de l'Abattoir et la rue Debast forment un carrefour imposant dans lequel les automobilistes ne se retrouvent pas toujours. Non aménagé, ce carrefour à 4 branches suscite de nombreuses craintes, la sortie de la rue Tour-Sainte-Barbe vers la France devant s'effectuer en 2 temps : s'arrêter et céder le passage des automobilistes empruntant la rue de l'Abattoir puis se placer au milieu de ce carrefour et céder le passage aux automobilistes poursuivant leur chemin sur la N51.

Pourtant, ce mouvement n'est pas rare, il est même le plus courant au niveau de ce carrefour.

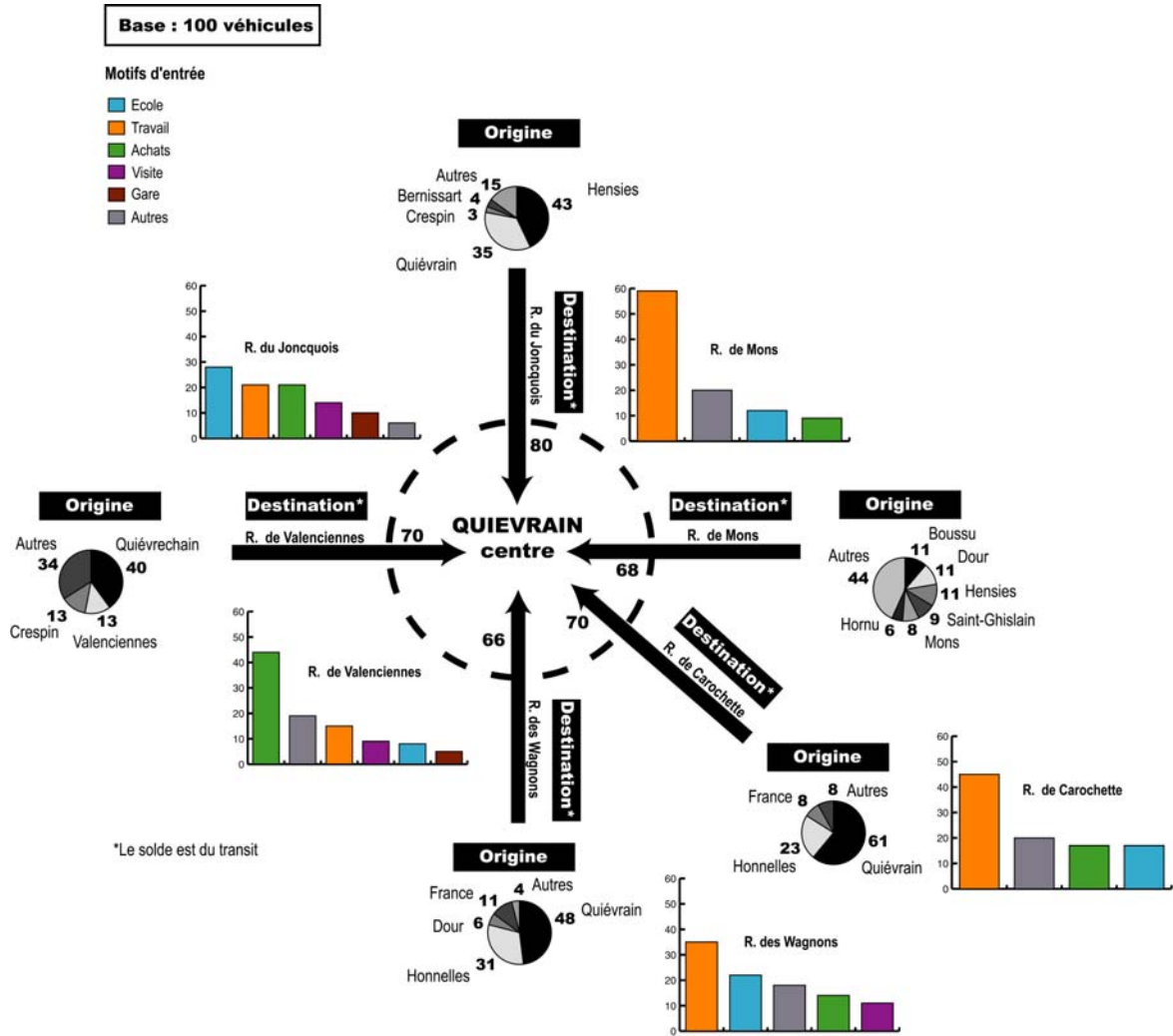
Un réaménagement plus convivial de ce carrefour devrait être envisagé tant pour faciliter l'accès au parking de l'Abattoir que pour sécuriser les trajets de tous les types d'utilisateurs dans ce carrefour.

d) Approche spécifique : le transit dans Quiévrain-centre - réalité ou fiction

Afin de déterminer l'importance du transit à travers Quiévrain-centre et son origine, le 3 et 4 avril 2003, respectivement de 15h15 à 17h15 et de 6h30 à 9h, une enquête cordon a été réalisée à Quiévrain.

Aussi, avec le concours de la police, sept enquêteurs présents au cinq accès du centre de Quiévrain (rue de Valenciennes au niveau de la Douane, rue de Mons avant la rue Neuve en venant de Boussu, rue du Joncquois en venant d'Hensies avant le passage à niveau, rue de Bavay au niveau du cimetière et rue Carochette au niveau du terrain de football) ont interrogé 745 automobilistes se dirigeant vers le centre de Quiévrain, sur leur destination et le point de départ de leur trajet.

Ce qui nous a permis d'obtenir les résultats repris dans la figure suivante :



Résultats de l'enquête origine-destination à Quiévrain-centre (03-04 avril 2003) – PiCM 2003

Aussi peut-on conclure :

- Globalement, de **20 à 34%** des automobilistes entrant dans le centre de Quiévrain le traversent pour rejoindre une autre destination.
- **80%** des personnes interrogées lors de cette enquête et venant du **nord de Quiévrain** (principalement de Hensies et des quartiers résidentiels du nord du centre de Quiévrain) se rendent à Quiévrain soit pour y conduire ou rechercher leur enfant **à l'école** (30%), soit pour effectuer **leurs achats** (20%) soit pour se rendre **au travail** (17%) ou **à la gare** (10%).
- **7 et 6 %** des automobilistes venant de la rue du Joncquois se dirigent respectivement vers **Quiévreachain** et vers les villages d'**Honnelles**.
- **68%** des automobilistes empruntant la rue de **Mons** pour rejoindre le centre de Quiévrain s'y rendent pour rejoindre **leur travail ou leur domicile** en revenant du travail (59%) ou pour conduire leur(s) enfant(s) **à l'école** (12%). Le point de départ de leur trajet est divers (Dour, Boussu, Hensies, Saint-Ghislain, Mons, Hornu).
- Alors que **22%** des personnes interrogées à la rue de Mons se rendent en **France** (Quiévreachain, Valenciennes et Crespin).
- En venant du **sud** de Honnelles, deux entrées différentes sont possibles : la principale par la rue des Wagnons et la secondaire par la rue de Carochette qui permet de rejoindre le centre de Quiévrain en prenant la rue du Cheval Blanc ou la rue du Transvaal. De **66 à 70%** des personnes empruntant ces itinéraires se rendent à Quiévrain principalement pour se rendre au **travail** (35 à 46%), conduire leur enfant **à l'école** (22 à 17%), effectuer leurs achats ou voir de la famille.
- Les destinations des personnes traversant Quiévrain en venant de ces deux accès sont diverses (Crespin, Hensies, Mons, etc).
- **70%** des automobilistes empruntant la rue de Valenciennes se rendent à Quiévrain et ce, principalement pour effectuer des **achats** (44%) ou se rendre au **travail** (15%).
- Les personnes transitant par ce dernier accès se rendent pour la plupart à l'est de Quiévrain (Boussu, Bruxelles, Hornu, etc).

2.2.4 Projets relatifs à l'amélioration du réseau

2.2.4.1 Projets d'aménagements des communes de Honnelles et de Quiévrain

Carte 9: Projets d'aménagement

Sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain divers projet d'amélioration du réseau sont en cours. Ils sont bien entendu à des stades de réalisation différents. Ainsi, certains projets seront ou sont actuellement à l'étude comme la réouverture de la ligne de chemin de fer Mons - Valenciennes et l'extension et l'amélioration de l'éclairage public sur la commune de Honnelles. D'autres seront prochainement mis en application tels que les mises en zone 30 Km/h abords d'écoles à Quiévrain, la révision des vitesses sur le territoire de Honnelles, l'entretien des sentiers de promenades de Honnelles, la création ou la réhabilitation de pistes cyclables, la réfection de la rue de Bavay et de l'avenue de France à Quiévrain, la mise en place d'un abribus à Montignies-sur-Roc ou d'autres, plus tardivement, comme les deux RAVeL prévus sur ce territoire.

Par contre, la réfection de l'égouttage et de la chaussée Brunehault à Audregnies comprenant la mise en place de chicanes, bermes centrales, trottoirs et pistes cyclables et la réfection de la rue Longue à Erquennes sont en cours.

En 1992, les services de police ont proposé la réalisation d'un plan de circulation pour le centre de Quiévrain, basé sur la mise en place d'un sens giratoire dans les rues centrales. Malgré l'accord du MET et du Ministère fédéral des communications, celui-ci n'a pas été mis en application pour des raisons diverses (difficulté d'accès à certains commerces, temps de passage dans le centre allongé, transit par des quartiers d'habitats, etc.).

2.2.4.2 Propositions d'aménagements transfrontaliers

Dans le cadre de l'initiative communautaire d'Interreg II, une étude d'aménagements transfrontaliers des communes françaises de Crespin, Quiévrechain, Rombiers et Marchipont, Saint Aybert, Thivencelle et belges de Hensies et Quiévrain a été réalisée en 2000 et avait abouti à divers propositions reprises dans le tableau de la page suivante.

Propositions d'aménagements et d'actions
Voies de communications routières
Liaisons principales
<p>Liaison Hensies – Echangeur de Crespin – Crespin De manière à créer une véritable liaison entre le centre de Hensies et celui de Crespin, il est proposé de prolonger le chemin des Douaniers sur le territoire français jusqu'à la D954 reliant Crespin à Saint-Aybert (environ 650 m).</p> <p>Echangeur de Crespin Cet échangeur tourne actuellement le dos à la frontière puisqu'il ne permet pas la sortie aux véhicules provenant de Belgique ni l'entrée à ceux qui se dirigent vers la Belgique. Il s'agit donc en fait d'un demi-échangeur. Il conviendrait de le compléter. Le point de jonction entre la D954, les accès à l'autoroute et la voirie de liaison vers Hensies pourrait être traité en giratoire.</p> <p>Variante Une variante à ces propositions peut être avancée : – création d'un échangeur complet au niveau du poste frontière d'Hensies dont l'accès se ferait par le chemin des Douaniers au sud et le chemin de la Neuville au nord ; – le chemin du Séminaire serait dès lors aménagé en voie de liaison principale entre Crespin et Hensies.</p> <p>Liaison Quiévrechain-sud – Echangeur de Onnaing L'aménagement en voirie de liaison du chemin existant entre le lieu-dit « Maison rouge » sur la D59 au sud de Quiévrechain et la Chapelle-Saint-Roch sur la D50 au sud de Quarouble (environ 2000 m) permettrait une meilleure liaison de Quiévrechain et de Marchipont à l'échangeur de Onnaing. Il fournirait également aux habitants de Baisieux et d'Audregnies un accès autoroutier direct moyennant l'adaptation du tronçon Baisieux-Marchipont (voir plus loin).</p> <p>Prolongement de l'axiale boraine 13 km restent à construire et sont d'ores et déjà programmés sur cet axe de délestage de l'autoroute et de la RN51. Une fois achevée, l'axiale boraine permettra d'éviter les agglomérations et de rejoindre aisément le périmètre transfrontalier par le sud du Borinage. Elle créera en particulier une liaison intéressante entre les zones d'activité du sud du Borinage et le pôle industriel du Valenciennois.</p>
Liaisons pour trafic local
<p>Liaison Hensies – Crespin : par le chemin du Séminaire. Liaison Petit-Baisieux – Quiévrechain : par l'avenue de France. Liaison Marchipont – Route D59 : de la frontière au croisement avec la D59 (« La Maison rouge »).</p>
Chemin de fer
La remise en service du tronçon Valenciennes-Quiévrain permettrait de rétablir l'axe ferré Mons-Valenciennes tant pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs.
Voies navigables
Curage et remise au gabarit de 1.350 T du Canal Condé-Pommeroeul.
Transport en commun - Bus
<p>Liaison bus vers Thulin et Hainin Bien que ces deux centres soient actuellement desservis par le train, on doit s'attendre, si la ligne Mons-Valenciennes est remise en service et acquiert une vocation inter-régionale, à ce que ces deux arrêts soient sacrifiés.</p> <p>Liaison transfrontalière A court terme, il est opportun de prévoir un détour des lignes TEC par le poste frontière de Quiévrain avec mise en phase des horaires pour assurer de bonnes correspondances avec l'offre de SEMURVAL côté français qui dessert déjà le poste frontière. A plus long terme, il faudrait créer une réelle ligne transfrontalière desservant la conurbation de Crespin-Quiévrechain-Quiévrain-Hensies ainsi que le complexe Toyota à Onnaing.</p>

Propositions formulées dans le cadre du programme Interreg II –IDEA 2000

Certaines de ces propositions se répercutent encore actuellement dans divers projets des communes françaises. Ainsi, dans le cadre de l'étude d'amélioration du cadre de vie des communes de Crespin et de Quiévrain, le souhait de créer une gare d'échange transfrontalier des transports en commun à l'avenue Jean Jaures (rue de Valenciennes en Belgique) traversant le quartier des Blancs Misseron est toujours exprimé.

De même, outre l'augmentation du Transport Express Régional (TER) entre Lille et Valenciennes d'ici 2005 et la création d'un tramway moderne entre le centre de Valenciennes et l'université et par la suite d'autres communes toutes proches, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Valenciennes appuie la réouverture aux voyageurs de la liaison ferroviaire Mons-Valenciennes et prévoit la création d'une ligne d'autobus à Haut Niveau de Service entre Saint-Saulve et Quiévrain.

Le réseau routier

- L'état technique du réseau est globalement bon. Il est relativement bien entretenu à l'exception des voiries communales menant en France qui sont fort dégradées.
- Les infrastructures cyclables sont quasi inexistantes tant à Honnelles qu'à Quiévrain.
- Le réseau de trottoirs de Quiévrain-centre est inadapté (étroitesse et absence de bordures surbaissées) et peu de traversées sont aménagées.
- Les trois carrefours principaux de Quiévrain centre sont peu structurés et fonctionnent mal.
- La signalétique directionnelle présente certaines faiblesses pour la commune de Honnelles et la signalisation de police en termes de stationnement à Quiévrain pose problème.
- Quelques voiries connaissent pour leur structure et leur environnement un trafic trop important ou inadapté.
- L'éclairage de certaines routes de Honnelles est insuffisant.

2.4 La mobilité sectorielle

Un bilan pour chaque mode de transport a été dressé. Les aspects relatifs aux infrastructures et réseaux ont été traités mais aussi les aspects en relation avec les usagers (besoins et demandes). Nous n'avons pas inclus les déplacements automobiles classiques car cet aspect a déjà été traité aux points précédents.

2.4.1 Le charroi lourd

➤ Infrastructure et réseau

En **termes d'infrastructures**, il existe sur le territoire de **Quiévrain** des **contraintes d'aménagements liées aux charrois lourds** et plus particulièrement aux convois exceptionnels qui empruntent la rue de Valenciennes et traversent le centre de Quiévrain.

Sur **Honnelles**, le gigantisme accru des engins agricoles imposent des contraintes de plus en plus importantes au réseau routier : largeur et fondation des voiries, aménagements de sécurité peu contraignants, obligation de plus en plus grande de prévoir des aménagements séparés pour les usagers des modes doux, etc. menant actuellement à une inadéquation des voiries aux charrois agricoles et engendrant des dégâts dans certaines habitations longeant ces voiries (suivant la CCM).

➤ Les besoins et les demandes

Honnelles et Quiévrain ne sont pas des communes confrontées à un **trafic important de poids lourds**. D'après les estimations issues des campagnes de comptages (mai 2003), toutes les voiries analysées ont moins de 5% de poids lourds.

La rue d'Ansiou et donc la rue de France de même que la rue de Bavay à Quiévrain sont les voies les plus fréquentées par le charroi lourd proportionnellement au trafic automobile, faible à la rue d'Ansiou.

Malgré notre insistance auprès des entreprises pour connaître les mouvements de leur charroi lourd (plusieurs appels téléphoniques), leur réponse a été limitée (uniquement le magasin Delhaize - trois camions/jour dans le centre de Quiévrain, pas de réponse de Bombardier, EBM et de l'entreprise Lievens). Toutefois, objectivement, la charge de trafic lourd, en particulier dans le centre de Quiévrain est faible proportionnellement à la charge de

trafic (rue de Valenciennes, 2%, et rue de Mons, moins de 2%) également sur la route de Bavay (RN549) à Honnelles. Même si cette proportionnalité est faible, la charge réelle (en nombre de véhicules) n'est pas négligeable. Ainsi, à titre indicatif, sur base d'un trafic journalier de 12 800véh/j., le nombre de camions en passage à la rue de Valenciennes à Quiévrain-centre avoisinerait les 250 unités.

Notons également, sur base des relevés effectués, qu'un axe Quiévrain-centre/France semble se dégager pour le charroi lourd (y compris agricole, au vu du contexte rural) via la rue de Bavay, le chemin de Baisieux et la chaussée Brunehault.

2.4.2 Les modes doux et les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Carte 10: Les modes doux

2.4.2.1 Les déplacements piétons

Au sein de la chaîne des déplacements, la marche tient une place majeure. En effet, c'est le mode de déplacement qui est le plus pratiqué au cours d'une journée pour de multiples raisons. Elle nécessite peu d'infrastructures mais celles-ci doivent allier confort et sécurité.

➤ Infrastructure et réseau

L'analyse des infrastructures existantes sur les communes de Honnelles et Quiévrain est assez rapide : la majorité des villages et hameaux hormis Quiévrain-centre ne sont pas équipés d'un réseau de trottoirs important. Il n'existe un véritable réseau de trottoirs qu'au sein des villages de Roisin, Audregnies et Baisieux. Quiévrain-centre présente également un réseau de trottoirs étroits mais en relativement bon état.

En zone non urbanisée, il n'y a pas toujours d'accotement. C'est souvent le cas le long des voiries reliant les villages de Honnelles.

Sur le territoire communal de Honnelles, il existe cependant un réseau de 10 promenades touristiques balisées reprises sur des fiches d'itinéraire reprenant divers renseignements utiles (distance, accessibilité à vélo ou à cheval...). Ce réseau fait 72Km.

Par contre, malgré les nombreux sentiers existants sur la commune de Quiévrain, aucun d'entre eux n'est balisé.

En ce qui concerne les PMR, les aménagements adéquats sont encore peu nombreux. Au niveau du stationnement, il n'existe au centre de Quiévrain que 4 emplacements réservés aux PMR (3 devant le Delhaize et 1 à la place du Parc) et sur Honnelles, il n'y en a qu'un à proximité des services existants (devant la maison communale). Aussi, paraissent-ils répondre d'avantage à des demandes individuelles qu'à une politique volontariste en la matière. Au niveau des trottoirs, très peu sont surbaissés au droit des traversées piétonnes et accessibles à tous les types d'usagers.

➤ **Les besoins et les demandes**

Tous les sites sont potentiellement attractifs pour les piétons mais certains les attirent plus que d'autres comme les écoles, les équipements culturels et de loisirs, les commerces de proximité, les arrêts de transports en commun, etc. C'est à ces endroits que l'on va rencontrer des concentrations piétonnes. Les piétons quotidiens sont souvent des usagers faibles (enfants et aînés).

La majorité des villages tant de Honnelles que de Quiévrain possèdent encore une école fondamentale. Aujourd'hui, **34%** des enfants s'y rendent à pied (selon les enquêtes réalisées dans les écoles primaires) mais le potentiel est plus élevé. En effet, en moyenne, 80% des élèves interrogés sont originaires du village où ils vont en l'école. Les activités de loisirs sont plus rares à l'exception des terrains de foot et du centre sportif d'Onnezies.

Lors de l'enquête réalisée auprès de la population, la sécurité des déplacements piétons et son corollaire, l'équipement des voiries, sont demandés en majorité (respectivement à 50% à Quiévrain et 57% à Honnelles) par celle-ci.

2.4.2.2 Les déplacements cyclables

➤ **Infrastructure et réseau**

Les infrastructures cyclables sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain sont très faibles. Elles se limitent à une piste cyclable marquée (art.74) le long de la N51 et à une piste en mauvais état le long de la rue d'Angre (entre Baisieux et Angre) et de la rue de France (Baisieux). Autrement, il existe quelques pistes déclassées sur Honnelles et Quiévrain mais l'absence d'entretien les rend impraticables.

Sur Honnelles, il existe aussi de nombreux sentiers empruntés par les vététistes.

L'absence de stationnement pour vélos (à l'exception des 12 pinces à vélo installées devant l'entrée du Delhaize) à la gare et au niveau des écoles n'encourage pas la pratique de ce mode de déplacements ni même l'intermodalité avec les transports en commun.

Les plates-formes de deux anciennes lignes de chemins de fer (la ligne 98 qui reliait Mons à Quiévrain par Cuesmes et Dour et la ligne 98A qui se séparait à Dour de la 98 pour desservir le Haut-Pays) traversent le territoire de Honnelles et de Quiévrain et sont programmées dans le réseau RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) et seront équipées pour les usagers lents. Leur équipement n'est toutefois pas prévu à court terme.

➤ **Les besoins et les demandes**

Selon les enquêtes réalisées à l'occasion du PCM, la pratique quotidienne du vélo est relativement faible (3,6% des déplacements). Par contre, sur le terrain, on rencontre de nombreux cyclistes quotidiens et les emplacements pour attacher son vélo à l'avant du Delhaize (Quiévrain-centre) sont fortement fréquentés.

Lors de l'enquête réalisée auprès de la population, la sécurité et son corollaire, l'équipement des voiries, sont demandés en majorité par celle-ci.

2.4.3 Les transports en commun

2.4.3.1 Le train

Carte 11: Les transports en commun

➤ **La gare de Quiévrain et la ligne 97**

La gare de Quiévrain est la **gare terminus** de la ligne 97 **Mons-Valenciennes** dont seul le tronçon belge est encore en exploitation. Cet axe ferroviaire permettant de relier Bruxelles-Paris en passant par Mons et Valenciennes fut mis en service en 1846 et fut fermée, côté français, aux transports de voyageurs dans les années 80.

Une étude de faisabilité de la réouverture de la voie Mons-Valenciennes est actuellement en cours en France de même que les négociations entre les deux sociétés de transport SNCF et

SNCF. On parle d'une réouverture possible de la ligne dès l'automne 2003 pour le transport de marchandises.

Quiévrain est donc actuellement la gare terminus de la ligne Liège-Bruxelles-Mons. Cette ligne présente une fréquence d'un train IC (Inter-City) par heure dans chaque sens et deux trains supplémentaires en direction de Mons le matin (entre 6h et 8h) soit 22 trains par jour à destination finale de Liège ou Verviers via Bruxelles.

Le week-end, l'offre est ramenée à 17 trains (Inter-Région) par jour dans chaque sens limités à Bruxelles Aéroport.

Bien que ces trains soient dénommés IC ou IR, ils se comportent en omnibus entre Quiévrain et Mons. Ils desservent Thulin, Hainin, Boussu, Saint-Ghislain, Quaregnon et Jemappes.

➤ La fréquentation

Afin d'analyser les données relatives aux usagers de la gare de Quiévrain et de connaître leur taux de satisfaction sur les services de la SNCB (voir point suivant) et plus particulièrement de la gare de Quiévrain, Survey & Aménagement a réalisé une enquête auprès de 204 voyageurs (soit 33% des voyageurs journaliers montant en gare de Quiévrain dont 75% d'abonnés) au début du mois d'avril 2003.

Cette enquête et les données concernant les 1000 abonnés de la gare de Quiévrain (2002-Service Statistique SNCB) ont permis de dégager les résultats suivants :

Origine des voyageurs		Destination des voyageurs			Raison du déplacement		
	Enquête PiCM 2003		Enquête PiCM 2003	Statistique SNCB sur les abonnés		Enquête PiCM 2003	Statistique SNCB sur les abonnés
Quiévrain	38%	Mons	31%	34%	Ecole	53%	59%
Hensies	28%	Saint-Ghislain	18%	24%	Travail	29%	37%
Honnelles	9%	Bruxelles	14%	25%	Loisirs	8%	
Autres	25%	Autres	37%	17%	Autres	10%	4%

Origine-destination des clients de la gare de Quiévrain- PiCM 2003 et Statistique SNCB 2002

Cette double approche donne une série non négligeable d'informations utiles à la politique de mobilité ferroviaire :

- La première destination des usagers est Mons (pôle scolaire et d'emploi) suivi de Saint-Ghislain (pôle scolaire où sont scolarisés 88 Quiévrainois et 76 adolescents de Honnelles). Bruxelles reste un pôle d'emploi important pour les usagers montant en gare de Quiévrain.
- L'usage scolaire domine (plus de 50%) suivi par l'usage pour se rendre au travail (prioritairement vers Mons et Bruxelles).
- Un grand nombre des voyageurs prenant le train à Quiévrain habitent la commune et pour la plupart Quiévrain-centre (pour 90% d'entre eux).

Ce qui explique en partie les résultats ci-après concernant le mode de déplacement utilisé pour rejoindre la gare de Quiévrain ; en particulier l'usage de la marche à pied (près de 40%).

Moyen de transport pour rejoindre la gare	Nb. cit.	Fréq.
A pied	79	38,7%
A vélo	11	5,4%
En voiture seul	25	12,3%
En voiture avec une ou plusieurs autres personnes	8	3,9%
Déposé en voiture	30	14,7%
En bus TEC	23	11,3%
En taxi	1	0,5%
En bus SEMURVAL jusqu'à la frontière	4	2,0%
sans réponse	23	11,3%
TOTAL OBS.	204	

Enquête satisfaction en gare de Quiévrain - PICM 2003

La gare de Quiévrain est également fréquentée par des **usagers français** se rendant à Saint-Ghislain, Mons ou Bruxelles. Ces derniers représentent actuellement **14% des 1000 abonnés** (données 2002 du service statistiques de la SNCB) au départ de Quiévrain.

➤ Avis des usagers de la gare de Quiévrain

L'enquête satisfaction en gare de Quiévrain a permis de révéler les points suivants qu'il y aurait lieu d'améliorer pour augmenter l'attractivité de ce mode de déplacement:

Améliorations prioritaires	Nb. cit. (rang 1)	Fréq.	Nb. cit. (rang 2)	Fréq.	Nb. cit. (somme)	Fréq.
Stationnement	0	0,0%	0	0,0%	0 (-)	0,0%
Sécurité	93	45,6%	20	9,8%	113 (1,18)	55,4%
Services divers aux abords de la gare	8	3,9%	29	14,2%	37 (1,78)	18,1%
Cadre extérieur	15	7,4%	15	7,4%	30 (1,50)	14,7%
Fréquence des trains	20	9,8%	15	7,4%	35 (1,43)	17,2%
Correspondance à Quiévrain	13	6,4%	18	8,8%	31 (1,58)	15,2%
Correspondance à l'arrivée	6	2,9%	7	3,4%	13 (1,54)	6,4%
Prix	14	6,9%	16	7,8%	30 (1,53)	14,7%
Confort et cadre en gare	32	15,7%	78	38,2%	110 (1,71)	53,9%
Horaires des guichets	2	1,0%	3	1,5%	5 (1,60)	2,5%
TOTAL OBS.	204		204		204	

La question est à 2 réponses multiples ordonnées. Le tableau donne les effectifs pour chaque rang et pour la somme. Le rang moyen de citation de chaque modalité est indiqué entre parenthèses dans l'avant-dernière colonne. Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).
Enquête satisfaction en gare de Quiévrain - PiCM 2003

Cette approche montre que la première demande des usagers est l'amélioration de la sécurité en gare et à ses abords. Le confort et le cadre en gare sont évidemment aussi cités. La politique de la SNCB et de la commune pour promouvoir l'usage du train doit donc prioritairement s'orienter vers une amélioration et une revalorisation de la gare et de ses abords.

2.4.3.2 Les bus TEC

➤ Le réseau

Les liaisons en bus sur les communes de Honnelles et de Quiévrain sont assurées par le TEC Hainaut. **Quatre lignes passent sur le territoire de l'étude :**

- **La ligne 7 Mons-Saint-Ghislain-Dour-Quévrain :** La liaison entre les deux extrémités du parcours, Mons et Quiévrain, n'est pas tout le temps assurée. Toutefois, en semaine, elle dessert à raison d'un bus par heure dans chaque sens entre 6 et 19 h les villages d'Audregnies et Baisieux et ponctuellement Montignies-Sur-Roc (3 fois par jour

dans les deux sens). Le samedi et le dimanche, les fréquences sont réduites à trois liaisons.

- **La ligne 29** est scindée en deux branches distinctes :

o **La branche sud / Roisin-Angreau-Angre-Baisieux-Quiévrain**

En semaine, elle propose environ un bus par heure dans chaque sens entre 5 et 19h vers Quiévrain et entre 7 et 20h vers Roisin. Et un seul bus par jour effectue une bifurcation vers Onnezies. Les samedis, dimanches et jours fériés, l'offre est réduite à deux ou trois bus par jour.

o **La branche nord / Quiévrain-Montroeuil-Hensies-Pommeroeul**

En semaine, elle propose un bus par heure de 5 à 19h dans chaque sens dont un seul dessert effectivement Pommeroeul. Tous les autres bus sont limités à Hensies ou à Montroeuil-sur-Haine. Cette dernière variante fait un crochet sur le territoire de Quiévrain et dessert le Calvaire des 6 chemins environ 6 fois par jour. Les samedis, dimanches et jours fériés, aucun bus ne circule.

- **La ligne 28 Roisin-Dour-Saint-Ghislain** : Elle dessert Roisin, Meaurain, Autreppe, Onnezies et Montignies-Sur-Roc. En semaine, deux bus par jour (7h05' et 13h34') permettent de rejoindre Saint-Ghislain au départ de Roisin et cinq permettent de faire le trajet inverse. Les samedis, les dimanches et jours fériés, les fréquences sont réduites à un bus par jour.

- **La ligne 8 Dour/Erquennes-Athis-Dour** : En semaine, 9 bus par jour permettent de rejoindre Dour-Athis-Erquennes et ce, dans les deux sens de 6h à 19h. En période de congés scolaires et les samedis, dimanches et jours fériés, cette ligne dessert également le village de Fayt-Le-Franc.

Notons que seuls les villages de Baisieux, Audregnies, Angre, Onnezies, Angreau et Roisin ont un accès direct à Quiévrain-centre. Les autres villages de Honnelles sont accessibles en bus depuis/vers Boussu, Dour et/ou Saint-Ghislain.

Du côté français, la ligne SEMURVAL n°5 relie le centre de Valenciennes à l'ancien poste frontière. Aussi bon nombre d'élèves français scolarisés dans les écoles de Quiévrain-centre doivent rejoindre les centres scolaires à pied.

➤ La fréquentation

Les communes de Honnelles et Quiévrain sont desservies par quatre lignes de bus TEC réparties dans les cinq zones suivantes :

- | | | |
|---------|------------------------------------|----------------|
| ▪ Z3108 | Baisieux, Quiévrain | ligne 7 et 29 |
| ▪ Z3107 | Audregnies, Montignies-sur-Roc | ligne 7 et 28 |
| ▪ Z3117 | Erquennes, Athis, Fayt-le-Franc | ligne 8 |
| ▪ Z3128 | Angre, Angreau, Autreppe, Onnezies | ligne 28 et 29 |
| ▪ Z3129 | Roisin | ligne 28 et 29 |

En 2002, **63** habitants de Honnelles et de Quiévrain (soit moins de 0,01% de la population) étaient **abonnés au TEC** et 87% avaient moins de 25 ans (abonnement Lynx). Les quatre destinations principales de ces clients des TEC sont **Baisieux/ Quiévrain (25%), Saint-Ghislain/Hornu (22%), Mons (16%) et Boussu (16%)**. On voit clairement que ces destinations sont principalement scolaires comme l'a déjà démontré notre analyse préalable (cfr. Point 2.1.3.3). De plus, **75** personnes venant des communes belges adjacentes de Honnelles et de Quiévrain (36% **Hensies** et 17% **Elouges ou Wihéries**) ont un abonnement des TEC (91% Lynx et 9% Open) et rejoignent une des zones couvrant le territoire des deux communes de notre étude et plus particulièrement la zone de **Baisieux, Quiévrain** (97%). Ceci démontre également le rôle joué par Quiévrain-centre comme pôle scolaire secondaire attractif notamment en provenance d'Hensies.

Malgré ce faible nombre d'abonnées de Honnelles (41) et de Quiévrain (22), 842 personnes de plus de 65 ans habitant ces deux communes ont fait la demande d'une carte gratuite des TEC.

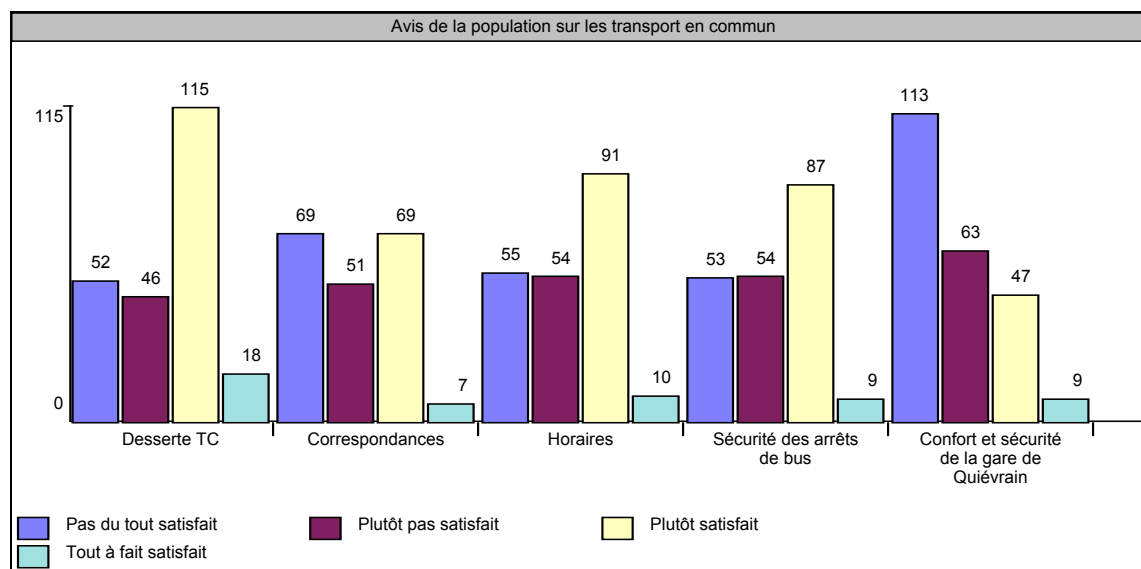
Globalement sur l'année 2002, 32 118 cartes et billets ont été oblitérées et ce, suivant les proportions suivantes sur le territoire de Honnelles et Quiévrain :

origine	Total annuel	%
Z-3107	3830	12%
Z-3108	20370	63%
Z-3117	2016	6%
Z-3128	3600	11%
Z-3129	2302	7%
	32118	100%

Nombre de cartes et de billets oblitérés en 2002 dans les zones recouvrant Honnelles et Quiévrain – TEC 2002

Ce tableau permet de souligner la fréquentation plus importante dans les zones de Baisieux/Quiévrain, d'Audregnies et de Montignies-sur-Roc. Cependant, il faut noter que ces zones sont également globalement mieux desservies (28 bus par jour dans chaque sens au lieu d'une dizaine dans les autres zones).

2.4.3.3 Avis de la population sur les transports publics



Avis de la population de Honnelles et de Quiévrain - PiCM 2003

Le confort et la sécurité en gare de Quiévrain sont des sujets pour lesquels la population de Honnelles et de Quiévrain dans sa grande majorité n'est pas satisfaite.

Par contre même si la population est relativement consciente des difficultés d'organiser un réseau de transports en commun performant en milieu rural, elle est cependant critique sur les services proposés actuellement. Globalement, la population est satisfaite de la desserte en transport public (133 réponses dans ce sens pour 98 insatisfaits) et les critiques portent surtout sur les correspondances (120 insatisfaits contre 76 satisfaits).

Ce point est également appuyé par le Conseil Consultatif de Mobilité de Honnelles qui souligne aussi le problème d'accessibilité à la gare de Quiévrain et du manque de correspondance avec les trains. Les horaires nécessitent une révision qui sera étudiée dans la suite de ce plan en y intégrant les possibilités d'extension vers la France tant pour le chemin de fer que pour les bus. Ces thèmes sont également révélés par l'enquête « satisfaction » réalisée en gare de Quiévrain.

2.4.3.4 Autres

a. Le transport scolaire

Toutes les écoles fondamentales de Honnelles et de Quiévrain bénéficient du transport scolaire organisé par les communes qui pour ce faire, ont passé une convention avec les TEC.

Sur l'entité de Quiévrain, seulement 16 à 17 élèves de l'école communale de Baisieux profiteraient de ce service et aucune demande n'a été faite sur Audregnies.

Par contre, sur la commune de Honnelles, quelques élèves de chaque école se rendent avec ce bus à leur établissement scolaire. Ainsi, une moyenne de 62 enfants empruntent ce mode de déplacement journalièrement pour aller à l'école.

b. Les autres expériences et services

- Il n'existe **pas** de société **de taxi** basée à Honnelles ou à Quiévrain.
- Il n'existe **pas** sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain de service **type 105 - assurant le transport des personnes à mobilité réduite**.
- Une initiative du CPAS de Honnelles permet aux personnes en faisant la demande et nécessitant d'un service d'aide pour se déplacer de faire appel au bus du CPAS pour 2,5 euros aller-retour dans l'entité et 5 euros pour un trajet aller-retour en dehors de l'entité et ce pour des raisons médicales, administratives, etc.

Les données concernant la fréquentation de ce bus pourront être intégrées dans le présent document par la suite.

2.5 Les souhaits de la population pour améliorer la mobilité à Honnelles et à Quiévrain

Réflexions de la population pour améliorer la mobilité à Honnelles et à Quiévrain (287propositions) - Enquête PiCM 2003	
	48,8%
Etat et équipement des voiries	
Régler le stationnement (interdiction, répression, imposition des heures de livraison et le temps de stationnement...): 17,4%	
Entretien, élargissement et/ou création de trottoirs, de passages pour piétons, d'accotements, des sentiers, etc : 11,1%	
Entretien, réfection des voiries (nids de poules, bords cassés, nettoyage...)+ éclairage : 5,9%	
Aménagements pour ralentir la circulation (casse-vitesse, chicanes, ralentisseurs de trafic...): 5,2%	
Etablir un plan de circulation approprié dans Quiévrain (mise en sens unique de certaines rues, ...): 3,5%	
Aménagements de certains carrefours de Quiévrain-centre: 1,7%	
Placement de bancs et de poubelles publiques à Quiévrain: 0,7%	
Contournement de Quiévrain: 1,4%	
Entretien des marquages au sol: 1%	
Plantation limitant la visibilité: 0,7%	
	13,6%
Les transports en commun	
Amélioration des services TEC (Correspondance, fréquence le WE et aux heures de pointe, tracé des lignes, tarif des petits trajets...): 7,7%	
Prévoir une navette entre la gare de Quiévrain et la frontière: 1%	
Amélioration du cadre et de la sécurité de la gare de Quiévrain: 1,7%	
Permettre de prendre son vélo dans le train: 0,3%	
Installer des abribus: 1,7%	
Suppression de l'arrêt du bus de l'ancienne maison communale: 0,3%	
Réouverture de la ligne Mons-Valenciennes: 0,7%	
	25,8%
Information, éducation et répression	
Amélioration du respect des limitations de vitesse: 10,1%	
Augmentation de la présence policière (répression, faire respecter le code de la route, insécurité à Quiévrain...): 11,8%	
Campagne de sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes: 0,3%	
Campagne de sensibilisation pour améliorer la propreté: 1,7%	
Création d'une cellule de 'Car pooling': 1%	
Encourager les déplacement piétons: 0,7%	
	2,1%
Sécurité aux abords des écoles	
Amélioration de la sécurité aux abords des écoles	
	4,9%
Les cyclistes	
Création et entretien de pistes cyclables: 4,5%	
Création d'un stationnement en gare de Quiévrain: 0,3%	
	2,1%
Le charroi lourd et convois exceptionnels	
Contournement du centre de Quiévrain (encombrement jours du marché,...): 1,7%	
Vitesse des camions et stationnement dans Roisin: 0,3%	
	2,8%
Les personnes à mobilité réduite	
Amélioration de l'accessibilité des trottoirs, passerelles	

La mobilité sectorielle

- Il existe peu d'infrastructures directement réservées aux modes doux pour les déplacements quotidiens. La pratique quotidienne de la marche à pied est pourtant assez élevée.
- Le réseau de promenades est bien développé sur la commune de Honnelles.
- Les trottoirs sont forts étroits et ne présentent que peu de bordures surbaissées dans le centre de Quiévrain.
- L'aménagement des voiries et l'amélioration de la sécurité sont une demande de la population.
- La gare de Quiévrain est fréquentée quotidiennement 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 Quiévrain et de Honnelles.
- Le réseau TEC n'est pas développé sur la commune de Honnelles. De plus, ce dernier coupe la commune en deux. Il est surtout utilisé par les étudiants et dans une moindre mesure par les navetteurs. Le service n'est pas assuré en soirée et très peu le week-end. Il n'existe pas de transport public qui dessert l'ensemble du territoire de Honnelles.
- Le charroi lourd est peu important sur la zone d'étude.

Chapitre 3 : Diagnostic

3.1 Pôles générateurs de déplacements au sein des communes de Honnelles et de Quiévrain

Carte 12: Pôles émetteurs et

Afin de synthétiser et surtout de visualiser plus aisément les principaux pôles générateurs de déplacements sur le territoire des communes de Honnelles et de Quiévrain et de relativiser leur importance, une carte des pôles émetteurs et récepteurs de Honnelles et de Quiévrain a été dressée (cfr. carte 12).

3.1.1 Éléments méthodologiques

Il est clair que chaque pôle émetteur est récepteur mais nous avons considéré que le point de départ des déplacements en général est le domicile des personnes. Ainsi, les principaux pôles émetteurs repris dans cette carte sont les deux villages ayant plus de 1000 habitants, il s'agit de Quiévrain-centre (plus de 5000 habitants) et Roisin (+/-1250 habitants).

L'importance de chaque secteur (scolaire, emplois, services marchands et non marchands) est ensuite pondérée par un indice calculé comme suit :

- Chaque établissement scolaire tant primaire que secondaire, y compris l'école de promotion sociale de Quiévrain et l'école du cirque de Onnezies, représente une unité pour le secteur scolaire et une unité pour l'emploi (sauf pour l'école du cirque étant donné ses horaires d'activités relativement restreints).
- Le secteur de l'emploi récolte une unité par employeur important : 2 entreprises de plus de 20 employés sur Quiévrain (le Delhaize et l'Entreprise Borraine Mécanique), les services communaux, les homes et les établissements scolaires.
- Le secteur non-marchand est également évalué par le nombre de services offerts dans une commune tant au niveau des loisirs (terrain de football, centres sportifs, bibliothèque, etc), de l'administration (poste, gare, commune, CPAS, parc à conteneurs) que des implantations des homes et des crèches.
- Le secteur marchand recueille pour sa part une unité par moyenne surface et une unité par élément commercial linéaire (comprenant plusieurs commerces).

3.1.2 Analyse

On peut alors rapidement observer que le centre de Quiévrain est un pôle attractif en termes d'emplois et de services mais également de services marchands étant donné qu'il n'y a pas d'autre zone de commerces (hormis à Athis) sur ces deux entités. Cette observation est principalement valable pour l'ouest de ces deux communes étant donné leur éloignement par rapport à d'autres pôles extérieurs tels que Dour (attractif au niveau commercial).

Le secteur scolaire est, par contre, représenté dans toutes les villages à l'exception de Marchipont et de Onnezies. Aussi, les villages de Angreau, Erquennes, Fayt-le-Franc, Athis et Baisieux n'ont que les écoles comme lieu d'emploi d'une relative importance. A Marchipont, le home 'Le Roseau Vert' pour personnes handicapées est, par contre, repris comme seul point de service et d'emploi, générateur de déplacements dans ce village.

Les services non-marchands sont, pour leur part, présents dans de nombreux villages et nécessitent (tant les terrains de sport que les autres services) d'être accessibles pour tous.

3.2 Hiérarchisation du réseau

Carte 13: Hiérarchisation
du réseau

A ce stade du Plan Communal de Mobilité, il est également intéressant d'établir la hiérarchie du réseau des déplacements. Précisons que cette dernière se fonde sur des données objectives et subjectives développées dans cette étude comme les charges de trafic, la structure du réseau ou les données d'accidents mais également sur nos observations et notre analyse de terrain.

Cette hiérarchie ne tient absolument pas compte du statut de propriété de la voirie.

Le principe de hiérarchie du réseau se base sur 4 niveaux principaux:

- Niveau 1 : Voirie de transit interrégional

La voirie de transit interrégional est une voie ayant une fonction principale de simple transit à travers le territoire en venant de l'extérieur et en se rendant vers l'extérieur et secondairement de liaison entre un pôle communal et l'extérieur, et inversement. Elle a

généralement une structure adaptée à son rôle : 2X2 bandes séparées par une berme centrale.

Aucune voirie de ce type ne traverse le territoire de Honnelles et de Quiévrain, la principale voirie de transit présente à proximité est :

- La E19 qui relie Bruxelles à Paris en passant par Mons et Valenciennes et rejoint la N51 (Mons-Quévrain) par la N552 au nord de Quévrain et de Honnelles. Côté français, cette autoroute possède un demi-échangeur (vers Valenciennes) à Saint-Aybert, proche de Quévrain.

- Niveau 2 : Voirie de transit régional

Il s'agit d'une voirie ayant également une fonction de transit mais pour un territoire plus restreint et dont l'usage est un peu moins important (principalement en termes de charges de trafic). La structure de la voirie n'est pas forcément adaptée à sa fonction.

Dans le cas des communes de Honnelles et Quévrain, la principale voirie de transit est :

- La N51 qui relie Dour, Boussu, Quévrain, Quaregnon et secondairement Mons à la France (Quévrechain, Crespin, Valenciennes) en passant par le centre de Quévrain. Elle n'a donc pas une structure adaptée à sa fonction.
- La rue du Joncquois : elle permet de désenclaver la commune de Hensies et même Bernissart et de rejoindre des axes de transit et des pôles de commerces et des infrastructures plus importantes.

La route de Bavay n'a pas été reprise dans la présente catégorie car la charge de trafic observée sur cette voie de circulation est relativement faible mais il y a lieu de noter qu'au vu de sa localisation, la proportion de véhicules (par rapport à sa charge globale) transitant par cet axe est plus importante que, par exemple, à la rue du Joncquois (80% des personnes interrogées à cette entrée dans Quévrain se rendaient à Quévrain).

- Niveau 3 : Voirie de liaison

La voirie de liaison est une voie de connexion entre différentes agglomérations généralement internes à la zone. Dans certains cas, ces connexions peuvent conduire à des liaisons externes à la commune mais qui resteront de l'ordre du local. Certaines de ces voiries

peuvent avoir des extensions de liaison vers les voiries de transit. Elles peuvent également servir de liaison entre deux voiries de transit (régional ou sous-régional).

Dans le cas de Honnelles et de Quiévrain, on a subdivisé cette catégorie en deux par souci de clarté.

- *Voirie de liaison principale* : Elle sert de connexion entre les villages principaux de l'entité et des villes françaises (Bavay, Valenciennes) et belges (Dour, Quiévrain) les plus proches et les voiries de transit. On retrouve dans cette catégorie :
 - La route de Bavay (RN549);
 - La rue des Wagnons ;
 - Le chemin de Baisieux ;
 - La rue d'Angre ;
 - La RN555 entre le carrefour du Passe-Tout-Outre et la RN549 ;
 - La N553 de Roisin à Angre.

- *Voirie de liaison secondaire* : Elle sert aux liaisons entre les villages de l'entité. A titre d'exemple, les voiries suivantes sont reprises dans ce niveau :
 - L'avenue du Haut Pays N555 (entre Roisin et le Passe-Tout-Outre);
 - La chaussée Brunehault (entre Autreppe, Montignies-Sur-Roc et Audregnies ;
 - La rue d'Onnezies et la rue d'Angre (entre Autreppe, Onnezies et Angre) ;
 - Le chemin de Marchipont (entre Marchipont et Angre).

- Niveau 4 : Voirie de desserte locale

Il s'agit de voiries ayant uniquement une fonction de desserte d'un village, d'un quartier depuis une voirie de liaison ou parfois de transit.

Toutes les voiries communales qui n'ont pas été reprises dans les niveaux ci-dessus, font partie des voiries de desserte. Il s'agit de la catégorie la plus importante en nombre de voiries.

Certaines voiries de type chemin agricole ne font pas partie de cette catégorie.

3.3 Diagnostic spécifique

3.3.1 Le charroi lourd

L'analyse du charroi lourd a démontré la **faible proportion** de ce type de trafic proportionnellement au trafic global. Deux constats tempèrent cependant cette approche :

- Le **nombre important de camions dans la traversée de Quiévrain**, en chiffres absolus (250 véh.lourds/j., rue de Valenciennes)
- Un axe légèrement plus chargé vers le sud via Baisieux et la chaussée Brunehaut (y compris à usage agricole).

3.3.2 Les modes doux

Au centre de Quiévrain, la concentration de commerces, de services et d'établissements scolaires couplée au grand nombre d'habitants de cette zone fortement urbanisée de la commune et à la présence de la gare, permet à un certain nombre de personnes d'effectuer leurs **déplacements à pied** et de ne pas être motorisé (30% de la population de Quiévrain). Aussi, de nombreux élèves se rendent à pied à l'école (+/-50% en primaire et +/-33% en secondaire) et ce, malgré les trottoirs étroits et les traversées délicates. La marche à pied est également le mode de déplacement le plus utilisé par les élèves des écoles fondamentales de Montignies-sur-Roc et Fayt-le-Franc.

Les loisirs culturels sont peu nombreux sur le territoire de ces deux communes et nécessitent des déplacements vers des pôles extérieurs (Dour, Mons,...). Aussi, ce phénomène se traduit par une diminution de la marche à pied pour y accéder.

Le **réseau cyclable** est quasi inexistant. Il est même considéré comme dangereux par la population de circuler à vélo sur ces deux entités où pourtant le relief se prête à ce mode de déplacement sur la majorité du territoire des deux communes. L'offre devra être revue en combinaison avec celle des transports publics.

Finalement, l'absence d'infrastructures tant pour les piétons que pour les cyclistes à Quiévrain-centre vers la **France** est regrettée par la population et les partenaires français rencontrés (cfr. Annexe 3).

3.3.3 Les transports en commun

La dispersion de l'habitat, la faiblesse des services et, dans une moindre mesure, de l'emploi proposé sur l'entité sur la commune de Honnelles ainsi que l'absence de raccordement au réseau ferroviaire sont des facteurs qui permettent de comprendre la faible attractivité des **transports en commun** (même en combinaison). Cependant, il est intéressant de constater que la desserte des transports en commun sur les communes de Honnelles et Quiévrain n'est pas la première critique de la population mais bien le problème des **correspondances**.

Aussi faudra-t-il porter une attention toute particulière à ce point dans la suite de cette étude.

La **gare de Quiévrain** est, pour sa part, fortement fréquentée et ce, principalement par les habitants de Quiévrain et d'Hensies pour se rendre à l'école ou au travail. Le faible pourcentage des usagers venant de Honnelles traduit un manque d'accessibilité et d'attractivité de cette gare. A côté des problèmes de correspondance avec les transports en commun repris ci-dessus, un problème de sécurité et le cadre peu accueillant de la gare de Quiévrain sont pour tous (tant pour ses usagers que pour la population de Honnelles et de Quiévrain), les deux points prioritaires à améliorer pour promouvoir ce mode de déplacement.

Le nombre important d'élèves des écoles de Quiévrain en provenance de la commune de Hensies, le taux de voyageurs en gare de Quiévrain habitant cette commune et le trafic important de la rue du Joncquois (liaison vers Hensies) sont autant d'éléments argumentant la nécessité de renforcer l'offre des transports en commun vers **Hensies**.

De même, 1/5^{ème} des élèves des écoles secondaires de Quiévrain viennent de **France** et empruntent les bus SEMURVAL jusqu'à la frontière (14% du total des élèves) et ce, malgré la rupture de charge les condamnant à poursuivre à pied. Si on y ajoute le pourcentage important de Français entrant dans Quiévrain pour faire leurs achats, cela souligne l'importance de la réouverture de la ligne de chemin de fer Mons-Valenciennes et la création d'un pôle d'échange transfrontalier en transports en commun.

3.4 En guise de synthèse...quelques pistes pour la suite de l'étude

Sur base du présent état des lieux et du diagnostic en découlant, les pistes suivantes peuvent être dégagées afin d'améliorer la mobilité de tous:

- Traitement de la liaison Nord vers Hensies ;
- Meilleure gestion du stationnement dans Quiévrain-centre ;
- Amélioration de l'accessibilité des commerces et services (y compris les écoles tant sur Honnelles que sur Quiévrain);
- Renforcement du pôle de la gare et mise en relation avec les transports en commun belges et français ;
- Promotion des modes doux en combinaison avec les transports en commun ;
- Amélioration de la signalisation directionnelle ;
- Amélioration de la sécurité au niveau des traversées de villages...

Autant d'éléments qui prépareront le lecteur aux réflexions de la phase 2 consacrée aux objectifs.

Survey & Aménagement.

Juillet 2003.

Annexes

Annexe 1

	Problème non identifié	Problèmes d'accessibilité à pied et à vélo (aménagement inexistant, insuffisants ou peu sûrs)	Problèmes d'accessibilité automobile (signalisation peu claire, sens de circulation contraignant, etc.)	Problème d'accessibilité en transports en commun (arrêts peu sûrs, lignes et fréquences peu importantes ou mal organisées)	Problèmes de sécurité routière (vitesse, priorité, stationnement sur trottoirs ou accotements, etc.), problèmes liés à la voirie (état technique)
Quiévrain - Rue Grande			X		
Quiévrain - Rue de Valenciennes			X		
Quiévrain - rue des Wagnons					X
Quiévrain, généralités	X				
Quiévrain - rue de Montroeuil				X	
Baisieux - avenue de France				X	
Baisieux - rue de Bavay		X			
Erquennes - rue Longue		X			
Quiévrain - rue de Mons					X
Quiévrain - rue Debast					X
Quiévrain - rue du Cheval Blanc		X			
Quiévrain - rue du Marais		X			
Roisin - rue de la Ligne				X	
Athis - carrefour "de la Garde"					X
Audregnies - rue du Calvaire		X			
Onnezies, généralités				X	
Quiévrain - carrefour rue de Valenciennes / Rue Grande / rue des Wagnons			X		
Quiévrain - place de la gare		X			
Quiévrain - rue du Bruil					X
Roisin, généralités				X	
Roisin - rue Bourdon					X
Angre, généralités				X	
Angre - rue Ch. Bernier		X			
Angre - rue de la Brasserie					X
Angre - rue du Brisac					X

Angre - rue E. Cornez				X	
Angre - rue Maimbaix					X
Angreau, généralités				X	
Angreau - rue de la Brasserie		X			
Athis - avenue du Haut-Pays		X			
Athis - rue Croquet					X
Athis - rue Grand Coron		X			
Athis - Route de Bavay				X	
Audregnies - chaussée Brunehaut					X
Audregnies - rue de l'Abbaye		X			
Autreppe, généralités				X	
Autreppe - rue Chevauchoir		X			
Autreppe, Chaussée Brunehault		X			
Baisieux, généralités			X		
Baisieux - avenue de France			X		
Baisieux - rue J. Ansiau			X		
Baisieux - rue de Bavay			X		
Erquennes - Route Verte	X				
Fayt-le Franc - rue Maréchal Joffre				X	
Fayt-le-Franc - avenue des Hauts-Pays				X	
Marchipont, généralités				X	
Montignies-sur-Roc, Chaussée Brunehault				X	
Onnezies - rue d'Angre					X
Onnezies - rue G. Cochez					X
Quiévrain - avenue du Vert Bocage					X

Liste des premiers lieux cités comme problématiques par la population au regard de la mobilité et identification du problème perçu - PiCM 2003

**Plan Intercommunal de Mobilité Honnelles-Quiévrain
Table-ronde B.1 – Ensemble avec la France...**

Quiévrain, salle des Mariages, le 16 mai 2003, 14h-16h

Présents

- Mr B. COULON, Commune de Quiévrain, Bourgmestre ;
- Mr D. MONIER, Ville de Quiévrechain (F), Agent de Développement social ;
- Mr G. BERCHET, SITURV (F), Chargé de mission du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Valenciennaise ;
- Mr A. MAIRE, SIVOM Crespin, Quiévrechain, Thivencielle et Saint-Aybert (F), Chef de projets ;
- Mr M. LEFEVRE, Ville de Quiévrechain (F), Maire ;
- Mr J. JAROSZ, Conseil Général du Département du Nord (F), Maire de Feignies et Conseiller général représentant le Canton de Bavai ;
- Mr C. SOHIER, Communauté de Communes du Bavais (F), 1^{er} Adjoint au Maire de Gussignies et Délégué de la Communauté de Communes du Bavaisi ;
- Monsieur le Maire de CRESPIN (F) ;
- Mr B. BAILY, Commune de Quiévrain (F), Conseiller en Mobilité ;
- Mme B. WAROCQUIER, Commune de Quiévrain (F), Secrétariat de l'Echevinat de la Mobilité ;
- Mme M-E. ROLAND, Agence de Développement Honnelles-Quiévrain ;
- Mr Ph. LORENT, MET-D.311, Fonctionnaire dirigeant de l'étude ;
- Mme C. HEINE, Survey & Aménagement, Chef de projets ;
- Mr B. VERMEIREN, Survey & Aménagement, Chef de projets ;

Excusés

- Mr S. MIRAGLIA, Commune de Quiévrain, Echevin de la Mobilité ;
- Mr DUBOIS, CeM, Zone de Police des Hauts Pays ;
- Mr L. BRONCHART, Commune de Honnelles, Cabinet du Bourgmestre ;
- Mr B. TAVERNE, Maire de Bettrechies (F) ;
- Madame la représentante du Ministère français de l'Équipement – Direction Départementale de l'Équipement du Nord (F).

-
- **Accueil par Mr le Bourgmestre de Quiévrain** qui remercie les différentes personnes présentes en particulier les représentants français, ce qui montre leur intérêt quant la dynamique que souhaite lancer les Communes de Honnelles et de Quiévrain en matière de politique de mobilité.
 - **Le bureau d'études présente la méthodologie de l'étude du Plan Intercommunal de Mobilité (PiCM) des Communes de Honnelles et de Quiévrain** en montrant notamment les différentes synergies qui peuvent être dégagées avec les voisins français. Les premiers constats du bureau d'études mettent en évidence une série d'éléments qui indiquent le nécessité de dégager des complémentarités de part et d'autre la frontière en particulier en matière de transports publics (absence de liaison tant entre Quiévrain et l'axe valenciennois que, pour Honnelles, fin des lignes TEC à Roisin et absence de liaisons vers Bavai, notamment), de liaisons en transports scolaires (forte proportion, environ 20% d'élèves scolarisés dans les écoles secondaires (équivalents des collèges et lycées français) de

Quiévrain-centre sont domiciliés en France) et de gestion du transit routier (y compris des poids lourds).

- Sur cette base :
 - Le **représentant du SITURV** fait part du souhait de l'agglomération valenciennoise d'établir des liaisons avec Quiévrain tant via l'actuelle ligne 5 (Valenciennes – Frontière belge) du réseau de bus SEMURVAL que par une éventuelle réouverture de l'ancienne voie ferrée Valenciennes-Mons (utilisée et électrifiée entre Mons et Quiévrain (côté belge) mais désaffectée depuis la gare de Quiévrain jusqu'à Valenciennes). Il informe également les personnes présentes de la mise à l'étude technique et économique de la réouverture de cette liaison ferroviaire et engage le bureau d'études du PiCM de prendre contact avec les auteurs de cette étude.
 - **Les Maires de Crespin et Quiévrechain** montrent un réel intérêt à établir des relations en matière de déplacements entre leurs communes et les communes belges de Honnelles et de Quiévrain. Ils évoquent ainsi :
 - Des liaisons possibles pour délester le centre de Quiévrain via le site dit du Séminaire ;
 - Des liaisons entre Baisieux et Quiévrechain ;
 - La nécessité de chercher des solutions quant à l'accessibilité du site industriel de Bombardier et les impacts pour le transit via Quiévrechain ;
 - Des liaisons piétonnes et cyclables internes pour « éviter » le passage par l'ancien poste frontière.

Ils conseillent notamment de prendre contact avec Mr VIOLET du Conseil Général du Nord – Direction de la Voirie pour avoir connaissance de tous les projets routiers qui peuvent avoir des incidences sur le transit France-Belgique.

- Le **représentant du Conseil Général du Nord et celui de la Communauté de Communes du Bavaisis** font part d'une série de suggestions :
 - Le Conseil Général du Nord est très sensible aux diverses politiques de mobilité également en synergie avec la Wallonie. Ainsi, le Conseil général pourrait être interrogé sur la nécessité de mettre en place un transport scolaire départemental qui pourrait rejoindre les écoles secondaires de Quiévrain ou une contribution quant la sécurisation du carrefour dit du Passe-tout-Outre (Honnelles), notamment.
 - La Communauté de Communes du Bavaisis est également intéressée à relayée des demandes de complémentarité touchant notamment la politique de transports publics et les aménagements de voiries, en collaboration avec la Wallonie (principalement du côté de Honnelles).

Sur ces différentes bases, le bureau d'études chargé du PiCM va poursuivre son étude. Il est proposé de rencontrer de nouveau les acteurs français après approbation par le Comité d'Elaboration de l'étude (organe de suivi administratif de l'étude) de la phase 1 – Etat des lieux/Diagnostic (septembre 2003) puis par la suite lors de la définition des objectifs (phase 2) et enfin lors de propositions (phase 3).

Après un remerciement par le Bourgmestre de Quiévrain qui donne rendez-vous en septembre 2003, la séance est levée à 16h.

Ndr1. Une convocation pour une nouvelle réunion sera envoyée aux personnes présentes et excusées.

Dressé par Survey & Aménagement,
Le 19 mai 2003.