



TOME 1

DIAGNOSTIC

DEPLACEMENTS

Version approbation

Novembre 2019

1.1.6

Vu pour être annexé à la délibération du conseil
communautaire en date du

Le président

Amfroiprêt

Audignies

Bavay

Beaumont

Bellignies

Bermeries

Bettrechies

Bousies

Bry

Croix-Caluyau

Englefontaine

Eth

Le Favril

La Flamengrie

Fontaine-au-Bois

Forest-en-Cambrésis

Frasnoy

Ghissignies

Gommegnies

Gussignies

Hargnies

Hecq

Hon-hergies

Houdain-lez-Bavay

Jenlain

Jolimetz

Landreches

Loquignol

La Longueville

Louvignies-Quesnoy

Maresches

Maroilles

Mecquignies

Neuville-en-Avesnois

Obies

Orsinval

Poix-du-Nord

Potelle

Preux-au-Bois

Preux-au-Sart

Le Quesnoy

Raucourt-au-Bois

Robersart

Ruesnes

Saint-Waast

Salesches

Sepmeries

Taisnières-sur-Hon

Vendegies-au-Bois

Villereau

Villers-Pol

Wargnies-le-Grand

Wargnies-le-Petit

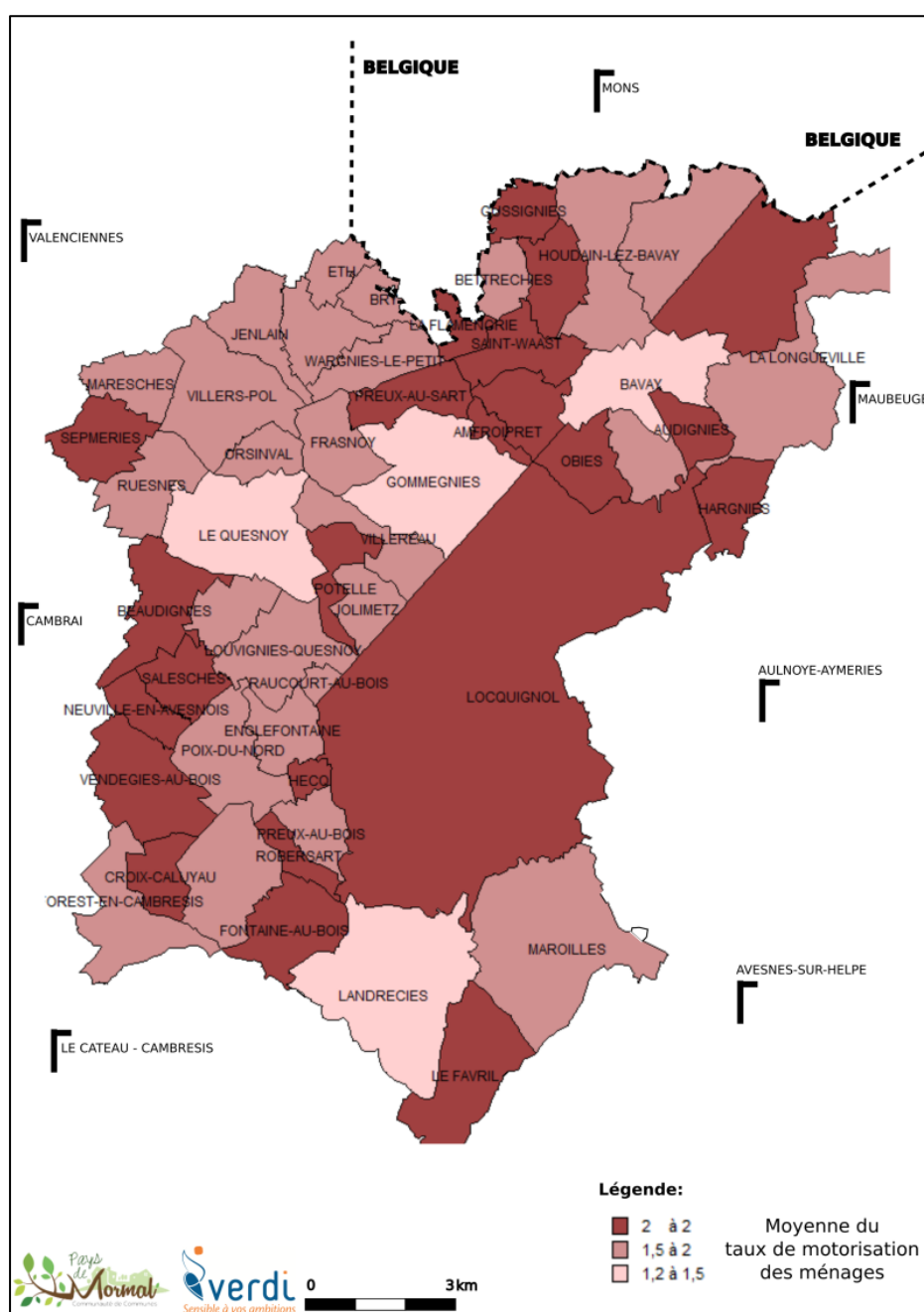
SOMMAIRE

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE SUR LE PAYS DE MORMAL	4
1. Taux de motorisation des ménages	4
2. Répartition modale du Pays de Mormal : déplacements domicile-travail	5
3. Les flux domicile-travail	7
2. LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT	12
1. Les flux scolaires	12
2. Les déplacements de loisirs	17
3. Les déplacements sur l'intercommunalité	18
4. Synthèse	19
3. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU ROUTIER	20
1. La hiérarchisation du réseau viaire	20
2. Les niveaux de trafic	21
3. L'accidentologie	23
4. Les capacités de stationnement	25
5. Les aires de covoiturage et bornes électriques	32
4. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	34
1. Réseau de transport en commun	34
5. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU FERROVIAIRE	36
1. La desserte ferroviaire du territoire	36
2. État des lieux des pôles d'échange multimodaux de gare	41
6. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU FLUVIAL	44
7. ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITES DOUCES	45
1. Les itinéraires cyclables	45
2. Les cheminements piétonniers	47
8. ANNEXE	48
1. Places de stationnement sur Bavay	48

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE SUR LE PAYS DE MORMAL

1. Taux de motorisation des ménages

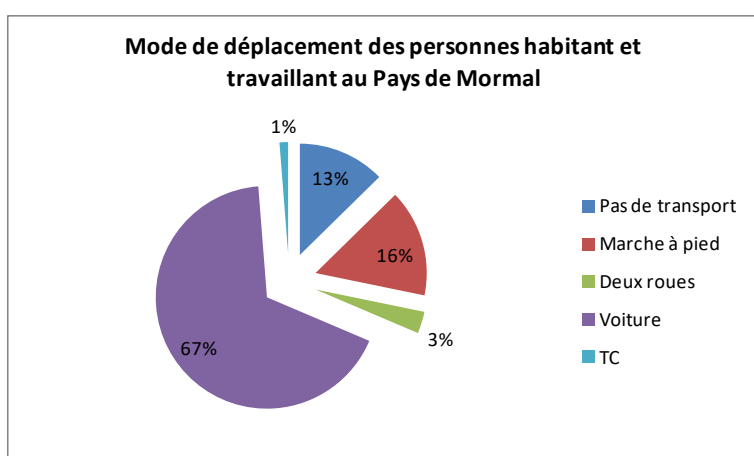
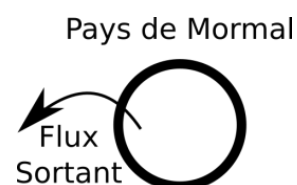
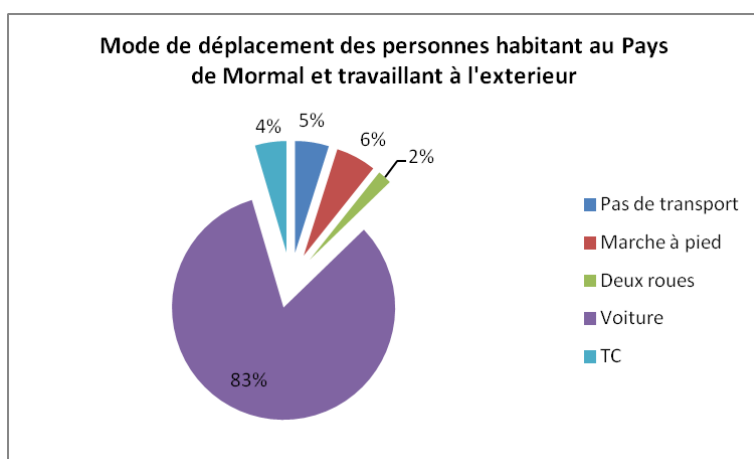
Figure : Taux de motorisation des ménages- Source : Verdi 2016

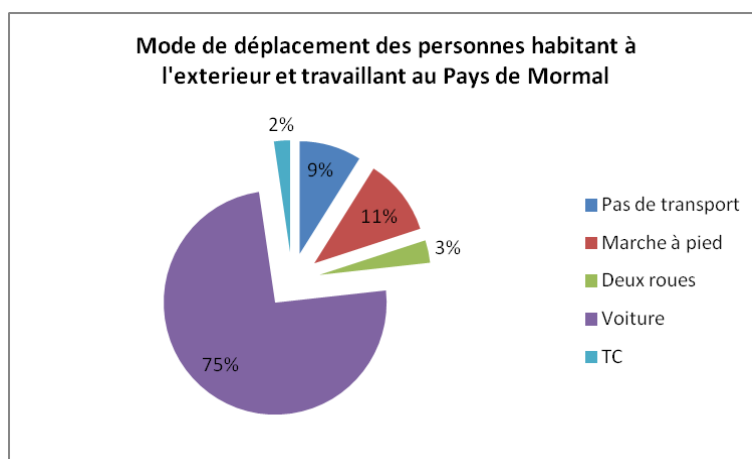


Les trois pôles urbains les plus développés du Pays de Mormal présentent le taux de motorisation le plus faible : entre 1,2 et 1,5 voitures en moyennes par foyer.

Ainsi, les communes rurales possèdent en moyenne un nombre plus important de voitures (jusqu'à 2 par ménage en moyenne). Si ces chiffres rejoignent la tendance nationale, on peut tout de même les expliquer par l'absence de réseau de bus urbain, ou bien la faible part de deux-roues le manque de pistes cyclables.

2. Répartition modale du Pays de Mormal : déplacements domicile-travail





Cette analyse des flux de navetteurs nous montre que 38 % de la population active de la communauté de commune du Pays de Mormal travaille au sein de celle-ci. Les 62% restant travaillent à l'extérieur.

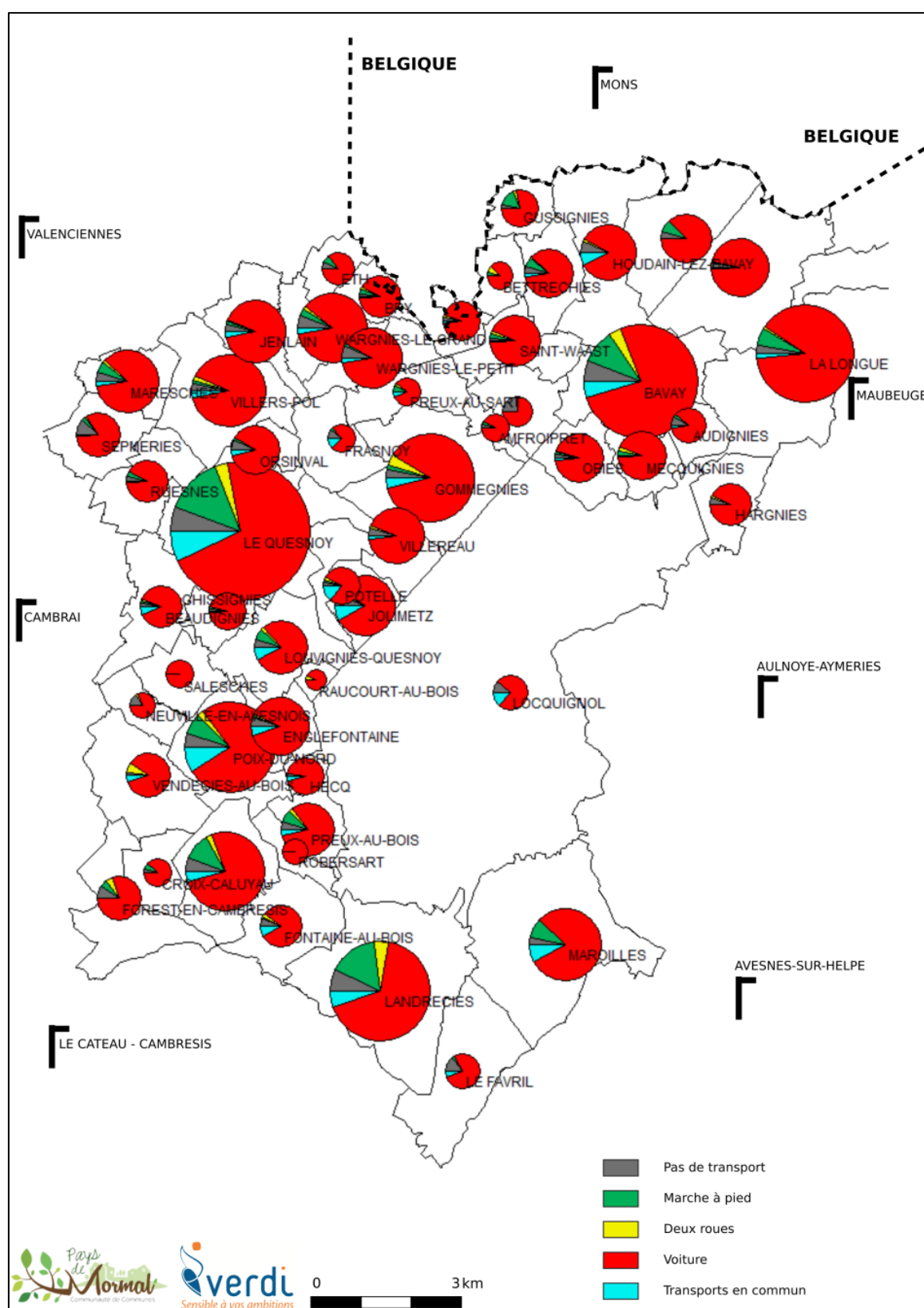
Concernant la répartition modale, plusieurs tendances sont à observer :

- **67 % des personnes habitant et travaillant sur le Pays de Mormal, se déplacent en voiture.** 16 % des habitants de la CCPM vont travailler à pied sur ces zones de travail.
- Les habitants du Pays de Mormal travaillant à l'extérieur se déplacent principalement en voiture (83 %).
- Concernant les actifs travaillant au Pays de Mormal mais résident à l'extérieur, **75 % se déplacent en voiture.**
- Pour les trois cas, **les transports en commun sont quasiment inexistants dans la répartition modale sur le territoire.**
- Le taux de personne n'ayant pas de transport pour leur travail (à domicile, télétravail etc.) est semblable aux tendances.

On peut toutefois noter que l'utilisation de la voiture particulière est moins importante pour les déplacements au sein du Pays de Mormal.

3. Les flux domicile-travail

Figure : Répartition modale par commune



Comme analysé précédemment, la voiture particulière occupe une part importante pour l'ensemble du territoire.

Les 3 sous-territoires sont particulièrement caractérisés par l'utilisation de la voiture. A l'inverse, une diversification des moyens de transport s'observe essentiellement sur les pôles plus importants du territoire. Pour ces pôles, la marche à pied est la 2^e façon de se déplacer la plus utilisée. Ces pôles sont en effet à rapprocher des pôles gares, qui comportent plus de lignes de bus et proposent donc plus de choix modal.

3.1 Déplacements domicile-travail internes

Les communes où travaillent le plus d'actifs occupés sont les suivantes :

Communes	% des flux	% cummulés
Le Quesnoy	26%	26%
Bavay	11%	37%
Landrecies	10%	47%
Poix-du-Nord	4%	51%
La Longueville	4%	54%
Bousies	3%	57%
Englefontain	3%	60%
Gommegnies	3%	63%
Maroilles	2%	66%
Louvignies-Quesnoy	2%	68%
Preux-au-Bois	2%	69%

Les actifs se dirigent vers les pôles de Le Quesnoy, Landrecies et Bavay car ils concentrent l'emploi à travers les zones d'activité, équipements de santé et scolaire, qui structurent le territoire ; et présentent d'ailleurs une meilleure accessibilité par la RD934 et la RD649.

Parallèlement, les communes d'où proviennent le plus d'actifs occupés sont les suivantes :

Communes	% des flux	% cummulés
Le Quesnoy	13%	13%
Landrecies	8%	21%
Bavay	7%	28%
Poix-du-Nord	5%	33%
Bousies	4%	37%
Gommegnies	4%	41%
La Longueville	4%	45%

Ce taux important de déplacement à pied (cf. carte précédente) peut être expliqué par une plus forte concentration d'emploi local dans ces communes.

Figure : Destination des actifs occupés et travaillant sur le Pays de Mormal – Source INSEE

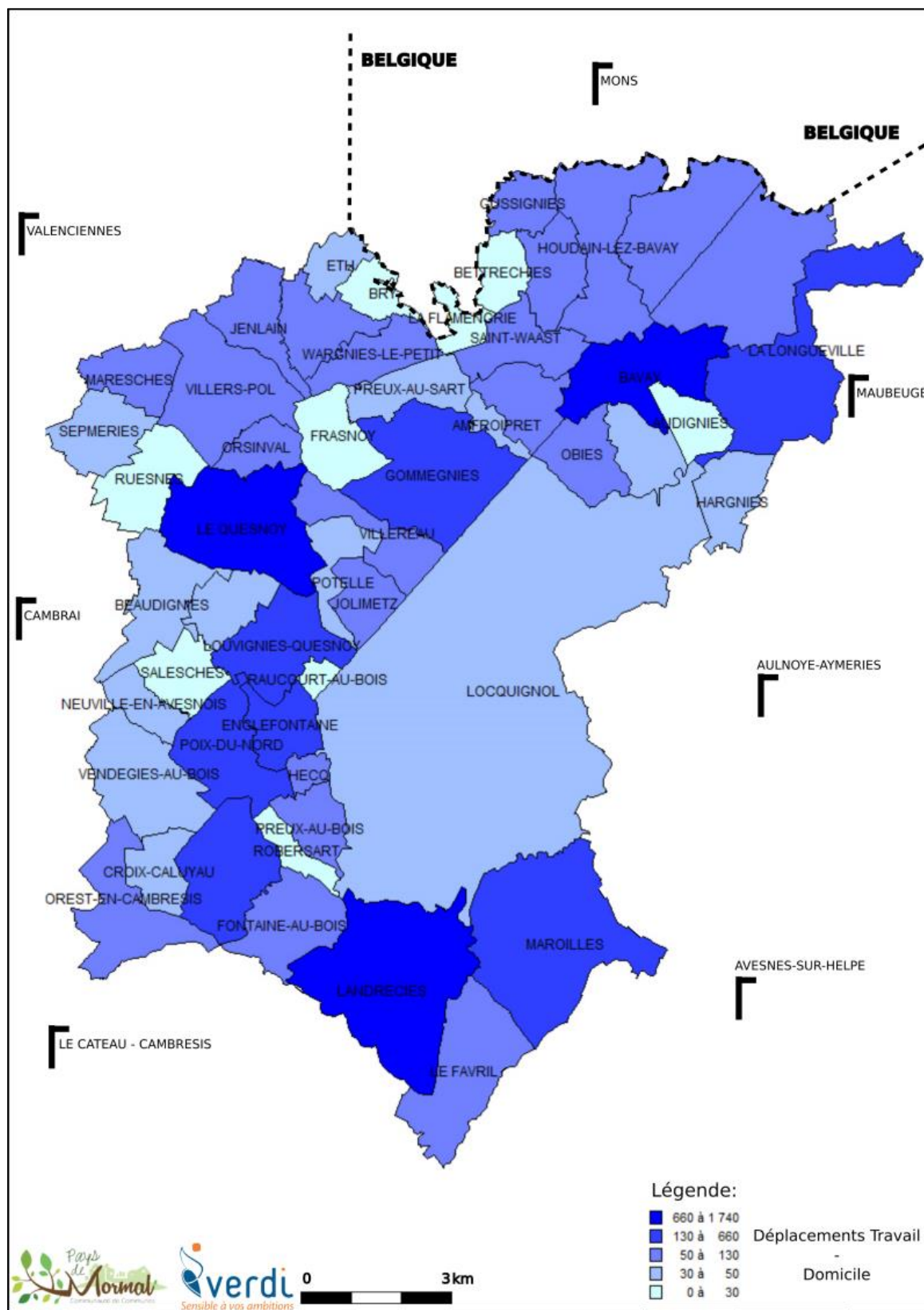
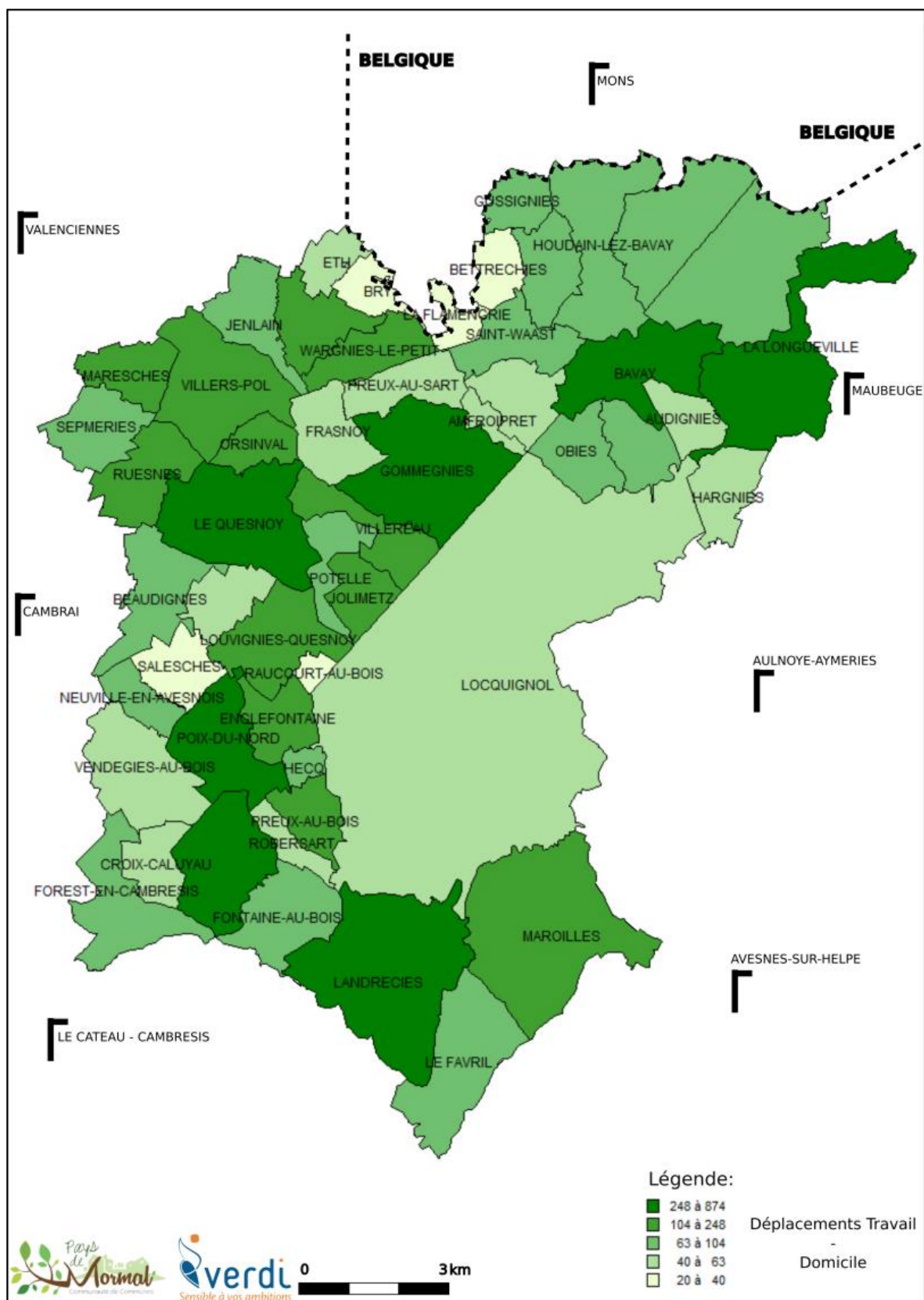


Figure : Provenance des actifs résidant dans le Pays de Mormal- Source : INSEE



3.3 Déplacements domiciles-travail externes

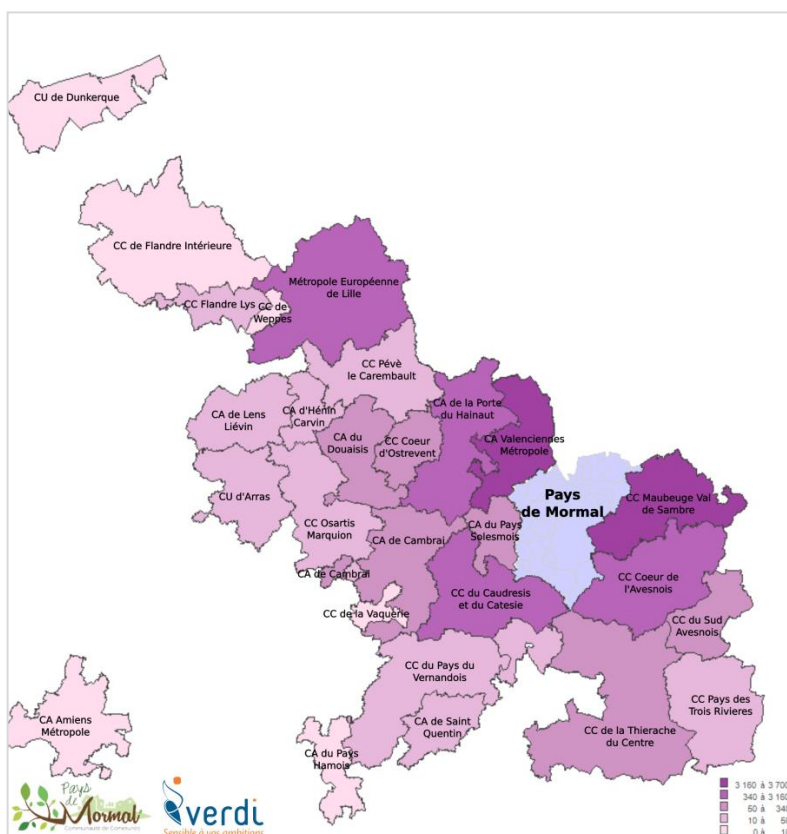
Les communes extérieures qui attirent le plus d'actifs sont :

Communes	% des flux	% cummulés
Valenciennes	15%	15%
Maubeuge	12%	27%
Belgique	9%	36%
Aulnoye-Aymeries	5%	42%
Lille	3%	45%
Onnaing	3%	47%
Feignies	2%	50%
Saint-Saulve	2%	52%
Cateau-Cambrésis	2%	54%
Haumont	2%	57%
Marly	2%	59%
Louvroil	2%	61%
Avesnes-sur-Helpe	2%	62%
Petite-Forêt	2%	64%

Tableau : Destination des actifs – Source : INSEE – Mobilité professionnelle

On peut donc observer l'attractivité importante des territoires voisins, en particulier Valenciennes et Maubeuge. La Belgique est aussi une destination importante en termes de mobilité pendulaire et professionnelle puisqu'elle est la 3^e destination des flux domicile-travail. Il faut aussi relever l'attractivité régionale de la MEL qui s'observe ici encore, et vient donc donner du poids à la liaison ferroviaire entre Lille et le pays de Mormal.

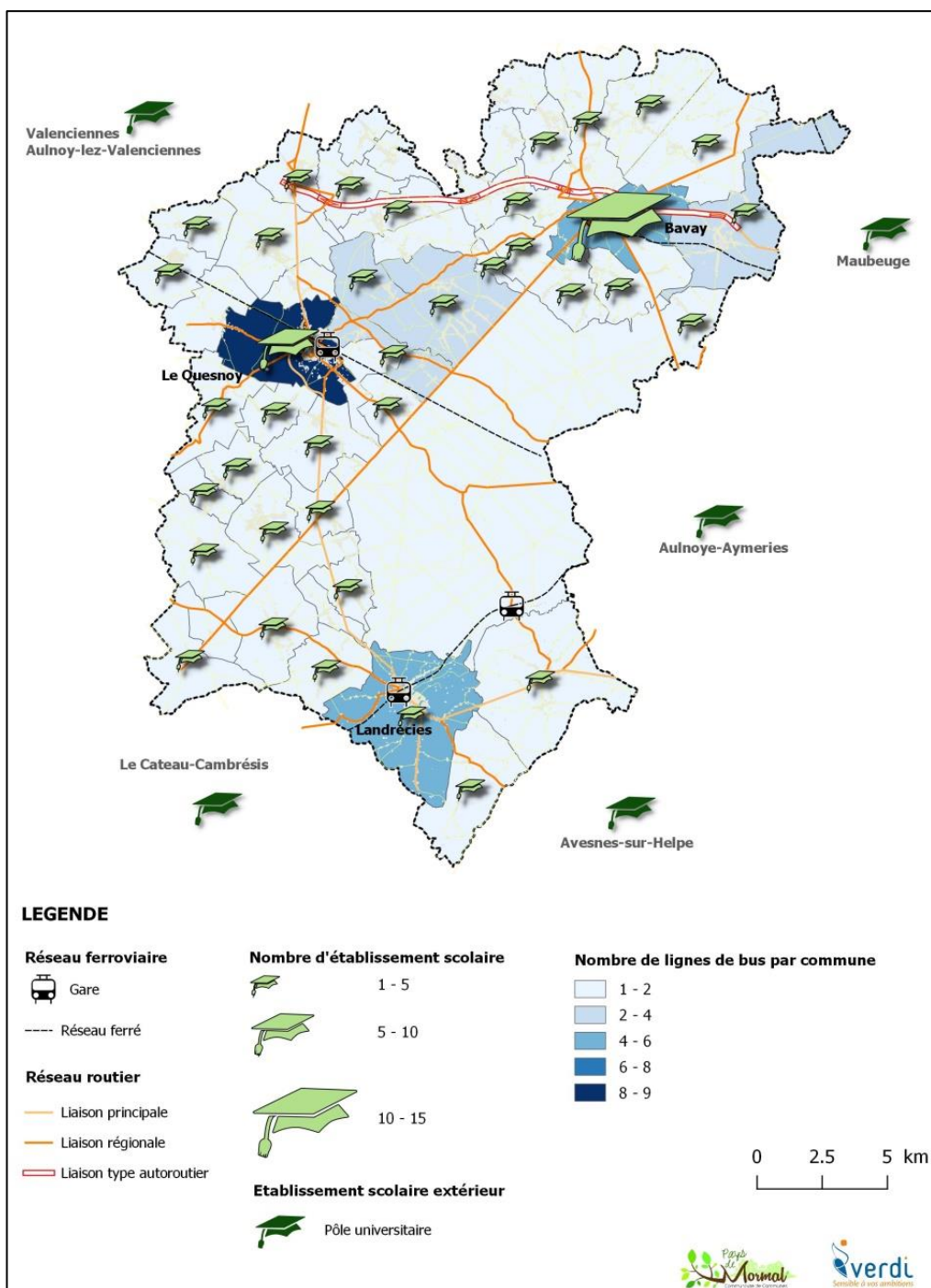
Figure: Destination des actifs – Source : INSEE – Mobilité professionnelle



2. LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT

1. Les flux scolaires

Figure: Pôles scolaires et réseaux – Source : Verdi - 2016



Le territoire est composé de nombreux équipements scolaires, générateurs de déplacements. On remarque qu'une ligne de bus passe dans chaque commune, permettant de desservir chaque équipement scolaire.

Cela permet d'établir une relation entre la concentration des établissements scolaires secondaires sur les pôles et la concentration plus importante de lignes de bus sur ces mêmes pôles.

Les établissements dédiés aux études supérieures se situent en dehors de l'intercommunalité. Ces pôles génèrent d'ailleurs une demande plus importante en termes de modes de déplacement.

1.1 Déplacements des scolaires internes

Les communes où sont scolarisés le plus d'élèves sont les suivantes :

Communes	% des flux	% cummulés
Le Quesnoy	24%	24%
Bavay	18%	42%
Landrecies	12%	54%
Poix-du-Nord	7%	61%
Gommegnies	3%	65%
La Longueville	3%	68%
Villers-Pol	2%	71%
Englefontaine	2%	73%
Bousies	2%	75%
Louvignies-Quesnoy	2%	77%
Gommegnies	2%	79%
Maroilles	2%	81%
Wagnies-le-Grand	2%	83%
Houdain-lez-Bavay	2%	84%

Tableau : Destination des élèves – Source : INSEE – Mobilité scolaire

Les communes d'où proviennent le plus d'élèves sont les suivantes :

Communes	% des flux	% cummulés
Le Quesnoy	11%	11%
Landrecie	7%	19%
Bavay	7%	26%
Poix-du-Nord	6%	32%
Gommegnies	6%	37%
La Longueville	5%	42%
Bousies	4%	46%
Maroilles	3%	49%

Tableau : Provenance des élèves – Source : INSEE – Mobilité scolaire

Figure : Destination des scolaires résidant dans le Pays de Mormal – Source : INSEE – Mobilité scolaire

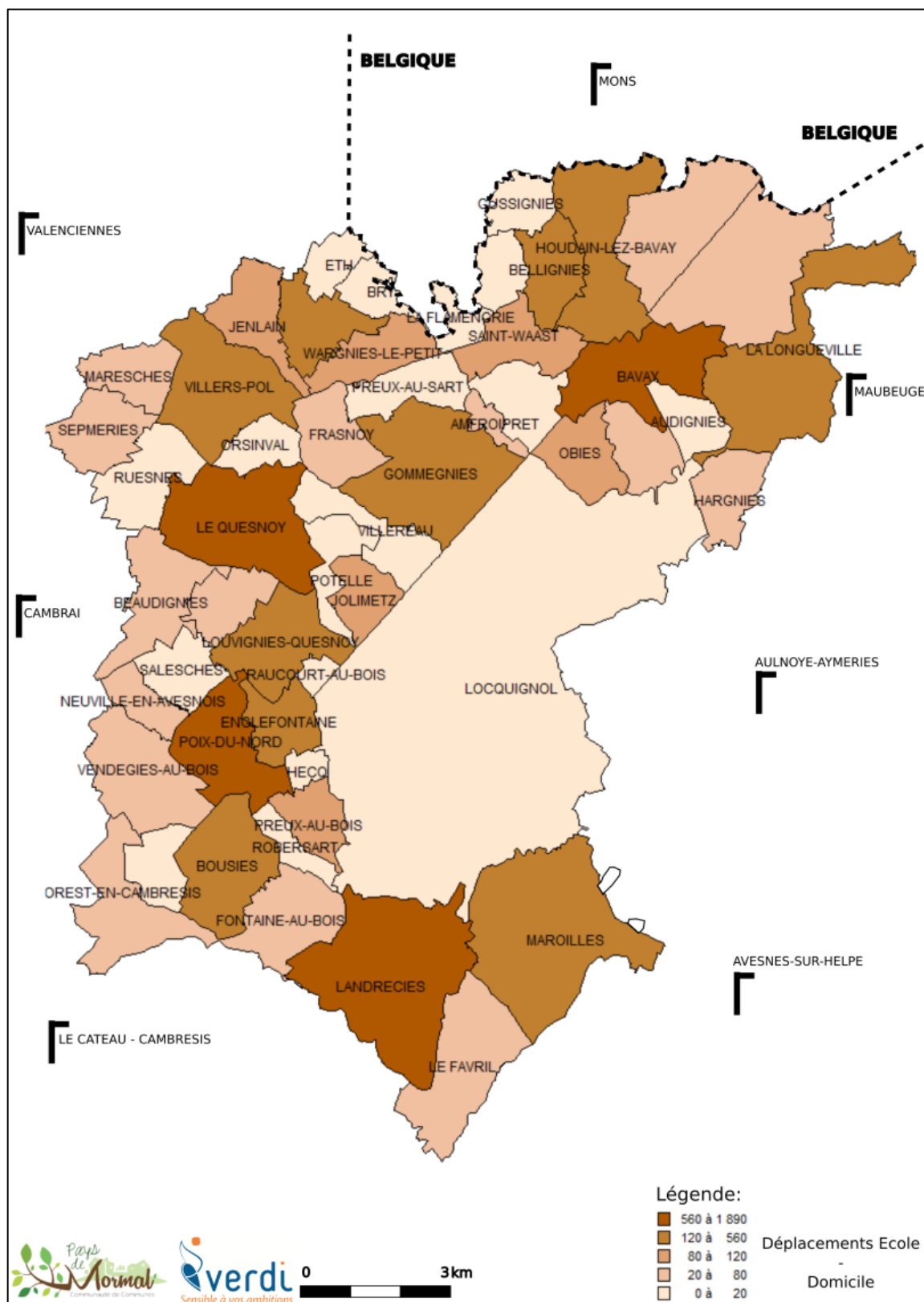
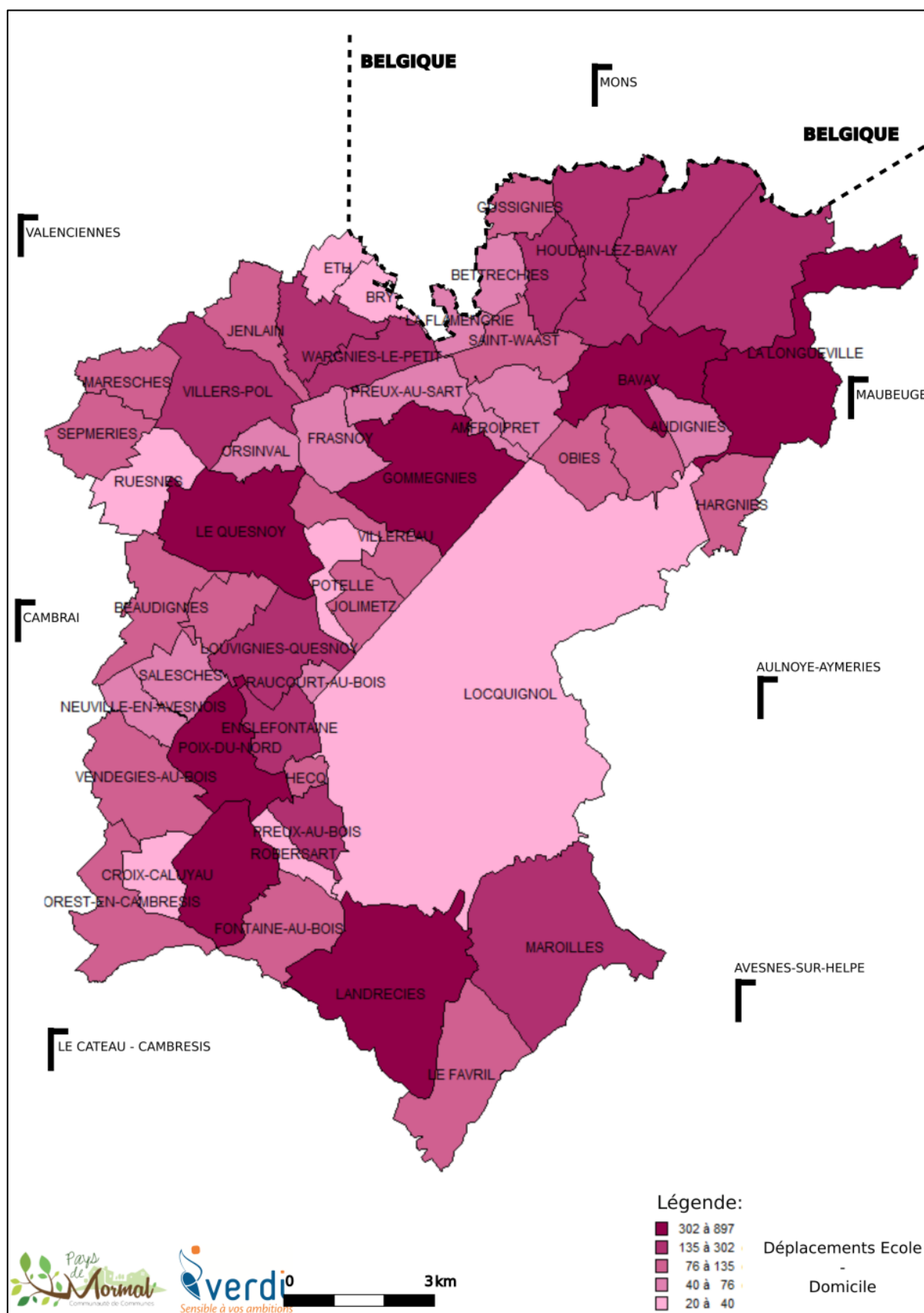


Figure : Provenance des scolaires résidant dans le Pays de Mormal – Source : INSEE – Mobilité scolaire

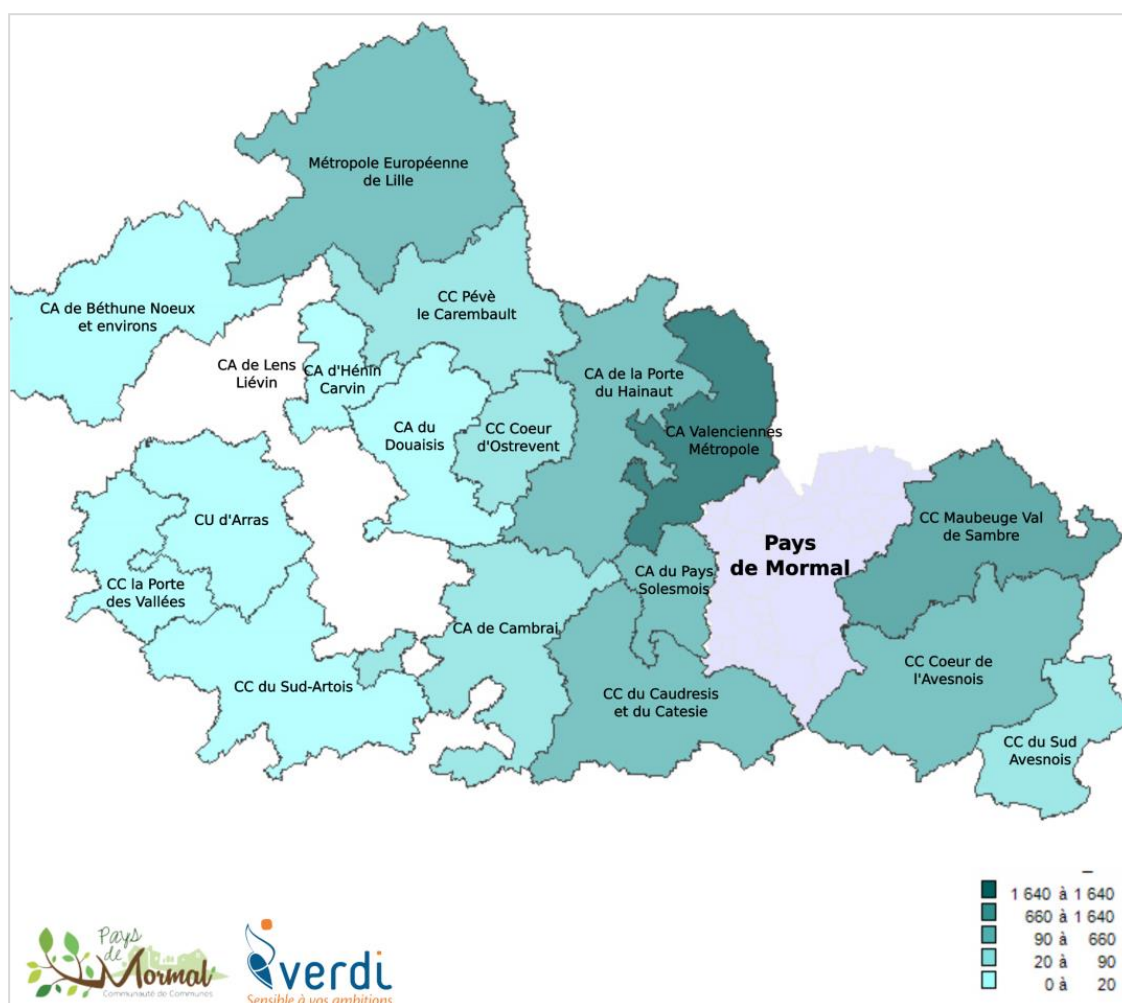


1.2 Déplacements des scolaires externes

Les communes extérieures qui attirent le plus d'élèves sont :

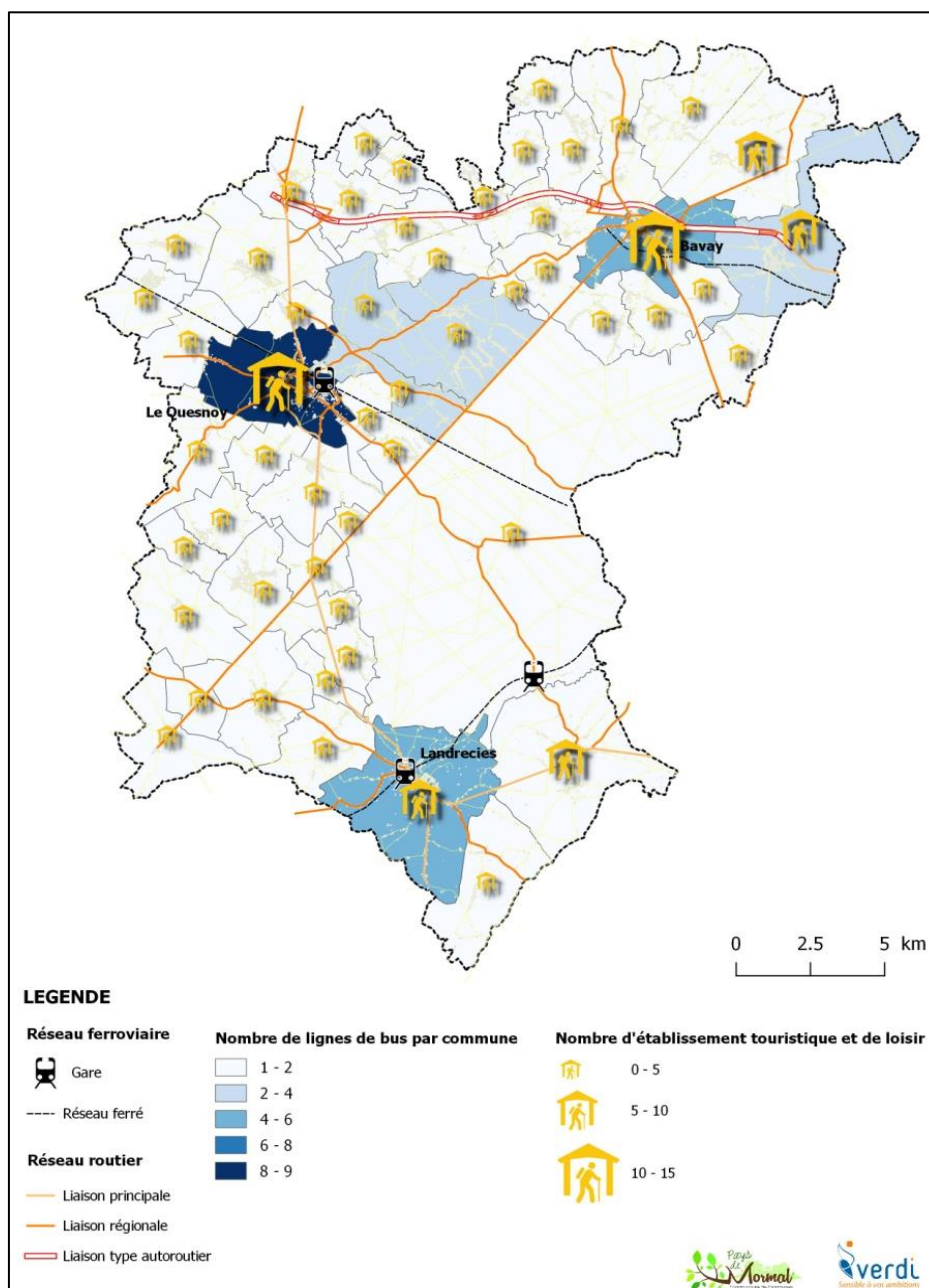
Communes	% des flux	% cummulés
Valenciennes	33%	33%
Aulnoye-Aymeries	9%	41%
Maubeuge	7%	49%
Lille	4%	53%
Aulnoy-lez-Valenciennes	3%	56%
Sebourg	3%	59%
Solesmes	3%	62%
Marly	3%	65%
Prouvy	3%	67%
Le Cateau-Cambrésis	3%	70%

Figure et tableau : Provenance des scolaires résidant dans le Pays de Mormal – Source : INSEE – Mobilité scolaire



2. Les déplacements de loisirs

Figure: Pôle de loisirs et réseaux – Source : Verdi 2016



Le pays de Mormal est un territoire doté de nombreux équipements à vocation touristique et de loisirs.

Une concentration de ces équipements est observable sur Le Quesnoy (remparts) et Bavay (musée, vestiges) qui sont accessibles via les axes routiers structurants (la RD 649 et la RD 934) ainsi que sur Landrecies et Maroilles (Abbaye).

Ces principaux pôles touristiques et récréatifs sont également connectés par les itinéraires cyclables, avec des points de relais d'information sont présents dans chacune de ces communes.

3. Les déplacements sur l'intercommunalité

3.1 Des infrastructures routières plus développées

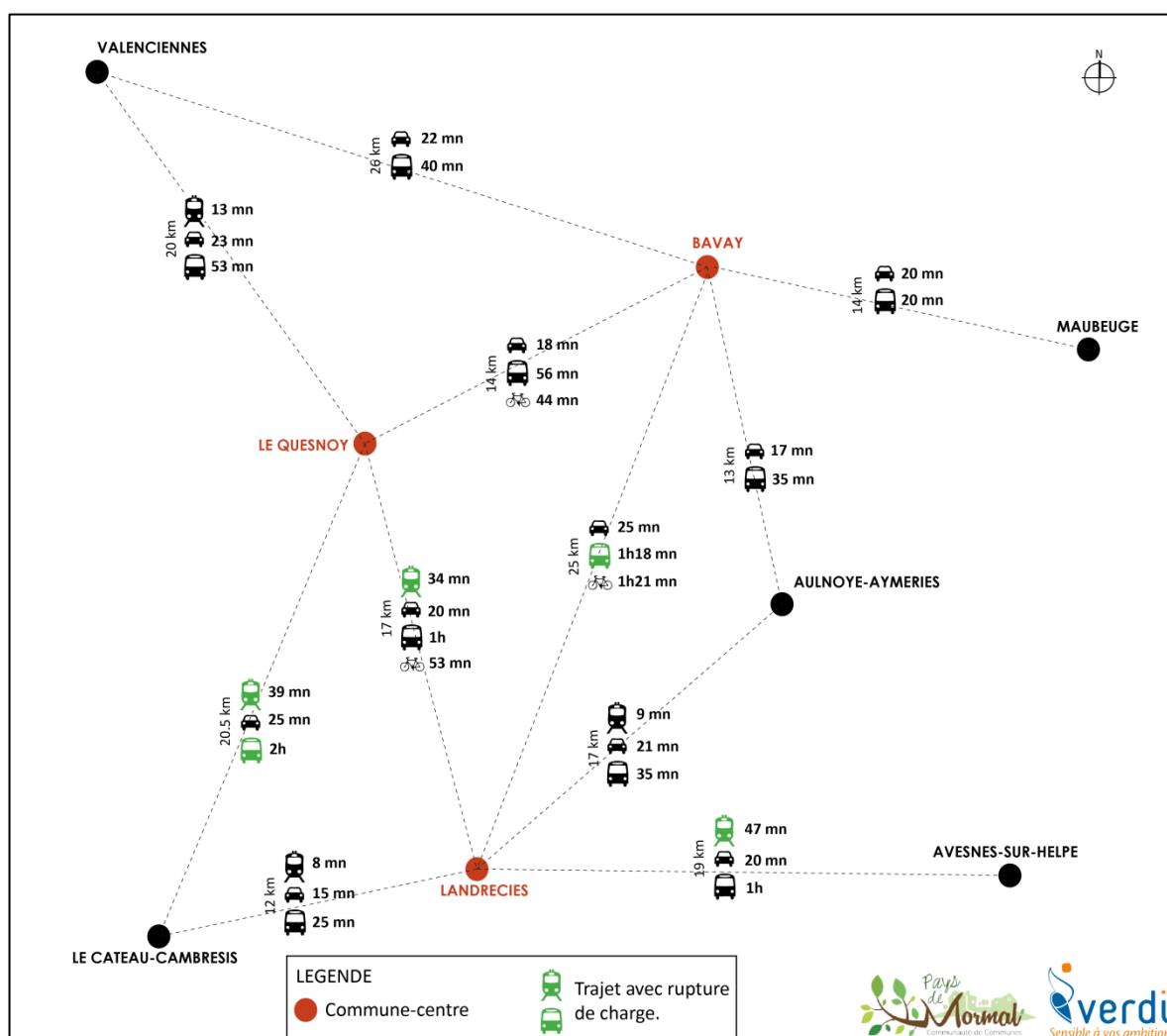


Figure : Distance/temps selon les modes de déplacement- Source : Verdi

Comme on peut l'analyser, l'automobile reste le mode de transport le plus efficace par rapport à la distance/temps. Cependant ce graphique ne prend pas en compte la congestion aux heures de pointe.

Les communes-centres du sont bien desservies en infrastructures routières vers les bassins d'emplois voisins : les trajets sont effectués entre 20 et 38 minutes.

Cependant les trajets en train sont beaucoup plus rapides que ceux effectués en car. A noter par ailleurs que le trajet Le Quesnoy-Landrecies en TER avec rupture de charge contraint les déplacements, et isole donc Landrecies, et plus généralement le sud de Mormal.

Concernant les trajets en vélo entre les pôles, ils prennent plus temps (plus de 40 min). Mais ce mode de transport n'est pas forcément adapté à ce type de déplacements sans itinéraires sécurisés (et en fonction de la distance).

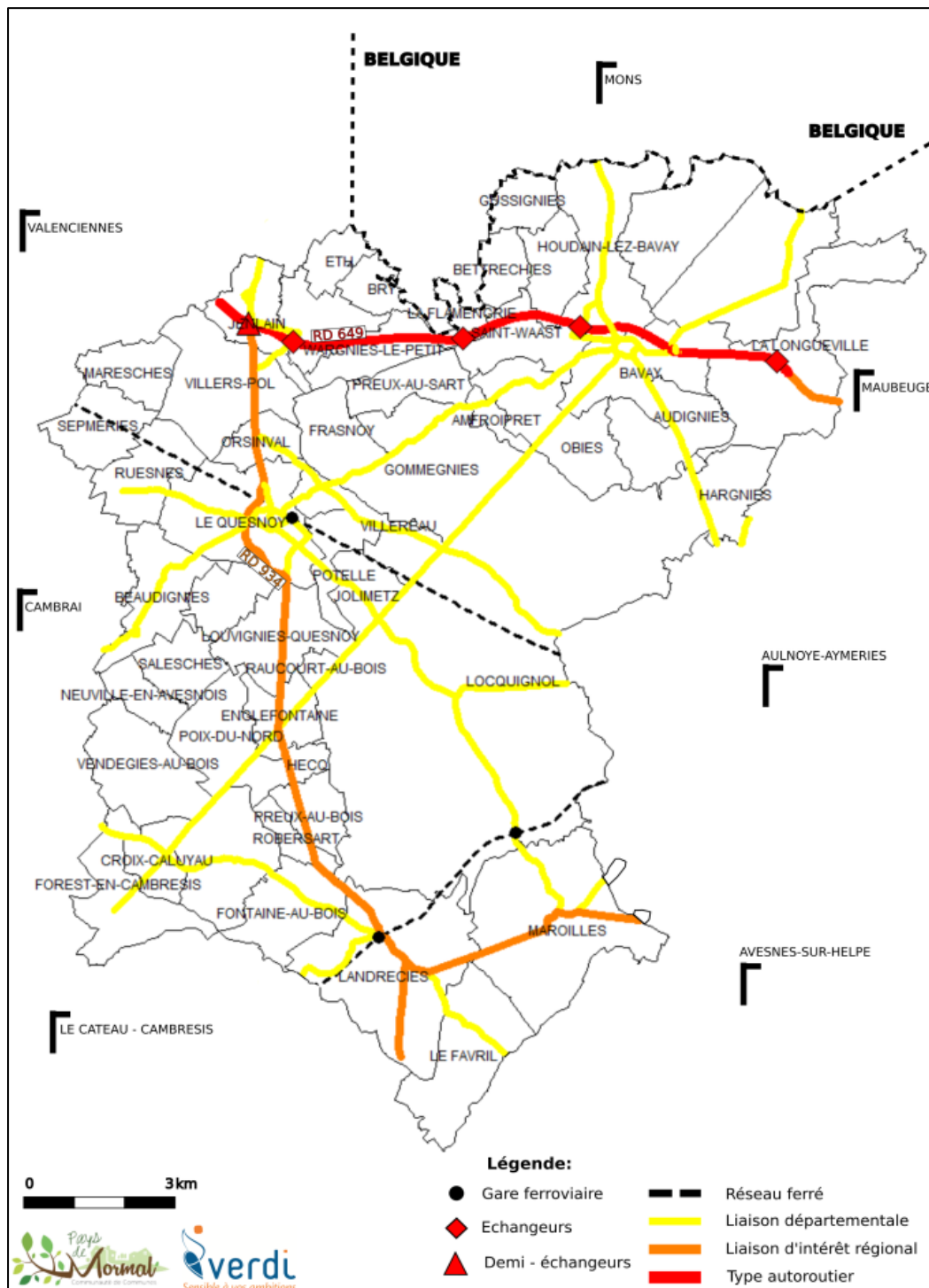
4. Synthèse

ATOUTS	FAIBLESSES
Le réseau routier développé et à proximité immédiate du réseau européen. Une offre TER performante pour les gares desservies. Des itinéraires de randonnées piétonnes et à vélos développés. La réouverture de la circulation fluviale sur la Sambre (réhabilitation des ouvrages d'art). La création de la véloroute voie verte permettant de relier Maubeuge à Lens.	Réseau de bus peu adapté aux étudiants et aux actifs. Les ménages non-motorisés rencontrent des difficultés pour se déplacer sur le territoire mis à part sur les pôles. La forêt de Mormal contraint l'accessibilité du territoire vers Avesnes-sur-Helpe et Aulnoye-Aymeries. Très peu d'échanges voyageurs avec la Belgique. Des conflits d'usage dans les parc de stationnement public.
OPPORTUNITES	MENACES
Créer une potentielle gare routière sur le « Bavaisis » pour relier les territoires aux pôles gares de l'intercommunalité. (navettes, covoiturage...) Promouvoir l'offre en TER pour les scolaires et les étudiants (partenariat avec l'UVHC). Remise en service de la ligne ferrée avec la Belgique dédiée aux voyageurs. Valorisation de la mutualisation des places de stationnement (activité/habitat).	Un fort trafic poids lourds sur la RD 934 générant des problématiques en termes de sécurité routière et de confort dans les cœurs de bourg et villages. Le déclin de la gare de Landrecies. La fermeture de la ligne directe ferroviaire vers Paris depuis Aulnoye-Aymeries.

3. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU ROUTIER

1. La hiérarchisation du réseau viaire

Figure: Réseau routier structurant – Source : Verdi 2016



Bien que le territoire ne soit pas desservi par le réseau autoroutier, la connexion avec le reste du réseau national et européen est assurée :

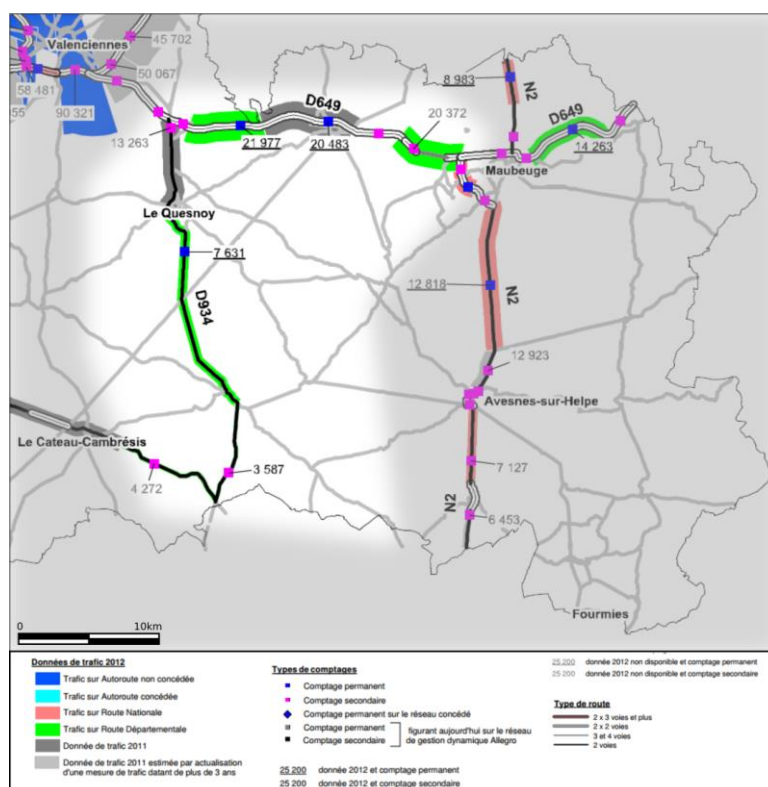
La RD649 (anciennement RN49) permet de traverser le territoire d'Ouest en Est. Elle permet la liaison Valenciennes (accès avec les autoroutes A23 e A2) - Maubeuge (accès avec la RN2). Elle est aménagée en voie express entre Valenciennes et La Longueville et ne relie Maubeuge qu'en route deux fois deux voies. Elle est reliée au reste d'autres départementales.

La RD934 relie le Nord et le Sud du Pays de Mormal : de Jenlain à Landrecie. Au Nord, elle assure la liaison entre le Sud du territoire et le réseau autoroutier via sa connexion avec le RD649 à Jenlain. Au Sud, elle permet de s'orienter soit la RD959 vers la commune de Maroilles puis la RN2 soit Saint-Quentin par la RD946 et les autoroutes A2 et A26.

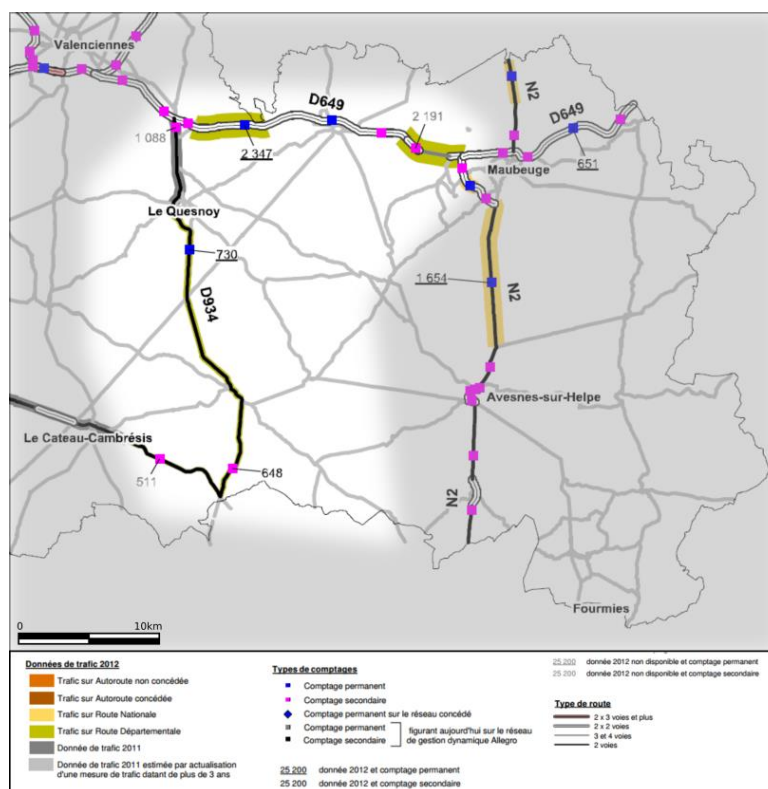
Le reste du territoire est desservi par des liaisons inter-bourg qui permettent également de relier les axes structurants.

2. Les niveaux de trafic

Trafic moyen journalier annuel tous véhicules



Trafic journalier annuel en poids-lourd



La RD649:

La RD649 est l'axe majeur du territoire. Elle accueille un trafic important. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) dépasse les 20 000 véh/j en 2012, y compris sur la partie à deux voies. Cet axe qui permet de relier Maubeuge à Valenciennes en passant par Le Quesnoy est fortement emprunté pour les trajets domicile-travail.

Le trafic poids-lourd représente 10% du trafic total, ce niveau de trafic est en adéquation avec le gabarit de cette route départementale.

Mais l'aménagement en 2x1 voie n'est pas adapté à un trafic de cette importance.

La RD934:

Sur la RD934, le TMJA tous véhicules est relativement faible pour une route départementale. Cependant, le trafic poids-lourd représente 10%. Il peut s'expliquer par le fait que la RD934 fait office de raccourci et de contournement des autoroutes payants (A2 et A26) en direction du Sud-Est de la France.

L'aménagement de cette départementale n'est pas adapté à un trafic poids-lourd aussi important (traversées d'agglomération, voiries peu ou pas adaptées, etc.).

3. L'accidentologie

Accidents corporels entre 1996 et 2011.

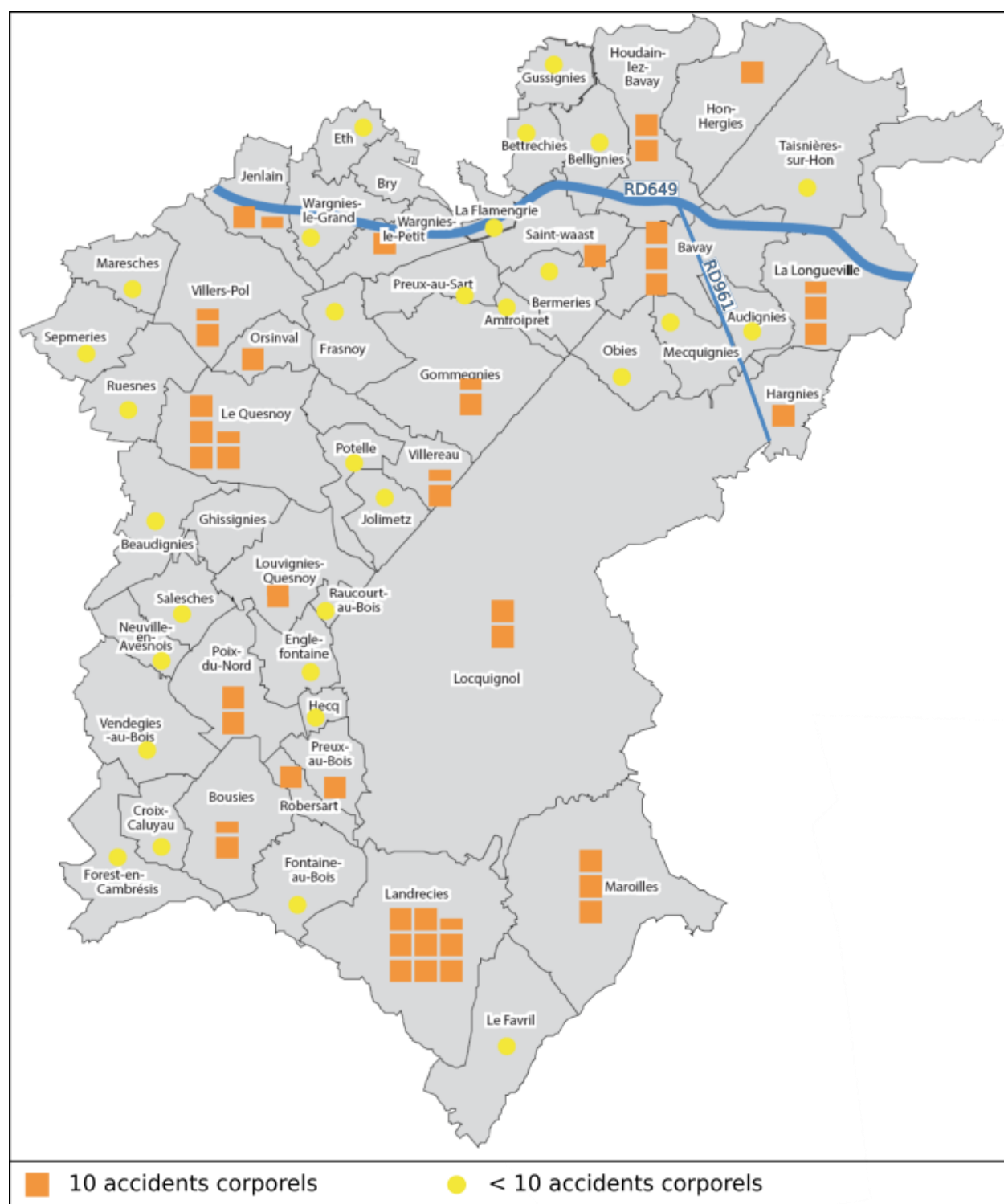


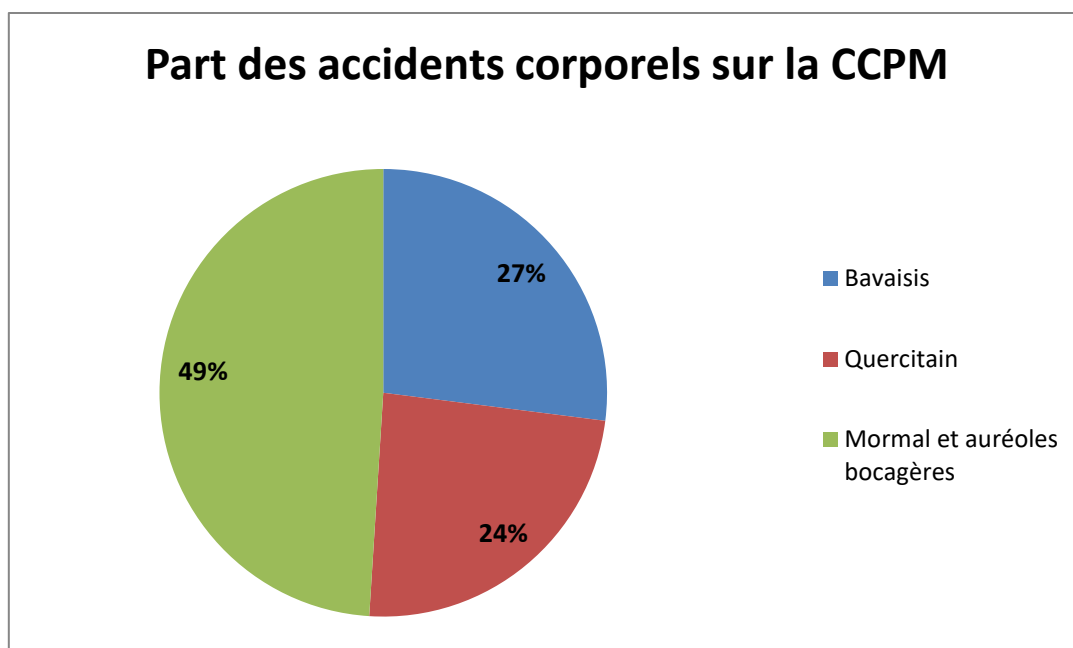
Figure: Nombre d'accident – Source : SCot Sambre-Avesnois

D'après les données de la DDTM, le nombre d'accidents de la route a été divisé par trois entre 2002 et 2012 sur l'ensemble du Sambre-Avesnois.

Les CC du Pays de Mormal accueillent sur des trois des arrondissements les plus accidentés de la Communauté d'agglomération de Maubeuge - Val de Sambre.

Il s'agit de la RD961 entre Bavay et Alnoye-Aymerie et de la RD934 entre la portion Poix-du-Nord et Landrecies.

Les axes les plus accidentés ne sont donc pas nécessairement les plus fréquentés en tous véhicules.



4. Les capacités de stationnement

L'article L 151-4 du Code de l'Urbanisme stipule qu'un « *inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités* » doit être intégré au rapport de présentation des documents d'urbanisme.

Dans ce cadre, un questionnaire a été envoyé en 2016 aux élus communaux de l'intercommunalité. Quatre questions leur ont été soumises concernant cette thématique :

- **Question 1 :** Quel est le nombre de place de stationnement sur la commune et leur localisation ?
- **Question 2 :** Existe-t-il des problèmes ou des points de conflits sur ces emplacements de stationnement ? Si oui, précisez leur localisation.
- **Question 3 :** Quels sont les projets programmés en matière de stationnement sur la commune (localisation, nombre de places ...)
- **Question 4 :** Est-ce que le covoiturage s'est développé de manière informelle sur votre commune ? Si oui, précisez l'importance.

Les réponses au questionnaire sont répertoriées dans le tableau ci-dessous :

Commune	Question 1	Question 2	Question 3	Question 4
Amfroiprêt	- Rue Yvon Carlier : 12 places dont 2 PMR - Rue de l'Eglise : 1 place PMR	/	/	Non
Audignies	- Place Edmond Carpentier : 4 places	/	/	/
Bavay	- 913 places de stationnement (voir tableau annexe)	Problèmes de stationnement riverains et commerçants dans la zone centre-ville Problèmes d'accès et stationnement des bus et des lignes de car de tourisme	Rue Marc Georges : création d'un parking bus + véhicules légers de touristes Etude en cours de finalisation- terrains acquis	Peu révélateur
Beaudignies	- Rue de la place : 15 places - Le Beldoire : 4 places - La Salle des Fêtes : 15 à 20 places	Conflit rue Basse car le stationnement n'est pas marqué. La place doit être agrandie et refaite de manière à ressembler à une vraie place publique. Problème de stationnement en face de l'école.	Parking place de la marie.	Non. 1 personne pratique le covoiturage et laisse sa voiture sur la place.
Bellignies	/	/	/	/
Bermeries	- Salle des fêtes et entrée école : 20 places	/	/	/
Bettrechies	- Place : 5 places - Devant la mairie : 3 places	/	/	/
Bousies	- Place de Gaulle : 20 places - Place Gouzon : 40 places - Rue René Ruelle : 34 places - Rue de Landrecies : 22 places - Rue Robersart : 12 places - Rue du Moulin à Vent : 6 places - Rue de Poix : 25 places - Rue des Tuileries : 0 - Rye Neuve : 4 places - Rue des Fussillés : 39 places - Place Luitholm : 36 places VL +	Non	Création d'un parking neuf de 20 places	Non

	4 PL - Rue Pasteur : 8 places - Salle de sport : 40 places - Avenue du Château : 7 places - Résidence des charmes : 18 places - Résidence de la gare : 6 places - Résidence du Château : 5 places - Rue d'Ors : 7 places - Rue de la République : 20 places - Rue de Sausselettes : 28 places - Rue de Charles Seydoux : 20 places - Parking musée : 11 places - Parking pharmacie : 6 places			
Bry	/	/	/	Oui pour la scolarité
Croix-Caluyau	- Le Long de la Chaussée Brunehaut : +/- 30 places - Parking place : 30 places	Le parking des bus au n°23 de la Chaussée Brunehaut gêne la visibilité	/	Non
Englefontaine	- Place Eugène Thomas centre du village - Salle polyvalente rue Robert Schuman - Face à la pharmacie place Eugène Thomas - Derrière quai bus Place Eugène Thomas - TOTAL : +/- 100 places	/	/	/
Eth	/	/	Création de places de stationnement pour les PMR dans le cadre de l'AD'AP	Oui pour les scolaires.
Fontaine-au-Bois	- Devant la mairie : 4 dont 1 PMR - Salle des fêtes : 5 dont 1 PMR - Croisement rue du Pont et rue de Bousies : 4 places - Parking du cimetière - Parking du stade	/	/	/
Forest-en-Cambrésis	- Chaussée Brunehaut : 72 places - Place de l'Abreuvoir : 1 place PMR + 20 places - Cimetière : +/- 10 places - Eglise : 1 place PMR	/	/	/
Frasnoy	- Place Emile bigorne : 30 places - Grand rue : 5 places - Ruelles des Ablancs : 6 places - Chemin de Villers-Pol devant le camping : 15 places - Parking cimetière : 20 places + 1 PMR	Manque de places rue des Couderliers et rue du Doignon	Réflexion dans le cadre du projet	Non
Ghissignies	- Place René Douay : 22 places - Ateliers municipaux : 8 places	/	/	/
Gommegnies	- Place du Général de Gaulle : entre 20 et 30 places - Parking rue du centre : 16 places - Parking de la salle de la gare : 20 places - Parking groupe scolaire R Jouglet : 40 places - Parking Ecole Brel : 15 places - Parking rue Celestin Hennion devant MAM : 6 places - Rue de la Gare : 30 places en face du stade communale	Non	Parking rue du centre (fin travaux prévu en 2016)	Peu à notre connaissance

	- Place de Carnoy : 40 places - Rue du centre : 25 places matérialisées			
Gussignies	- Place fond des Rocs	/	Création d'une aire PMR rue Fond des Rocs	/
Hargnies	- Place : 20 places	/	/	Non
Hecq	/	/	/	Non
Hon-Hergies	- Salle des fêtes : 7 places dont 1 place PMR - Devant la cantine : 7 places dont 1 place PMR - Eglise : 10 places - Place d'Hergies : 17 places - Mairie : 4 places dont 1 PMR - Cimetière : 33 places dont 2 PMR	Parfois au niveau de la salle des fêtes (voisinage)	Les emplacements viennent d'être redessinés. Les places réservées aux PMR ont été redéfinies.	Il n'y a pas de covoiturage notable
Houdain-lez-Bavay	Le stationnement est libre dans toutes les rues.	Non	/	Non
Jenlain	- Place publique - CD934 partie cadre de vue - Placette devant pharmacie - Face « Univers du Meuble »	Stationnement abusif Covoiturage Manque de places de stationnement	Projet de stationnement lors de prochains travaux de cadre de vie	Oui. + de 20 personnes
Jolimetz	- Rue du Pavé - Rue Marc Poirette - Rue Coulon - Abords de l'église + salle polyvalente : centaine de places	Centre du village Sortie d'école	/	/
La Flamengrie	- Place de la mairie : 10 places - Devant la salle des fêtes : 4 places	/	Création d'un parking devant la mairie avec 1 emplacement réservé aux PMR	/
La Longueville	- Place de l'Eglise : +/- 15 places - La Place : 12 places - Espace Monfort : +/- 10 places - Espace Batailler ; +/- 50 places - Cimetière - Salle de sports - Cocci Market - Rue de Bavay : 6 places - Clos des Charmes - Les Cytises - APEI - Allées du Bois des Lanières - Rue de l'Industrie	/	Projet de création d'une aire de co-voiturage	+/- 20 véhicules se stationnant sur place, autour de l'église, rue François Biot (stationnement sur trottoir) Stationnement covoiturage les tanières
Landrecies	Pas de chiffres précis.	/	/	Pas de données
Le Favril	- Centre du village : 40 places	Salle des fêtes : parking voitures est monopolisé par les camions « marchands de bois ».	/	Non
Le Quesnoy	Pas de données	/	+ 13 places de stationnement sur la base de loisirs (projet stade esquisse)	Pas de données
Locquignol	- Place de la mairie : +/- 10 places	/	/	/
Louvignies-Quesnoy	- Rue Hector Frisan : 7 places - Place de la mairie : 12 places - Rue de l'Eglise : 2 places	Stationnement prévu près du cimetière	/	/
Maresches	- Rue de l'Eglise : 8 places - Salle des fêtes : 19 places - Contour du train : 28 places	Problèmes sur les rue Léon Mulard et rue d'Artres (stationnement abusif des poids lourds)	Place de l'Eglise	/
Maroilles	- Terrain de foot : 50 places - Cours de l'Abbaye : 30 places - Cimetière : 30 places - Rue des juifs : 15 places - Tour de place : 30 places - Grand rue : 150 places	Problème de voitures ventouse Découpage de maisons en plusieurs logements = plus de voiture	Création de 6 places au niveau de la place de la mairie (anciens ateliers municipaux)	15 voitures stationnées la journée dans le cadre du covoiturage

	- Place de la mairie : 50 places - Rue du lieutenant : 30 places			
Mecquignies	- Parking de L'Azout : 9 places - Parking du cimetière : 21 places - Parking de l'école : non délimitée	Parkings réservés au VL et non PL	/	/
Neuville-en-Avesnois	- Parking poids lourds : 2 places - Face brasserie : Bus	Stationnement sur trottoir	1 place au commerce produits laitiers rue du Four	/
Obies	- Rue de Wiarde : 50 places	Non	Agrandissement du parking existant pour la création d'une trentaine de places supplémentaires	Non
Orsinval	- Cimetière : 10 places - Rue de la Harette : 6 places - Salle des fêtes : 30 places	/	/	/
Poix-du-Nord	- Place Eglise et Mairie : +/- 40 places - Place Talma : +/- 40 places - Place de la république (8-10 places)	Problème lié au stationnement des poids lourds Des mesures de stationnement minute sont en cours de mise en place à des endroits sensibles (écoles, communes)	Création d'emplacement délimités (+/- 40 places) rue de la République, rue de la Chasse et en cours d'études rue Henri-Roland	Pas d'informations pertinentes. Quelques exemples ponctuels.
Potelle	- Parking de la mairie rue du Pavé : 5 places + 1 PMR - Rue du Moulin face cimetière de Jolimetz : 12 places + 1 PMR	/	/	/
Preux-au-Bois	- Place Thinet : +/- 30 places - Rue du Village : 10 places - Parking etang : +/- 20 places	/	Non	Non
Preux-au-Sart	- Rue du centre et la place : 25 à 30 places	Non	Aucun	Non
Raucourt-au-Bois	- Place de la mairie : 5 places - Rue Marceau Cornu : 3 places - Voie Nouvelle : 2 places - Place Léon Blum : 5 places - Salle des fêtes : 30 places	Aucun	/	/
Robersart	- Marie et église : 12 places	/	/	/
Ruesnes	- Grand place + rue du Château et de l'Eglise : 30 places	/	1 Place pour PMR sur la grand Place	Non
Saint-Waast La Vallée	- Place Louis Thuilliez	/	/	/
Salesches	- Place Roger Salengro et alentours : 35 à 50 places	/	Réaménagement du centre bourg	/
Sepmeries	- Mairie : 2 places - Place : 30 places	Stationnement spontané sur le trottoir qui gêne la circulation piétonne.	Matérialisation d'emplacements dans le rue des Berceaux et Grand'Rue dans un premier temps (avis départemental en attente)	Oui, importance faible à ce jour
Taisnières-sur-Hon	- Eglise de Malplaquet : 4 places - Rue Williot : 10 places - Maisons des associations : 6 places - Place : accueil une cinquantaine de véhicules - Place de l'ancienne douane : accueil une cinquantaine de véhicules	Souci de stationnement aux abords de l'école lors du départ/reprise des enfants	/	Quotidiennement 5 à 6 véhicules sur la place de l'ancienne douane
Vendegies-au-Bois	- Place du marais : 6 places - 12 Grand rue : 6 places - Grand rue Grange du Bien être : 3 places - Place de l'Eglise : 6 places	/	/	/
Villereau	- Salle du bocage, crèche, salle	Pas connu	Réaménagement du	De façon

	du bourg, ecole, espace moulin : 50 places		parking de la salle du bocage	informelle. Difficilement quantifiable.
Villers-Pol	- Mairie : 6 places + 1 place PMR - Ecole : 20 places + 1 PMR - Maison médicale : 16 places + 1 PMR - Complexe sportif : 6 places + 1 PMR - Place de l'Abbé Lehut : 12 places + 1 PMR - Cimetière : +/- 10 places - Rue G.Ozanzeaux : +/- 10 places - + 5 places PMR	/	Parking 3 places rue de la Fontaine (attente subvention)	Oui parking e face du cimetière Quelques voitures
Wagnies-le-Grand	- Place : +/- 50 places non délimitées - Place du Paradis – Ecole : 6 places - Place du Paradis – Salle des fêtes : 4 places - Rue des écoles – Mairie : 5 places non délimitées sur trottoirs - Rue des écoles – Relais-livre : 3 sur trottoirs - Cimetière : 15 places - Route de Bry : 6 places	Mairie – Relais-livre : stationnement sur trottoir devant habitations	Mairie : accessibilité et stationnement PMR	Oui, le covoiturage s'est développé mais impossible de déterminer le nombre de covoituriers
Wagnies-le-Petit	- Terrain de sport - Grand Place	/	/	/

MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

Problématique de plus en plus présente au sein des villes, le stationnement doit être repensé. Les villes contemporaines sont désormais confrontées à un déséquilibre du stationnement qui s'explique de plusieurs manières. Tout d'abord, il existe un manque de stationnement sur voiries. Ces dernières sont requalifiées en faveur des modes actifs voyant leur nombre de places réduire. Ce manque de stationnement peut également jouer un rôle sur l'attractivité commerciale puisque les individus vont avoir moins de stationnement pour s'arrêter et aller faire des achats. Enfin, le déséquilibre s'explique par une offre disproportionnée dans certains cas. Des parkings vont avoir une grande capacité de stationnement mais ne vont pas avoir assez d'usagers pour le remplir contrairement à d'autres secteurs où l'offre de stationnement va être moindre par rapport à la demande. Afin de limiter ce déséquilibre il est désormais possible de mettre en place une mutualisation du stationnement.

Ce concept consiste à « *regrouper au sein d'un équipement tout ou partie de l'offre devant répondre à la somme des besoins d'un programme d'aménagement* ». Il permet de mutualiser les usages afin de lutter contre le gaspillage foncier, par exemple. Un parking occupe une place considérable au sein du tissu urbain mais ne va pas être fréquenté de la même manière selon les heures de la journée et de la nuit. En mutualisant les usages, il peut désormais être occupé à n'importe quel moment de la journée. La mutualisation du stationnement permet ainsi une limitation en termes d'urbanisation puisqu'il n'est plus question de construire des parkings qui prennent de la place dans le tissu urbain mais plutôt d'optimiser les parkings déjà existants. Un parking peut de ce fait avoir plusieurs rôles : être occupé en journée par des salariés situés à proximité du site et être occupé en soirée par des habitants.

Malgré de nombreux intérêts en termes de gain d'espace, de gestion, etc., la mutualisation du stationnement n'est pas applicable sur l'ensemble des parcs urbains. Afin de faire bénéficier un

maximum d'utilisateurs et ainsi optimiser le mieux possible le stationnement, il convient d'appliquer la mutualisation du stationnement pour :

- Des parkings situés à proximité d'une centralité : en plein centre, le stationnement peut être bénéfique à des habitants, à des commerçants, à des salariés, etc. La bonne desserte du parking est primordiale pour le bon fonctionnement de la mutualisation. Si les stationnements se trouvent excentrés alors ils ne trouveront pas une mixité d'utilisateurs.
- Des parkings privés ou publics. Il est plus judicieux d'appliquer la mutualisation du stationnement sur des parkings privés puisque les parkings publics sont déjà accessibles par tous et souvent toute la journée. A l'inverse, un parking privé peut se trouver inoccupé à certains moments de la journée et c'est à ce moment là que la mutualisation est bénéfique.
- Des parkings situés en zone dense afin de faire profiter le plus d'utilisateurs possible et de lutter contre les problématiques liées au stationnement (stationnement sauvage, pénurie de places sur voiries, parking privé à moitié vide, etc.).

La mutualisation permettrait ainsi de regrouper les besoins de plusieurs usagers et de plusieurs bâtiments situés à proximité du site en question.

Plusieurs parkings présents sur le territoire peuvent mettre en place une mutualisation du stationnement.

Exemple de la commune de Le Quesnoy :

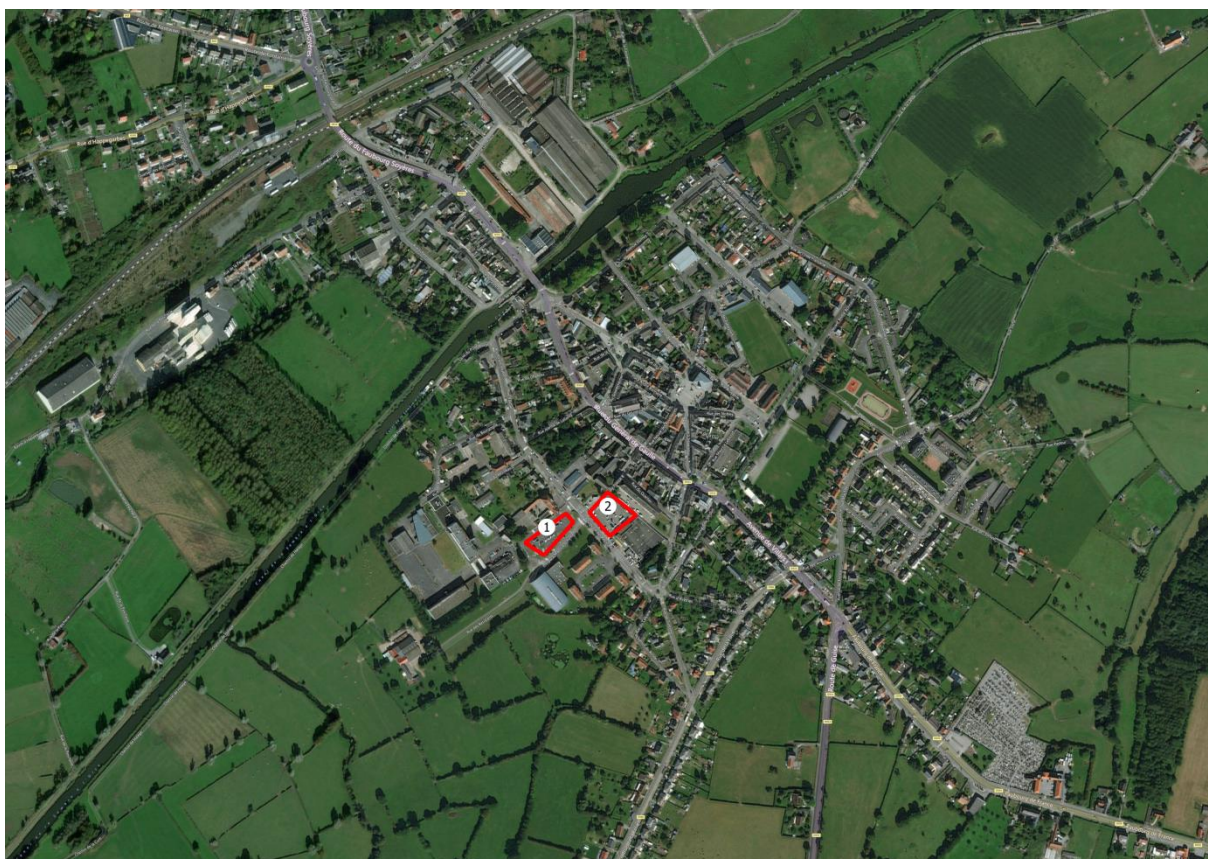


1 : Il s'agit du parking du Centre Lowendal (salle de réception) pouvant accueillir plus de 100 véhicules. Ce parking se trouve en zone urbaine assez dense avec des habitations et des activités à proximité. Il

est envisageable de mutualiser ce parc urbain afin de l'optimiser et de regrouper différents usagers. Le parking pourrait servir aux activités en pleine journée (salle de réception, médiathèque, commerces et services) et aux habitations en soirée (habitations qui ne bénéficient pas forcément de stationnement individuel).

2 : Il s'agit du parking du supermarché Match pouvant accueillir une trentaine de véhicules. Situé en zone urbaine, ce parking ne bénéficie pas d'une grande capacité de stationnement mais peut tout de même, en cas de mutualisation, accueillir les véhicules des habitations situées à proximité lorsque le supermarché est fermé.

Exemple de la commune de Landrecies :



Il s'agit là de deux parkings de supermarché avec une capacité de stationnement d'environ 50 et 80 places. Plusieurs activités commerciales sont situées à proximité de ces lieux et pourraient donc bénéficier du stationnement. Il est ainsi envisageable de mutualiser ces stationnements afin de regrouper plusieurs activités situées à proximité les unes des autres.

5. Les aires de covoiturage et bornes électriques

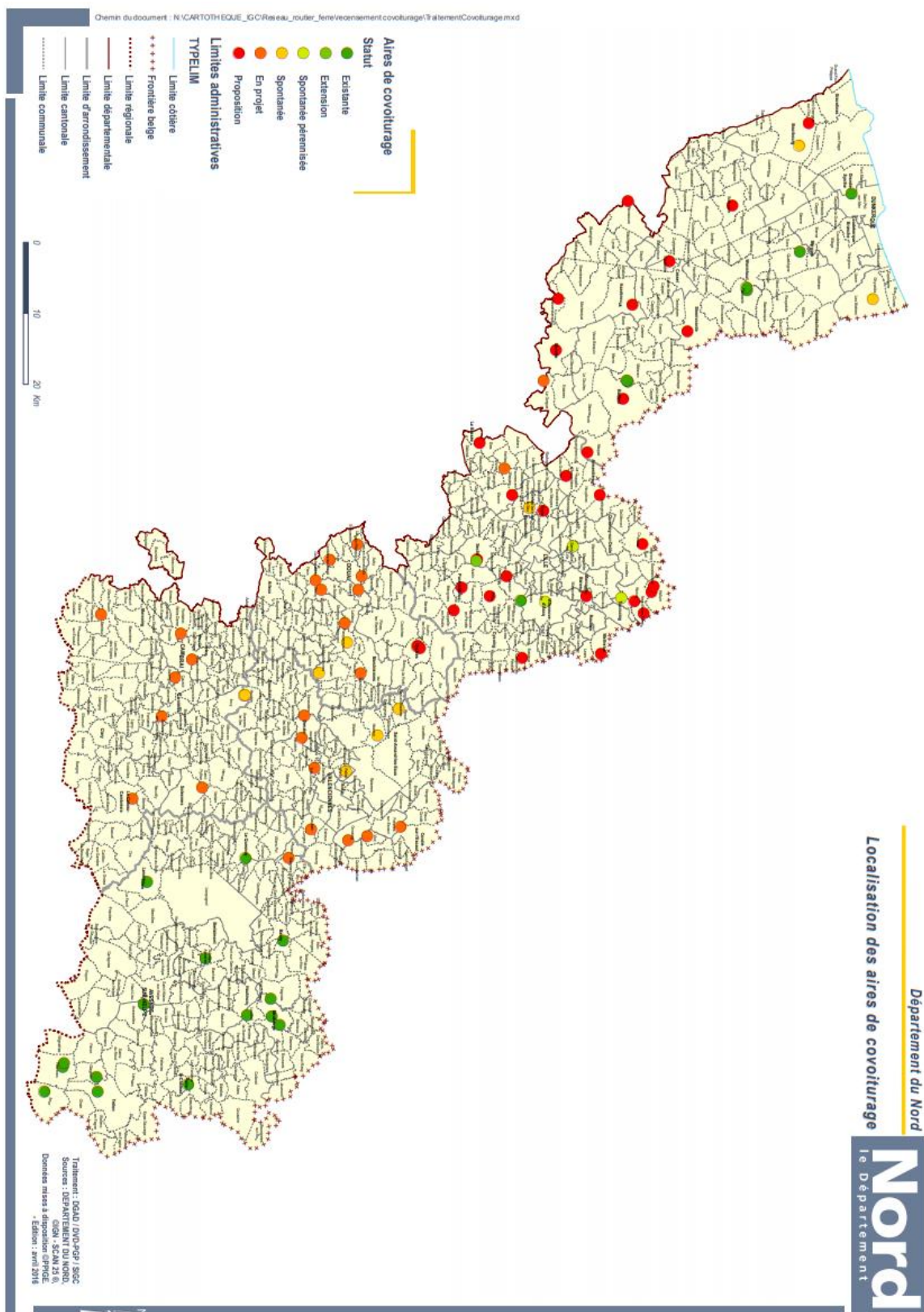
Le département du Nord a réalisé un schéma des aires de covoiturage à l'échelle du Département. D'après la carte ci-contre, trois aires de covoiturage sont existantes sur l'intercommunalité. Il s'agit des pôles de l'intercommunalité : Landrecies, Bavay et Le Quesnoy.

Parallèlement, une aire de covoiturage est en cours d'aménagement dans la continuité de la ZAC des Artisans de Wagnies-le-Grand. La zone est stratégiquement positionnée entre la route Nationale et la D649 qui permettent de relier Valenciennes à Maubeuge en passant par Bavay. Cet axe figure parmi les plus empruntés de l'intercommunalité. Elle disposera d'une borne de recharge pour les véhicules électriques.

Plusieurs bornes électriques dédiées aux véhicules sont implantées sur le territoire. Il s'agit des communes suivantes :

- Bavay
- Hon-Hergies,
- Maroilles,
- Le Quesnoy,
- Landrecies.

Figure : Localisation des aires de covoiturage sur le département



4. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

1. Réseau de transport en commun

Figure : Réseau de bus Arc-en-Ciel – Source : Département 59



Le réseau interurbain, géré par le conseil départemental, est principalement dédié au transport scolaire. Cependant 4 pôles d'échange desservis par plusieurs lignes sont identifiés : Bavay, Landrecies, Gommegnies et Le Quesnoy. Ils permettent des liaisons avec les pôles d'emploi environnants (Valenciennes, Maubeuge, Le Cateau-Cambrésis). La ligne la plus fréquentée du réseau est celle reliant Le Quesnoy à Landrecies.

Seule une ligne de bus express Valenciennes-Maubeuge traverse l'intercommunalité d'Est en Ouest, par la RD649 et s'arrête à Bavay. Cette voie est structurante et adaptée aux actifs.

Le reste du territoire est desservi dans la plupart des cas par une ou deux lignes aux amplitudes horaires et fréquence de passage très faibles ce qui en fait une offre peu adaptée aux actifs.

Lignes de bus directs vers les pôles intérieurs et extérieurs du Pays de Mormal Mormal

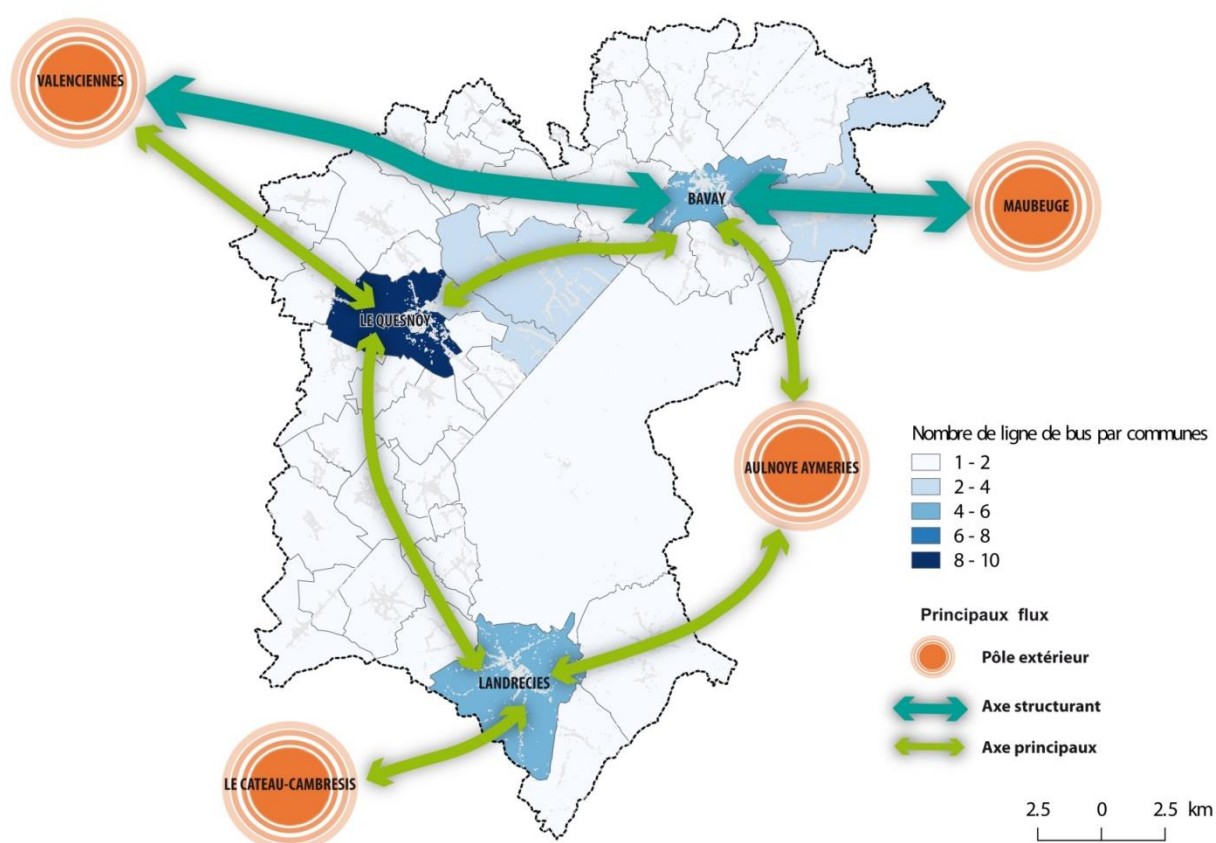


Figure : Axe structurant de transport en commun – Source : Verdi - 2016

On observe une meilleure desserte sur le nord du Pays de Mormal, et en particulier sur l'axe Est-Ouest. Le sud quant à lui est plus enclavé.

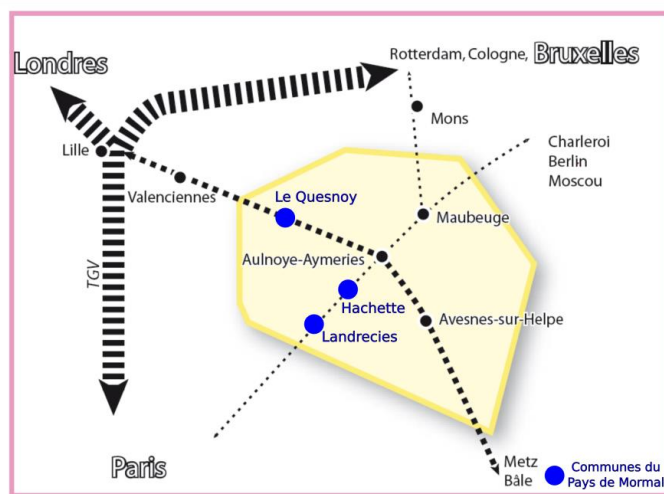
5. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU FERROVIAIRE

1. La desserte ferroviaire du territoire

1.1 Une offre en TER performante

Le territoire du Pays de Mormal est desservi par trois lignes TER :

- La ligne 16 Lille-Valenciennes-Aulnoye-Jeumont.
- La ligne 17 Lille-Hirson-Charleville.
- La ligne 18 Lille-Jeumont-Aulnoye-Busigny-Paris.



	Moyenne nombre passagers/jours	Moyenne nombre TER/jours	Passagers par TER
Le Quesnois	1 312	42	31
Landrecies	93	11	8

La ligne Creil-Jeumont permet de desservir Maubeuge ainsi que la région industrielle de Charleroi. La gare de Jeumont permet l'accès au réseau Belge, puis au delà à Berlin et aux axes de l'Europe de l'est. Cette ligne reçoit un trafic de fret important.

La ligne Calais-Bâle permet une desserte régionale, principalement entre Charleville-Mézières et Lille. Ces deux lignes se croisent à Aulnoy-Aymeries.

Trois gares sont présentes sur le territoire : les gares de Hachette et Landrecies sont desservies par la ligne Creil-Jeumont, la gare du Quesnoy par la ligne Calais-Bâle.

Les trains partant de Maubeuge et Aulnoye-Aymeries ont la possibilité de rejoindre Paris directement en 2 h 10 et 2 h. Cependant, depuis plusieurs années la liaison ferroviaire se dégrade. Bien que beaucoup plus onéreuse, la liaison via Lille présente une durée équivalente. Le trafic passager risque d'être remis en cause.

Le Quesnoy offre une liaison vers les pôles d'emploi de Valenciennes et de Lille. Cette desserte ferroviaire a permis le développement de la commune et de ses alentours. Le territoire émet le souhait de permettre une liaison entre TERGV entre Maubeuge et Lille. Ce qui permettrait une liaison

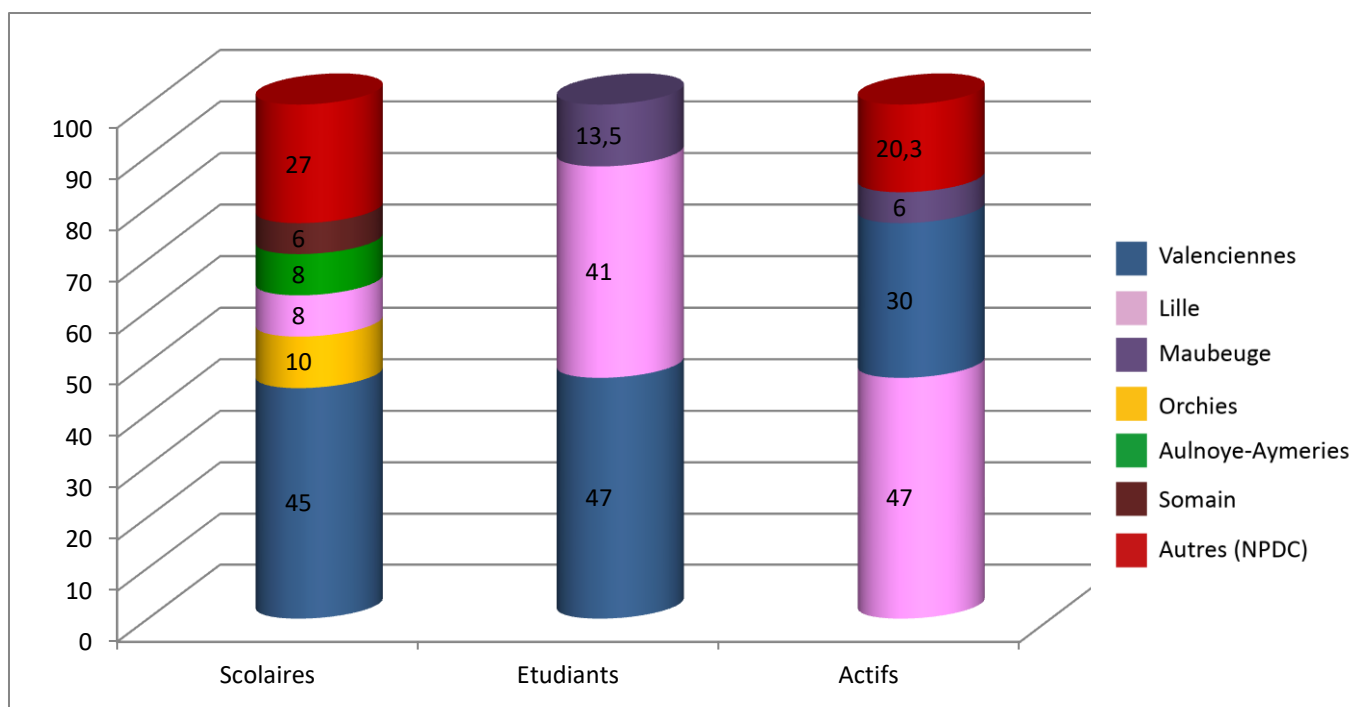
en moins d'une heure. Il faut actuellement 55 minutes pour relier Lille depuis Le Quesnoy, avec une rupture de charge à Aulnoye-Aymerie.

A l'heure actuel, les connections transfrontalières avec la Belgique sont importantes pour le fret mais quasi nulles pour les passagers.



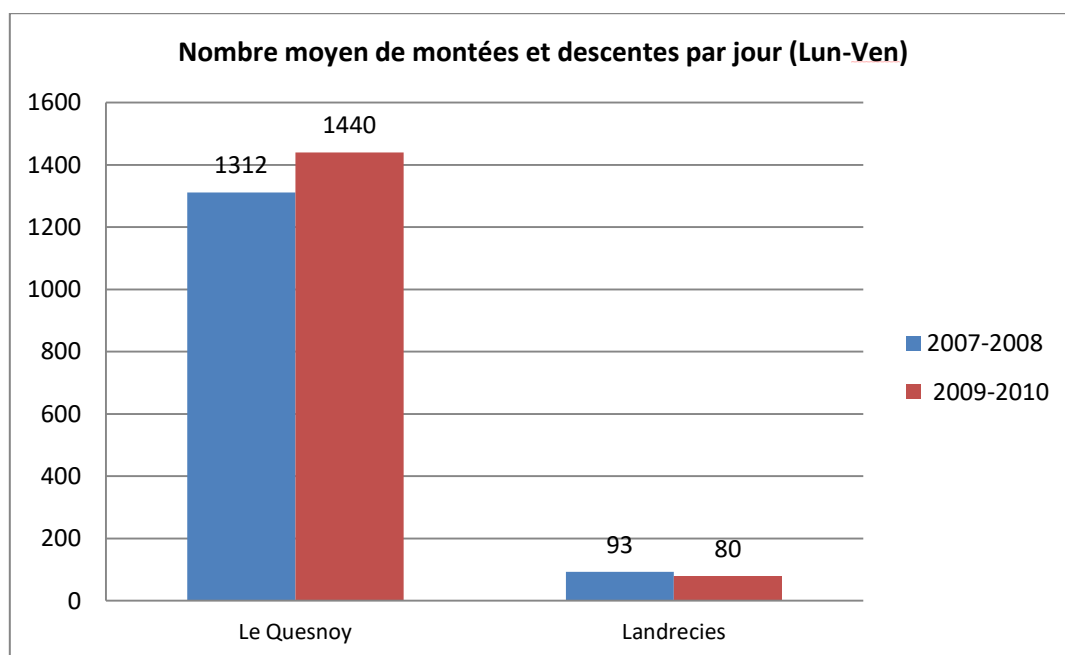
1.2 Fonctionnement des gares du territoire

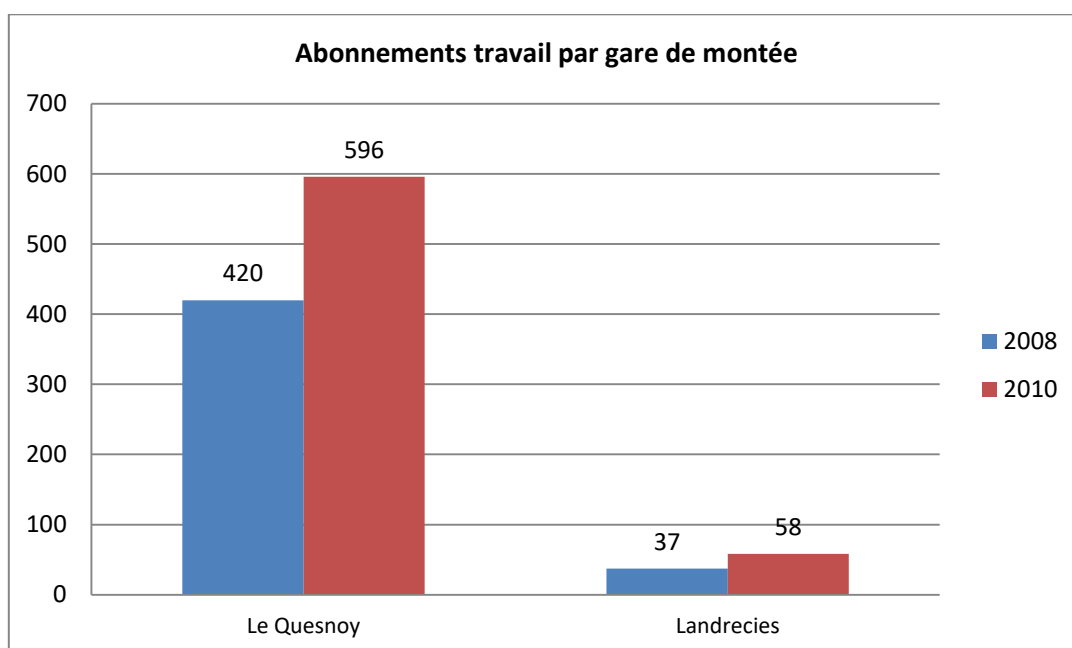
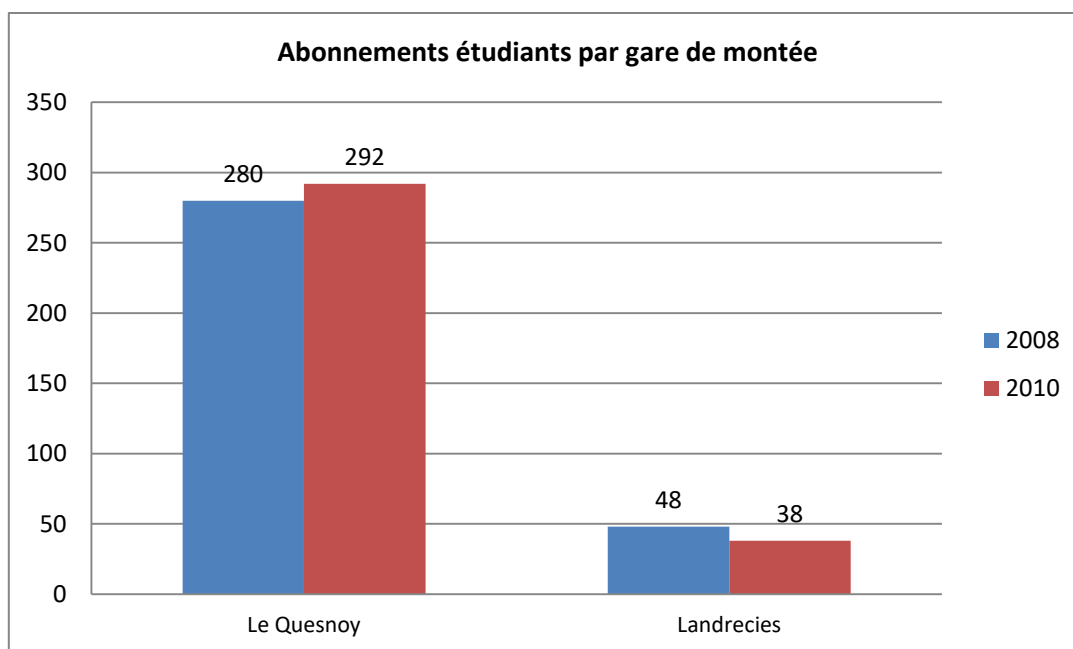
L'aire d'influence de la gare de Le Quesnoy s'établit sur l'ensemble du territoire de Mormal et sur les communes pôles des intercommunalités voisines (Maubeuge, Valenciennes, Le Cateau-Cambrésis ...). Ainsi, la fréquentation de la gare de Le Quesnoy évolue positivement depuis 2008. En 2012, son niveau d'activités était équivalent à celui de Maubeuge (source : ADUS). On mesure d'ailleurs une utilisation en augmentation par les actifs occupés et les étudiants attirés par les pôles extérieurs (Valenciennes, Lille ...). En 2014, la SNCF comptabilisait 421 310 voyageurs annuels sur cette gare.



Destination des usagers au départ de la gare Le Quesnoy

L'aire d'influence de la gare de Landrecies est plus mesurée. En effet, une fréquentation en baisse a été observée entre 2007 et 2010. En 2014, la SNCF comptabilisait 17 808 voyageurs, soit environ 20 fois moins de voyageurs que sur la 2^{nde} gare du territoire.





1.3 Fonctionnement de la desserte ferroviaire régionale

Occupation des TER:

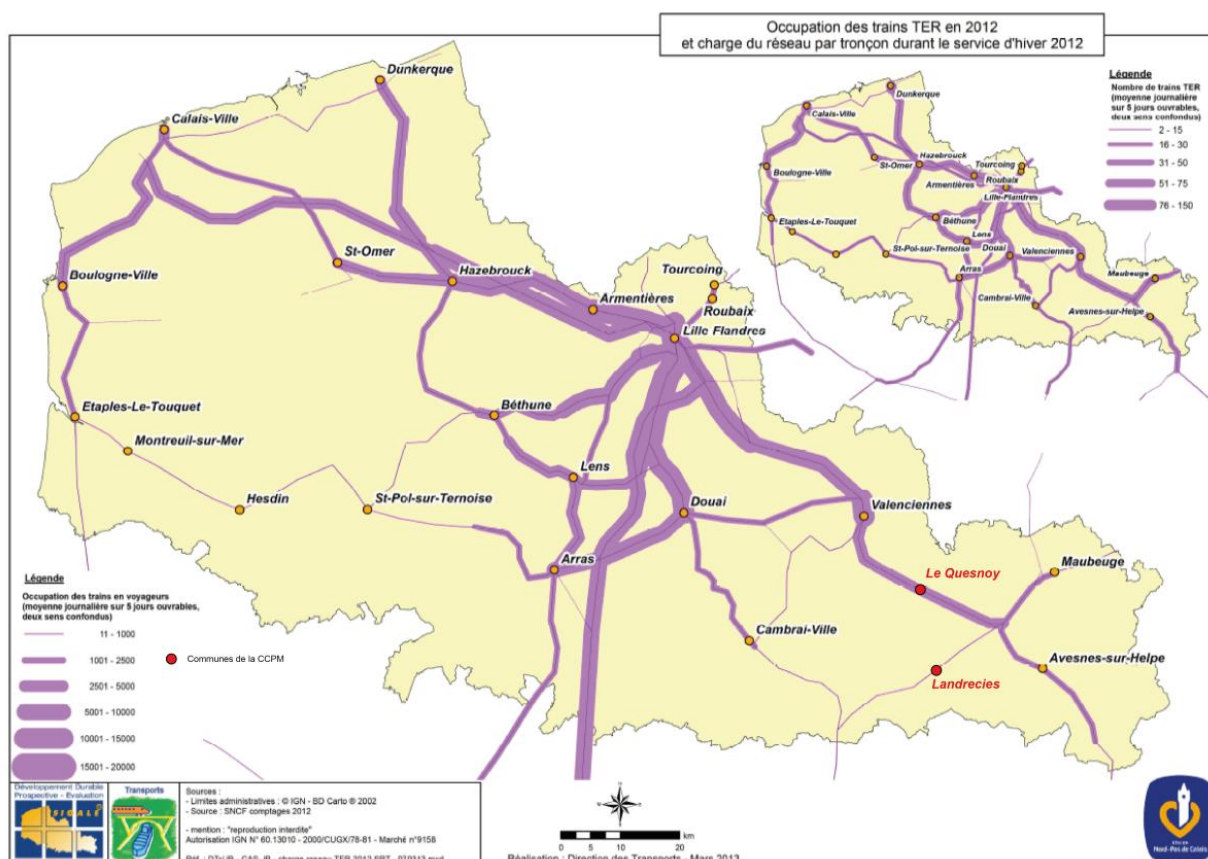
Plus on se rapproche de la Métropole Lilloise, plus la fréquentation des TER est importante. Ainsi la gare de Le Quesnoy se situe sur un axe stratégique pour les déplacements vers la métropole Lilloise, en particulier pour les 3% d'actifs s'y rendant quotidiennement.

La ligne Lille-Valenciennes-Aulnoye-Jeumont est beaucoup plus empruntée que la ligne Lille-Jeumont-Aulnoye-Busigny-Paris.

On remarque toutefois que l'occupation des trains est beaucoup plus faible pour les déplacements transversaux.

Destination des usagers :

La destination principale pour les étudiants et les scolaires est Valenciennes. Tandis que la majorité des actifs se dirigent vers Lille. Les pourcentages du graphique ci-dessous sont à mettre en perspective avec le nombre de passagers.



2. État des lieux des pôles d'échange multimodaux de gare

Les PEM sont les pierres angulaires de l'attractivité du train : facilité, lisibilité, efficacité et confort des échanges entre modes de transport, et ont un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire en tant que lieux de vie et de sociabilité. Ils nécessitent cependant une collaboration importante entre les autorités organisatrices des transports.

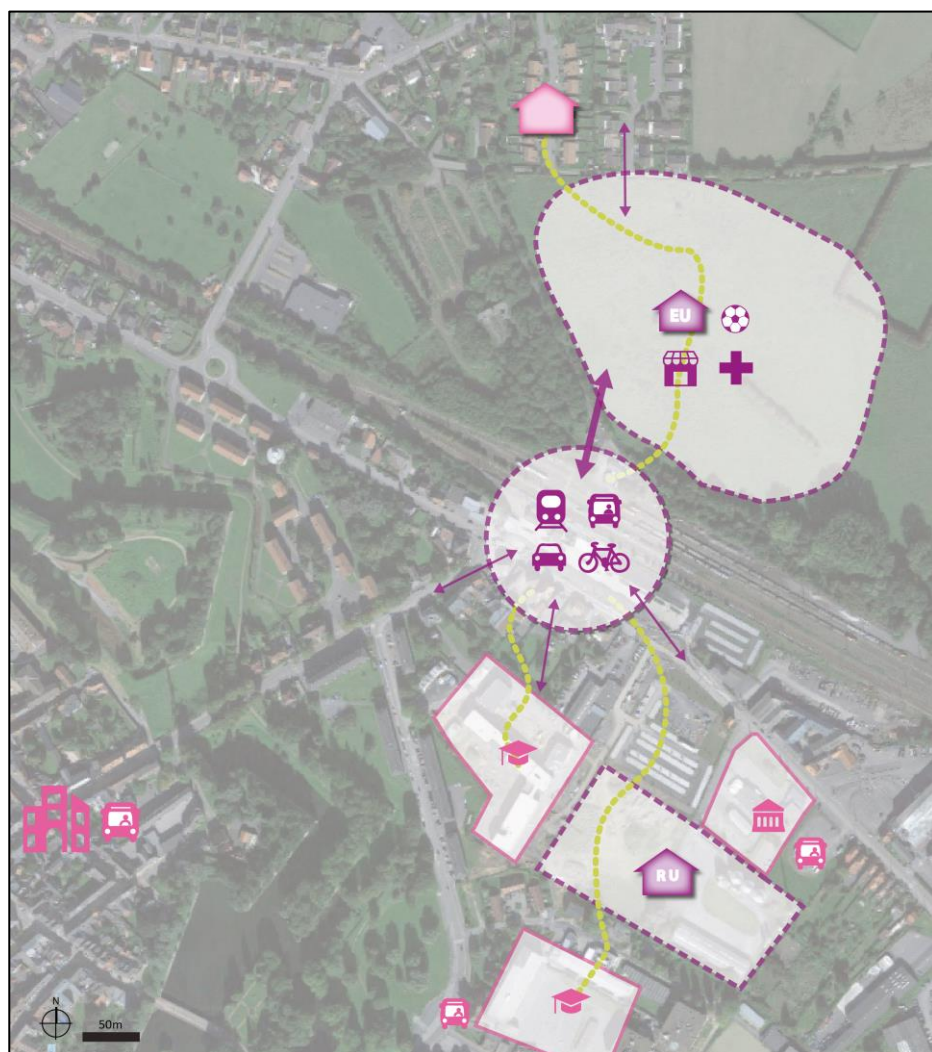
Résultat d'une réflexion engagée depuis plus de 10 ans, ce PEM a vu les travaux débuter à l'été 2014 pour s'achever en 2015.

Il vient répondre à plusieurs enjeux, tel que :

- Le maintien et la rationalisation du stationnement
- Une plus forte intégration des vélos (stationnements vélo protégés, aménagements cyclables)
- La prise en compte des piétons (se traduisant par l'aménagement de traversées en plateaux, accessibilité PMR)
- Une interaction avec les transports en commun routiers (6 quais bus à l'entrée de la gare, giratoire facilitant la circulation) et donc un développement de l'intermodalité.



Le potentiel de développement du Pôle Gare du Quesnoy



LEGENDE

Éléments autour de la gare

- Centre-ville
- Arrêt ou dépôt de cars
- Administration
- Etablissement scolaire
- Quartier résidentiel

Potentiel de développement



Valoriser le Pôle Gare en diversifiant les modes de transport. Renforcer le pôle par un développement au Nord.



Connecter le pôle au nouvel équipement scolaire.



Développer un quartier avec une mixité fonctionnelle au Nord du Pôle.



Intégrer le futur projet de construction de logements suite à la cessation d'activités.



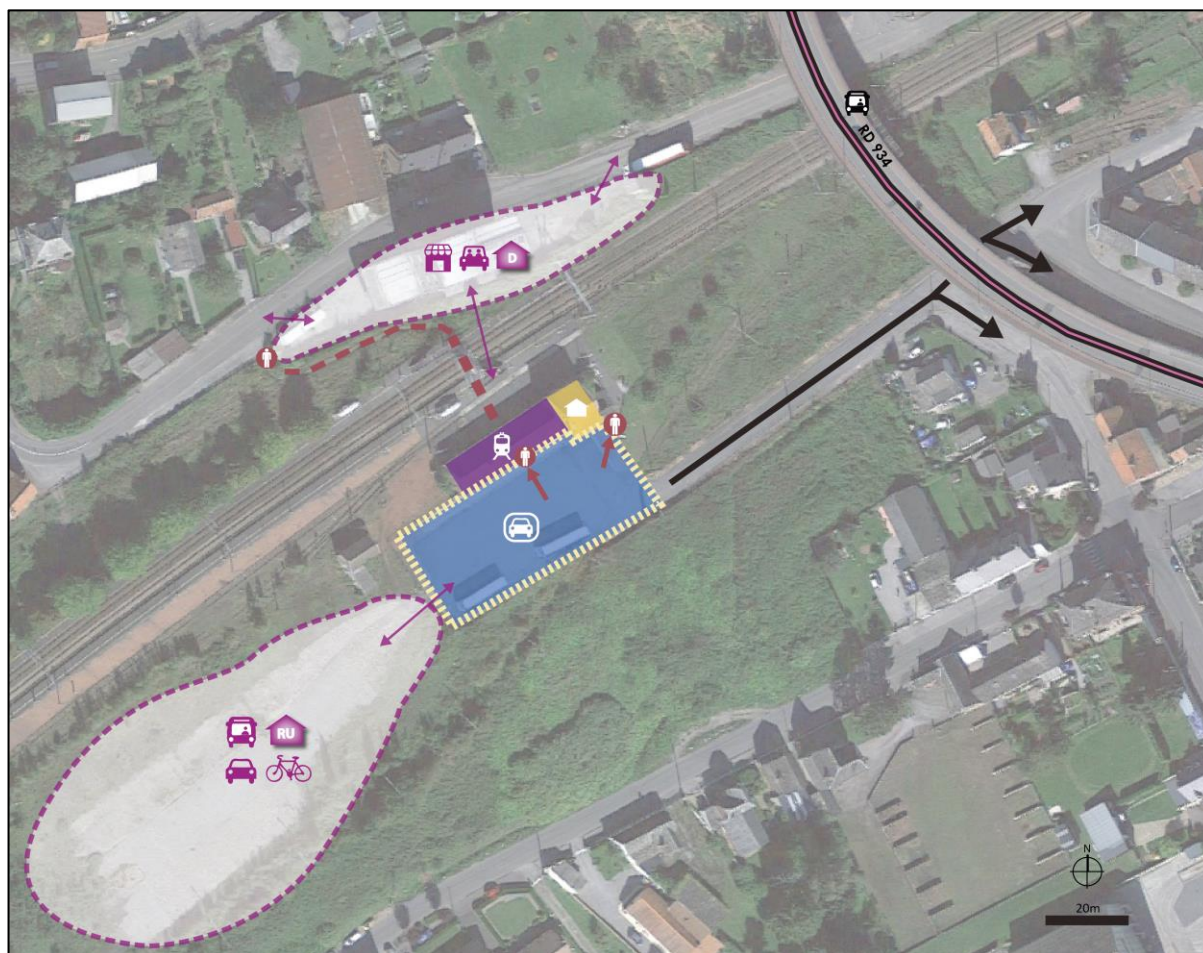
Liaisons douces depuis le Pôle à favoriser.



50m



L'aménagement et les perspectives de développement de la gare relais de Landrecies



LEGENDE

Gare

- Bâtiment SNCF
- Logement particulier
- Parvis

Automobile

- Parking voitures
- Passage de la RD934

Car

- Trajet de 2 lignes

Mobilité douce

- Passerelle piétonne
- Liaison piétonne

Potentiel de développement

- Espaces en friche ou sous-utilisé
- RU Favoriser le renouvellement urbain
- D Densification du tissu urbain
- C Commerce ou service de proximité
- A Aire de covoiturage
- B Arrêts des lignes de car
- S Stationnement voiture
- V Stationnement vélo

6. ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU FLUVIAL

Bien que le Pays de Mormal ne soit pas traversé par des canaux de gabarit important, la Sambre propose une liaison entre les réseaux fluviaux majeurs européens : l'Escaut qui rejoint Valenciennes et Mons et le canal Charleroi – Bruxelles. Ce canal relie l'Oise et la Seine à l'Escaut.

Depuis 2006, la navigation sur la Sambre est fermée à Vadencourt. Plusieurs ouvrages présents sur cette commune et aux alentours ne peuvent plus être traversés et doivent être remis en état. Cette fermeture créait une impasse, le trafic de marchandises et de plaisanciers disparaît.

En 2012, une association permettant de mobiliser tous les acteurs touchés par la fermeture de cette voie navigable est créée. Elle permet en décembre 2015 l'inscription au contrat de plan État-Région des travaux de reconstruction des ponts de Vadencourt et Macquigny.

Sa réouverture est prévue pour 2020. Des projets économiques (suite à création du canal Seine-Nord) et touristiques sont envisagés (haltes fluviales). L'ensemble de l'intercommunalité peut profiter des répercussions bénéfiques de ce projet.

Malgré cela, L'écluse de Landrecies continue de fonctionner avec 36 passages en 2011. Ce chiffre est bien moins important que celui de 1987 avec 311 passages.



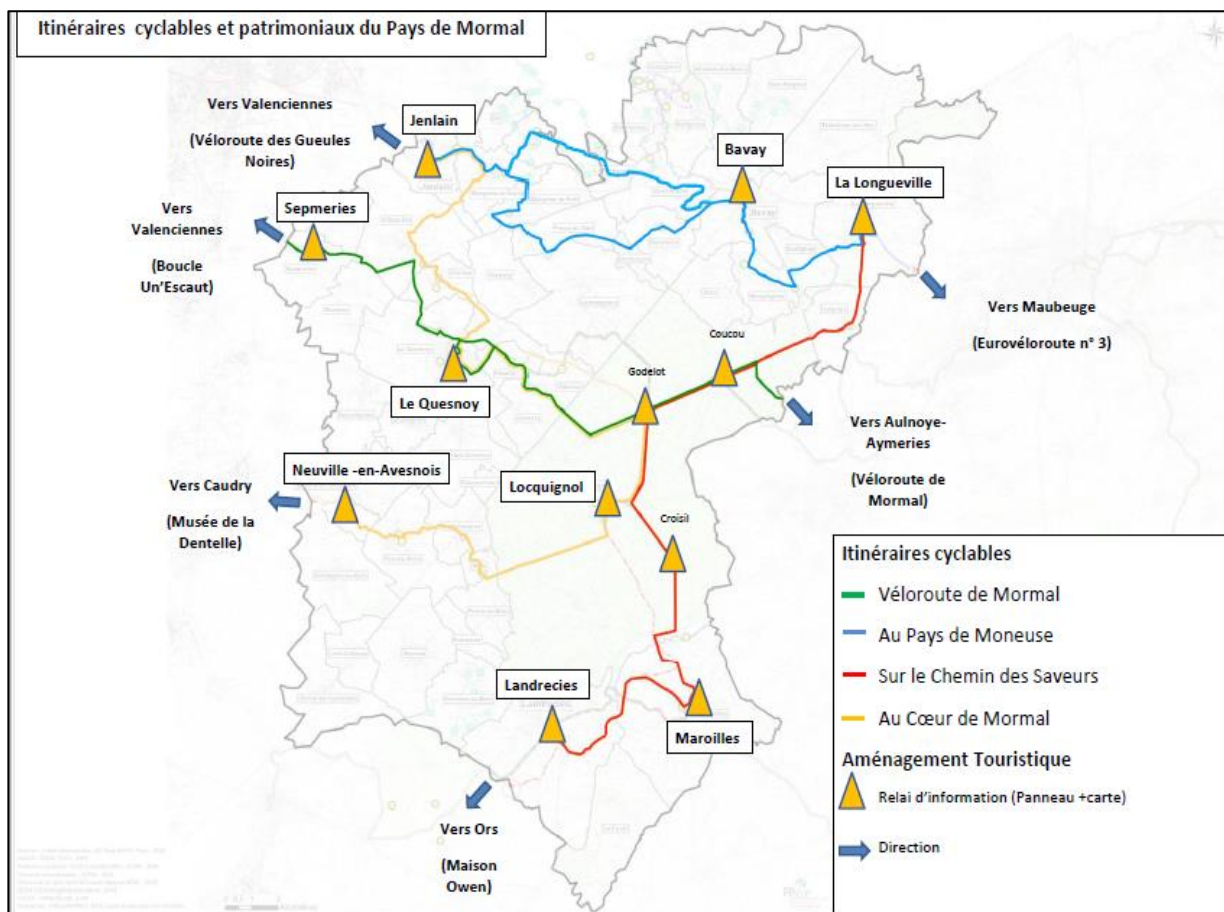
7. ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITES DOUCES

1. Les itinéraires cyclables

La forêt de Mormal constitue un nœud structurant pour les voies douces, en particulier les chemins de randonnée et routes cyclables.

Un projet de Véloroute vient renforcer le maillage des itinéraires cyclables. Il rejoindra l'Eurovéloroute n°5 également.

Au-delà de cela, la CCPM est bien couverte par les mobilités douces : 4 itinéraires cyclables, ponctués de points relais d'information.



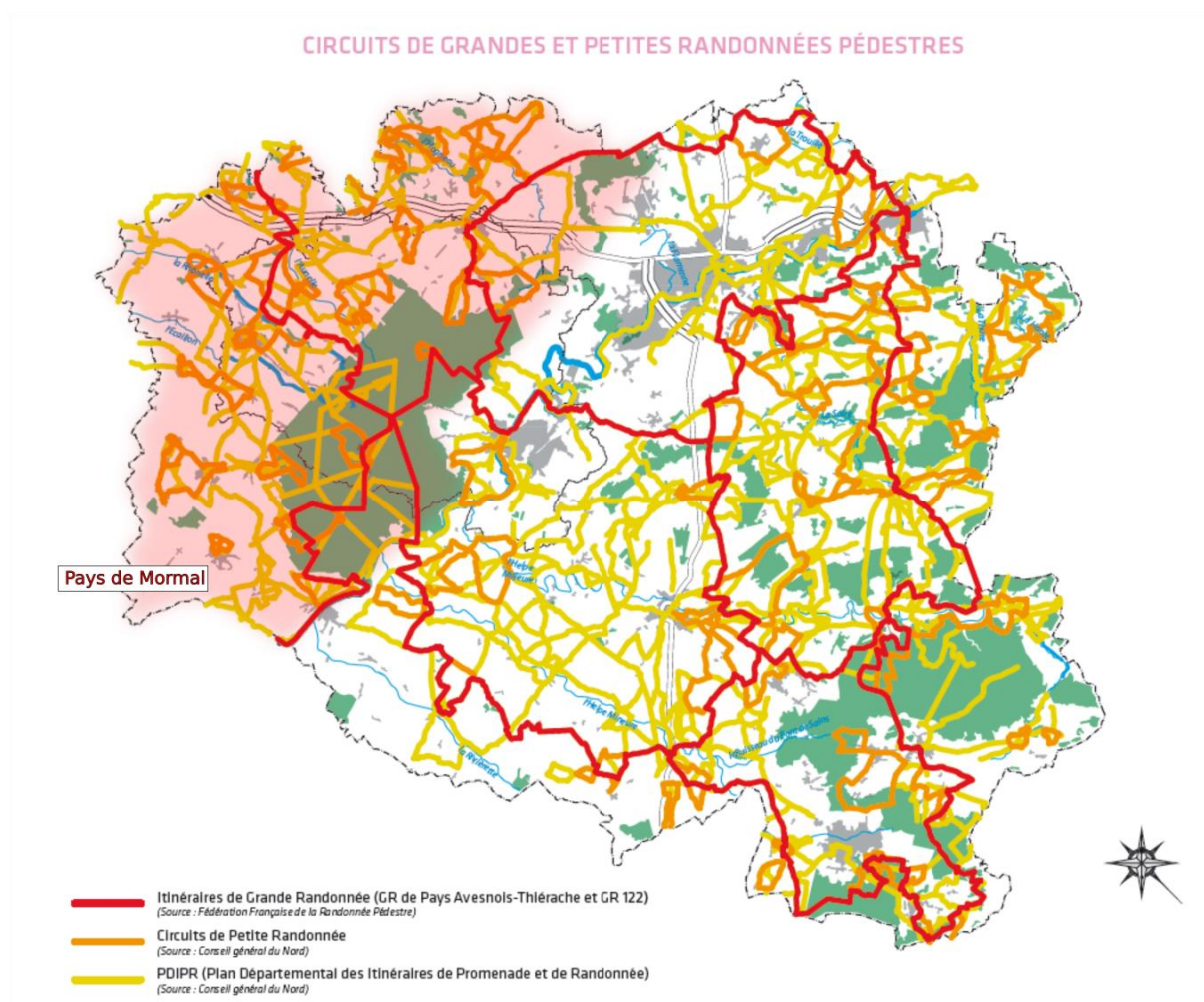


2. Les cheminements piétonniers

Plusieurs variétés de circuit et de sentier sont présentes sur le Pays de Mormal:

Deux itinéraires de grande randonnée existent : Le GR122 et GR de Pays De Pays Avesnois-Thiérache.

On trouve aussi des circuits de petite randonnée, qui sont orientés vers la découverte du patrimoine des communes traversées, ainsi que des circuits de randonnées équestres, principalement au sein de la forêt de Mormal.



8. ANNEXE

1. Places de stationnement sur Bavay

PLACES DE STATIONNEMENT VILLE DE BAVAY

Plan n°	Voie	Situation actuelle			
		Côté pair	PMR	Côté impair	PMR
5	rue des Allées	18	0		
3	ruelle Antégéron	9	1		
5	rue de la Chaussée	0	0		
1	rue des Glatignies	8	0		
6	rue de Gommeries	21	1	13	1
2	rue de l'Hopital			5	0
1	rue Jordanez	0	0		
3	rue des Juifs	18	1	11	1
6	avenue de Louvignies	10	0	9	PM 1
4	rue Eugène Mascart	8	0		
3	rue Pierre Mathieu	24	0	41	2
3	rue Petitjean	10	0		
4	rue des Platanes	0	0	0	0
5	rue des Remparts	6	Livr 1	10	2
	rue de la Réunion				
4	chemin de Ronde	14	0	39	1
1	rue Saint-Maur	6	0	3	1
6	rue des Soupins	0	0		
2	rue du Stade	11	0		
2	rue de Valenciennes	26	Taxi 1		
5	Parking école rue des allées	4	0		
6	Parking de la poste allée du Chanoine Brèvelet	10	0		
7	Parking rue Georges Marcq				
	Parking privé rue de Gommeries (personnel forum antique)				
8	Parking école de l'Atrium	44	1		
	Parking rue Jean de Haynin	5			
	Parking résidence Jupiter rue Jean de Haynin	13	1		
8	Parking résidence Jupiter rue du Mal Juin	13	1		
	Parking résidences Diane & Titus	16	1		
8	Parking résidence Diane rue du Maréchal Juin	9	0		
4	Parking Carrefour Market rue Ebienne Mascart	12	0		
8	Parking du Cimetière route de Maubeuge	46	2		
	Parking impasse route de Maubeuge	5	0		
8	Parking porte de Mons	9	1		
3	Parking du Lycée rue Petitjean	50	0		
4	Parking chemin de Ronde	12	1		
7	Parking Porte de Valenciennes	55	0		
8	Parking Salle de sports S. Routier rue du Vieux-chemin	54	2		
8	Résidence Atrium	3	0		
5	Résidence Brunehaut	10	1		
3	Résidence des Douanes	32	4		
5	Résidence des Neufs Fontaines	9	0	7	1
5	Résidence de la Sablière	22	0		
1	Place Charles de Gaulle	70	3		
5	Place de Louvignies	9	0		
2	Place du 11 Novembre	19	2	Pompier 1	
2	Place Saint-Maur	8	0		
8	Porte de Mons	9	0		
7	Porte de Valenciennes	5	1		
TOTAL		742	24	138	9
		766		913	
				147	
				3,61	
		Places PMR (mini 2%)			

22. Inventaire des capacités de stationnement

22.1 Nature et justification des adaptations apportées

Suite à un recours, le Tribunal Administratif a jugé nécessaire, conformément à l'article L151-4 du Code de l'Urbanisme, de compléter le rapport de présentation concernant les capacités de stationnements des véhicules hybrides et électriques et des parcs à vélos. En effet, la partie relative aux véhicules hybrides et électriques et parcs à vélos n'était pas reprise au sein du rapport de présentation qui constitue un point d'illégalité. Dès lors, la présente procédure sera complétée pour amender le diagnostic. Afin d'obtenir un diagnostic le plus exhaustif possible, des questionnaires et plans ont été envoyés aux communes, couplées de quelques sessions de terrains. Les résultats sont présentés ci-après.

A noter, sur les 53 communes qui composent la Communauté de Communes du Pays de Mormal, 4 communes ne se sont pas prononcées (Wagnies-le-Grand, La Longueville, Hon-Hergies, et Landrecies).



Figure 1 Le Quesnoy - Appuis cycles de type arceau

Extrait de l'article L151-4 du Code de l'Urbanisme :

« **Le rapport de présentation** explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements notamment sportifs, et de services.

En zone de montagne, ce diagnostic est établi également au regard des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. »

Exemple de questionnaire transmis aux communes

1. Votre commune est-elle concernée par la présence de stationnements pour les vélos ?

☐ OUI

☐ Si OUI, précisez :

- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :

☐ NON

2. Si votre commune dispose de stationnements pour les vélos, de quel type s'agit-il ?

☐ Stationnements pour vélos avec abri ouvert :

- ☐ Support dédié avec dispositif de maintien de la roue
- ☐ Appui simple de type « arceau » ou barre d'accroche



Figure 1 Abri ouvert

☐ Stationnements pour vélos avec abri sécurisé :

- ☐ Support dédié avec dispositif de maintien de la roue
- ☐ Appui simple de type « arceau » ou barre d'accroche



Figure 2 Abri sécurisé

☐ Stationnements pour vélos sans abri :

- ☐ Support dédié avec dispositif de maintien de la roue
- ☐ Appui simple de type « arceau » ou barre d'accroche



Figure 3 Appui simple type "arceau"



Figure 4 Support avec dispositif de maintien de roue

3. Diriez-vous que les stationnements vélos sont :

- ☐ Idéalement localisés à proximité des principaux équipements et services (équipements publics, écoles, gare, commerces et services de proximité, etc.)
- ☐ Accessibles aux usagers
- ☐ Difficilement accessibles
- ☐ Inadaptés

4. Votre commune identifie-t-elle des besoins en matière de stationnements vélos ?

☐ OUI

☐ NON

☐ Si OUI, précisez : _____

5. Votre commune est-elle concernée par la présence de stationnements à destination des véhicules hybrides et électriques ?

☐ OUI

☐ Si OUI, précisez :

- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :
- La localisation :Le nombre :

☐ NON

6. Votre commune identifie-t-elle des besoins en matière de stationnements à destination des véhicules hybrides et électriques ?

☐ OUI

☐ NON

☐ Si OUI, précisez : _____

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez accordée à ce questionnaire.

La Communauté de Communes du Pays de Mormal,
Le bureau d'études auddicé urbanisme,

Diagnostic relatif aux stationnements vélos et besoins identifiés

Communes	Stationnements vélos							
	Nombre	Type d'abri			Stationnements accessibles et/ou adaptés		Identification de besoins ?	
		Abri ouvert	Abri sécurisé	Sans abri	OUI	NON	OUI	NON
Amfroipret	0	-	-	-	-	-	-	NON
Audignies	16	-	-	X	OUI	-	-	NON
Bavay	15	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Beaumont	5	-	-	X	OUI	-	-	-
Bellignies	2	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Bermeries	0	-	-	-	-	-	-	NON
Bettrechies	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Bousies	25	-	-	X	OUI	-	-	-
Bry	4	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Croix-Caluyau	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Englefontaine	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Eth	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Fontaine-au-Bois	1	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Forest-en-Cambrésis	0	-	-	-	-	-	-	NON
Frasnoy	0	-	-	-	-	-	-	NON
Ghissignies	0	-	-	-	-	-	-	NON
Gommegnies	0	-	-	-	-	-	-	-
Gussignies	5	-	-	X	OUI	-	-	NON
Hargnies	0	-	-	-	-	-	-	NON
Hecq	30	-	-	-	-	-	OUI	-
Hon-Hergies	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Houdain-lez-Bavay	1	-	-	X	OUI	-	-	NON
Jenlain	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Jolimetz	10	-	-	X	OUI	-	OUI	-
La Flamengrie	0	-	-	-	-	-	-	NON
La Longueville	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Landrecies	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Le Favril	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Le Quesnoy	19	-	X	X	OUI	-	-	-
Louvignies-Quesnoy	1	-	-	X	OUI	-	-	NON
Locquignol	PROJET	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Maresches	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Maroilles	4	-	-	X	OUI	-	OUI	-

Communes	Stationnements vélos							
	Nombre	Type d'abri			Stationnements accessibles et/ou adaptés		Identification de besoins ?	
		Abri ouvert	Abri sécurisé	Sans abri	OUI	NON	OUI	NON
Mecquignies	5	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Neuville-en-Avesnois	0	-	-	-	-	-	-	NON
Obies	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Orsinval	0	-	-	-	-	-	-	NON
Potelle	5	-	-	X	OUI	-	-	NON
Poix-du-Nord	40	-	-	X	OUI	NON	OUI	-
Preux-au-Bois	0	-	-	-	-	-	OUI	-
Preux-au-Sart	0	-	-	-	-	-	-	NON
Raucourt-au-Bois	0	-	-	-	-	-	-	NON
Robersart	0	-	-	-	-	-	-	-
Ruesnes	1 ou +	-	-	X	-	-	OUI	-
Saint-Waast-la-Vallée	0	-	-	-	-	-	-	NON
Salesches	0	-	-	-	-	-	-	NON
Sepmeries	0	-	-	-	-	-	-	-
Taisnières-sur-Hon	4	-	-	X	OUI	-	OUI	-
Vendegies-au-Bois	0	-	-	-	-	-	-	NON
Villereau	3 ou +	X	-	X	-	NON	OUI	-
Villers-Pol	4	-	-	X	OUI	-	-	-
Wagnies-le-Petit	0	-	-	-	-	-	-	NON
Wagnies-le-Grand	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
TOTAL	196	1	1	21	19	2	22	20

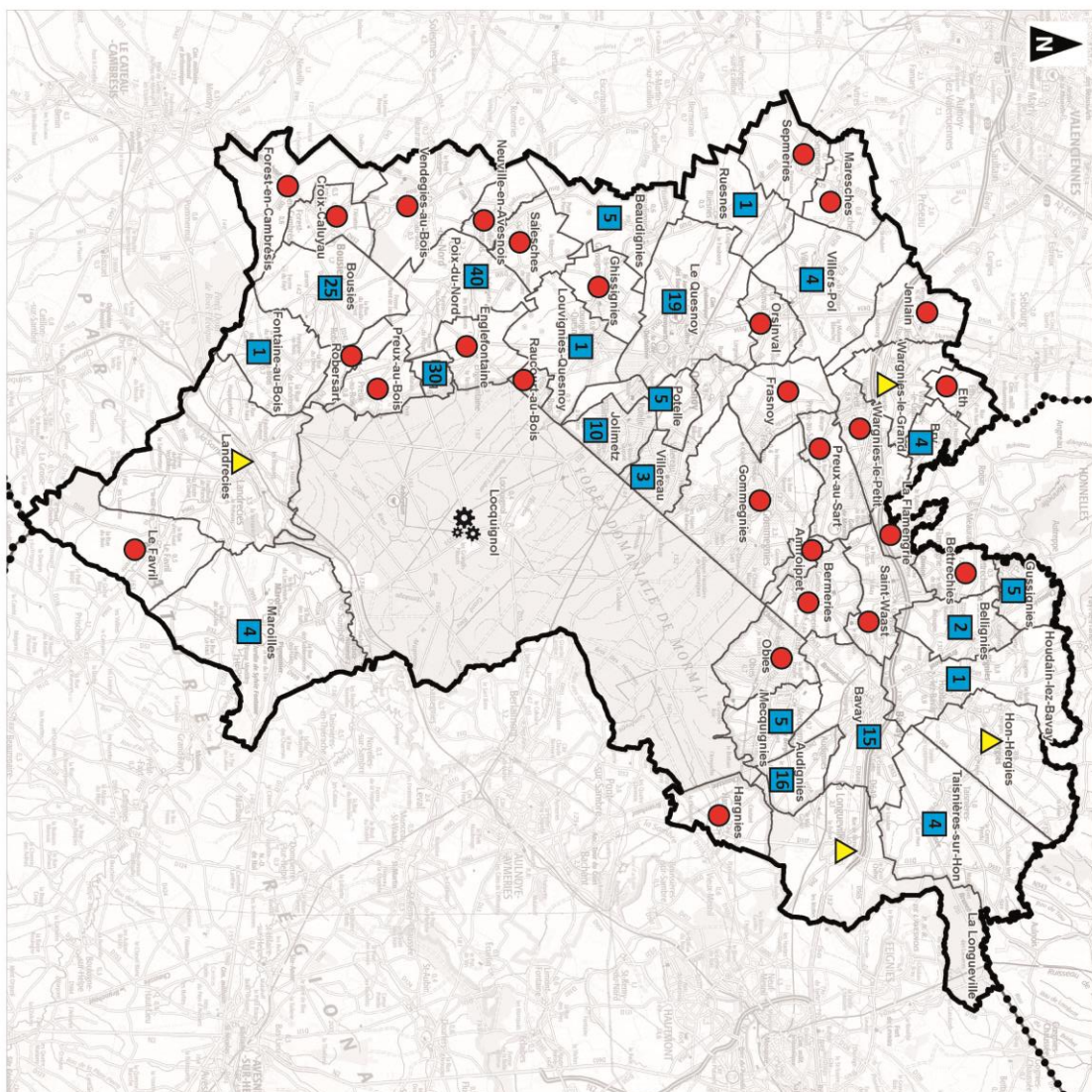
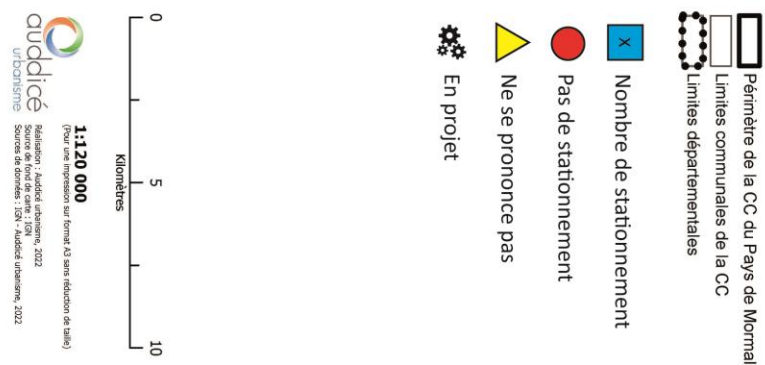
Ø : Ne se prononce pas

A partir des informations recueillies, il apparaît que **22 communes sont dotées de stationnements pour les vélos**, soit environ **40% des communes du territoire**. On dénombre **196 stationnements pour les vélos**, majoritairement de type « sans abri avec système de maintien de roue ou barre d'accroche ». Seules trois communes sont équipées d'un système avec abri (dont deux avec abri sécurisé). 90,5% des communes équipées de stationnements pour les vélos précisent que les stationnements sont adaptés et/ou idéalement localisés à proximité des équipements, commerces et services de proximité favorisant la mutualisation des espaces. **Sur les 53 communes de la CCPM, 41,5% des communes expriment des besoins** en matière de stationnements pour vélos :

- A proximité des équipements existants (dont équipements scolaires, mairie, salle polyvalente, complexes sportifs et city-stade, etc.) et ou à proximité des espaces publics existants (parcs, places, aires de jeux, etc.) ;
- A proximité des commerces et services existants ;
- A proximité des équipements futurs à créer ou à réaménager (écoles, mairies, espaces publics, etc.) ;
- Pour des besoins liés au tourisme (itinéraires de passage, sentiers de randonnées, GR, lieux d'hébergement ou de restauration, etc.).

Communauté de Communes du
Pays de Mormal

Modification simplifiée du PLU



Diagnostic relatif aux véhicules électriques et hybrides

Communes	Stationnements véhicules hybrides et électriques			
	Présence de stationnements		Identification de besoins en stationnements ?	
	OUI (NOMBRE)	NON	OUI	NON
Amfroipret	-	NON	-	NON
Audignies	-	NON	-	NON
Bavay	2	-	OUI	-
Beaumont	-	NON	-	NON
Bellignies	-	NON	OUI	-
Bermeries	-	NON	-	NON
Bettrechies	-	NON	OUI	-
Bousies	-	-	-	-
Bry	-	NON	OUI	-
Croix-Caluyau	-	NON	OUI	-
Englefontaine	-	NON	OUI	-
Eth	-	NON	-	NON
Fontaine-au-Bois	-	NON	-	NON
Forest-en-Cambrésis	-	NON	-	NON
Frasnoy	-	NON	OUI	-
Ghissignies	-	NON	-	NON
Gommegnies	-	NON	-	-
Gussignies	-	NON	OUI	-
Hargnies	-	NON	OUI	-
Hecq	-	NON	OUI	-
Hon-Hergies	Ø	Ø	Ø	Ø
Houdain-lez-Bavay	-	NON	OUI	-
Jenlain	-	NON	OUI	-
Jolimetz	-	NON	OUI	-
La Flamengrie	-	NON	OUI	-
La Longueville	Ø	Ø	Ø	Ø
Landrecies	Ø	Ø	Ø	Ø
Le Favril	-	NON	OUI	-
Le Quesnoy	-	NON	-	-
Louvignies-Quesnoy	-	NON	-	NON
Locquignol	-	NON	-	NON
Maresches	-	NON	REFLEXION EN COURS	-
Maroilles	OUI	-	OUI	-

Communes	Stationnements véhicules hybrides et électriques			
	Présence de stationnements		Identification de besoins en stationnements ?	
	OUI (NOMBRE)	NON	OUI	NON
Mecquignies	-	NON	OUI	-
Neuville-en-Avesnois	-	NON	-	NON
Obies	-	NON	-	NON
Orsinval	-	NON	-	NON
Potelle	-	NON	OUI	-
Poix-du-Nord	-	NON	OUI	-
Preux-au-Bois	-	NON	-	NON
Preux-au-Sart	-	NON	-	NON
Raucourt-au-Bois	-	NON	-	NON
Robersart	-	NON	-	NON
Ruesnes	-	NON	-	NON
Saint-Waast-la-Vallée	-	NON	-	NON
Salesches	-	NON	-	NON
Sepmeries	-	NON	OUI	-
Taisnières-sur-Hon	-	NON	OUI	-
Vendegies-au-Bois	-	NON	-	NON
Villereau	-	NON	REFLEXION EN COURS	-
Villers-Pol	-	-	-	-
Wagnies-le-Petit	-	NON	-	NON
Wagnies-le-Grand	Ø	Ø	Ø	Ø

Ø : Ne se prononce pas

Le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Mormal est équipé de bornes de recharge pour véhicules électriques. On dénombre 6 bornes :

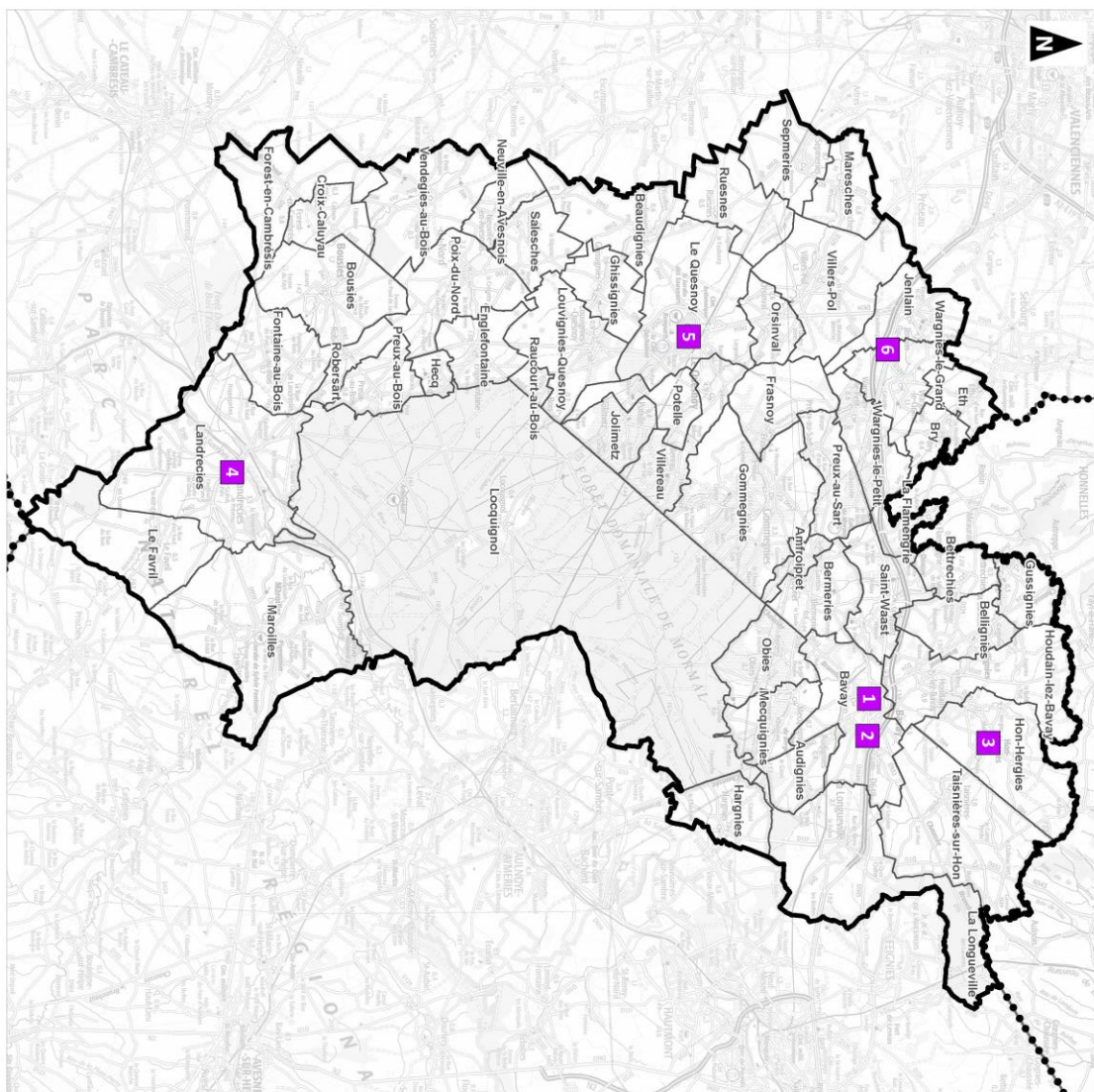
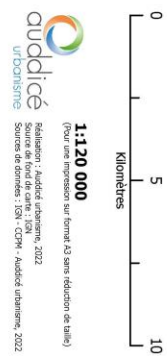
- 1 borne à Landrecies : 2 places réservées ;
- 1 borne à Le Quesnoy : 2 places réservées ;
- 1 borne à Wagnies-le-Grand : 2 places réservées ;
- 1 borne de recharge à Bavay : 2 places réservées ;
- 1 borne de recharge installée par LIDL à Bavay ;
- 1 borne de recharge à Hon-Hergies : 2 places réservées.

Certaines communes expriment des besoins en matière de stationnements et bornes de recharge :

- A proximité des équipements et/ou commerces et services existants ;
- A proximité des équipements futurs à créer ;
- A proximité des espaces publics (parcs, places, etc.) ou sur des aires de stationnement ;
- A proximité d'espaces de co-working ;
- Au regard de besoins exprimés par les habitants ;
- Au regard de la morphologie des bourgs et de l'étroitesse de certaines rues ;
- A proximité des aires de co-voiturage.

Communauté de Communes du
Pays de Mormal
Modification simplifiée du PLU
**Localisation des bornes de recharge
pour véhicule électrique**

-  Périmètre de la CC du Pays de Mormal
-  Limites communales de la CC
-  Limites départementales
-  Borne de recharge pour véhicule électrique
- 1 - Bayay : Rue des Récollets
- 2 - Bayay : Parking de Lidl
- 3 - Hon-Hergies : Mairie
- 4 - Landrecies : Centre social
- 5 - Le Quesnoy : Centre Lowendal
- 6 - Wagnies-le-Grand : ZAC de la Vallée de l'Aunelle



A noter que la CCPM est compétente en matière de création et d'entretien des infrastructures de recharges pour véhicules électriques et hybrides. Des flyers ont notamment été réalisés à cet effet.

LE PAYS DE MORMAL
Territoire à énergie positive

Bornes de recharge pour VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Où les trouver ?
BAVAY - Rue des Juifs
HON-HERGIES - Mairie
LANDRECIES - Boulevard Bonnaire
LE QUESNOY - Centre Lowendal
MAROLLES - Rue du Lieutenant
WARGNIES-LE-GRAND - ZAC de la Vallée de l'Aunelle

Recharge gratuite pendant 1 année environ (fin 2019) afin de promouvoir l'utilisation de véhicules électriques

Aucun badge n'est nécessaire pendant la période de gratuité

Comment les utiliser ?

- 1 Les leds sont de couleur verte : le point de charge est disponible
- 2 La porte est ouverte : brancher le connecteur (libéré, le porte se ferme automatiquement)
- 3 La porte se verrouille, la charge démarre automatiquement, les leds passent au bleu clignotant
- 4 La charge est terminée, les leds passent au bleu fixe
- 5 La câble peut être débranché, côté voiture pour côté borne
- 6 Borne à recharge accélérée (durée 1000 maximum) utilisable par tout type de véhicule électrique, les bornes répondent à un référentiel Européen

INFOS : 03 27 77 52 35 / www.cc-paysdemormal.fr

LE PAYS DE MORMAL
Territoire à énergie positive

Bornes de recharge pour VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Où les trouver ?
BAVAY - Rue des Juifs
HON-HERGIES - Mairie
LANDRECIES - Boulevard Bonnaire
LE QUESNOY - Centre Lowendal
MAROLLES - Rue du Lieutenant
WARGNIES-LE-GRAND - ZAC de la Vallée de l'Aunelle

Recharge gratuite pendant 1 année environ (fin 2019) afin de promouvoir l'utilisation de véhicules électriques

Aucun badge n'est nécessaire pendant la période de gratuité

Comment les utiliser ?

- 1 Les leds sont de couleur verte : le point de charge est disponible
- 2 La porte est ouverte : brancher le connecteur (libéré, le porte se ferme automatiquement)
- 3 La porte se verrouille, la charge démarre automatiquement, les leds passent au bleu clignotant
- 4 La charge est terminée, les leds passent au bleu fixe
- 5 La câble peut être débranché, côté voiture pour côté borne
- 6 Borne à recharge accélérée (durée 1000 maximum) utilisable par tout type de véhicule électrique, les bornes répondent à un référentiel Européen

INFOS : 03 27 77 52 35 / www.cc-paysdemormal.fr

L'AGRÈMENT DE CONDUITE

L'un des premiers avantages d'une voiture électrique est sa qualité de conduite. En l'absence de bruit durant les déplacements, cette voiture ne produit aucune pollution sonore. De plus, ses équipements permettent de démarrer le véhicule rapidement même en hiver et de bénéficier d'un moteur qui ne cale pas, en raison de l'absence d'embrayage.

L'ÉCOLOGIE

Au-delà du confort de conduite évoqué ci-dessus, la voiture électrique est avant tout une solution écologique pour faire face aux enjeux environnementaux actuels. Elle ne produit aucune émission de CO₂ de fumée ou de particules fines. Elle fait partie des solutions les plus adaptées pour lutter contre la pollution urbaine.

L'ENTRETIEN RÉDUIT

L'entretien d'un véhicule électrique est moins coûteux que l'entretien d'une voiture diesel ou à essence. Mécaniquement plus simple, aucune vidange ou changement de filtre n'est nécessaire. L'entretien se limite donc à changer les essuie-glaces, les pneus, les plaquettes de frein.

UN ATTRAIT ÉCONOMIQUE

Vous pouvez bénéficier d'un bonus écologique de 6 000 à 10 000 pour l'achat d'un véhicule 100% électrique. Le coût d'achat d'une voiture électrique devient parfois inférieur à celui d'une voiture traditionnelle. Si l'on réfléchit sur le long terme, il est moins coûteux de recharger son véhicule électrique que de faire le plein d'essence (recharger 100 km pour une voiture électrique coûte en moyenne 2€).

LE KILOMÉTRAGE

Une voiture électrique a une autonomie moyenne de 150 km à 200 km, ce qui est tout à fait adapté pour les trajets quotidiens moyens des français : de 50 km à 70 km/jour. L'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques à venir résoudra le problème des longs trajets.

L'AGRÈMENT DE CONDUITE

L'un des premiers avantages d'une voiture électrique est sa qualité de conduite. En l'absence de bruit durant les déplacements, cette voiture ne produit aucune pollution sonore. De plus, ses équipements permettent de démarrer le véhicule rapidement même en hiver et de bénéficier d'un moteur qui ne cale pas, en raison de l'absence d'embrayage.

L'ÉCOLOGIE

Au-delà du confort de conduite évoqué ci-dessus, la voiture électrique est avant tout une solution écologique pour faire face aux enjeux environnementaux actuels. Elle ne produit aucune émission de CO₂ de fumée ou de particules fines. Elle fait partie des solutions les plus adaptées pour lutter contre la pollution urbaine.

L'ENTRETIEN RÉDUIT

L'entretien d'un véhicule électrique est moins coûteux que l'entretien d'une voiture diesel ou à essence. Mécaniquement plus simple, aucune vidange ou changement de filtre n'est nécessaire. L'entretien se limite donc à changer les essuie-glaces, les pneus, les plaquettes de frein.

UN ATTRAIT ÉCONOMIQUE

Vous pouvez bénéficier d'un bonus écologique de 6 000 à 10 000 pour l'achat d'un véhicule 100% électrique. Le coût d'achat d'une voiture électrique devient parfois inférieur à celui d'une voiture traditionnelle. Si l'on réfléchit sur le long terme, il est moins coûteux de recharger son véhicule électrique que de faire le plein d'essence (recharger 100 km pour une voiture électrique coûte en moyenne 2€).

LE KILOMÉTRAGE

Une voiture électrique a une autonomie moyenne de 150 km à 200 km, ce qui est tout à fait adapté pour les trajets quotidiens moyens des français : de 50 km à 70 km/jour. L'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques à venir résoudra le problème des longs trajets.

22.2 Modifications apportées aux pièces du PLUi

Cette adaptation ne nécessite pas d'apporter de modification aux pièces réglementaires du PLUi. Toutefois, la présente notice devra être annexée au rapport de présentation.