



MINISTRE WALLON DE
L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



VILLE DE MOUSCRON



SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES TRANSPORTS

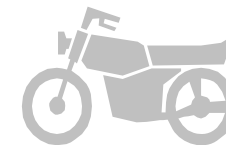
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON



PHASE 3 : ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE



RAPPORT FINAL



APPROUVE PAR LE CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE MOUSCRON, le 30 JUIN 2003



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

SOMMAIRE

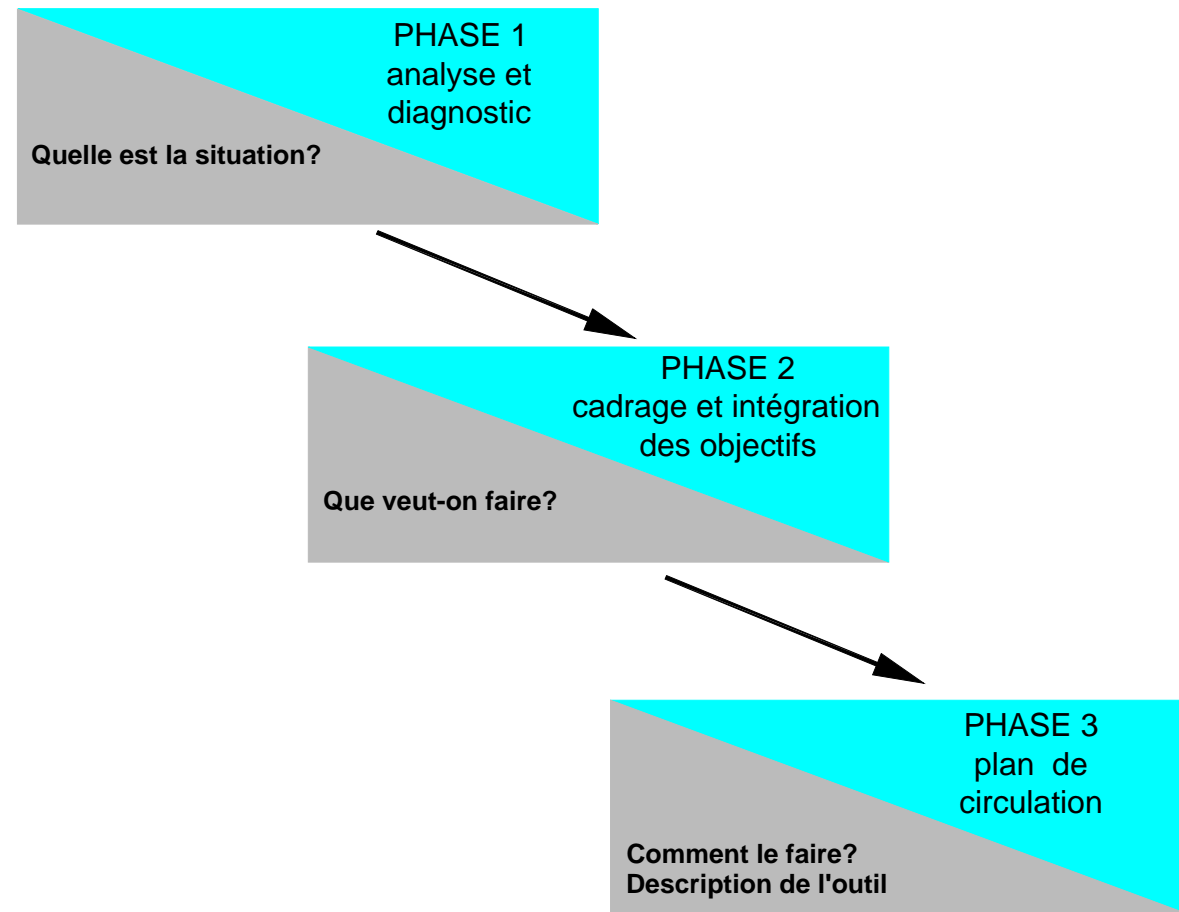
1 INTRODUCTION	2		
2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE	4		
L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.	5		
2.1 L'ECHELLE REGIONALE	5		
2.2 L'ECHELLE COMMUNALE	9		
2.3 L'ECHELLE DU CENTRE VILLE	12		
3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE	15		
4 LES FICHES ACTIONS	20		
THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER.....	21		
ACTION N°1 - LA ROUTE DE LA LAINE	21		
ACTION N°2 – LA RN 58	25		
ACTION N°3 – AMENAGEMENT DE LA PORTE DE LA PISCINE	27		
ACTION N°4 – AMENAGEMENT DE LA PORTE D'ENTREE « AVENUE ROYALE »	29		
ACTION N°5 – LA RN 43	31		
ACTION N°6 – ENTREE EST DE LA VILLE	33		
ACTION N°7 – LES TRAVERSEES D'HERSEAUX	35		
ACTION N°8 – LA RN511 ET LA RN512	37		
ACTION N°9 – LA TRAVERSEE DE DOTTIGNIES	39		
ACTION N°10 – L'ORGANISATION DU CENTRE VILLE	40		
ACTION N°11 – LES ZONES 30	45		
THEME N°2 – LES TRANSPORTS PUBLICS	46		
ACTION N°1 – L'AMELIORATION DE L'AXE EUROTELEPORT - WATTRELOS	46		
ACTION N°2 – L'ORGANISATION DES CIRCUITS BUS	47		
ACTION N°3 – HIERARCHIE DES POINTS D'ARRET	51		
ACTION N°4 – AMELIORATION DE L'INFORMATION AUX USAGERS	53		
THEME N°3 – LE STATIONNEMENT	54		
ACTION N°1 – LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE VILLE	54		
THEME N°4 – LES MODES DOUX	56		
INTRODUCTION	56		
ACTION N°1 – LA PROMENADE DU PARC	61		
ACTION N°2 – LA PROMENADE DES EXPOS	63		
ACTION N°3 – LA PROMENADE DE LA PEPINIERE	65		
ACTION N°4 – LA PROMENADE DU CHATEAU DES COMTES	66		
ACTION N°5 – LA PROMENADE DE LA GARE	68		
ACTION N°6 – LA PROMENADE D EXCELSIOR	71		
ACTION N°7 – LE PIETONNIER	73		
ACTION N°8 – LES ITINERAIRES DES ECOLES	74		
ACTION N°9 – LES ITINERAIRES DE LIAISON	75		
ACTION N°10 – HERSEAUX ET DOTTIGNIES	76		
ACTION N°11 – LES ITINERAIRES CYCLABLES	77		
		ACTION N°12 – MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT VELO	78
		ACTION N°13 – LE JALONNEMENT VELO	80
		ACTION N°14 – MARQUAGE DES ITINERAIRES	81
		ACTION N°15– LOCATION ET AUTRES SERVICES VELO	82
		THEME N°5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	83
		ACTION N°1 – ORGANISATION DU TRAFIC MARCHANDISES	83
		ACTION N°2 – LE JALONNEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES	86
		THEME N°6 – LA COMMUNICATION	86
		ACTION N°1 – LA COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC	86
		5. CHRONOLOGIE DES DIFFERENTES ACTIONS	89
		6. SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE	93

1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

La Région Wallonne en collaboration avec la ville et les TEC a confié aux bureaux d'études ISIS et P21c l'étude d'un plan de mobilité de la ville de Mouscron.

Cette étude se décompose en 3 phases:



La phase 1 fut approuvée en mai 2001 et la phase 2 en septembre 2001.

En septembre et octobre 2001, plusieurs actions de communication (Petits Déjeuners, réunions publiques, réalisation de “toutes boîtes”) ont été menées afin d’une part de sensibiliser la population sur la problématique de la mobilité et d’autre part de mieux connaître les préoccupations des mouscronnois sur le sujet.

La première étape de la troisième phase fut, à partir des constats établis dans le diagnostic et de la formulation des objectifs, de proposer une nouvelle hiérarchisation des voiries.

Ensuite, ISIS a mené une réflexion sur l’ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour la commune de Mouscron.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l’étude et de nombreuses réunions bilatérales entre ISIS et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique du bureau d’études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité de Mouscron. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre reprend les principes d’organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second présente la hiérarchisation des voiries qui en découle,
- le troisième détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,
- le quatrième chapitre explicite les méthodes de suivi du plan communal, puisque ce document constitue le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

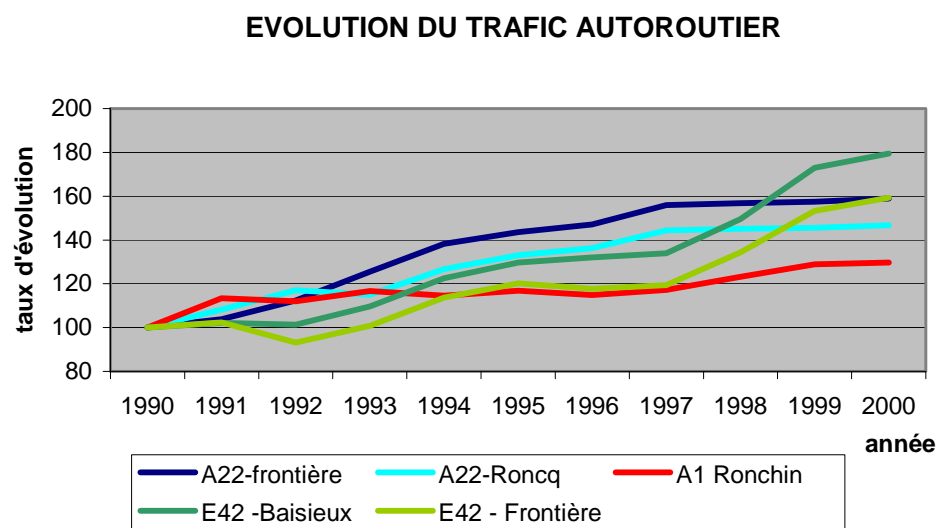
2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU **PLAN DE MOBILITE**

L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.

2.1 L'ECHELLE REGIONALE

Comme l'a montré le diagnostic, la commune de Mouscron fait partie d'un espace transfrontalier comptant près de 1,8 millions d'habitants. Cet espace multipolaire dense, tant au niveau de la population que des activités, génère un nombre très important de déplacements. Cette spécificité de multipolarité complique fortement l'organisation des déplacements car elle implique de multiples relations entre les différents pôles de l'agglomération. Néanmoins, actuellement les déplacements à l'intérieur de l'espace transfrontalier ne sont pas encore totalement isotropes. En effet, il persiste encore de nombreuses barrières administratives qui limitent les déplacements quotidiens entre les différents territoires à l'intérieur même de l'espace transfrontalier.

En plus de ses propres déplacements, l'espace transfrontalier doit supporter un nombre sans cesse croissant d'échanges internationaux, en particulier entre le bassin parisien et le nord de l'Europe. Le graphique ci-dessous détaille la croissance du flux des véhicules sur différents segments autoroutiers. Les croissances sur les dix dernières années s'étalent de 30% pour l'A1 (mais avec un volume de trafic dépassant les 120.000 véhicules quotidiens !) à 80% pour l'E42, au niveau de Baisieux,



Parallèlement, la dernière enquête «ménage» réalisée sur l'agglomération lilloise a mis en évidence une progression de la mobilité individuelle qui s'approche des 4 déplacements par jour et par personne et une baisse relative des déplacements «fixes» (domicile - travail ou domicile - école) qui a tendance à favoriser l'utilisation d'un mode individuel de transport.

Les caractéristiques lilloises ne sont malheureusement pas atypiques mais reflètent l'émergence de grandes tendances dans les différentes agglomérations françaises.

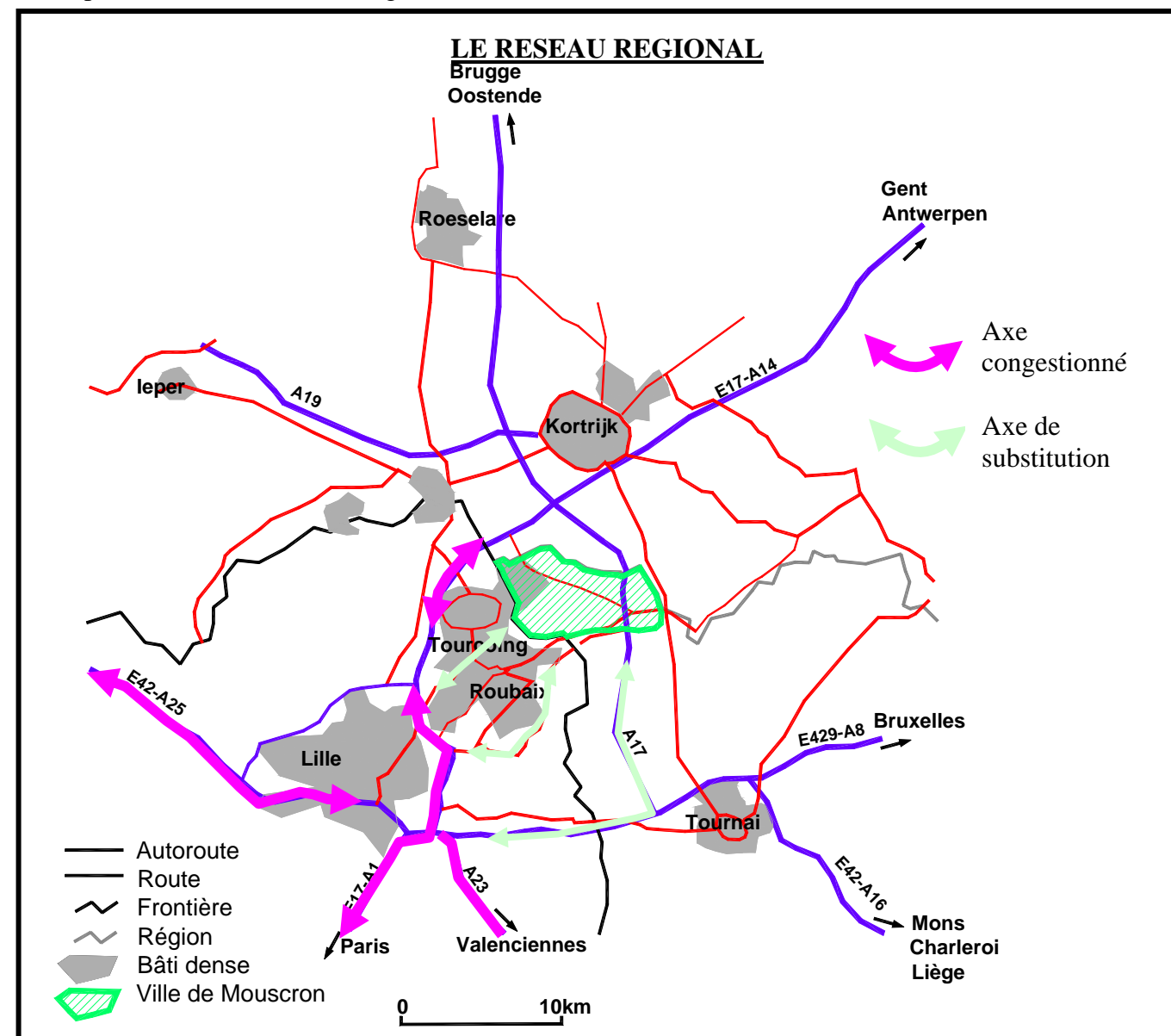
L'ensemble de ces déplacements, qu'ils soient internationaux, régionaux, locaux ou de proximité, utilise le réseau viaire mis en place progressivement. La structure du réseau de l'espace transfrontalier a été mis en place principalement dans les années 70 et 80, mais certains segments n'ont été mis en service que récemment : l'A17 en 1995 ou le nouveau contournement de Lille en 1999.

La configuration de ce réseau a permis pendant de nombreuses années d'absorber la demande. Malheureusement, depuis quelques années des dysfonctionnements importants apparaissent et provoquent un report de trafic vers les réseaux secondaires. En voici 2 exemples :

- l'axe de l'A1 (Paris – Lille) est saturé aux différentes heures de pointe, et particulièrement à celle du matin où les remontées de file commencent au niveau de Dourges.
- le tronçon de l'A22, entre Lille et le poste frontière de Rekkem, devient de plus en plus problématique.

Mais ces dysfonctionnements auront-ils des impacts au niveau du territoire mouscronnois ?

Actuellement le territoire de la commune est suffisamment éloigné des axes congestionnés pour ne pas subir les impacts de la saturation des axes autoroutiers. De plus, la configuration en voirie collectrice de la N58 permet d'éviter le trafic de grand transit dans les zones urbanisées.



Néanmoins, progressivement trois axes seront de plus en plus sollicités pour compenser des tronçons saturés :

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

- l'A17 qui deviendra une voie de délestage pour le grand transit de l'A22, dans la traversée de l'agglomération lilloise.
- Les deux futurs axes de voie rapide transfrontalière que sont d'une part la D700 – N511 et d'autre part la N356- Route de la Laine.

Actuellement, ces deux axes sont interrompus au niveau de la frontière. Par conséquent les flux transfrontaliers sont obligés d'utiliser des alternatives proches, via les zones denses du Mont-à-Leux ou d'Herseaux.

Dès lors, afin de sécuriser les tronçons urbanisés et d'établir des continuités entre les réseaux transfrontaliers, ce plan de mobilité insiste fortement pour réaliser au plus vite les différents segments manquants, à savoir :

- la Route de la Laine (y compris son segment transfrontalier) ; elle aura un double impact local, d'une part l'élimination du trafic des poids lourds devant la gare et d'autre part un allègement des volumes de trafic transfrontalier au niveau du Mont-à-Leux.
- la liaison RN511 –D700, au niveau d'Estaimpuis; celle-ci est particulièrement importante pour structurer le trafic transfrontalier et absorber le trafic induit par le projet commercial prévu sur le site du Quevaucamps.

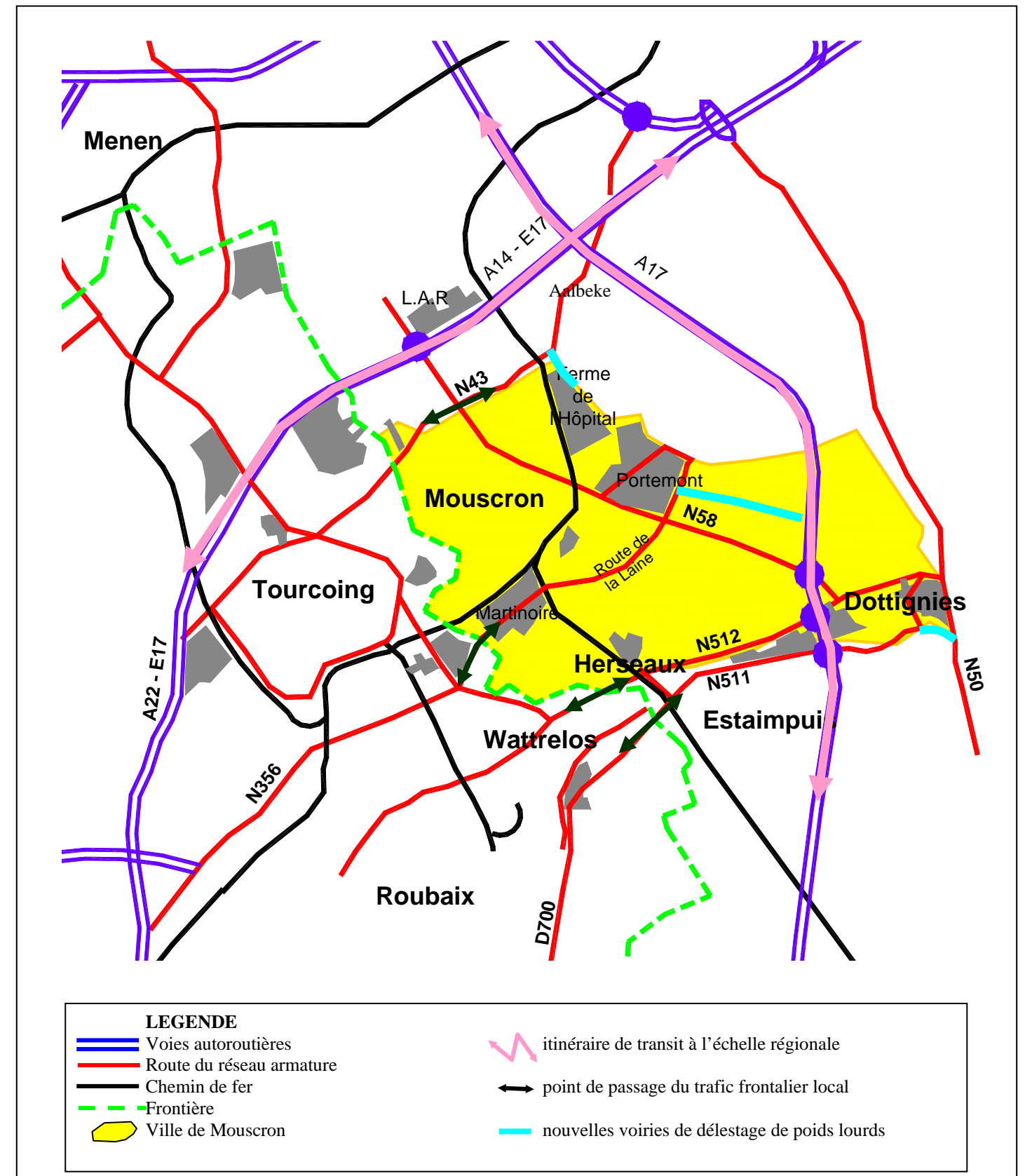
Avec ces deux segments, le territoire mouscronnois serait accessible par des voiries affectées à cette fonctionnalité ce qui éviterait les nuisances sur les zones urbanisées.

Néanmoins, il reste une préoccupation au niveau des portes d'entrée pour le trafic lourd.

La fonction industrielle est un des atouts de la commune. Progressivement, cette fonction s'est déplacée vers les différents zonings situés au nord et à l'est (Martinoire) de la commune. Actuellement, la commune reçoit de nombreuses demandes d'implantation. Cette nouvelle extension va générer un volume de trafic lourd supplémentaire qu'il faudra maîtriser. Dès lors, il est indispensable de maintenir de bonnes conditions d'accessibilité des différentes zones industrielles sans induire des impacts négatifs pour le reste des fonctions de la commune. Aujourd'hui l'ensemble des trafics, lourd et léger, est concentré sur la N58 ; le carrefour de la piscine est le principal élément qui distribue les différents trafics. Afin d'améliorer la répartition des poids lourds et d'alléger la N58 afin qu'elle devienne un véritable boulevard urbain, il sera nécessaire de créer trois autres segments :

- création (ou réaménagement) d'une voirie de desserte directe du zoning Nord à partir de la Chaussée de Gand ; cette liaison éviterait un trafic lourd dans les zones résidentielles de la Chaussée d'Aalbeke et particulièrement dans la rue de la Royenne ;
- création d'un axe spécifiquement poids lourds entre l'A17 , la N518 et le boulevard industriel ; cette nouvelle voirie irriguerait tout le nord de la commune et éviterait l'utilisation de la N58.
- liaison entre la N50 (Tournai – Courtrai) et le giratoire du contournement de Dottignies qui achèverait complètement la N511. Cette liaison nécessiterait l'implantation d'un giratoire au carrefour de la N511 et de la N50.

Dès lors, avec ces différents compléments, le territoire communal serait armé pour le long terme en matière de séparation des différents types de trafic. Simultanément, afin de bien identifier les différentes portes d'entrée, il sera nécessaire d'aménager les différentes voiries pour marquer clairement le début du territoire communal et, ainsi, inciter un changement de comportement chez les automobilistes.



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Au niveau des transports publics

La Ville de Mouscron est très bien desservie par les différents réseaux de transport public. Néanmoins, le diagnostic a montré que les échanges avec les régions voisines se faisaient essentiellement en voiture particulière. Le train est utilisé seulement pour les échanges avec le Tournaisis et la région bruxelloise alors que ces navettes sont, en valeur absolue, moins importantes que celles vers la Flandre ou vers l'agglomération lilloise.

Le potentiel de développement de l'attractivité des transports publics se situe essentiellement avec l'agglomération lilloise. Actuellement les échanges vers ou venant de cette zone géographique sont déjà les plus importants, tant pour la fonction scolaire que pour la fonction économique. Mais ceux-ci s'intensifieront progressivement avec l'atténuation progressive des différentes barrières institutionnelles qui rendra le territoire quasiment isotrope.

Par conséquent, en regard de l'importance de l'agglomération lilloise, les principales améliorations proviendront de la mise en place du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Lille.

Le système de transport public de l'agglomération lilloise n'évoluera plus beaucoup dans les dix prochaines années. En effet, après une période de gros travaux d'infrastructures en faveur du métro et du tramway, la CUDL¹ doit désormais digérer ces investissements importants et orientera sa politique de transport public vers une valorisation et une optimisation de l'offre existante et un développement de l'intermodalité. L'amélioration de l'attractivité des transports publics se basera sur 4 axes :

➤ Valorisation du réseau ferré, tant urbain que régional.

L'adaptation de l'offre aux besoins de la population se traduira par une augmentation de la capacité des trains TER et du métro. La Communauté urbaine veut également affirmer la vocation métropolitaine du train pour la desserte interne, en complément de son rôle régional et transfrontalier. Pour arriver à ses fins, la CUDL a entamé des études de faisabilité et d'opportunité d'un système de Tram-Train ; celui-ci consiste à utiliser le réseau de tramways dans les centres urbains et le réseau ferré dans les zones périurbaines.

La mise en place de ce système n'est prévue qu'à long terme. Dans la région lilloise, les axes étudiés sont :

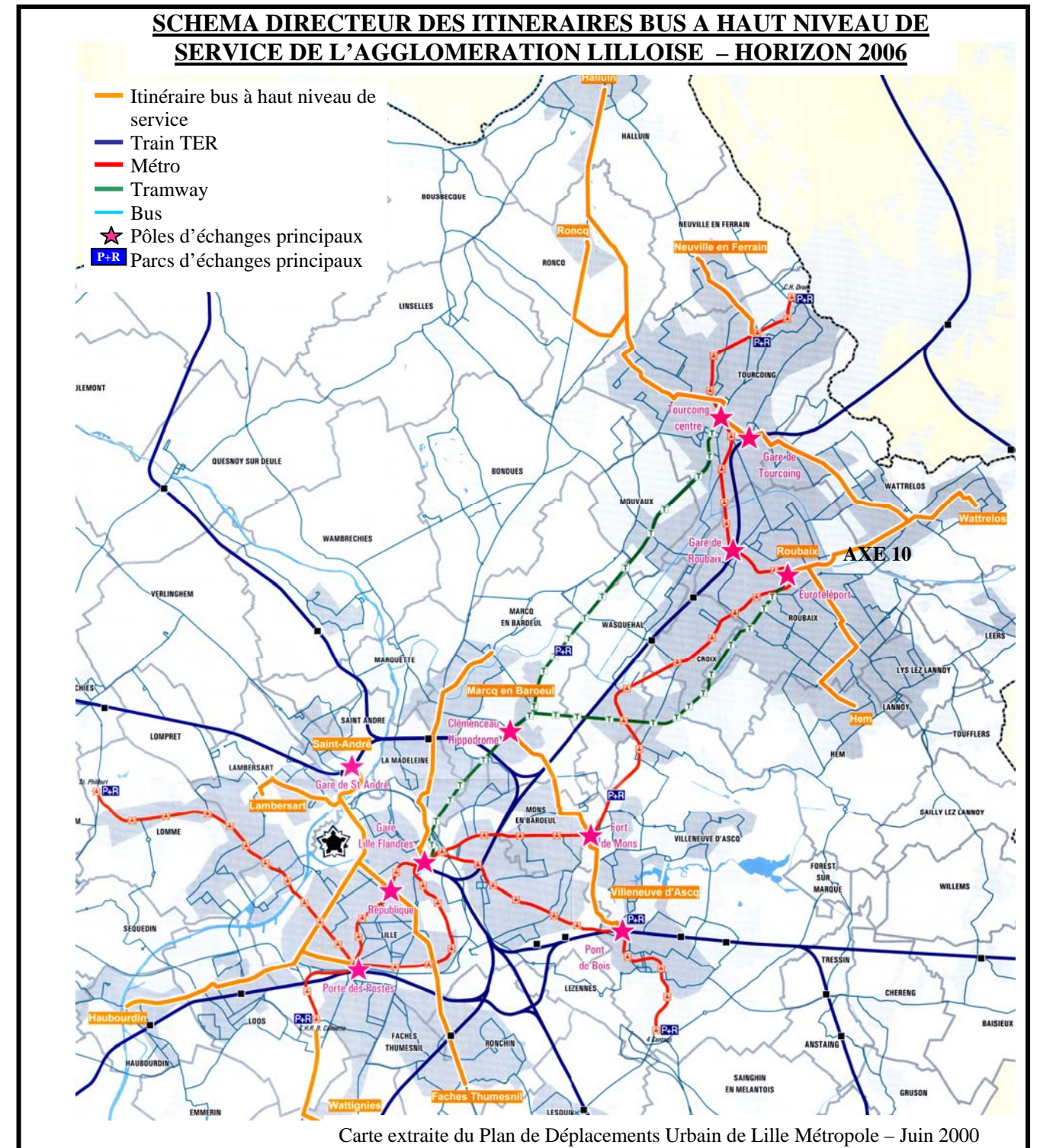
- Armentières – Saint André (extension vers Comines)– Lille
- Baisieux – Villeneuve d'Ascq – Saint Sauveur – Lille
- Desserte de l'aéroport
- Santes – Haubourdin – Loos - Lille

➤ Renforcer l'attrait du bus.

Pour atteindre l'objectif du doublement des usagers des TC d'ici 2015, la CUDL a décidé de mettre en service avant 2006, en complément des axes lourds, 12 lignes à haut niveau de service qui se caractériseront par :

- une augmentation de 20 à 30% de la vitesse commerciale
- de fortes fréquences (5' en heure de pointe et 12' en heure creuse)
- une large amplitude
- une offre constante le long de la semaine

Un de ces axes concerne directement les relations transfrontalières avec Mouscron. En effet, l'axe n°10 est l'axe qu'emprunte la ligne MWR, à savoir Eurotéléport – Wattlelos (la description des améliorations de cet axe est reprise dans la fiche action N°2.1). A long terme, en fonction de la demande, la transformation de ces axes à haut niveau de service en site propre lourd sera étudiée.



➤ Organiser la continuité entre les transports collectifs et individuels

D'ici 2006, 25 parcs d'échanges importants feront l'objet d'améliorations en matière de stationnement, de signalisation, de surveillance, d'éclairage, de qualité des cheminements

¹ CUDL : Communauté Urbaine de Lille

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

piétonniers,...Simultanément, en fonction de la demande, de nouveaux parcs d'échanges seront ouverts à proximité des stations de train et de métro.

➤ Poursuivre l'intégration tarifaire et l'information multimodale

C'est un des plus grands défis des dix prochaines années. L'ensemble des Autorités Organisatrices françaises s'est engagé dans une refonte de leur système de billettique et de tarification.

En terme de billettique, des démarches sont entreprises pour évoluer vers une carte multitransport (même titre de transport quel que soit le mode choisi) de type « sans contact ».

En terme de tarification, l'objectif est de proposer un tarif et un titre unique indépendamment du mode utilisé sur un secteur donné.

A moyen terme, seule, l'amélioration de la qualité de service aura un impact sur les échanges transfrontaliers.

Par contre, à plus long terme (horizon 2015 – 2020), plusieurs synergies pourront se mettre progressivement en place avec l'agglomération lilloise :

- En terme de tarification, il serait intéressant que la Ville de Mouscron intègre la zone de tarification de la CUDL et puisse bénéficier du prix unique quel que soit le mode utilisé. Néanmoins cette intégration tarifaire suppose l'élimination de certaines barrières institutionnelles et une volonté de partenariat entre les deux Autorités Organisatrices de transports publics.
- La prolongation du métro, à partir de l'hôpital Dron, vers le centre de Mouscron semble peu probante en regard d'une part des investissements colossaux que cette extension nécessiterait (0,4 à 0,5 milliards d'euros par km) et d'autre part du potentiel de demande. Néanmoins, dans une optique de structuration du territoire transfrontalier, il serait nécessaire de rattacher directement le territoire mouscronnois au réseau lourd de la CUDL. Dès lors, il nous semble qu'une autre option pourrait être à long terme, une liaison Tram-Train entre le centre de Lille et la gare de Mouscron, via l'Eurotéléport, Wattrelos et la gare d'Herseaux. En effet, le réseau tramway existe déjà jusqu'à l'Eurotéléport, et sa prolongation jusqu'à Wattrelos deviendra à court terme un axe à haut niveau de service qui pourra se transformer en axe lourd si la demande suit. Dès lors, il ne resterait qu'un tronçon de 2 km pour rejoindre la gare d'Herseaux et emprunter le sillon ferré existant. Mais soyons clairs, cette solution n'est absolument pas d'actualité, mais si l'évolution de l'agglomération transfrontalière gomme progressivement les barrières institutionnelles et densifie ce secteur, il existe une possibilité de créer un axe lourd de TP qui aboutirait au centre de Mouscron.

Au niveau du réseau cycliste

Il est évident que le vélo ne concurrencera jamais les deux modes précédents sur des déplacements régionaux. Néanmoins, il doit être considéré comme un complément aux transports publics. Dès lors, les principaux points d'arrêt de la desserte régionale devront être dotés de stationnements protégés et sécurisés. Par exemple, un résident du Risquons-Tout peut atteindre très rapidement (via le parking de l'hôpital) la station de métro de l'hôpital Dron en vélo, et s'ouvrir l'ensemble du réseau Transpole.

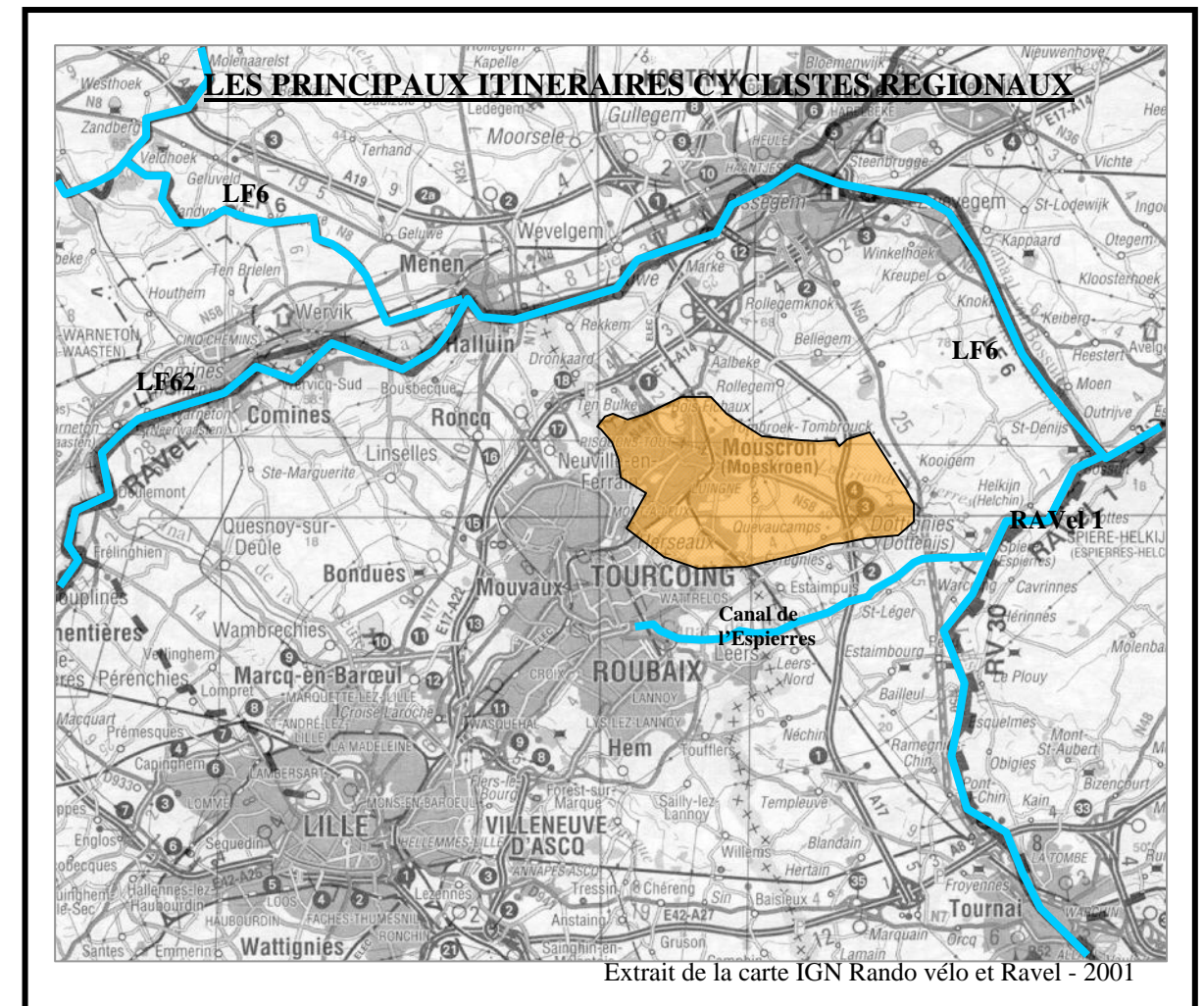
Parallèlement, pour un usage récréatif, il est nécessaire d'organiser un véritable réseau régional qui viendrait s'appuyer sur les réseaux français et flamands existants ou en développement. A proximité de la commune, il existe trois itinéraires cyclistes de grande qualité environnementale :

- Le chemin de halage le long de l'Escaut qui relie directement Tournai à Gand
- L'itinéraire le long de la Lys et du canal de Bossuit
- Le chemin sur les berges du canal de l'Espierres qui pénètre directement dans le tissu dense de l'agglomération lilloise.

Ces trois itinéraires feront partis, à terme, du projet de la voie verte européenne « Charles le Téméraire »².

Ce réseau régional pourra s'appuyer sur le maillage local (voir fiche n°4.1) étudié dans le cadre de ce PCM. Inversement, le maillage local devra permettre de rejoindre rapidement et en toute sécurité le réseau régional.

Enfin, il est important d'insister sur le fait que l'interaction entre ces deux réseaux (le local et le régional) ne verra sa concrétisation que si des acteurs locaux (élus, techniciens, membres d'association) portent le projet et créent une véritable dynamique autour de ce thème.



² voir sur ce sujet : «Le réseau vert métropolitain : proposition de développement d'un réseau vélo de loisirs» – Agence de développement et d'Urbanisme de Lille Métropole – Janvier 2002

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

2.2 L'ECHELLE COMMUNALE

Grâce à la réalisation des différents chaînons manquants, l'organisation de la circulation communale pourra s'appuyer sur une desserte articulée à partir de trois axes :

- **La N58** (boulevard des Alliés – Route Express) qui restera la véritable colonne vertébrale de la commune et le principal accès au centre ville ; néanmoins, un rééquilibrage sera réalisé entre le carrefour de la Piscine et l'échangeur Royale – Rucquoy.
- **La N518** (Route de la Laine) qui alimentera le sud-ouest de la zone dense de Mouscron : le Mont-à-Leux, le zoning de la Martinoire et le stade de l'Excelsior
- **La N43** (chaussée de Lille – chaussée de Gand) qui irriguera le nord de la commune et en particulier le quartier du Risquons-tout et le secteur de l'ancienne douane.

Ces 3 axes permettraient d'éclater assez rapidement la circulation à destination des différents quartiers de la commune et éviteraient une concentration sur 1 ou 2 carrefours, cas actuel avec une pression très importante sur le carrefour de la Piscine.

Le bouclage de ce réseau pourrait se réaliser via les boulevards de Tourcoing. Néanmoins, ceux-ci sont fort éloignés pour jouer un rôle de distribution pour le quartier de la Marlière.

Ce rôle de distribution de trafic ne transformera pas pour autant ces axes en voiries autoroutières. En effet le niveau des volumes de trafic sur ces voiries ne justifiera pas une configuration complète en 2X2 voies de circulation. Il ne faut jamais oublier que la capacité d'un réseau urbain dépend de la capacités de ces carrefours et non pas du nombre de voies de circulation.

Au contraire, la N58 et la N43 devront être réaménagées dans une optique de sécurisation pour l'ensemble des usagers et de modération des vitesses. Il ne faut pas que ces axes deviennent de véritables barrières géographiques qui segmenteraient le territoire mouscronnois. Ainsi, plusieurs giratoires seront implantés sur la commune (rue de Menin – N43, sur la N58,...) afin de casser les vitesses et de faciliter les tourne-à-gauche. De plus, lorsque le trafic des poids lourds sera détourné, la N58 devra être réhabilitée en véritable boulevard urbain, particulièrement entre le giratoire du Chêne du Bus et le carrefour de la Piscine.

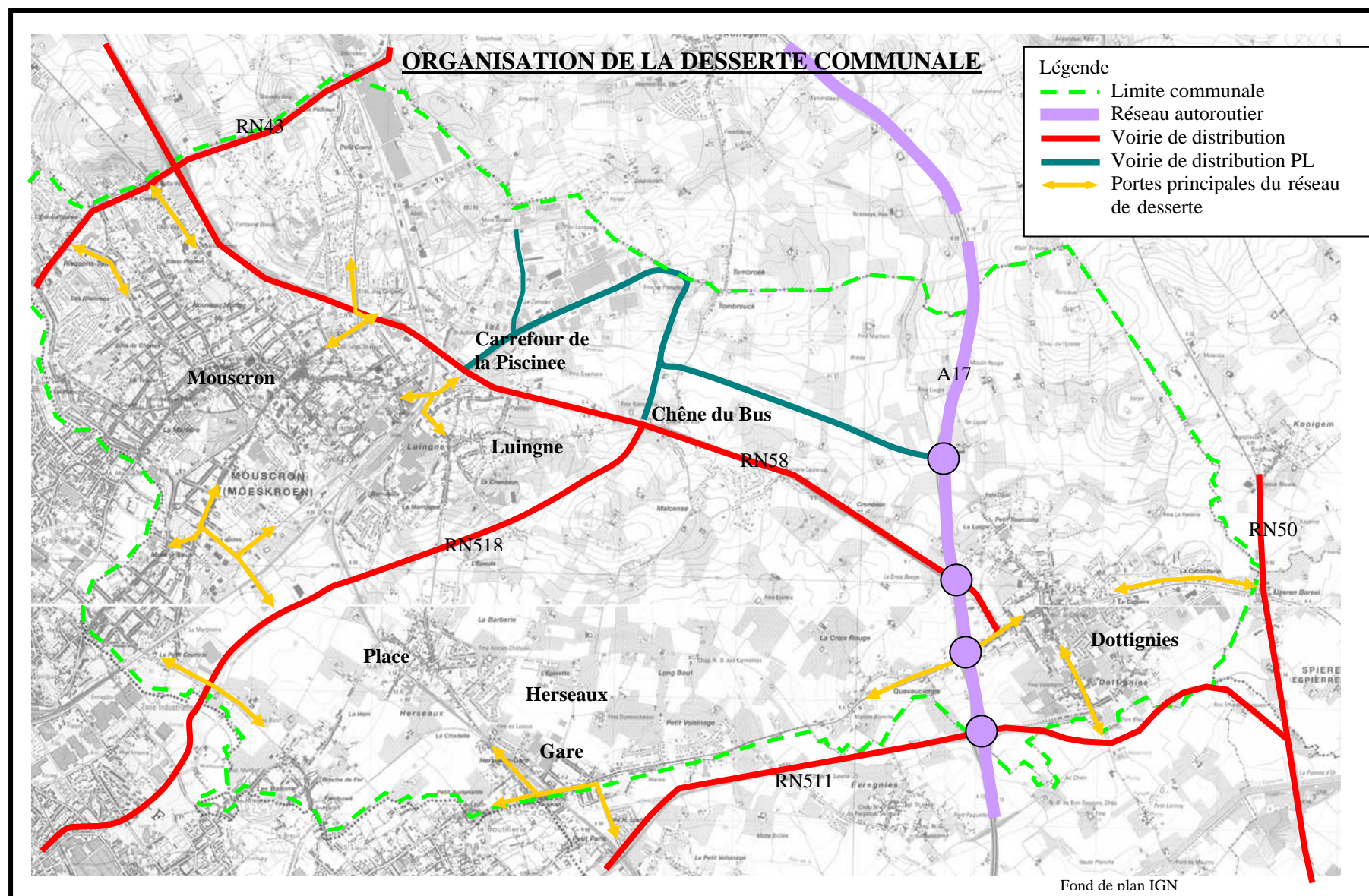
Ce système circulatoire permettrait de libérer certains axes pour les spécialiser dans les relations intracommunales, en particulier :

- La N512 serait « déclassée » au détriment de la N511 pour le trafic de transit et réaménagée afin de sécuriser les déplacements multimodaux entre Herseaux et Dottignies
- La chaussée de Luigne pour les liaisons entre Herseaux et Mouscron. Comme pour le précédent, cet axe devra être aménagé dans chaque zone urbanisée qu'il traverse, en particulier au niveau de Luigne, d'Herseaux-Place et d'Herseaux-Gare.

L'objectif recherché pour ces deux axes est une maîtrise des vitesses afin de rendre le réseau de desserte (N58 – N43 – N518) plus attractif pour les déplacements de plus longue portée, mais surtout **réduction du sentiment d'insécurité** subjectif qui se développe de plus en plus sur les différentes voiries de la commune. En effet, l'observation montre que la présence unique de panneaux limitant la vitesse est insuffisante pour obtenir un résultat probant.

Pour qu'un automobiliste modère sa vitesse en entrant dans un secteur urbanisé, il est nécessaire que son regard abandonne la continuité monotone du ruban routier pour se porter sur les particularités et l'ambiance des lieux traversés. L'architecture de la voirie et de ses abords n'apparaît plus seulement comme un enjeu social ou symbolique, mais aussi comme élément efficace pour modérer le trafic.

Les principes à mettre en place consistent à segmenter les traversées et à y implanter des aménagements différenciés. L'enchaînement des séquences doit conduire à une réduction des vitesses par paliers, chaque séquence se caractérisant par une ambiance particulière (ouverture ou fermeture des espaces, création de lieux centraux, implantation de « porte d'entrée », habillage de la voirie,...).



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

En dehors des voiries citées précédemment, il sera nécessaire de procéder à une requalification des axes suivants :

- La chaussée d'Aalbeke (RN514) afin qu'elle perde son caractère roulant
- La rue de Menin (RN 366) afin de gagner en lisibilité et d'améliorer sa sécurité
- La rue du Mont-à-Leux afin de dissuader le trafic de transit
- La rue de la Marlière afin de lui donner une véritable identité de porte d'entrée de la commune

Le réseau bus

Actuellement, la commune est desservie par 2 grands types de service :

- **les lignes interurbaines** qui débutent à l'extérieur du territoire mouscronnois dont une fonctionnalité première est la desserte scolaire.
- **Les lignes urbaines** qui relient la plupart des quartiers au centre de la commune et à la gare.

Le diagnostic a montré que l'ensemble du territoire est bien couvert par l'ensemble des exploitants. Seule une liaison directe avec Dottignies manque. En effet, actuellement, cette liaison nécessite d'emprunter une ligne qui transite via Herseaux, ce qui génère des temps de parcours deux fois plus longs.

Mais, avant de décrire les modifications du réseau, il est nécessaire de rappeler que, depuis plusieurs années, les budgets alloués au TEC ne permettent plus de développer le réseau ou d'augmenter les différentes fréquences afin de maintenir une concurrence à la voiture particulière. Dans ces conditions, il est extrêmement délicat d'améliorer la configuration du réseau. Le corollaire qui en découle est que toute extension du réseau doit se faire quasiment à budget constant, en d'autres mots au dépend d'une autre ligne.

Les différents services d'exploitation du TEC doivent en permanence se battre pour maintenir leur réseau en bonne condition et doivent en plus composer avec un sentiment d'insécurité croissant (souvent subjectif, sauf sur la ligne MWR du côté français !). Cela renforce le pouvoir du mode individuel (la voiture) au détriment du collectif.

Au niveau des relations intracommunales, deux types de modification sont proposés (voir fiche action 2.2):

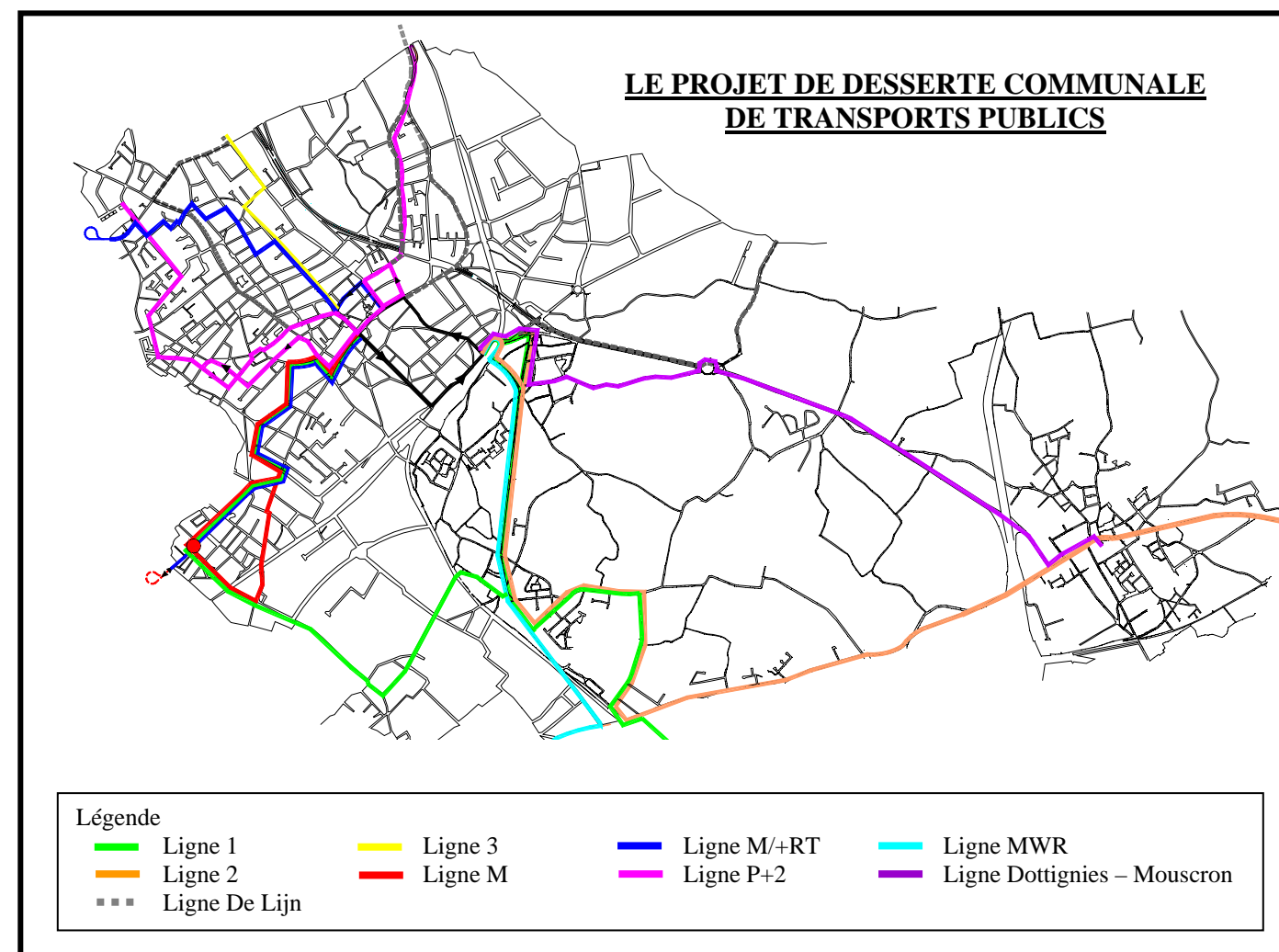
- Création d'une ligne directe vers Dottignies qui emprunterait la N58 jusqu'au giratoire du Chêne du Bus, ensuite la chaussée de Dottignies jusqu'à la gare ; ce dernier tronçon permettrait de desservir Luigne
- Restructuration des lignes dans le centre ville afin d'obtenir deux lignes urbaines cadencées :
 - Couplage de la ligne P avec l'extension du Petit Cornil de la ligne 2
 - Couplage de la M/ avec la RT

Ces deux couplages permettront d'économiser des km et d'offrir un bon cadencement pour la desserte des différents quartiers.

Simultanément, afin de mettre le réseau en valeur, il sera nécessaire de hiérarchiser (voir fiche action n°2.3), les différents points d'arrêts, avec comme principe de traduire la fonctionnalité de l'arrêt. En effet, les points d'embarquement n'ont pas tous la même importance : certains jouent un rôle à l'échelle régionale (la gare), d'autres à l'échelle du quartier, d'autres enfin n'ont qu'une importance locale.

La restructuration du réseau propose de limiter la boucle centrale et de transiter systématiquement par la Grand'Place. Dès lors, celle-ci deviendra un pôle central du réseau qu'il sera nécessaire « d'habiller », avec un véritable projet urbanistique tenant compte de l'environnement particulier dans lequel elle se situe et de la doter d'un système performant d'informations aux usagers.

D'autres sites mériteraient un tel système d'informations aux usagers : les gares de Mouscron et d'Herseaux, la place de Dottignies,...Ceux-ci seraient également dotés de stationnement vélo afin de renforcer le caractère multimodal des déplacements à l'échelle communale.



Le réseau cyclable

La commune a des dimensions qui permettent le développement des déplacements en vélo. Pour favoriser ce type de mobilité, il est nécessaire de créer un véritable réseau cyclable. En effet, il ne suffit pas d'intervenir ponctuellement à travers l'aménagement d'une rue ou d'une place. Ce réseau doit donner accès aux différents pôles de la commune.

Le principe de ce réseau est d'utiliser au mieux l'existant et le potentiel des voiries secondaires de la commune et d'amener les cyclistes sur certains points de traversées du contournement qui seront sécurisés (voir fiche action n°4.1).

Ce mode de déplacement peut-être aussi bien utilisé pour un trajet direct, entre un pôle aggloméré et le centre ville, que pour un trajet de rabattement vers le réseau de transport public.

2.3 A L'ECHELLE DU CENTRE VILLE

A cette échelle, l'objectif prioritaire est de minimiser l'utilisation de la voiture individuelle, et particulièrement pour les déplacements internes au centre-ville. Les priorités doivent donc être de **recupérer de l'espace public en faveur des modes doux**.

L'organisation régionale tend à restructurer les différents réseaux de transports publics afin qu'ils deviennent concurrentiels à la voiture individuelle. Cette restructuration ne pourra être efficace que si elle est accompagnée d'un réaménagement du centre-ville, qui privilégie les déplacements lents et la qualité de l'espace public.

L'organisation du centre-ville jouera donc un rôle déterminant dans le choix du mode de déplacement des usagers. En améliorant la qualité et le confort des cheminements piétonniers entre les points d'arrêts des TC et les pôles d'activités et simultanément en pénalisant les temps de parcours des véhicules individuels et le stationnement de longue durée, les gestionnaires peuvent inciter les usagers à venir autrement dans le centre ville, ou au moins à le pratiquer autrement.

A ce niveau, il ne faut pas faire « l'autruche ». Si le centre de Mouscron veut améliorer son attractivité, il sera nécessaire de récupérer de l'espace public au détriment de la voiture individuelle. Réaliser des aménagements en faveur des modes doux, tout en continuant de créer des parkings et d'augmenter les capacités des carrefours du centre ville, ne servirait pas à grand chose. La ville est complexe et multiple et c'est pour ces raisons qu'elle attire. Réduire le centre ville à un unique centre commercial condamnerait le centre de Mouscron puisqu'il sera toujours moins pratique qu'un centre commercial classique.

De plus en plus, une démarche de la population pour un retour vers le centre ville s'amorce en Wallonie. Cette tendance est corroborée par l'étude sur le comportement d'achats des ménages menée par l'Association transfrontalière de l'Agglomération du PED³ en novembre 2001 qui donne des résultats qui vont à l'encontre de certaines idées reçues :

- *tous produits confondus, le territoire belge se caractérise par une prédominance de la fréquentation du petit commerce, contrairement au territoire français, où la part de la grande distribution est prédominante*
- *l'évasion du territoire belge est deux fois moins importante que celle du territoire français.*

Par conséquent, il nous semble important que ce PCM amorce et renforce ce changement de mentalité. De plus, il est nécessaire d'insister sur les perceptions parfois erronées des élus sur les attentes de la population. Il ne faut jamais oublier qu'un centre ville qui ne se rénove pas est un lieu qui perd de son attractivité puisqu'il n'apporte plus de « surprise ». L'exemple de Marche montre qu'une rénovation du centre d'une petite commune peut redévelopper son attractivité.

Dès lors, l'organisation des circulations du centre ville doit **simultanément** mettre en place une maîtrise des déplacements automobiles et une amélioration du confort et de la continuité des cheminements piétonniers.

Au niveau du réseau routier

A partir des voiries de distribution (N43 – N58 – N518), comment l'automobiliste doit-il pénétrer dans le centre-ville de Mouscron? Quelles sont les entrées de ville qui doivent être privilégiées?

Les objectifs sont:

- à partir des voiries de distribution (dont le double rôle est d'absorber le trafic de transit et de distribuer le trafic aboutissant), proposer plusieurs entrées de ville afin d'éviter des concentrations sur l'un ou l'autre carrefour,
- mettre en valeur un réseau de pénétrantes entre les voies de distribution et l'hypercentre,
- protéger l'hypercentre par une voirie d'évitement,
- aménager l'ensemble des pénétrantes afin de sécuriser les traversées, de maîtriser les vitesses et de faciliter les insertions sur le réseau de desserte locale ; des études françaises et allemandes ont montré que la qualité des aménagements jouait un rôle important sur le respect du milieu traversé,
- donner la possibilité de stationner avant d'atteindre la voie d'évitement de l'hypercentre,
- aménager une entrée de ville principale pour les usagers non avertis,
- dissuader l'usage de la voiture pour les petits déplacements (moins d'1km),
- maîtriser et sécuriser la circulation sur la voie d'évitement de l'hypercentre.

Concrètement pour renforcer ces différents principes, il sera nécessaire de :

- réaménager les axes dans leur ensemble, en sécurisant les traversées piétonnes et les itinéraires cyclistes, en implantant des aménagements maîtrisant les vitesses,...
- améliorer les conditions de sécurité et de lisibilité des différentes entrées : avenue Royale, Patte d'oie, Pont Ste-Thérèse, rue de Menin afin de mieux répartir le trafic aboutissant
- organiser la circulation sous forme de giratoire autour de l'îlot Staquet
- créer une véritable place de la gare qui deviendrait un lieu de centralité, et plus un simple lieu de passage
- aménager des aires de stationnement « longue durée » directement accessibles à partir des 3 principaux axes de pénétration afin de proposer des solutions alternatives au stationnement de l'hypercentre des navetteurs. (voir fiche n°3.1).

³ PED : Pôle Européen de Développement. Ce site s'implante sur des communes belges (Aubange), française (Longwy,...) et luxembourgeoise (Rodange)

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Au niveau du stationnement

L'offre en stationnement est importante et diversifiée dans le centre de Mouscron (voir fiche action 3.1). Mais sa grande particularité actuelle est sa gratuité.

Dans le projet de ce PCM, plusieurs scénarios ont été développés. En fonction de la demande sans cesse croissante et des potentialités d'offres futures, ISIS propose d'instaurer une tarification pour les secteurs soumis aux plus fortes demandes, à savoir les zones où la fonction commerciale est importante.

En instaurant une tarification, il sera possible de privilégier l'offre de courte durée en voirie dans l'hypercentre afin de favoriser son attractivité commerciale et de services. Simultanément, les véhicules stationnant sur de longues durées devront soit se rabattre sur une série de parkings hors voirie située en dehors de l'hypercentre (mais à moins de 5 minutes à pied de la Grand'Place!), soit, plus radicalement, se diriger vers un autre mode de transport.

La clé de la réussite d'une politique de stationnement est le développement des contrôles en voirie.

L'offre hors voirie sera également remaniée dans la même logique que l'offre en voirie, à savoir une instauration d'une tarification dans les deux parkings les plus proches de la Grand'Place (parking Métropole et place Picardie) et une offre gratuite dans les autres qui seront directement accessibles à partir d'une des pénétrantes afin de minimiser les tours et les détours dans le centre urbain.

A plus long terme, un système d'information et de jalonnement dynamique des différentes zones de stationnement devrait être mis en place afin de diriger le plus rapidement possible les visiteurs à destination de la zone de stationnement. Cette tarification ne s'appliquera pas aux riverains⁴, mais ceux-ci n'auront pas d'emplacement réservé.

De plus, afin de regagner de l'espace public pour continuer la rénovation du centre ville, ISIS propose de diminuer le nombre de places disponibles (de 50 à 60 places) sur la Grand'Place (tout en maintenant le nombre de places pour les personnes moins valides) et d'implanter d'une part des places réservées exclusivement aux livraisons à destination des commerces de la Petite Rue et d'autre part une zone d'embarquement/débarquement où les véhicules pourront s'arrêter quelques minutes pour déposer une personne ou charger un colis

Cette politique de stationnement est amenée à évoluer en fonction de l'augmentation de la demande et du volume de trafic. Un suivi régulier permettra de faire face à tout dysfonctionnement. Enfin, il sera indispensable d'accompagner la mise en place de la tarification d'une campagne d'information conséquente afin d'expliquer la logique globale d'une telle mesure.

Le développement des cheminements piétonniers

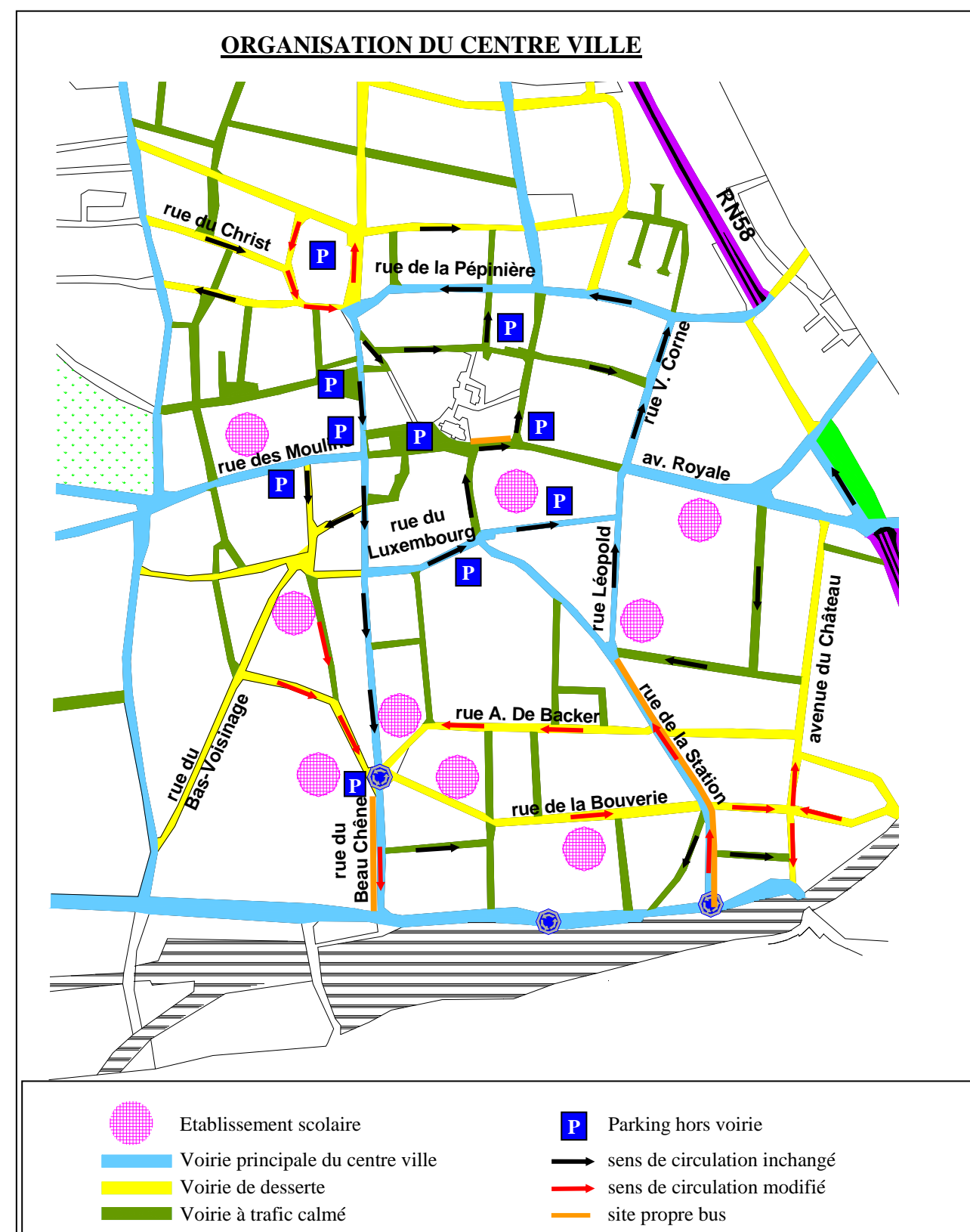
Un des principaux objectifs de ce PCM est de rendre le centre ville aux piétons. Les villes attractives sont celles qui ont développé un réseau maillé reliant l'ensemble des pôles de la commune.

Le centre ville de Mouscron possède une échelle appropriée au développement de la marche à pied. En pénalisant les traversées en véhicules privés grâce aux nombreux sens uniques et en aménageant des itinéraires complets accessibles à tous les usagers sur l'ensemble du centre ville, les Autorités communales afficheront une volonté claire en faveur des piétons.

⁴ Le terme « riverain » ne s'applique, dans ce contexte, qu'aux résidents et pas aux actifs

Plus concrètement, il sera nécessaire de :

- renforcer les liaisons piétonnes entre la Petite Rue et la rue du Christ,
- améliorer et sécuriser les liaisons entre les pôles scolaires et les lieux de centralité que sont la Grand'Place et la Gare,
- créer des promenades urbaines qui irrigueront l'ensemble du territoire,
- implanter plusieurs « zone 30 » dont une englobant la Grand'Place et les voiries commerçantes avoisinantes,



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

➤ aménager systématiquement des continuités piétonnes afin de les rendre accessibles à l'ensemble des usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite. Les caractéristiques élémentaires seraient :

- largeur de passage minimum de 1,5m (entre le mobilier urbain)
- trottoir en bateau pour faciliter les traversées ou aménagement de plateau
- rétrécissement de la voirie au niveau des traversées (aménagement d'oreilles)

Au niveau du réseau bus

En terme de point d'arrêt, le centre ville se caractérisera par la présence de 2 grands pôles regroupant l'ensemble des lignes TEC : la gare et la Grand'Place. Ces deux sites seront les lieux privilégiés pour les échanges multimodaux. Dès lors, il sera nécessaire de les « soigner » afin qu'ils véhiculent une bonne image.

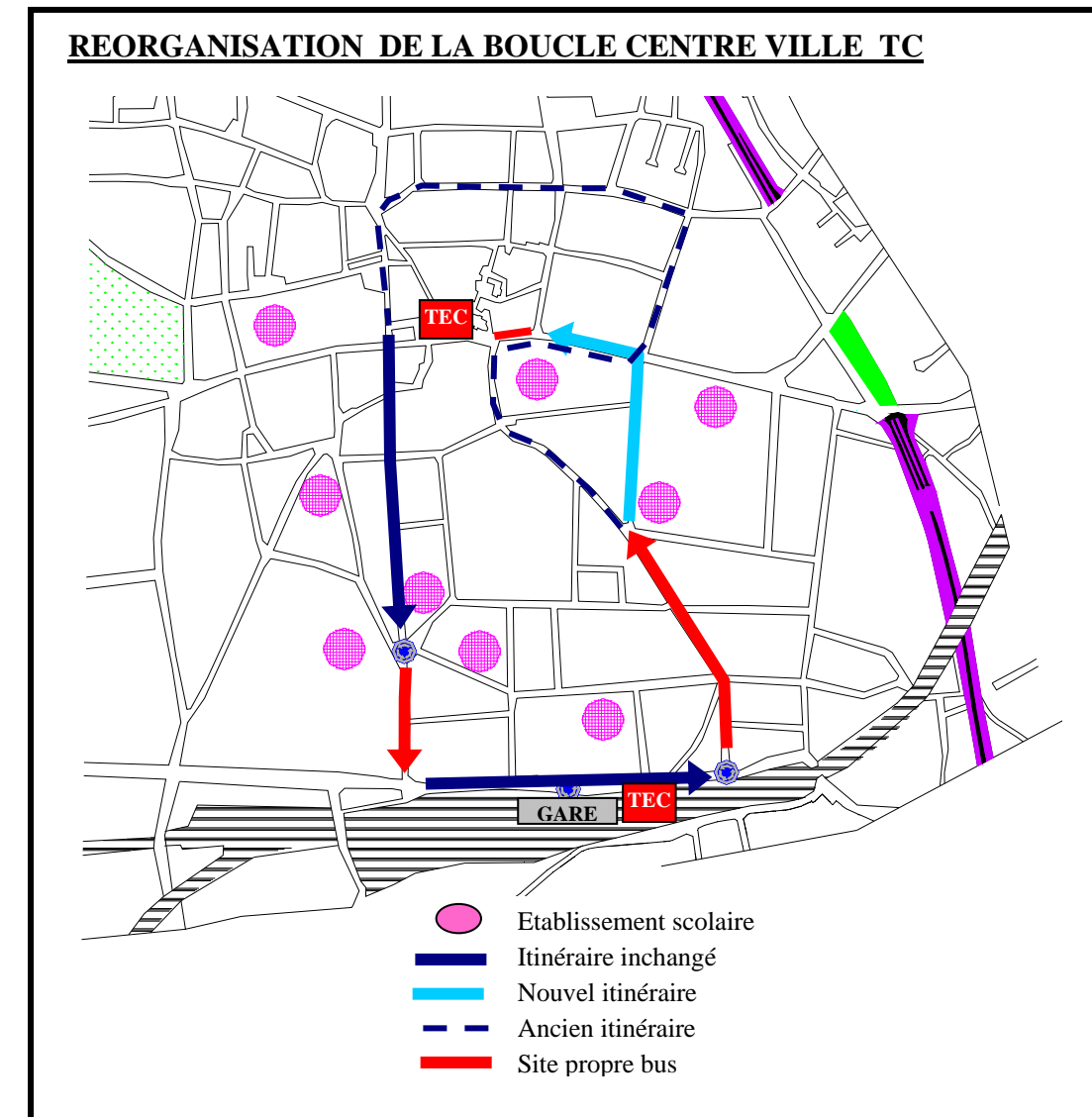
Pour les autres points d'arrêt, on supprimera les encoches et favorisera les arrêts en voirie. En effet, ceux munis « d'encoche » favorisent particulièrement les automobilistes et, à l'inverse, pénalisent les TC et les piétons et cela pour plusieurs raisons :

- réduction des largeurs de trottoirs au lieu d'attente des usagers,
- consommateurs d'espace public,
- souvent investis par du stationnement illicite,
- réinsertion souvent difficile sur les voiries fortement circulées,
- source d'inconfort pour les passagers soumis à de nombreux ballottages lors des manœuvres d'entrée – sortie du bus.

En terme d'infrastructure, il sera nécessaire de créer 3 sites propres :

- au niveau de la rue de la Station
- au niveau de la rue du Beau Chêne qui sera mise en sens unique
- au niveau du début de la rue de Courtrai, en contre sens de la circulation des véhicules privés afin de raccourcir la boucle centrale des TC.

Par ces différents aménagements, le transport public urbain marquera clairement sa place et sa présence dans le centre ville, condition absolument nécessaire pour attirer une nouvelle clientèle.



3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

CONTEXTE

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure la ville. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire mouscronnois, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- ⇒ dans une logique d'usager, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- ⇒ dans une logique de territoire, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- ⇒ dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage contribuant à la politique des déplacements:

- de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
- d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'usager)
- territoriale (territoires à desservir et à protéger)
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser)
- dans un cadre global et cohérent

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

Ex. : l'A17

NIVEAU 2 : réseau d'agglomération

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle de l'agglomération
- échange entre les rings
- donne accès au réseau de niveau 1

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau sont principalement des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km.

Ce niveau correspond au RGG3 de la nomenclature wallonne.

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Ce niveau peut se segmenter en trois catégories:

- Les voiries où aucun mode n'est privilégié
- Les voiries où les TC sont prioritaires
- Les voiries qui donnent accès aux gros générateurs de trafic «poids lourds»

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3. Il peut se traduire de la façon suivante:

Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination.

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

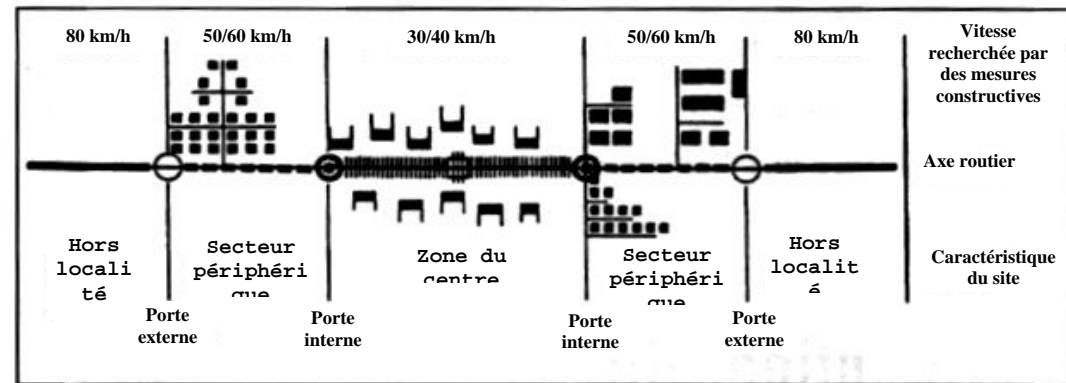
En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic et pour accorder des

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,...).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.



Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

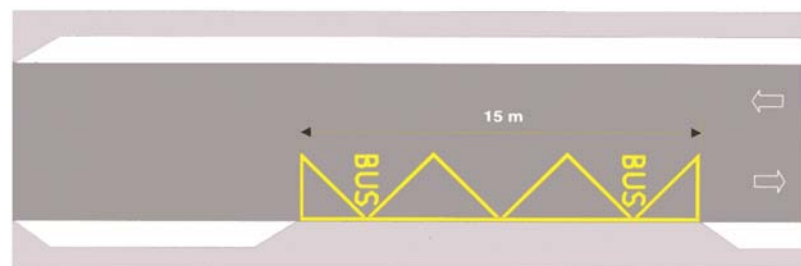
Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

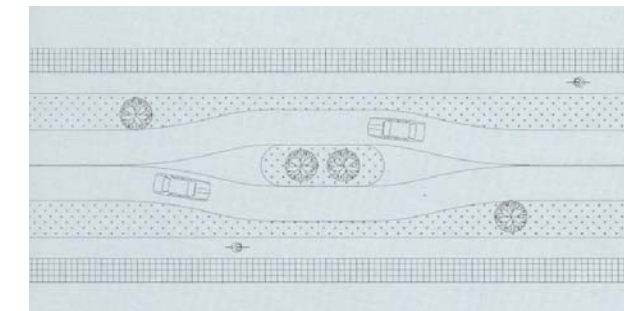
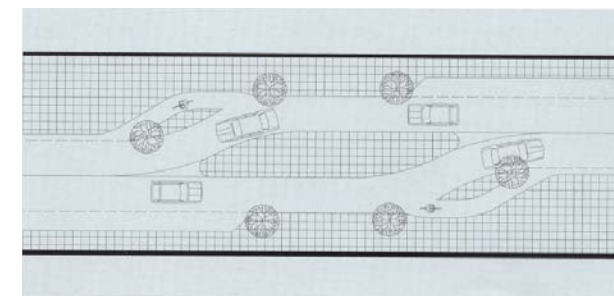
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les PMR,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

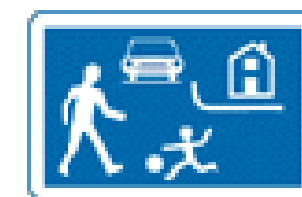
Les éléments de modulation de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

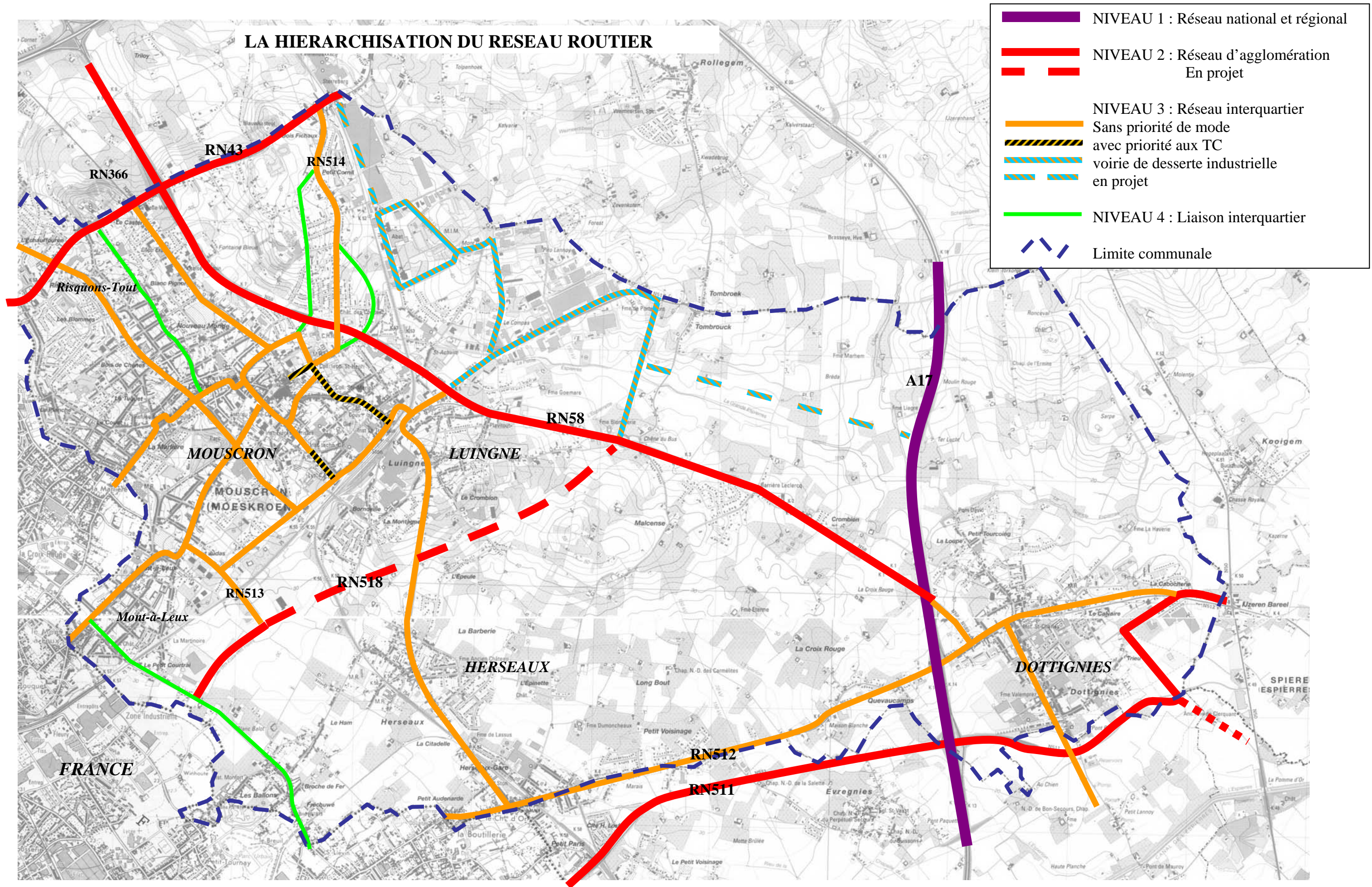
A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Échelle des territoires et portée des déplacements	Région	Agglomération	Commune	Pôle urbain	Quartier, Zone
Catégorie du réseau viaire	Réseau national et global	Réseau d'agglomération	Réseau de distribution et de liaison entre pôles	Réseau de déplacements interquartiers	Réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
Thèmes de préconisations					
Affectation					
Mobiles affectés	VP – PL O/D hors agglo.	VP – PL O/D dans l'agglo	VP - PL livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons	VP - livraisons
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés
Exploitation					
Vitesses maxi autorisées	120	120-90-70-50	70-50	50	< 50
Aménagements					
Nombre de voies VP	2 par sens ?	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total
Stationnement	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée ou longitudinal (urbain)	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux		Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)
Jalonnement					
Mentions	Villes, agglomération, grands équipements	Secteurs, grands quartiers, pôles d'agglomération, connexions au réseau national	Pôles dans et hors secteur, quartiers, connexions au réseau d'agglo. et réseau national	Quartiers, pôles importants du secteur, équipements de proximité	Équipements de proximité

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3



4 LES FICHES ACTIONS

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 1 : LA ROUTE DE LA LAINE

THEME 1

ACTION 1

CONTEXTE

La RN58, d'orientation Est-Ouest, constitue la véritable colonne vertébrale du réseau routier qui irrigue le territoire mouscronnois. Par conséquent, la majorité des implantations industrielles est venue s'implanter à proximité directe.

Mais le développement de la commune ne se fait pas uniquement sur l'axe de la RN58. En effet, d'autres zones du territoire sont en pleine mutation. C'est le cas pour le territoire situé au sud de la ligne de chemin de fer Mouscron – Lille, composé en grande partie de la Martinoire.

Pour desservir cette zone industrielle, mais également les zones commerciales de l'avenue Mozart et le stade de l'Excelsior, un axe routier, de fonctionnalité analogue à la RN58, fut projeté par le MET et dénommé **Route de la Laine (RN518)**. Mais la voirie projetée avait initialement un rôle régional puisqu'elle devait constituer la liaison transrégionale Roubaix – Wattrelos – Mouscron – Kortrijk.

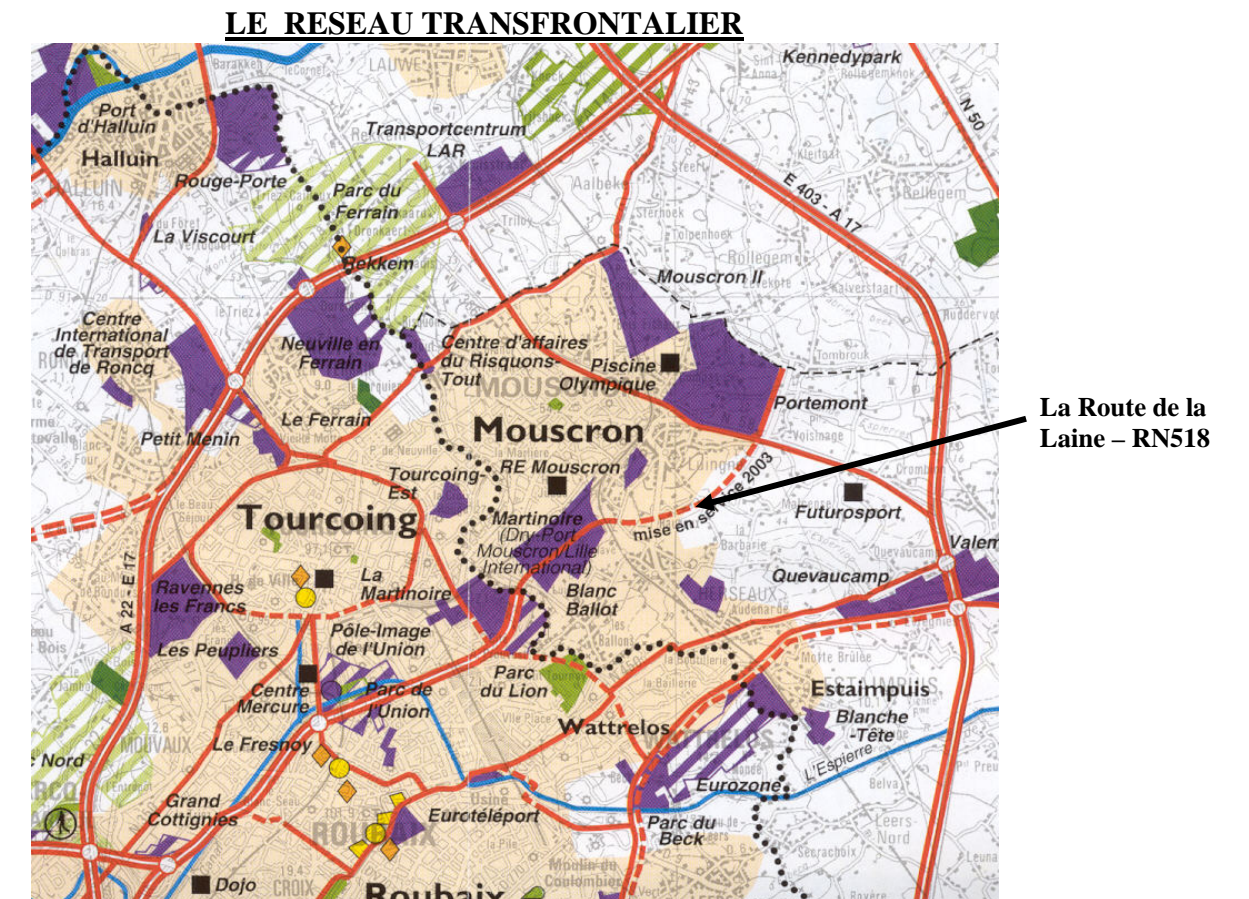
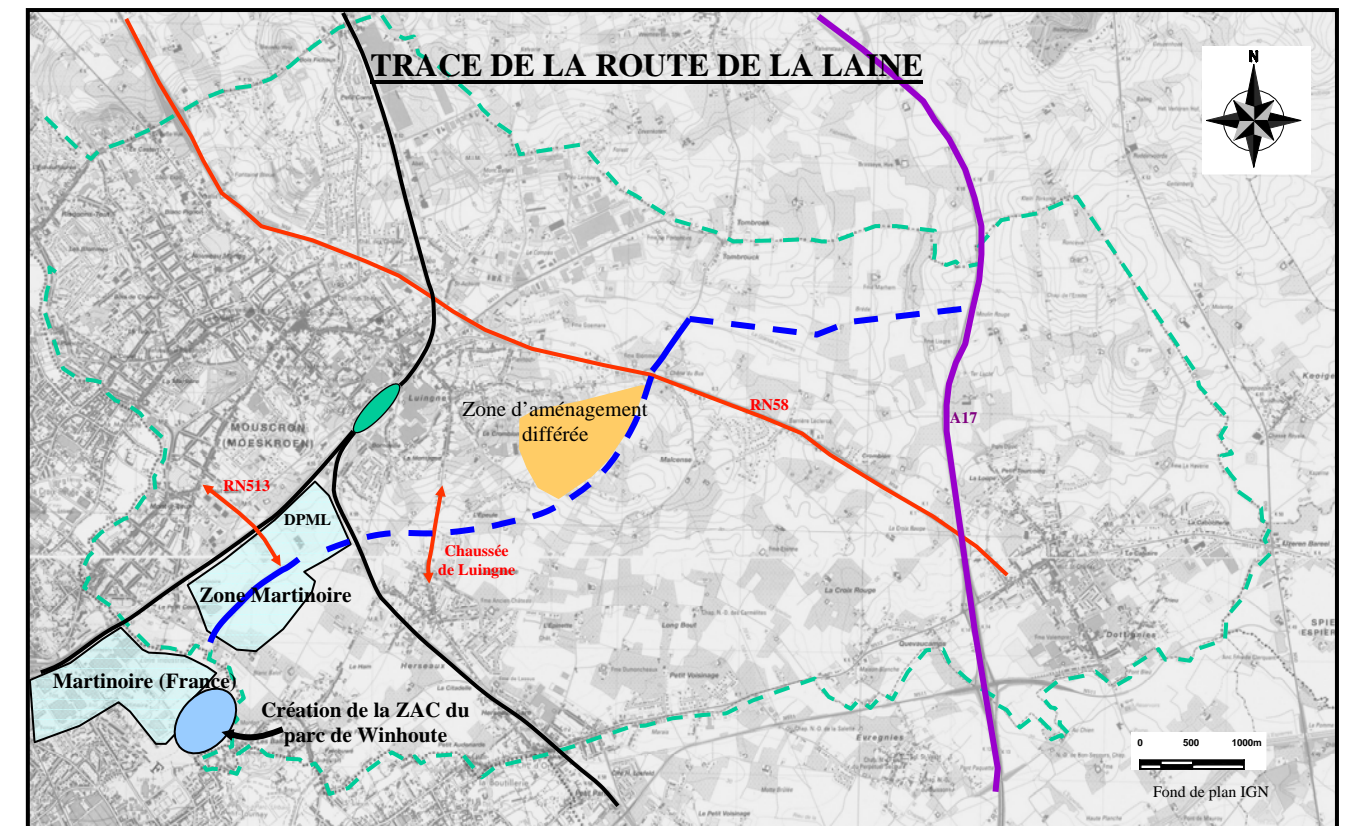
Cette voirie, indispensable pour le désenclavement de cette zone de la commune, mais aussi pour la création d'un véritable axe transfrontalier structurant, devait être terminée, dans sa totalité en 1998. Malheureusement, des problèmes budgétaires ont repoussé sans cesse son achèvement.

Or, les nuisances que provoque ce chaînon manquant sont de plus en plus importantes et incompatibles avec la rénovation urbaine de la place de la Gare et les gabarits des voiries qui pénètrent dans la cité (boulevard Industriel, Pont Ste-Thérèse, avenue de la Gare). Plus concrètement, on estime que l'ouverture de cette route aura un impact considérable sur le trafic : 80% du volume actuel des poids lourds et 10% des véhicules légers transitant par l'avenue de la Gare seraient absorbés par la route de la Laine.

De plus, il est important de mettre en évidence que la RN518 s'intégrera dans le réseau structurant de l'agglomération transfrontalière Lille – Mouscron – Courtrai et permettra d'irriguer les zones industrielles actuelles et en projet (Zone d'aménagement différé qui accueillera le MIM, la ZAC du parc du Winhoute,...)

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Désenclaver la zone de la Martinoire ;
- Relier la métropole lilloise à Mouscron et à l'A17 ;
- Permettre une requalification de la RN58
- Eliminer le transit dans le quartier de la gare et du boulevard Industriel



Extrait de la carte « La Métropole Franco-Belge » Copit – GEIE – janvier 2002

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

DESCRIPTION DE L'ACTION

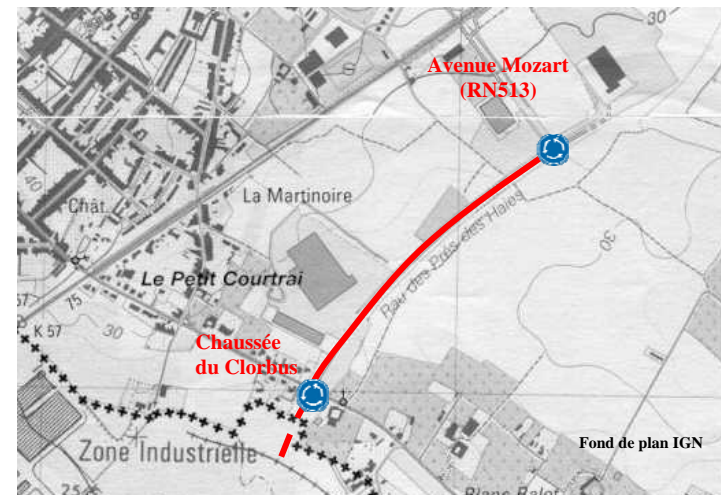
Cette route est constituée de plusieurs tronçons :

A. Frontière française – giratoire RN513

Le tronçon entre la Chaussée du Clorbus et l'Avenue Mozart (RN513) est déjà en service. Le croisement avec l'avenue Mozart est aménagé en giratoire.

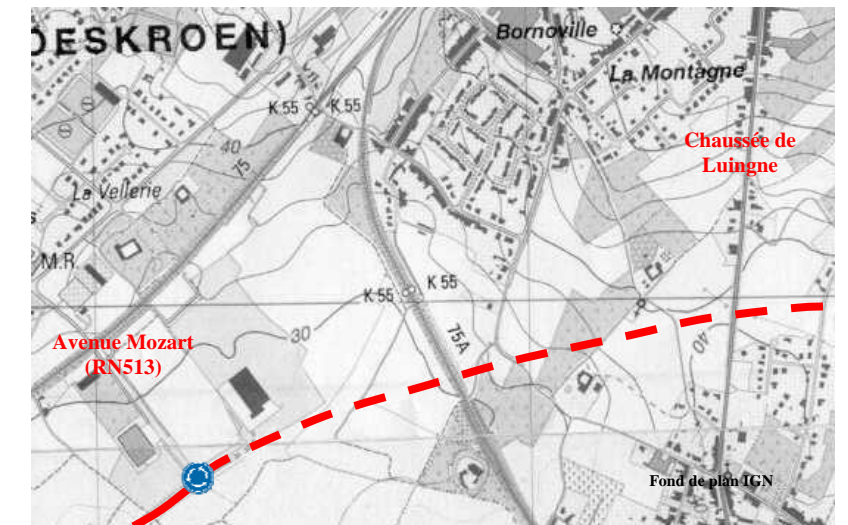
Actuellement, il ne manque plus que la réalisation du segment transfrontalier (+/- 100m.) afin de relier les zones industrielles belges et françaises.

Le carrefour entre la RN518 et la Chaussée du Clorbus sera aménagé en giratoire.



B. Giratoire RN513 – Chaussée de Luigne

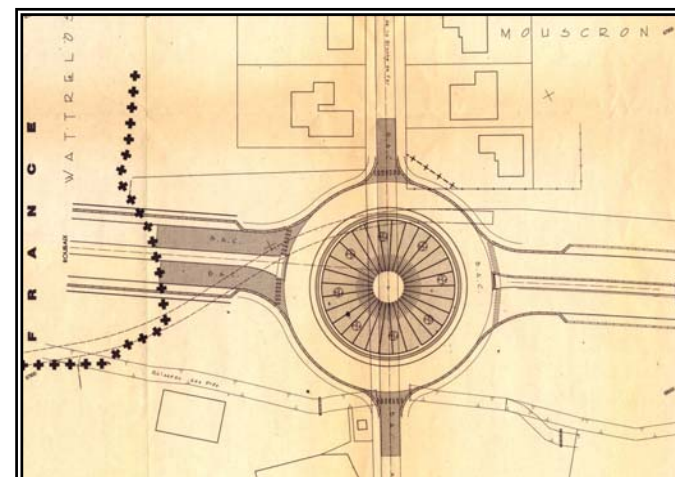
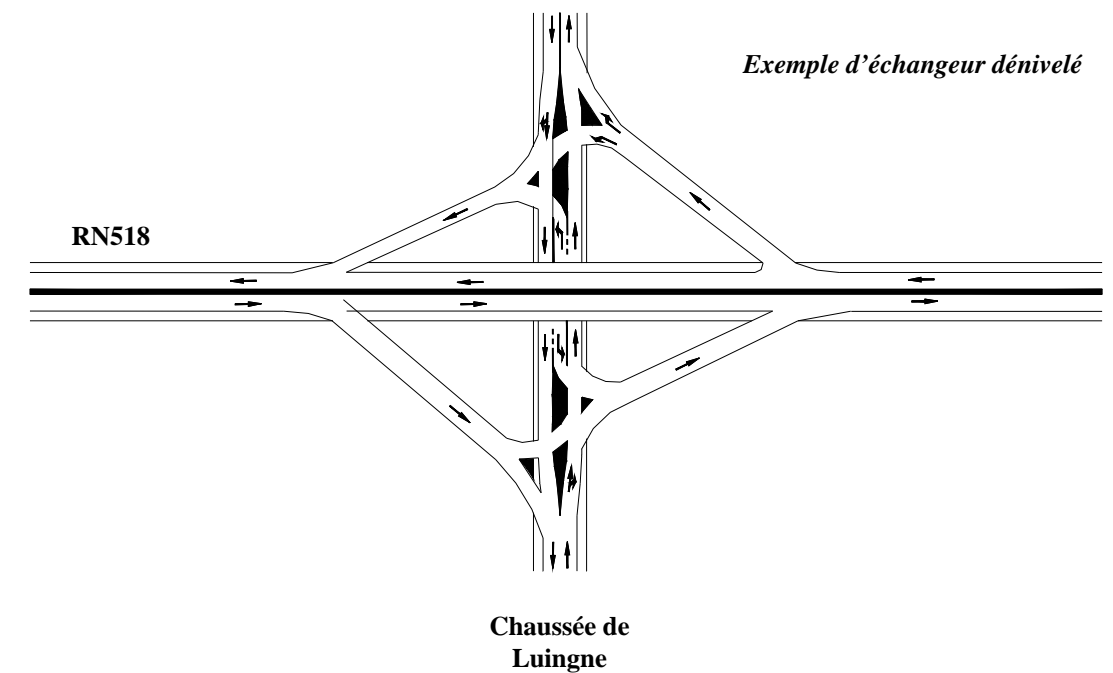
Le seul obstacle sur ce tronçon est le franchissement du chemin de fer qui s'effectuera via un tunnel.



C. Franchissement de la Chaussée de Luigne

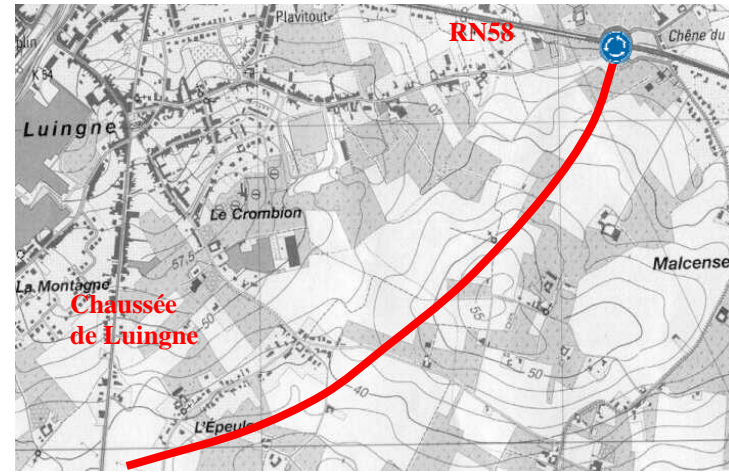
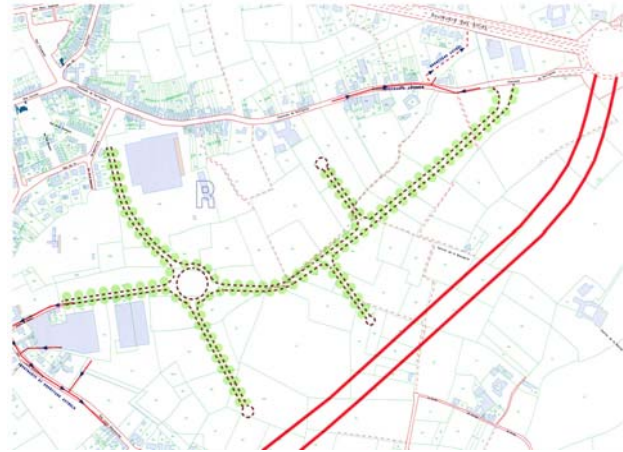
Ce carrefour serait de type dénivelé, la chaussée de Luigne passant sous la Route de la Laine. Il sera le seul point d'échange entre les giratoires de l'avenue Mozart et de la RN58.

En terme de sécurité, il sera nécessaire d'aménager le carrefour sur la chaussée de Luigne, notamment avec des bandes de tourne-à-gauche qui seraient protégées par des îlots directionnels.



D. Chaussée de Luigne – Giratoire «Chêne du Bus»

Ce tronçon longe la Zone d'Aménagement Différé dont la structure est présentée sur le plan ci-dessous. Actuellement, aucun accès n'est prévu sur ce segment de la Route de la Laine. Les accès de la ZAD se feront directement à partir du



giratoire du «Chêne du Bus».



Le giratoire du Chêne du Bus

E. Giratoire du «Chêne du Bus»

Ce giratoire constitue une véritable porte d'entrée de la commune. Il joue un rôle stratégique sur le système circulatoire de Mouscron.

Or, les projections de trafic, reprises ci-dessous, montrent clairement que ce giratoire présentera de plus en plus fréquemment des problèmes de saturation. En effet, d'après les estimations, c'est près de 4 000 véhicules par heure que le giratoire devra absorber aux heures de pointe.

Devant ce constat, deux stratégies sont envisageables :

- A.-on maintient l'ensemble des voiries sur le giratoire et on confère à celui-ci un rôle de régulateur naturel de la circulation. Le danger est le report du flux vers d'autres voiries, notamment la chaussée de Luigne.
- B.-on dénivelè la Route de la Laine afin que le flux restant sur cet axe ne vienne pas charger le giratoire. Cette solution permettrait une fluidité du trafic lourd sur l'axe de la Route de la Laine et par conséquent le dissuaderait d'utiliser la RN58 qui connaîtrait encore quelques problèmes de congestion. Cette configuration renforcerait le rôle de distribution de la Route de la Laine. L'inconvénient majeur de cette solution est évidemment un coût de réalisation plus important.

Les estimations reprennent différentes configurations de trafic généré par les différents projets qui influenceront le trafic de ces deux axes. Elles sont établies à l'horizon 2012.

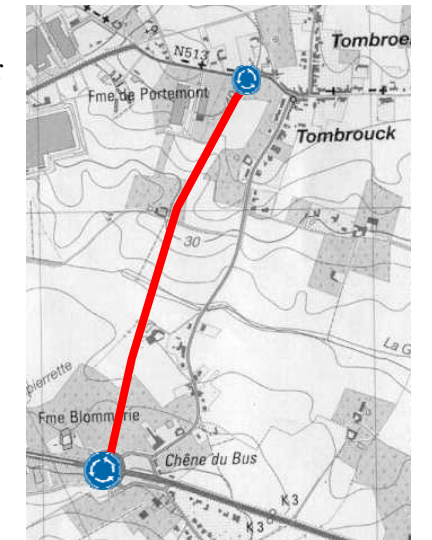
La mise à deux voies d'entrée de la RN58 ne consistera pas une solution suffisante.

**Taux de saturation des entrées principales du giratoire «Chêne du Bus»
pointe du Soir**

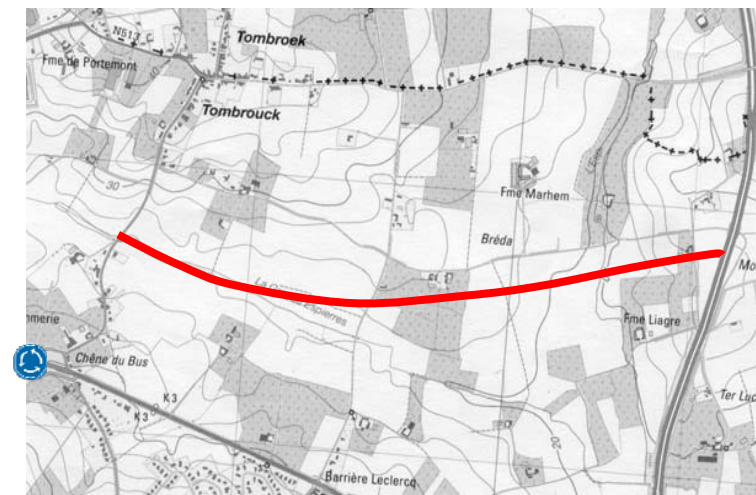
Réalisation projets et Configuration	Entrées			
	RN58 Dott	RN518 Nord	RN58 Mousc	RN518 Sud
Situation actuelle	85%	31%	76%	---
2012 sans RN518 sud	91%	40%	89%	---
+ 2 bandes d'entrée	64%	40%	58%	---
2012 avec RN518 sud	119%	55%	176%	108%
+ 2 bandes d'entrée	77%	45%	114%	70%
2012 avec RN518 + liaison vers l'A17	125%	92%	179%	39%
+ 2 bandes d'entrée	81%	92%	116%	39%
+ RN518 dénivelé	66%	49%	89%	18%

F. Giratoire du «Chêne du Bus» - RN513

Ce segment permettra d'irriguer les zones industrielles existantes à partir de l'A17, sans devoir emprunter la RN18.



G. RN518 existant – A17



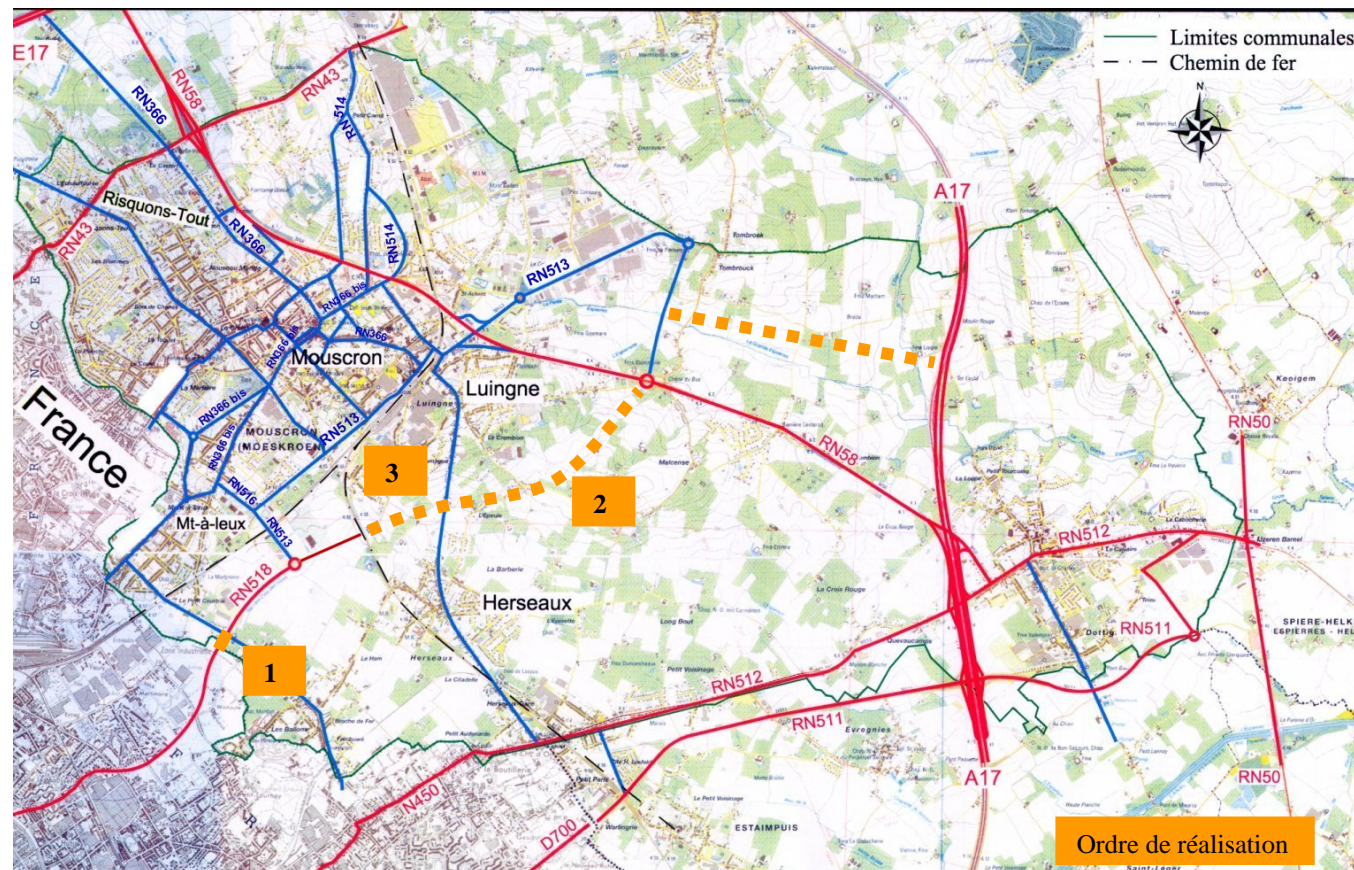
Ce tronçon, non prévu initialement, permettrait de relier directement les zonings situés au Nord de la commune à l'A17. Cette liaison suivrait approximativement le ruisseau «La Grande Espierre» et se connecterait à l'A17, via une aire de repos en projet. Ce segment sera nécessaire à moyen/long terme afin de décharger la RN58 de son trafic lourd dont le volume est sans cesse croissant.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

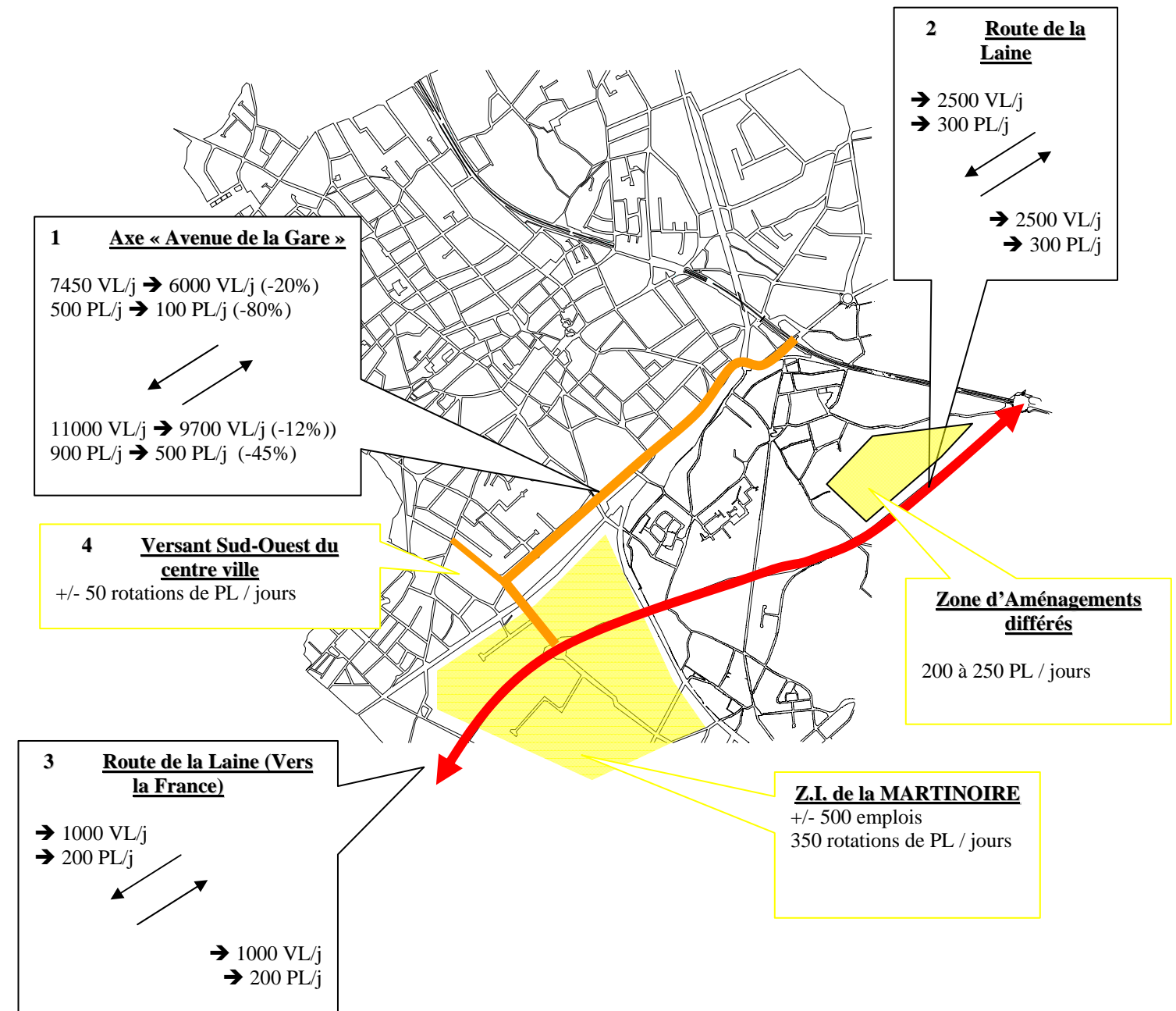
PHASAGE

Cette voirie, dont nul ne doute de son utilité, pose le problème du phasage de l'ouverture à la circulation des ses différents chaînons encore à réaliser.

- 1 La première réalisation à effectuer est la jonction avec le réseau français pour permettre au plus vite le lien entre les entreprises sis dans la zone de la Martinoire (notamment le DPML¹) et l'agglomération lilloise. Le passage devant la gare et le franchissement des carrefours du pont Ste-Thérèse resteront suffisamment dissuasifs en temps de parcours pour éviter un appel de nouveau flux vers la RN58 en provenance de France.
- 2 Le second tronçon à réaliser est celui compris entre le carrefour du Chêne du Bus et la chaussée de Luingne. Là encore, le passage des points difficiles de la gare et du pont Ste-Thérèse resteront dissuasifs pour le transit lourd.
- 3 La jonction entre le chemin de fer et la chaussée de Luingne est à réaliser en dernier lieu.



INCIDENCE DE L'OUVERTURE DE LA ROUTE DE LA LAINE SUR LA CIRCULATION



¹ DPML : plate forme marchandises bimodale fer - route

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 2 : LA COLONNE VERTEBRALE , LA RN58

THEME 1

ACTION 2

CONTEXTE

Comme précisé dans l’action précédente, la RN58 constitue le véritable axe structurant de la commune. Actuellement, elle cumule l’ensemble des différents types de trafic, tant au niveau des véhicules légers que des poids lourds : transit, trafic d’échange ou de desserte.

La réalisation de la Route de la Laine (RN518) permettra de détourner une partie des usagers de cet axe de plus en plus chargé. Dès lors, des opportunités de réaménagement s’offriront pour certains tronçons.

Comme le préconise la nouvelle hiérarchisation de la voirie, la RN58 devra jouer, à l’avenir un rôle plus important de distribution du trafic. En particulier, un des fils conducteurs de ce Plan Communal de Mobilité est de reporter une partie des entrées empruntant le carrefour de la Piscine vers l’avenue Royale.

Enfin, de nouveaux projets se concrétisent progressivement le long de cet axe, modifiant progressivement sa vocation de voie express en véritable boulevard urbain, correspondant mieux aux différentes fonctions urbaines situées le long du linéaire routier.

OBJECTIF

- Mieux équilibrer les entrées de ville
- Reporter le trafic lourd vers la Route de la Laine
- Aménager l’axe en boulevard urbain

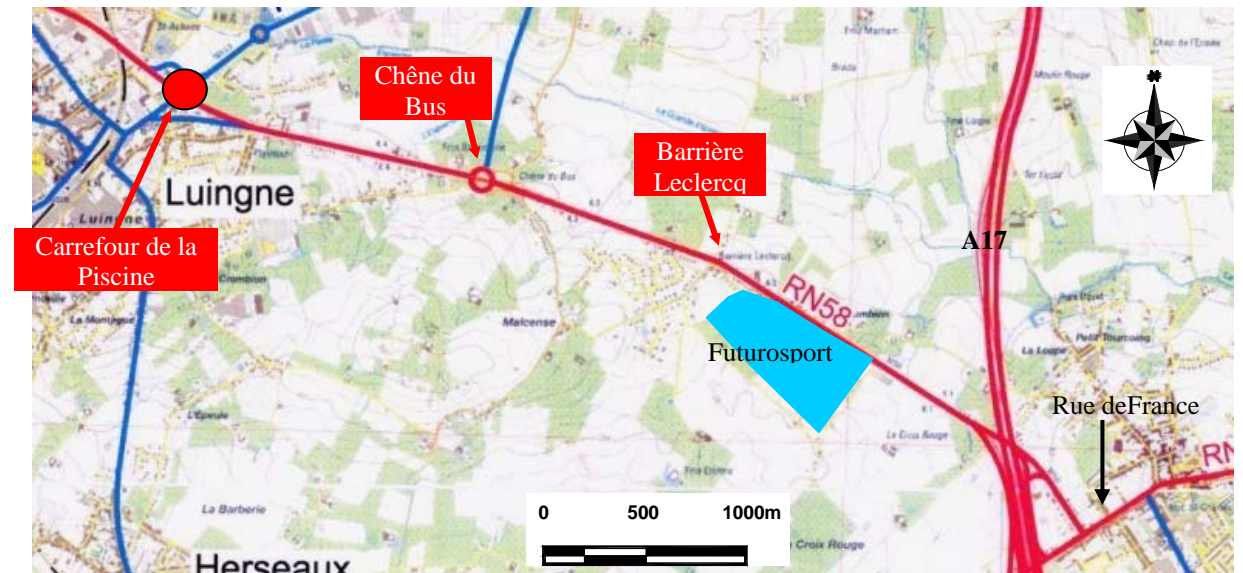
DESCRIPTION DE L’ACTION

Les différentes actions concernant cet axe se localisent entre le carrefour de la Piscine (RN513) et la rue de France à Dottignies. Elles concernent les tronçons suivants :

- Entre la rue de France (RN512) et l’A17 : ce tronçon correspond au début de la RN58. Il est prépondérant à plusieurs titres :
 - Pour le sens A17 – RN512, il fait office de tampon entre l’autoroute et la zone urbaine de Dottignies. Dès lors, son aménagement devra traduire cette fonctionnalité
 - Dans l’autre sens, sa configuration actuelle induit une augmentation des vitesses. Dès lors, un recalibrage et un retraitement paysager de l’axe sera nécessaire afin d’introduire des éléments verticaux pour réduire les largeurs du champ visuel de l’automobiliste.

Dès lors, ce tronçon devra être requalifié en boulevard urbain

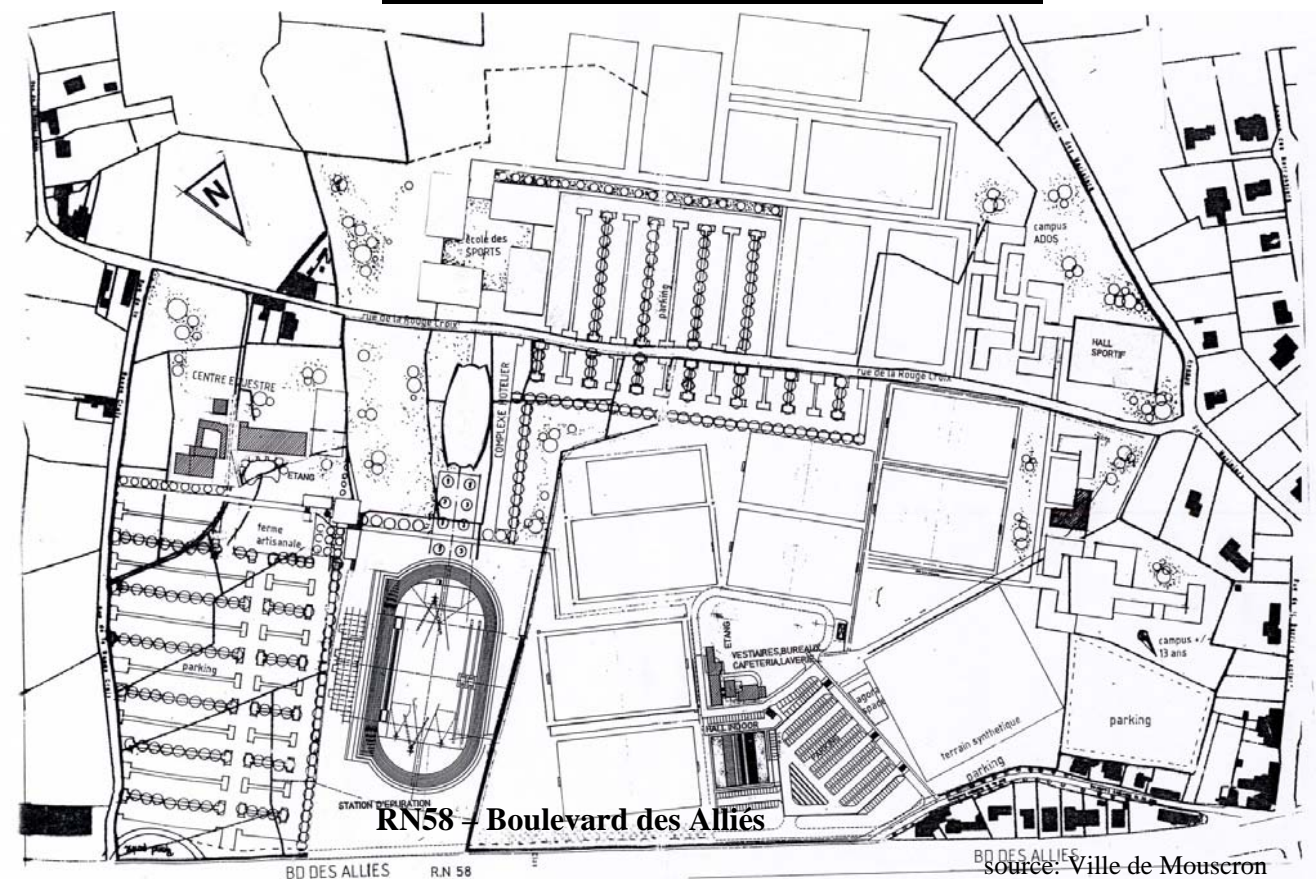
LOCALISATION DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA RN58



• Entre l’A17 et le giratoire du Chêne du Bus :

Ce segment longe le site du Futurosport qui connaîtra, à court ou moyen terme, un développement important. Il devrait accueillir un public nombreux. Le plan ci-dessous reprend les différentes implantations qui s’y retrouveront (Centre équestre, terrain d’athlétisme, hôtel de 200 lits, hall sportif, ferme artisanale,...) et localise les aires de stationnement projetées.

PROJET D’EXTENSION DU FUTUROSPORT



La mise en service complète de ce complexe nécessitera une sécurisation du carrefour (Rue de la Rouge Croix – RN58) donnant accès au Futurosport. L'aménagement préconisé est un giratoire qui, d'une part, aura un rôle de modérateur de vitesse sur la RN58 et, d'autre part, permettra une insertion aisée à partir du site.

Cette implantation d'un nouveau giratoire est en parfaite cohérence avec la requalification de ce tronçon en boulevard urbain. Il est important de signaler que la requalification de ce segment ne pourra être réellement effective que lorsque le trafic lourd en sera limité, ce qui induit la création du barreau A17 – RN518 décrit dans l'action précédente.

Enfin, il est à noter qu'un nouveau bras du diffuseur de l'A17 sera bientôt mis en service (voir plan ci-contre). Il permettra la liaison rapide E17 – A17 – RN58.

- **Giratoire du «Chêne du bus»** : Sa problématique est développée dans l'action 1.1
- **Giratoire du «Chêne du Bus» – Carrefour de la Piscine**

La configuration de ce tronçon fut déjà ramenée à 2 X 1 voie de circulation. Malheureusement, il manque des aménagements paysagers pour renforcer le concept de boulevard urbain.

Il est à noter que les accès des futures implantations commerciales se feront à partir d'une voie latérale.

- **Le carrefour de la Piscine**

C'est le carrefour le plus stratégique de la Ville de Mouscron. Il gère aussi bien les flux d'entrée du centre ville que les flux poids lourds à destination des différents zonings industriels.

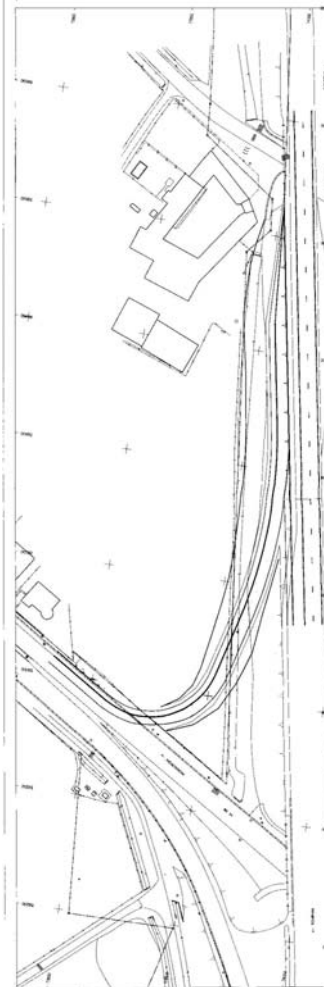
Lors des 5 dernières années, ce carrefour fut le lieu de 22 accidents dont 3 ont engendré des blessés graves. Dès lors, de nombreux intervenants ont réclamé la mise en place d'un giratoire.

Mais il est important de signaler que ce carrefour régule les entrées de ville et devra, à l'avenir, permettre un report vers l'avenue Royale. En supprimant les feux, il ne sera plus possible de maîtriser les différents flux. **Par conséquent, il est prépondérant de maintenir une gestion de ce carrefour à l'aide de feux tricolores.**

Les deux bandes de présélection des «tourne-à-gauche» devraient être allongées afin d'éviter une remontée de file sur les bandes de «va-tout-droit» de la RN58.

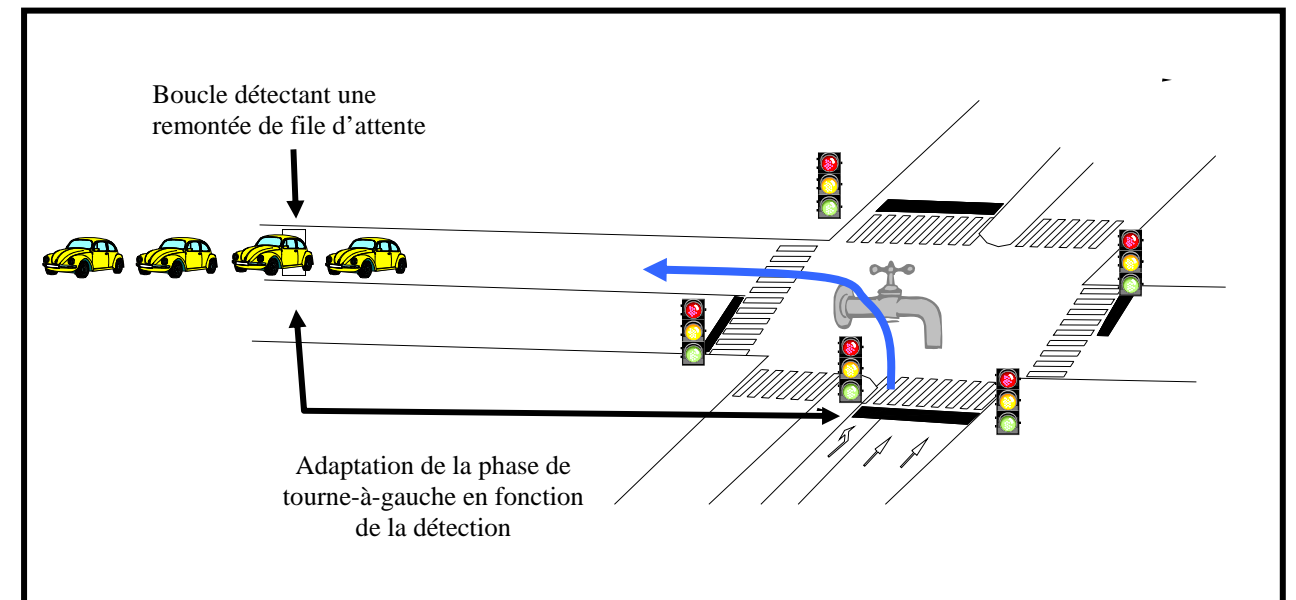
Stratégie de régulation du carrefour de la Piscine

Ce carrefour fut déjà l'objet de réglages spécifiques. Actuellement, il fonctionne en 3 phases, une pour les mouvements du boulevard Industriel et 2 pour ceux du boulevard des Alliés (une pour le va-tout-droit et le tourne à droite, une autre pour les tourne-à-gauche).



Ce cycle de feux devra être complété par deux principes :

- En période nocturne, **implantation d'une phase de rouge intégral**
Le principe de cette stratégie de régulation est de revenir à un état de rouge pour tous les feux lorsqu'il n'y a plus de demande sur aucun des mouvements (véhicules, piétons et cyclistes le cas échéant). Elle ne peut évidemment s'appliquer que sur un carrefour où tous les courants sont pourvus de détecteurs (radars, boucles électromagnétiques, boutons-poussoir ...). L'objectif principal est de réduire la vitesse des automobilistes en approche du carrefour. On atténue ainsi l'effet « aspirateur » du feu vert aperçu par les conducteurs. Dès que le véhicule entre dans la zone de détection (limites définies selon le réglage et le type de matériel : radar, boucles), le contrôleur lui accorde le vert, pourvu qu'aucun usager n'ait été détecté auparavant sur un mouvement antagoniste. Ce système améliore donc également le confort des usagers en réduisant leur temps d'attente. Le rouge au repos aura peu d'effet sur un carrefour chargé, les demandes permanentes l'empêchant de revenir à sa position de repos. Il sera plus d'application lorsque le trafic sera moins dense, notamment la nuit.
- Maîtrise de la capacité du tourne-à-gauche, originaire du giratoire du Chêne du Bus, en fonction de l'occupation du boulevard Industriel et de la rue du Bocle. Si une remontée de file d'attente trop importante est détectée, les feux du carrefour de la Piscine retiennent le mouvement de tourne-à-gauche, tant qu'une fluidité n'est pas retrouvée.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 3 : AMENAGEMENT DE LA PORTE D'ENTREE
« PISCINE »

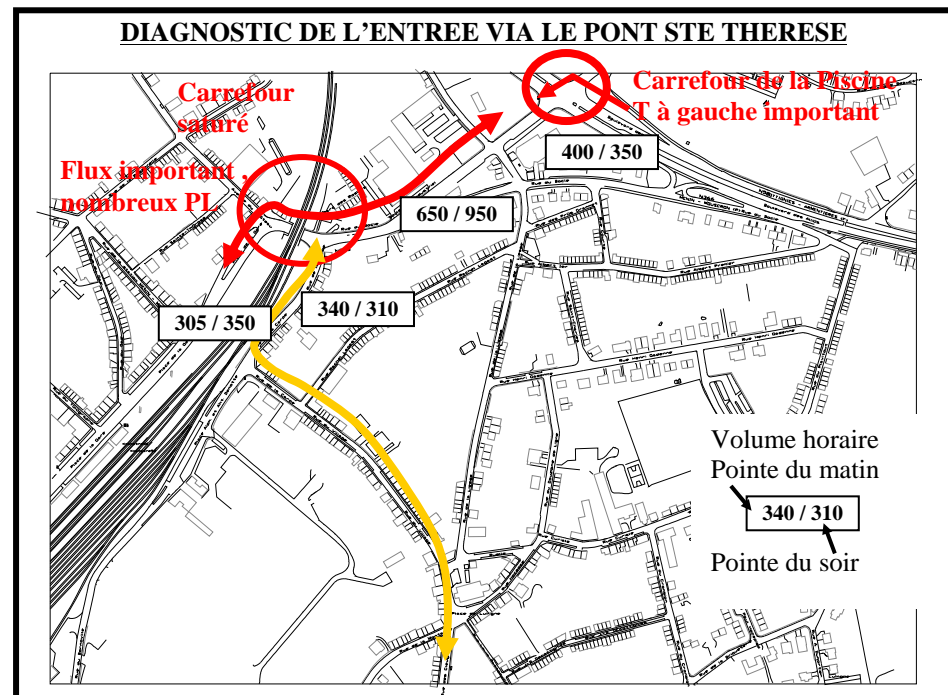
THEME 1

ACTION 3

CONTEXTE

- Cette porte d'entrée du centre ville de Mouscron est la plus usitée actuellement pour plusieurs raisons :
- Tant que la N518 (Route de la Laine) ne sera pas achevée, le trafic à destination de la Martinoire, des zones commerciales de l'avenue Mozart et du Stade de football, transiteront par le pont St-Thérèse.
 - Ce carrefour est le premier qui renseigne le centre ville lorsque l'automobiliste provient de l'Est.
 - Elle donne accès à un grand nombre d'établissements scolaires.

Ces flux aux fonctionnalités diverses provoquent, aux différentes heures de pointe, une congestion récurrente. Dès lors, la tentation d'augmenter les capacités du carrefour de la piscine est forte. Mais ce type de traitement ne fera que reporter un peu plus loin le problème de la saturation, en particulier au niveau du Pont Ste-Thérèse.



Enfin, plusieurs projets, développés dans ce PCM, devraient permettre d'alléger le flux d'entrée par cette porte :

- ouverture de la Route de la Laine
- création d'un axe industriel desservant directement les différents zonings
- optimisation de l'accès centre ville par l'avenue Royale

OBJECTIFS POURSUIVIS

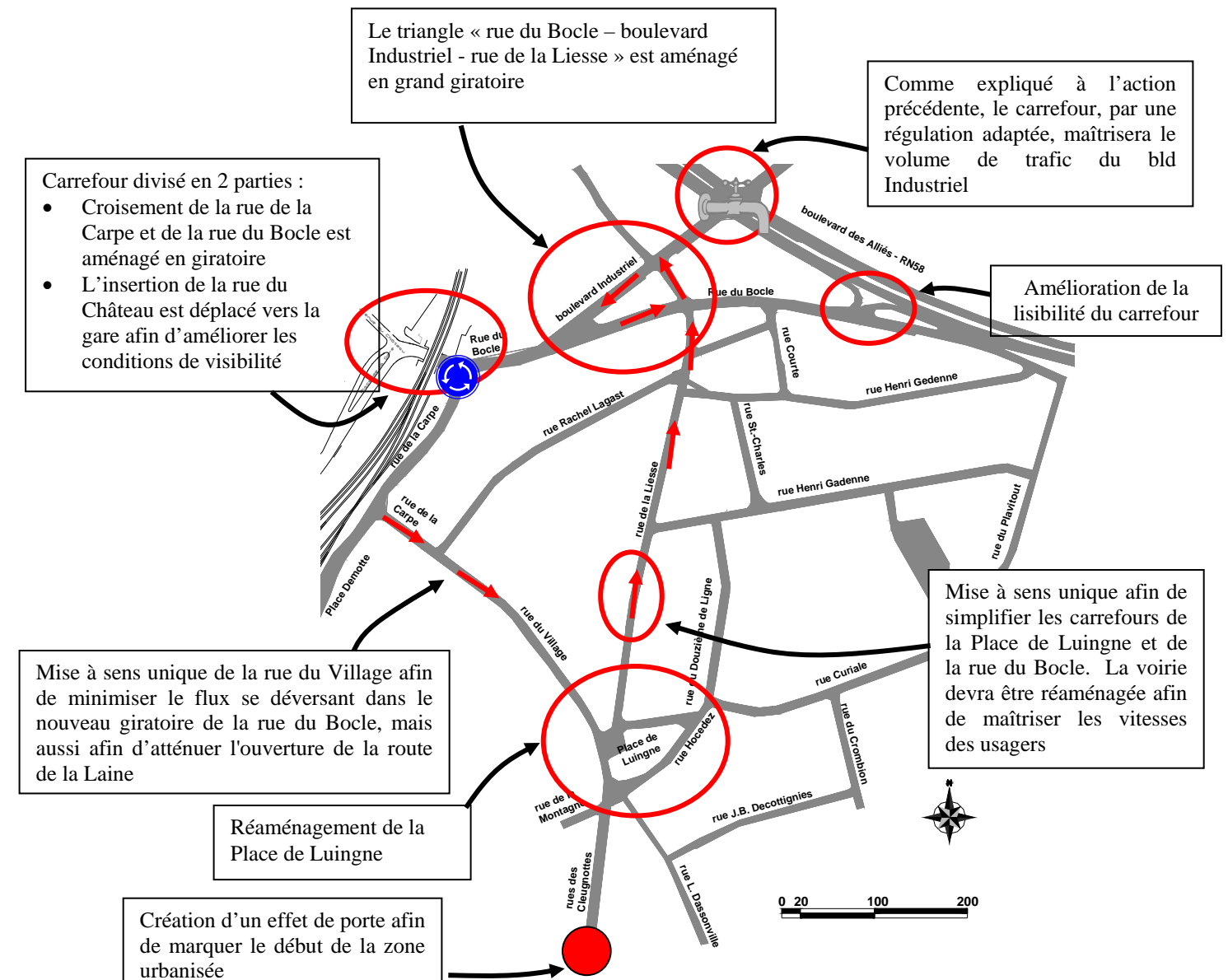
L'objectif de cette action est de créer une véritable entrée de ville par l'axe Piscine – Ste-Thérèse, tout en maîtrisant les flux d'entrée grâce à un système de régulation favorisant la fluidité au niveau du pont du chemin de fer.

DESCRIPTION DE L'ACTION

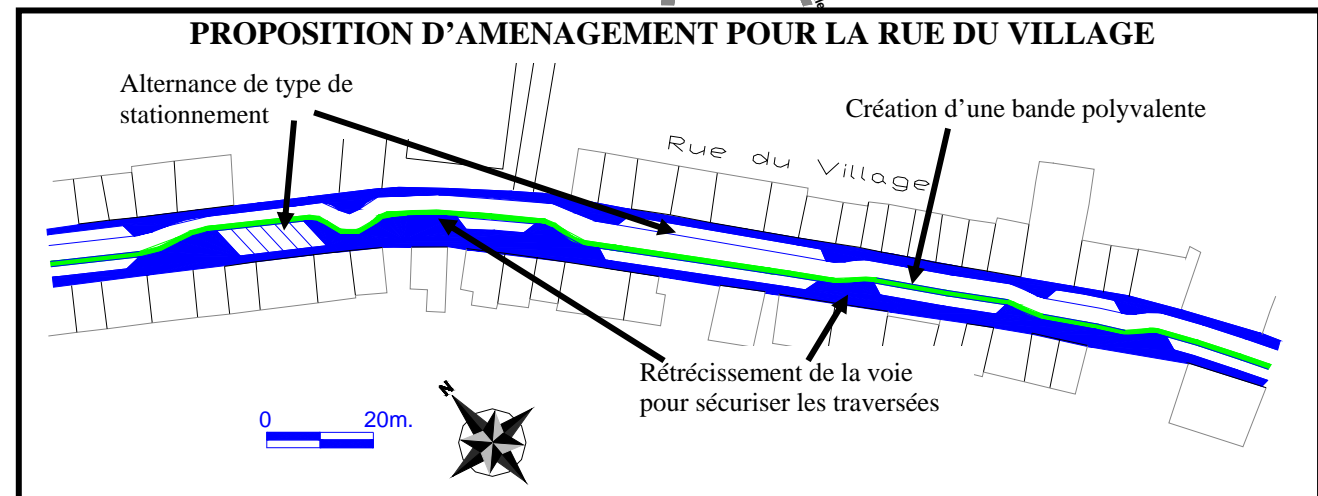
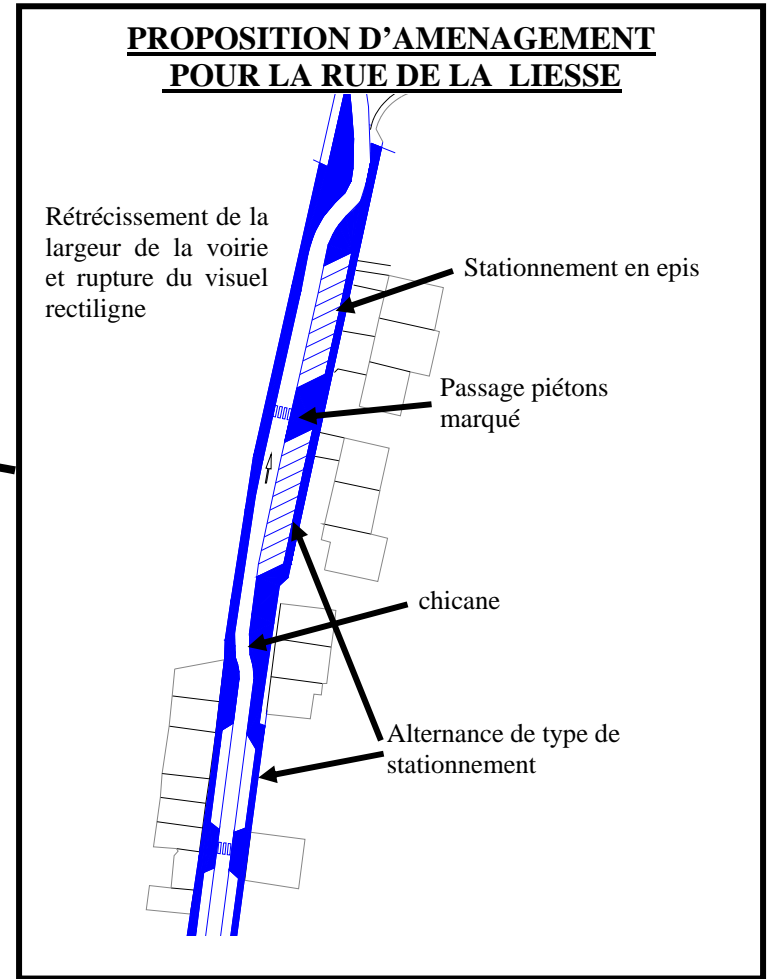
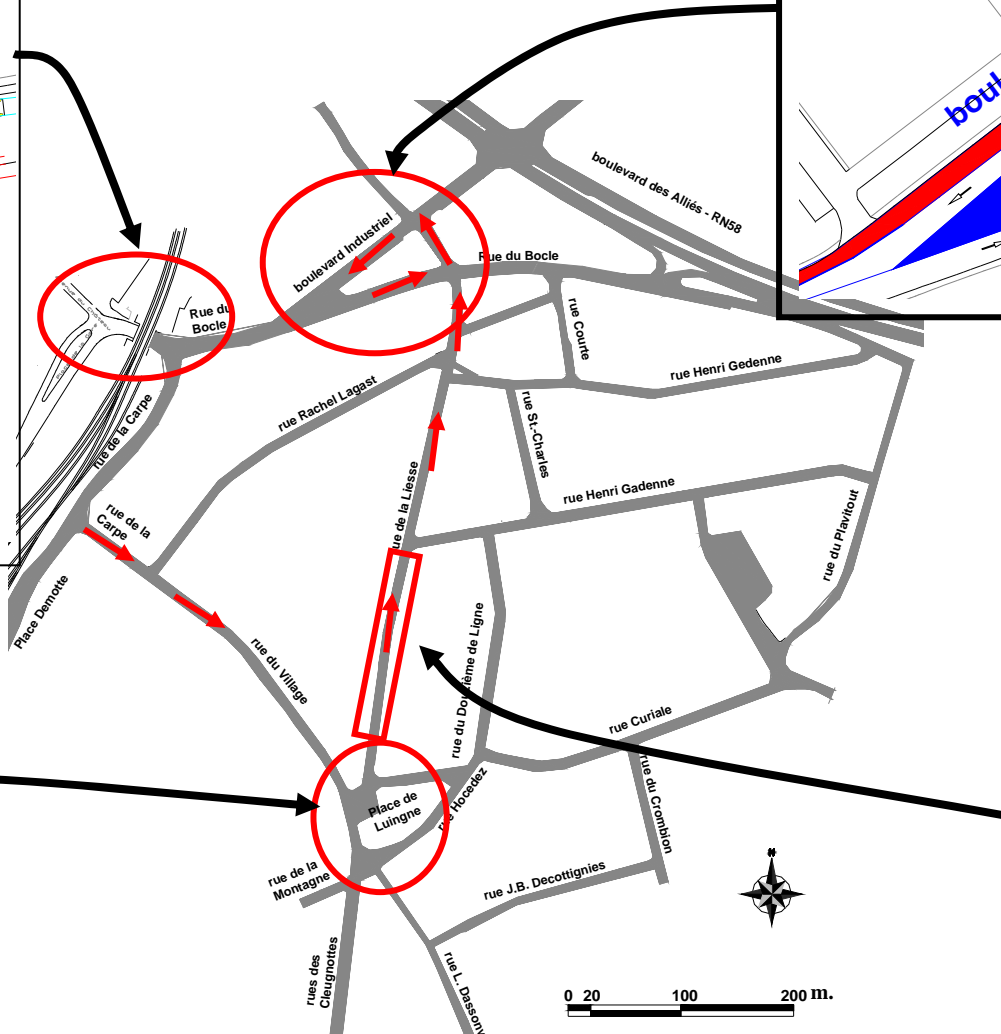
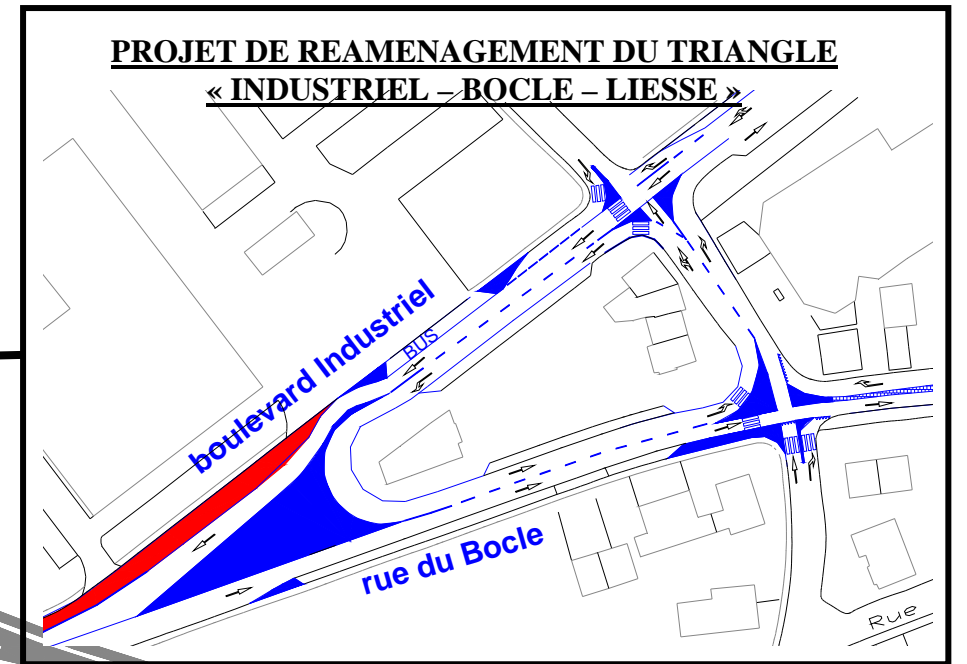
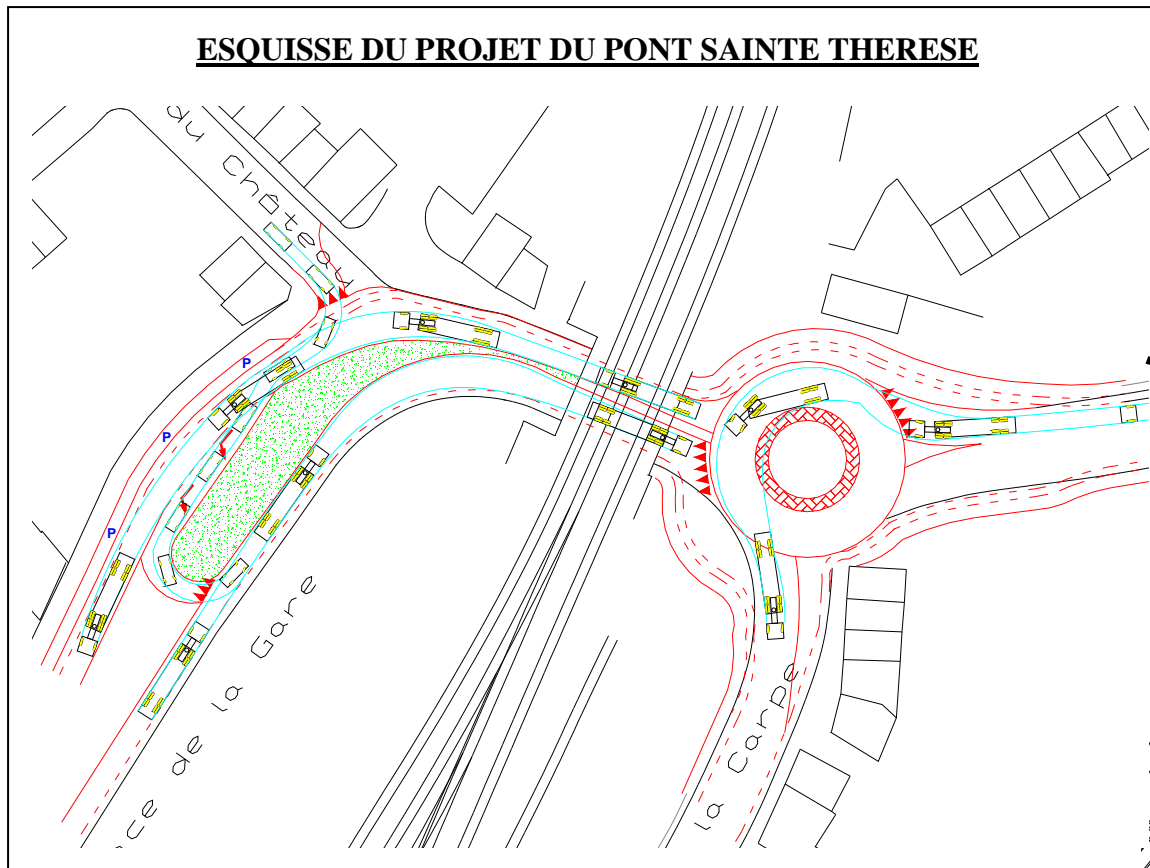
Avant de décrire dans le détail les principes d'organisation de la circulation, il est important de faire plusieurs remarques :

- les principes exposés ci-dessous devront être accompagnés par des aménagements paysagers;
- l'ouverture de la Route de la Laine (RN518) aura un impact négatif sur le centre de Luvingne. En effet, afin de court-circuiter le carrefour de la Piscine, certains usagers seront tentés d'emprunter la RN518, puis la Chaussée de Luvingne pour déboucher au niveau du Pont Ste-Thérèse;
- L'entrée sud de Luvingne devra absolument être aménagée par chicane ou dévoiement afin de réduire les vitesses des automobilistes.

LES PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CIRCULATION



QUELQUES ESQUISSES



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 4 : AMENAGEMENT DE LA PORTE D'ENTREE «AVENUE ROYALE»

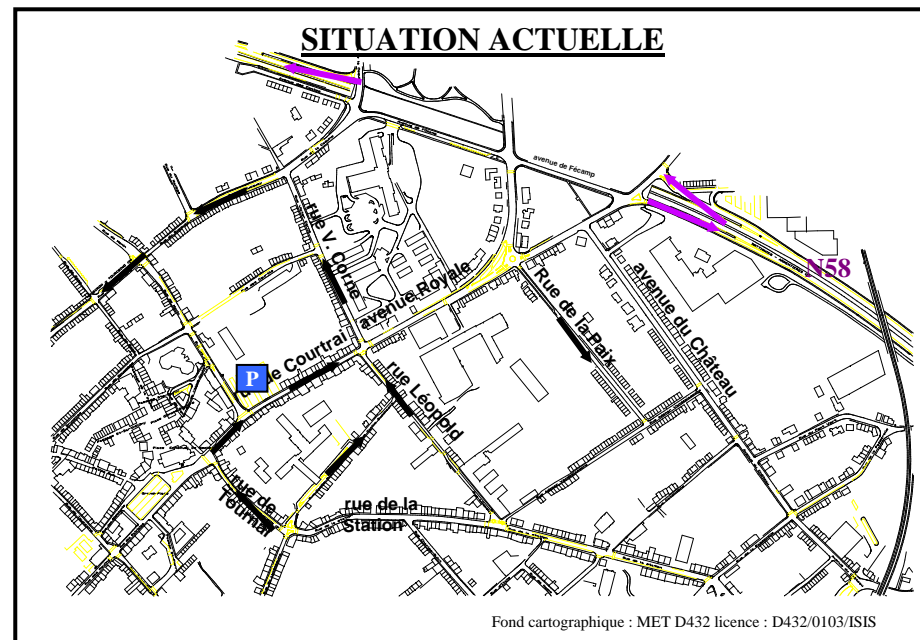
THEME 1

ACTION 4

CONTEXTE

Cette porte d'entrée du centre ville de Mouscron est sous utilisée actuellement pourtant, en terme de distance, c'est l'accès de la N58 le plus proche de la Grand'Place.

Une des explications est le nombre important de sens unique qui ne permet d'atteindre directement ni le centre, ni une zone de stationnement proche. Cette entrée n'attire pas grand monde.



OBJECTIFS POURSUIVIS

- Requalifier et aménager cette entrée ville afin qu'elle devienne la porte d'entrée de la Grand'Place.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La réorganisation de cet axe d'entrée peut se décliner suivant deux variantes

- **Variante 1 : double sens dans la rue de Courtrai jusqu'au parking du futur centre administratif**

Principe de fonctionnement

Le seul changement par rapport à la situation actuelle est la mise à double sens de la rue de Courtrai entre les rues de Menin et Léopold. Cette modification permettrait de proposer une voie directe pour atteindre

la zone de stationnement du futur centre administratif. A partir de celui-ci, des cheminements piétonniers seraient mis en place pour rejoindre de façon confortable et sécurisée la Grand'Place.

La sortie de la N58 devra être sécurisée.

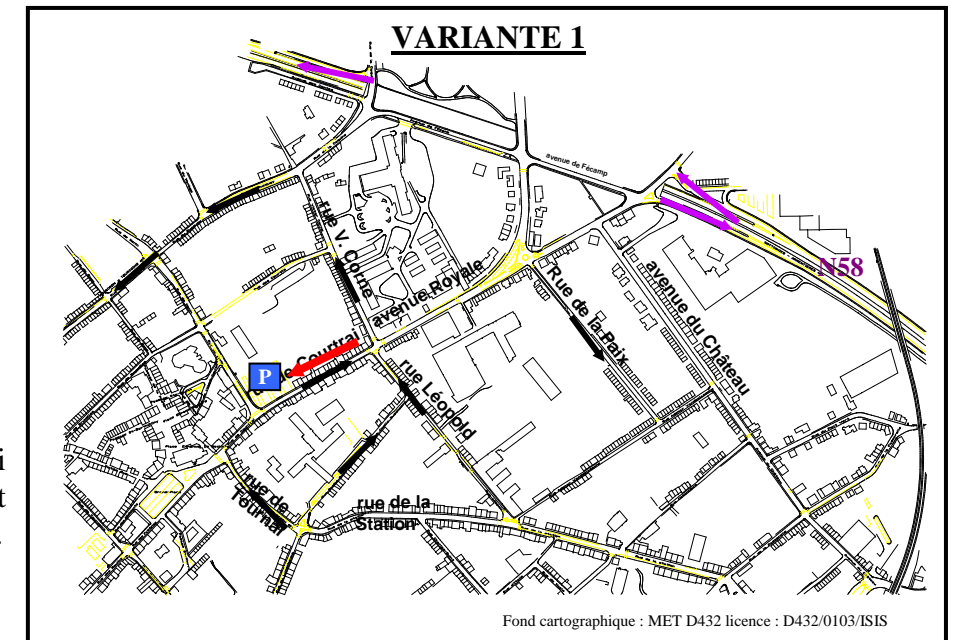
AVANTAGES

- Liaison directe entre le parking et l'échangeur de la N58
- Peu de modifications dans les flux

INCONVENIENTS

- Suppression de 10 places de stationnement dont 1 pour personnes moins valides

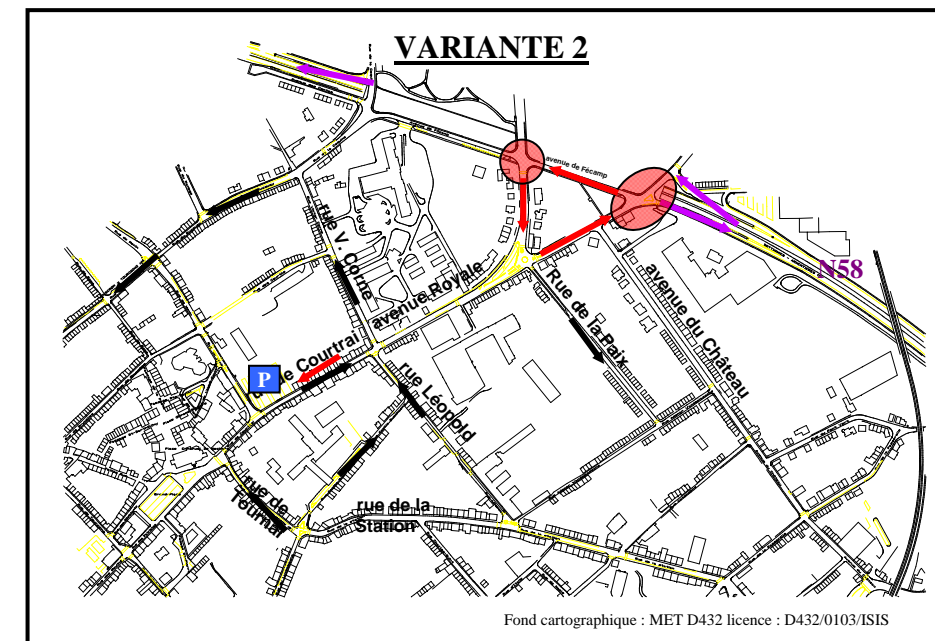
Cet inconvénient pourrait disparaître si les quelques maisons du tronçon étroit de la rue de Courtrai étaient expropriées.



- **Variante 2 : liaison entre la Coquinie et l'avenue Royale**

Principe de fonctionnement

- Amener le flux entrant de la N58 vers l'avenue Reine Astrid
- Aménagement du croisement de la sortie de la RN58 et de la chaussée d'Aelbeke en giratoire, ce qui permettrait simultanément de sécuriser et d'augmenter la capacité du mouvement provenant de la RN58.
- Aménager le carrefour avenue Reine Astrid – avenue de Fécamp afin de le sécuriser
- Axe avenue Reine Astrid devient la porte d'entrée Est du Centre
- Mise à sens unique de l'avenue Royale, entre la rue de la Paix et la rue de Fécamp, de l'avenue Reine Astrid, entre l'avenue de Fécamp et l'avenue Royale.



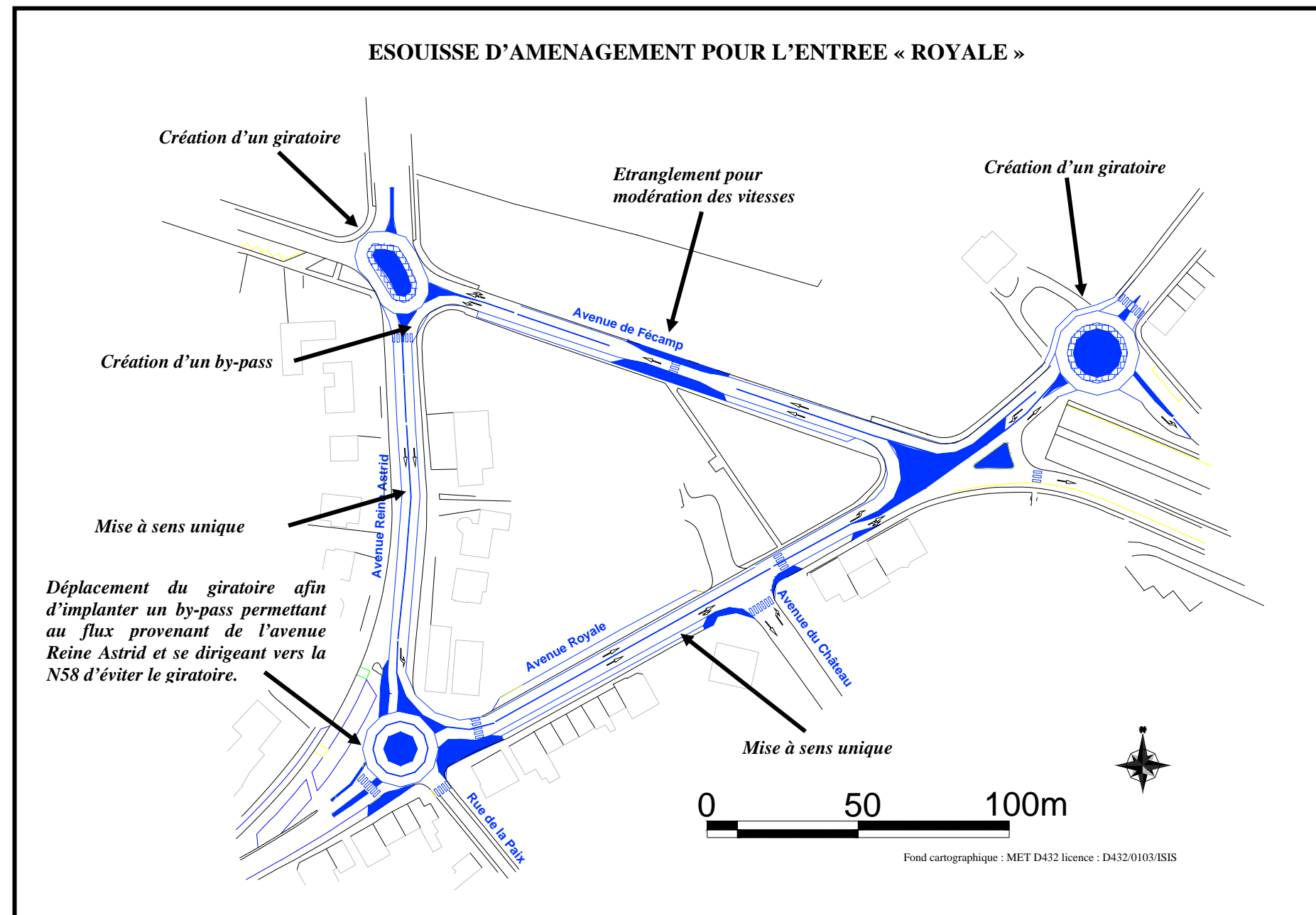
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

AVANTAGES

- Amélioration de l'écoulement du giratoire «avenue Royale – avenue Reine Astrid »
- Sécurisation des deux carrefours de l'avenue de Fécamp
- Liaison directe vers une zone de stationnement du centre ville (parking du centre administratif)
- L'implantation des différents carrefours « casse » les vitesses, et par conséquent sécurise cette partie de la commune.
- Cette organisation de circulation mettrait en valeur le site du Château des Comtes.

INCONVENIENTS

- Une petite expropriation de terrain sera nécessaire pour le giratoire « chaussée d'Aelbeke – RN58 »
- Cette solution nécessitera l'aménagement de 3 carrefours



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 5 : AMENAGEMENT DES CHAUSSEES DE GAND ET DE LILLE (RN43)

THEME 1

ACTION 5

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser un axe fortement fréquenté par des poids lourds
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Améliorer la convivialité des zones urbanisées
- Faciliter les insertions de rues latérales sur la RN43

DESCRIPTION DE L’ACTION

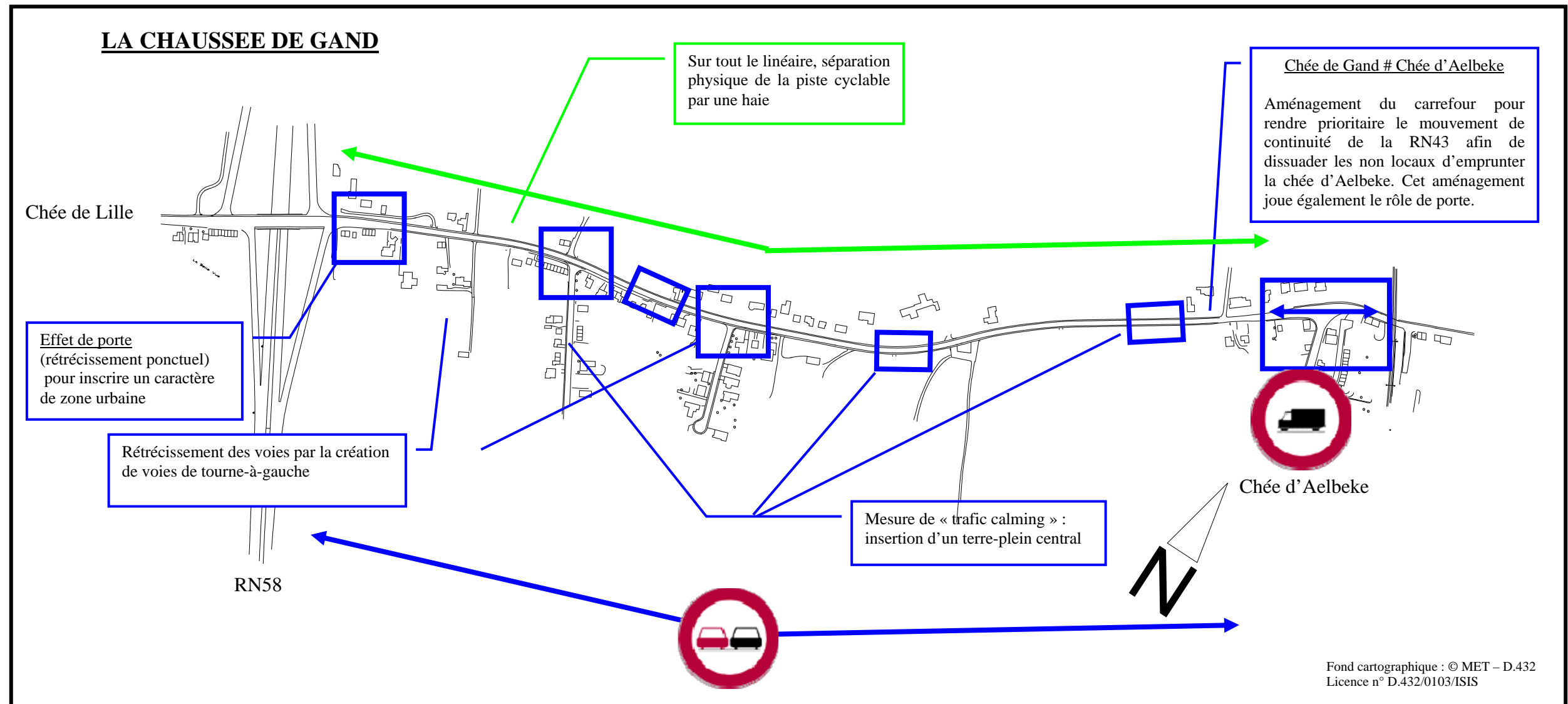
La chaussée de Gand.

Un effet de porte est créé de part et d’autre de la section pour inscrire son caractère urbain. Sur tout le linéaire, la piste cyclable est séparée de la chaussée et l’interdiction de dépasser est rappelée par la présence de terre-pleins centraux, là où ils ne gênent pas les tourne-à-gauche. Des voies de tourne-à-gauche sont aménagées aux carrefours les plus importants ainsi que des traversées piétonnes.

CONTEXTE

La RN43 (chaussée de Gand et chaussée de Lille) irrigue l’extrême nord-est de la commune. Cet axe est fréquenté par un important trafic de poids lourds et les vitesses pratiquées, surtout chaussée de Gand, sont très importantes. Cette voirie est le lieu de nombreux accidents parfois lourds de conséquence.

Les interventions proposées ci-dessous vise à réduire l’insécurité de cette route régionale qui à la particularité d’être, pour une bonne partie, à cheval sur la limite de province entre le Hainaut et la Flandre occidentale. Ce fait implique la participation du A.W.V. (équivalent du MET en Flandre) dans toutes les démarches d’aménagement.

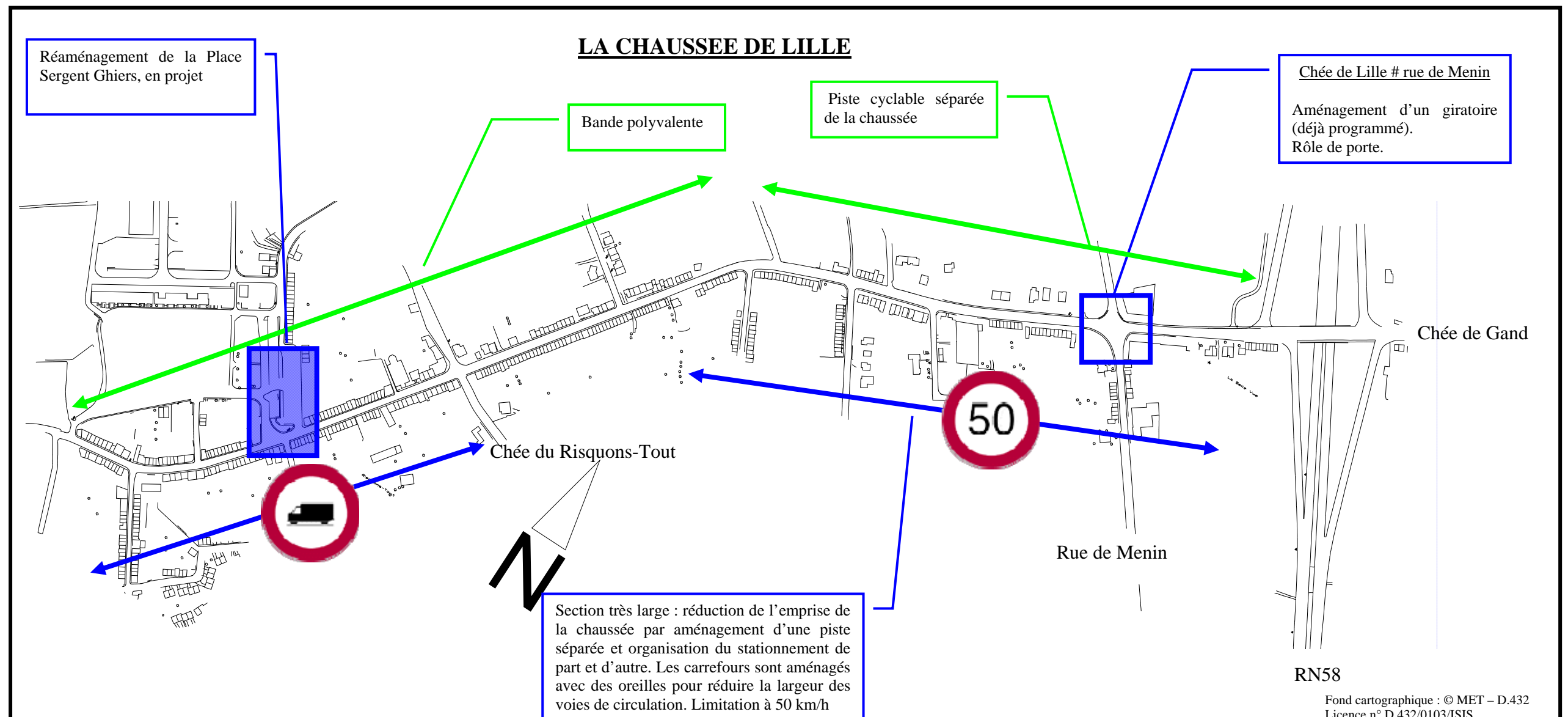
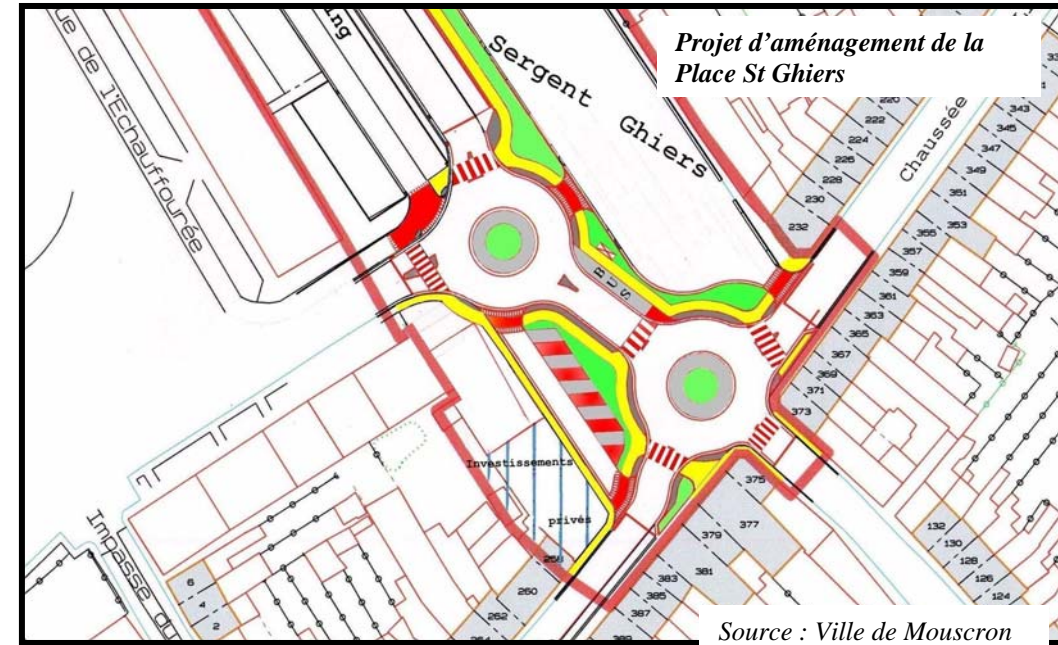


PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

La chaussée de Lille

La chaussée de Lille présente deux sections d'aspects différents :

- la première, côté RN58, est très large. L'emprise de la chaussée est réduite par l'aménagement de pistes cyclables séparées et par l'organisation du stationnement. La limitation à 50 km/h est bien marquée. Les carrefours sont aménagés avec des oreilles pour réduire ponctuellement la largeur de traversée de piétons. Un giratoire est programmé au carrefour Lille # Menin; il jouera un rôle de porte de ville pour, notamment, les usagers venant de la N58.
- La seconde section, côté frontière, est beaucoup plus urbaine. Ce caractère est marqué par la création d'une place au niveau de l'accès du centre de douanes, qui « déborde » sur la chaussée de Lille sous forme d'un grand plateau. Les poids lourds sont interdits à partir de la chaussée du Risquons-Tout et une bande polyvalente marque le cheminement des cyclistes.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 6 : AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA PATTE D'OIE ET DE L'ENTREE EST DE LA VILLE

THEME 1

ACTION 6

CONTEXTE

Aujourd'hui, le carrefour de la Patte d'Oie est peu lisible. Lors de l'ouverture de la Route de la Laine, les volumes de trafic supplémentaires en provenance de l'avenue Mozart vont modifier les flux de circulation dans l'ensemble du quartier compris entre le Mont-à-Leux et la Patte d'Oie.

Certains problèmes, déjà identifiés à l'heure actuelle, s'amplifieront du fait de cette croissance du trafic, en particulier les vitesses importantes pratiquées dans l'avenue du Parc et la rue de Roubaix et la dangerosité des carrefours rue de Roubaix # avenue Mozart et rue du Mont-à-Leux # rue de Roubaix.

Un autre problème est la largeur de la rue de Roubaix qui oblige à implanter du stationnement sur le trottoir dans sa partie nord.

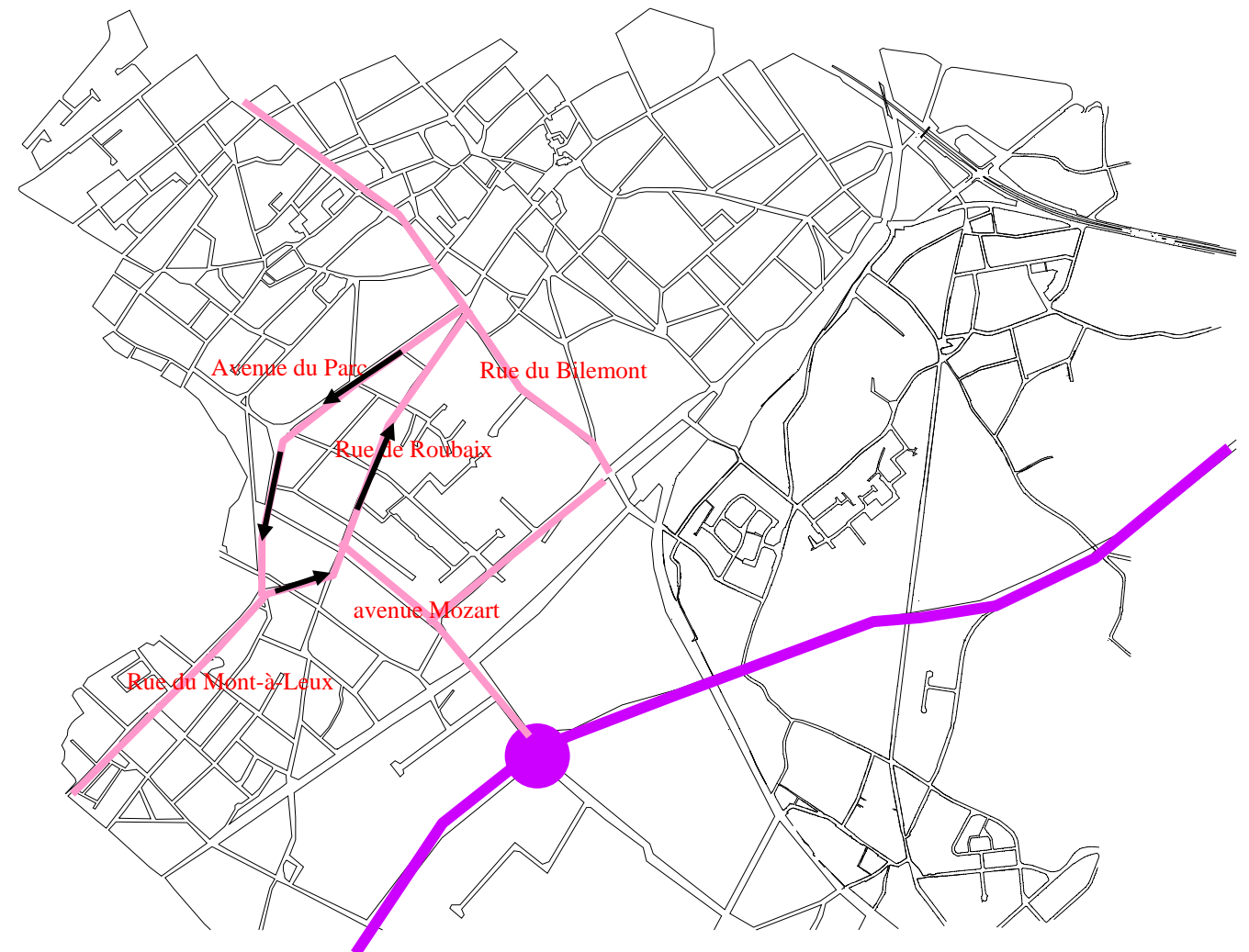
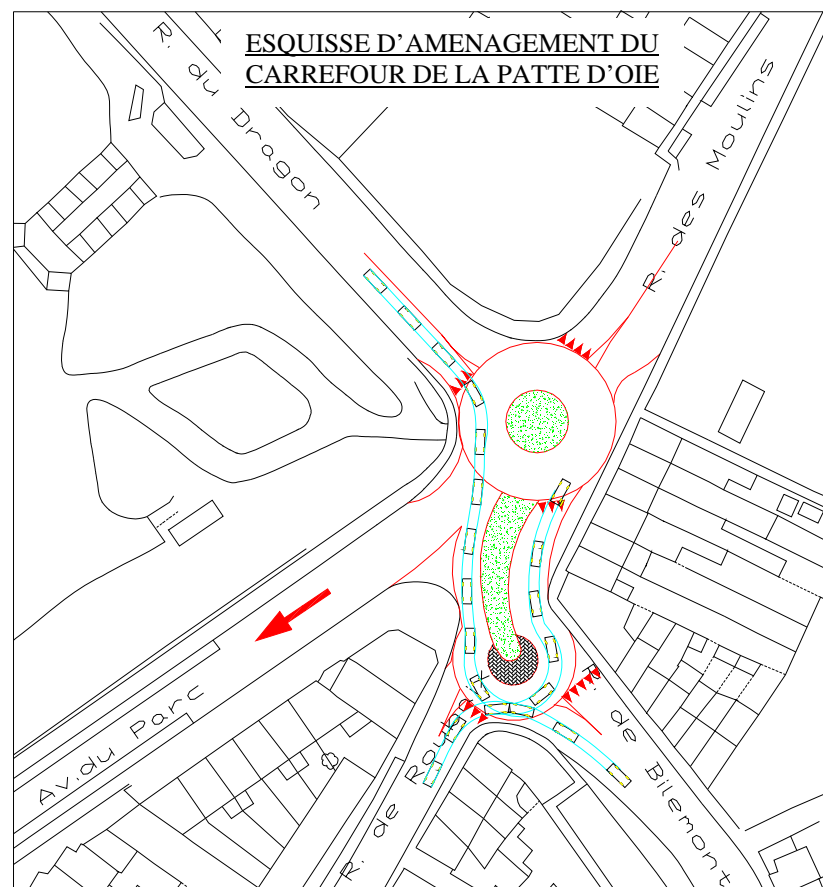
Pour pallier à l'ensemble de ces inconvénients, le plan de mobilité propose le réaménagement du carrefour de la Patte d'Oie ainsi qu'un plan de circulation dans le quartier du parc.

OBJECTIFS POURSUIVIS

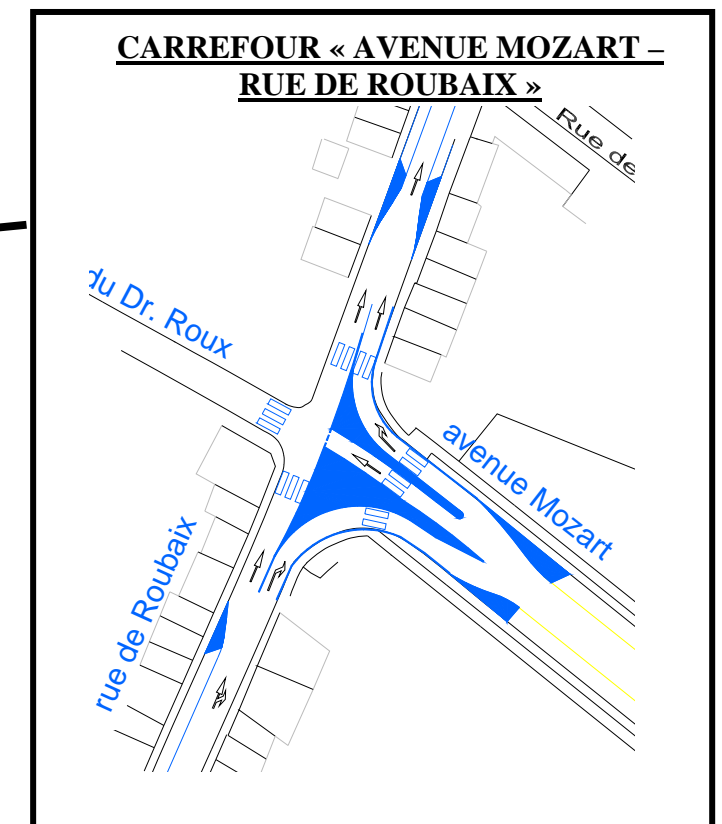
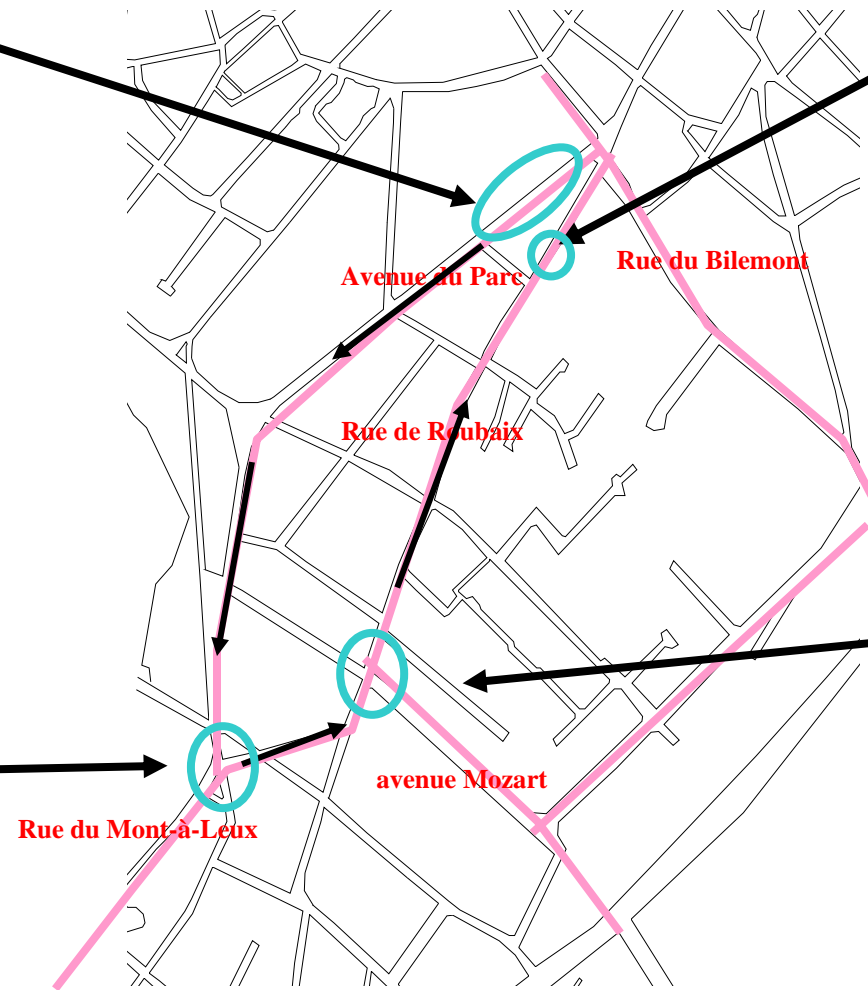
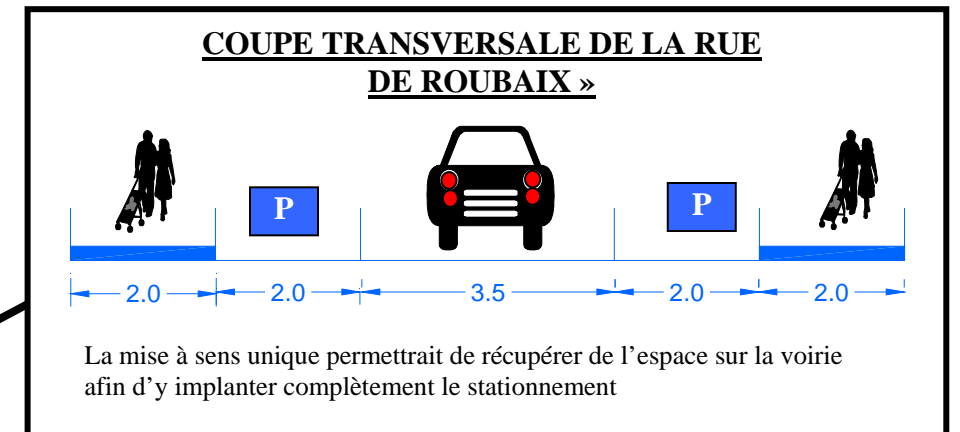
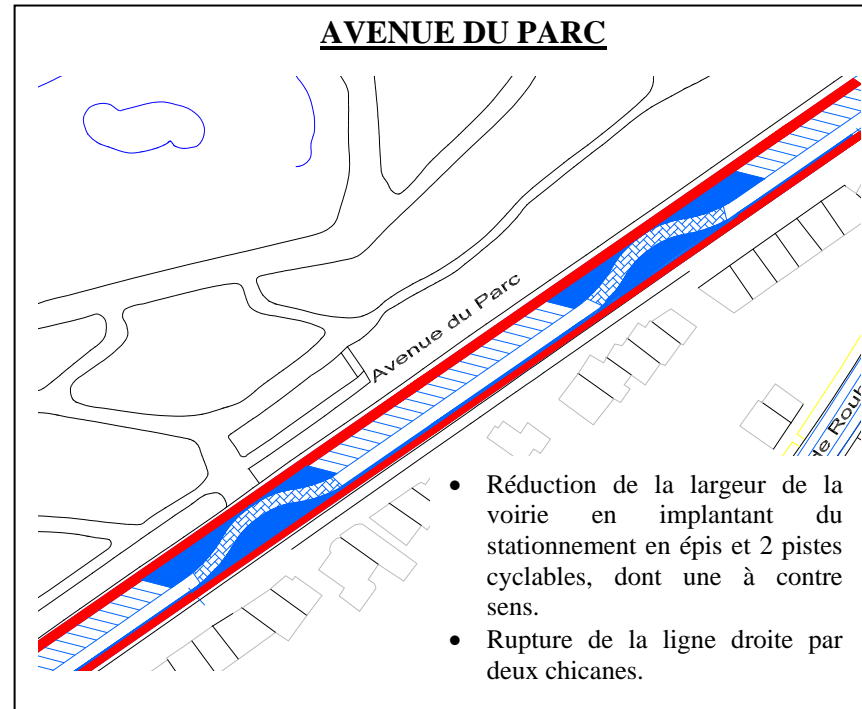
- Augmenter la lisibilité de carrefour de la Patte d'Oie ;
- Diminuer l'insécurité liée aux vitesses élevées ;
- Faciliter les traversées des voiries pour les modes doux ;
- Améliorer la convivialité du quartier.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Création d'un nouveau carrefour à la Patte d'Oie avec pour principes :
 - Décomposition du carrefour en deux giratoires ;
 - Interdiction du mouvement Bilemont – Roubaix ;
 - Mise en sens unique de l'avenue du Parc ;
- Mise à sens unique de l'avenue du Parc et de la rue de Roubaix afin de reconquérir de l'espace public à aménager pour calmer les automobilistes ;
- Aménagement des carrefours ;
- Possibilité d'implanter des aménagements cyclables ;
- Aménager et sécuriser la rue du Mont-à-Leux : création d'oreilles pour limiter les traversées piétonnes, délimiter les zones de stationnement.



QUELQUES ESQUISSES



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 7 : AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'HERSEAUX-GARE ET PLACE

THEME 1
ACTION 7

CONTEXTE

La traversée des zones agglomérées du village d’Herseaux pose de gros problèmes de sécurité. Le plan de mobilité propose des aménagements afin de sécuriser ces traversées et rendre plus conviviaux les cœurs de hameau.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser la traversée des zones agglomérées
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Améliorer la convivialité des centres

DESCRIPTION DE L’ACTION

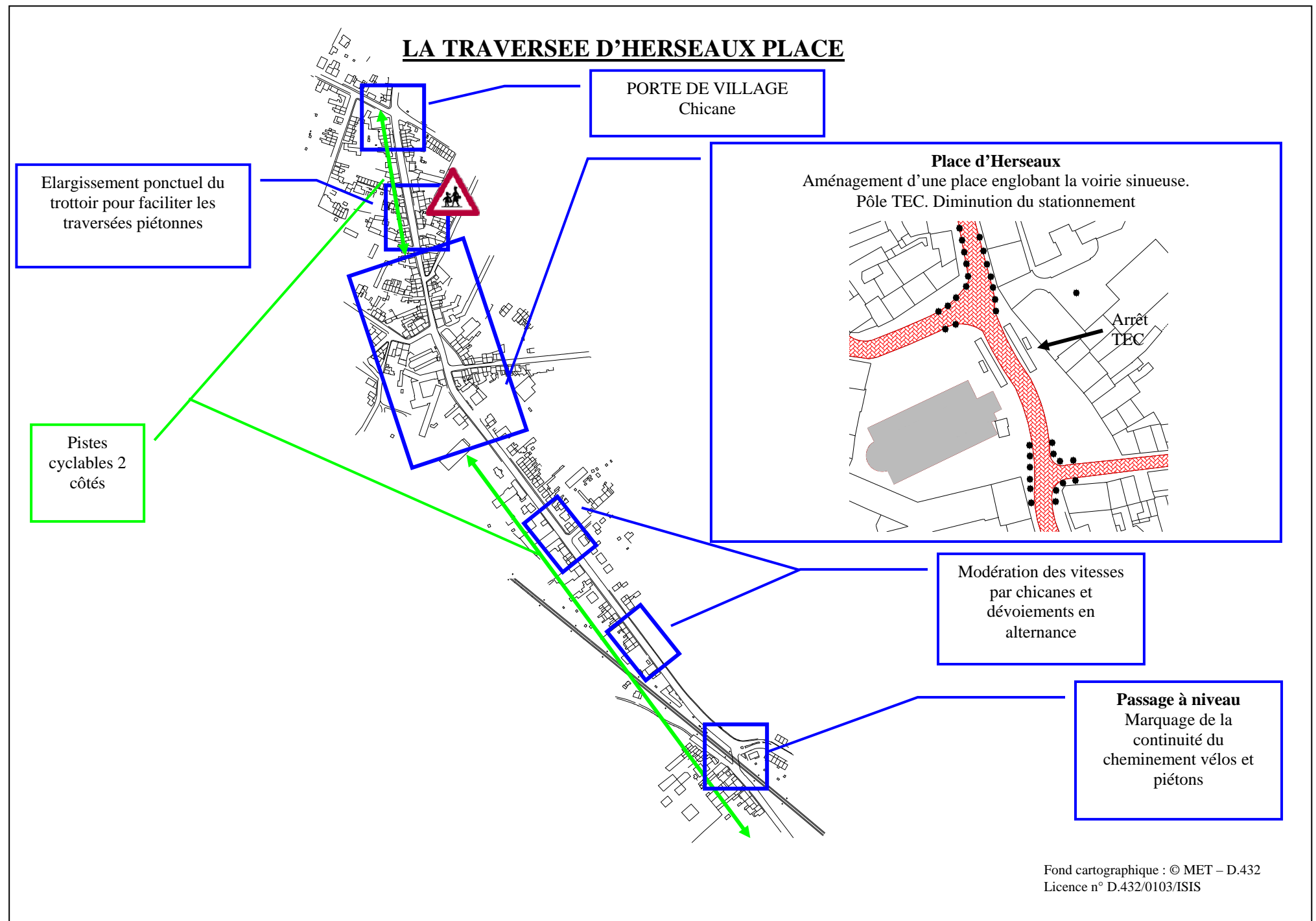
Herseaux-Place

En venant de Luingne, les automobilistes sont confrontés à un premier aménagement (chicane) qui marque l’entrée du village. Un second rétrécissement marque la proximité de l’école et permet des traversées piétonnes plus aisées.

La place d’Herseaux est aménagée de plain-pied et la chaussée est déviée. Un pôle TEC est présent.

En direction de la gare, les vitesses sont maintenues à un niveau modéré par des aménagements adéquats.

Des pistes cyclables sécurisent les cheminements cyclistes et le passage à niveau est aménagé pour permettre la continuité des cheminements piétons et cyclistes.



Fond cartographique : © MET – D.432
Licence n° D.432/0103/ISIS

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

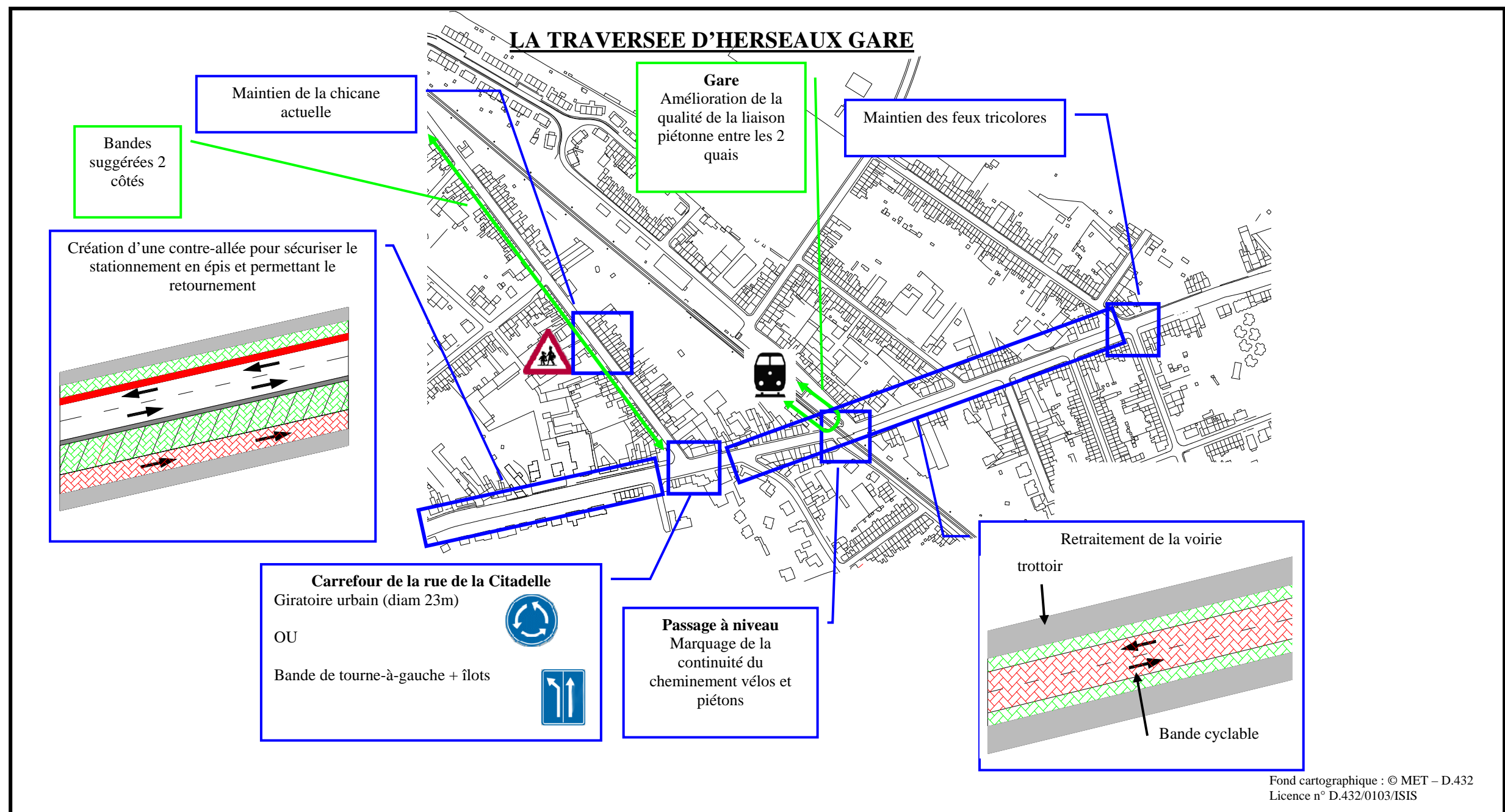
Herseaux-Gare

La section comprise entre la frontière et le chemin de fer est très large. Une voie latérale réservée au stationnement permet de réduire l'emprise de la chaussée. Une partie de l'emprise se situe sur le territoire français. Le carrefour de la rue de la Citadelle est aménagé soit avec un petit giratoire urbain soit en une voie de tourne-à-gauche.

De l'autre côté du passage à niveau, la voirie est retraitée de manière plus urbaine.

Le passage à niveau est aménagé afin de renforcer la liaison entre les deux quais.

Les feux tricolores de la RN512 et la chicane face à l'école de la rue de la Citadelle sont maintenus.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 8 :LA COMPLEMENTARITE DE LA RN511 ET LA RN512

THEME 1

ACTION 8

CONTEXTE

Le réseau régional a la particularité de compter 2 voiries quasiment parallèles, la RN511 et la RN512.

La RN512 est l'axe plus ancien qui relie les centres d'Herseaux et de Dottignies. Un peu plus de 7000 usagers l'utilisent quotidiennement, dont quelque 450 poids lourds. Cet axe, particulièrement rectiligne et dégagé, engendre des vitesses importantes qui induit une insécurité subjective croissante. Comme le montre la carte ci-après, plusieurs sites d'urbanisation se sont développés le long de l'axe, notamment à la sortie d'Herseaux.

La RN511 est un axe plus récent qui n'est pas encore complètement achevé. En effet, il manque la liaison transfrontalière qui permettra de faire la suture avec le réseau principale français via la D700, axe structurant qui fait office de contournement de Roubaix. A son autre extrémité, elle constitue le contournement de Dottignies et sera prochainement reliée à la RN50 (Chaussée de Courtrai).

Cette voirie est totalement dégagée (pas de zone d'urbanisation) et pourra être élargie si le besoin s'en fait sentir. Actuellement, elle est sous utilisée puisque moins de 5000 véhicules y transitent quotidiennement.

Ces deux axes sont connectés au réseau autoroutier via l'A17. La connexion entre ceux-ci se fait par plusieurs transversales qui ne sont pas dimensionnées pour absorber un trafic sans cesse croissant.

Enfin, la vie de ces deux axes va être très fortement influencée par le projet d'implantation d'un centre commercial sur le site du Quevaucamps. Ce projet n'a pas encore reçu toutes les autorisations nécessaires. Néanmoins, cette fiche action tient compte de cette possibilité.

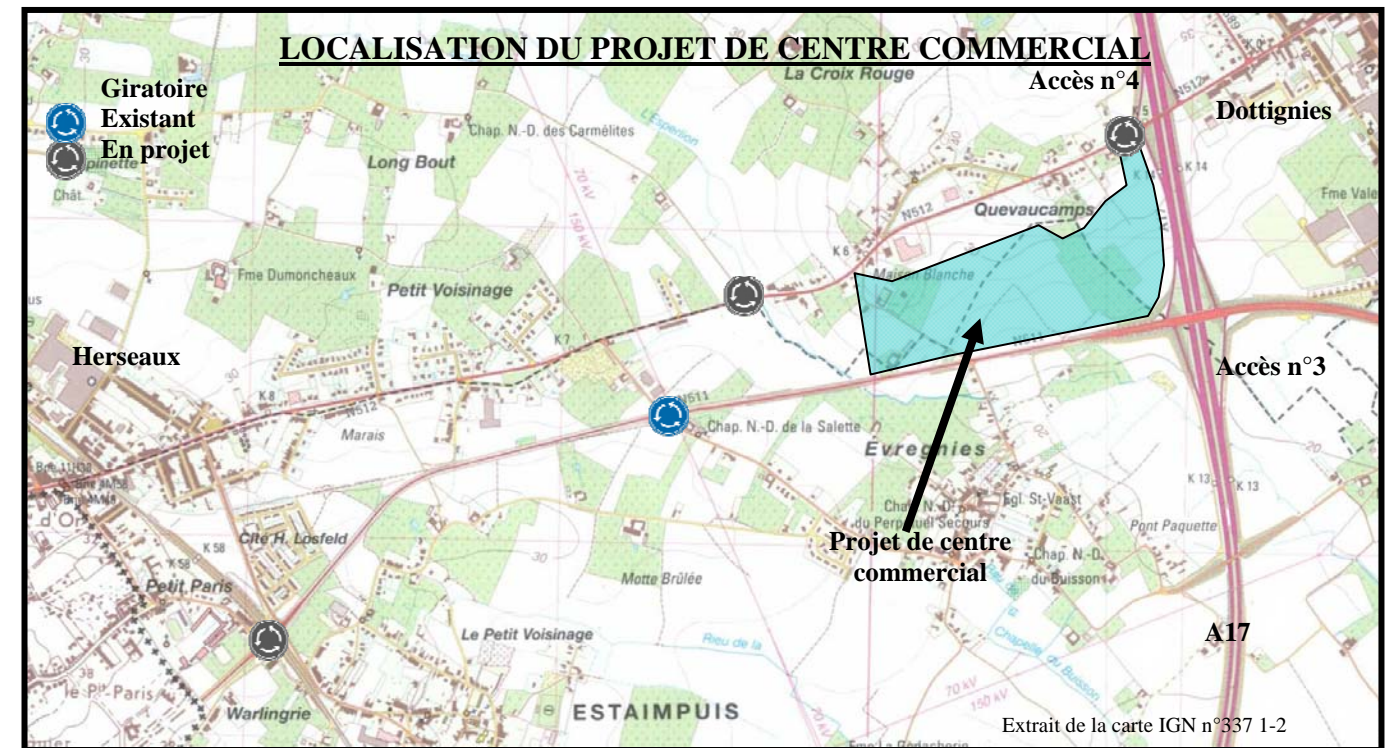
OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser la traversée des zones agglomérées
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Favoriser le report de la RN512 vers la RN511
- Sécuriser et optimiser les carrefours avec le projet de centre commercial

DESCRIPTION DE L'ACTION

Tout d'abord, dès que le chaînon transfrontalier sera créé, un report de trafic naturel aura lieu entre la RN512 et RN511. Néanmoins, le trafic d'échange entre Dottignies et Herseaux utilisera toujours l'axe « ancestral » de la RN512. Celui-ci restera le chemin le plus court entre les deux entités.

Dès lors, il serait utile de le réaménager en créant plusieurs étranglements (le trafic lourd devra être privilégié sur la RN511) et/ou chicanes afin de maîtriser les vitesses et de sécuriser les traversées piétonnes. Ces aménagements sont indépendants de l'implantation du centre commercial.



Le projet de centre commercial

Le site de Quevaucamps pourrait accueillir un centre commercial composé d'un hypermarché, d'une galerie commerçante et de salles de cinéma. Si ce projet se concrétise, les volumes de trafic sur les RN511 et RN512 se modifieront considérablement.

Les impacts générés par ce projet ont été étudiés dans le cadre d'une étude d'incidences¹. Celle-ci estime que la pointe des trafics hebdomadaire aurait lieu le samedi après-midi et que le volume de trafic, en sortie, atteindrait les 2000 véhicules par heure.

Pour absorber de tels flux, il sera nécessaire d'appliquer 2 grands principes:

- Il faut plusieurs entrées-sorties afin de limiter les impacts sur un seul carrefour;
- Il faut privilégier les entrées-sorties par le carrefour le plus capacitare;
- Il faut éviter toute remontée de file sur la voie public, et particulièrement sur le réseau autoroutier.

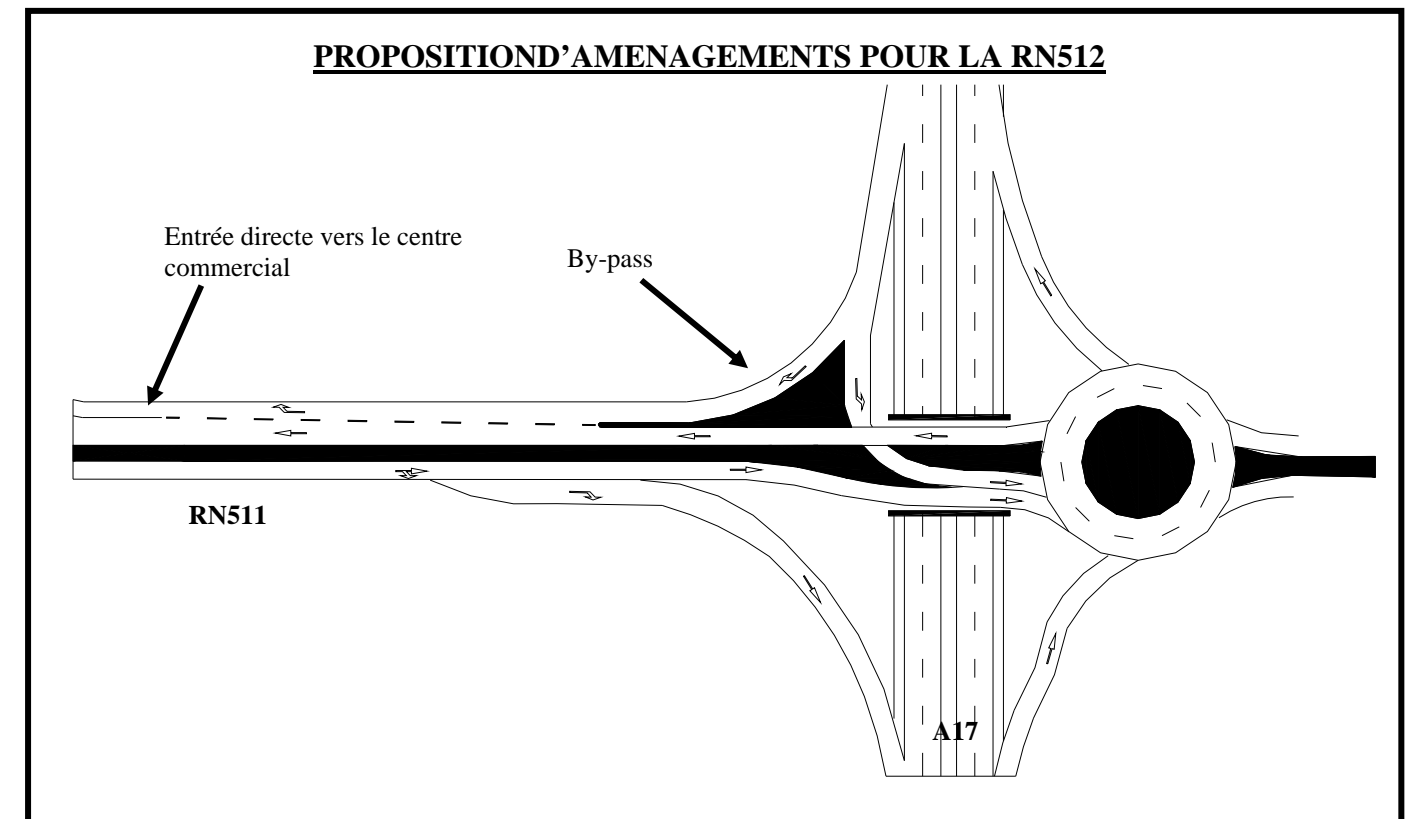
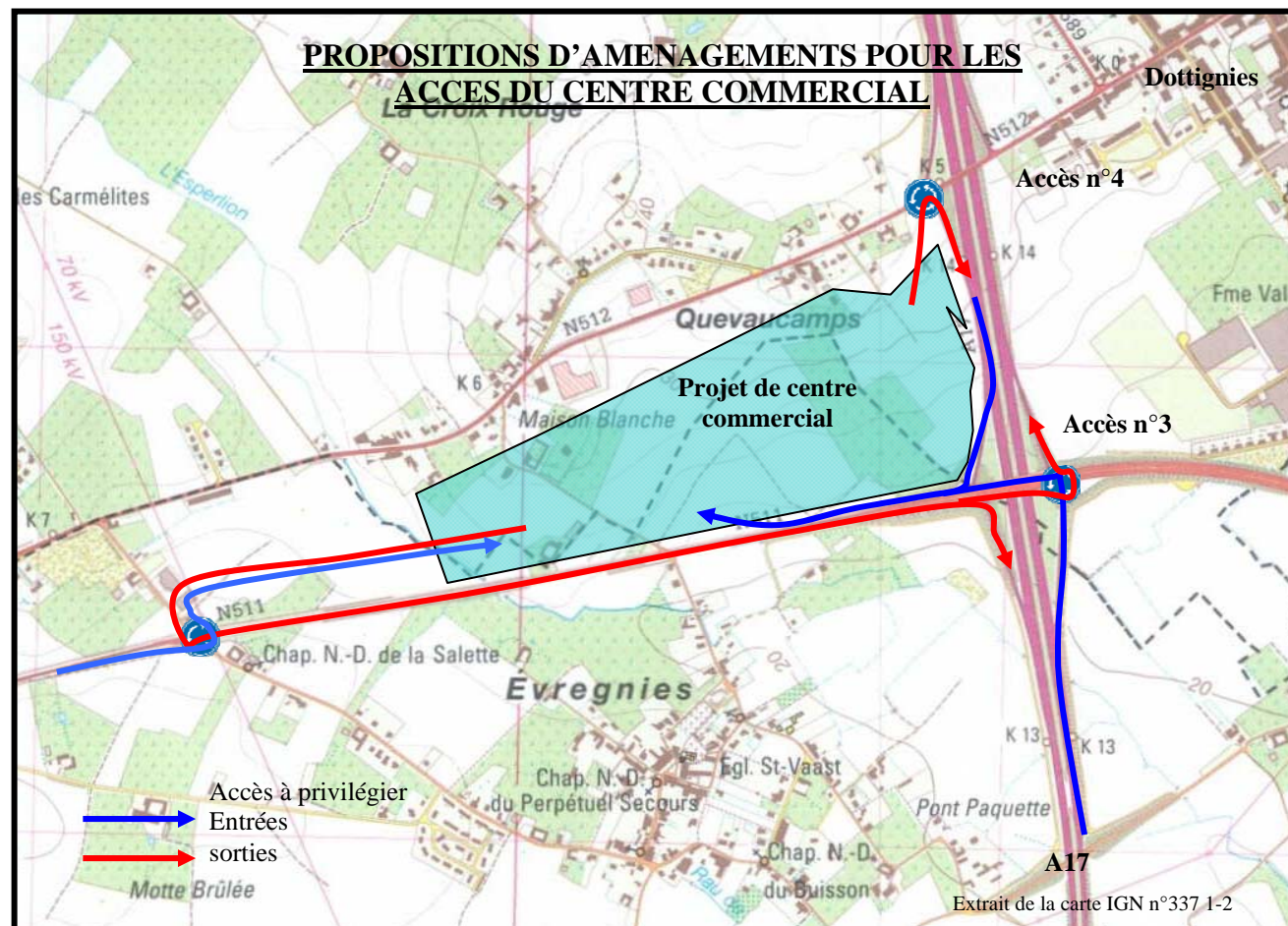
Concrètement, ces principes nécessitent les aménagements suivants:

- Création d'un giratoire sur la RN512, au niveau de la la branche Ouest du diffuseur n°4 de l'A17 (en projet);

¹ Etude d'incidence – Bureau Poly'Art - 2002

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

- Sécurisation de la RN512 par rétrécissement de la bande de roulage et par retraitement paysager
- Favoriser le report de trafic de la RN512 vers la RN511 en marquant clairement les liaisons entre les deux voies régionales
- Déclassement d'une partie de la RN512
- Favoriser les accès à partir du diffuseur n°3 de l'A17
- Sécurisation de ce diffuseur n°3 par l'implantation d'un giratoire, sur la branche Est,
- Création d'une entrée directe à partir de la RN511; en effet l'obligation d'utiliser l'entrée Ouest sera dissuasif pour un grand nombre de clients qui emprunteront, dès lors, l'accès nord du site, par la RN512. Dans cette hypothèse, ce flux viendra croiser les mouvements entre Herseaux et Dottignies.
- L'implantation d'un giratoire sur la branche Ouest du diffuseur n°3 n'est pas indispensable, si un by-pass est créé à partir de la branche autoroutière.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 9 : AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE DOTTIGNIES (RN512)

THEME 1
ACTION 9

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser la traversée de la zone agglomérée;
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux ;
- Améliorer la convivialité du centre de l'entité;
- Faciliter les insertions à partir des rues latérales sur la RN512.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La circulation est ralentie aux entrées de la zone par des aménagements provoquant un « effet de porte ». La vitesse est maintenue à un niveau modéré par la présence d'aménagements(dévoiements et chicanes). Le cœur de Dottignies (place de la Résistance) est aménagé en un espace de plain-pied où les déplacements des modes doux sont privilégiés. Un pôle TEC y est installé.

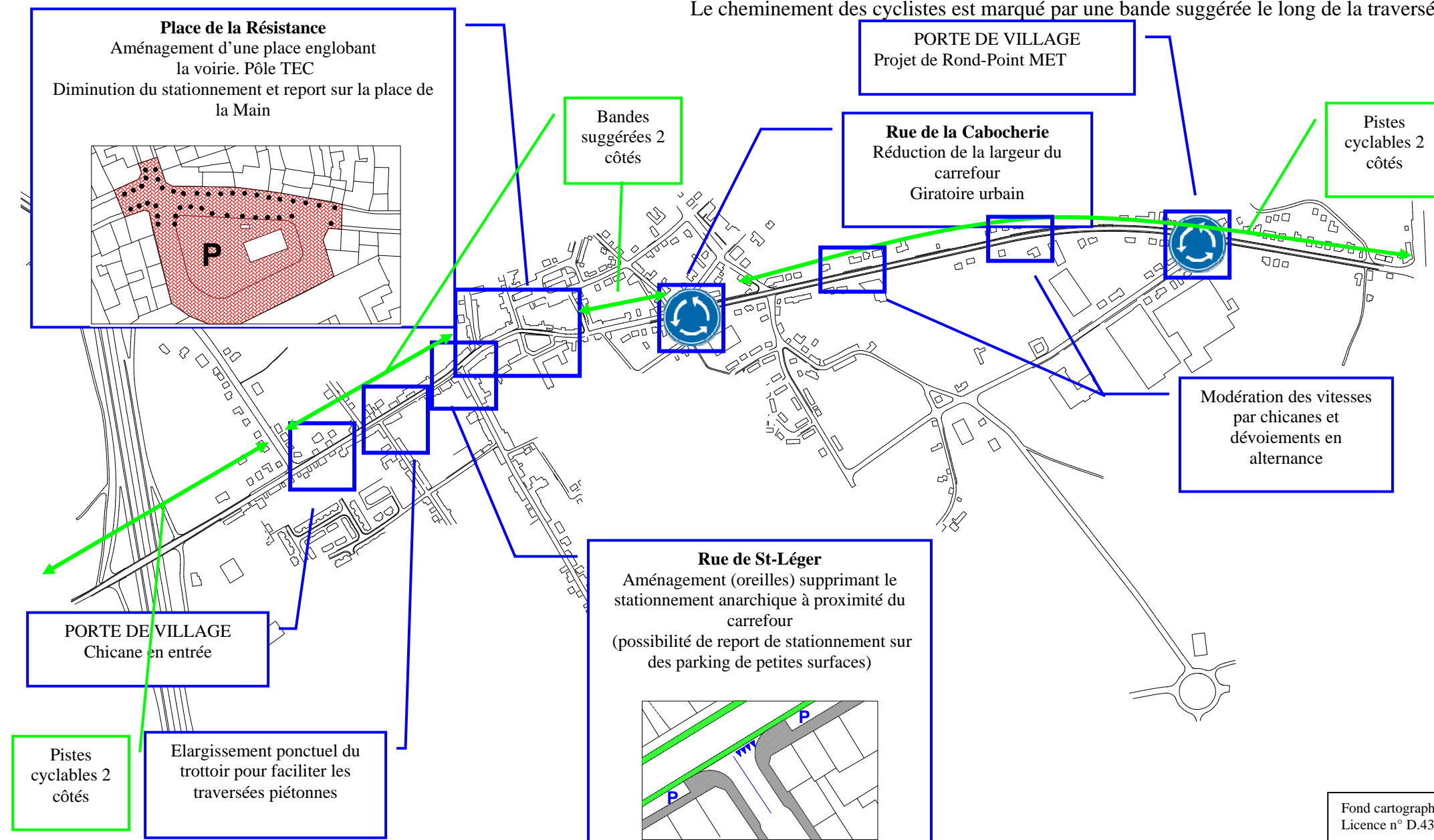
Afin de rendre plus fluides les insertions à partir des rues latérales, des giratoires ou d'autres aménagements sont mis en place aux carrefours les plus importants (rue de St-Léger,...)

Le cheminement des cyclistes est marqué par une bande suggérée le long de la traversée de Dottignies.

CONTEXTE

La RN512, fortement fréquentée (quelque 10.000 véhicules/ jour), traverse de part en part la zone agglomérée de Dottignies. La configuration actuelle de la voirie n'est pas adaptée au volume de trafic qui la fréquente. Cela pose des problèmes de sécurité et de nuisances pour les riverains et les modes doux qui empruntent les trottoirs bien souvent trop étroits.

Un second problème, lié au passage de camions dans la zone, est traité par la fiche 5.1.



Fond cartographique : © MET – D.432
 Licence n° D.432/0103/ISIS

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 10 : ORGANISATION DU CENTRE VILLE

THEME 1

ACTION 10

CONTEXTE

Le centre ville de Mouscron est constitué de nombreuses voiries étroites qui ont nécessité, au fur et à mesure de l'avènement de la voiture particulière, la mise en place d'une organisation des circulations basée sur les sens uniques. Simultanément, le tissu urbain présent dans le centre ville ne favorise pas la lisibilité du territoire urbain. Dès lors, l'usager utilise l'ensemble des voiries pour tous les types de déplacements, sans hiérachisation particulière. Cela implique que de nombreuses petites voiries sont sujettes à un trafic important, peu en rapport avec leur configuration.

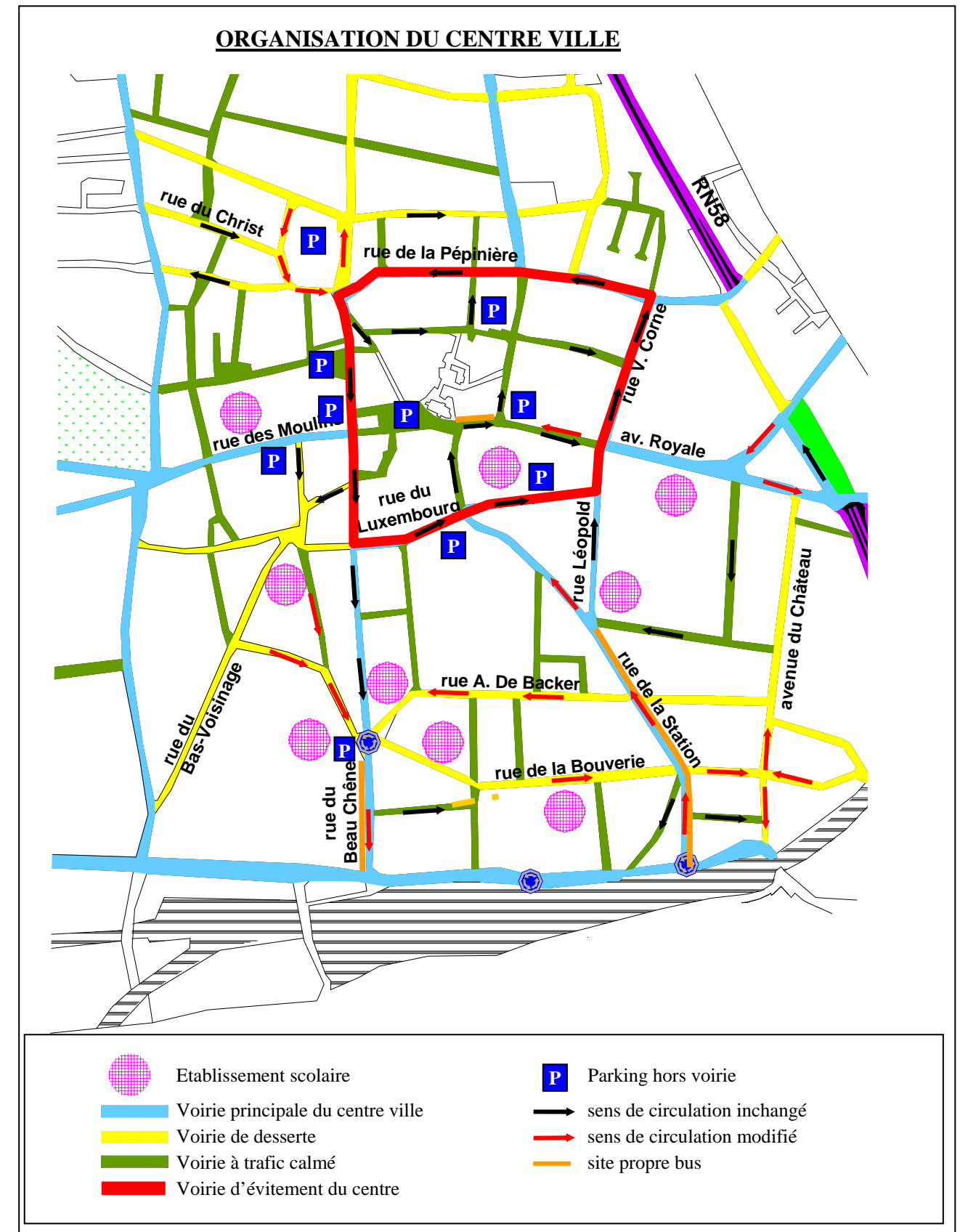
OBJECTIFS POURSUIVIS

- Hiérarchiser le réseau afin de structurer les circulations
- Aménager les différentes voiries afin de favoriser cette hiérarchisation
- Améliorer les différentes sorties du centre ville

DESCRIPTION DE L'ACTION

Principe de fonctionnement

- Le centre ville est ceinturé par une voie d'évitement, (et non un ring) qui sera aménagé afin de maîtriser les vitesses et de sécuriser les traversées piétonnes;
- Toutes les voiries situées à l'intérieur de cette voie d'évitement sont à trafic calmé (zone 30 ou zone 15);
- Mise à sens unique de la rue de la Station et du Beau-Chêne afin de créer un site propre bus ;
- Utilisation des rues De Backer et du Bas-Voisinage pour la desserte des écoles ;
- Double sens dans toutes les voies 30;
- Un parking hors voirie est associé à chaque pénétrante;
- **Implantation de 2 giratoires devant la gare afin de faciliter les retournements ;**
- **Réalisation d'une Place de la Gare conviviale et multimodale ;**
- Rupture de la continuité de l'avenue du Château afin de sécuriser les abords de l'Ecole Européenne ;
- Création d'un grand giratoire autour de l'îlot Staquet afin d'éviter les croisements au carrefour de la rue de Tourcoing et de la rue de la Pépinière



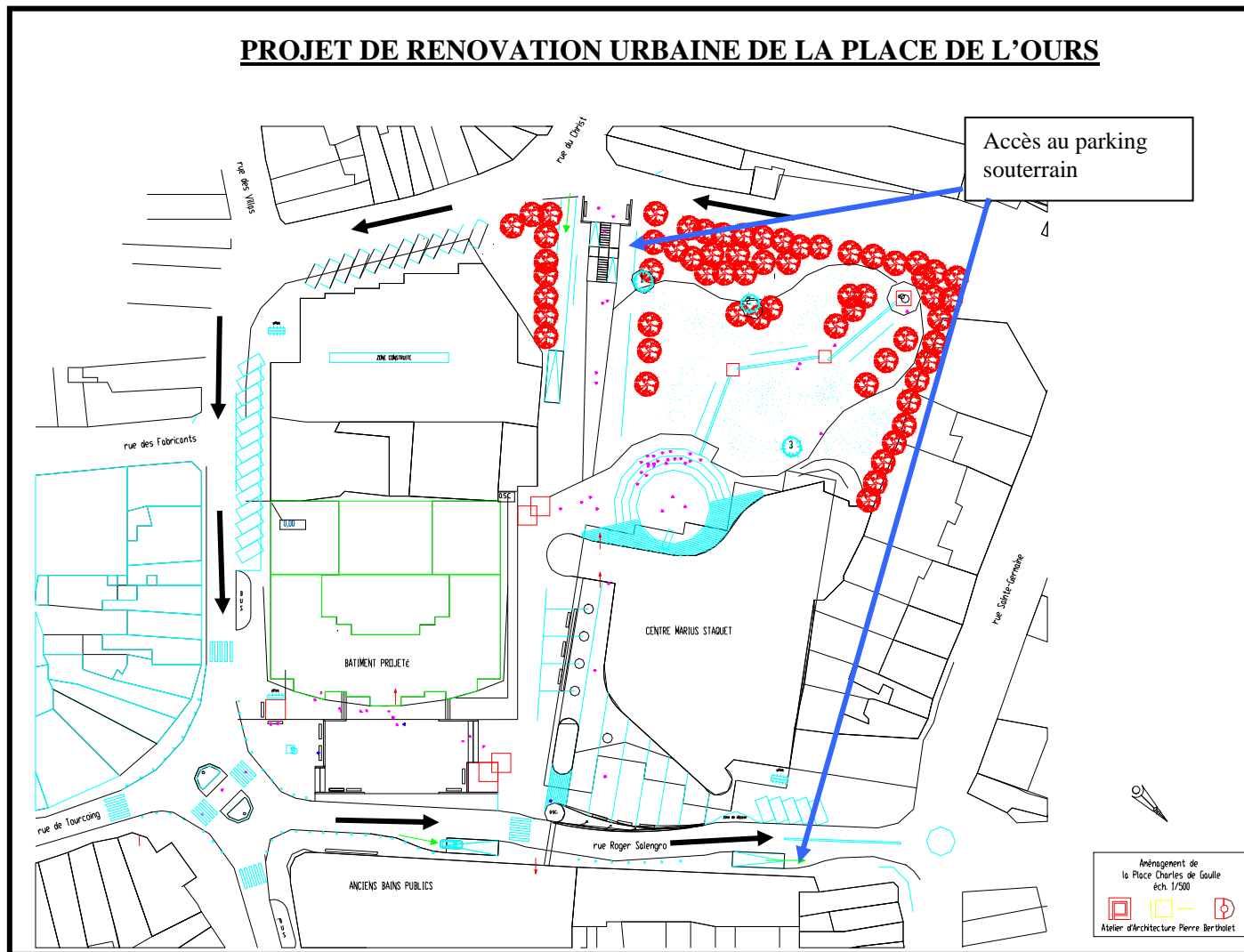
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Place de l'Ours

Cette place occupe une position stratégique dans l'organisation des circulations du centre ville de Mouscron, et ceci à 2 titres :

- Elle fait le lien entre deux segments commerciaux du centre ville, la rue du Christ et la Petite Rue ;
- Elle constitue une partie de la voie d'évitement du centre ville.

De plus, un projet ambitieux de rénovation urbaine est en cours dont une des composantes sera l'implantation d'un vaste parking (300 à 350 pl.) souterrain. Ce projet est repris ci-dessous.



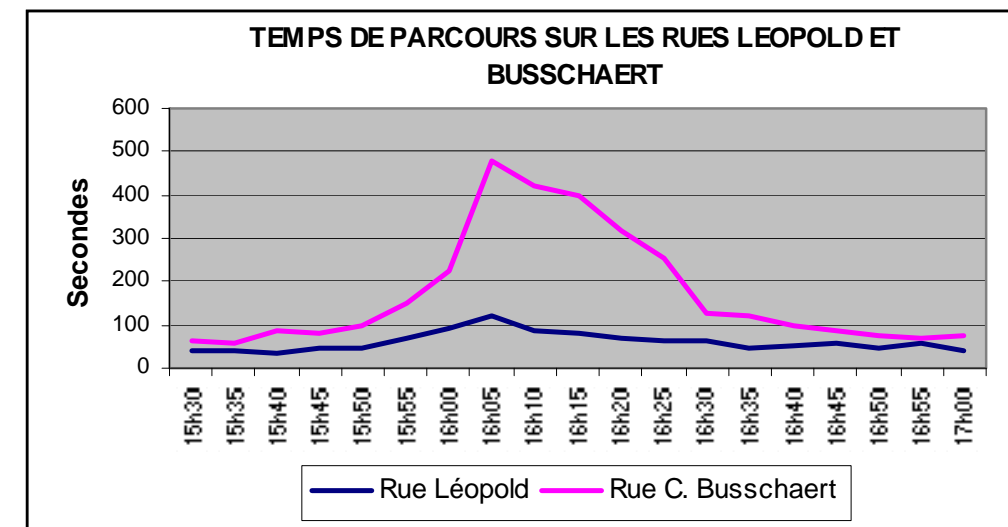
Dans un objectif de sécurisation et de récupération d'espace public, un sens giratoire est proposé, dans le sens anti-horlogique, autour de l'îlot. Néanmoins la rue Sainte-Germaine est maintenue à double sens. Cette configuration permet essentiellement de supprimer un croisement au niveau de la Place De Gaulle. La zone de confluence entre la rue de la Pépinière et de la rue de Tourcoing sera réaménagée en un vaste plateau marquant clairement la priorité aux piétons.

Rue Léopold – Rue Busschaert

La rue Camille Busschaert est également un maillon de la voie d'évitement du centre ville. Or celle-ci pose, de manière récurrente, des problèmes de saturation de trafic. Ceux-ci sont causés, d'une part, par la proximité des accès des établissements scolaires et, d'autre part, par de faibles capacités d'absorption des hyperpoints de cette partie de la ville. En effet, aux différentes périodes de pointe, les problèmes d'écoulement commencent au giratoire de l'avenue Royale (les aménagements proposés à la fiche action n°1.4 devraient remédier, en partie, à ce problème). Les remontées de files diminuent les capacités d'écoulement des feux tricolores de la rue Léopold qui influent directement sur la rue C. Busschaert qui n'est pas prioritaire. Cette multitude de petits problèmes est renforcée par la présence massive de piétons et de cyclistes.



Le graphique ci-dessous détaille les temps de parcours entre 15h30 et 17h00. Il renseigne que plus de 8 minutes sont nécessaires pour parcourir l'ensemble de la voirie.



Néanmoins, il est important de relativiser ces petits problèmes :

- La congestion est limitée dans le temps ;
- Cette congestion évite des vitesses importantes devant les établissements scolaires où de nombreux piétons et cyclistes sont présents ;
- Cette congestion sera un des éléments incitatifs pour développer les modes alternatifs.

Pour toutes ces raisons, il nous semble que la rue C. Busschaert sera capable d'assumer son rôle d'évitement du centre ville.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Dans le projet du plan de circulation de ce PCM, la rue Léopold serait utilisée par le nouvel itinéraire bus du centre ville (voir fiche action n°2.2). Mais les problèmes de congestion que connaît cette voirie ne risquent-ils pas de pénaliser fortement les bus ?

Le graphique de la page précédente montre clairement que la rue Léopold n'est pas fortement touchée par un manque de fluidité. En effet, à l'hyperpointe, la totalité de la rue est parcourue en plus ou moins 2 minutes et cette hyperpointe est extrêmement courte (moins de 10 minutes). Cette différence avec la rue C. Busschaert est due en grande partie à la priorité de la rue Léopold sur cette dernière.



Par contre, un problème plus sensible risque de se poser si aucune mesure n'est prise pour endiguer le stationnement sauvage sur le trottoir qui bloque les plus gros véhicules. Une zone de «Kiss and Ride» devra être aménagée aux abords de l'école afin d'éviter que ces places ne soient occupées par un stationnement de longue durée.

Une des améliorations qui pourra être apportée à la rue Léopold sera de développer un système de priorité bus aux feux tricolores implantés à l'extrémité de la rue. Concrètement, cela consisterait à implanter une balise sur le feu qui détecterait la présence d'un bus (muni d'un émetteur), et modifierait, en conséquence, les phases de feux tricolores afin de minimiser le temps d'attente du bus.

Enfin, une solution complémentaire, à très court terme, consisterait à mieux utiliser la zone de stationnement du futur centre administratif, localisée à l'angle de la rue de Menin et de l'avenue Royale. En effet, sur ce lieu, il serait aisé d'organiser une zone d'embarquement des élèves entre 16 et 16h30 afin de désengorger les rues Léopold et Busschaert. Mais cela nécessiterait l'organisation de rang entre les établissements scolaires et ce parking.

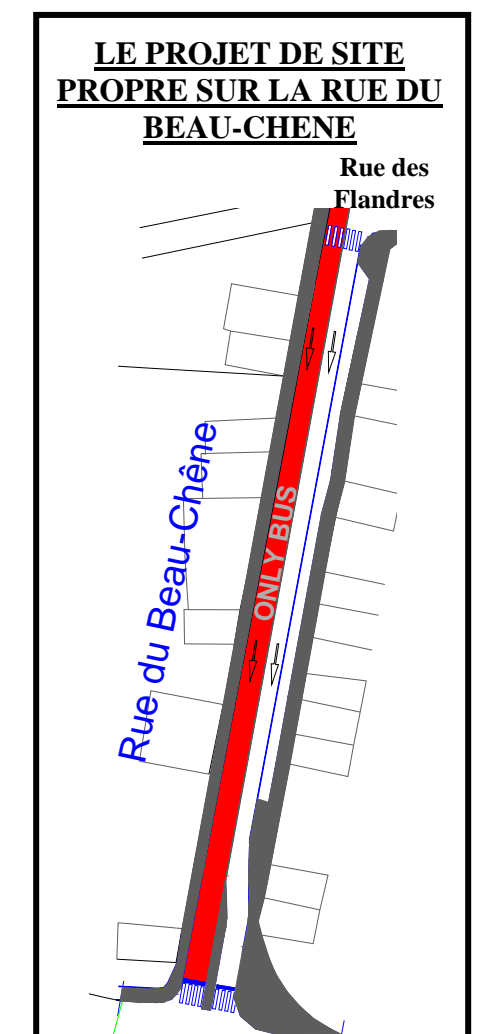
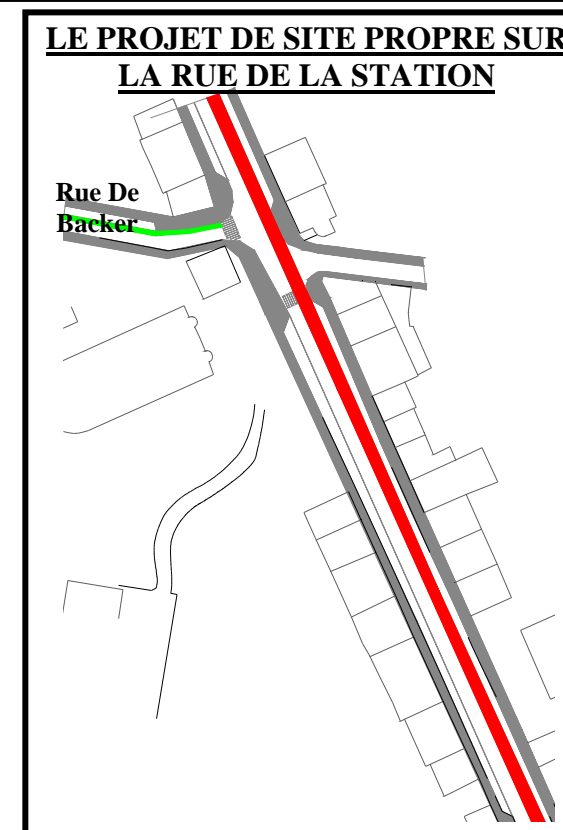
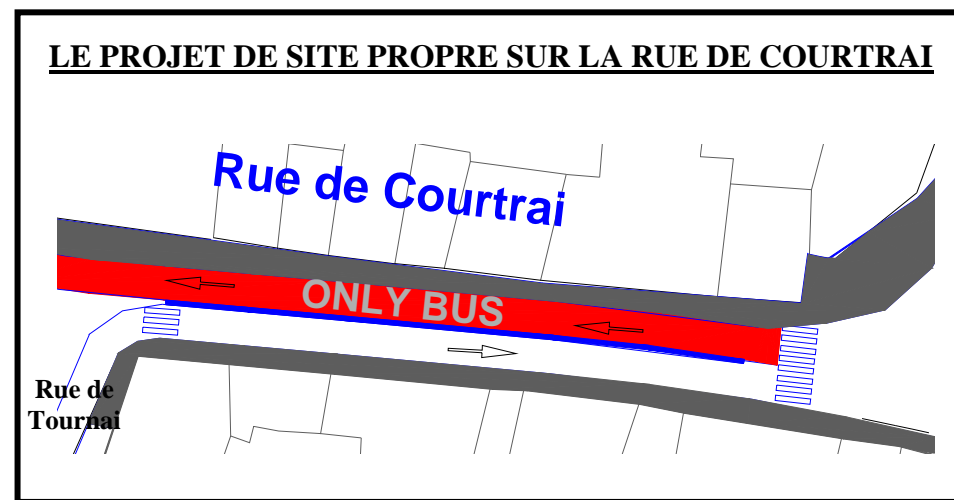
Les différents sites propres bus

Le concept général d'un Plan Communal de Mobilité est de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle afin de désengorger les zones denses. Cette incitation passe obligatoirement par une «priorisation» sur certains axes stratégiques des autres modes de transport

Au niveau des bus, ces principes se concrétisent par l'implantation de site propre sur des voiries chargées, à savoir pour le centre ville de Mouscron:

- Sur la rue de la Station, entre la gare et la rue Léopold ;
- Sur la rue du Beau-Chêne ;
- Sur la rue de Courtrai, entre la rue de Tournai et la rue de Menin.

Les 3 esquisses reprises ci-dessous permettent de visualiser ces implantations.



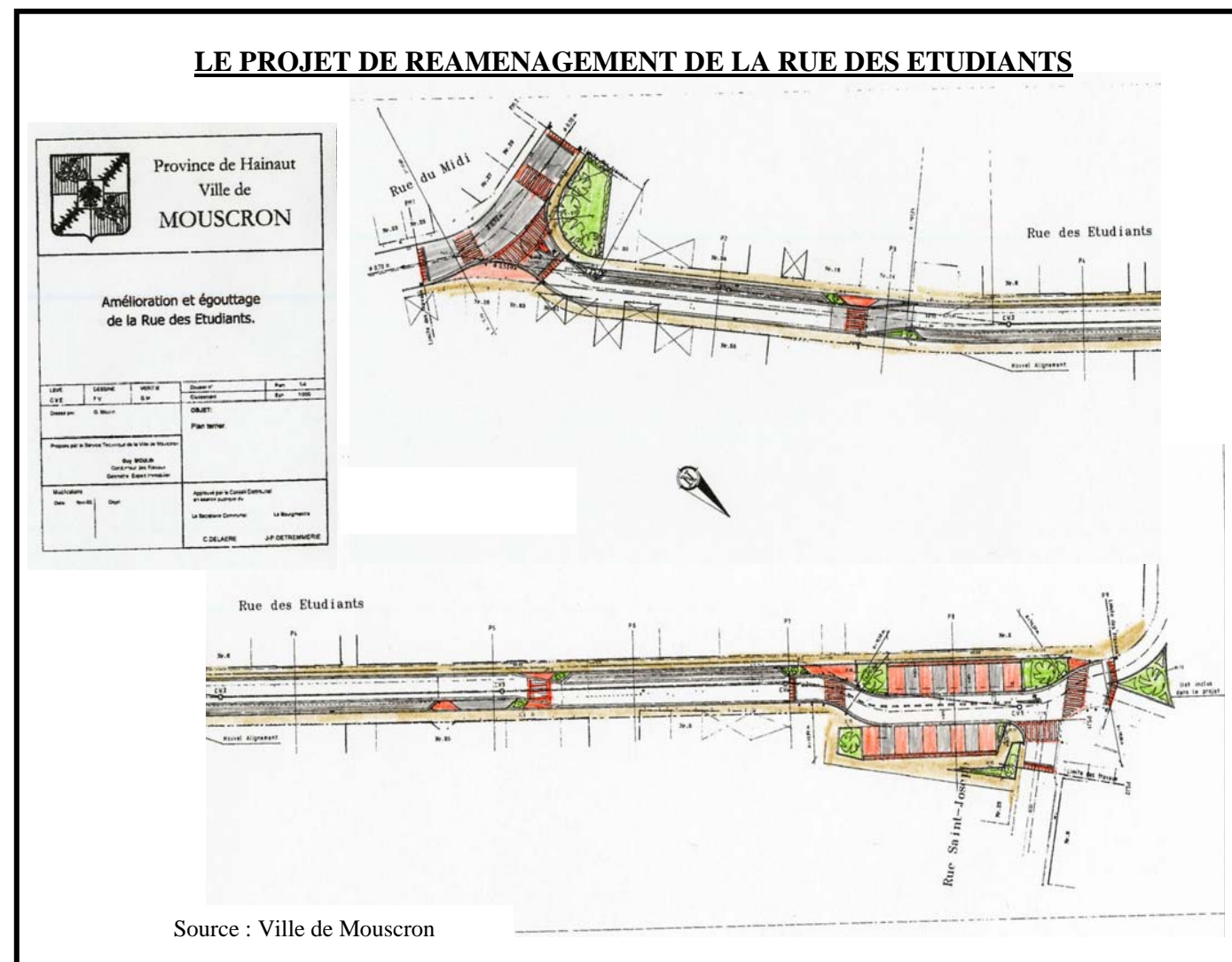
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

L'organisation de la circulation aux abords de la Place de la Justice

La place de la Justice est un point de focalisation des trafics dans cette partie du centre ville. Cette spécificité provoque un dysfonctionnement du réseau. Dès lors, l'organisation proposée a pour objectif de limiter les conflits entre les mouvements opposés et d'améliorer les conditions d'écoulement des nombreuses lignes de bus qui transitent par ce lieu.

L'implantation d'un site propre sur la rue du Beau-Chêne nécessite sa mise à sens unique. Par conséquent, la desserte à partir de l'avenue de la Gare, de la rue des Etudiants et de la rue du Midi ne peut se faire qu'à partir de la rue du Bas-Voisinage.

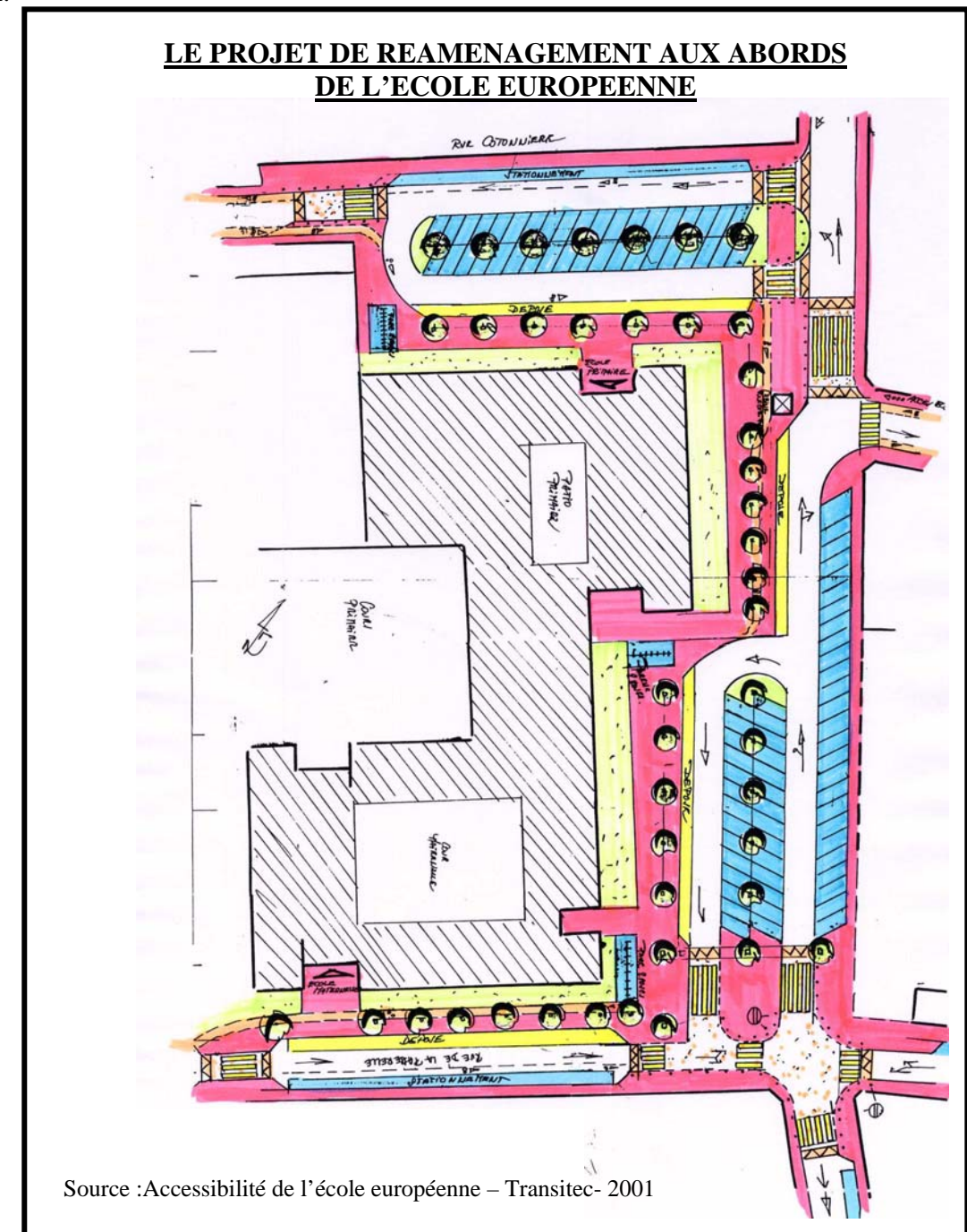
La mise à sens unique de la rue des Etudiants est nécessaire afin de gagner de l'espace public pour sa rénovation, mais le sens de circulation n'est pas stratégique. En effet, elle ne joue qu'un rôle local et ne doit pas être la complémentaire de la rue A. Denreep.



Le projet de l'avenue du Château

Le projet de réaménagement des abords de l'avenue du Château sont les suivants

- Les accès routiers se feront sous forme de boucles convergeant dans les mêmes sens de circulation;
- les cheminements piétons et 2Roues privilégient les itinéraires les plus attractifs et les plus confortables :
 - l'accès Gare se fera plutôt par la rue du Boclé, puis le Sud de l'avenue du Château; si cet itinéraire est plus long que celui via la rue du Gaz ou la rue de la Station, il dispose d'emprises suffisantes pour y aménager un cheminement large et sécurisant ;
 - l'accès Nord - Est, côté passerelle sur le boulevard des Alliés, se cale en bordure de la boucle voiture, afin de ne pas la croiser pour ne pas générer de conflits. A relever que les 2Roues devront disposer d'un contre-sens dans la rue du Pont Vert ;
 - l'accès Nord – Ouest, côté centre-ville, prolonge le cheminement déjà aménagé par la rue de la Paix.

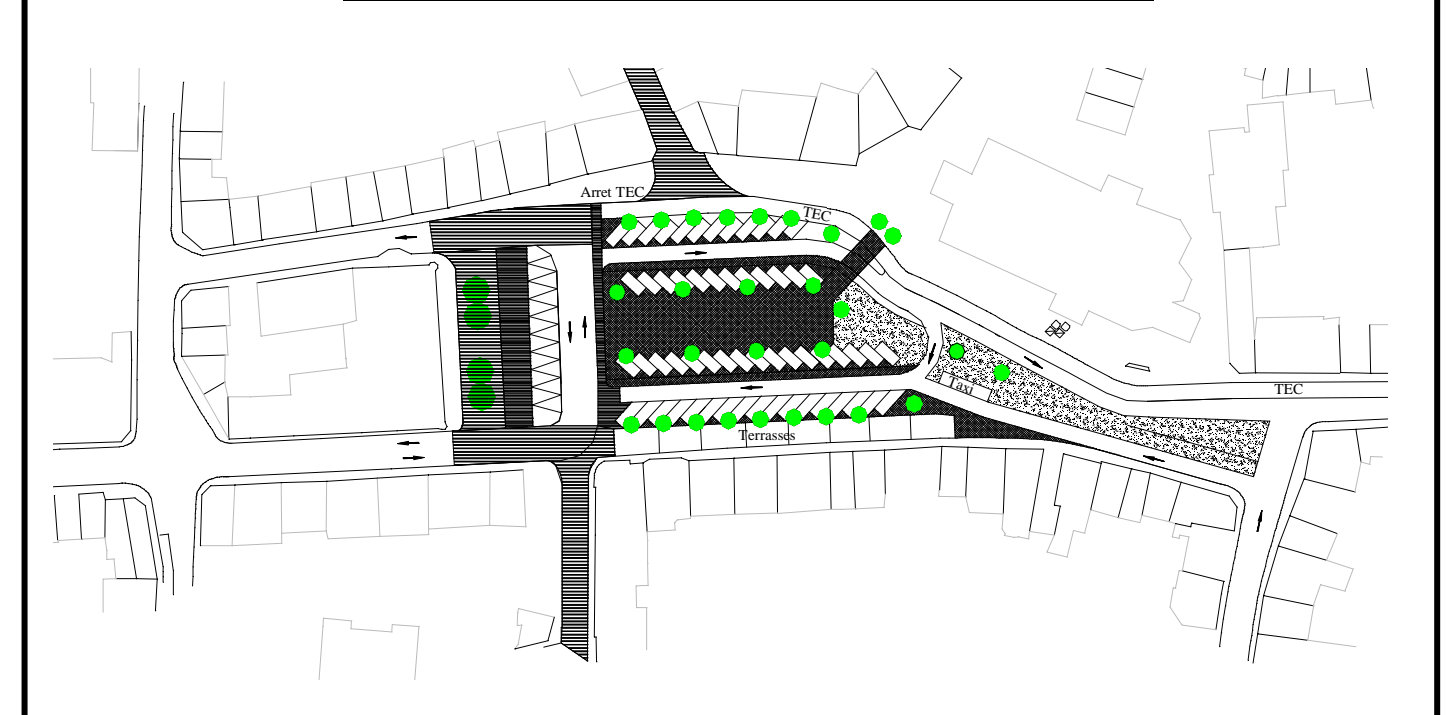
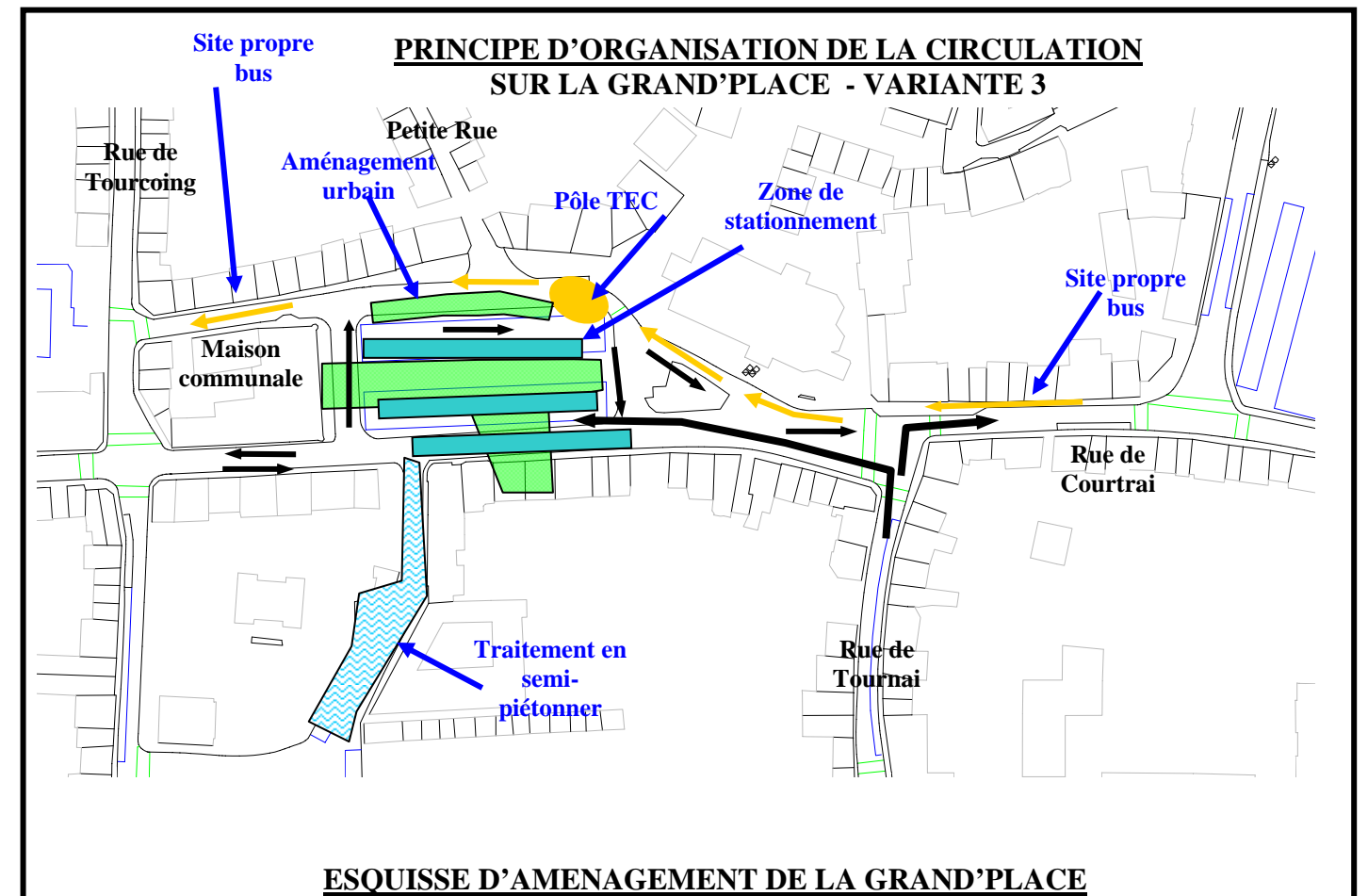
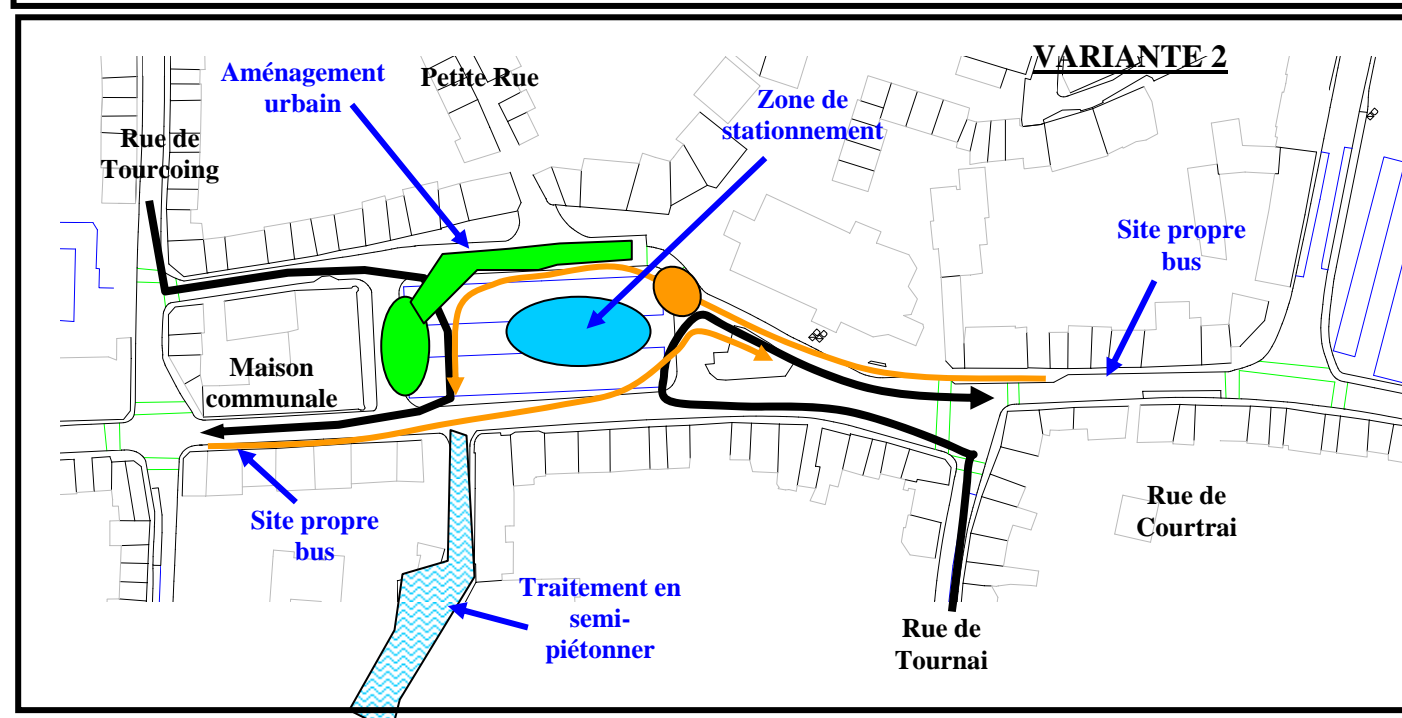
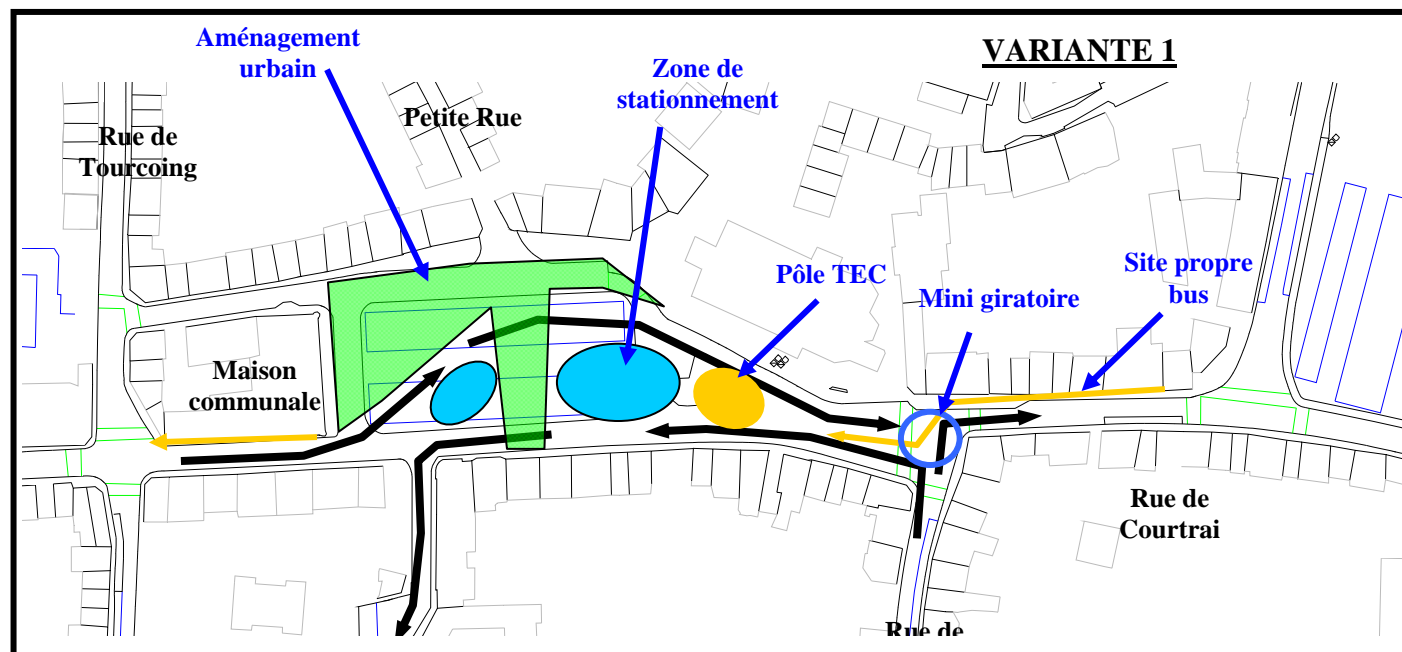


L'organisation de la Grand Place

Il existe plusieurs variantes possibles pour l'organisation de la circulation sur la Grand'Place. Néanmoins, nous estimons que ce n'est pas les aménagements routiers qui doivent prévaloir sur un tel site. L'automobiliste n'est qu'un acteur parmi tant d'autres. La démarche doit être avant tout, une démarche urbanistique pour valoriser le site et ses fonctionnalités spécifiques.

Les seules contraintes que le PCM va introduire pour la mise en place des différents objectifs sont :

- Création d'un mail piéton entre les deux « rives » de la Grand'Place ;
- Maintien d'une circulation automobile, mais à vitesse faible (zone 30) ;
- Maintien du stationnement, mais possibilité de réduction ;
- Création d'un pôle TEC;
- Création de petits sites propres bus pour des liaisons directes entre la Grand'Place et les rues de Courtrai et des Moulins.



THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°11: DEVELOPPEMENT DES ZONES 30

THEME 1

ACTION 11

COUT

Etudes : 0,3 MEuros
 Investissement par zone: 1,4 MEuros pour une zone 30 en centre ville
 0,75 MEuros dans un centre secondaire
 0,25 MEuros pour une zone résidentielle

PARTENAIRES

Communes – MET



CONTEXTE

Le concept de la zone 30 existe peu actuellement dans la commune. Ce concept permet d'améliorer la lisibilité de la voirie empruntée et surtout de déterminer des vitesses mieux adaptées à l'environnement rencontré. C'est pourquoi il serait judicieux de développer dans l'agglomération ce concept qui est un instrument de valorisation des quartiers améliorant la qualité de la vie des habitants.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Le classement en zone 30 traduit le souci politique de privilégier les piétons et les cyclistes et de limiter les nuisances induites par le trafic automobile. Elle peut être aménagée dans un secteur résidentiel, à proximité des établissements scolaires ou des zones commerciales. Ces zones fonctionnent mieux lorsqu'elles englobent un ensemble de rues ou un quartier.

Elle assure la protection des piétons, des cyclistes, des rollers,... et crée une ville à leur échelle, sans pour autant supprimer le trafic des voitures ou des bus.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les zones 30 nécessitent des aménagements spécifiques, de type «traffic calming» :

- Vitesse limitée à 30 km/h
- Aménagement de sas d'entrée de quartier
- Accès bien signalés
- Réduction de l'emprise des voies de façon contraignante
- Elargissement des trottoirs
- Organisation du stationnement de manière à limiter les vitesses des automobilistes
- Aménagements spécifiques : plateau, éclairage, mobilier urbain, végétation, matériaux de qualité,...
- Gestion des carrefours, inclus dans la zone 30, en priorité de droite
- Usage réduit des panneaux de signalisation et de marquage
- Mise en double sens de circulation

PHASAGE

Dans un premier temps il importe de réaliser une étude technique qui déterminera, pour chacune des zones 30, les aménagements à réaliser ainsi que leurs coûts. Un classement de la priorité de réalisation sera établi afin de programmer et budgétiser les mises en œuvre. Il faut tendre à la réalisation de deux zones 30 chaque année.



THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 1 : L'AMELIORATION DE L'AXE EUROTELEPORT - WATTRELOS

THEME 2

ACTION 1

DESCRIPTION DE L'ACTION

CONTEXTE

Afin d'éviter un réseau de transport public à deux vitesses et d'offrir une qualité de service capable de concurrencer l'utilisation de la voiture individuelle, la CUDL a déterminé 12 axes de bus qui seront réaménagés. Un de ceux-ci concerne directement les relations transfrontalières puisqu'il s'agit de l'axe entre l'Eurotéléport et Wattrelos.

OBJECTIFS POURSUIVIS

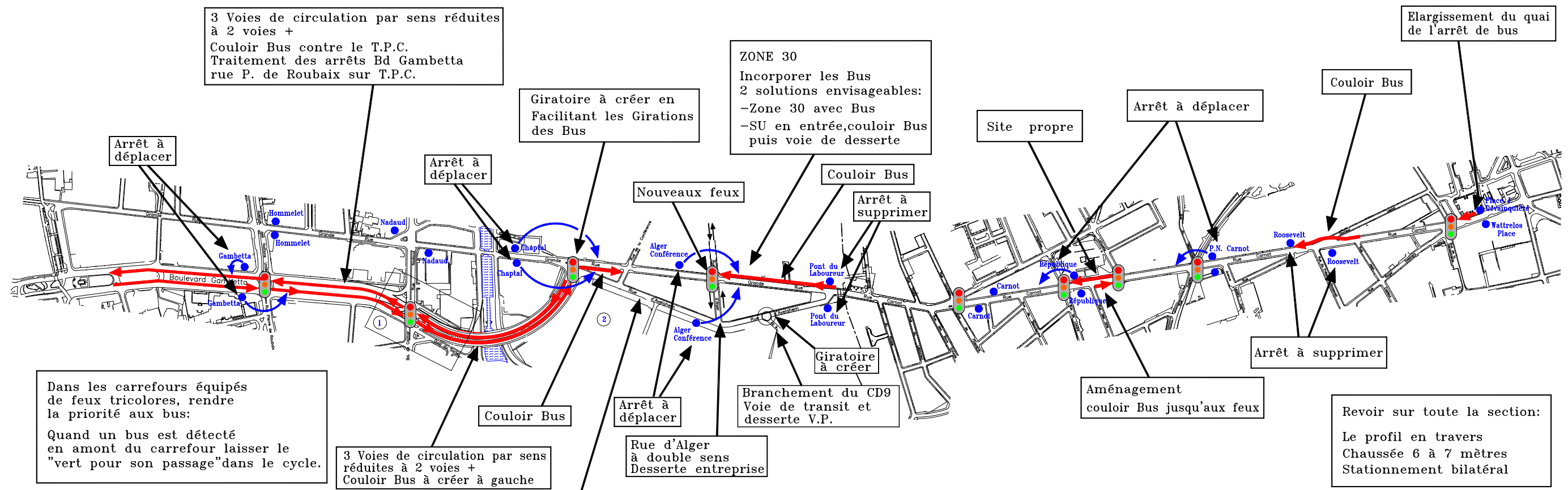
- Amélioration de la vitesse commerciale
- Amélioration de la régularité
- Amélioration de l'amplitude du service

Les propositions qui suivent sont celles reprises dans une étude du bureau ISIS en septembre 1999. Elles ne constituent en aucun cas le projet définitif.

Les aménagements proposés consistent en :

- l'équipement des carrefours à feux pour détection des bus et 2 roues en vue de leur priorisation dans le cycle courant
- la création d'un couloir bus sur la voie de gauche pour chaque sens sur le boulevard Gambetta (réduction à 2 voies de circulation pour chaque sens) jusqu'au carrefour avec la Grande Rue
- la création de couloirs bus à contre sens Grande Rue pour permettre la passage des bus dans les 2 sens
- création d'un giratoire au bout de Gambetta
- suppression de 2 arrêts
- déplacement de plusieurs arrêts

Axe Eurotéléport–Wattrelos



Indice	Date	Dressé par	Contrôle interne vérifié par	Contrôle externe vérifié par	Mise à jour Modifications	Suite donnée
1	06/99	T.J.	M.D.		Revoir OEL 27/05/99	
0	26/05/99	E.L.	P.D.			

C:\PROJET\PDULLE\ROUBAT.DWG

Echelle: 1/5000

LEGENDE

- Carrefour à feux
- Arrêt de Bus

THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 2 : L'ORGANISATION DES CIRCUITS DE BUS

THEME 2

ACTION 2

- image peu valorisante ;
- manque de priorisation spécifique sur le réseau de voiries, aux différentes heures de pointe;
- manque de lisibilité du réseau.

CONTEXTE

Le territoire de la commune de Mouscron est composé de plusieurs entités (Mouscron, Dottignies, Herseaux, Luigne) bien desservies par les différents réseaux de transport public, à l'exception de la liaison entre Mouscron et Dottignies. Dans le centre de Mouscron, l'ensemble des lignes empruntent la même boucle permettant une fréquence très élevée pour les déplacements internes.

L'offre (voir carte ci-après) est composée de lignes urbaines et de lignes «intercités» reliant les principaux pôles de la Région Transfrontalière.

Le diagnostic a mis en évidence quelques lacunes qui pénalisent son attractivité générale :

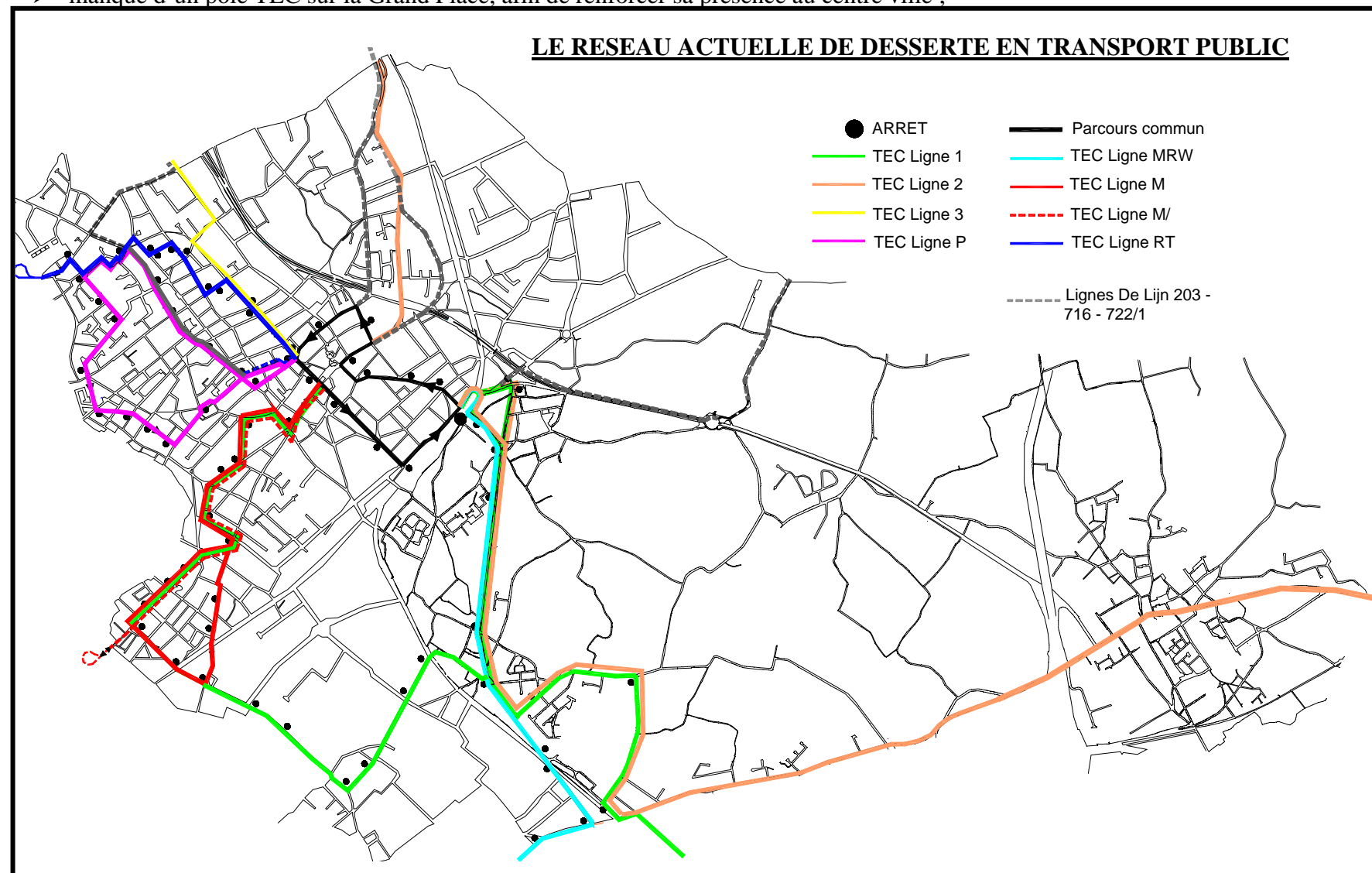
- manque de site propre bus afin de dégager les bus des points de congestion récurrente (rue de la Station, Pont St-Thérèse,...) ;
- manque d'un pôle TEC sur la Grand Place, afin de renforcer sa présence au centre ville ;

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif général est de rendre plus attractif le système de transport public, afin de libérer le centre ville d'une partie du trafic automobile « ventouse ».

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avant de décrire les différentes propositions, il nous semble important de rappeler que depuis plusieurs années, les budgets alloués au TEC ne permettent plus de développer le réseau ou d'augmenter les différentes fréquences afin de maintenir une concurrence à la voiture particulière. Dans ces conditions, il est extrêmement délicat d'améliorer la configuration du réseau. Le corollaire qui en découle est : « Toute extension du réseau doit se faire à budget constant, en d'autres mots au dépend d'une autre ligne ».



Les différents services d'exploitation du TEC doivent en permanence se battre pour maintenir leur réseau en bonne condition et doivent composer avec un sentiment d'insécurité croissant (souvent subjectif, sauf sur la ligne MWR du côté français !) qui renforce le pouvoir du mode individuel (la voiture) au détriment du collectif.

Par conséquent, la question essentielle est : « **Comment restructurer le réseau, sans détériorer sa couverture, afin de dégager des moyens pour des nouveaux itinéraires ou une meilleure fréquence ?** »

Les pistes suivantes ont été exploitées pour rendre possibles les aménagements proposés :

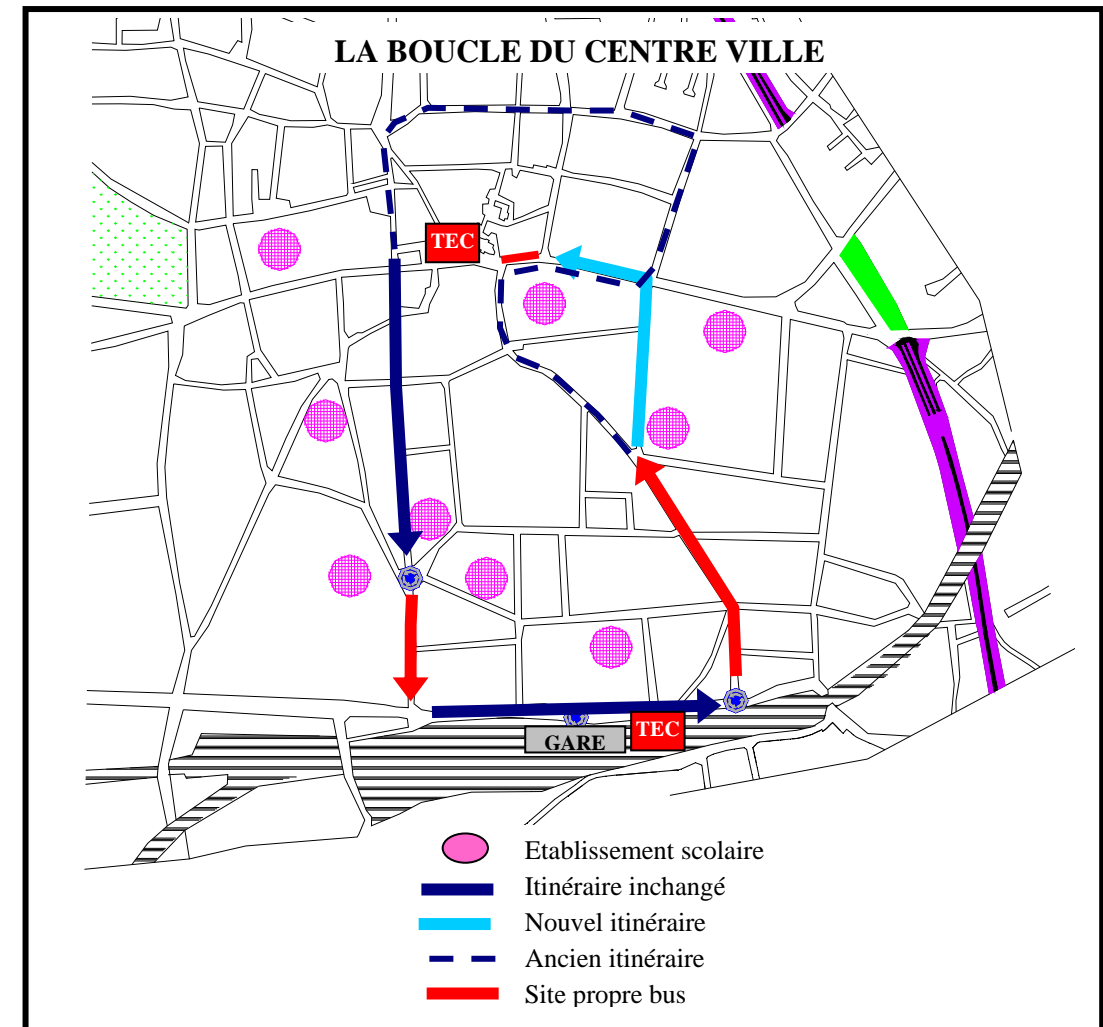
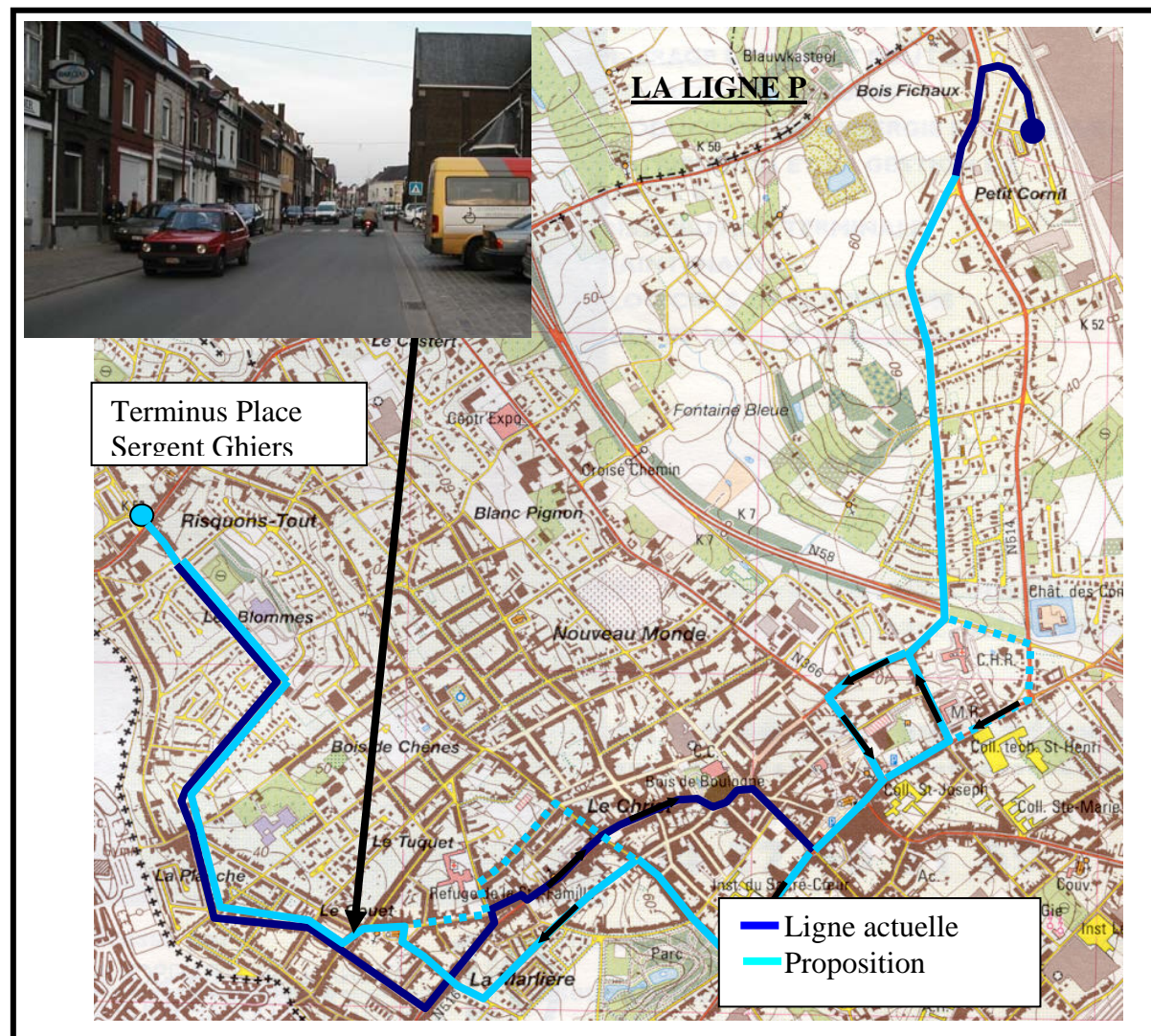
- raccourcir la boucle « centre ville » ou la supprimer dans certains cas
- grouper certaines lignes afin de diminuer le nombre de boucle « centre ville »

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

A. La boucle du centre ville

L'objectif recherché sur ce secteur est de raccourcir la boucle commune du centre ville afin de redistribuer les km gagnés sur d'autres lignes et de prioriser les lignes sur les voiries les plus congestionnées. Ces principes se concrétisent de la manière suivante :

- La nouvelle boucle emprunte la rue Léopold (voir fiche 1.10) et la rue de Courtrai à contre-sens, et évite la rue de la Pépinière;
- Elle transite par la Grand'Place où un pôle TEC est implanté;
- Cette modification économise 1170 m à chaque trajet (2880 au lieu de 4050m.);
- Maintien d'une bonne desserte des pôles scolaires et du CHR.;
- Création de site propre :
 - rue de la station entre la Gare et la rue Léopold;
 - rue du Beau-Chêne, entre la Place de la Justice et rue du Phénix
 - rue de Courtrai, entre la rue de Menin et la rue de Tournai



B. Restructuration des lignes

LA LIGNE P

Principe de fonctionnement actuel

- La ligne P fonctionne en boucle, cadencée à la 1/2h.;
- La boucle introduit des désagréments pour la moitié des déplacements des usagers ; en effet , soit à aller, soit au retour l'utilisateur est obligé de parcourir un long parcours en bus; c'est surtout le cas pour la « quartier » de la Planche;
- L'axe Risqueux-Tout – Nouveau Monde est desservi par 2 lignes : la RT et une ligne De Lijn;

Propositions

- Configurer l'itinéraire en aller – retour et par conséquent ne plus passer par la rue du Risqueux Tout ;
- Mettre le terminus à la Place Sergent Ghiers;
- Deux variantes d'itinéraire retour, l'une desservant le Refuge, l'autre les habitats collectifs de la Marlière
- Coupler la ligne P avec l'extension Petit-Cornil de la ligne 2;
- Cette ligne transiterait à chaque parcours par la Grand'Place, ce qui induit la création d'un site propre en contre sens au début de la rue de Courtrai et sur la rue des Patriotes.

LE COUPLAGE DES LIGNES RT ET M/

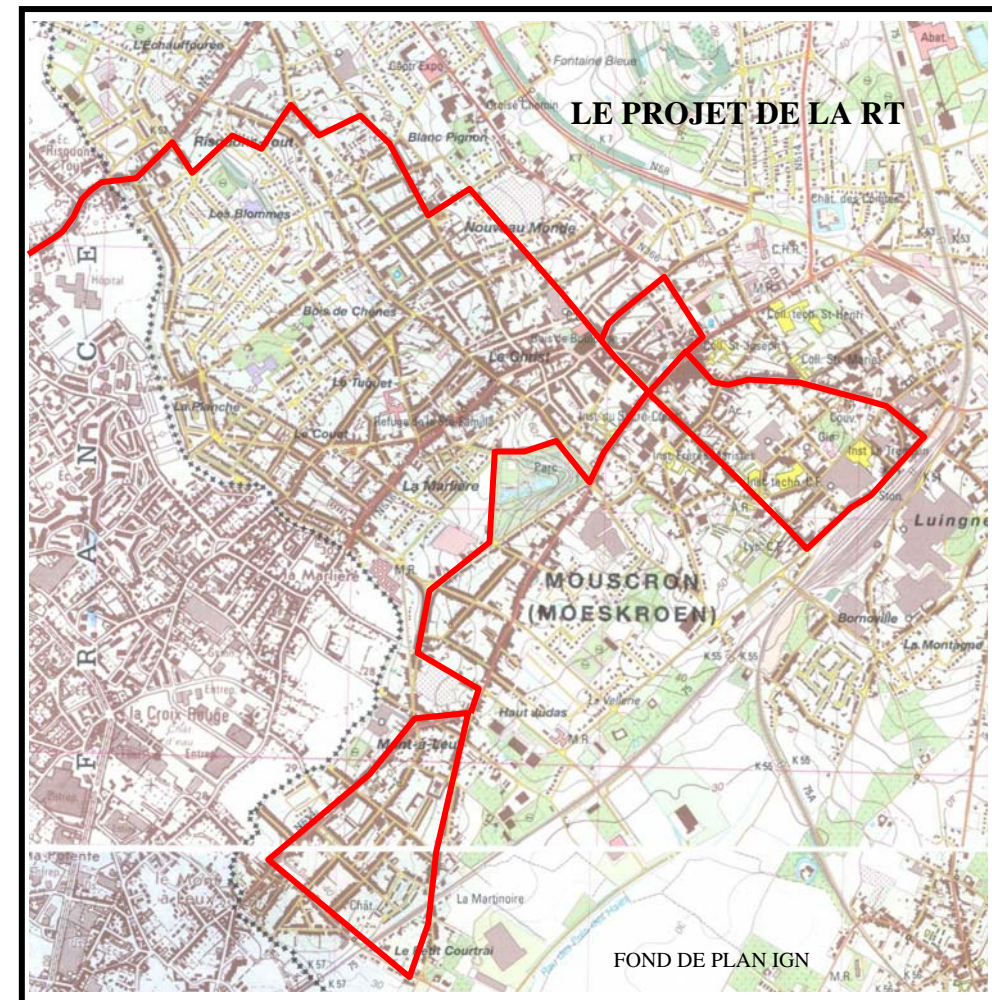
Principe de fonctionnement

- Actuellement, la M/ et la RT effectuent l'ensemble de la boucle du centre ville, par conséquent pour 1 AR des 2 lignes, les véhicules réalisent 2 boucles CV; en couplant la M/ et la RT, sans rien changer à leur itinéraire respectif, on gagne quasiment une boucle, soit 3500m.
- L'itinéraire serait : DRON jusqu'à la Gare, boucle, Mont-à-Leux (aller), Mont-à-Leux (Retour), Grand'Place, RT (Retour vers Dron);
- Extension de cette ligne le WE jusqu'à Hôpital de Dron;
- Ce couplage peut éventuellement s'effectuer entre la RT et la M, ce qui permettrait de doubler la fréquence de la RT, mais cela impliquerait 75 km/jour supplémentaires;
- une enquête origine-destination permettrait d'évaluer la nécessité de contourner le parc et de déterminer le meilleur moment pour effectuer la boucle.

LA LIGNE 2

Principe de fonctionnement

- La ligne 2 est restructurée en ligne « intercity », son segment desservant le Petit Cornil fait partie de la ligne P ;
- Réduction de la boucle Centre Ville;
- Création d'une ligne semi-directe entre Dottignies et la Gare de Mouscron, cadencée à l'heure, ce qui représente 207 km/jour;
- Cette proposition maintient la Ligne 2 + la ligne semi-directe, néanmoins avec une meilleure connaissance des origines-destinations des usagers, il doit être possible de diminuer la fréquence de la Ligne 2, à moins que le report sur la MWR soit trop mal perçu;
- La nouvelle ligne emprunte, à partir du giratoire « Chêne du Bus », la chaussée de Dottignies, ce qui permet une desserte bus à cette partie de Luingne qui actuellement n'en bénéficie pas..



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Recapitulatif

Les tableaux ci-dessous reprennent les caractéristiques des lignes avant et après restructuration. La situation après modification comprend la création de la ligne semi-directe Dottignies – Mouscron, la restructuration des Lignes 2 et P et le couplage des lignes RT et M/. N'est pas compris dans le tableau, le couplage des lignes M et RT, qui induirait 75 km supplémentaires par jour et le passage à une fréquence de 20' sur la ligne P+2 qui coûterait quelques 150 km supplémentaires par jour.

L'ensemble de ces modifications induirait une centaine de km journaliers supplémentaires.

Avant de procéder aux restructurations proposées, il sera nécessaire d'effectuer des enquêtes « origine – destination » sur les arrêts qui ne seraient plus desservis par la boucle du centre ville.

Ce réaménagement de réseau ne propose rien pour desservir les différents zonings industriels. Actuellement, ce type de clientèle n'est absolument pas intéressé par une desserte bus. Néanmoins, afin d'appréhender l'évolution du potentiel de ce type de zone, il serait nécessaire de procéder, de manière récurrente (tous les 2 ans), à des enquêtes auprès des différentes entreprises. En fonction de la demande exprimée, il sera possible de créer un service sur certains créneaux horaires, voire d'ébaucher un petit système à la demande (à condition d'une participation financière de la part des entreprises).

CARACTERISTIQUES DU RESEAU SUR LE TERRITOIRE COMMUNALE

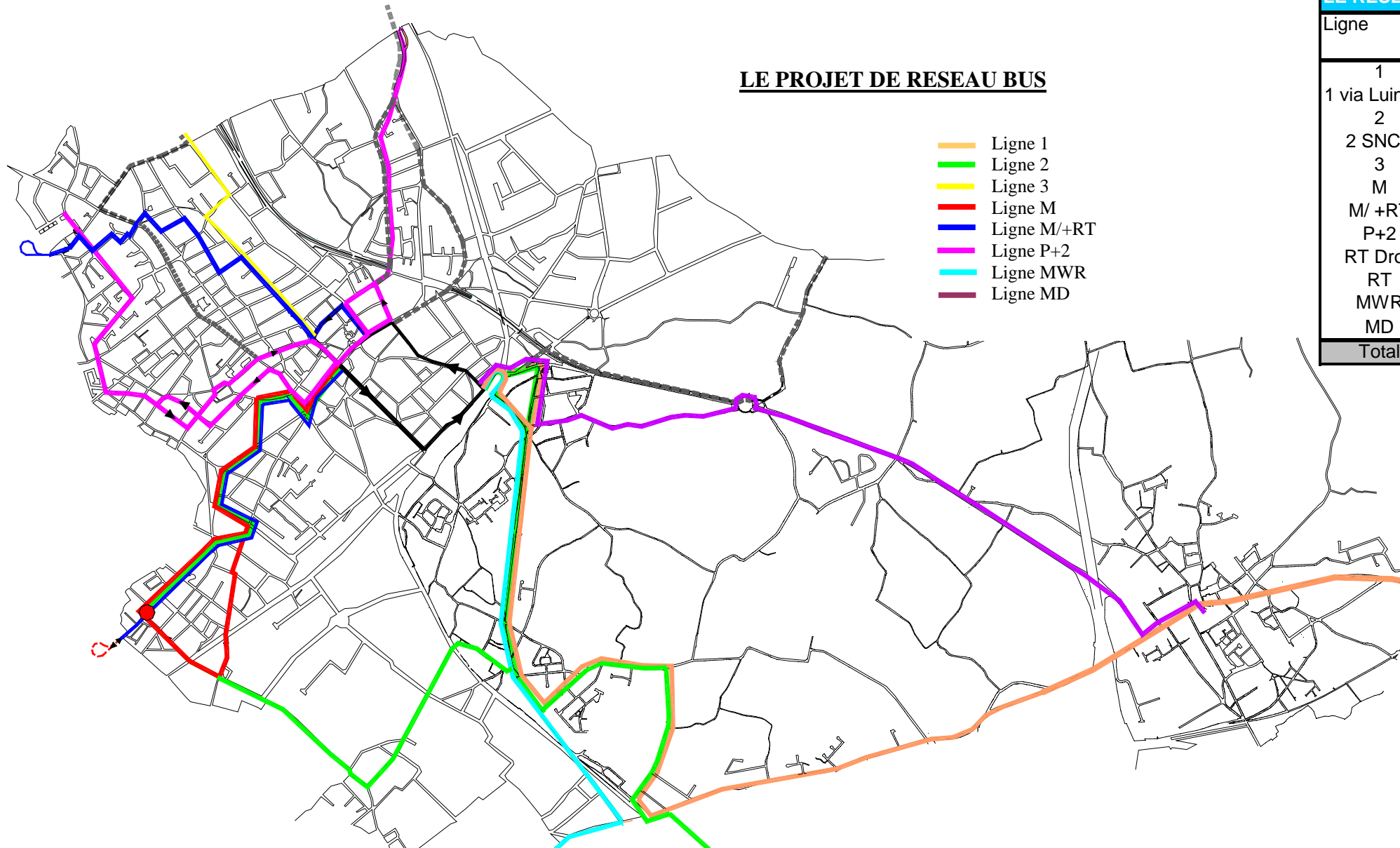
Ligne	Longueur (en m.)		Fréquence		km/jour
	Aller	Retour	Aller	Retour	
1	11634	12715	16	14	364
1 via Luingne	6000	7081	3	4	46
2	15443	16650	13	15	451
2 SNCB	11700	11500	3	2	58
3	3770	4358	8	8	65
M	5280	5858	15	15	167
M/	4815	6030	12	12	130
P	9570		26		249
RT Dron	5585	6119	12	13	147
RT	4385	4919	4	4	37
MWR	8859	4643	18	19	248
Total					1962

LE RESEAU APRES MODIFICATION

Ligne	Longueur		Fréquence		km/jour
	Aller	Retour	Aller	Retour	
1	10874	11295	16	14	332
1 via Luingne	6000	7081	3	4	46
2	14580	11500	13	15	362
2 SNCB	11700	11500	3	2	58
3	3770	4358	8	8	65
M	5280	5690	15	15	165
M/ +RT	8805	9669	12	12	222
P+2	6560	6694	26	26	345
RT Dron	0	0	12	13	0
RT	4385	4919	4	4	37
MWR	7729	4643	18	19	227
MD	6830	7010	15	15	208
Total					2067

LE PROJET DE RESEAU BUS

- Ligne 1
- Ligne 2
- Ligne 3
- Ligne M
- Ligne M/+RT
- Ligne P+2
- Ligne MWR
- Ligne MD



THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

**ACTION N° 3 : HIERARCHIE DES POINTS D'ARRET DU
TRANSPORT PUBLIC**

THEME 2

ACTION 3

Ils sont en nombre restreints et sont aménagés en fonction de leur environnement avec un véritable projet d'urbanisme et dans une réflexion globale du site dans lequel ils sont implantés. Ils ne doivent pas être conçus comme une suite d'abris, mais comme de véritables projets globaux faisant l'objet d'une recherche architecturale de prestige.

Evidemment ces sites seront dotés de systèmes performants d'informations aux usagers. Leurs cheminements piétonniers seront particulièrement soignés.

Sur le territoire communal, deux sites devraient accueillir ce type de point d'arrêt :

- la gare de Mouscron, point de convergence de toutes les lignes qui desservent la commune
- la Grand'Place qui deviendrait la vitrine du centre ville et serait le point de convergence des lignes urbaines

Les arrêts de correspondances ou d'échanges

Ce sont des points d'arrêt où se présentent plusieurs lignes de transport public (train, bus) qui ont des directions différenciées.

Par conséquent, l'aménagement doit favoriser ces correspondances en soignant l'information directionnelle, l'information sur les correspondances, les conditions de confort des temps d'attente et les cheminements piétonniers de traversée.

Sur le territoire communal, trois sites devraient accueillir ce type de point d'arrêt :

- la place de Dottignies
- Herseaux Place
- Herseaux Gare

Les pôles de quartier

Les arrêts du réseau bus constituent des points privilégiés de l'animation d'un quartier. Ils sont souvent utilisés comme points de repère, lieux de rencontre et support d'informations. Ces arrêts doivent renforcer le rôle des différents pôles de quartier.

Ces points d'embarquement doivent contenir des informations statiques sur le réseau (plan, horaire,...) et sur le quartier (plan des rues, mise en valeur des éléments particuliers,...). Leur aménagement devrait traduire la spécificité de chaque quartier. Au minimum, leur aménagement devra contenir un abri de qualité, des emplacements de stationnement vélo, un traitement de sol différencié de l'arrêt et de ses abords et un plan lumière limitant les zones d'ombre.

Ce type de point d'arrêt se localiserait notamment au Mont-à-Leux, au Petit Cornil, Place de Luingue,...

Les arrêts simples

Ce sont les arrêts qui desservent leur zone d'influence sans jouer de rôle particulier dans le réseau. Ils sont souvent simplement visualisés par un simple poteau, plus rarement par un abri. La matérialisation de ces points dépendra de l'espace disponible. En dehors du milieu urbain, il serait souhaitable pour

CONTEXTE

La qualité de service des transports en commun est un élément clé d'une alternative crédible à la voiture particulière.

Le point d'arrêt où s'effectue l'attente du bus constitue, en fonction de la perception qu'en ont les utilisateurs, un maillon important dans la chaîne des éléments qui déterminent la qualité de service. Il est souvent le premier contact avec les transports publics. Ses conditions de confort et les informations disponibles seront autant d'atouts pour attirer une nouvelle clientèle. Dans une démarche de PCM, l'arrêt, conçu comme une véritable station en relation avec la maille piétonne, devrait être un des éléments parmi les plus importants d'amélioration d'image du réseau.

Les conditions d'accès et d'attente aux points d'arrêt sont souvent les maillons faibles de la chaîne de déplacements. Dès lors, il est essentiel d'intégrer un ensemble d'aménagements qualitatifs pour rendre le réseau attractif : favoriser le repérage, l'intégration du point d'arrêt et de son accessibilité dans la trame urbaine, accroître le confort global de l'usager et son sentiment de sécurité,...

Enfin, il est nécessaire de rappeler que les différents points d'arrêts ont des fonctionnalités différentes par rapport à leur lieu d'implantation (terminus, point de convergence, multimodalité, simple desserte,...). Dès lors, il sera nécessaire de traduire la fonction de l'arrêt dans son aménagement afin de marquer son rôle dans le réseau global.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- instaurer une hiérarchie des différents points d'arrêt afin de marquer leur fonction et leur échelle de desserte

DESCRIPTION DE L'ACTION

La hiérarchisation proposée est structurée en 4 niveaux :

- les arrêts centraux
- les arrêts de correspondance ou d'échange
- les pôles de quartier
- les arrêts simples

Les arrêts centraux

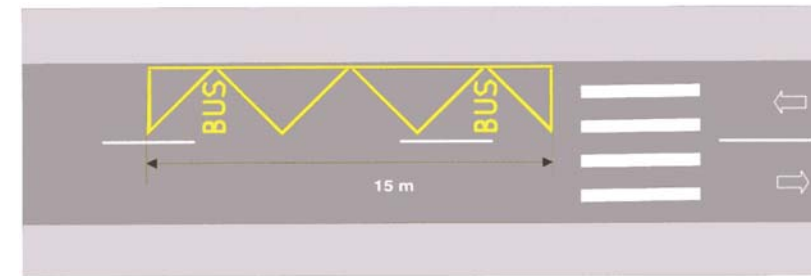
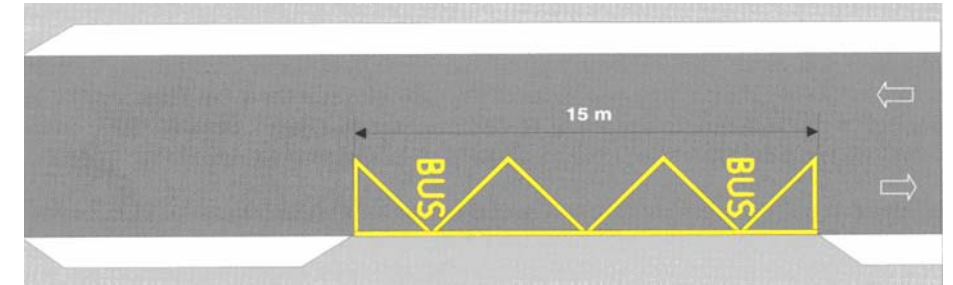
Ils sont situés sur des lieux à forte centralité communale (place, square,...) et reçoivent la grande majorité des lignes qui desservent la commune. Leur position centrale leur confère un rôle important dans le développement de l'image de marque du réseau. Ce sont les véritables vitrines des TC.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

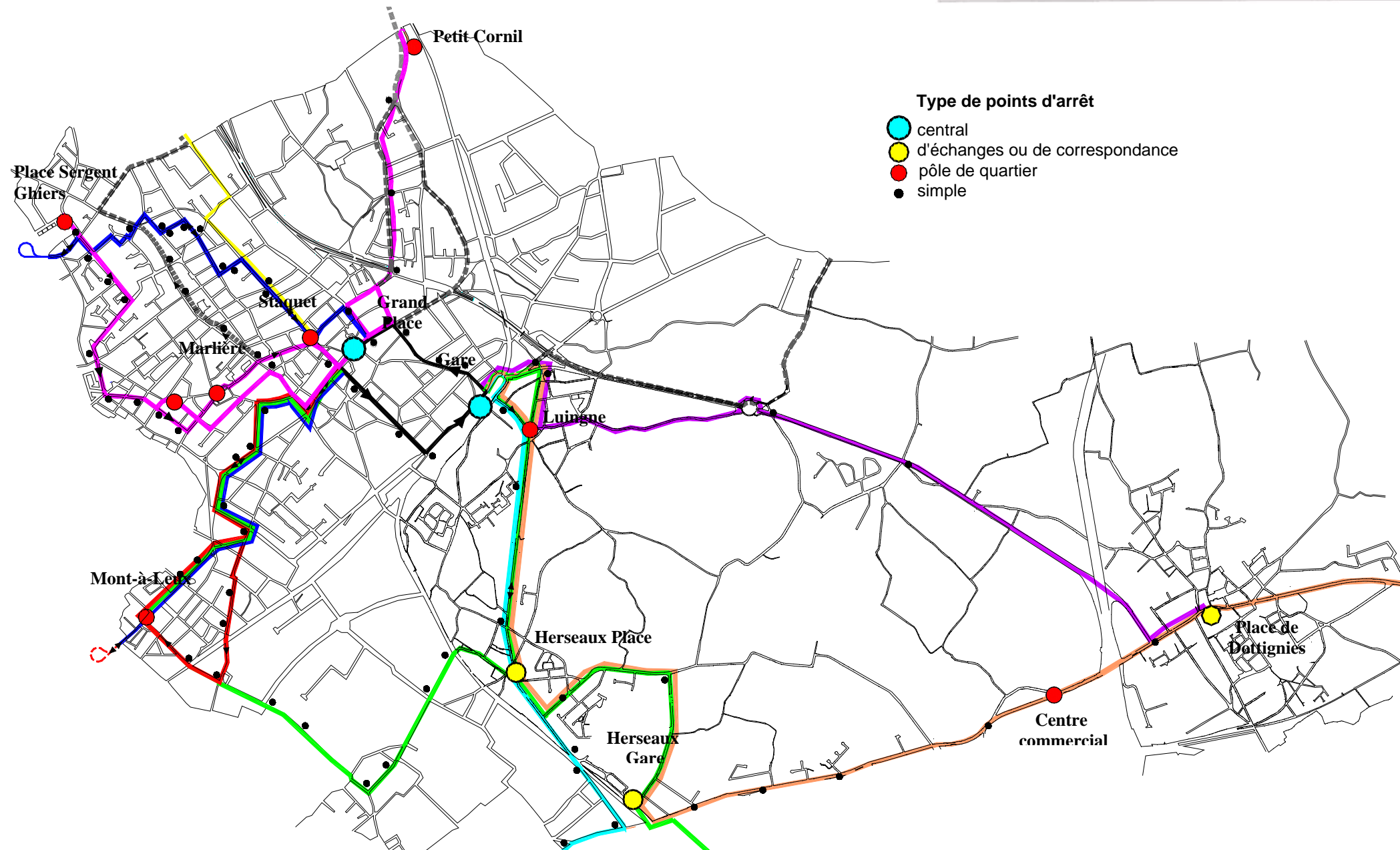
améliorer le confort de l'attente (en grande majorité, ces points d'arrêt ne sont desservies que pas une seule ligne) d'implanter un abri.

En milieu urbain, ces arrêts s'effectueront systématiquement en voirie. En effet, la pratique de l'arrêt sur voirie permet d'installer les aires d'attente des usagers sans gêner l'écoulement des flux piétons grâce à l'espace libéré sur les trottoirs. Cette disposition facilite d'autre part la réinsertion des bus sur les voies à forte circulation, notamment sur les axes prioritaires où les enjeux sont les plus forts pour les transports collectifs. Elle sera préférée également même dans le cas où l'arrêt occuperait de ce fait la seule voie de circulation, le temps d'attente des véhicules suivant le bus étant limité à la durée des mouvements de montée et de descente des passagers ; cette attente jouera un rôle de modération de la vitesse et renforcera la sécurité.

Exemple de point d'arrêt en voirie, avec ou sans stationnement de véhicules



LOCALISATION DES DIFFERENTS TYPES DE POINTS D'ARRET



THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 4 : AMELIORATION DE L'INFORMATION AUX USAGERS

THEME 2

ACTION 4

CONTEXTE

Le Plan de mobilité a relevé une certaine méconnaissance du réseau de transport en commun de la part de la population. Des efforts de communication doivent être entrepris afin de faire connaître les services que rendent les sociétés de transport collectif.

De plus, le Plan de mobilité propose des modifications du réseau TEC. Le remodelage des lignes urbaines de Mouscron (RT, M, P,...) va changer les habitudes de leurs usagers. Une campagne d'information doit être menée d'une part auprès des usagers actuels de ces lignes afin qu'ils intègrent la nouvelle offre mise à leur disposition et d'autre part auprès de l'ensemble de la population des quartiers desservis afin de leur présenter le potentiel des transports publics comme une alternative pour leurs déplacements vers le centre-ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Faciliter l'usage des transports en commun
- Informer des modifications du réseau
- Développer la notion de réseau de transport mouscronnois
- Améliorer la convivialité des points de correspondance des transports publics

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Aménagement de points d'information aux principaux points de connexion (Gare, Grand'Place), il sera nécessaire d'implanter une information complète et lisible sur l'ensemble du réseau : itinéraire, point d'arrêt, horaire, tarification, offre SNCB,... ;
- Edition d'un plan, au format de poche, du réseau des transports publics à l'échelle de la commune. Ce plan viendrait compléter les plans des lignes que publie le TEC ;
- Mise en service d'un numéro vert centralisant les informations sur le réseau et les horaires ;
- Réalisation d'opérations pour faire découvrir les modifications de ligne proposées par le Plan de Mobilité.

PARTENAIRES

- Pilote : TEC et le MET
- Partenaires : la commune, la SNCB

PHASAGE

Les opérations de communication sont à mettre en œuvre dès le début de la réalisation des différentes actions du Plan de Mobilité.



THEME N° 3 – LE STATIONNEMENT

ACTION N° 1 : LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

THEME 3

ACTION 1

OBJECTIFS POURSUIVIS

Le centre de Mouscron doit maintenir son accueil légendaire et doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent commerces et équipements. Les usagers en situation de longue durée de stationnement ne doivent plus stationner dans l'hypercentre.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'enjeu de ce volet stationnement est de déterminer s'il est indispensable d'implanter une tarification du stationnement dans le centre de Mouscron, et si oui, sur quel périmètre.

Plusieurs scénarios sont possibles, du plus libéral au plus contraignant mais ils ont des impacts très contrastés.

Les différents scénarios

A. maintien de la situation actuelle + les nouveaux projets

L'augmentation de la demande, 10% en dix ans, déterminera un taux d'occupation de près de 95% aux abords de la Grand'Place. Ce taux sera ressenti comme des conditions de saturation du stationnement.

La création de nouveaux emplacements hors voirie ne changera rien à la situation, puisque, actuellement, l'offre n'est pas saturée sur les lieux où les projets devront s'implanter (Place M. Staquet, Centre Administratif).

Par conséquent, toute suppression de places dans l'hypercentre se fera au détriment de la courte durée, et sera dommageable à l'attractivité du centre ville puisque les visiteurs ne trouveront plus de place à proximité immédiat de la Grand'Place.

Ce scénario avantagera les premiers arrivés, et provoquera une augmentation du volume de trafic aux abords des parkings puisque, ne trouvant pas de place immédiatement, l'automobiliste tournera plusieurs fois pour trouver la place qui se libère !

Ce scénario est d'autant plus réaliste qu'il existe d'importantes fonctions administratives et scolaires à proximité du centre ville à Mouscron.

Ce scénario va à l'encontre du développement du centre ville. D'autant plus, qu'il induira une pression de plus en plus forte des usagers qui, habitués à disposer d'une offre gratuite, demanderont sans cesse de nouveaux parkings qui défigureront le centre ville.

B. Introduction d'une réglementation + maintien du nombre de place

L'hypercentre est géré par un stationnement payant en voirie. Les abords de la Grand'Place, la rue de Tournai, la rue du Christ, une partie de la rue de Courtrai deviennent payantes. Par conséquent la longue durée se reportera sur les parkings gratuits. Ce report ne poserait pas de problème aujourd'hui (71 places libres dans le parking rue de Courtrai et 35 dans le parking de la rue du Luxembourg).

CONTEXTE

Le stationnement est un élément de régulation des pratiques de déplacements pour le centre de l'agglomération. Ainsi, dans le centre de Mouscron, les caractéristiques de l'offre de stationnement actuelle incitent à l'usage de la voiture pour les déplacements « domicile – travail » : l'offre est en effet abondante et gratuite.

On observe ainsi une saturation de l'espace public au bénéfice des voitures en situation de stationnement longue durée alors que dans le même temps des emplacements sont disponibles dans les parcs en ouvrage à proximité directe de la Grand'Place.

Le tableau ci-dessous détaille pour les principaux lieux de stationnement du centre ville de Mouscron, la ventilation par durée de stationnement. Il montre clairement que l'attractivité commerciale pourrait être largement améliorée si le parking de longue durée était repoussé dans les parkings hors voirie.

MODULATION DU STATIONNEMENT EN FONCTION DU TEMPS D'IMMOBILISATION DU VEHICULE									
	Offre	Taux de saturation 16h	Nombre de véhicules sur la journée			Nombre de places à 16h			TOTAL
			CD	MD	LD	CD	MD	LD	
Grand'Place	136	102%	455	92	62	64	31	43	138
Pkg Courtrai	161	56%	300	45	34	44	18	28	90
Métropole	61	93%	115	62	17	17	27	13	57
Pkg Tourcoing	53	98%	156	46	18	21	17	14	52
Rue de Tournai	21	105%	42	7	14	6	3	13	22
Rue du Christ	62	100%	213	4	25	26	14	22	62
Total	494	85%	1281	256	170	178	110	133	421

Sur la Grand'Place, entre 15 et 16 heures, 1/3 des places sont occupées par des véhicules restant au moins 4 heures, soit 43 véhicules. Or, simultanément, dans le parking de la rue de Courtrai, il reste 71 places libres.

Si ce report a lieu, c'est près de 430m² d'espace public qui se libèrent, soit un carré de plus de 20m. de coté, surface permettant un aménagement urbain conséquent.

LES DIFFERENTS PROJETS INFLUENÇANT LE STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE

- Le déménagement de l'Hôtel de police, qui libérera des places aux abords de la Grand'Place
- La création du Centre administratif qui apportera 1000 places supplémentaires
- La rénovation de l'îlot Staquet qui apportera quelques 300 à 350 places supplémentaires

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Les places libérées seraient assez vite utilisées par les usagers de courte durée qui aujourd'hui se parquent dans les parkings hors voirie. Par conséquent, la Grand'Place et les différentes rues commerçantes seraient toujours aussi occupées. Le gain en « qualité de vie » serait insignifiant mais l'offre de stationnement serait en adéquation avec la demande.

C. Introduction d'une réglementation différenciée et suppression de places sur les lieux centraux.

Le centre de Mouscron doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent commerces et équipements. Les usagers en situation de longue durée de stationnement ne doivent plus stationner dans le centre : une offre alternative leur est proposée sous deux formes : des parcs hors voirie aux abords de la voie d'évitement ou un report modal.

Création de zones payantes, avec une tarification différenciée:

➤ l'hypercentre:

stationnement limité à 2 heures
tarification progressive **avec premier 1/4 h. gratuit**
mesure en faveur des riverains (gratuité)
contrôlé plusieurs fois par jour pour les artères commerçantes (rue de Tournai, rue du Christ, Grand'Place)

➤ les parkings payants de l'hypercentre

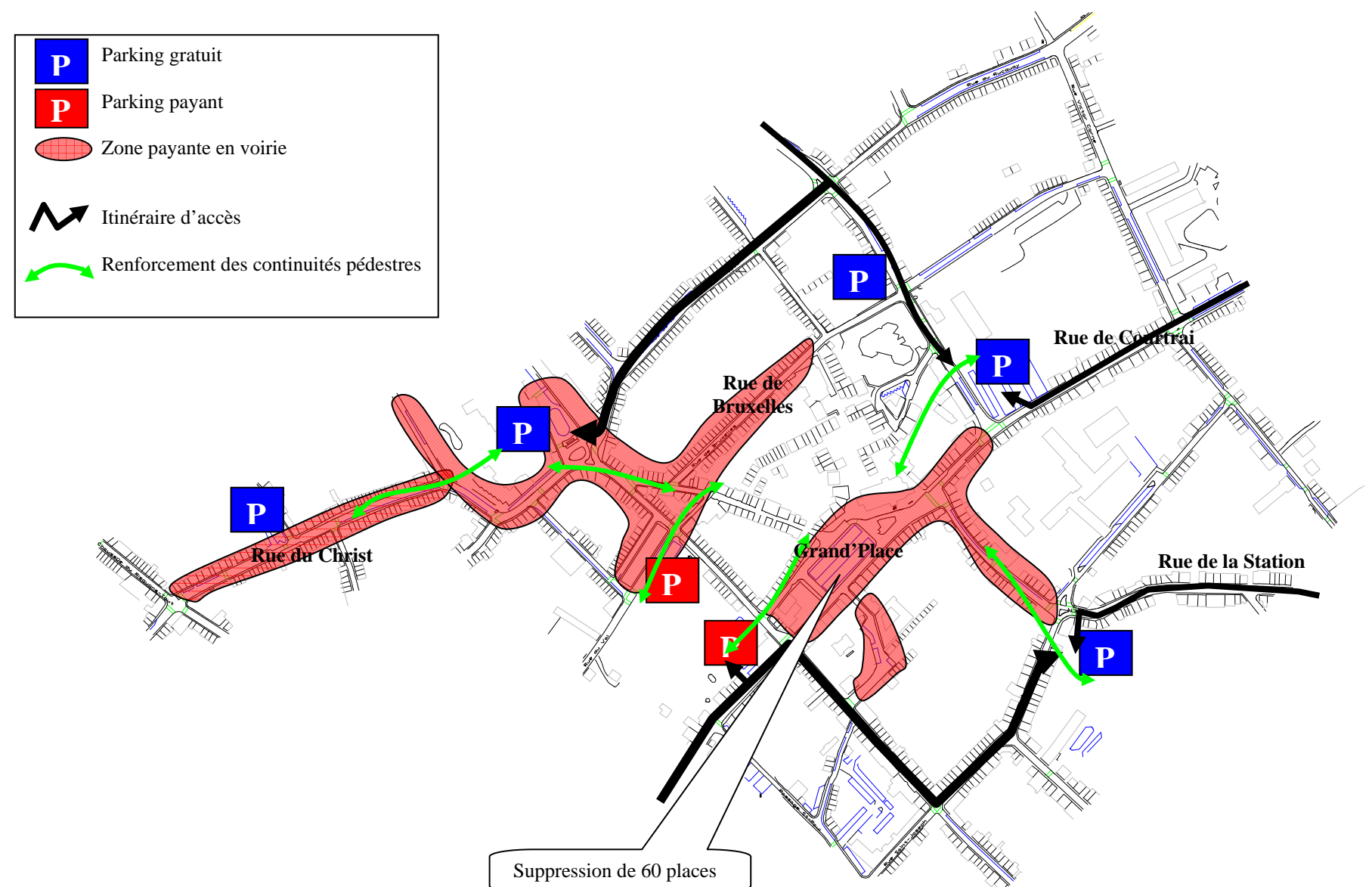
tarification linéaire
accès contrôlés
renseignés par jalonnement
- Parking Métropole;
- Parking Place Picardie;

Cette action n'augmente pas le volume des places de stationnement mais permet de sécuriser et de contrôler les parcs existants.

➤ les parkings gratuits : se localisent en bordure de l'hyper centre et sont reliés directement aux pénétrantes renseignés par jalonnement

L'ensemble des parkings hors voirie ferait l'objet d'une signalisation spécifique afin de prendre en charge le visiteur dès qu'il emprunte une des pénétrantes vers le centre ville. A plus long terme, ce système de signalisation devrait être de type dynamique et renseigner, en temps réel, des saturations des différents parkings hors voirie

ORGANISATION DU STATIONNEMENT DU CENTRE VILLE



THEME N° 1 – LE STATIONNEMENT

ACTION N° 2 : LE STATIONNEMENT DES POIDS-LOURDS
--

THEME 3

ACTION 2

CONTEXTE

OBJECTIFS POURSUIVIS



DESCRIPTION DE L’ACTION

PHASAGE

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

INTRODUCTION : SCHEMA GENERAL D'AMENAGEMENT DES
PROMENADES URBAINES

THEME 4

INTRO

Principes généraux du plan vélo :

Dans la mesure du possible, il faut garantir le confort et la sécurité des cyclistes dans l'ensemble de la commune, ce qui est difficilement applicable partout pour des problèmes soit budgétaires, de trafic ou d'espace à disposition sur certaines voiries.

Pour permettre un bon déplacement dans la commune, nous proposons de mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables reliant les principaux pôles de l'entité utilisés par les cyclistes quotidiens. Le long de ces itinéraires cyclables, il faut garantir : sécurité, liaison directe, stationnement, confort et agrément.

Itinéraires cyclables hors agglomération :

- Doubles pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée si le trafic est moyen et la vitesse modérée ;
- Pistes cyclables séparées de la chaussée si le trafic est important et la vitesse élevée (comme sur la N58).

Garder le plus possible les pistes cyclables existantes, revoir leur sécurité et l'état du revêtement.

Itinéraires cyclables en agglomération :

- Pas de piste cyclable sauf pour des itinéraires de promenades mélangeant les modes doux dans des sites propres de promenades urbaines ;
- Itinéraire le plus direct, confortable et sécurisant ;
- Insertion confortable et claire en agglomération des pistes cyclables par des « insertions cyclistes » ;
- Signalisation et marquage délimitant les itinéraires qui aident les cyclistes à aller d'un pôle à l'autre de l'agglomération ;
- Traversées des carrefours des itinéraires cyclables sécurisées et avec un revêtement confortable ;
- Bande cyclable pour les tronçons d'itinéraires demandant à être sécurisés.

Mettre en place une offre en stationnement vélo permettant de ranger son vélo en sécurité et confortablement sur l'espace public de la commune. 3 types de stationnements vélos seront proposés en fonction de la longueur de stationnement.

Aider l'orientation du cycliste par l'indication claire des itinéraires cyclistes par un marquage au sol et par la mise en place d'un jalonnement cycliste.

Favoriser une série d'activités liées au vélo :

- services de location de vélo ;
- activité école à vélo ;
- services d'entretien et de réparation de vélos ;
- service de renseignements sur le tourisme, itinéraires sur cartes.

Principes généraux du plan piéton et PMR :

Dans la mesure du possible il faut garantir le maximum de sécurité et l'accessibilité des PMR dans l'ensemble de l'entité.

Il n'est pas possible de garantir un confort et une accessibilité pour les PMR partout, pour des raisons d'espace, budgétaires et de largeur des voiries.

Nous proposons de mettre en place des itinéraires piétons et PMR où il sera garanti : sécurité, liaison directe, confort et agrément. Dans l'agglomération de Mouscron, la majorité de ces itinéraires sont proposés en promenades urbaines.

Aménagement type centre-ville au centre des agglomérations (Mouscron, Herseaux et Dottignies) :

- Aménager des trottoirs d'au moins 1,5m ou permettre la circulation des piétons et des PMR sur la chaussée en toute sécurité ;
- Permettre l'accessibilité PMR dans toute la zone.

Mise en place des promenades urbaines dans l'agglomération de Mouscron :

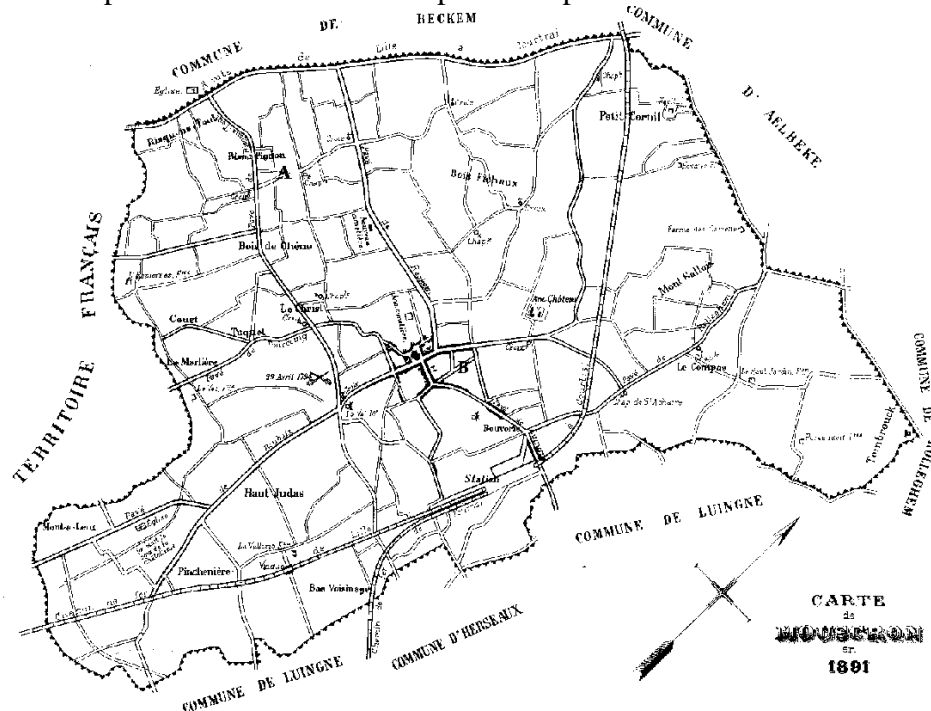
- Aménagement et signalisation de promenades urbaines piétonnes pour aller du centre aux principaux pôles de l'agglomération (la gare, la piscine, les 3 parcs, le centre culturel, le centre Expo et le stade Excelsior). Des aménagements particuliers sont proposés pour donner à Mouscron des déplacements à pied dignes du centre d'une grande ville ;
- La meilleure accessibilité PMR possible le long de ces itinéraires.

Garder les deux piétonniers et les étendre en semi-piétonnier dans toute la zone 30 du centre de Mouscron.

Mise en place d'itinéraires reliant les écoles aux arrêts de bus, à la gare et à la Grand Place pour la sécurité des déplacements des écoliers

Mise en place des promenades urbaines à Mouscron :

Dans le passé les routes de transit passaient par la Grand Place :



La construction de la N58 et de la route de la laine (la N518) permet de dévier le transit hors du centre de l'agglomération de Mouscron et d'aménager un centre-ville à trafic automobile faible et lent.

Réduire du trafic de véhicules en agglomération est utile pour les rues d'habitations, mais est plus difficilement acceptable pour les commerces. Ainsi, pour le développement du centre-ville et de ses commerces, il est nécessaire de remplacer un trafic voiture par un trafic

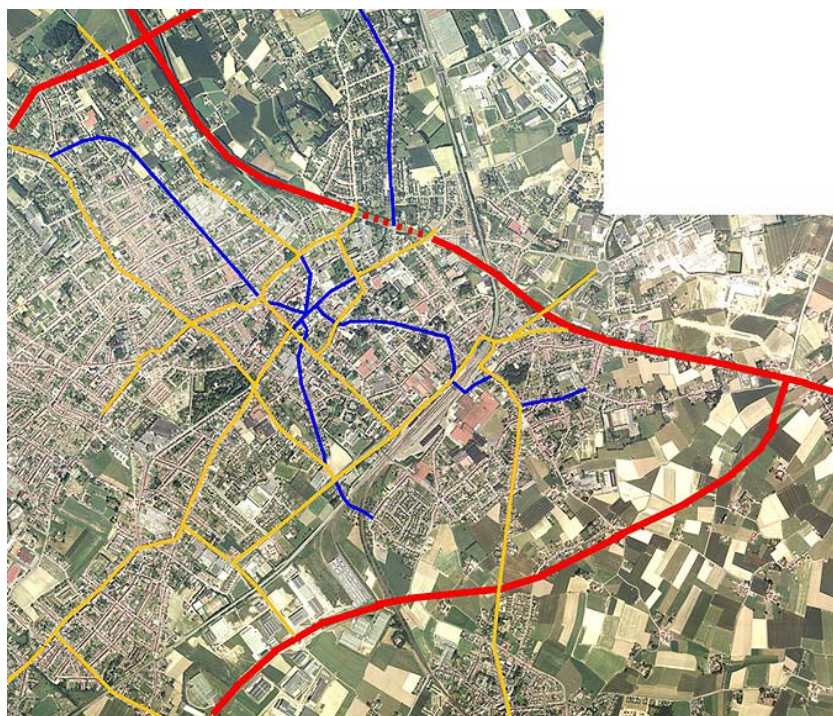
piéton et cycliste. Pour cela, il faut mettre à disposition des routes d'accès pour les voitures, des routes de transits, du stationnement et des itinéraires piétons.

Nous avons favorisé les modes doux sur les anciens axes de communications qui traversent le centre de Mouscron. Ces axes sont les plus directs, intuitifs et se trouvent le long des commerces. Ce principe a été appliqué aussi bien pour le plan vélo que pour le plan piéton et PMR.

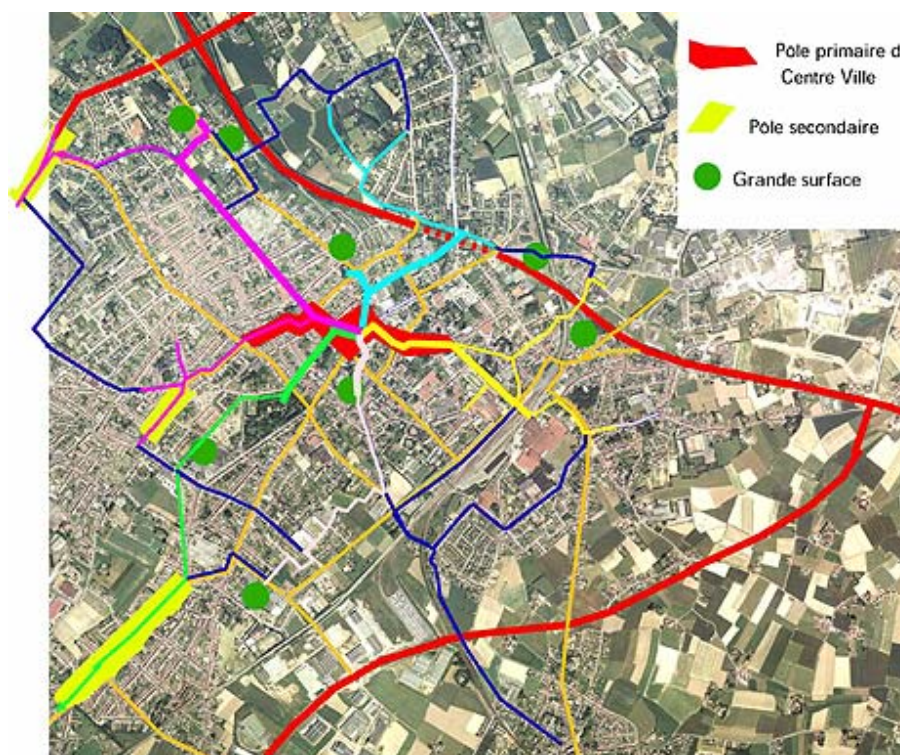
Les tronçons du centre ville des anciens axes de communications rendus aux modes doux sont les suivants (en bleu) :

Le développement des commerces est très sensible à la mobilité : Dans le diagnostic, nous avons présenté 3 types de commerces dans la commune de Mouscron : un pôle principal autour de la Grand-place, 6 pôles secondaires dont 3 dans l'agglomération de Mouscron et des grandes surfaces.

Le pôle primaire commercial a une attractivité suffisante pour demander à l'usager de stationner son véhicule dans un parking et de marcher ±250m. Ces parcours piétons demandent un aménagement convivial, confortable et sécurisant.



Les pôles secondaires ne sont assez attractifs pour demander à l'automobiliste de stationner et de marcher quelques centaines de mètres. Le parking en face des commerces est nécessaire pour leur viabilité. Vu la largeur de la chaussée à ces endroits, nous ne pouvons pas proposer de promenades à aménagement complet. Par contre, l'accessibilité des PMR devrait être assurée sur les trottoirs des deux côtés de la voirie.



Les grandes surfaces sont situées en général près d'axes de circulation importante. Elles ont besoin d'une bonne accessibilité voiture à leur parking. Pour permettre leur accessibilité aux piétons, aux cyclistes et aux PMR, il y a toujours un itinéraire qui passe près de ce type de commerce.

Nous distinguons 6 promenades urbaines :

- Promenade P1 : **Promenade du Parc** : Grand Place – Grand Parc ;
- Promenade P2 : **Promenade des Expos** : Grand Place – Centre Culturel – Cimetière – Centre-EXPO ;
- Promenade P3 : **Promenade de la Pépinière** : Grand Place – Petit Parc ;
- Promenade P4 : **Promenade du Château** : Grand Place – CHU – Château ;
- Promenade P5 : **Promenade de la Gare** : Grand Place – Gare ;
- Promenade P6 : **Promenade Exelcior** : Grand Place – Centre Commercial des Moulins.

Toutes les promenades urbaines passent par la Grand-place.

Nous distinguons 5 types d'itinéraires piétons (voir carte) :

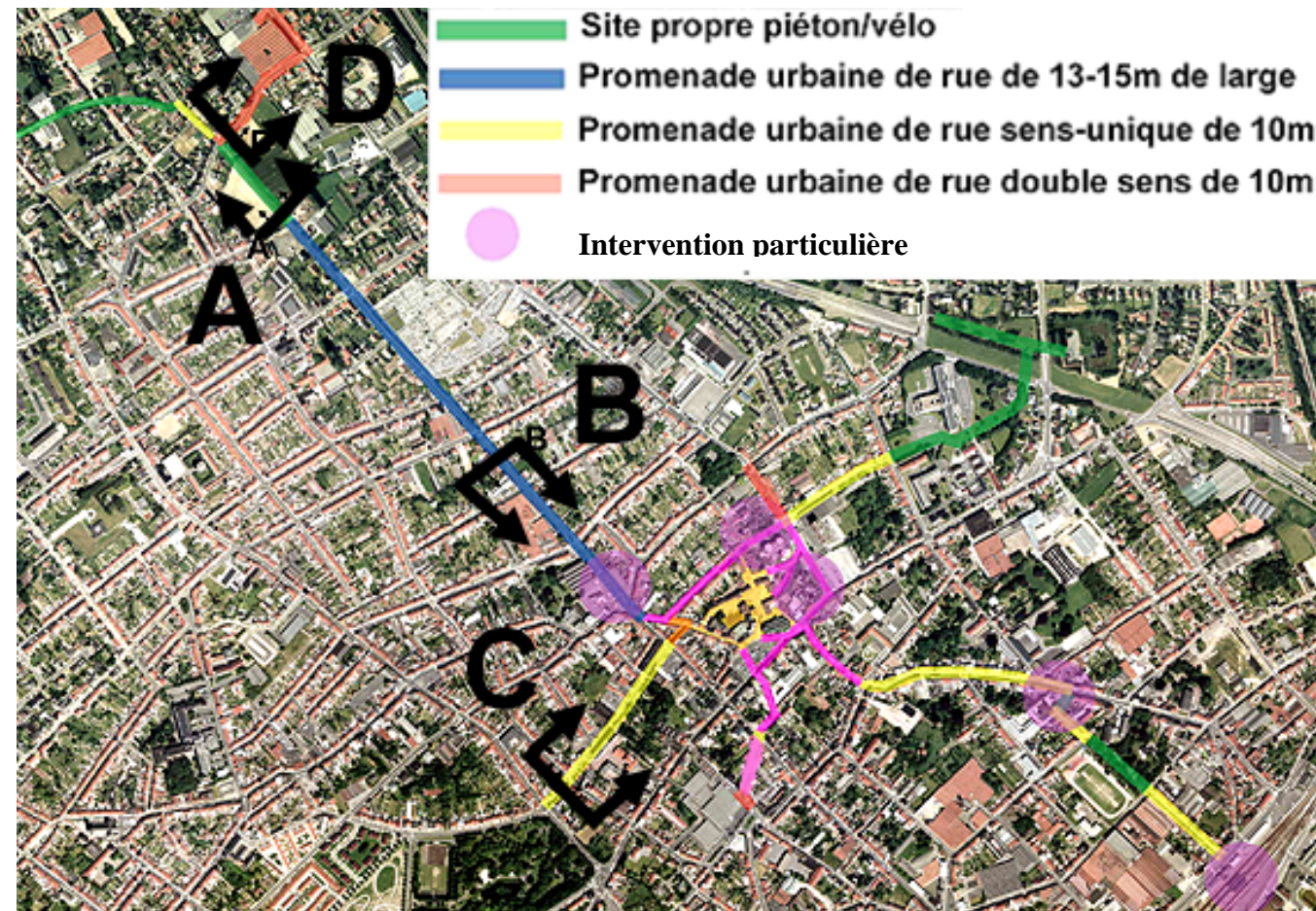
- **Piétonnier et semi-piétonnier** ;
- **Promenades urbaines avec aménagement complet** : elles sont les axes principaux structurants qui relient les pôles importants de l'agglomération de Mouscron.
- **Prolongements de promenade urbaine avec aménagement partiel** : ce sont les prolongements des promenades urbaines liant les 3 pôles commerciaux secondaires et les quartiers résidentiels au centre ville.
- **Itinéraires de liaison** : ils sont les liens entre les pôles périphériques de l'agglomération.
- **Itinéraires piétons des écoles** : en complément aux autres itinéraires permettent l'accès aux écoles en sécurité (pour le détail voir fiche 1-9).

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Le Plan Piétons et PMR propose une série de parcours aménagés, parmi lesquels 6 promenades urbaines. Les cheminements de ces promenades sont décrits par les 6 fiches actions suivantes (4.1 à 4.6).

De manière générale, 5 types d'aménagements se retrouvent tout au long de ces promenades :

- 1 Aménagement de rues de 13 à 15 m de large où l'on circule à double sens ;
- 2 Aménagement de rues de 10 m de large où l'on circule à double sens ;
- 3 Aménagements de rues de 10 m de large où l'on circule à sens unique ;
- 4 Sites propres réservés exclusivement aux modes doux ;
- 5 Les (semi-)piétonniers



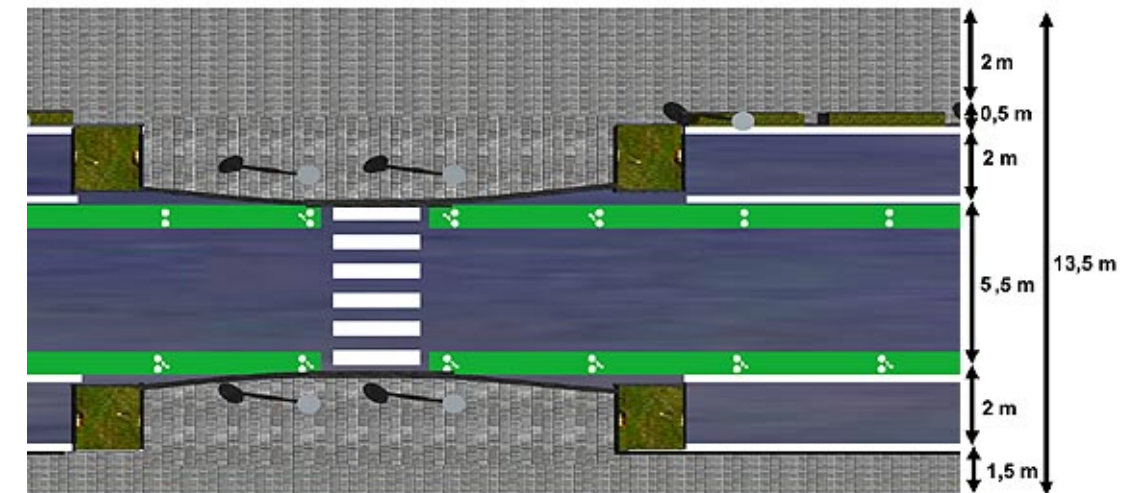
1 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 13-15 m de large à double sens :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,5 m et, de l'autre, un trottoir de 3 m à 4,5 m avec un revêtement, des luminaires, du mobilier urbain spécifiques et des plantations. Ces éléments restent encore à définir mais seront communs à l'ensemble des promenades urbaines.

La voirie à double sens est sans marquage et possède une largeur de 9m :

- 5m pour la circulation automobile et des bandes cyclables aux bords de la chaussée
- 2m de part et d'autre de la voirie pour le stationnement avec des arbres tous les 3 à 5 emplacements.

Exemple : Rue Roger Salengro (Coupe C)



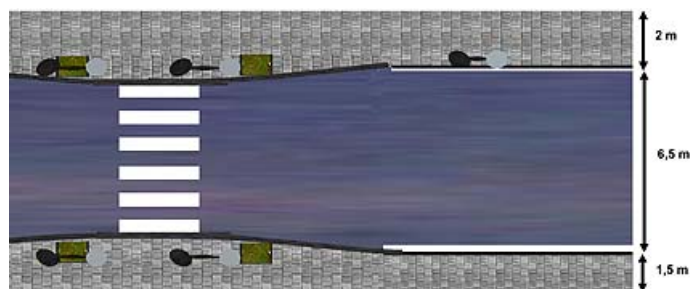
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

2 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 10 m de large à double sens :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,4 m et, de l'autre, un trottoir de 2,2 m avec un revêtement, des luminaires et du mobilier urbain spécifique et des plantations.

La voirie à double sens est sans marquage et possède une largeur de 6,4 m. Le stationnement y est autorisé d'un seul côté avec une alternance 1-15 / 16-30. Les vélos circulent sur la chaussée.

Exemple : rue du Blanc-Pignon (Coupe D)



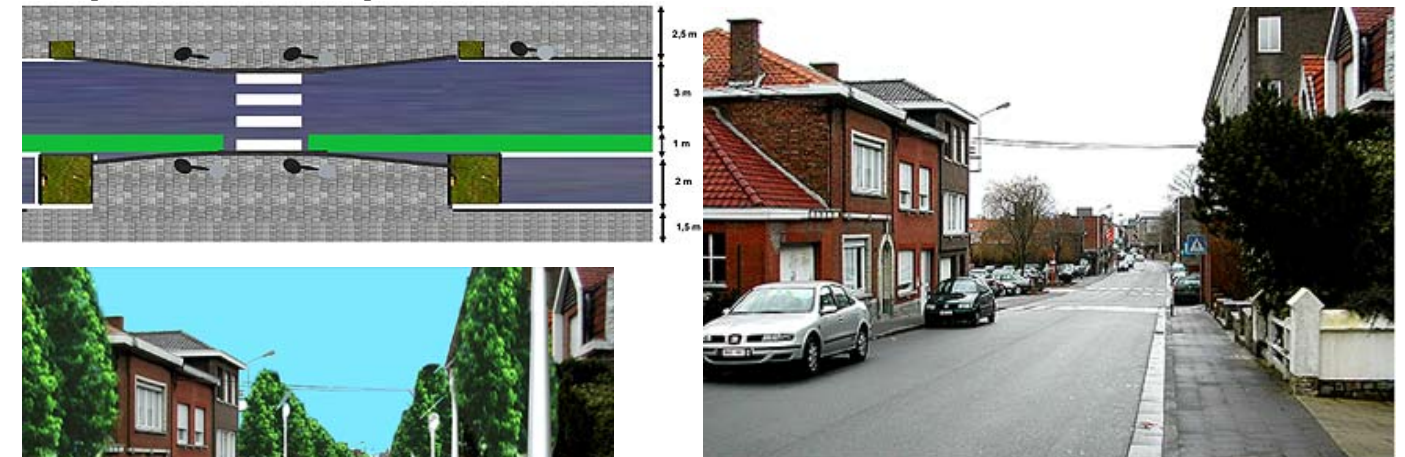
3 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 10 m de large à sens unique :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,5 m et, de l'autre, un trottoir 2,5 m avec un revêtement, des luminaires, du mobilier urbain spécifiques et des plantations.

La voirie à sens unique a une largeur de 6m :

- 3m pour la circulation automobile ;
- 1m de bande cyclable pour les cyclistes à contresens (SUL) ;
- 2m pour le stationnement avec des arbres tous les 3 à 5 emplacements.

Exemple : rue du Val (Coupe B)



La photo ci-contre envisage la rue du Val à 2 sens de circulation. Cette solution dégage moins de convivialité et moins de sécurité subjective. C'est pourquoi nous proposons la mise en sens unique de certaines rues.

Outre les aspects sécuritaires et de convivialité, cette mesure permet de planter des arbres des deux côtés de la voirie. Une attention particulière doit être apportée à la qualité de l'intervention, car des aménagements incomplets dans une rue à sens unique permettent des vitesses plus élevées ce qui porte l'insécurité subjective à un niveau supérieur à celui d'une même rue mise à double sens de circulation.

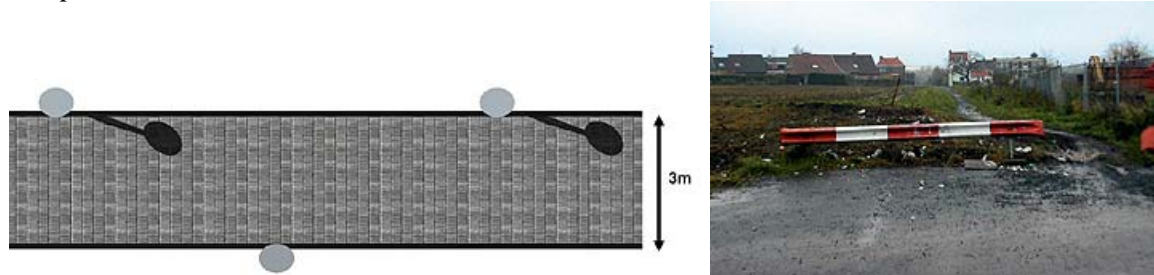


PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

4 Aménagement de la promenade urbaine sur un site propre avec les vélos :

Cet aménagement est du type RAVeL et consiste en une coexistence de l'ensemble des modes doux sur une largeur de 3m.

Coupe A : Av des Feux-Follets



Exemple d'aménagement de promenade urbaine le long de la Sambre à Namur.



5 Piétonnier et semi-piétonnier :

La fiche 4.7 décrit les aménagements de ce type de voirie.

Interventions particulières :

Afin d'assurer la continuité des promenades, 5 interventions particulières sont à préciser :

- Place Charles de Gaulle (en cours d'étude) : raccord entre le centre-ville et la promenade P2 ;
- Place de la Gare (concours d'architecture à lancer) ;
- Le raccord entre la rue d'Italie (en site propre) et la rue de la Station ;
- Le raccord entre la Place Kasiers, la rue de Bruxelles, la rue de Menin jusqu'à la rue de la Pépinière (la promenade P3) ;
- Passage St Pierre en rue piétonne.

Caractéristiques des 5 types d'itinéraires piétons :

Outre les promenades urbaines dont les différents types sont décrits ci-dessus, le plan Piéton et PMR propose 4 autres types de parcours complémentaires. Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques des différents types de parcours proposés par le Plan Piéton et PMR.

	Traversée sécurisée	Luminaire spécial	Mobilier urbain spécial	Signal	Revêtement spécial	Plain-pied	Largeur >= 2 m+ arbre	Largeur >= 1,5m	Amgt à thème
Itinéraires «piétonnier»	X	X	X	X	X	X	-	-	X
Itinéraires «promenade urbaine»	X	X	X	X	X	-	X	-	X
Itinéraires de «prolongement promenade»	X	X	X	X	X	-	-	X	X
Itinéraires de «liaison»	X	-	-	X	-	-	-	X	-
Itinéraires «école»	X	-	-	-	-	-	-	X	-

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

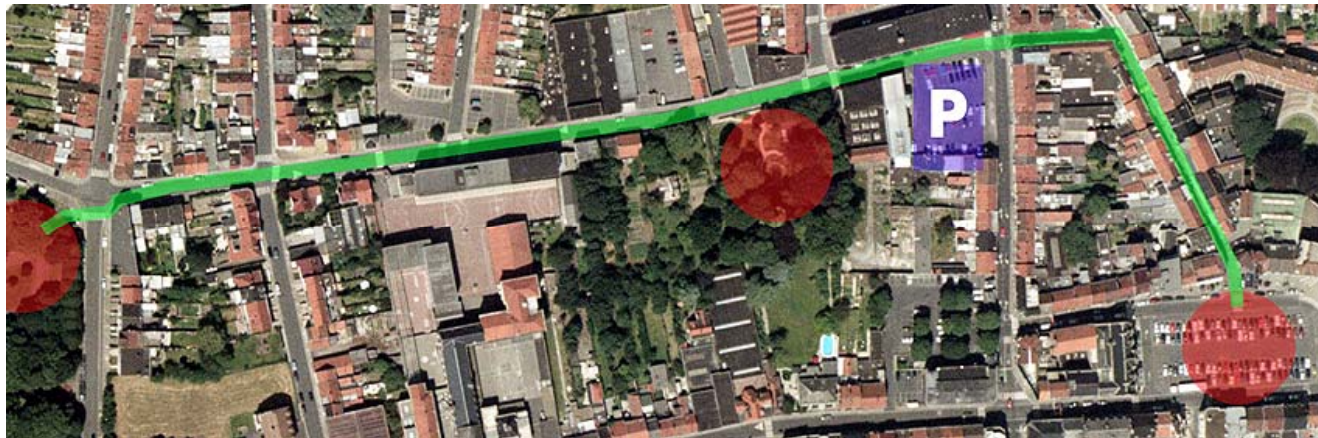
ACTION N° 1 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DU PARC

THEME 4

ACTION 1

CONTEXTE

Actuellement, la liaison pédestre entre la Grand'Place et le Parc communal n'est pas visible et agréable. Cette première fiche action dans le thème des modes doux, décrit une promenade qui relie ces deux pôles. 5 autres itinéraires de promenades urbaines seront décrits par la suite.



DESCRIPTION DE L'ACTION

La promenade du Parc avec l'ensemble de ses aménagements, débute à la Grand'Place, passe par la Petite-Rue et par la rue des Froidchamps devenue piétonne. Puis, elle emprunte toute la rue du Val où un trottoir de 2,5 m aura été aménagé (voir images de synthèse et description des aménagements des rues à sens unique de 10 m dans la fiche d'introduction aux modes doux). Et enfin, elle aboutit au Grand Parc de la ville de Mouscron où le carrefour sera aménagé pour une traversée sécurisée de la rue du Dragon des modes doux.



Prolongement de la promenade avec aménagement partiel :

La promenade se poursuit à travers le parc et son extension pour aboutir le long du centre commercial du «Carrefour». Puis elle emprunte une ancienne ligne de tram qui porte le nom de sentier Parmentier, pour aboutir, par la rue de l'Artre, à la Grand'Rue, la rue commerçante du Mont-à-Leux.



Description de l'aménagement :

La promenade :

Voir les principes généraux d'aménagement d'une rue de 10 m de large et le plan et l'image de synthèse de l'aménagement de la rue du Val.

Pour la description de l'aménagement de la rue des Froidchamps, voir la fiche 4.7 concernant les piétons et les semi-piétons.

Le prolongement de la promenade :

Réfection des trottoirs dans les mêmes matériaux que ceux de la promenade, mais à des largeurs de 1,5 m. Le tronçon reprenant l'ancienne voie de tram, doit être aménagé comme un RAVeL (voir aménagement d'un site propre modes doux).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place, au Parc, au centre Commercial «Carrefour» et au quartier commerçant du Mont-à-Leux ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie :
 - 0,1 km de piétonnier à 520 000 €/km
 - + 0,375 km de grand trottoir à 110 000 €/km
 - + 37 500 €/km de luminaires
 - + 2,2 km de petit trottoir à 75 000 €/km
 - + 37 500 €/km de luminaires)
 - = 257 500 €d'investissements.
- Etude : 8% soit 20 600 €
- Le Mobilier urbain : 2,68 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 66 311 €.

Total de 344 410 €.

PHASAGE

Aménagement à réalisé à moyen terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain de l'agglomération ;
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme, etc ...).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 2 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DES EXPOS

THEME 4

ACTION 2

Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Marlière

Ce prolongement est important pour le lien urbain et la survie commerciale du quartier du Christ et de la Marlière. La connexion de ce prolongement et de la promenade urbaine est très importante et doit faire l'objet d'une étude sur le visuel.

Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers le Risquons-Tout

Ce prolongement se fait sur une ancienne ligne de tram transformé en un site propre modes doux. Ensuite, c'est le lien avec le pôle commercial du Risquons Tout.

Description de l'aménagement :

La promenade :

Voir dans l'introduction les principes généraux d'aménagement d'une rue de 13-15 m de large, d'un site propre modes doux et d'une rue de 10 m large.

La place Charles De Gaulles demande un projet d'aménagement spécifique qui est en cours d'élaboration.

Pour la description de l'aménagement du prolongement du piétonnier de la Petite Rue voir la fiche 1.7 sur les piétonniers et les semi-piétonniers.

Les prolongements de la promenade :

Réaménager les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m. Le tronçon reprenant l'ancienne voie de tram doit être aménagé comme un RAVeL (voir aménagement d'un site propre modes doux).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier les infrastructures importantes de la ville : la Grand'Place, la Gare, Le Centre culturel, le Centr'Expo, les 3 parcs et les centres commerciaux ;
- Donner à Mouscron un aspect urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

CONTEXTE

Actuellement, la liaison pédestre entre la Grand' Place et le Centr'Expo n'est pas visible et agréable. Cette fiche action décrit une promenade qui relie ces deux pôles en passant par le Centre culturel et le futur Centre d'Art contemporain.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La promenade des Expos débute de la Grand' Place et passe par la Petite Rue, comme pour la promenade du Parc, pour aboutir à la place Charles De Gaulle (qui sera entièrement réaménagée). Puis



elle emprunte toute la rue Roger Salengro et l'avenue des Feux Follets sur un trottoir élargi à 2,5 m (voir images de synthèse et description des aménagements des rues double sens unique de 13 -15 m de large dans l'introduction). La fin de cette avenue passe par un champ (future zone résidentielle) et sera aménagée en site propre modes doux (voir images de synthèse dans l'introduction), pour enfin aboutir au Centr'Expo par la rue du Blanc Pignon (voir images de synthèse dans l'introduction).



COUTS

- La voirie : 0,125 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 1,5 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 2,5 km de petit trottoir à 75 000 €
+ 37 500 €/km de luminaires
= 418 320 € d'investissements.

Etude : 8% soit 33 465 €.

Le Mobilier urbain : 4,13 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 102 255 €

Total de 554 040 €.

PHASAGE

Court terme : la promenade urbaine (277 020 €)

Moyen terme : les extensions (277 020 €).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations ;
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 3 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE PEPINIERE

THEME 4

ACTION 3

CONTEXTE

Cette fiche action décrit une promenade qui relie la Grand'Place au petit parc récemment aménagé se trouvant le long de la rue de la Pépinière. Actuellement, la liaison piétonnière entre ces deux pôles n'est pas visible et agréable.



DESCRIPTION DE L'ACTION

La promenade de la Pépinière part de la Grand' Place et passe par la rénovation urbaine. Les vélos et les PMR transitent par la Poste, les piétons ont la possibilité d'emprunter la diagonale de la fontaine vers l'esplanade Orchidée et par les jardins suspendus entre RU et Orchidée pour rejoindre la rue de Rome. Elle longe ensuite la rue de Rome avec un large trottoir pour aboutir au Parc de la rue de la Pépinière.



Le prolongement de la promenade vers les commerces de la rue de Menin

Après avoir traversé le parc diagonalement, cet itinéraire avec aménagement partiel longe une portion de la rue de Menin où quelques commerces et un grand parking sont installés.



Description de l'aménagement :

La promenade :

Dans la rénovation urbaine, à part le jalonnement, aucun aménagement n'est à réaliser. Il faut repenser à la traversée de la rue de Bruxelles. Voir, dans les principes généraux (introduction), les aménagements de la rue de Rome : rue de 10 m de large et le plan et l'image de synthèse de l'aménagement de la rue du Val.

Le prolongement de la promenade :

Réaménager les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place au petit Parc en passant par la rénovation urbaine ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,5 km de grand trottoir à 520 000 €/km
+ 0,8 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
= 115 270 € d'investissements.

- Etude : 8% soit 9 220 €

- Le mobilier urbain : 1,3 km à 25 000€/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tt les 5m) soit 32 225 €.

Total de 156 720 €.

PHASAGE

Moyen terme 50% (78 360 €)

Long terme 50% (78 360 €).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation;
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (construction de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations ;
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

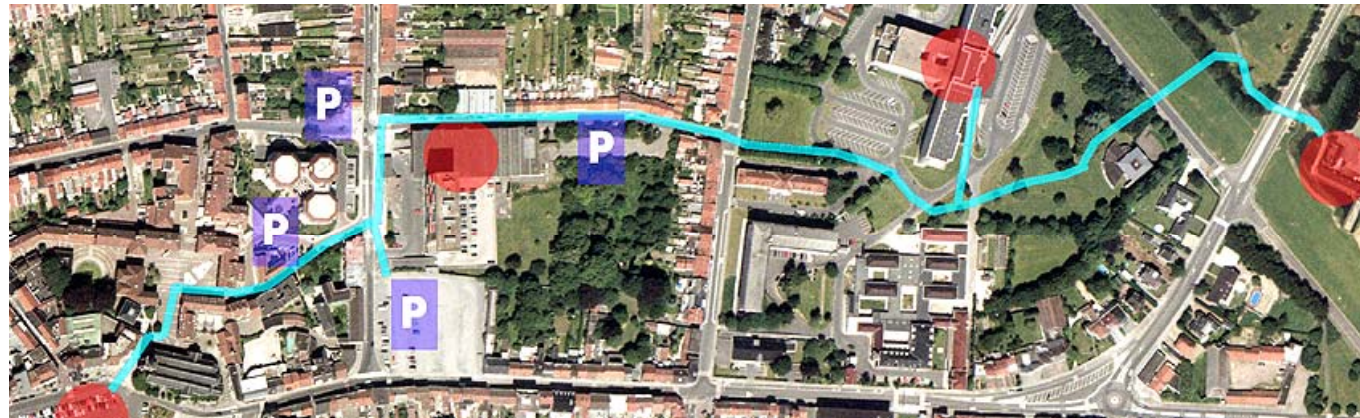
ACTION N° 4 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DU CHATEAU DES COMTES

THEME 4

ACTION 4

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui relie la Grand'Place au Château des Comtes en passant par l'hôpital, les futurs bâtiments communaux avec plus de 1 000 places de parkings et l'emplacement du futur Hôtel de Police. Actuellement, le lien piétonnier entre ces deux pôles n'est pas visible et agréable.



DESCRIPTION DE L'ACTION

La promenade du Château des Comtes: part de la Grand'Place, passe par la rénovation urbaine et la rue de l'Abbé Coulon où se trouve un petit parking. Ensuite, elle aboutit à la rue de Menin d'où il sera possible d'atteindre le futur parking de plus de 1000 places par la droite ou de prolonger la promenade par la gauche. Puis la promenade passe par la rue des Courtils. Le parc du C.H.R est alors traversé en empruntant un aménagement en site propre modes doux. Enfin, en passant près du nouveau bâtiment de la Croix Rouge, la promenade aboutit au Château des Comtes par un espace vert qui doit être aménagé.



Le prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Fontaine Bleue :

La zone verte est traversée pour aboutir à l'avenue de la Promenade et au sentier menant à la Fontaine Bleue. Le prolongement se fait aussi par la rue de la Fontaine et la rue de l'Oratoire pour relier le quartier des Bois Fichaux à la promenade du Château des Comtes et à cette zone naturelle et de loisirs.



Description de l'aménagement :

La promenade :

Dans la rénovation urbaine, aucun aménagement n'est à réaliser à part le jalonnement. Dans la rue de Menin un trottoir large de 2,5 m est à aménager. Voir dans l'introduction les aménagements de la rue des Courtils : rue de 10 m de large, le plan et l'image de synthèse de l'aménagement de la rue du Val .

Pour la description de l'aménagement de la traversée du parc de l'hôpital et de la zone verte voir les aménagements type RAVeL dans la partie générale.

Le prolongement de la promenade :

Les interventions sont principalement de la sécurisation des carrefours et du jalonnement. Le seul tronçon à aménager est le lien entre l'avenue de la Promenade et la Fontaine Bleue (qui passe à travers les champs actuellement) en type RAVeL (voir aménagement d'un site propre modes doux dans la partie générale).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place, au futur grand parking de 1000 places, à l'hôpital, au Château des Comtes et à la fontaine Bleue en passant par la rénovation urbaine ;
- Offrir un circuit de promenade à travers les zones de loisirs liées à la nature (Fontaine Bleue) ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie: 0,7 km d'aménagement type RAVeL à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires)
+ 1,33 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 1,5 km de signalisation et de sécurisation sites propres existants piéton et vélo
= 254 710 € d'investissements.

Etude : 8% soit 20 380 €.

Le mobilier urbain : 3,15 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 78 090 €

Total de 353 170 €.

PHASAGE

moyen terme : 50% (176 585 €)

long terme : 50% (176 585 €).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation,
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations.
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 5 - AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DE LA GARE

THEME 4

ACTION 5

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui part de la Grand' Place vers la Gare. Actuellement le lien pédestre entre ces deux pôles les plus importants de l'agglomération, n'est pas visible et agréable. Quand on sort de la gare, il est difficile de percevoir l'itinéraire qui mène au centre-ville.



La promenade de la Gare débute à la Grand' Place puis transite via la rue de Tournai, axe commercial important qui devrait être aménagé en semi-piétonnier. Ensuite, elle parcourt la rue de la Station jusqu'à la rue d'Italie rendue semi-piétonnière sur ce tronçon. Puis, après avoir pris la rue de Naples, la promenade traverse le parc du Sacré Cœur (le long du terrain de sport) pour aboutir à la rue du Télégraphe. Et enfin, la promenade arrive en face de la Gare avec l'accès direct aux quais par une rampe exécutée lors des travaux d'extension du passage souterrain.



Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers Luigne:

Le prolongement du tunnel sous les voies ou la construction d'une passerelle au-dessus des voies, permet de rejoindre directement le centre de Luigne.

Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Piscine :

Le prolongement de la rue de la Station permet l'accès à la Piscine du centre-ville en passant par la rue de la Passerelle et la passerelle sur la N58. Cet itinéraire permet aussi l'accès à la Chambre du Commerce, au Macdonald et à toute l'activité économique (bureaux + industries) se trouvant derrière la Piscine.

La rue du Gaz reste une rue assez commerçante (ancien axe de communication entre Mouscron-Luigne-Herseaux, avant l'implantation du chemin de fer) avec un trafic de véhicules peu important. Elle permet l'accès à la Piscine, en provenance de la Gare, en passant par la rue de la Passerelle et par la passerelle sur la RN58.



Description de l'aménagement :

La promenade :

La rue de Tournai est transformée en rue semi-piétonne avec le début de la rue d'Italie (voir fiche 1-7). La rue de la Station et la rue du Télégraphe sont mises en sens unique avec un trottoir de 2,5 m de large (voir aménagement type d'une rue de 10 m de large, le plan et l'image de synthèse de l'aménagement de la rue du Val dans l'introduction). La traversée du Parc se fait par un aménagement de type Ravel (voir introduction pour les détails d'aménagement).

Le prolongement de la promenade :

Refaire les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m. La passerelle ne demande pas d'intervention particulière.

PASSAGE SNCB : Prolonger le sous-terrain ou construire une passerelle ?

Cette intervention, à faire en collaboration avec la SNCB, permettra, pour les piétons et les PMR, une traversée du chemin de fer plus directe, agréable et sécurisante que le passage actuel de la rue de Boclé. En aménageant des rampes sur les quais, on assure une meilleure accessibilité des trains pour les PMR, des poussettes, valise à roulettes et autres objets sur roues sera possible.

La solution du prolongement du passage en souterrain :



Passage sous-terrain actuel de la gare

Avantage :

- le coût ;
- facile à exécuter ;
- permet l'accès aux quais aux PMR et vélos ;
- pas d'impact visuel et peu d'emprise au sol ;
- lien le plus direct avec la promenade de la Gare

Inconvénient :

- insécurité la nuit

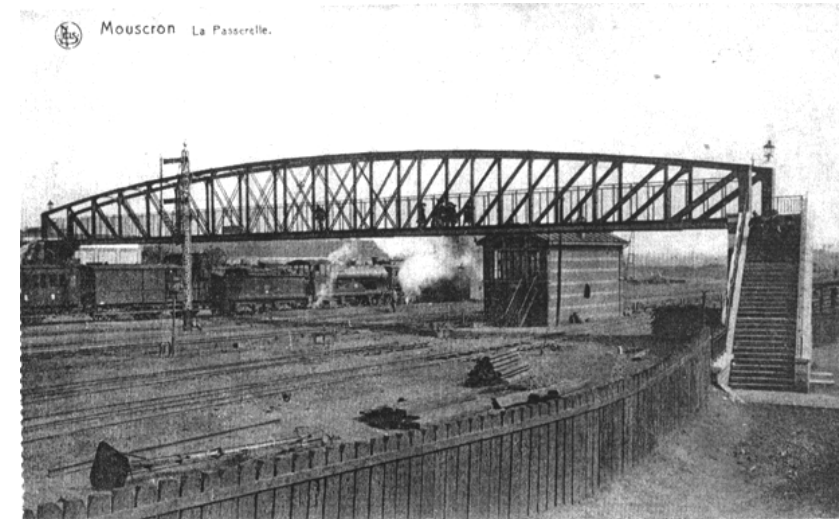
La solution de la construction d'une passerelle :

Avantage :

- sécurité la nuit

Inconvénient :

- le coût ;
- exécution difficile et à intégrer avec aménagement de la place de la Gare ;
- ne permet pas l'accès aux quais aux PMR et vélos ;
- impact visuel et emprise au sol important ;
- lien moins direct avec la promenade de la Gare.



Passerelle au-dessus du Chemin de fer avant sa destruction en 1918

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place, la Gare, la piscine et Luingne ;
- Permettre l'accès aux quais aux PMR et aux vélos ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,25 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 0,75 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 2,1 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ travaux du passage sous-terrain à 243 780 €
= 568 290 € d'investissements.
- Etude : 8% soit : 45 565 €
- Le mobilier urbain : 3,1 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 76 867 €.

Total de 690 605 €.

PHASAGE

Court terme pour la promenade jusqu'à la gare (446 825 €)
Moyen terme pour le passage du chemin de fer (243 780 €).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation,
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations.
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 6 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE EXCELSIOR

THEME 4

ACTION 6

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui relie la Grand'Place au Centre Commercial des Moulins et qui est prolongée jusqu'au stade de l'Excelsior. Actuellement, le lien piédestre entre ces pôles n'est pas visible et agréable. Le Passage St-Pierre n'est actuellement pas agréable à traverser mais, dans un avenir proche, il pourrait devenir un axe commercial convivial.



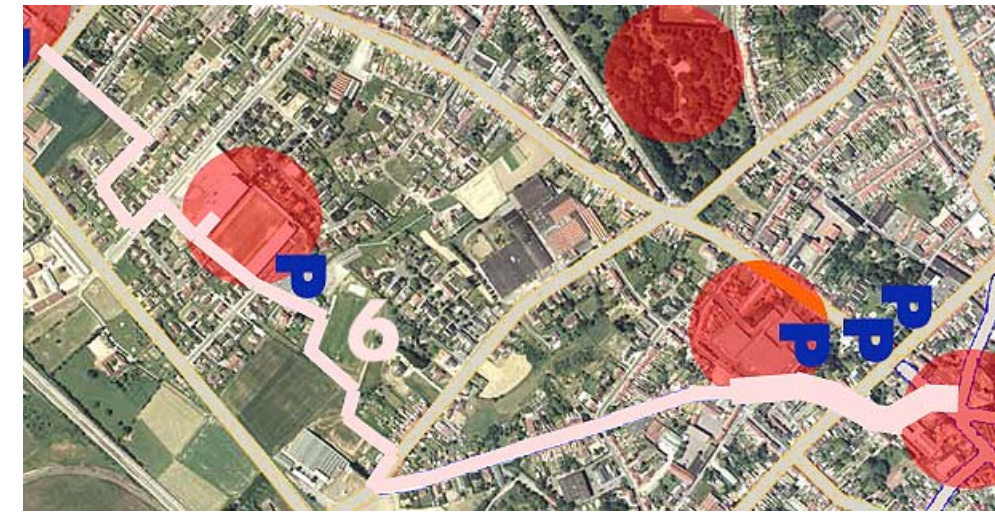
DESCRIPTION DE L'ACTION

La promenade vers le centre des Moulins (partie avec aménagement complet) part de la Grand'Place, passe par le passage St Pierre, la rue St-Joseph et le début de la rue des Bas-Voisinage qui seront rendus semi-piétonniers, pour aboutir au Centre Commercial des Moulins et à un parking assez important.



Prolongement de la promenade vers le stade l'Excelsior:

Le carrefour traversé, on trouve le centre commercial. La promenade se prolonge alors par la rue du Bas-Voisinage pour aboutir à la rue de la Vellerie juste avant l'avenue de Barry. Puis, en passant par une série de sentiers dans le quartier résidentiel, la promenade aboutit au Stade par ses différentes entrées. La promenade se termine par un sentier vers le Centre Commercial de l'avenue W.A. Mozart.



Description de l'aménagement :

La promenade :

Le passage St-Pierre est transformé en rue semi-piétonne avec le début de la rue du Bas-Voisinage. Il faudra faire attention à la traversée de la rue St-Pierre.

Le prolongement de promenade :

Refaire les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5 m pour le reste de la rue du Bas-Voisinage. Après cette rue, les interventions sont principalement de sécurisation des carrefours et de jalonnement : ces endroits sont principalement piétons.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place au Centre Commercial des Moulins et au stade Excelsior ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,315 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 1,2 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
= 253 220 € d'investissements.

Etude : 8% soit : 20 258 €.

Le mobilier urbain : 1,52 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40 m, une poubelle tous les 40 m + un potelet tous les 5 m) soit 37 556 €.

Total de 311 035 €.

PHASAGE

Long terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain de l'agglomération ;
- Synergie et cohérence entre la politique d'urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l'implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 7 : LE PIETONNIER

THEME 4

ACTION 7

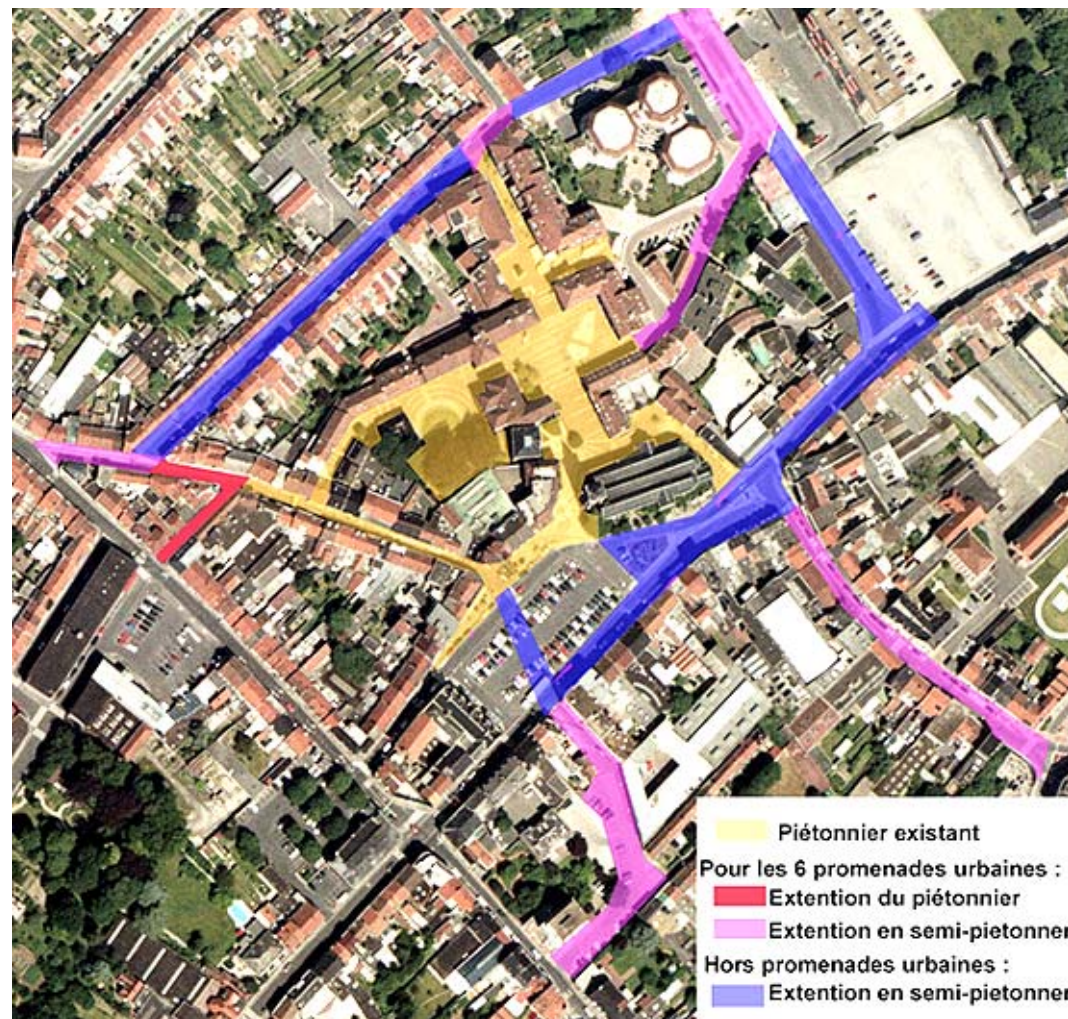
CONTEXTE

Pour rendre le centre-ville plus urbain et plus convivial et favoriser les modes doux, il est nécessaire de compléter les aménagements de piétonniers et semi-piétonniers des 6 promenades urbaines au centre-ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la sécurité des modes doux ;
- Pousser les automobilistes à emprunter les modes doux ;
- Donner une convivialité et un caractère urbain à la ville de Mouscron.

DESCRIPTION DE L'ACTION



Prolonger les aménagements qui ont déjà été réalisés dans la Petite Rue et dans la rénovation urbaine.

Le semi-piétonnier est un aménagement qui ressemble à celui d'un piétonnier (sans trottoir et de plain-pied), où les accès doivent rester possibles aux voitures des riverains et aux bus, tout en ne gênant pas les modes doux.

Prolonger le piétonnier de la Petite Rue et rendre piétonne la rue des Froidchamps.

Rendre semi-piétonnier : la rue de Bruxelles, la rue de Tournai, le début de la rue de Courtrai, le début de la rue de Menin, les accès à la rénovation urbaine et une partie de la Grand Place.

Description de l'aménagement :

C'est un aménagement de type centre. En ce qui concerne la Grand'Place, il serait judicieux de lancer un projet complet pour son réaménagement. Les coûts de réalisation de l'opération sont, à ce stade, difficiles à estimer.

A l'entrée des semi-piétonniers: des portes « 30 »

La porte sera constituée d'un plateau à l'entrée de la zone.



PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,8 km de piétonnier à 520 000 €/km = 416 470 € d'investissements.
- Etude : 8% soit 33 320 €.
- Le mobilier urbain : 1,6 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 39 665 €.

Total de 489 450 €.

PHASAGE

Moyen terme.

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 8 : LES ITINERAIRES DES ECOLES

THEME 4

ACTION 8

CONTEXTE

Le centre-ville de Mouscron comporte de nombreuses écoles. Un aménagement des itinéraires empruntés par les écoliers est nécessaire pour assurer leur sécurité. Par contre, l'accessibilité des PMR sur ces itinéraires est moins importante que sur les promenades urbaines et sur les itinéraires de liaison où leur accessibilité doit être garantie.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Améliorer la sécurité des écoliers sur leurs trajets vers l'école.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Seuls les itinéraires pour accéder aux écoles qui ne sont pas repris dans les 4 autres itinéraires piétons sont pris en compte. Les autres types d'itinéraires sont déjà sécurisés pour les modes doux.



— Itinéraire piéton des écoles
— autres itinéraires
■ Ecole ● Arrêt de bus

Description de l'aménagement :

Réfection des trottoirs qui n'ont pas 1,5 m de large ou qui ont un mauvais revêtement, déplacement des obstacles se trouvant sur les trottoirs, installation des barrières pour séparer les piétons de la chaussée aux endroits les plus dangereux, sécurisation des traversées piétonnes, signalement et éclairage les zones qui sont sombres la nuit.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 3,25 km d'itinéraires avec sécurisation, refaire certains trottoirs et signalisation à 18 500€ = 60 435 € d'investissements.

Etude : 8% soit 4 835 €

Total de 65 258 €

PHASAGE

Court terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT (facultatif)

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation et lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Mise en zone 30 des environs des écoles.

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 9 : LES ITINERAIRES DE LIAISON

THEME 4

ACTION 9

CONTEXTE

Les 6 promenades urbaines et leurs prolongements n’offrent pas la possibilité de liaison pédestre entre des pôles importants se trouvant en périphérie de l’agglomération de Mouscron (comme par exemple, entre le Château des Comtes et la piscine ou entre le Risquon-Tout et la Marlière). Un réseau d’itinéraires de liaison des extrémités des promenades urbaines est donc proposé pour lier ces pôles entre eux. Un itinéraire qui lie Mouscron, Luingne et Herseaux-place est également inclus, il sera aménagé par le MET lors de la construction de la Route de la Laine.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la sécurité des piétons sur ces itinéraires ;
- Lier les pôles périphériques de l’agglomération de Mouscron.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Ce réseau d’itinéraires complète l’infrastructure de déplacements pédestres dans l’agglomération mouscronoise. Ce réseau a un but moins structurant que les promenades urbaines mais doit aider les piétons à se déplacer à la périphérie de l’agglomération.

Description de l’aménagement :

Réfection des trottoirs qui n’ont pas 1,5 m de large ou qui ont un mauvais revêtement, déplacement des obstacles se trouvant sur les trottoirs, signalement et éclairage des endroits qui ne le sont pas assez.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

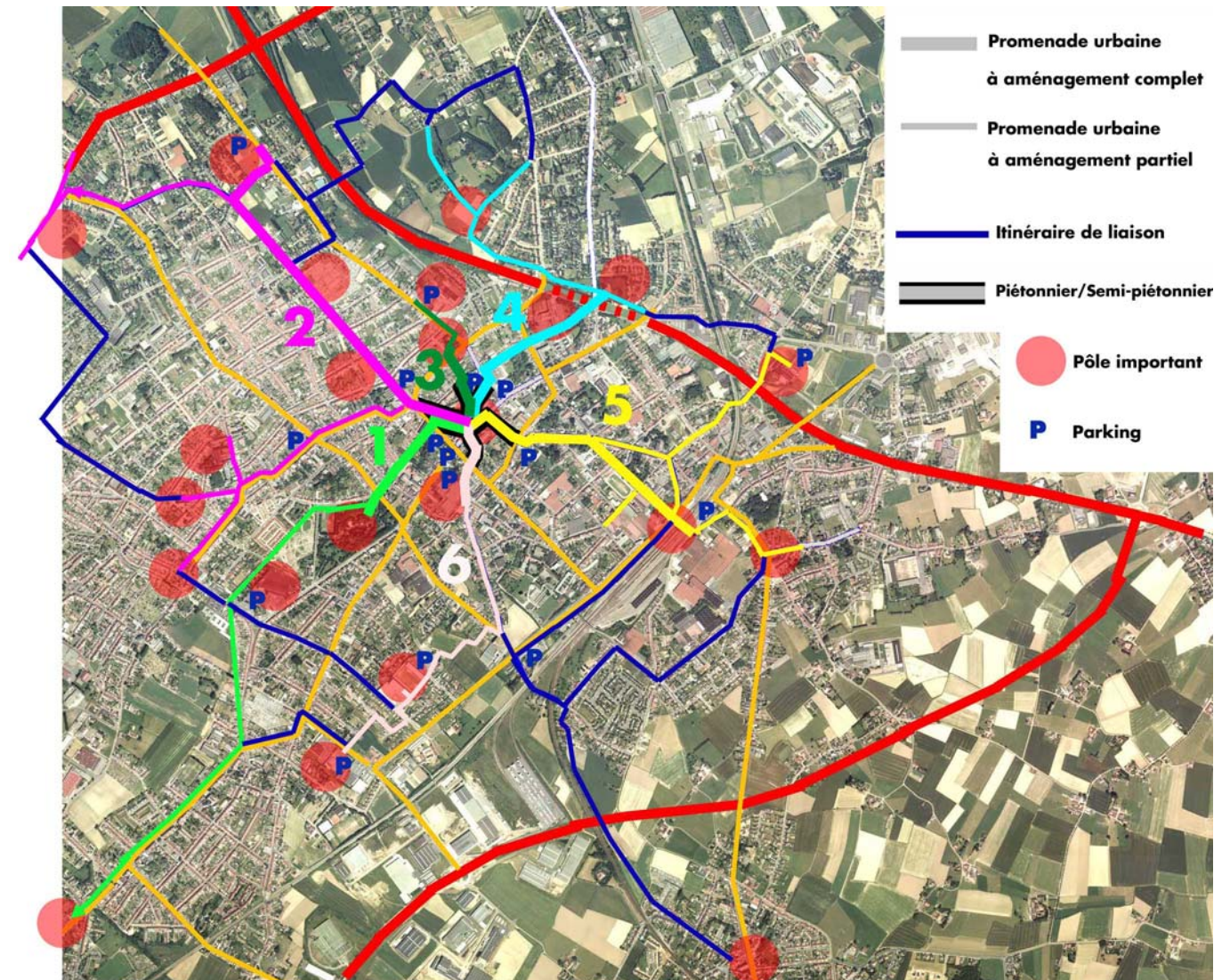
La voirie : 9,1 km d’itinéraires avec sécurisation, refaire certains trottoirs et signalisation à 30 000€ = 169 187 € d’investissements.

Etude : 8% soit : 13 535 €.

Total de 182 720 €

PHASAGE

Long terme, une fois les 6 promenades terminées.



MESURES D’ACCOMPAGNEMENT (facultatif)

- Contrôle des vitesses par la police le long de ces itinéraires avec verbalisation ;
- Lancer une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°10: AMENAGEMENT D'HERSEAUX & DOTTIGNIES

THEME 4

ACTION 10

Contexte :

La traversée d'Herseaux et de Dottignies à pied, pour les PMR ou à vélo donne un sentiment d'insécurité subjective important et n'est ni confortable, ni agréable.

Objectifs poursuivis :

- Améliorer la sécurité routière ;
- Donner un aspect urbain à ces centres ;
- Dévier le trafic poids lourd ;
- Réduire les vitesses des véhicules dans la traversée de ces agglomérations ;
- Rendre plus convivial et donner une meilleure sécurité subjective.

DESCRIPTION DE L'ACTION A HERSEAUX

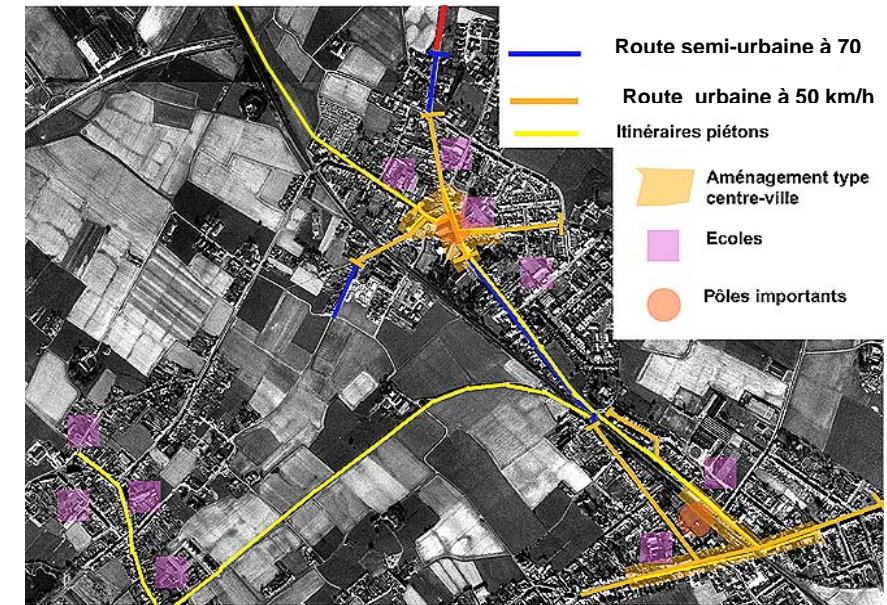
Principes pour les cyclistes

- Insertion des itinéraires venant de Mouscron dans l'agglomération.
- Circulation des vélos dans l'agglomération avec les voitures circulant à basse vitesse et sans poids lourds.
- Le passage de Herseaux Place à Herseaux Gare peut se faire de deux façons :
 - Directement par la route ;
 - Par la piste cyclable se trouvant à l'Est de Herseaux.

La solution directe par la route est meilleure (presque de moitié moins longue que la piste cyclable actuelle), mais il faut étudier l'installation d'une piste cyclable sur cette voirie.

Principes pour les piétons

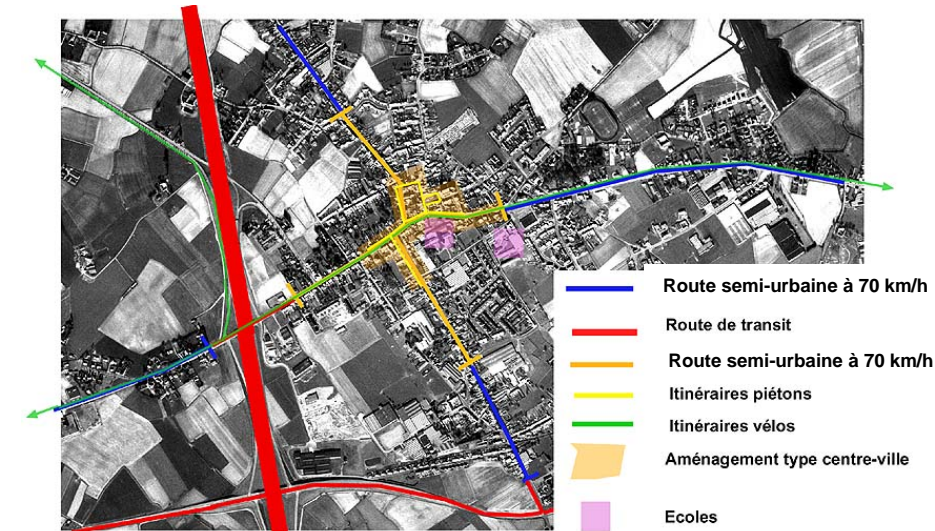
- Aménagement de trottoirs à l'intérieur de la zone urbaine type centre-ville (zone en orange sur la carte) pour une accessibilité des piétons et des PMR confortable et en toute sécurité.
- Le lien entre les trois parties d'Herseaux peut se faire par : l'aménagement d'une ancienne ligne de chemin de fer entre Herseaux Gare et Herseaux Ballon et par l'aménagement d'un chemin entre Herseaux Gare et Herseaux Place et entre Herseaux Ballon et Herseaux Place.



DESCRIPTION DE L'ACTION A DOTTIGNIES

Principes pour les cyclistes

- Insertion des pistes cyclables de la N512 dans l'agglomération.
- Circulation des vélos dans l'agglomération avec des voitures circulant à basse vitesse et sans poids lourd.



pour les piétons

- Aménagement de trottoirs à l'intérieur de la zone urbaine type centre-ville (zone en orange sur la carte) pour une accessibilité des piétons et des PMR confortable et en toute sécurité.

Description de l'aménagement : les fiches 1.6 et 1.7 du premier thème décrivent plus en détail les aménagements à réaliser pour sécuriser la traversée de ces deux pôles agglomérés.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation et lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.

Principes

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°11 : LES ITINERAIRES CYCLABLES

THEME 4

ACTION 11

CONTEXTE

Mouscron est une des communes où le vélo est le plus utilisé en Wallonie. Sur la majorité des voiries communales, il existe une piste cyclable. Ces itinéraires ont été décrits dans la phase 1 de l'étude (diagnostic). Les demandes actuelles et potentielles sont importantes ; elles requièrent un réseau d'itinéraires complet, sécurisant et confortable pour les vélos.

Le plan vélo prévoit de garder les pistes cyclables existantes, sauf celle de la Pépinière (qui n'est pas compatible avec un éventuel aménagement du petit « Ring »).

Une quarantaine « **d'insertions cyclistes** » est à mettre en place pour insérer le cycliste d'une piste cyclable sur la chaussée sur un même itinéraire cycliste (voir carte du Plan vélo dans la première partie).

Exemple d'insertion cycliste



OBJECTIFS POURSUIVIS

- rouler à vélo dans toute la commune sur un réseau d'itinéraires sûrs,
- diminuer les accidents impliquant un vélo,
- assurer un confort de circulation pour les cyclistes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Mise en place de 3 nouvelles pistes cyclables :

- Prolongement de la piste cyclable sur la N43 jusqu'au Risquons-Tout ;
- Mise en place d'une piste entre Mouscron et Aelbeke ;
- Mise en place d'une piste cyclable entre Herseaux-Place et Herseaux-Gare.

B Mise en place de 6 itinéraires cyclables en site propre comprenant les piétons et les PMR (panneau type RAVeL ou panneau de police D9):

- Promenade P1 (voir fiche 4.1) de la Place De Gaulle jusqu'au Centre Expo sur un ancien vicinal.
- La traversée du Parc de l'Hôpital ;
- Le RAVeL sur l'ancienne voie de chemin de fer L85 allant de Herseaux Gare à Herseaux Ballon ;
- L'itinéraire entre Herseaux Place et Mouscron, le long du chemin de fer ;
- Le sentier Parmentier, ancien vicinal ;
- Le prolongement dans le parc de la rue du Télégraphe.



Panneau type RAVeL uniquement pour les vélos et les piétons, tout moyen de transport motorisé est interdit (à la différence du panneau D7 ou D9, où les mobylettes classe A sont admises).

C. Aménagement de 19 carrefours pour la sécurité et le confort des cyclistes, dont :

- Le raccord de la piste cyclable de la N58 avec Mouscron et Luigne.
- Le passage à niveau entre Herseaux Gare et Herseaux Place ;
- Le nouveau carrefour de la Route de la Laine avec la chaussée du Clorbus ;
- Le nouveau carrefour de la Route de la Laine avec le sentier de la Bourgerie ;
- La traversée en face de la gare ;
- Le long de la bretelle du boulevard des Alliés et de la rue St. Achaire ;
- Le carrefour entre la rue de Menin et la rue de Comines (en face de la Passerelle).

D. Refection du revêtement de 2 tronçons pour le confort des cyclistes:

- La piste cyclable entre Herseaux Ballons et le Mont-à-Leux ;
- La rue du bois au Mont-à-Leux.

E. Aménagement de 4 tronçons pour la sécurité et le confort des cyclistes:

- La traversée de Dottignies ;
- La traversée de Herseaux Gare ;
- La traversée de Herseaux Place ;
- La rue du Bas-voisinage.

F. Prolonger le passage sous le chemin de fer depuis Luigne jusqu'à la Gare et construire des rampes d'accès (utile aussi pour les PMR)

Cette intervention, à faire en collaboration avec la SNCB, permettra une traversée du chemin de fer plus directe, agréable et sécurisante que le passage actuel de la rue de Boclé. Cette connexion est importante pour les itinéraires du centre de Mouscron avec Luigne et Dottignies.

En aménageant aussi des rampes sur les quais, une meilleure accessibilité aux trains pour les vélos sera possible.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°12 : MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT VÉLO

THEME 4

ACTION 12

CONTEXTE :

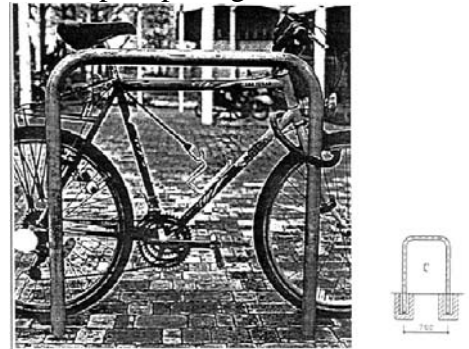
L'utilisation du vélo est freinée par les problèmes de vol. Pour favoriser une bonne utilisation du vélo, la commune doit offrir des stationnements vélo sûrs et confortables devant les pôles attractifs. Nous proposons une campagne de pose minimale pour répondre aux besoins de stationnement vélo en fonction de la durée de stationnement. Avec le temps, certains emplacements seront saturés et d'autres moins remplis. Aux emplacements saturés, il faudra en ajouter d'autres pour mieux répondre à la demande.

OBJECTIFS POURSUIVIS :

- proposer une offre en stationnement devant les pôles attractifs des cyclistes hors des habitations ;
- offrir une sécurité contre le vol de vélo en fonction de la durée du stationnement ;
- offrir un confort pour le stationnement (stabilité lors du stationnement et espace réservé).

A. Les quatre types de stationnement vélo :

- 1 : **Le stationnement vélo de type simple.** C'est en général un U renversé en acier peint ou galvanisé. Il est économique (de l'ordre de 3 000 BEF) et permet de protéger contre le vol le cadre et une des deux roues avec un cadenas. Son utilisation est bonne pour un stationnement de courte durée dans des endroits où il existe beaucoup de passage.



- 2 : **Le stationnement vélo de type complet.** Il est plus onéreux (+/- 9 000 BEF) et il permet la protection du vélo contre le vol du cadre, des deux roues et de la selle avec un seul cadenas. Son utilisation est bonne pour un stationnement à durée moyenne comme une demi-journée.



- 3 : **Le stationnement vélo de type box fermé.** Il est très onéreux (de l'ordre de 50 000 BEF) et permet de protéger contre le vol tout le vélo car il est enfermé dans le box. Il convient pour un stationnement de longue durée et dans des endroits peu surveillés (comme aux gares ou aux arrêts de bus). Cette solution demande beaucoup d'espace, une gestion des emplacements et s'intègre difficilement dans le paysage urbain.



- 4 : **Le stationnement vélo de type parc.** C'est en général un U renversé en acier peint en vert ou un modèle avec du bois. Il est assez économique (de l'ordre de 5 000 BEF) et permet de protéger contre le vol le cadre et une des deux roues avec un cadenas. Il doit s'intégrer au mobilier pour les parcs. Il convient pour un stationnement de courte durée dans les parcs et RAvel.

B. Localisation des différents types de stationnement (voir carte) :

En face de chaque pôle attractif pour les cyclistes hors habitation, une estimation minimaliste d'emplacement des trois types de stationnement a été évaluée en fonction de l'importance du pôle et du type de demande de stationnement (courte, moyenne ou longue durée).

PARTENAIRES

- Pilote : commune.
- Partenaires : crédit multimodal de la DG3 et du cabinet Daras, SNCB, DGTLP, TEC Hainaut, SRWT, commerçants.

PHASAGE

Court terme pour les 226 stationnements de type simple et les 446 stationnements de type complet ;
Moyen terme pour les 17 de type parc, les 45 box.

A moyen et long terme :

En fonction du remplissage des stationnements vélo, rajouter des emplacements dans les zones saturées (estimation d'augmentation de 25% pour le moyen terme et de 25% pour le long terme, ce qui donnera un parc vélo de 1100 places à long terme).

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

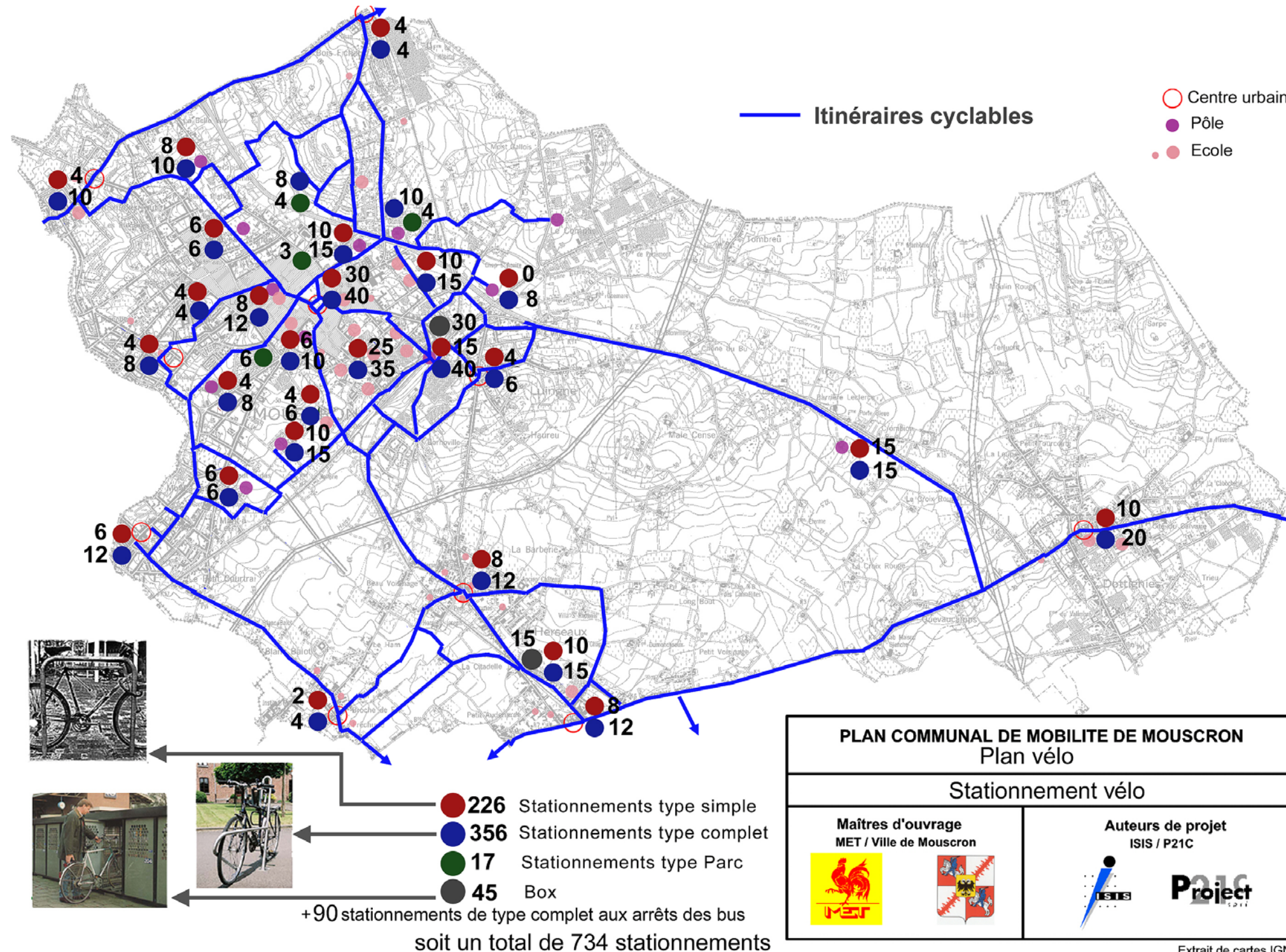
COUTS

173 350 € à court terme pour les 734 stationnements;
 43 340 € à moyen terme
 43 340 € à long terme pour l'implémentation
 (les coûts intègrent l'achat du matériel mais pas la pose).

Une partie importante sera installée par les commerçants (25%) : soit acheté pour l'installer en face de leur commerce (comme les grandes surfaces), soit par sponsoring (comme les banques ou les assurances).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Lancer une campagne de sensibilisation sur le thème « vol des vélos et comment bien attacher son vélo ».
- Prendre contact avec les commerçants pour le sponsoring de stationnements vélo, voire leur proposer d'acheter et d'installer un stationnement en face de leur commerce si l'espace est suffisant.



THEME N°4 – LES MODES DOUX
ACTION N°13: LE JALONNEMENT VÉLO

THEME 4
ACTION 13

PARTENAIRES

- Pilote : commune.
- Partenaires : MET.

PHASAGE

Moyen terme.

COUTS:

Pour l'étude 40 000 €;
Pour la commande et pose des panneaux : 100 000 €.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Édition d'une carte des itinéraires et des pôles importants avec les distances et le temps de parcours par tronçon d'itinéraires. Cette carte peut être distribuée aux habitants et vendue aux touristes.

CONTEXTE

Le jalonnement actuellement en place est conçu pour les voitures.

Parmi toutes les voiries de la commune, certaines ne sont pas à conseiller aux cyclistes. Le Plan vélo proposé est conçu pour sécuriser et rendre confortable tout le réseau d'itinéraires cyclables. Ainsi, pour aider le cycliste à utiliser le réseau d'itinéraires qui lui est destiné et se repérer dans la commune, la mise en place d'un jalonnement spécifique pour les cyclistes serait souhaitable.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Aider le cycliste journalier à emprunter le meilleur itinéraire pour aller d'un pôle à un autre ;
- Aider le touriste à se retrouver dans la commune ;
- Indiquer la distance qu'il reste à parcourir pour arriver à destination.

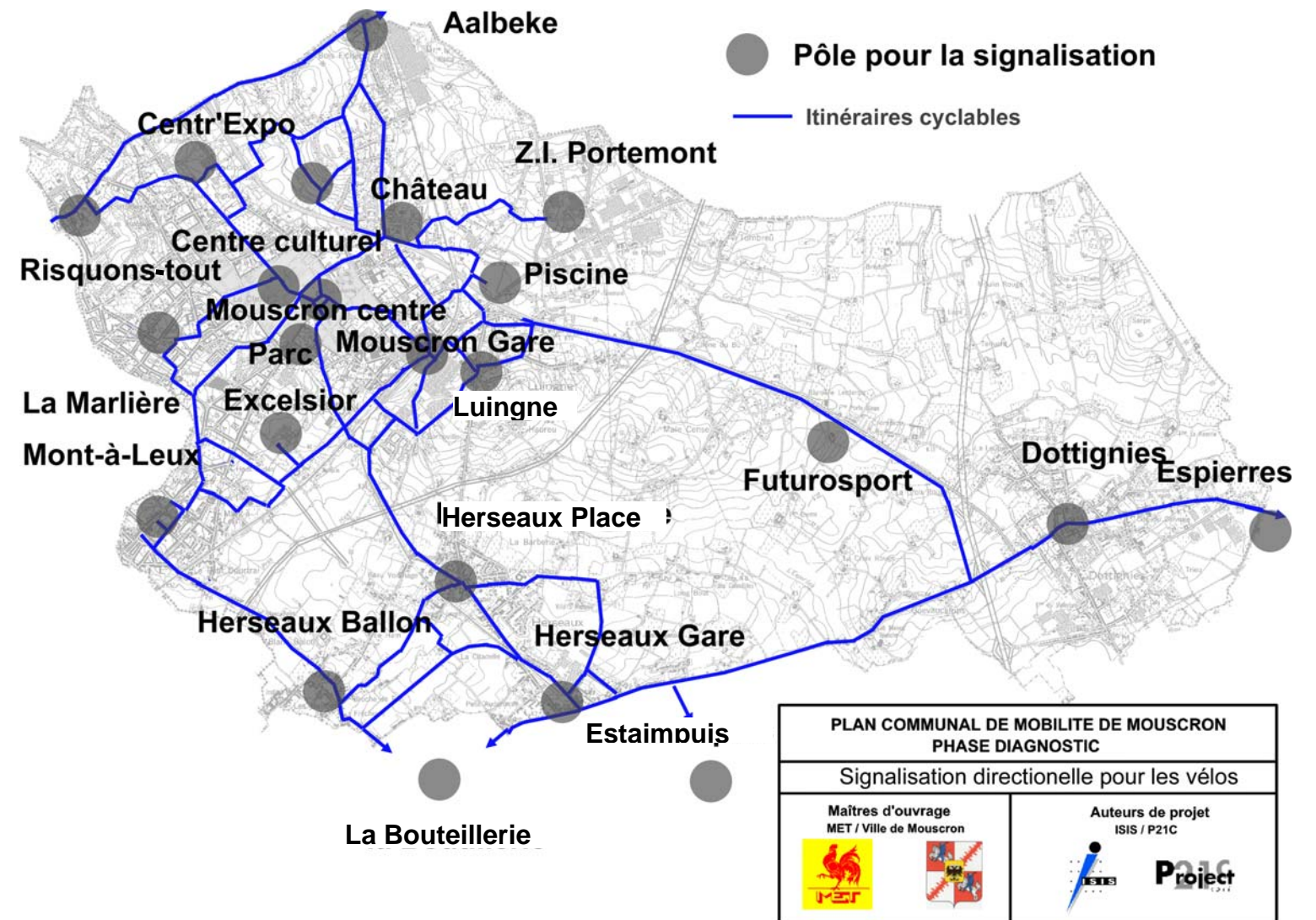
DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

- Définition des pôles à jalonner (voir proposition sur carte) ;
- Définition des itinéraires ;
- Elaboration des « fiches carrefour » synthétisant les mentions à indiquer aux carrefours (Schéma directeur) ;
- Dessins des panneaux ;
- Réalisation du piquetage.

B. Implantation du jalonnement :

- Mise en fabrication des panneaux ;
- Implantation des panneaux.



THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°14: MARQUAGE DES ITINERAIRES

THEME 4

ACTION 14

CONTEXTE

Les pistes cyclables et les sites propres modes doux sont identifiables directement par le cycliste comme un itinéraire qui lui est réservé. Dans le Plan vélo de la ville de Mouscron, toutes les pistes cyclables font partie du réseau d'itinéraires cyclables.

En agglomération, où nous avons des itinéraires sans piste cyclable, il est parfois difficile de repérer où se trouve un itinéraire. Ce problème se pose particulièrement dans l'agglomération de Mouscron, où les rues et les routes ont des gabarits, un environnement et des aménagements très semblables.

C'est pourquoi, il est proposé, en complément du jalonnement (voir fiche 4.13), de peindre en vert une série de logo vélo de part et d'autre de la chaussée pour indiquer au cycliste l'itinéraire à emprunter. Cette intervention permettra à l'automobiliste qui risque de croiser des vélos de leur réserver un passage surtout dans le cas d'un sens-unique limité.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Aider le cycliste quotidien à emprunter le meilleur itinéraire pour aller d'un pôle à un autre ;
- Aider un étranger à la commune à se retrouver dans la commune ;
- Indiquer à l'automobiliste la présence éventuelle de cyclistes et leur réserver un passage ;
- Sécuriser les itinéraires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

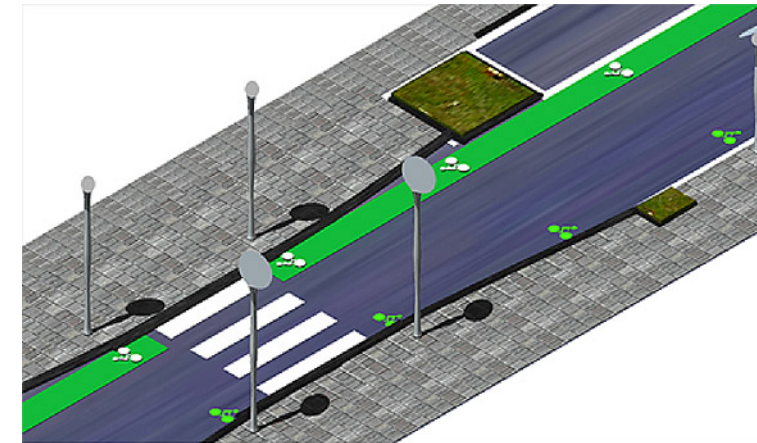
Les logos font 50 cm de large et sont placés à 30 cm du bord de la chaussée ou du stationnement. Ce qui permet de « réserver » la zone de circulation pour les vélos. Ce marquage a un effet comparable à celui des bandes suggérées.

Deux types de marquages :

Itinéraire sans piste cyclable et sans bande suggérée :



Itinéraire avec bande suggérée :



PARTENAIRES

- Pilote : commune et MET.
- Partenaires : associations locales des cyclistes.

COUTS

40 € (160 FB) par logo tous les 5 m soit 800 €.
Avec 30 km d'itinéraire hors piste cyclable et hors site propre, cela fait : 48 000 €.

PHASAGE

Court terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Sensibilisation des automobilistes à circuler conjointement avec des vélos sur une même chaussée

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°15: LOCATION ET AUTRES SERVICES VELO

THEME 4

ACTION 15

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les 2 points de location de vélos avec un service complet :

Deux services, analogues aux Maisons des Cyclistes mises en place dans d'autres villes belges (Bruxelles, Liège, Mons, ...) sont implantés :

- La Gare de Mouscron : où arrivent la majorité des personnes venant en transport en commun de Mouscron ;
- La Grand' Place : où se trouve le cœur de la ville, la future gare routière TEC et le passage de toutes les promenades urbaines.

Ces 2 grands centres de services proposeront une location de vélos, une promotion des vélos, un service de conseil et un service d'entretien des vélos.

Ces Maisons des Cyclistes peuvent être mises en place par la commune ou faire appel à un organisme de promotion du vélo comme Pro-Vélo.

Les 6 points de location de vélos avec un service partiel

Six centres secondaires sont implantés dans les autres centres urbains de l'agglomération de Mouscron (voir carte), le service y est réduit à la location de vélos. Ces centres de location de vélos peuvent être gérés en collaboration avec des commerces de vélos. Ce service est tout à fait compatible avec la vente de vélo : un locataire de vélo est un acheteur potentiel.

PARTENAIRES

- Pilote : commune ou Pro-vélo, commerces de vélos.
- Partenaires : Cabinet Daras, Commune, maison du tourisme, MET DG-3.

PHASAGE

Moyen terme.

COUTS

Pour les 2 Maisons des Cyclistes : à préciser (prendre contact avec des expériences comparables).
 Pour les 6 Centres secondaires : 0 €

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Intégration des services cités dans les brochures touristiques ;
- Mise en place d'une brochure avec tous les services et commerces concernant le vélo dans la ville de Mouscron ;
- Aide et conseils pour l'achat de vélo ;
- Vélo-écolage ;

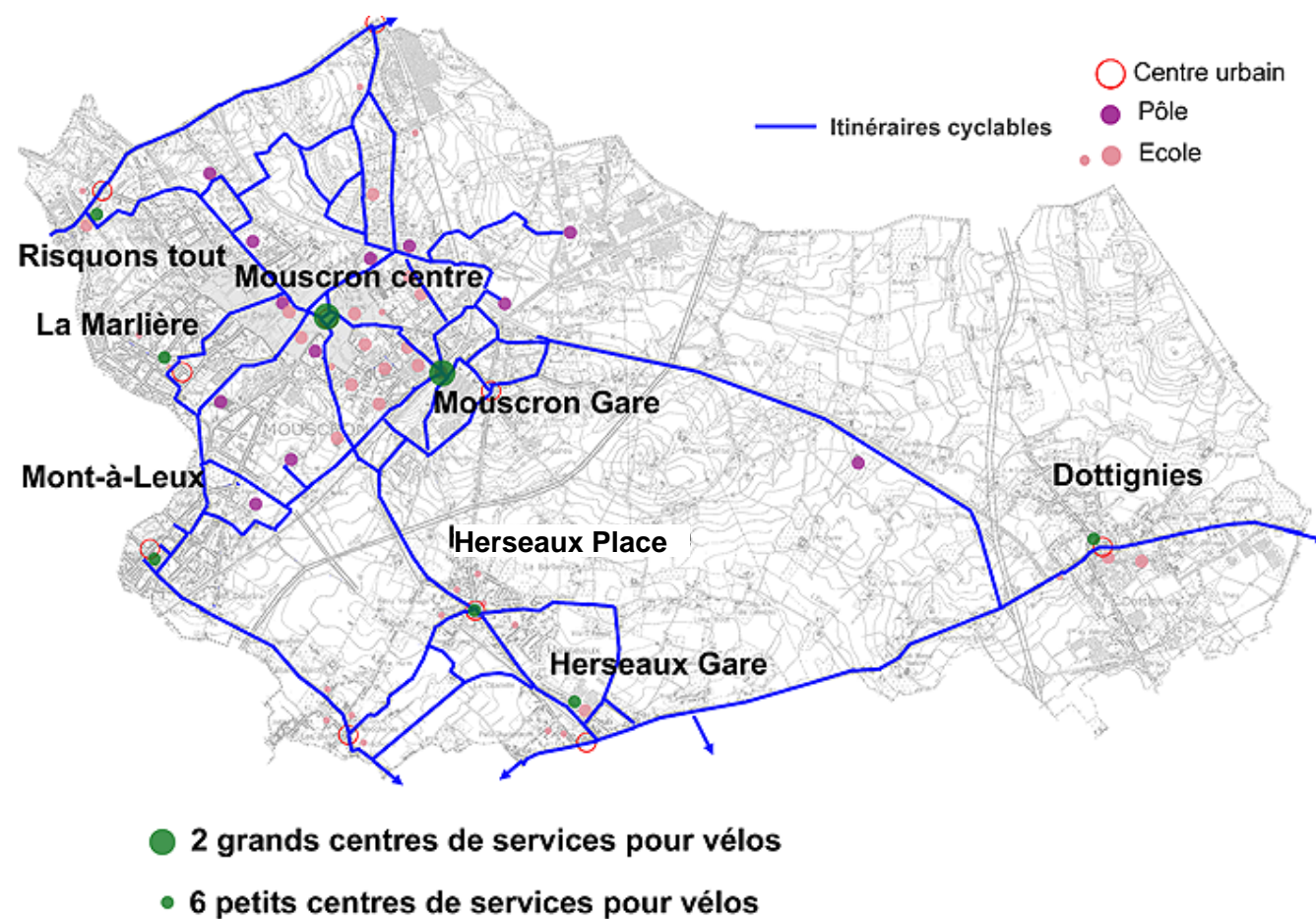
CONTEXTE

Lorsqu'on arrive en train ou en bus dans l'agglomération de Mouscron, il est intéressant de louer un vélo pour se déplacer car Mouscron est une ville où il est agréable et facile de circuler à vélo. Les services de location permettront aussi d'initier des personnes n'ayant pas de vélos et à l'utiliser occasionnellement. Si l'utilisateur y prend goût, il pourra prendre la décision d'en acheter un.

OBJECTIFS POURSUIVIS :

- Faciliter l'utilisation du vélo pour les personnes n'en ayant pas ;
- Permettre aux touristes de se déplacer à vélo ;
- Permettre aux personnes venant pour une courte période à Mouscron de se déplacer à vélo ;
- Promouvoir et augmenter l'utilisation du vélo.

DESCRIPTION DE L'ACTION :



THEME N° 5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ACTION N° 1 : ORGANISATION DU TRAFIC MARCHANDISES

THEME 5

ACTION 1

CONTEXTE

La commune de Mouscron possède sur son territoire un grand nombre d'entreprises regroupées pour la plupart au sein de parcs. Les activités de ces entreprises génèrent des flux de poids-lourds considérables qui ne vont pas sans poser de problèmes de nuisances et d'insécurité en divers endroits non adaptés.

Une organisation de la circulation des camions à l'échelle du territoire communal est donc nécessaire afin de palier ces problèmes.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Assurer la circulation poids-lourds en minimisant les impacts pour les habitants et accroître la sécurité sur les axes routiers.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Diverses actions sont à mener en différents points de la commune :

1 La rue de la Royenne :

La rue de la Royenne sert actuellement d'accès à la zone industrielle de la « Ferme de l'Hôpital ». Une importante circulation de poids-lourds en provenance de la route express (RN58) et via les chaussées de Gand (RN43) et d'Aelbeke (RN514) la fréquente quotidiennement. Ce trafic pose des problèmes de nuisances et d'insécurité pour les riverains.

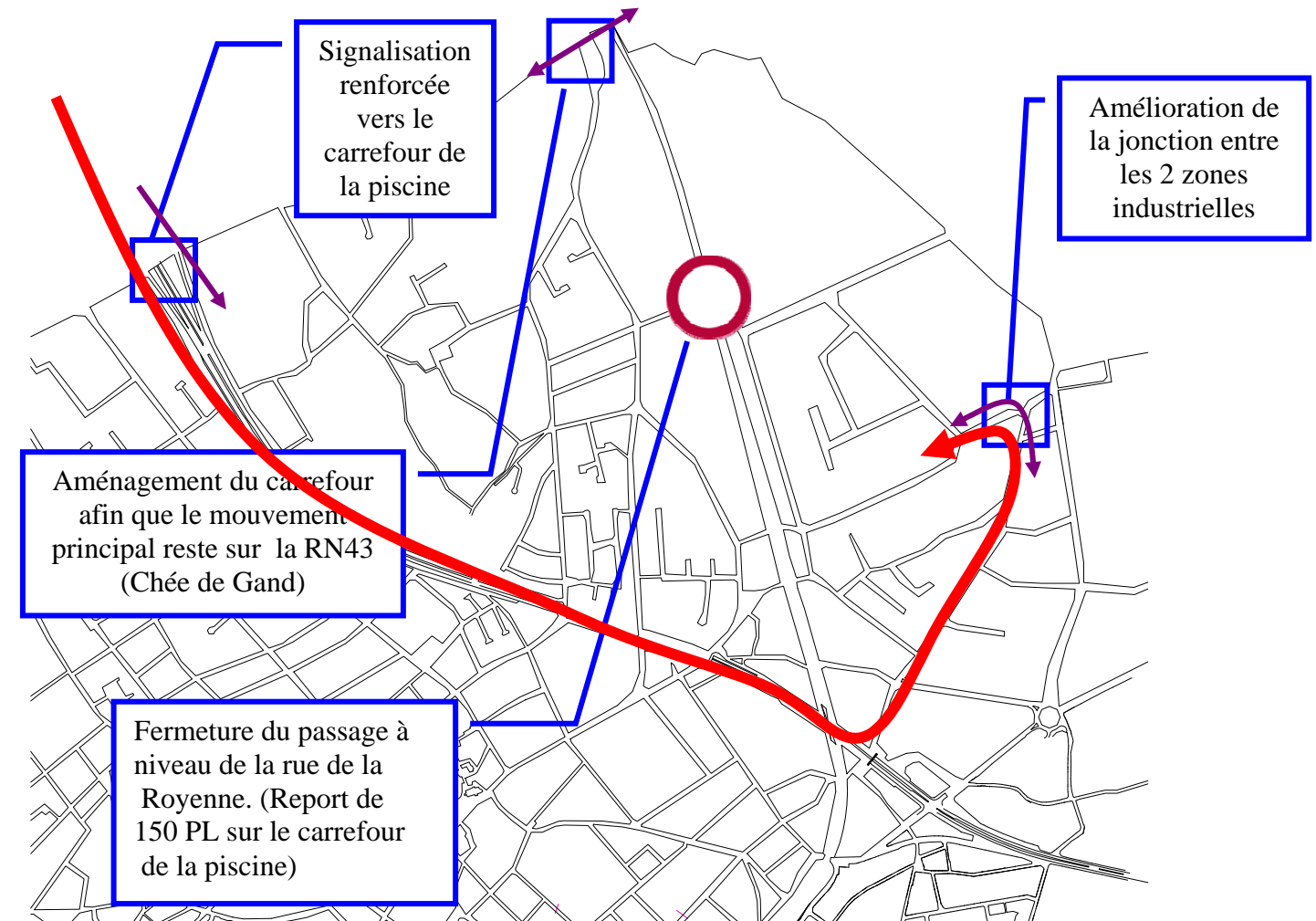
Actions :

- fermeture aux poids-lourds de cet accès. L'accessibilité se ferait via le boulevard Industriel (carrefour de la Piscine). ;
- mise en place d'une signalisation incitant les poids lourds venant de l'E17 à partir du pont de la chaussée de Gand à ne pas quitter la Route Expresse ;
- amélioration de la connection et de la lisibilité entre la zone de la Ferme de l'Hôpital et la rue du Plavitout ;
- réaménagement du carrefour de la chaussée d'Aalbeek et de la chaussée de Gand (voir fiche action 1.4) ;
- une réouverture de la rue de la Royenne uniquement aux voitures particulières peut être envisagée, à plus long terme, par la mise en place d'un aménagement restrictif en terme de largeur utile.

Phasage :

- la fermeture de l'accès de la rue de la Royenne doit être réalisée au plus vite mais à condition que la signalisation de déviation soit en place. Cette fermeture peut dans un premier temps se réaliser par l'intermédiaire des barrières du passage à niveau.
- Le réaménagement du carrefour des chaussées d'Aelbeke et de Gand est à réaliser à moyen terme.

FERMETURE DE LA RUE DE LA ROYENNE AUX PL



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

2 Le contournement de Dottignies :

La traversée de la zone agglomérée de Dottignies est interdite aux véhicules de plus de 3,5t. Cette interdiction est signalée par des panneaux mis en place à l'initiative de la Commune aux entrées de l'agglomération. Fréquemment, des camions se perdent ou continuent à traverser l'agglomération malgré la signalisation.

Un contournement de Dottignies existe via la RN511, l'avenue du Bois Jacquet et la rue de la Barrière de Fer.

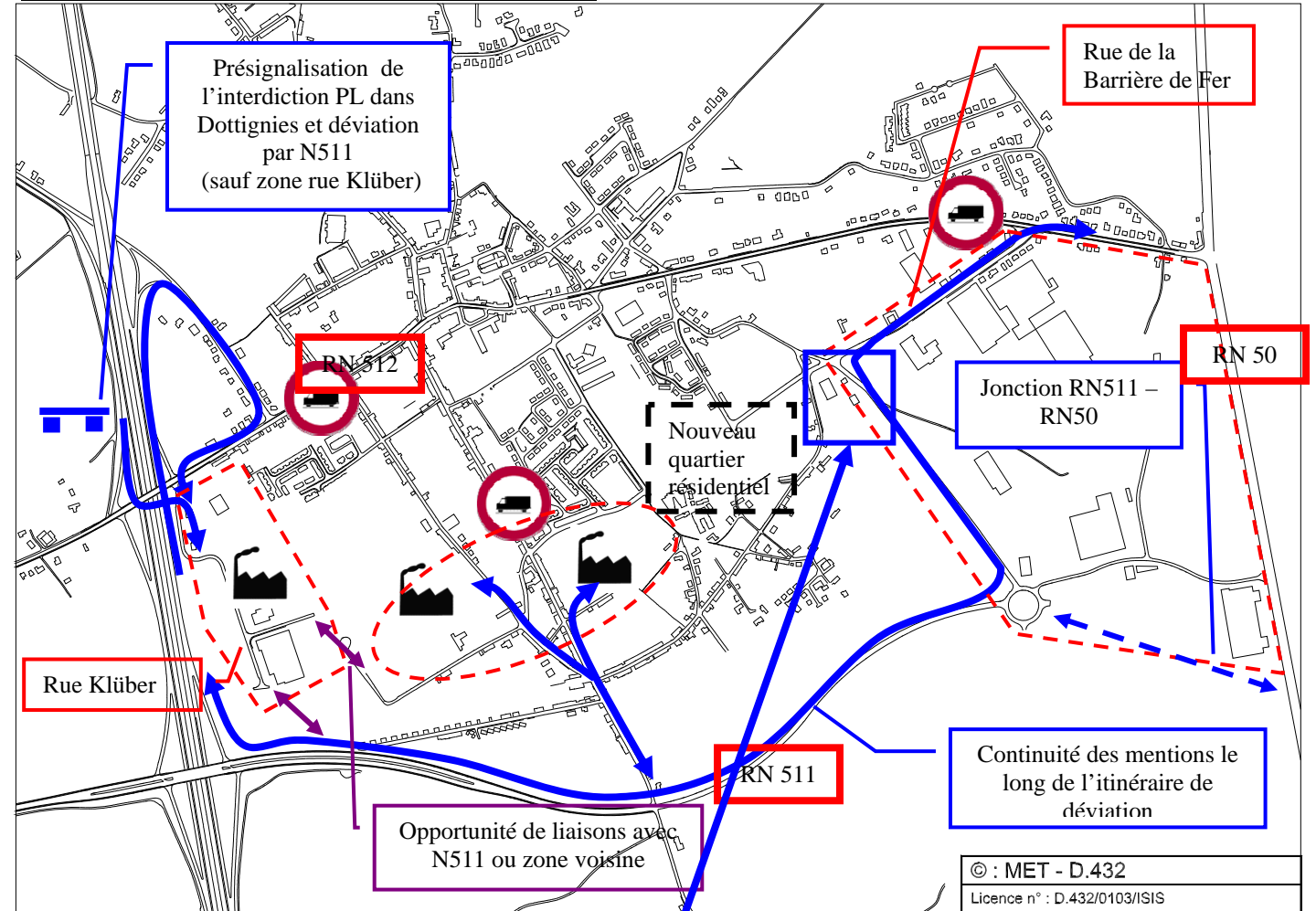
Actions :

- Pose d'une signalisation avancée sur l'autoroute A17 pour éviter que les camions ne sortent prématurément sur la RN512 et pour les mener vers la RN511 ;
- Mise en place d'un jalonnement des différentes zones industrielles de Dottignies afin de diriger directement les poids-lourds vers l'entreprise de destination par des voiries adéquates à ce type de charroi (voir fiche 5.2) ;
- Aménagement du carrefour entre la rue de la Barrière de Fer et la rue du Bois Jacquet actuellement trop large et peu lisible. Cette action à pour but d'éviter que des camions se perdent dans les zones résidentielles ;
- Révision du jalonnement tout au long du contournement notamment en ce qui concerne la continuité des mentions ;
- Etude sur la possibilité de liaisonner à la RN 511 la zone industrielle de la rue Th. Klüber qui est particulièrement enclavée entre la commune, l'autoroute et la RN511 ;
- Réalisation des actions de prévention puis de répression de la part de la Police auprès des chauffeurs en contravention.
- Réalisation de la liaison RN511 – RN 50 pour éviter le passage de camions rue de la Barrière de Fer.

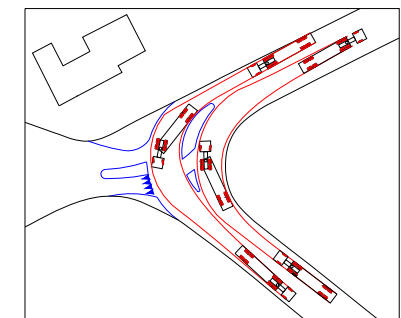
Phasage

- Les travaux de signalisation sur le contournement sont à réaliser dans les plus brefs délais ;
- Les actions de contrôles policiers répressifs sont à mener une fois la mise en place de l'ensemble de la signalisation. La prévention peut être menée dès aujourd'hui ;
- La jonction RN511 –RN50 doit être réalisée à moyen terme.

LE CONTOURNEMENT PL DE DOTTIGNIES



Rue du Bois Jacquet Inscription de l'itinéraire principal



3 Sur l'ensemble du territoire de la commune :

Un certain nombre de chauffeurs routiers se perdent quotidiennement dans des quartiers résidentiels faute de renseignements suffisants pour gagner l'entreprise de destination. Une information sur la localisation des différentes entreprises doit être mise en place afin d'éviter les désagréments provoqués par les camions égarés. Cette information comporte 3 volets :

- A Jalonnement des différentes zones industrielles de la commune et mise en place, aux entrées des différentes zones, de plans localisant les entreprises dans celles-ci (voir fiche 5.2) ;
- B Pour les entreprises non reprises au sein d'un parc industriel, mise en place d'un jalonnement individuel empruntant l'itinéraire le plus adapté au passage de poids lourds ;
- C Pour l'ensemble des entreprises de la commune, réalisation d'un plan d'accès à communiquer à tous les fournisseurs et visiteurs. Ce plan reprendra les mentions du jalonnement en place.

4 La Route de la Laine :

La réalisation de la Route de la Laine est indispensable pour désenclaver la zone de la Martinoire, en lui assurant, côté français, un accès direct à Roubaix et Tourcoing et côté belge une liaison rapide vers les autoroutes E17 et A17 via la RN58 mais aussi vers l'Escaut, permettant de la sorte au DPML¹ d'être trimodal.. Cette nouvelle voirie permettra de diminuer la pression des camions sur l'avenue de la Gare et aux carrefours en amont (pont Ste-Thérèse et de la piscine). La fiche 1.1 présente plus en détail les différents aspects de l'ouverture de cette route.

¹ DPML : plate-forme marchandises bimodale fer - route

THEME N° 5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ACTION N° 2 : LE JALONNEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES

THEME 5

ACTION 2

2 Localisation des entreprises dans la zone industrielle

Après avoir mené les véhicules à l'entrée des zones industrielles, il est nécessaire de les guider à l'intérieur de ces zones jusqu'à destination. Pour ce faire, à chacun des accès un relais d'information service (RIS) est présent. Celui-ci reprend outre une carte de la zone, la liste exhaustive des entreprises et services présents ainsi que leur localisation ce qui permet le repérage par le chauffeur.

Ces RIS sont localisés à l'entrée de chacune des zones et disposent d'un emplacement suffisant pour stationner au moins un poids lourd, le temps de la consultation.

CONTEXTE

La réorganisation du trafic marchandises induit des modifications dans les itinéraires d'accès aux entreprises habituellement empruntés par les chauffeurs routiers. De plus, quotidiennement un certain nombre des camions s'égarer dans des quartiers résidentiels à la recherche d'une entreprise, ce qui crée, outre les problèmes de manœuvres, des nuisances et de l'insécurité pour les habitants.

Un jalonnement des entreprises situées dans les zones industrielles doit être mis en place.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Guider directement et par les voiries les plus appropriées, le charroi lourd vers les entreprises destinataires et assurer la protection et la sécurité des quartiers résidentiels.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'opération s'articule sur deux niveaux :

1 Jalonnement des zones industrielles

La première étape est de définir et dénommer les zones industrielles en fonction de leur accessibilité. La carte présentée en page suivante propose un découpage des zones industrielles. La dénomination doit être simple et claire et, pour éviter des problèmes de traduction, être réduite à des chiffres et des numéros. Un code de couleur peut également faciliter le repérage.

Après cette première étape d'identification, un itinéraire d'accès vers chacune des zones est défini ainsi que celui de retour vers les axes importants (autoroutes A17 et E17).

La compilation de tous les itinéraires et la synthèse, direction par direction, au niveau de chacun des carrefours concernés, détermine le schéma directeur à mettre en œuvre. Cette mise en œuvre consiste à dessiner chaque panneau, les mettre en fabrication et les installer sur le terrain.

L'identification des zones (nom, lettre, couleur) doit devenir une notion de repérage commun pour l'ensemble des entreprises situées dans ces parcs et remplacer les dénominations actuelles qui ne correspondent pas nécessairement à des entités cohérentes au niveau accessibilité. Pour cela, une communication auprès des entreprises est indispensable afin de leur présenter les nouvelles dénominations et les itinéraires d'accès. Ces informations devront être reprises dans les plans d'accès de chacune des entreprises.



Exemple de RIS (zone FuturX)

PHASAGE

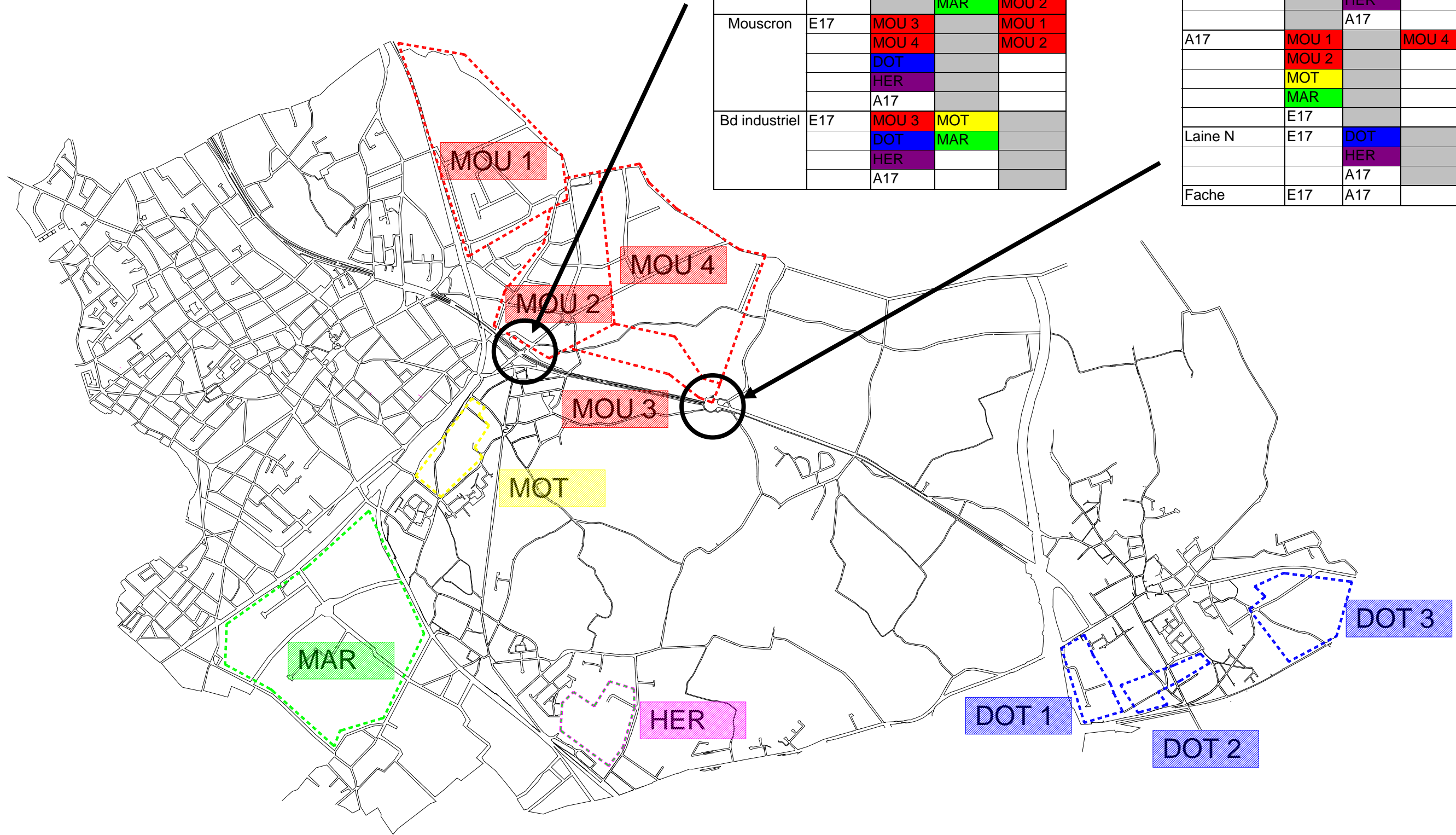
La mise en place du nouveau jalonnement doit être réalisée à court terme. L'ouverture de nouvelles voies comme la Route de la Laine doit donner lieu à une révision préalable du schéma directeur et à une adaptation simultanée de la signalisation en place.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

DESIGNATION DES ZONES INDUSTRIELLES
ET EXTRAIT DU SCHEMA DIRECTEUR DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

Piscine	E17	A17	Mousc.	Bd indus.
E17		MOU 3	MOT	MOU 1
		MOU 4	MAR	MOU 2
		DOT		
		HER		
A17	E17		MOT	MOU 1
			MAR	MOU 2
Mouscron	E17	MOU 3		MOU 1
		MOU 4		MOU 2
		DOT		
		HER		
Bd industriel	E17	MOU 3	MOT	
		DOT	MAR	
		HER		
	A17			

Chêne du Bus	E17	A17	Laine N	Fache
E17		DOT	MOU 4	MOU 3
		HER		
		A17		
A17	MOU 1		MOU 4	MOU 3
	MOU 2			
	MOT			
	MAR			
	E17			
Laine N	E17	DOT		MOU 3
		HER		
		A17		
Fache	E17	A17		



THEME N° 6 – LA COMMUNICATION

ACTION N° 1 : LA COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC

THEME 6

ACTION 1

COUT

Très variable en fonction du choix des actions

CONTEXTE

Le Plan Communal de Mobilité ne sera réellement efficace que s'il est partagé largement par la population de l'entité. Par conséquent, il sera nécessaire de multiplier les campagnes de communication et d'information à des moments clés de l'année. L'ensemble des médias devra être utilisé pour toucher un maximum de personnes.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif de cette action est de définir annuellement les campagnes de médiatisation sur les thèmes relevant du Plan de Mobilité afin de sensibiliser la population sur la nécessité de mettre en service l'ensemble du projet.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réalisation annuelle d'un «livre blanc» sur les éléments de la mobilité des mouscronnois
- Participation de la commune à la semaine de la mobilité
- Campagne de presse régulière dans les différents quotidiens
- Réalisation de feuillets d'informations sur les différents travaux entrepris
- Réalisation d'affiches
- Création d'une exposition itinérante sur les thèmes du Plan de Mobilité
- Développement d'une valise pédagogique
- Développement d'actions de sensibilisation sur des thèmes particuliers :
 - Action du TEC afin d'expliquer le fonctionnement du réseau
 - Journée vélo dans la ville
 - Concours de dessins
 -
- Réalisation d'enquête de satisfaction sur les espaces publics

PARTENAIRES

- Pilote : la commune et le MET
- Partenaires : la commune, la SNCB, le TEC

PHASAGE

Dès le début de la mise en place du PCM



5 CHRONOLOGIE DES DIFFERENTES **ACTIONS**

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

ACTIONS	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
LE RESEAU ROUTIER			
1.1 La Route de la Laine <ul style="list-style-type: none"> ➤ section frontière – Giratoire du « Chêne du Bus » ➤ section Giratoire « Chêne du Bus » - A17 	Priorité N°1, au niveau du réseau routier ; la réalisation de ce segment permettra de réaliser bon nombre d'aménagements, dont ceux de la Place de la Gare	Etudes de faisabilité	Réalisation, en fonction du développement des implantations industrielles
1.2 La RN58 <ul style="list-style-type: none"> ➤ la rénovation du premier tronçon ➤ Transformation en boulevard urbain du tronçon entre A17 et le giratoire du « Chêne du Bus » ➤ Le giratoire du « Chêne du Bus » ➤ Adaptation de la régulation 	Etudes paysagères + réalisation Etudes de faisabilité Etude et réalisation ; ne dépend d'aucune autre action	Etudes paysagères ; cet aménagement dépend du report du trafic lourd vers la prolongation de la RN518	Réalisation simultanément au le prolongement de la RN518
1.3 La Porte Ste-Thérèse <ul style="list-style-type: none"> ➤ Place de Luingne ➤ Création d'un effet de porte à l'entrée de Luingne ➤ Mise à sens unique des différentes voiries ➤ Aménagement du Boulevard Industriel ➤ Création du giratoire 	Réalisation ; la création de cette place aurait un effet bénéfique sur la modération des vitesses Etude et réalisation afin de limiter les vitesses en entrée de Luingne Etudes d'avant Projet Etudes d'avant Projet Etudes d'avant Projet	Réalisation Réalisation dès l'ouverture de la Route de la Laine Réalisation dès l'ouverture de la Route de la Laine	
1.4 L'entrée de «l'avenue Royale» <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en place des différents sens uniques ➤ Création du giratoire Reine – Fécamp ➤ Création du giratoire à la sortie de la RN58 	Avec aménagements provisoires Indispensable pour sécuriser le carrefour Etude de faisabilité	Aménagements définitifs Réalisation	
1.5 Aménagement de la RN43 <ul style="list-style-type: none"> ➤ La chaussée de Lille ➤ La chaussée de Gand 	Giratoire de la rue de Menin Le carrefour de la chaussée d'Aelbeke doit être réaménagé afin d'éviter les trafics de transit	Réaménagement du linéaire Effet de porte, aménagement de sécurité	
1.6 Entrée ouest de la ville <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en sens unique ➤ Aménagement de la Patte d'Oie 		L'aménagement de l'avenue du Parc doit être simultané à l'introduction des sens uniques Etude d'avant projet + réalisation	Aménagement de la rue de Roubaix
1.7 Herseaux <ul style="list-style-type: none"> ➤ Herseaux Place ➤ Herseaux Gare 	Sécurisation des traversées + implantation des aménagements des effets de Porte	Suite des aménagements de rénovation des centres agglomérés	

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

ACTIONS	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
1.8 RN511 – RN512 ➤ Finition de la RN511 ➤ Aménagement pour l'accessibilité au Centre Commercial	Finition du giratoire donnant accès à la D700 Etudes	Si le Centre Commercial est implanté, les aménagements doivent se réaliser simultanément à l'aménagement du site	
1.9 Dottignies ➤ Traversée de Dottignies	Etudes d'avant projet ; réalisation des effets de porte afin de reporter le trafic vers le contournement	Réalisation des aménagements dans le centre de Dottignies	
1.10 Organisation du Centre Ville ➤ Place de l'Ours ➤ Les sites propres ➤ La rénovation de la Grand'Place ➤ La place de la Gare ➤ Les sens uniques	Les sens de circulation ne dépendent d'aucun aménagement Les sites propres de la rue de la Station et de la rue du Beau-Chêne Etude paysagère Etude paysagère Comme le système est global, ils doivent être mis en service simultanément	Site propre de la rue de Courtrai Réalisation Réalisation, mais doit être postérieure à la réalisation de la Route de la Laine Aménagement de voirie pour sécuriser l'espace public	Aménagement de voirie pour sécuriser l'espace public
1.11 Zone 30 ➤ implantation de zone 30	Chaque année, une voirie devra être transformée en zone 30	Suite de la politique annuelle	Suite de la politique annuelle
LES TRANSPORTS PUBLICS			
2.1 Liaison vers les régions voisines ➤ axe lourd de TC entre Mouscron et le France			En fonction de la demande et des modifications du réseau français, étude de faisabilité d'un mode lourd entre Mouscron et Watrelos ou Tourcoing
2.2 La réorganisation du réseau bus ➤ La ligne P ➤ ➤ Couplage des lignes RT et M/ ➤ La ligne Dottignies – Mouscron ➤ La création d'un pôle TEC à la Grand'Place ➤ Les sites propres	Ne dépend d'aucun aménagement lourd, par conséquent peut être mise en service rapidement Enquête Origine-Destination Mise en service Etude paysagère Les sites propres de la rue de la Station et de la rue du Beau-Chêne	Mise en service réalisation Site propre de la rue de Courtrai	
2.3 Hiérarchie des points d'arrêt	Doit se réaliser progressivement		
2.4 Information aux usagers	Action récurrente et permanente	Action récurrente et permanente	Action récurrente et permanente
LE STATIONNEMENT			
2.1 Organisation ➤ Mise en place d'une tarification ➤ Suppression de place sur la Grand'Place ➤ Information aux usagers	Après une information Grand Public, implantation dans les secteurs commerçants d'une tarification en faveur de la courte durée Campagnes régulières et diversifiées	Adaptation de la politique de stationnement aux développements de la ville Réorganisation de la Grand'Place Campagnes régulières et diversifiées	Adaptation de la politique de stationnement aux développements de la ville Campagnes régulières et diversifiées

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

ACTIONS	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
LES MODES DOUX			
Les aménagements piétonniers <ul style="list-style-type: none"> ➤ La promenade « Parc » ➤ La promenade « Expos » ➤ La Promenade « Pépinière » ➤ La promenade « Château des Comtes » ➤ La promenade « Gare » ➤ La promenade « Excelsior » ➤ Le piétonnier ➤ Itinéraires des écoles ➤ Les itinéraires de liaison 	Partie urbaine Rapidement jusqu'à la gare Sécurisation des traversées et amélioration du confort des trottoirs	Mise en place extensions première partie première partie passage sous le chemin de fer travaux	Deuxième partie Deuxième partie Mise en place Doit être entrepris après les promenades
Les itinéraires cyclables <ul style="list-style-type: none"> ➤ Création de 3 nouvelles pistes ➤ Mise en place de 6 itinéraires ➤ Aménagement de carrefours ➤ Sécurisation des traversées des zones agglomérées ➤ Passage sous le chemin de fer ➤ Le stationnement des vélos ➤ Service de location 	Etudes de faisabilité + réalisation d'une nouvelle piste jalonnement réalisation de 2 aménagements chaque année Etudes Mise en place progressive Etude de faisabilité	Réalisation des deux autres Amélioration progressive des itinéraires réalisation de 2 aménagements chaque année réalisation réalisation continuation de l'implantation mise en service	réalisation de 2 aménagements chaque année continuation de l'implantation
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES			
5.1 Organisation <ul style="list-style-type: none"> ➤ Chaussée d'Aelbeke ➤ Contournement de Dottignies ➤ Route de La Laine ➤ Jalonnement des zones industrielles 	Priorité : fermeture aux poids lourds de la rue de la Royenne et réaménagement du carrefour RN43 – chaussée d'Aelbeke Aménagements de carrefour, jalonnement et signalisation Voir point 1.1 Devant le nombre de camionneurs perdus, il semble que cette action doit être menée rapidement	Aménagements définitifs Réalisation Liaison vers la RN50	
LA COMMUNICATION			
Actions récurrentes et diversifiées	Pas de répit pour une bonne campagne de communication et de sensibilisation		

6 SUIVI PU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

L'élaboration du Plan Communal de Mobilité n'est pas une fin en soi. Cette étude fixe les orientations d'organisation de la mobilité au sein de l'entité à court, moyen puis long terme, mais il est nécessaire de la faire vivre.

Le Plan Communal de Mobilité va être mis en œuvre par étape en fonction des priorités et des disponibilités budgétaires. Il sera en outre également nécessaire d'en faire une évaluation à posteriori.

Pour disposer des éléments nécessaires à cette évaluation, mais également pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité et pour décloisonner les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il apparaît indispensable de créer **une cellule de suivi**. Celle-ci serait contrôlée par les mêmes acteurs que ceux qui ont suivi l'élaboration du Plan Communal de Mobilité.

Le rôle de cette cellule est triple :

1. Organiser le suivi du Plan Communal de Mobilité

- Créer, organiser et mettre à jour, **un observatoire de la mobilité** ; celui-ci est un outil qui permet d'évaluer la mise en œuvre des actions décidées dans le cadre du PCM et de s'assurer de leur efficacité. C'est un dispositif continu d'évaluation. Cette quantification doit permettre d'alerter les différents partenaires sur les dysfonctionnements inattendus consécutifs à la mise en œuvre d'une action ; il est par conséquent un outil d'aide à la décision.

L'observatoire permet :

- D'analyser la réalisation des actions au regard de leur programmation,
- De mesurer les effets de ces actions,
- De mesurer l'atteinte ou non des objectifs.

Cet observatoire est constitué d'indicateurs de mesure et d'évolution de la mobilité, qui peuvent être :

- Des comptages du trafic routier sur les principales voiries desservant la commune : N58, Route de la Laine (N518), N512, N43, ...
- L'estimation des flux PL générés par les zonings industriels
- L'évolution de l'usage du vélo
- Les taux d'occupation du stationnement durant les périodes de pointe, l'évolution de la rotation en cas de modification de la rotation
- Les vitesses de circulation en entrée d'agglomération, dans les zones résidentielles et dans les centres
- Le suivi annuel des statistiques d'accidents corporels de la circulation
- Des données de fréquentation des transports publics (TEC, SNCB ,...)
- La qualité des espaces publics
- ...

Cet outil doit être mis en place dans la première année suivant le plan de mobilité. Il peut être complété par des données socio-économiques, et être utile de la sorte à l'ensemble des gestionnaires du territoire de la commune

- Être le garant de la cohérence des différentes actions qui seront menées sur l'ensemble de l'entité, notamment en terme de développement de l'urbanisation et d'organisation des flux de déplacements.
- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques.

2. Développer et organiser l'information et la communication :

- Définir un plan de communication sur l'ensemble de l'entité : public ciblé, périodicité de la communication, vecteurs, mesures d'impact,... Ce plan de communication accompagne la mise en œuvre du PCM.
- Organiser des actions de sensibilisation dans les écoles (concours de dessin), les entreprises, les administrations, les services sociaux,...
- Développer l'information sur le stationnement dans l'entité afin d'accompagner les différentes mesures qui seront prises dans ce domaine.
- Favoriser le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet) afin de limiter le nombre de déplacements pour certains motifs, comme la délivrance de pièces administratives par des services publics.
- Développer l'information lors des chantiers de voirie et prévenir l'ensemble des usagers concernés.

3. Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité :

- Travailler et développer un « service conseil » pour les entreprises et les services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers, outil visant à favoriser les déplacements domicile-travail, en transport public, à pied ou à vélo.

Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité.

Dans un souci de cohérence, il serait préférable que cette cellule soit menée par une seule équipe et sur l'ensemble du territoire du plan communal de mobilité. Cette cellule peut être articulée autour du conseiller en mobilité de la commune qui est, depuis l'initialisation de l'étude, un interlocuteur privilégié pour ce type de problématique.

Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit quatre à cinq fois par an, où siègent les représentants de l'ensemble des partenaires (Région Wallonne, Commune, association, Intercommunale,...)

L'élaboration du comité de suivi, mais surtout de l'observatoire, nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre : **que va-t-on observer ?**

Ceci implique :

- **La définition des objectifs à atteindre**

- **La définition d'indicateurs pertinents**, dont les quatre règles sont simplicité, fiabilité, pérennité et pertinence :
 - Définition d'indicateurs en fonction des actions retenues,
 - Définition méthodologique précise des indicateurs : détermination du mode de calcul, des lieux géographiques, du mode de constitution, de la périodicité des sources utilisées, des coûts.
- **La définition d'une situation initiale**, qui servira de référence et permettra de vérifier les méthodologies nécessaires à la récolte et à la réalisation de certains indicateurs.