

Diagnostic

concernant le schéma
directeur pour
l'aménagement des abords
de la gare de Mouscron

Suède 36
Tritel
Commune de Mouscron

Suède 36
sprl architectes
rue de Flandres, 156
1000 Bruxelles

TVA : BE 865.051.146

+32(0)2 229 03 79
+32(0)485 071 384
info@suede36.be
www.suede36.be



Étude réalisée par Suède 36 et Tritel

Maîtrise d'ouvrage
Commune de Mouscron
Service public de Wallonie
Société régionale wallonne des transports



Table des matières

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

01	Préambule	p. 004
02	Description du site et du périmètre d'étude	p. 013
03	Projets sur et autour du site	p. 019
04	Analyse physique	p. 028
05	Identités	p. 037
06	Climat social	p. 041

07	Mobilité	p. 049
08	Commerce	p. 083
09	Eclairage public	p. 089
10	Développement durable	p. 092
11	Annexes	p. 095
12	Cartes	p. 107

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

01 Préambule

Méthodes

Enquêtes /
méthodes participatives

Conclusions

01
Préambule

02
Description du site et du
périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

01 Préambule

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Suède 36 a été chargé par la Commune de Mouscron, SPW Stratégie Mobilité, SPW Route, SRWT /TEC Hainaut et la SNCB partenaire privilégié, d'une mission d'étude du schéma directeur des abords de la gare de Mouscron.

Une première phase a dégagé un DIAGNOSTIC, pour ensuite produire une DEFINITION de l'espace public à créer.

L'objectif de ce travail est de dégager un consensus de la part de tous les acteurs sur ce qu'il convient de mettre en place sur cette zone AVANT de dessiner des projets. Et d'amener toutes les parties à se retrouver dans un projet global et cohérent, qui répond d'une façon pertinente aux multiples problématiques de la zone : commerces vides, insécurité, mobilité, éclairage, etc.

D'un commun accord des maîtres de l'ouvrage nous avons décidé de décliner notre travail en 4 points :

- Diagnostic de la zone, établi à la fois sur base d'un travail de recherche, d'observation, de relevé mais surtout sur un important processus de concertation avec les acteurs et la population
- Proposition d'une définition d'aménagement, soumise à débat et concertation et travaillée en parallèle avec TRITEL qui élabore le Plan de Mobilité de la zone
- Établissement d'un document final de définition qui reprendra précisément les contours d'un projet commun et global à concevoir sur la zone étudiée
- Etablissement d'un plan de détail avec des propositions au 1/200e

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

L'étude a pour
objectif de
penser l'avenir et
préparer le projet
d'aménagement.

01 Méthodes

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Objectifs

Un certain nombre de données requises dans le cahier des charges ne sont pas quantifiables et demandent une expertise de type sociologique. Cette approche permettra de rapprocher le diagnostic de la réalité vécue du quartier, et de construire des propositions adaptées au contexte social.

Nous pensons notamment à :

- L'identité du quartier, sa perception à l'intérieur et à l'extérieur
- L'identification de ses lieux symboliques, ses lieux significatifs
- L'appréciation du cadre de vie, du climat social
- La perception du quartier d'un point de vue mobilité, espace public et privé, etc
- Les besoins exprimés ou non exprimés
- Les pratiques collectives du quartier
- Les liens avec l'extérieur
- etc

Ces données ont d'après nous une importance aussi grande pour le diagnostic que les données récoltées par une approche analytique. Elles servent par ailleurs à les interpréter, à les nuancer, à les hiérarchiser. Le recoupement des cartes « physiques » (état du bâti, de l'espace public etc.) et des cartes « sociologiques » (identité, symboles, etc.) permettent la définition de stratégies plus pertinentes.

Dans un deuxième temps, nous proposons d'organiser un atelier créatif autour des premières propositions de projets. L'objectif étant de récolter un "feed-back" à propos des opérations proposées, mais aussi de nourrir encore les auteurs de projets et les maîtres de l'ouvrage de remarques constructives et de propositions.

01 Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

Méthodes

Méthodologies analytiques

- Relevé de terrains
- Analyse des données existantes
- Un relevé de tous les projets en cours
- Cartographie des résultats

Méthodologies interactives

- Visite de quartier
- Questionnaires
- Tables rondes
- Marches exploratoires
- Groupe de travail



1
Préparation de la marche exploratoire de jour.

2
Marche exploratoire de jour.

3
Groupe de travail avec Suède 36. Panel d'usagers et de personnes ressources.

006
Suède 36
Mouscron

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Une large enquête quant à l'utilisation de l'espace public.

Visite de quartier

Une première journée de visite de quartier a été effectuée. Nous avons parcouru la zone pendant une journée, afin de récolter une première impression et d'en saisir les limites et repères. Cette approche nous a permis de poser un premier regard sur le quartier de la gare, d'en comprendre les dynamiques, de mieux prendre connaissance du lieu.

Questionnaires

Ces questionnaires ont été établis en collaboration avec la commune et la Gestion centre-ville. Nous avons réceptionné 84 questionnaires. Ils ont principalement été remplis dans le quartier de la gare. Les riverains, les commerçants, les navetteurs, les usagers TEC, les marchands aux puces, les clients du marché aux puces, les clients des commerces ainsi que les jeunes ont été interrogés.

Les sondés ont de 16 à 88 ans.

Pour ceux qui nous ont donné des informations personnelles :

- 27 habitent la zone et 56 viennent d'un autre quartier ou d'une autre commune.
- 39 ont des emplois actifs (Commerçants: 19; Employés : 3, Ouvriers: 3, Éducateurs/trices-enseignants/es: 3, Comptables: 3, SNCB: 3 Aides ménagères : 3, Cuisinier: 1, Dataclean: 1) ; 16 sont sans emploi ; 10 sont pensionnés; 19 sont étudiants.
- 49 sont de nationalité belge, 31 sont de nationalité française, 3 sont de nationalité marocaine et 1 est de nationalité algérienne.

Ci-dessous, les commentaires des résultats (les résultats détaillés des questionnaires se trouvent en annexe):

Que représente le quartier de la gare de Mouscron pour vous? Comment le qualifieriez-vous?

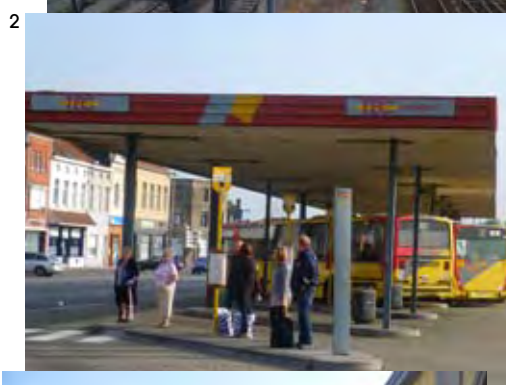
Pour 10 personnes, ce quartier représente avant tout un quartier dans lequel on trouve de nombreux moyens de transport, les trains. C'est également un lieu qui représente le travail pour 9 des personnes interrogées.

Un nombre significatif de personnes se montrent positives par rapport au quartier. Elles le

décrivent comme familial, convivial, accueillant, positif...

La zone étant un noeud intermodal important, il représente, pour au moins 4 des personnes interrogées, un lieu de passage qui brasse beaucoup de monde. C'est également un lieu qui représente le voyage, un moyen de s'évader grâce au train et au bus.

Une autre part des personnes interrogées (4) viennent dans le quartier pour faire des courses ou aller à la librairie. Cela montre que dans le quartier, les commerces ont une valeur qu'il ne faut pas négliger et qu'ils constituent un potentiel important d'attractivité.



01 Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Les voies en direction de la gare de Mouscron

2.
La gare des bus TEC

3.
Le café «O Quai» et sa terrasse sur deux places de parking

007
Suède 36
Mouscron

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Quels sont les points forts des abords de la gare de Mouscron?

La majorité des personnes interrogées sont sensibles à l'intermodalité du lieu, aux nombreux transports en communs proches les uns des autres. Les cafés et les restaurants qui sont autour de la gare sont appréciés aussi bien par les usagers des TEC, les jeunes ou les clients du marché aux puces. Il y a également 6 des personnes interrogées qui ne voient pas de points forts dans les abords de la gare.

Selon vous, que pourrait-on améliorer autour de la gare?

La réponse à cette question s'oriente très majoritairement vers la sécurité. 26 des personnes interrogées reprochent le manque de surveillance policière et le sentiment d'insécurité. Beaucoup (18) trouvent que les commerces ne sont pas assez nombreux et diversifiés. Autre réponse récurrente : le manque (ressenti) de places de parking (14). Les problèmes d'entretien et de propreté sont également soulevés par un certain nombre de personnes (10).

Selon vous, que manque-t-il autour de la gare?

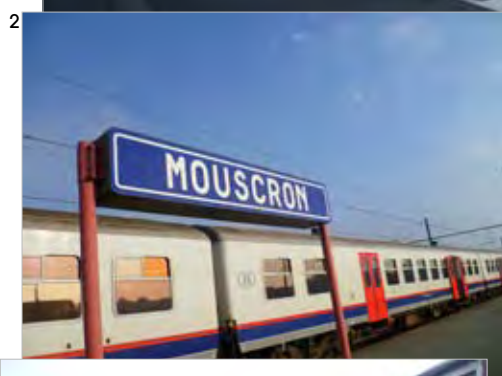
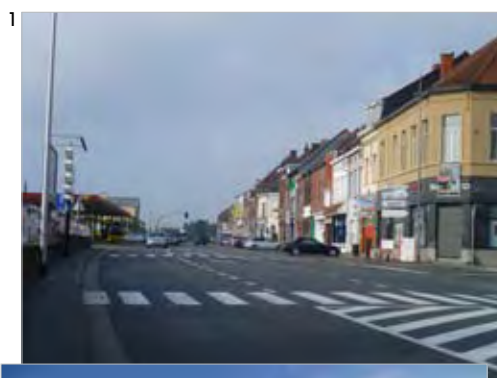
Comme dans la question précédente, les réponses sont souvent orientées vers le manque de sécurité. Les personnes interrogées réclament plus de sécurité à la sortie des écoles et lors du marché aux puces, plus de surveillance policière, un commissariat, des contrôles de vitesse... A nouveau, les sondés soulèvent le manque de commerces, d'une supérette. Un nombre important de personnes interrogées trouvent que le quartier manque de verdure, de fleurs. Enfin, quelques sondés ont soulevé le manque d'une cabine téléphonique.

Comment définiriez-vous en quelques mots les alentours de la gare de Mouscron?

Les usagers sont partagés en ce qui concerne les alentours de la gare. Une partie (22) est finalement assez positive et les décrit comme «bien», «sympa» et «agréables». A côté de cela, une autre partie (28) n'en est pas satisfaite et trouve les abords de la gare sales, délabrés, vieux et tristes.

Quel moyen de déplacement avez-vous utilisé pour venir ici?

La majorité des sondés utilisent leur voiture. Les personnes interrogées se déplacent également beaucoup avec le bus et à pied. A proximité de la gare, le train est naturellement un moyen de transport utilisé. En revanche peu de gens sont venus à vélo.



01 Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Peu de végétation autour de la gare de Mouscron

2.
Le quai de la gare de Mouscron

3.
Trafic de transit sur la place de la Gare

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Tables rondes

Indispensables pour appréhender le quartier, de multiples rencontres ont été programmées avec un maximum de personnes ressources. Ces tables rondes étaient préparées, et même s'il est important de se laisser une liberté de les mener, nous en avons défini au préalable les objectifs : quels types d'informations nous recherchons, quels thèmes aborder, etc.

Nous avons organisé 5 tables rondes abordant les thématiques suivantes: SNCB; mobilité, accessibilité, égouttage, assainissement; urbanisme, environnement et cadre de vie; police, sécurité et respect des règles; commerces et écoles. Nous les avons choisies de façon à toucher des domaines et des profils différents. Au-delà de cette liste, d'autres personnes rencontrées de façon informelle ou dans d'autres activités (marches exploratoires, rencontres) ont pu compléter certains points abordés avec les personnes de cette liste. (voir listes des personnes rencontrées en annexe).

Ces comptes-rendus nous ont permis d'approfondir l'ébauche obtenue par le questionnaire. Selon le profil des personnes rencontrées, nous avons pu approfondir certains aspects : l'identité, le commerce, la culture, l'espace public, la sécurité, le climat social, etc.

Marches exploratoires

Nous avons effectué deux marches, dont une de nuit. Basées sur une méthodologie développée par deux sociologues de l'ULB, elles réunissent dans une promenade un petit groupe représentatif et varié d'habitants et d'usagers du quartier. Les animateurs proposent alors une série d'exercices : se concentrer sur le bruit, marcher seul puis échanger, observer un aspect particulier de l'espace public, etc. L'objectif est d'élargir la perception du terrain et de mettre en lumière par l'interactivité, la réalité du quartier étudié. Afin de calibrer ensuite les propositions aux espaces visés et à leurs logiques d'usage. Cette étape produit un autre type de résultat : des propositions descriptives. Elles qualifient les espaces et révèlent le potentiel pour servir de point d'appui sur lesquels élaborer les projets. Elles élaborent progressivement des mises en question : sur quelle matière serait-il intéressant d'agir ? Quels changements / valorisations/ créations seraient à penser ?

Marche exploratoire de jour

Les participants à la marche avaient rendez-vous devant la gare, le 10/09/2012.

Le groupe était composé de:

- BLANCKE Nathalie, Conseiller en Mobilité de la Ville de Mouscron
- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- VERBIST Aline, SRWT, Responsable Bureau d'Etudes Direction Technique
- ROBIN Claude, TEC Hainaut, Responsable réseau
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron, Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- SCHILTZ François, CCIPH
- VANDEKERCKHOVE Katie, Buffet de la Gare - O quai
- DEROUBAIX Michaël, Ville de Mouscron - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- WAUTERS Vinciane, TRITEL- Tractebel engineering
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engineering
- YZERBYT Damien, Ville de Mouscron, Echevin - Député RW
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte



01 Préambule

- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

1.
Groupe réuni pour la marche de jour

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Synthèse des interventions

Devant la gare, les réflexions sur la propreté des navetteurs et des étudiants sont nombreuses. Les étudiants arrivent en masse et attendent en petits groupes devant la gare, assis sur le rebord des vitrines, ce qui effraie certaines personnes sans que cela soit justifié par ailleurs. L'école «Le Tremplin», enseignement spécial, n'ouvre ses portes qu'à 8h30, ce qui relègue les élèves arrivés plus tôt dans l'espace public. Autre problème : le bouton du passage piéton est poussé toutes les 2 minutes et cela crée des embouteillages sur toute la place de la Gare.

Arrivé au parking des TEC, le problème de la configuration en languette pour les passagers et le danger qui s'en suit est mis en avant. Le manque de verdure est également évoqué. La SNCB doit entretenir son terrain, des arbres pourraient être plantés le long des voies de chemin de fer, et sur la place de la gare. La signalisation manque pour indiquer le centre-ville, particulièrement rue du Gaz, dans laquelle les commerces ont disparu.

Tous les participants réclament une traversée piétonne des rails pour faciliter les échanges entre Luignegre et Mouscron. Arrivé sous le pont Sainte-Thérèse, il y a beaucoup de trafic alors que nous sommes en milieu de journée. Beaucoup de poids lourds passent par cette route. Le pont est sale et donne une mauvaise image d'entrée de ville.

De l'autre côté de la gare, la boulangerie, la boucherie, le marchand de légumes rassemblés autour d'une petite place sont appréciés. La problématique du marché aux puces pour certains habitants et commerçants est soulevée : «les marchands arrivent dès le vendredi midi et ils boivent toute la nuit, ils urinent n'importe où, ils vomissent n'importe où...». Cependant, la présence du marché permet une très bonne recette au secteur horeca.

«L'entrée de
Mouscron, c'est
vraiment pas beau
à voir, vous arrivez
là, le pont Sainte-
Thérèse, vieux
comme tout, jamais
une peinture,
jamais rien.»



01 Préambule

- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

1. Marche de jour, devant la gare
2. Marche de jour, sous le pont Sainte-Thérèse

010
Suède 36
Mouscron

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Marche exploratoire de nuit

Les participants à la marche avaient rendez-vous devant la gare, le 17/09/2012.

Le groupe était composé de:

- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron, Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- SCHILTZ François, CCIPH
- VANDEKERCKHOVE Katie, Buffet de la Gare - O quai
- DEROUBAIX Michaël, Ville de Mouscron - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engeneering
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte

Synthèse des interventions

La première remarque touche l'éclairage, centré sur la voiture. La gare n'est absolument pas éclairée, pas attractive.

Le parking du «Tremplin» pose aussi question. Point noir dans la nuit, il n'y a aucun éclairage, on ne voit pas ce qui s'y passe. Contrairement, le nouveau parking SNCB, où se situe la salle des fêtes est très bien éclairé, voir exemplaire. Egalement, la publicité, de style autoroutière est mieux éclairé que la place. Le parking vélo, à côté de la gare n'est pas éclairé non plus et les vols sont fréquents. On remarque également que nous sommes les seuls piétons à circuler sur la place. Les habitants n'ont aucune envie d'arpenter le quartier de nuit.

«Déjà, la journée,
c'est un lieu difficile,
mais la nuit, c'est
encore plus noir»



01 Préambule

02
Description du site et du
périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Eclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Groupe réuni pour la marche
de nuit

2.
Marche de nuit, près du par-
king vélo de la gare, pas éclairé

01

Enquêtes / méthodes participatives

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Groupe de travail

Le "Workshop" est une technique éprouvée en participation. L'expérience nous a démontré qu'amener les acteurs d'un quartier à créer ensemble, donne d'autres résultats que la somme des revendications personnelles. Chacun intègre alors la revendication de l'autre, et l'atelier produit une synthèse autour d'axes ou de projets fédérateurs.

Les participants du groupe de travail se sont retrouvés le 17/09/2012.

Le groupe était composé de:

- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron, Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- SCHILTZ François, CCIPH
- VANDEKERCKHOVE Katie, Buffet de la Gare - O quai
- DEROUBAIX Michaël, Ville de Mouscron - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engeneering
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte

Nous avons demandé aux participants d'écrire sur une feuille au moins 5 points positifs et 5 points négatifs concernant les abords de la gare. C'est un travail difficile qui demande de faire la part des choses, une critique qui va aussi bien vers le positif que le négatif.

De nombreux points positifs ont été dégagés tels que: l'horeca, l'accessibilité aux différents moyens de transport, la zone bleue, le parking, les habitants, les commerçants, les opportunités autour de la gare, le passage, le marché aux puces, le distributeur d'argent, la largeur de la voirie, le dépose-minute, les pistes cyclables à venir, le dynamisme, les talus, la présence de la police, ...

Egalement, le travail a été fait afin de définir les points plus problématiques tels que: la circulation, le transit important, le manque d'espace devant la gare, pas de végétation, le manque de

signalisation vers le centre-ville, le manque d'une connexion Luignne-Mouscron, le peu de diversité dans les commerces, les problèmes de propreté, les problèmes de sécurité, l'état des ponts, les logements vétustes, le peu d'activité de la gare ainsi que sa visibilité, l'éclairage peu convivial, le peu d'accessibilité pour les piétons et les cyclistes car les trottoirs sont étroits, l'image, ...

Il est ressorti des diverses discussions qu'il est important de travailler l'image de la gare, et que le futur aménagement des abords de la gare devrait permettre le déroulement d'activités et donc être polyvalent.

01 Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Eclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes



1.
Quelques personnes du groupe de travail

2.
Zone bleue devant les commerces de la gare

012
Suede 36
Mouscron

02 Description du site et du périmètre d'étude

Situation

Plan situation existante

Histoire du quartier

Acteurs de l'espace
public étudié

01
Préambule

**02
Description du site et du
périmètre d'étude**

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

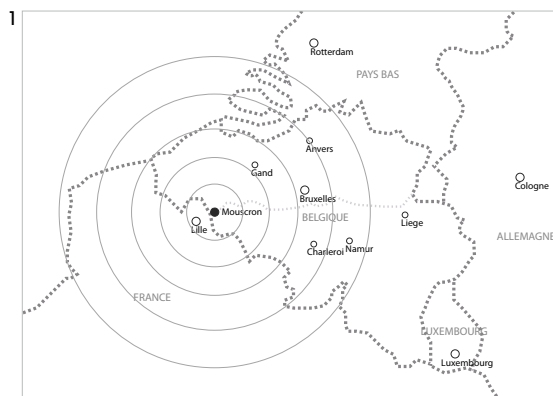
12
Cartes

02 Situation

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Une ville frontalière

La ville de Mouscron a tout d'abord une situation particulière à l'échelle de la Belgique. En effet, elle est située à l'intersection de la France, la Flandre et la Wallonie. C'est un point de connexion important entre ces trois entités. La ville est au centre d'un triangle constitué par les villes de Tournai, Courtrai et Lille. La ville de Mouscron est en lien avec les villes qui l'entourent. C'est un carrefour important entre la Belgique et la France.



01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

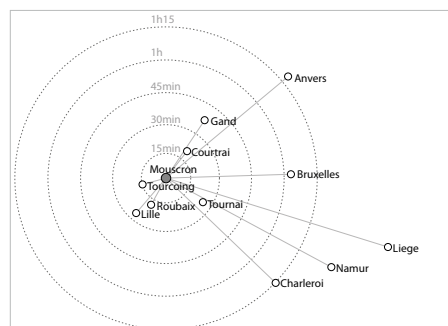
12
Cartes

Une gare entre deux centres

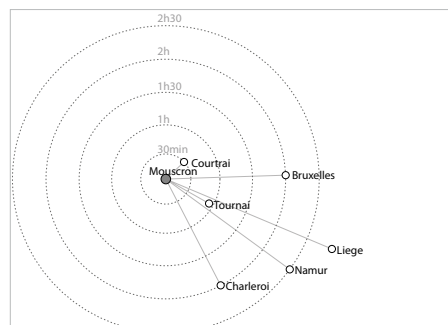
La gare de Mouscron est située entre le centre-ville de Mouscron et le centre de Luignne. Elle joue dans ce territoire à la fois le rôle de pôle et de frontière. En effet, c'est une infrastructure importante qui brasse beaucoup de monde. Mais les rails divisent la ville et les traversées sont difficiles pour les modes doux. De plus, la gare est située le long d'un axe routier important: la RN 513, qui subit un fort trafic de transit.



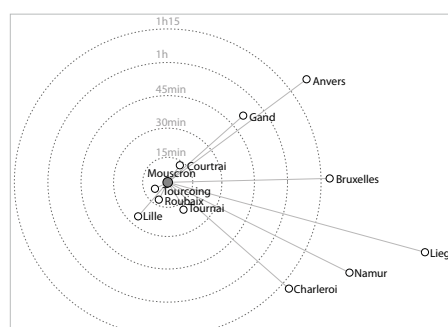
Liens avec les villes autour de Mouscron



Distance en voiture en fonction du temps de parcours



Distance en bus TEC en fonction du temps de parcours



Distance en train en fonction du temps de parcours

1
Situation de la ville de Mouscron

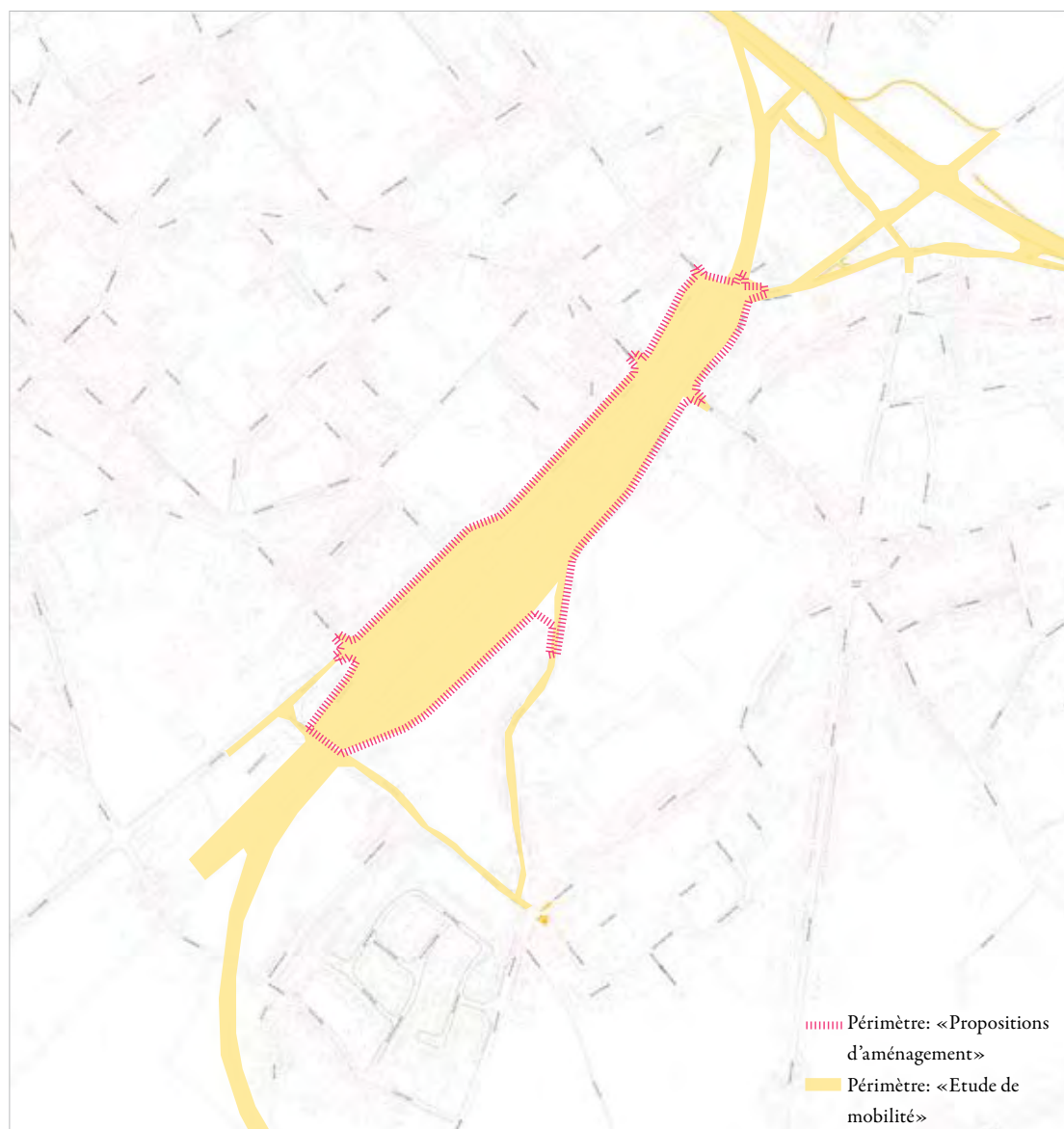
2.
Situation de la gare par rapport à Mouscron et Luignne

014
Suède 36
Mouscron

02

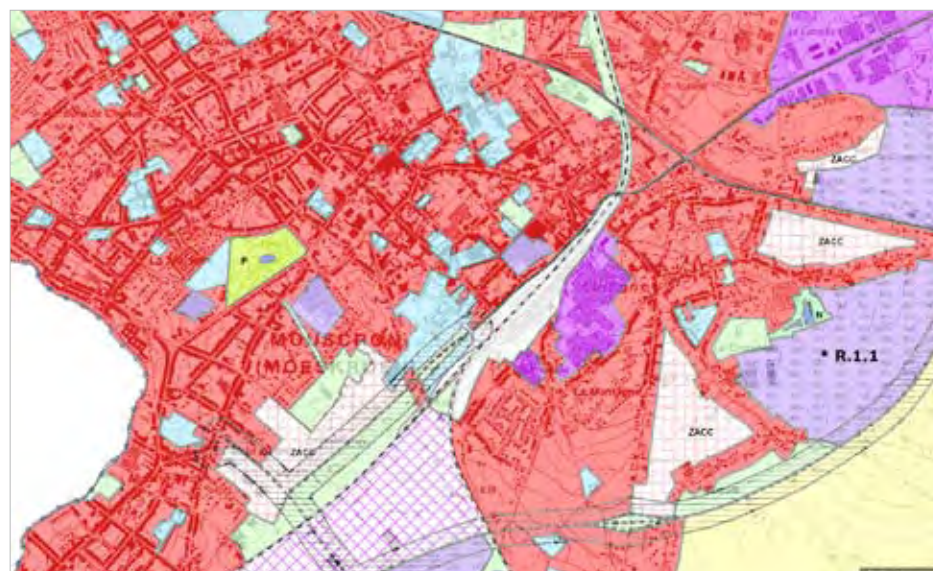
Plan situation existante

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude**
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

Plan de secteur



Légende du Plan de Secteur

- Zones d'affectation**
- Habitat
 - Habitat à caractère rural
 - Services publics et équipements communautaires
 - Centre d'enfouissement technique
 - Centre d'enfouissement technique désaffecté
 - Loisirs
 - Servitude particulière
 - Activité économique mixte
 - Activité économique industrielle
 - Activité économique spécifique Agro-Economique
 - Activité économique spécifique Grande Distribution
 - Activité économique spécifique Risque majeur
 - Extraction
 - Aménagement communal concédé
 - Aménagement communal concédé à caractère industriel
 - Agricole
 - Forestière
 - Espaces verts
 - Naturelle
 - Parc
 - Eau
 - Zone non affectée ("zone blanche")
- Compléments**
- Prescriptions supplémentaires
- Dérogations**
- PCA dérogatoire
- Révisions et annulations**
- Révisions**
- Révision en vigueur
 - Révision partiellement en vigueur
 - Révision annulée
- Annulations**
- Annulation totale du plan initial
 - Annulation partielle du plan initial

Périmètres de protections

- Intérêt cult. hist. ou esth.
- Intérêt paysager
- Liaisons écologiques
- Réservation
- Risque naturel ou contrainte

Principales infrastructures

- Canalisations
- Canalisation existante
- Canalisation en projet
- Lignes électriques haute tension
- Ligne HT existante
- Ligne HT en projet
- Réseau ferroviaire
- Ligne existante
- Ligne en projet
- Réseau routier
- Autoroute existante
- Autoroute en projet
- Route de liaison
- Route de liaison en projet

Limites administratives

- Secteurs d'aménagement (1978)
- Limites communales du Pds

02

Histoire du quartier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Le quartier est imprégné de son histoire, et particulièrement de l'identité du textile. Cette industrie en déclin marque toujours physiquement la zone.

1450 - 1800 : agriculture et tissage à domicile

L'industrie textile est présente à Mouscron depuis des siècles. En 1453 on trouve déjà trace de cette activité. La carte Ferraris (1771 - 1778) montre bien la zone étudiée, à mi-chemin entre les villages de Luigne et Mouscron. On trouve déjà trace de la future "rue de la Station" qui reliait Luigne à Mouscron en continu, sans être coupée par la voie ferrée. La zone était alors implantée de plaines agricoles et de fermes. Depuis des siècles, on cultive le lin dans toute la Région. L'été, les Mouscronnois travaillaient dans les champs, et l'hiver, leurs revenus émanaient du tissage. Pendant des siècles, c'est à domicile que ce travail va se faire. Vers 1780 : construction à Mouscron des cours Cracco ou Lerouge, du nom de ces industriels du textile qui, pour surveiller la production de leurs tisserands à domicile, leur avaient fait construire de petits logements regroupés.

1800-1900 : construction de la gare et industrialisation

L'activité textile prendra une plus grande d'importance entre 1800 et 1815, elle s'ouvrira alors au coton. À partir de 1830, l'industrialisation textile se développe dans le Nord de la France. On compte cette année-là 150 Herseautois travaillant dans les usines de Wattrelos et Roubaix.

La gare est mise en service en 1842 par l'administration des chemins de fer de l'État-Belge.

On remarque sur la carte Vandermaelen (1846-1854) que la largeur prévue pour les voies est plus importante que les voies implantées, sans doute pour laisser de la place aux transports de marchandises. Au-delà du transport de voyageurs vers Courtrai, Tournai et Lille, la gare est aussi un outil de première importance pour permettre le développement de l'activité textile.

En 1862, une première vague d'ouvriers flamands arrive à Mouscron (où les loyers sont moins chers qu'en France) pour travailler dans les filatures du Nord. Ils viennent de Gand où leurs entreprises spécialisées dans le travail du coton sont à l'arrêt par manque de matière première. À cette époque, le coton n'arrive plus des États-Unis à cause de la guerre de Sécession. Mouscron le village devient peu à peu une ville.

L'année 1865 est le départ du boom textile dans la région de Roubaix-Tourcoing. En 1880, Van Outryve est parmi les premières usines textiles utilisant la mécanisation à s'implanter à Mouscron, rue du Phénix, quasiment en face de la gare. Van Outryve, comme Motte, Toulemonde ou Six, sont des grandes familles d'industriels catholiques français qui implantent leurs usines à Mouscron car il y reste encore beaucoup de terres où construire. De plus, la main-d'œuvre y est qualifiée, les lois sociales sont plus avantageuses et il n'y avait pas de droits d'exportation à payer.

- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes



1.
Carte Ferraris

02

Histoire du quartier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

1900-1973 : l'âge d'or du quartier de la gare

À partir de 1900, on constate la disparition du tisserand à domicile, qui ne peut plus concurrencer les usines. Après la Première Guerre mondiale, ce métier disparaît totalement. En 1907: Motte s'implante à Mouscron. Cette entreprise emploiera 1.500 personnes dans les années 50, produisant mensuellement 300.000 kilos de fil. Après 1918, on note une deuxième vague de migration, à Mouscron, essentiellement composé de travailleurs venant de communes voisines. De cet exode massif naît la nécessité de construire de nouveaux logements. Les années 20 peuvent être qualifiées d'âge d'or de l'industrie textile.

En 1946, 65% de la population active mouscronnoise travaille dans l'industrie textile. Les gens changent souvent d'employeurs, allant là où on gagne le plus. En 1957: on recense 43 entreprises textiles sur Mouscron-Comines, dont nombres sont implantées dans le quartier de la gare. La zone est alors mixte, les ouvriers vivant à proximité de leur lieu de travail. On y trouve autant d'hommes (tissage, teinturerie) que de femmes (tri des laines, bobinage). À Mouscron, on compte peu de chômeurs, c'est une période de plein-emploi! Le peu de chômeurs sont, en réalité, des gens physiquement inaptes à travailler, car la conjoncture est excellente. Entre 1950 et 1970, des commerces nombreux et de qualité sont présents face à la gare, mais aussi dans les rues du gaz et de la station, reliant le centre dans une suite commerciale ininterrompue.

1973 à nos jours : déclin d'une industrie et d'un quartier

Avec les années 70 arrive le choc pétrolier, qui induit le déclin de l'empire textile. En 1982: l'empire Motte s'effondre. À partir de là, jusqu'au milieu des années 2000, de restructurations en fermetures, la presque totalité des entreprises textiles de la région disparaîtront du paysage industriel ou survivront dans des niches très spécialisées. Elles ne nécessitent plus, hélas, les milliers de travailleurs de l'âge d'or du textile. Les commerces et l'activité ont suivi ce déclin, laissant le bâti se dégrader peu à peu. La voiture a, elle, pris de plus en plus de place dans l'espace public, achevant de déshumaniser un quartier autrefois vivant.

Désormais, le quartier ne compte plus que quelques vestiges de l'industrie textile. La mémoire et les traces de cette activité restent néanmoins très présentes sur la zone étudiée et font, encore pour longtemps, partie de son identité. Mouscron a dû se diversifier, se trouver de nouvelles activités économiques : agroalimentaire, entreprises de services, etc.

- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Éclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes



1.
Carte Vander maelen

02

Acteurs de l'espace public étudié

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La gestion, l'usage et l'animation d'un espace public autour d'une gare de train et routière réunissent un grand nombre d'acteurs. Il s'agit de les identifier afin de mener à bien chaque étape du processus de réalisation.

Commanditaires de l'étude

La présente étude est menée par le service public de Wallonie (Stratégie de la mobilité et Direction des Routes de Mons), le service mobilité de la Ville de Mouscron, la SRWT et TEC-Hainaut.

La commune de Mouscron

A terme, consécutivement à la mise en service de la RN58 (Route de la Laine) et au réaménagement du plateau de la gare, la commune de Mouscron deviendra propriétaire de l'ensemble des voiries concernées par le périmètre de l'étude. Les services sont donc principalement concernés, depuis le diagnostic jusqu'à l'entretien des futurs espaces publics.

Les services concernés sont principalement :

- Service mobilité
- Travaux publics
- Service espaces verts
- Services de police et de prévention
- Service propreté
- Gestion centre ville
- Enseignement communale

La région Wallonne

La Région est actuellement propriétaire de la nationale N513. Une fois la route de la Laine terminée, la voirie réaménagée pourra être rétrocédée à la commune. En attendant, la Région est partie prenante dans le processus et fait partie de la maîtrise d'ouvrage de la présente mission d'étude, à travers la Direction des Routes et des voies hydrauliques.

La SNCB

Une réforme est actuellement en cours pour redéfinir les filiales de la SNCB. Celles-ci font partie des interlocuteurs de cette étude. Il n'est pas inutile de rappeler leurs compétences respectives sachant que Infrabel et Holding devraient fusionner dans les mois qui viennent.

- La SNCB est l'entreprise ferroviaire qui transporte les voyageurs et les marchandises par la voie ferrée. La SNCB est donc responsable des trains : elle gère le nombre de trains, assure

leur entretien et gère le personnel de train. La SNCB est responsable des accompagnateurs de train, du personnel des guichets et des conducteurs de train.

- INFRABEL gère l'infrastructure du réseau ferré belge. L'infrastructure comprend non seulement les rails, mais également les caténaires, aiguillages, passages à niveau, signaux, quais, etc. Elle concerne donc tous les aspects qui permettent aux trains de circuler sur le réseau.
- La SNCB-HOLDING développe et entretient les 37 principales gares belges, ainsi que les parkings et les emplacements pour vélos. La SNCB-Holding est également responsable de la sécurité et de la surveillance dans toutes les gares belges, ainsi que dans les trains. Par ailleurs, la société est l'employeur officiel de tous les membres du personnel du Groupe-SNCB, assure les relations sociales et remplit un rôle de coordination au sein du groupe.

Les TEC

L'entreprise de transport gère une gare routière importante et plusieurs lignes sur la zone étudiée. Elle est également commanditaire de l'étude. De Lijn et Transpole sont également des utilisateurs du site.

Les habitants

La zone étudiée et ses environs immédiats sont aussi une zone d'habitat densément peuplée. Les habitants sont donc directement intéressés par l'espace public de la gare, tant du côté mouscronnois que du côté de Luignne.

Les commerçants

Les commerçants sont des acteurs importants de la zone. Ils garantissent une animation autre que celle liée au transport. Historiquement cette zone a toujours été liée au commerce et au secteur horeca.

Les industries

Ce sont le développement du chemin de fer et l'industrie textile qui sont à l'origine de la création de la zone étudiée. Si l'âge d'or du textile est définitivement derrière nous, la zone reste un secteur d'activités et d'emplois important.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

03 Projets sur et autour du site

Projets / plans régionaux

Projets immobiliers

Projets routiers

01
Préambule

02
Description du site et du
périmètre d'étude

**03
Projets sur et autour du site**

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

03

Projets / plans régionaux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

De nombreux projets de réorganisation de la ville de Mouscron sont en cours. De plus, un schéma de structure communale est en cours d'élaboration depuis septembre 2011 et doit être soumis à la population en 2013.

Mouscron s'est résolument engagée dans une démarche stratégique de Ville durable. C'est en analysant les conclusions du Forum citoyen du 28 octobre 2010 que le Collège a décidé de se concentrer sur une politique urbaine qui se veut exemplaire. Des outils stratégiques ont été réactualisés tels que: le Schéma de Structure Communal, le Règlement Communal d'Urbanisme, mais aussi la consolidation du Plan communal de Mobilité, l'intégration des options issues du Plan de Cohésion Sociale et de l'Agenda 21...

De plus, est né par le biais d'un concours d'idée, la production d'un projet global de développement et de réaménagement paysager de l'hyper centre et de ses axes structurants.

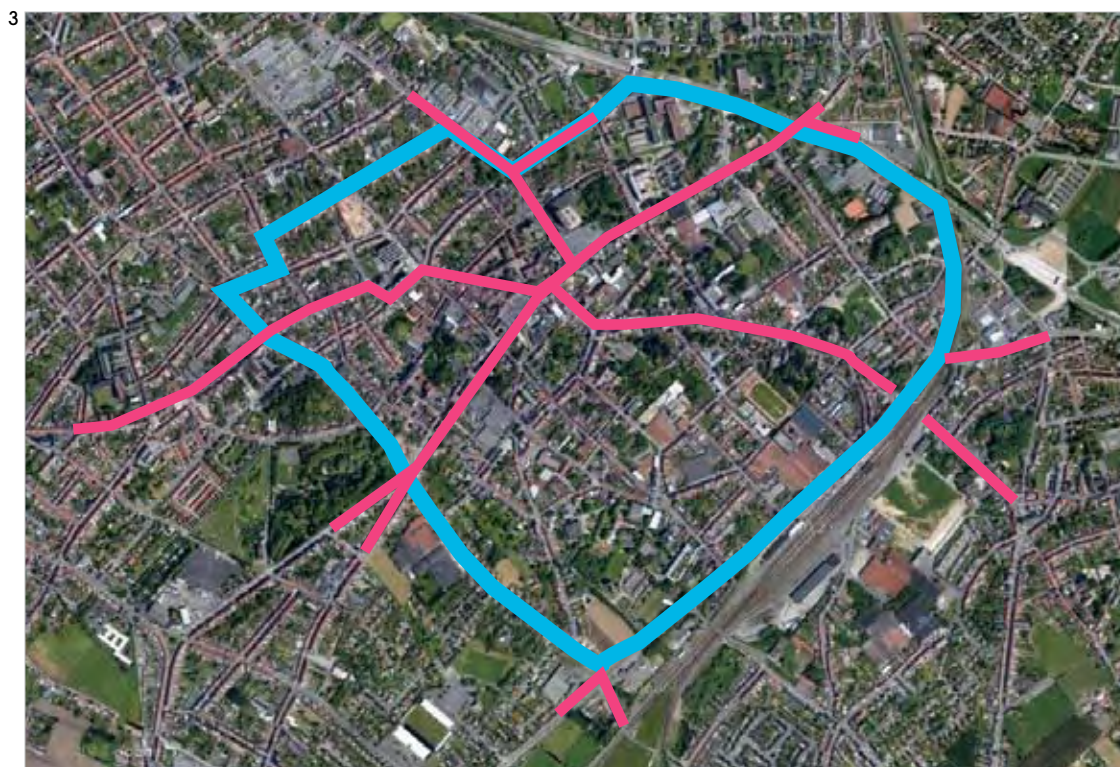
Il y a deux axes principaux pour atteindre la Grand'place: un axe civique (parc - château des Comtes) et un axe commercial (Tuquet - gare). Ces deux axes se croisent à la Grand'Place. Un projet de «Villes et Paysages» de réaménagement de la Grand'Place est cours.

La démarche de la rénovation de l'hyper-centre va jusqu'à la gare, mais pas au-delà. L'étude du schéma directeur des abords de la gare est donc en continuité avec ce projet.



« Passer d'un
urbanisme de loi
à un urbanisme
de projet ».
C'est bien l'essence
même de notre
démarche.

- 01
Préambule
- 02
Description du site et du
périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes



- 1.
Périmètre de réaménagement
de la Grand'Place
- 2.
Texte issu du concours de
projets «Développement et
Réaménagement Paysager
de l'hyper centre de
MOUSCRON
et de ses axes structurants.
- 3.
L'hyper-centre de Mouscron et
ses axes structurants

020
Suède 36
Mouscron

03

Projets / plans régionaux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Un Schéma de Structure communal est en cours de réalisation par JNC/ AWP. Le Schéma de structure nous donne des indications importantes quant au cadre de développement urbanistique de la commune de Mouscron.

Le diagnostic est déjà fourni et doit encore être soumis à la population. Voici un résumé des points qui s'appliquent au développement des espaces publics de la gare.

Objectifs prioritaires

Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier :

- Mise en valeur d'équipements, de services et de commerces, renforcement et promotion des infrastructures d'accueil pour les entreprises, développement de l'offre touristique, culturelle et sportive, confirmation d'une identité mouscronnoise
- Tirer profit de la proximité d'autres pôles : Mouscron est situé à moins de 30 minutes de Tournai, Courtrai et Lille
- Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières

Structurer l'espace

-> Renforcer la densité de la Ville et la lisibilité territoriale :

- Mise en oeuvre actuelle de réserve foncière à proximité de la gare
- Pôles multimodaux à proximité des gares
- Recréer des espaces publics polarisateurs et identitaires
- Inciter des candidats bâtisseurs à choisir des terrains au sein des agglomérations plutôt qu'en bordure
- Irriguer ces centralités par un réseau de communication cohérent pour les automobilistes mais également pour les piétons et les cyclistes
- Favoriser l'installation d'équipements de base (commerces, services, équipements culturels et sportifs, ...) en fonction de l'importance du centre et de la complémentarité avec les pôles proches.

-> Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation:

- Afin de gérer avec parcimonie les réserves foncières, rechercher les densités adéquates en densifiant en priorité les noyaux disposant déjà d'équipements, de services, de commerces et de points de transferts modaux

Les recommandations du Schéma de Structure communal doivent nous guider tout au long de notre étude.

-> Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel :

- Les alentours de la gare présentent de nombreuses friches et espaces industriels désaffectés qui, vu la proximité à la fois du centre-ville et de la gare, présentent une très grande opportunité de développement.

-> Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression

- La zone concernée par notre étude présente aussi des aspects paysagers et écologiques intéressants : talus, friches, faune et flore, qu'il conviendra de prendre en compte dans les futurs aménagements.

-> Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs

- Des opportunités de développement sur des terrains publics et privés sur la zone étudiée sont des leviers importants pour les développements immobiliers et urbanistiques futurs.
- Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières.

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

03

Projets / plans régionaux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Répondre aux besoins

- Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population
- Répondre aux besoins en logements et services
- Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population
- Améliorer le cadre de vie quotidien
- Protéger la population contre les risques

Conforter l'économie

- Structurer les zones d'activité et baliser leur développement
- Baliser le développement commercial
- Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs

Favoriser une mobilité durable

- Maîtriser la mobilité
- Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité
- Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles

Recommandations pour la zone "centre ville"

Dans le chapitre IV.2.1.1, on trouve les recommandations relatives à la zone "centre ville", qui s'étend de la gare jusqu'au "Nouveau monde" et du parc communal jusqu'à la RN58.

Les voici résumées :

- Promouvoir un usage parcimonieux du sol et des programmes de logements
- Appliquer des densités importantes : "ville compacte" en lien avec mobilité et vélo
- Promouvoir les activités commerciales et artisanales et les implanter au rez-de-chaussée des voiries qui comportent des commerces actuellement et autour des places.
- Occuper les étages des magasins par du logement
- Favoriser et préserver les espaces verts et la biodiversité locale

- Créer des zones 30
- Créer des aménagements pour les usagers faibles et le confort des utilisateurs
- Initier des projets exemplaires en matière de développement durable

Schéma de déplacement

Le schéma confirme que Mouscron connaît certains problèmes de gestion des flux. La commune a également besoin de recommandations en matière de sécurité routière et de définition d'un réseau pour usagers lents. Une nouvelle hiérarchisation plus cohérente du réseau est indispensable pour améliorer la qualité de vie. La déviation du trafic lourd de transit de la route nationale 513 par la route de la Laine fait partie de ces changements et concerne directement la zone de notre étude.

Une série de recommandations ponctuelles, tout à fait applicables à notre mission, complètent le chapitre.

Les voici résumées :

- Aménager des "effets de portes" ou des "effets de seuils", afin d'induire un changement de comportement des automobilistes pour qu'ils se rendent compte qu'ils "rentrent" dans une agglomération.
- Aménager et sécuriser les carrefours à problèmes
- Valoriser les noeuds de transfert modal
- Prévoir des espaces de stationnement pour le covoiturage
- Prévoir des espaces de stationnement pour les poids lourds

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

03

Projets / plans régionaux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Projet global de développement et de réaménagement paysager de l'hypercentre de Mouscron et de ses axes structurants.

Ce concours, remporté par le bureau «Villes et Paysages», concerne à la fois l'étude et la rénovation de la Grand'place de Mouscron. Une courbe prend place en continuité avec la façade ouest et permet la traversée et le stationnement de quelques véhicules. Tous les aspects sont pris en compte : patrimoine, éclairage, relation avec les transports en commun, etc.

Au-delà de la rénovation et de la réorganisation de la place centrale de la ville, l'étude analyse l'ensemble du fonctionnement de l'hypercentre de Mouscron. Il propose la création de parcours et de polarités qui deviennent un prétexte d'aménagement susceptible de s'étendre petit à petit à l'ensemble de la commune. Les parcours étant des itinéraires aménagés pour les modes doux, permettant de relier des polarités identifiées et dynamisées. La Grand'place devenant le centre et l'articulation principale de ce système.

Le projet rend à
la Grand'place
son rôle d'espace
public ouvert aux
piétons et aux
terrasses ainsi qu'aux
développements
d'activités

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1.
Perspective du projet de la Grand'Place, source Villes & Paysages

03

Projets / plans régionaux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Dans cette analyse et ce projet, la zone de la gare est intimement liée au développement de la zone centrale de la ville.

Elle est citée, dès l'entame de la proposition, comme un pôle incontournable, mais grandement perfectible :

« La gare de Mouscron et le pôle TEC génèrent d'importants flux d'entrée et de sortie de la ville. Ces équipements structurants aussi bien pour l'économie et le tourisme que pour les habitants ne sont aujourd'hui pas valorisés et ne donnent pas une image positive de la ville au visiteur. La gare ne possède pas de parvis et le tissu commercial y est restreint. Les abords immédiats de la gare sont entourés de friches industrielles. »

Le concept développé met en avant :

- Un ensemble de « pôles structurants », dont la zone de la gare.

« Site le mieux placé de la ville, le pôle gare aura comme ambition d'être le moteur du développement économique et culturel de la ville. Il axera son identité sur le développement d'un écoquartier et la réhabilitation des bâtiments industriels pour développer un vaste programme d'activités tertiaires, culturelles, de logements et de commerces. »

- Un ensemble de « parcours », dont la gare est un carrefour important.

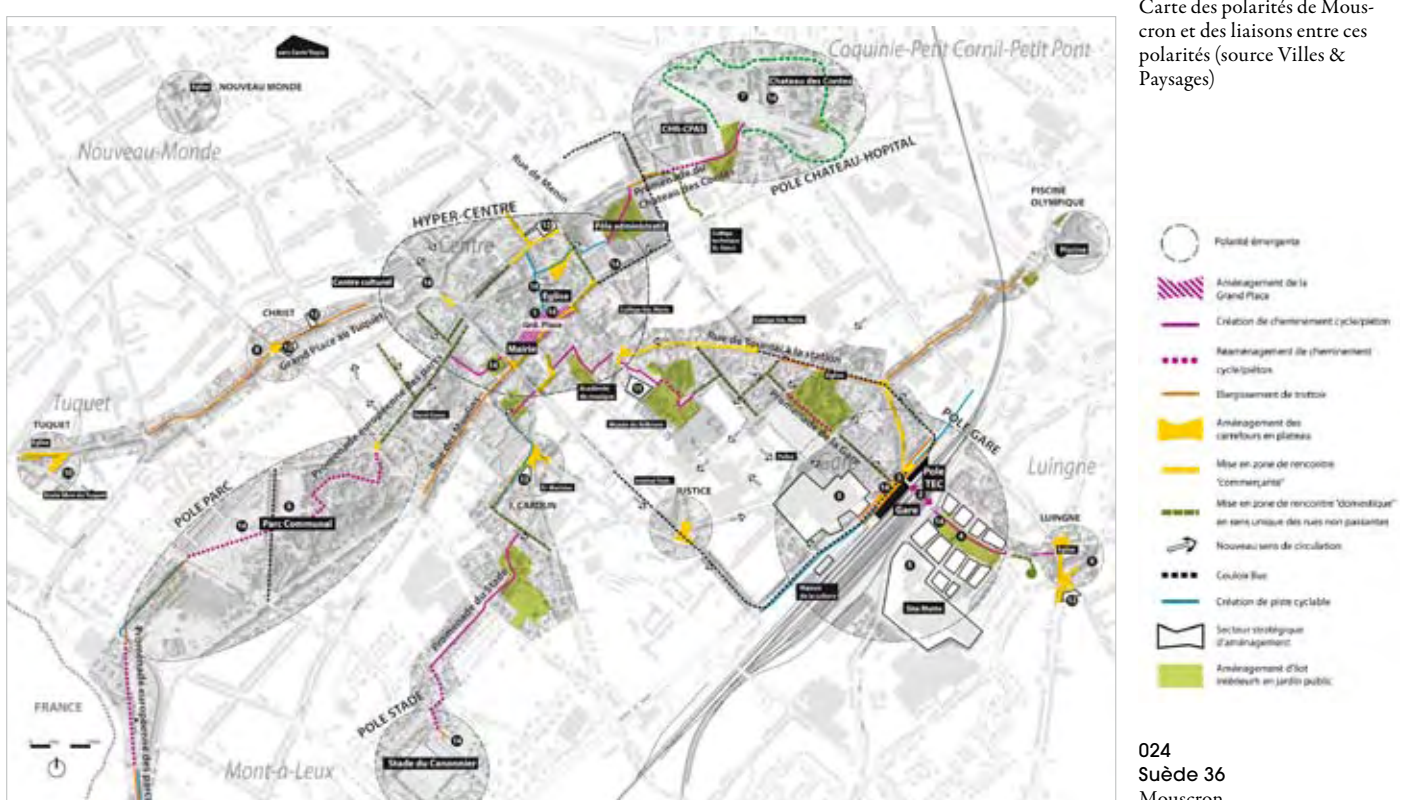
Les déplacements doux et alternatifs sont mis en avant, les parcours commerçant, de nouveaux aménagements plus confortables.

- Les potentiels pour animer l'espace public.

L'étude souligne la mauvaise santé du commerce autour de la gare et, plus globalement, de l'activité économique. Elle propose une stratégie de redéveloppement de la zone - la création d'un centre tertiaire - dont la redéfinition de l'espace public serait un moteur. La renaissance du centre-ville de Mouscron pourra s'appuyer sur la position transfrontalière, l'attractivité économique de la Belgique, la qualité et le nombre d'écoles.

01	PREAMBULE
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Carte des polarités de Mouscron et des liaisons entre ces polarités (source Villes & Paysages)



024
Suède 36
Mouscron

03

Projets immobiliers

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Autour de la gare, de nombreux projets sont en cours. Ils augmenteront fortement la fréquentation du quartier.

Autour de la gare, de nombreux projets se développent. Les anciens sites industriels sont peu à peu transformés en logements.

Sur le site «Motte», de nombreux logements sont en construction juste derrière la gare (un peu plus de 250 logements). Ce site accueillera beaucoup de nouveaux habitants. Malheureusement, l'accès par des modes doux au centre de Mouscron est difficile pour l'instant. Il est pourtant indispensable de développer une stratégie de mobilité qui utilise ces modes de déplacement pour ne pas congestionner le centre-ville, qui à l'avenir sera à vocation, de plus en plus piéton. Il serait également dommage de ne pas profiter d'une telle proximité de la gare.

Sur le site proche de la piscine des Dauphins, un parc commercial est en construction et devrait être inauguré en mars 2013. A terme, il y aura également un hôtel et des logements. Ce projet va générer de nouveaux flux sur la place de la gare. Il est nécessaire de prendre en compte ces nouveaux pôles dans l'étude du schéma directeur des abords de la gare de Mouscron.

Un projet pour le site «Moulin et Vernier» existe et le transforme en zone habitable. Ce site est à côté du pont blanc, lien avec le centre de Mouscron. Le site devrait accueillir un peu moins de 150 logements.

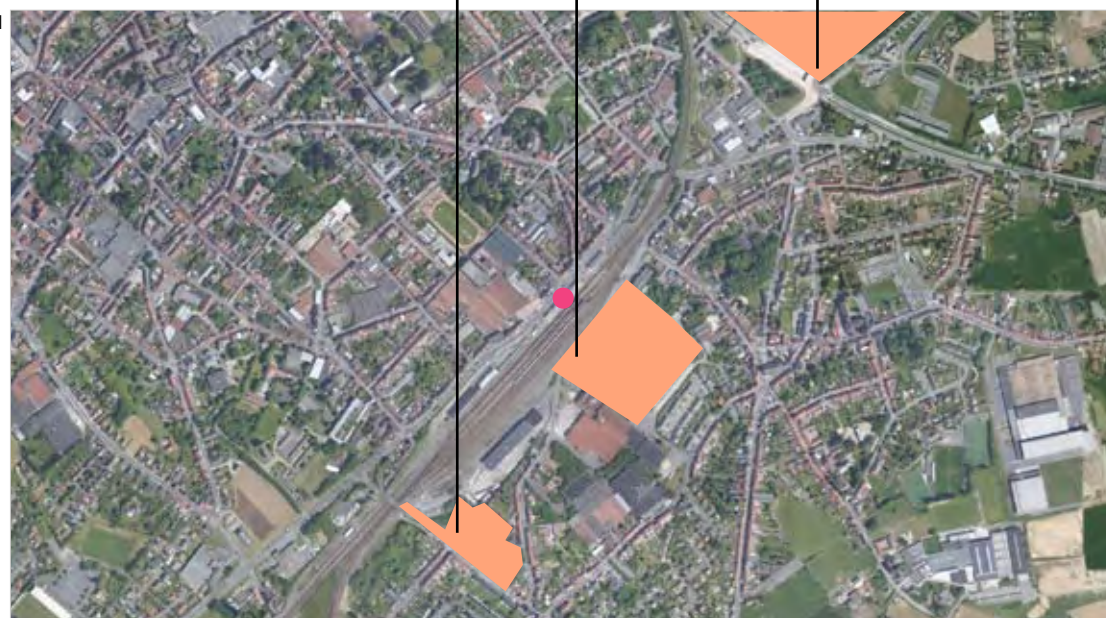
Le développement de nombreux projets autour de la gare va générer de nouveaux flux qu'il sera nécessaire de prendre en compte.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

Site «Moulin & Vernier»

Site «Motte»

Site «Dauphins»



1
Situation des différents projets immobiliers en cours

03

Projets immobiliers

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Projet site «Motte»

Remembrement urbain de l'ancien site industriel «A.Motte - Aqualys». Le site est situé juste derrière la gare. Le projet de reconversion du site Motte vise la création d'un nouveau quartier englobant en son sein une mixité de fonctions: habitat, bureaux, services, espaces publics. La mobilité par les modes doux est privilégiée avec un accès vers la gare et les transports en commun et une connexion directe vers le coeur du village de Luvingne (services et commerces de proximité)

Timing : permis délivrés.



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site**
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

Projet site «Moulin et Vernier»

Restructuration de l'ancien site industriel «Moulin & Vernier», s'inscrivant dans un développement durable. Programme mixte de logements sur l'ancien site industriel «Moulin et Vernier» (133 logements). Mixité sociale, espaces publics de qualité, aménagement de voiries et de cheminements sécurisés encourageant les modes de déplacements non motorisés, mixité de fonctions, services à la population, ...sont autant d'aspects qui seront abordés dans le nouveau projet.

Timing: Approbation du Ministre du Périmètre de remembrement urbain en attente.



Projet site «les dauphins»

L'ouverture d'un grand parc commercial est prévue pour mars 2013. Celui-ci se trouve à proximité du nouveau rond-point et de la piscine. Une trentaine d'enseignes seront réparties sur deux niveaux. Un hôtel de 80 chambres y sera également implanté tout comme un ensemble résidentiel de 48 appartements à proximité du bassin d'orage. Une étude d'incidences a été réalisée.

Timing: Mars 2013 pour les commerces, ensuite les logements et l'hôtel.



- 1.
Implantation du projet sur le site «Motte»
- 2.
Périmètre du projet sur le site «Moulin & Vernier»
- 3.
Projet de parc commercial sur le site de la piscine des dauphins

03

Projets routiers

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Autour du site, le principal projet routier concerne la route de la Laine.

Le projet de la route de la Laine permettrait à terme de réduire le trafic de transit de poids lourds sur la RN 513. C'est un projet important dans le cadre de notre étude car il pourrait diminuer fortement les nuisances dues aux poids lourds, ainsi que le sentiment d'insécurité.

Aujourd'hui, le SPW est le gestionnaire et le propriétaire de la RN513 qui passe devant la gare. Une fois la route de la laine achevée, une grande partie du charroi lourd ne passera plus par cette route. Dans cette optique, le SPW envisage ensuite remettre la voirie en état afin de la céder à la commune.

Ce projet est développé dans le chapitre 07.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1
Trafic sur la RN513/Place de la Gare

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

**04
Analyse physique**

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

04 Analyse physique

Sectorisation

Une centralité

Un lieu de passage

Absence de communication
entre les fonctions
et l'espace public

Portes d'entrée sur la ville

Zone minérale /végétale

04

Sectorisation

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La zone étudiée constitue une véritable frontière dans la ville de Mouscron. Elle est avant tout physique, puis psychologique.

La gare de Mouscron est une infrastructure qui, en raison des nombreuses voies de chemin de fer, divise la ville. De plus, la route nationale qui passe devant, le trafic de transit, la congestion automobile, contribuent à isoler radicalement chaque côté de la gare.

Les distances psychologiques entre les lieux de la zone étudiée semblent énormes, voire infranchissables. Le centre de Luignne n'est pas perçu comme proche de la gare. Le centre-ville de Mouscron ne semble pas participer à la vie du quartier de la gare, pourtant proche. On passe d'un monde à l'autre à travers une zone sans identité dédiée quasi exclusivement à la voiture, aux trains et aux bus.

- La place de la gare divise en deux la ville.

Accentuer la voirie, augmenter le trafic, mettre en valeur l'alignement et le parcours d'une façon visuelle, tout élément mis en place qui confortera le statut d'axe de la place accentuera la division de la ville. C'est en travaillant les modes doux et les traversées que la gare pourrait devenir plus qu'un lien entre les deux centres. Le climat social, l'identité, le mode de vie sont également très différents de part et d'autre de la gare.

- Le parcours de la RN 513.

C'est un itinéraire de transit qu'empruntent les automobilistes et les poids lourds. Accentuer cet axe, c'est favoriser ce trafic de transit et participer encore à la sectorisation des quartiers.

Bientôt, le trafic de transit des poids lourds sera détourné vers la nouvelle route de la Laine. Mais avec l'augmentation du nombre d'habitants dans la région, le trafic doit être correctement géré afin d'éviter les embouteillages, sans pour autant favoriser l'effet «route nationale» au milieu d'une ville.

La route nationale et les voies ferrées divisent la ville en deux parties.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes



- 1. Vue depuis le pont Blanc, le réseau de voies ferrées divise la ville
- 2. Le centre de Mouscron et le centre de Luignne, divisés par les voies ferrées et la RN 513

029
Suède 36
Mouscron

04

Une centralité, un pôle

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

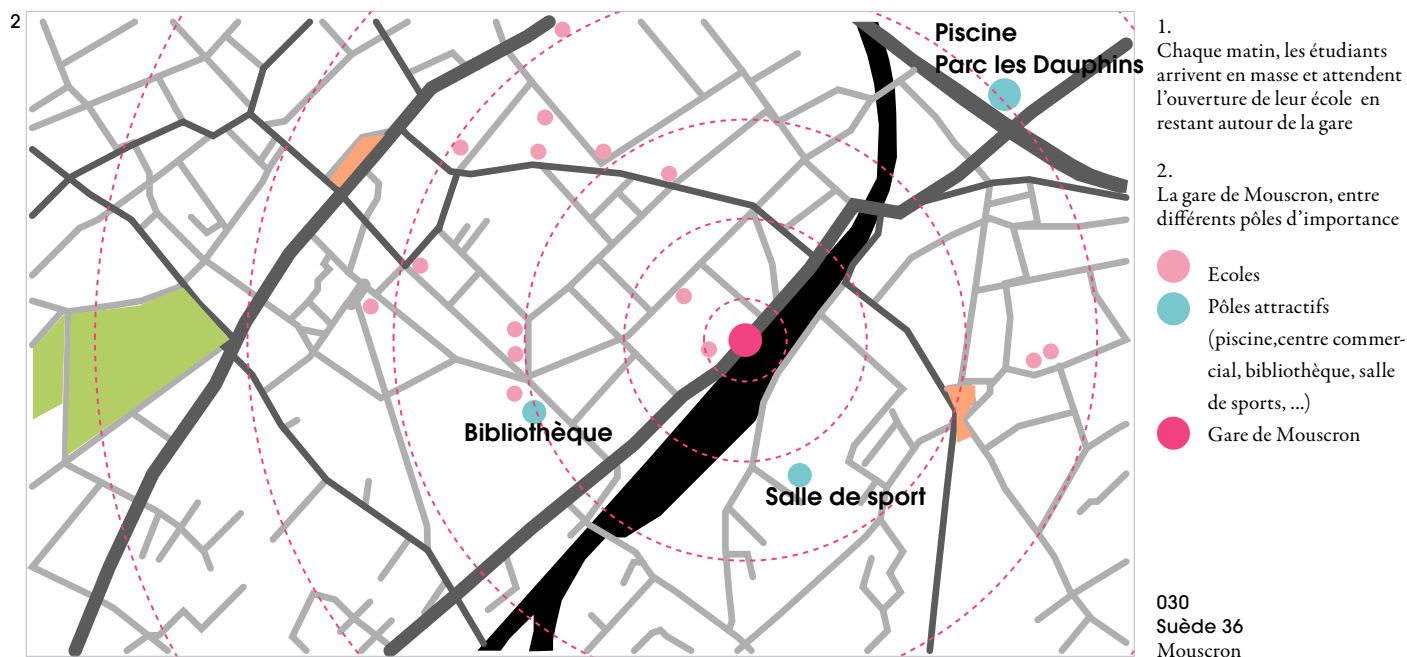
La place de la gare, un pôle intermodal.

En effet, la place de la gare est un pôle qui brasse énormément de monde chaque jour. Tous les moyens de transport y sont présents: le train, le bus, la voiture, qui y ont une large place, puis les piétons et les vélos, qui n'ont malheureusement pas vraiment d'espace sécurisé. La place rassemble beaucoup de monde aux heures de pointe ainsi que le jour du marché aux puces. C'est un espace qui ne manque pas de passage et d'animation et qui, pourtant, reste un lieu que les gens ne s'approprient pas.

La gare est entourée de pôles d'importance tels que le centre-ville de Mouscron, le futur parc commercial des «dauphins» et la piscine, le centre de Luigne, le zoning, les écoles... Elle est un point de liaison entre tous et un point de rencontre. Le potentiel de ce pôle présent et futur est énorme, il convient donc de le gérer, de l'amplifier et d'en tirer profit.

«C'est un quartier
qui amène beaucoup
de monde.»

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



04

Un lieu de passage

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La gare est par essence même un lieu de passage, un noeud intermodal. Comme nous l'avons vu précédemment, c'est un pôle d'échange entre différents moyens de transport : train, voiture, bus, vélo, piétons...

La gare est également entourée de grandes routes, qui constituent des frontières et des passages importants pour les voitures et les poids lourds. La place de la gare est une route nationale qui subit un trafic rapide et dense. Les nombreux affichages publicitaires en sont la preuve. Spécifiques aux grandes routes et destinées plus particulièrement aux automobilistes qui avancent rapidement, on en trouve beaucoup le long de la place de la gare et la nuit, ils sont d'autant plus frappants, car ils sont encore mieux éclairés que la rue.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique**
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Trafic le long de la place de la Gare
- 2&3 Affichages publicitaires au bout de place de la Gare, vers le pont Blanc
- 4. Rues et routes importantes autour de la gare

031
Suède 36
Mouscron

04

Un lieu de passage

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Autour de la gare, on compte 3 traversées : le pont Blanc, le tunnel au niveau du pont Sainte-Thérèse, et la passerelle suivie du pont Vert.

Cependant, ces passages sont peu utilisés par les piétons, car ils n'y ont pas leur place: trottoirs étroits, circulation dense, vitesse excessive, mauvais état des routes, gris, tristes... Ce sont des liens importants entre les différents pôles qu'il est indispensable d'améliorer. Le pont Blanc et le tunnel Sainte-Thérèse sont principalement des traversées routières. La passerelle est piétonne, et est reliée au pont Vert, de nouveau surtout routier.

Aujourd'hui, il est difficile pour les usagers doux de traverser les voies qui divisent la ville. Même pour une courte distance, ils préfèrent prendre leur voiture.

• Le pont Blanc

«le pont Blanc n'a plus rien de blanc!». En effet, ce pont principalement utilisé par les voitures est gris, et le soir, il n'est quasi pas éclairé. C'est la traversée des rails la plus longue. Il arrive de l'autre côté juste sur le site «Moulin & Vernier» qui accueillera prochainement de nouveaux logements. Ce sera donc, à terme, une liaison très importante pour les nombreux habitants à venir.

• Le pont Sainte-Thérèse

Le pont Sainte-Thérèse n'est pas très utilisé par les piétons pour les raisons que nous avons évoqué ci-dessus. C'est pourtant un lien important, très utilisé par les voitures et les poids lourds. Il est assez court pour que le sentiment d'insécurité ne soit pas trop fort lors de sa traversée.

• Le pont Vert et la passerelle

Ils permettent de traverser la grande route nationale RN18 ainsi que les rails à pieds et à vélo. Mais ils ne sont pas encore suffisamment utilisés. C'est pourtant un lien rapide à pied entre Luignegre, le futur parc commercial, la piscine et le centre-ville de Mouscron. De plus, la promenade est agréable, mais le chemin n'est pas signalé.



01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Pont Blanc

2.
Pont Sainte-Thérèse

3.
Passerelle piétonne

3.
Traversées possibles des voies de chemin de fer

032
Suède 36
Mouscron

04

Portes d'entrée sur la ville

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La gare est une porte d'entrée importante de la ville. C'est le premier lieu que traverse le visiteur lorsqu'il arrive par le train ou par le bus.

Sur la zone étudiée, on trouve aussi d'autres entrées de la ville puisque la route nationale pénètre le centre urbain en passant devant la gare. Rien ne marque vraiment le passage de la campagne/zoning à la ville. Il n'y a pas d'effet de goulot, d'arrivée sur une place, de signal urbain, de changement d'ambiance significatif. La vitesse excessive de la route qui ne ralentit presque pas en pénétrant le tissu urbain, accentue cette impression. On frôle le centre sans le pénétrer, à la façon d'un «ring».

Au niveau du pont Blanc, l'arrivée paraît hors de la ville. Avant le pont Sainte-Thérèse, une peinture défraîchie sur un pignon aveugle annonce : «La ville de Mouscron vous souhaite la bienvenue». Rien par ailleurs n'indique la liaison vers le centre-ville. La signalétique est destinée exclusivement aux voitures. Aucune indication pour les piétons et cyclistes vers le centre-ville n'est présente sur le site.

«L'entrée de Mouscron, c'est pas vraiment beau à voir: vous arrivez là, le pont Sainte-Thérèse, vieux comme tout, jamais une peinture, jamais rien.»



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes



- 1 Porte d'entrée de la ville au niveau du pont Sainte-Thérèse
- 2 Arrivée sur la ville depuis le pont Blanc
- 3 Portes d'entrée sur la ville passant devant la place de la gare: depuis le pont Blanc, depuis le pont Sainte-Thérèse, depuis la gare elle-même.

033
Suède 36
Mouscron

04

Zone minérale / végétale

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Une «mer d'asphalte».

La zone autour de la gare est très minérale. Le peu d'arbres et l'asphalte omniprésente renvoient une image grise et triste des abords de la gare. Le manque de verdure est souvent repris lors des questionnaires et des marches.



Une zone écologique importante.

Malgré l'asphalte omniprésente, les rails et les talus sont des zones de passage importantes pour la faune et la flore. Aux alentours de la gare, on trouve également des zones écologiques dans lesquelles la faune et la flore se développent. Il serait opportun de conserver ces zones, voire de les renforcer.



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique**
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

1.
«Place» de la Gare

2.
Talus près du pont Sainte-Thérèse, place de la Gare

034
Suède 36
Mouscron

04

Zone minérale / végétale

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique**
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes



- 1 Espaces verts du plan de secteur
- 2 Habitat et industries
- 3 Espaces verts (intérieurs d'îlots compris)
- 035 Suède 36 Mouscron

Absence de communication entre les fonctions et l'espace public

Les commerces participent peu à la vie de l'espace public.

En effet, les commerces sont fermés sur eux-mêmes, la relation avec l'espace public est quasi inexistante. Seuls quelques cafés ont aménagés une terrasse entre deux places de parking. Mais la circulation dense et le bruit n'encouragent pas l'utilisation de ces lieux extérieurs. De même, les trottoirs étroits ne permettent pas une réelle appropriation de l'espace public par les commerces. Ce peu de contact déshumanise la place de la Gare et renforce l'image «autoroutière» du lieu.

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Eclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes



1
Terrasse le long de la place de la gare, sur deux places de parking

2
Terrasses existantes sur la place de la Gare

036
Suède 36
Mouscron

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

**05
Identities**

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

05 Identities

Un quartier de gare?

Un "non-quartier"

Un quartier mixte avec
des habitants

Un lieu de passage

05

Un quartier de gare?

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

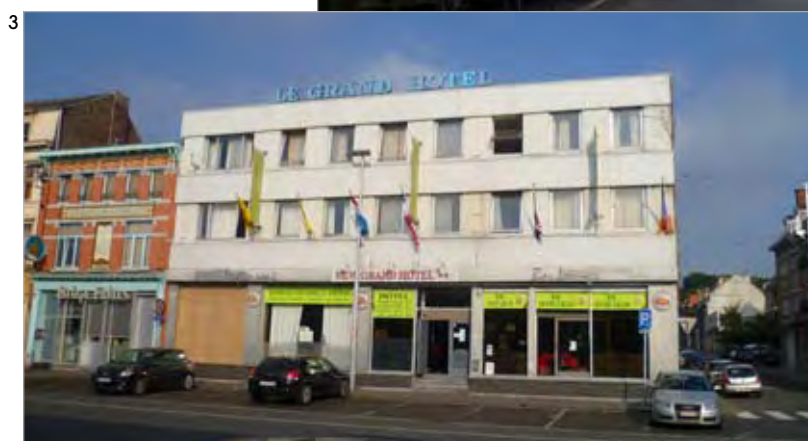
Les éléments d'un quartier de gare existent mais ne sont pas affirmés.

La zone étudiée est indéniablement un quartier de gare. Et un "hub" de mobilité, puisqu'autour de l'arrêt de chemin de fer, on trouve une importante gare de bus, des ranges vélos sécurisés, des parkings pour navetteurs et bientôt une piste cyclable marquée. Malgré tous les défauts de l'espace public, le lieu est également fortement fréquenté par les piétons qui rejoignent les écoles, le centre de Mouscron ou de Luignne, et bientôt le centre commercial "Dauphin". On y passe, mais on ne s'y arrête pas.

Les éléments négatifs associés aux quartiers de gare sont relativement réduits. La délinquance existe, mais n'est pas aussi problématique que dans les villes de gare voisines. Pas de problèmes aigus de prostitution, ni de propreté. On trouve cependant quelques indices de la présence de «marchands de sommeil», un hôtel qui pratique des tarifs "à l'heure", des problèmes légers de drogue, de trafic frontalier, autant d'éléments qui associent légèrement l'endroit aux clichés négatifs des "quartiers de gare". De notre analyse, il ressort cependant que ce ne sont pas ces éléments qui sont la cause principale de l'image négative du quartier.

Si l'aspect "quartier de gare" n'est pas affirmé, c'est aussi parce qu'on tire trop peu profit actuellement du passage et de la présence de la gare comme pôle urbain. Pourtant, l'opportunité existe et les quelques investisseurs qui ont osé s'y implanter ont rencontré le succès. Citons le buffet de la gare "Ô quai", par exemple, qui appuie l'image de la gare, avec une décoration contemporaine et qui exploite aussi une petite terrasse perdue au milieu du parking.

Le quartier profite peu du passage et de la présence de la gare.



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

1
Le grand nombre de sonnettes est un indice quant à la division illégale de certains logements

2
Le parking pour les navetteurs

3
Le grand hôtel, face à la gare

038
Suède 36
Mouscron

05

Un «non-quartier»

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La zone, entourée de quartiers à fortes identités, à du mal à s'affirmer.

On souligne souvent la “mauvaise image” du quartier de la gare. Il faut aussi s'interroger sur son absence d'image. À bien des égards, le lieu manque d'aspérité sur lequel on peut focaliser un imaginaire, quel qu'il soit. La place de la gare est une sorte d'espace tampon neutre, indéfini, “un vide interstitiel / une mer de bitume” dont la seule identité semble être la voiture : 4 voies côte à côte, des carrefours, des parkings, des traversées difficiles et des trottoirs étroits. L'espace est une nationale, entre deux zones dés-humanisées à hauteur du pont blanc et du pont Sainte-Thérèse. Les grands affichages, les néons de l'horeca, les parkings en face des portes des commerces nourrissent ce sentiment. La nuit, ce constat s'amplifie encore. L'éclairage routier, l'absence d'activités et le peu de piétons en font une zone morte. Les gens préfèrent éviter le quartier vu le peu de lumière, le passage de voitures et le sentiment d'insécurité.

Cette absence d'identité ne date pas d'hier. Comme tous les quartiers, la place de la gare avait sa “ducasse”, qui était la moins courue de la

ville et qui est la seule à avoir aujourd'hui disparue. Il y a très peu de folklore, de pratiques collectives, de comités de quartier. Les commerces, autrefois florissants, disparaissent. De nombreux bâtiments sont défraîchis et mal entretenus. La gare elle-même est un bâtiment peu mis en valeur, pas éclairée la nuit, rénovée sans imagination. Enfin, peu de verdure et une dominante minérale très forte, encore amplifiée par la largeur importante des voies de chemin de fer qui crée un grand vide dans la ville.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités**
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

05

Un quartier mixte avec des habitants

La vie sociale entre voisins, la vie de quartier s'arrête aux façades de la place de la gare.

Jusque dans les années 70, le quartier du centre dense et mixte avec ses commerces florissants (rue du gaz) débordait sur la place de la gare. L'image du quartier n'était pas pour autant idyllique, une constante dans les “quartiers de gare”. Dans les années 80, la perte de considération de l'espace public, la montée de la pression automobile et la crise du commerce de proximité a fait reculer la vie de quartier au-delà des façades de la place de la gare. La zone de la gare a perdu son attrait, coupant le lien gare/centre-ville, mais aussi Mouscron/Luingne.

Pourtant, il ne faut pas aller loin pour découvrir des quartiers vivants. L'ancien quartier ouvrier qui sépare la gare du centre a gardé un caractère mixte. Habitations, petites entreprises, écoles, services se mêlent dans un tissu dense et vivant. Du côté de Luingne, le contraste est encore plus frappant, avec un quartier au profil socio-économique élevé, des commerces de proximité

contemporains qui fonctionnent à plein rendement. De ce côté, la mixité de fonctions est moins évidente le long de la voie ferrée avec la ressourcerie, le tri postal et diverses entreprises qui sont peu mélangées au tissu d'habitations. Une situation qui va évoluer avec la construction du nouveau quartier sur le site “Motte”.



- 1 Eclairage des commerces face à la gare
- 2 Commerce de proximité à Luingne
- 039 Suède 36 Mouscron

05

Un lieu de passage

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

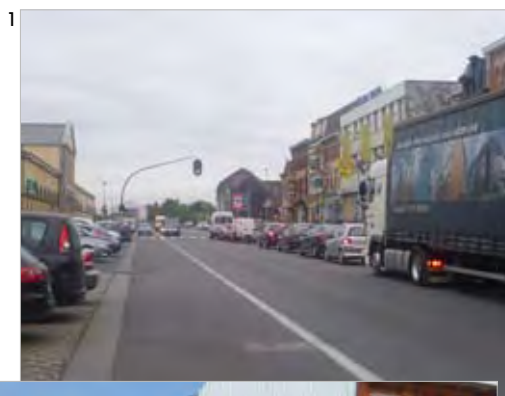
Un lieu qui souffre mais qui profite du passage

Au-delà de l'identité "gare", on pourrait définir le lieu comme un lieu de "passage". Tout d'abord parce qu'en plus du chemin de fer, on se trouve sur une nationale, un effet qui sera amoindri avec la construction de la route de la Laine qui va dévier une grande partie du trafic de transit. Mais c'est aussi la position privilégiée de Mouscron, qui est un carrefour entre trois régions et deux pays, qui en fait une zone qu'on traverse. La gare est aussi à l'intersection de deux entités Mouscron et Luvingne, et au centre d'un tissu urbain très mixte : habitats, services, commerces, industries, écoles, ce qui amplifient les déplacements.

Cet état engendre beaucoup de nuisances, souvent soulignées lors de nos entretiens : propreté, aspect autoroutier, passage piéton, bruit, trafic, etc. Elle amène également une population extérieure au quartier qui n'est pas toujours la bienvenue : jeunes de l'école spécialisée «le Tremplin», clients du Grand hôtel, vendeurs du marché aux puces, voyageurs en transit, voitures "ventouses" des navetteurs, trafiquants en tout genre. La temporalité est une donnée importante dans l'analyse du phénomène. Selon l'heure et le jour, il n'y a pas la même quantité de gens dans les rues. Ainsi la nuit, seuls les voitures ou les clients de la salle des fêtes sont présents dans le quartier. Et la nuit du vendredi, les exposants du marché aux puces squattent littéralement le quartier.

Malgré tout, le passage est la plus grande opportunité de développement. Le commerce, l'horeca, les services, l'industrie, le tertiaire peuvent en profiter. L'horeca par exemple se concentre sur les heures de pointe et pourrait s'étendre à d'autres plages horaires. En soirée, seuls le grand hôtel ou le restaurant chinois semblent fonctionner. L'identité "passage" mérite donc d'être amplifiée, tout en cherchant à limiter ses effets pervers.

«Entre 7h45 et 8h15, des petits groupes d'ados sont en train de déjeuner avec une canette de coca, y'en a partout: sur les marches, devant les commerces, partout...et à 8h25, y'a plus personne!»



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

- 1
Trafic place de la gare
- 2.
Trafic de transit place de la Gare

040
Suède 36
Mouscron

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

06 Climat social

Profil socio-économique

Sécurité

Vie associative et culturelle

Emploi

06

Profil socio-économique

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Les usagers de l'espace public sont d'une grande diversité : habitants, étudiants, navetteurs, travailleurs, visiteurs, fêtards. Ils présentent des profils socio-économiques variés.

Les habitants

Le quartier du côté de Mouscron est un ancien quartier ouvrier populaire et classe moyenne. Il a gardé ce profil quoique des disparités apparaissent. Une classe plus aisée redécouvre la vie en ville et réinvestit le centre urbain ("Vous seriez étonné de voir ce que l'on découvre derrière certaines façades des maisons ouvrières"), tandis que certaines rues au contraire se paupérisent. C'est le cas, par exemple, de la rue du gaz, où des marchands de sommeil ont été signalés. L'état du bâti, la mauvaise réputation du quartier, le peu de confort de l'espace public ne contribuent pas à rendre les rues immédiatement voisines de la gare très attractive. Mais une fois cette zone dépassée, en allant vers le centre ville, le climat social est différent, les maisons sont mieux entretenues et les disparités semblent s'estomper.

Du côté de Luignne, le profil socio-économique est encore plus haut, en témoigne le revenu par habitant, mais aussi les commerces de qualité et le témoignage de l'agent de quartier. C'est un quartier bourgeois sans histoire et calme.

Les étudiants

Les étudiants viennent d'horizons très différents : étrangers, habitants hors de la Région, habitants des communes environnantes. Ils viennent souvent de France, l'école «le Tremplin» compte ainsi une majorité d'élèves français. Ils n'habitent quasiment jamais la zone.

Les visiteurs / les navetteurs

Les usagers n'ayant aucune autre raison de se trouver sur la zone, sinon pour prendre le train ou le bus n'occupent l'espace public que par défaut. Ils sont de profils très variés. Certains profitent néanmoins des commerces de proximité.

Les commerçants / les travailleurs de la zone

Ce profil se trouve toute la journée dans le quartier, et y vivent parfois plus que certains habitants qui travaillent dans une autre zone. Salariés ou petits indépendants, ils vivent le lieu d'une façon plutôt négative, reprochant en particulier son image qu'ils voudraient meilleure.

Les exposants du marché aux puces

Les exposants du marché aux puces du samedi matin, présent dès le vendredi midi, font beaucoup parler d'eux d'une façon négative. D'un profil "populaires", ils animent pourtant le quartier et certains commerces : snack, café et l'hôtel. Le marché est peu apprécié de la population et des usagers qui n'y retrouvent pas l'ambiance d'une brocante et parle même de trafic. Il semble que l'origine étrangère de nombre de maraîchers contribue en partie à ce rejet.

Les usagers de la salle des fêtes

Présents lors des soirées dansantes, la nuit, ce profil contribue très peu à la vie du quartier. Il pose quelques problèmes de voisinage, relativement limités vu l'isolement de la salle et de son parking par rapport aux habitats.



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social**
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Éclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

- 1.
Maisons rue du Gaz à Mouscron
- 2.
Maisons près du pont Blanc, à Luignne
- 3.
Etudiants sur la place de la Gare le matin

06

Sécurité

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Un consensus d'opinion se dessine au sujet de la malpropreté et de la relative insécurité de la zone. Les usages de l'espace public le weekend entraînent des nuisances : odeurs d'urine, traces de vomi, ébriété, trafics divers.

Insécurité ou sentiment d'insécurité?

Une question se pose : y a-t-il de l'insécurité ou est-ce surtout un sentiment d'insécurité ? De l'avis de la police et des gardiens de la paix, les problèmes sont très anecdotiques et pas vraiment catastrophiques. Surtout si on les compare à d'autres quartiers de gare dans d'autres villes. Il n'y a pas de violence envers les habitants. Ces actes sont principalement du trafic, de la consommation de drogue, du vandalisme ou de la petite délinquance.

L'environnement dégradé nourrit ce sentiment. Les problèmes relatifs de propreté, l'état des routes et des bâtiments entraînent un comportement irrespectueux. En plus de la dégradation du cadre de vie, il faut ajouter l'absence de confort, de qualité et de verdure dans l'espace public, ainsi que l'omniprésence de la voiture. Autant d'éléments qui contribuent au "mal-être" en ville et entraînent ce "sentiment d'insécurité", visiblement plus important que la réalité statistique de la zone.

De plus, dans une commune qui compte autant d'élèves, les jeunes sont nombreux en rue. Le matin, ils traînent sur l'espace public. Il leur est reproché de ne pas respecter les lieux, n'étant pas dans leur «quartier». Les services de sécurité affirment néanmoins que les problèmes avec les étudiants sont très minimes. Quelques problèmes de drogue, des vols, du bruit, mais rien d'exceptionnel. Ils semblent que le seul fait de les croiser "en bande" puisse effrayer certains habitants qui y voient une menace qui n'est pas toujours justifiée. Le manque de vie de la zone, d'affectation, de confort dans l'espace public peut accentuer cette paranoïa. D'autres villes étudiantes présentent un quartier de gare plus vivant, avec une occupation plus mixte. Ce qui minimise la peur du jeune dont la "bande" se fait dans un ensemble d'utilisateurs plus hétéroclite.

«Quand on est dans une région frontalière, on n'a pas toujours le contrôle sur les usagers.»



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

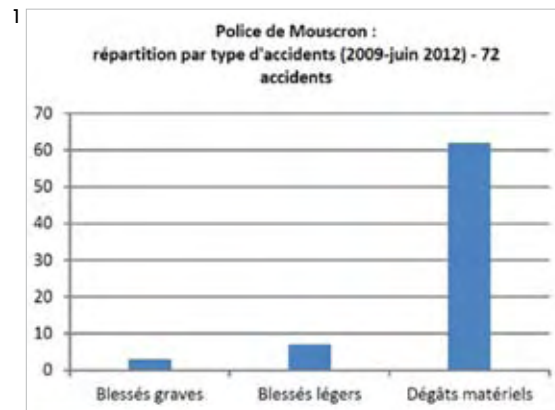
1. Boxes à vélos sécurisés à la gare
2. Etudiants devant le Grand hotel

Sécurité routière

La police locale de Mouscron nous a fourni sous forme de rapport un résumé de l'accidentologie au niveau de la place de la Gare de Mouscron. Nous reprenons ci-dessous les principaux constats.

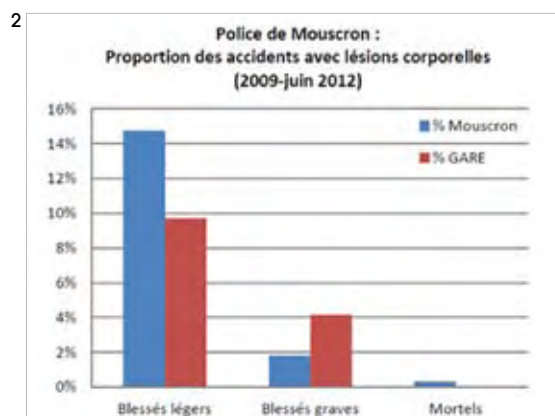
- Nombre d'accidents

D'après les données fournies par la police locale de Mouscron, 72 accidents de la route ont été enregistrés sur la période de janvier 2009 à juin 2012 au niveau de la place de la Gare, ce qui représente 2% du total des accidents enregistrés à Mouscron. Comme l'indique la figure ci-contre, ce sont les dégâts matériels qui sont le plus fréquents (86%), suivi par les accidents avec blessés légers (10%) et graves (4%) (Pour rappel : blessés légers : moins de 24h d'hospitalisation; blessés graves : plus de 24h d'hospitalisation.).



La figure ci contre nous montre la proportion des accidents avec lésions corporelles au niveau de la place de la gare. Nous observons que le pourcentage de blessés graves est supérieur au niveau de la place de la gare (4%) que pour l'ensemble de la commune de Mouscron (2%).

Les délits de fuites sont important (58% des constats) et impliquent souvent des véhicules en stationnement.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social**
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

1.
Répartition par type d'accidents (2009- juin2012)
(Source: Police locale de Mouscron)

2.
Proportion des accidents avec lésions corporelles (2009-juin2012) (Source: Police locale de Mouscron)

06 Sécurité

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La figure ci-contre montre la répartition horaire des accidents place de la Gare. Nous observons que la majorité des accidents se déroulent la journée avec un pic entre 12h et 16h. C'est durant cette période que l'on dénombre le plus d'accidents avec blessés. Les accidents enregistrés de nuit sont essentiellement des accidents avec dégâts matériels et plus souvent le vendredi et samedi.



- Motifs des accidents au niveau de la RN513

Sur la période considérée, il y a eu trois accidents avec blessés graves. Deux d'entre eux se sont déroulés au niveau du carrefour RN513 / rue de la Station entre deux véhicules. Le troisième accident grave s'est déroulé entre un piéton et un poids lourd au niveau du feu piéton.

Concernant les blessés légers, 3 des 7 accidents ont impliqué un piéton et un automobiliste qui traversait la RN513 au niveau du feu piéton. Un seul a impliqué un piéton et un motocycliste, deux ont impliqué un véhicule et un cycliste ou motocycliste au carrefour avec l'av. du Château. Ces constats confirment donc que les carrefours entre la RN513 et les voiries perpendiculaires sont dangereux.

Le feu piéton pour traverser la RN513 au niveau de la gare est un lieu de danger significatif.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Répartition par tranche horaire des accidents de 2009 à 2011
(Source: Police locale de Mouscron)

06 Sécurité

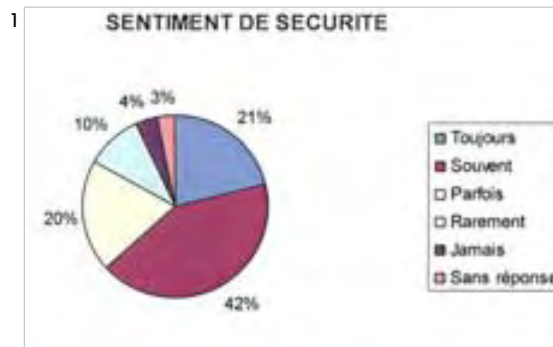
Enquête de sécurité aux abords de la gare

En 2010, une enquête sur le sentiment de sécurité en gare de Mouscron a été réalisée par B-Holding avec la collaboration de la Police locale, les gardiens de la paix,... Nous ne reprendrons que les principaux résultats de cette étude.

Nous observons sur la figure ci-contre la répartition des répondants face au sentiment de sécurité. Nous remarquons que 2/3 des personnes ont répondu se sentir « toujours » et « souvent » en sécurité et que 1/3 des personnes le sont « parfois », « rarement » ou « jamais ».

Le tableau ci-après reprend les causes et la localisation du sentiment d'insécurité.

Nous observons que le lieu qui est le moins sécurisant est le couloir sous voie. Le quartier est également perçu comme insécurisant. La cause principale d'insécurité est le manque de personne physique en gare, suivi des nuisances et du manque de surveillance.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social**
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

2

Cause	#	%	Lieux	#	%
Personne en gare	114	20.5%	Accès souterrain	124	29.2%
Nuisances	106	19.0%	Quartier	68	16.0%
Manque de surveillance	103	18.5%	Parking auto	59	13.9%
Infrastructure	93	16.7%	Quai	53	12.5%
Manque d'éclairage	73	13.1%	Gare	44	10.4%
Vandalisme	68	12.2%	Parking vélo	40	9.4%
			Toilettes	36	8.5%

1.
Sentiment de sécurité (Source: enquête sécurité 2011)

2.
Cause et localisation du sentiment d'insécurité (Source: Technum, enquête 2011)

06

Vie associative et culturelle

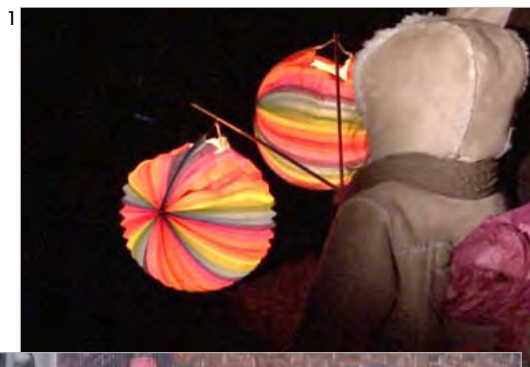
Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La vie associative, culturelle ou folklorique est quasiment inexistante sur la zone.

Il n'y a pas de comité d'habitants ou de commerçants spécifiques au quartier de la gare. Comme tous les quartiers, la place de la gare avait sa "du-casse", qui était la moins courue de la ville et qui est la seule à avoir aujourd'hui disparu. Hormis la salle des fêtes, qui accueille surtout des soirées dansantes, et la Maison de la Culture rue du BEau Chêne, il n'y a pas d'activités culturelles ou folkloriques organisées dans les environs immédiats de la gare. La seule exception semble être le départ du "cortège des allumoirs", une vieille tradition que Mouscron partage avec Roubaix et Tourcoing. Il a été intégré à la "Fête des Hurlus", créée en 1973 pour maintenir le folklore et donner un coup de pouce au commerce. L'évènement se déroule au début du mois d'octobre. Il débute le vendredi soir par le cortège des allumoirs. Venu des quatre coins de Mouscron, dont la gare, des centaines d'enfants costumés de la tête aux pieds, se donnent rendez-vous sur la Grand-Place. Les enfants sont accompagnés par des fanfares, musiciens, et autres groupes folkloriques. À l'unisson, ils déambulent dans les rues de la cité, chantant le refrain de l'hymne du jour.

« Vive les allumoirs,
ma mère, vive les
allumoirs. On les
allume quand il
fait noir, vive les
allumoirs ! »

- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Éclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes



- 1.
Cortège des allumoirs
- 2.
Hurlu

047
Suède 36
Mouscron

06 Emploi

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Malgré les crises et les restructurations, cette zone de Mouscron est toujours le foyer d'une activité économique vivante et présente encore, en matière d'emploi, une marge de progression importante.

Il est frappant pour le visiteur d'entendre encore, derrière les murs des bâtiments industriels, le bruit des activités productives. Bien sûr, depuis quelques décennies, l'industrie liée au textile a quasiment disparu de la zone. Seul reste l'usine Vanoutryve qui a dû se spécialiser et occuper une niche industrielle : les tissus et velours d'ameublement destinés à la décoration haut de gamme. Pas de quoi donner de l'emploi à 1500 personnes comme l'usine Motte dans les années 50.

On constate que les zones et entrepôts autrefois dévolus au textile ont parfois pu être reconvertis : forgeron, garage automobile, ressourcerie, centre de tri postal, entreprise de construction, salle des fêtes, bureaux, services, etc. Il faut aussi noter l'ouverture prochaine du centre commercial «les Dauphins», qui compte aussi un complexe hôtelier important. Et le potentiel du commerce et de l'horeca, pour peu que l'espace public soit réaménagé vers plus de confort et de convivialité, présente encore une grande marge de progression. Également, le grand nombre d'écoles génère de l'emploi. Notons que la construction en cours ou programmée de nouveaux quartiers d'habitations autour de la zone va entraîner une demande accrue en services et commerces de proximité, et donc générer également de l'emploi.

«Le quartier de la gare n'est peut-être pas très attrayant, mais il faut savoir qu'après la guerre, c'était le quartier le plus idéal, le plus florissant de Mouscron.»



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social**
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Usine Vanoutryve, dans la continuité de la place de la Gare
- 2. Commerces en face de la gare
- 3. Ressourcerie, de l'autre côté de la gare
- 4. Tri postal, de l'autre côté de la gare

048
Suède 36
Mouscron

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

**07
Mobilité**

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

07 Mobilité

Réseau routier

Intensité des flux sur le réseau routier

Transports publics

Modes doux

07

Réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Architecture du réseau

• Hiérarchie du réseau

Nous développons ci-dessous notre propre proposition de hiérarchie des voiries dans la zone d'étude. Cette proposition s'inspire des démarches menées par le SPW. Elle complète et précise celles-ci.

Notre proposition comprend 6 niveaux de voiries. Le tableau ci-après synthétise les caractéristiques de chaque niveau. Ce tableau ne se veut pas exhaustif : il doit être considéré comme une synthèse indicative des caractéristiques de chaque catégorie. En effet, il existe des tronçons de routes pour lesquels la correspondance avec une ou plusieurs caractéristiques de la catégorie s'avèrera malaisée, vu les circonstances antérieures et les particularités locales. Le PCM ne reprenait que 5 catégories de voiries. Notre hiérarchisation permet de différencier la RN513 comme une voirie de niveau 3 distincte des autres voiries du centre de Mouscron, qui étaient dans la même catégorie que le RN513 dans le PCM. La RN 513 est considérée comme une voirie principale large avec un rôle de transit faible mais de distribution vers les voiries de niveau 4 vers les autres quartiers, elle est raccordée à deux voiries de niveau supérieur, l'une est la RN58, l'autre est la route de la Laine.

La carte 1 reprend l'affectation des voiries dans les niveaux 1 à 3 au niveau de la commune de Mouscron et la carte 2 reprend quant à elle l'affectation des voiries dans les niveaux 2 à 6 au niveau du quartier de la gare et des voiries connectées (le 1er niveau n'étant pas visible au niveau du quartier de la gare).

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1

	Niveau 1 Réseau autoroutier	Niveau 2 Réseau de transit	Niveau 3 Réseau principal	Niveau 4 Réseau de liaison intercommunale	Niveau 5 Réseau de collecteur communal	Niveau 6 Réseau de desserte locale
Gestionnaire	SPW – SORCO (réseau structurant)			SPW (y.g. ex. Province), Commune (rarement)	Commune (rarement SPW)	Commune
Fonction principale	Transit		Transit (faible) / Distribution	Distribution		Desserte
Milieu	Hors agglomération		Agglomération et hors agglomération			Agglomération
Vitesse	120	90-120	70-90	50-70 (parfois 90 en zone campagne)	50-70 (parfois 10 en zone campagne)	30-50
Chaussée	2 x 2 min	2 x 2	(rarement) 2 x 2 2 x 1 + bande de virage à gauche en approche des carrefours	2 x 1		
Intersections	Déviées	Déviées	A niveau	A niveau	A niveau	A niveau
Aspect	Autoroute	Route pour automobile	Route principale	Route de liaison	Route collectrice, souvent en milieu rural	Route, rue ou place, souvent en milieu urbain
Densité trafic	Forte			Moyenne	Moyenne à faible	Faible
Usage	Circulation automobile VF – PL O/D hors bassin de vie	Circulation automobile VF- PL O/D hors bassin de vie et dans bassin de vie	Circulation automobile VF – PL livraison O/D dans les communes avoisinantes	Circulation mixte (VF – PL livraison – Modes doux) O/D dans les communes avoisinantes	Circulation mixte (VF – Modes doux) O/D dans la commune	Circulation mixte (VF – Mode doux)
Stationnement	Non (ou dire spécifique)	Non (ou dire spécifique)	Si possible non (ou contre-allée longitudinale)	Longitudinal	Longitudinal	Longitudinal
Préoccupation dominante	Ecoulement des trafics longue distance	Ecoulement des trafics	Renvol vers les niveaux supérieurs Maîtrise des flux	Renvol vers les niveaux supérieurs Maîtrise des flux	Renvol vers les niveaux supérieurs Forte modulation des flux	Forte limitation des modes mécanisés

1.
Hiérarchisation du réseau routier (Source: Technum)

050
Suède 36
Mouscron

07

Réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

• Les axes majeurs

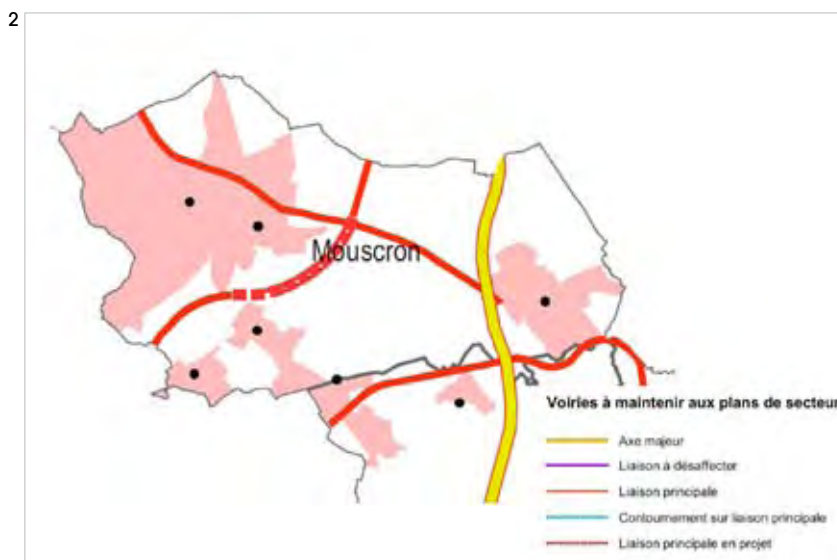
Le réseau routier de la zone d'étude est structuré par trois axes majeurs, ils sont d'ailleurs repris dans le réseau structurant du SPW (excepté pour la RN513 qui n'est pas reprise à ce niveau) :

- La N58 (Boulevard des Alliés) d'orientation Nord-Ouest / Sud-Est qui relie les autoroutes E17 (Lille-Courtrai-Gand) et E403 (Bruges-Courtrai-Tournai). Cette nationale est principalement à 2x2 bandes et limitée à 90km/h. Elle permet un accès direct à Mouscron en provenance des autoroutes par un échangeur dénivelé dans sa partie Ouest, par des ronds points à niveau dans sa partie Est et par un tunnel-giratoire dans sa partie centrale. Elle est classée dans le niveau 2 de transit.
- La RN513 d'orientation Sud-Ouest / Nord-Est. Cette nationale est prolongée par l'Avenue W.A Mozart faisant la jonction avec le Boulevard de l'Eurozone en direction de Roubaix (France). Coté Nord, la RN513 est prolongée par le boulevard industriel jusque Tombroek. Elle est limitée à 50km/h entre le tunnel-giratoire et la Rue du Limbourg, au-delà elle est limitée à 70km/h et est entièrement à 2x1 bande. La RN513 est dans la catégorie 3 comme voirie du réseau principal.

- La route de la Laine comme voirie de délestage. Afin de desservir la zone industrielle de la Martinoire (proche de la frontière française), les zones commerciales et le Stade de Mouscron, la Route de Laine, ainsi nommée par le SPW, a été projetée. Cette nationale de même fonctionnalité que la RN58 et d'intérêt régional est en cours. Cette nouvelle infrastructure deviendrait une voirie importante à l'échelle de l'Eurométropole Tournai – Courtrai – Lille ; Mouscron s'y trouvant au centre. Elle permettra également une jonction directe entre les autoroutes belges et les zones d'activités du côté de Roubaix.

D'après le PCM de 2002, l'ouverture de ce chaînon manquant aura un impact important sur le trafic. En effet, on estime que 80% du volume actuel des poids-lourds et 10% des véhicules privés qui transitent par la RN513 seraient absorbés par la Route de la Laine.

Ces deux routes se croisent au niveau du nouveau pont- rond- point. Ce dernier est donc le carrefour structurant de la zone d'étude. Nous y reviendrons par la suite.



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
La N58 et la passerelle piétonne et vélo passant au dessus

2.
Réseau structurant (Source: SPW)

051
Suède 36
Mouscron

07

Réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

• Les axes structurants perpendiculaires

Cinq autres axes routiers, de niveaux 4 à 6, structurent le quartier de la gare de Mouscron :

- L'avenue du Château
- La Rue de la Station
- La Rue du Beau-Chêne
- La Rue du Limbourg
- La Rue de la Carpe et la Rue du Village.

L'ensemble de ces voiries sont perpendiculaires à la RN513 ; les trois premières en direction du centre de Mouscron, les deux dernières desservent les quartiers de Luigne. Elles sont limitées à 50km/h et à 2x1 voies.

• Sens de circulation

Contrairement à d'autres villes de la région (Comines, Menin,...), la ville de Mouscron n'a pas été détruite entièrement lors de la guerre 14-18 et a donc gardé son réseau routier historique au centre ville. Celui-ci est composé de plusieurs voiries étroites dont certaines sont pavées. Afin d'éviter que les voiries du centre ville deviennent des boulevards urbains tout en garantissant une sécurité adaptée et des places de stationnement pour les riverains et commerçants, la commune a mis en place un circuit à sens unique autour du centre ville. Deux boucles peuvent être distinguées, la plus courte permet de pouvoir contourner le centre ville de Mouscron et d'aisément le traverser sans devoir passer par le quartier de la gare. La deuxième boucle, plus longue englobe également les voiries en direction du quartier de la gare bien que la Rue de la Station soit en double sens. Cette deuxième boucle existe par fait que la rue Alois den Reep en provenance du centre ville est à sens unique jusqu'à la place de la Justice. En outre, peu d'automobilistes empruntent la Rue du Beau Chêne en direction du centre ville. En effet, l'automobiliste devrait dès lors utiliser des voiries locales pavées (Rue des Brasseurs, Rue Achille Debacker) pour s'y rendre. De plus, aucun panneau de signalisation indiquant le centre ville n'est présent au carrefour, favorisant ainsi la circulation vers le centre ville par la Rue de la Station. Les automobilistes peuvent également emprunter l'Avenue Royale depuis la RN58 vers un parking qui se situe à proximité de la Grand-Place.

Le sens de circulation aura un impact sur les transports publics et la circulation devant la gare de Mouscron.

• Carrefours et intersections

- Le pont-rond-point Bld des Alliées / Bld Industriel

Le pont-rond-point a été entièrement ouvert à la circulation en août 2012 avec la mise en service des rampes d'accès et des deuxièmes bandes de circulation sous le pont.

Les feux qui se trouvaient en cet endroit posaient de gros problèmes de congestion et créaient des remontées de files importantes sur le boulevard des Alliés. C'est essentiellement le trafic de transit qui était stoppé et empêchait, de part les remontées de files, les flux vers la RN513 et le boulevard Industriel. Le pont rond-point permet au trafic de transit de s'écouler plus facilement sur le Bld des Alliés, sans perturber les autres mouvements augmentant ainsi la fluidité du trafic sur cet axe et ainsi que sur l'axe boulevard Industriel - RN513. Cependant des remontées de files sont visibles sur les bretelles d'accès au rond-point, celles-ci proviennent des feux du pont Ste Thérèse. La sortie donnant sur la route de la Liesse a été supprimée.



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
A gauche: configuration actuelle; à droite: configuration avant travaux(Source: Google Map)

07

Réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

• Les feux du pont Sainte Thérèse

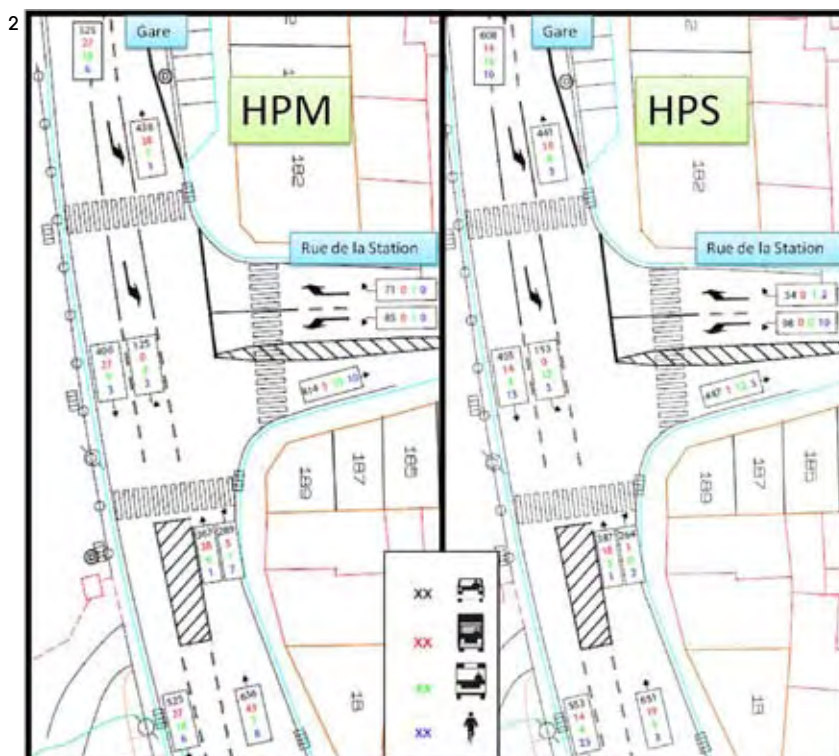
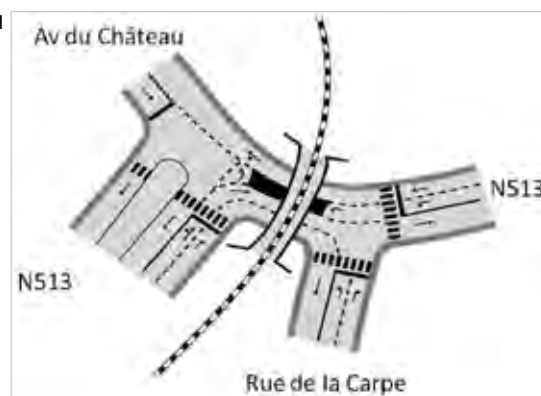
Suite à la mise en service du tunnel-giratoire au niveau du Bld des Alliés, le feu du pont Sainte Thérèse constitue « l'entonnoir » dans la fluidité du trafic sur la RN513. Ce feu est complexe de part sa configuration, sa situation et les flux dominants de la RN513. En effet, les feux sont éloignés les uns des autres, en outre il y a un feu supplémentaire juste en dessous du pont. Il favorise également la circulation automobile au dépend de la circulation piétonne. En effet, leur temps de traversée piétonne est insuffisant pour franchir la RN513 en sécurité (On notera que Transitec a réalisé une étude de feux en 2006. Cependant, suite à la mise en service du pont-rond-point, la situation a changée.).

• Le carrefour Rue de la Station – RN513

Ce carrefour (non régulé par un feu de signalisation) est le principal point d'entrée vers le centre ville. L'axe prioritaire est la nationale RN513 engendrant ainsi des remontées de file dans la Rue de la Station et également pour la bande circulation (sur la RN513) qui traverse ce carrefour vers le centre ville. La figure ci-dessous nous montre la structure du carrefour en heure de pointe du matin et du soir. Nous pouvons remarquer que l'essentiel du trafic est composé de véhicules privés, le pourcentage de camion est faible, voire nul pour les flux provenant de la zone industrielle de la Martinoire. En outre, plus de 156 bus quotidiens provenant de la gare des bus en direction du centre ville doivent traverser ce carrefour, ce qui peut également provoquer des remontées de file et des retards dans l'horaire.

En outre, la configuration actuelle de ce carrefour sera modifiée à court terme par le projet cyclable (voir figure 3) qui engendrera quelques modifications de ce carrefour afin de fluidifier les mouvements, en particulier ceux en direction et en provenance de la Rue de la Station.

Le carrefour Rue de la Station - RN513 est le principal point d'entrée vers le centre ville



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1. Schéma du carrefour du pont Ste Thérèse (Source: Technum)
2. Comptages directionnels en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) (Source: Technum)

07

Réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

- Le carrefour à feux Rue du Beau Chêne – RN513

Situé à l'Ouest de la zone d'étude, ce carrefour à feux permet de réguler le trafic provenant de France et du centre de Mouscron. Ce carrefour donne accès au dépôt du TEC. D'après les relevés de terrain ce carrefour pose des problèmes de congestion aux heures de pointe en particulier pour la circulation des bus. Ceux-ci sont fortement ralentis du fait de cette congestion. Un couloir réservé pour les bus a déjà été mentionné dans le PCM et permettrait éventuellement de résoudre ce problème.

- Les autres carrefours

Les autres carrefours sont des carrefours régulés par un Stop, priorité de droite ou par un cédez le passage dont le flux prioritaire est soit la RN513, soit la rue de la Carpe. Le trafic sur ces voiries est très faible par rapport au flux sur la RN513.

- Profil de voirie

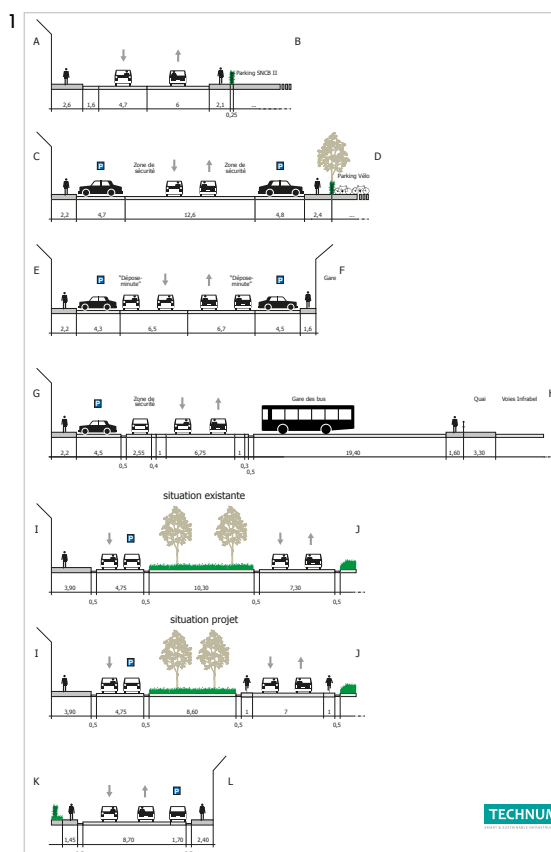
La carte 2 et les schémas ci-dessous nous montrent la localisation des profils de voiries qui ont été réalisés à divers endroits de la zone d'étude.

Plusieurs observations peuvent être retirées de ces profils :

- Premièrement la RN513 est une voirie large, sa largeur peut varier de 5m à plus de 10m du côté du carrefour de la rue du Beau Chêne.

- Ces coupes montrent que les trottoirs le long du bâtiment de la gare sont étroits (1m60 de large) ; contrairement aux autres trottoirs qui en général font plus de 2m de large.
- Les parkings perpendiculaires ont une largeur constante d'environ 4,5 à 4,8m.
- La gare des bus dispose d'une largeur d'environ 20m. Remarquons également que les quais SNCB au niveau de la gare des bus font plus de 3m de large alors que peu de trains s'y arrêtent à ce niveau (le feu de signalisation étant situé au niveau du parking SNCB contrairement aux autres quais qui s'arrêtent peu après le passage sous voie).
- La zone de sécurité et/ou de « dépose minute » dispose d'une largeur moyenne de 2.5m, ce qui est peu pour permettre effectivement de déposer des passagers. Rappelons que cette zone n'est officiellement pas une zone de dépose minute.

On notera que le profil de la RN513 sera prochainement adapté suite à la mise en œuvre d'une piste cyclable le long de cet axe (voir projet cyclable aux abords de la gare)



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Profil des voiries (RN513 et Rue de la Carpe) (Source: Technum)

054
Suède 36
Mouscron

07

Intensité des flux sur le réseau routier

Trafic

• Intensité

Les cartes 4, 5 et 6 reprennent les comptages qui ont été effectués en septembre 2012 par AME. Des comptages automatiques par tubes ont été utilisés, ils ont enregistré le nombre de véhicules particuliers et les poids-lourds sur une période d'une semaine.

La carte ci-contre nous montre la localisation des postes de comptages automatiques. Ceux-ci sont situés sur la RN513 et sur la Rue de la Carpe.

En outre, des comptages manuels ont été effectués aux 6 carrefours principaux (voir figure ci-contre) de la zone d'étude reprenant ainsi chaque mouvement possible par les automobilistes. Ces derniers ont pris en compte 5 catégories de mode de transport : véhicules privés, poids-lourds, bus/autocars, vélos et motos pendant les heures de pointes du matin et du soir.

Les cartes 4 et 5 reprennent les comptages en véhicules particuliers et le nombre de poids-lourds. Les mouvements vélos ont également été comptabilisés. Ces comptages ont été effectués uniquement en heures de pointe élargie du matin et du soir.

• Intensité journalière.

Le tableau ci-contre reprend l'intensité moyenne hebdomadaire (du lundi au vendredi) sur une journée de 16h (entre 6h et 22h) en véhicules particuliers. Les comptages ont été réalisés sur une période de 24h, cependant nous avons choisis pour l'analyse de ne prendre que le trafic moyen journalier sur une période de 16h, période durant laquelle le trafic est représentatif, le trafic entre 22h et 6h étant très faible.

Nous pouvons y voir que plus de 9000 véhicules particuliers circulent depuis le pont Sainte Thérèse au carrefour de la Rue de la Station. Le flux opposé est cependant 22% inférieur (7089 véhicules particuliers). Nous remarquons également que le flux sortant de Mouscron au niveau de la Rue du Phénix est plus important que le flux vers la gare. L'intensité est également plus



Comptages automatiques			vp
Comptage n°	Direction		moy (total/16h*)
11	RN513	Vers gare SNCB	9061
12	RN513	Vers pont Ste Thérèse	7089
21	RN513	Vers gare SNCB	6368
22	RN513	Vers rue du Beau Chêne	7549
31	R. Carpe	Vers Luigne	4262
32	R. Carpe	Vers pont Ste Thérèse	3268

VP : Voiture Particulière PL : Poids Lourds
16h* : Comptages de 6h à 22h

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1. Localisation des comptages automatiques (Source: AME)
2. Localisation des comptages directionnels (Source: AME)
3. Nombre de véhicules privés par jours. (Source: relevés AME – traitement TECHNUM)

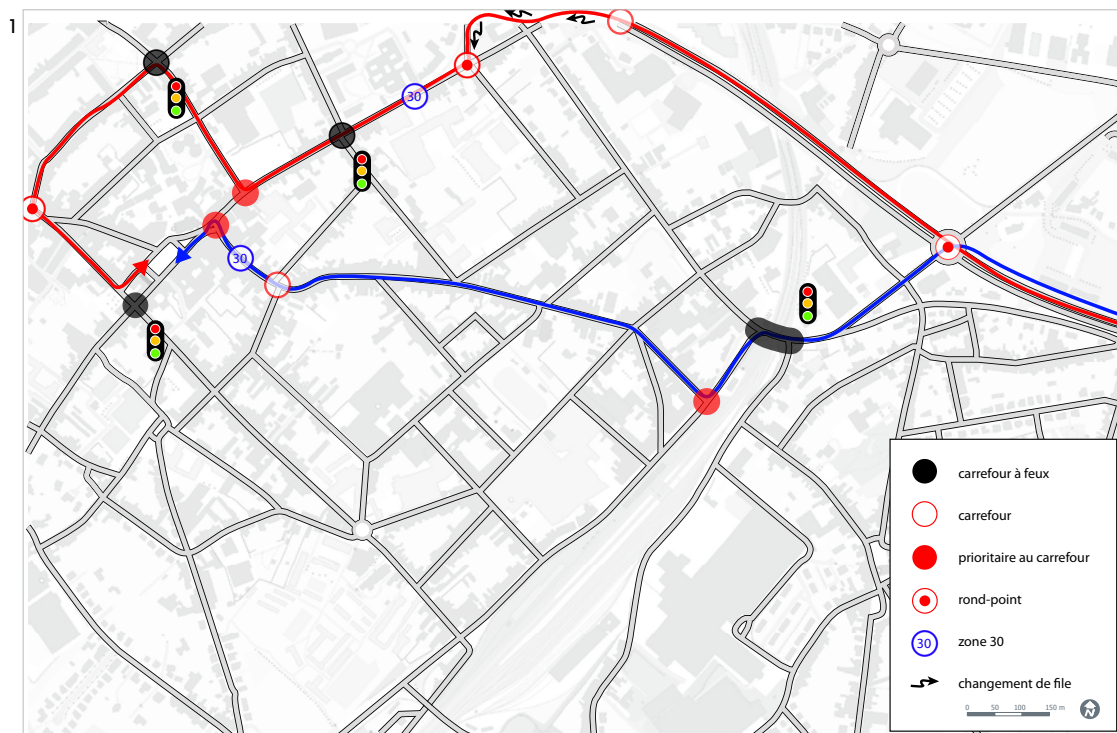
07

Intensité des flux sur le réseau routier

importante en direction de Luvingne. Il y a donc un déséquilibre des flux qui pourrait s'expliquer par la circulation en boucle au centre ville et la disposition des bretelles de sorties au niveau du boulevard des Alliés. L'explication est la suivante et est reprise sur les figures page suivante. Elle ne doit pas être considérée comme la seule explication de ce déséquilibre et il ne faut pas seulement considérer les flux vers le centre ville et administratif, mais également vers les quartiers proches des voiries N516 et N514. En effet, les flux vers le centre-ville transitent majoritairement par l'Avenue Royale, sur laquelle se situe un parking.

Ce déséquilibre concerne en particulier les flux en provenance de l'E403 via la N56. Deux itinéraires sont possibles vers le centre ville de Mouscron.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



- L'itinéraire rouge passe sous le tunnel-giratoire et emprunte la bretelle de sortie juste avant le tunnel. Ensuite utilise les voiries en sens uniques avant d'atteindre la place de Mouscron via la place de l'Ours. Cet itinéraire est fortement restreint par des carrefours non prioritaires et par plusieurs feux de circulation, ainsi que des changements de file proche du CHR.
- Le second itinéraire en bleu utilise le tunnel-giratoire et les usagers empruntent la RN513

en passant par le pont Ste Thérèse et la rue de la Station avant de rejoindre la Grand Place. Les automobilistes sont souvent prioritaires et les deux points noirs de circulation sont les feux du pont Ste Thérèse et le «Stop» au croisement de la rue du Luxembourg et de la rue de la Station.

En résumé le premier itinéraire est très contraignant et l'automobiliste préfère prendre le second itinéraire.

1.
Itinéraire vers le centre ville de Mouscron depuis l'autoroute E403/Dottignies (Source: Technum)

07

Intensité des flux sur le réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Concernant le retour, deux itinéraires sont également possible afin de rejoindre la N58.

- Le premier (en orange) est le complémentaire de l'itinéraire rouge expliqué ci-dessus. Celui-ci utilise la rue de Courtrai jusqu'à l'échangeur avec la N58. Les automobilistes sont prioritaires sur l'ensemble du trajet. Cependant, il y a un seul feu de circulation.
- Le second (en bleu clair) est le complémentaire de l'itinéraire bleu, celui-ci emprunte la Rue Alois den Reep et rejoint la RN513 par la rue du Beau Chêne. Les automobilistes circulent ensuite sur la RN513 vers le tunnel-giratoire où ils rejoignent la N58 en passant devant la gare et le pont Ste Thérèse. Cet itinéraire comporte trois feux de circulation limitant la fluidité sur cet itinéraire.

Le premier itinéraire sera préféré au second. Dès lors, nous observons que le sens de circulation, la position des échangeurs et le nombre de

restriction (feux, carrefours,...) ont une influence sur la circulation automobile au niveau du quartier de la gare et explique de fait ce déséquilibre entre les deux flux. En conséquence, il y a un déséquilibre moins important sur la RN513 au niveau du carrefour du Beau Chêne. Cette démarche peut être appliquée avec une autre zone que le centre ville de Mouscron. En outre, ce sens de circulation affecte également d'autres zones d'origines que celle considérée.

Un graphe de l'évolution journalière moyenne a été réalisé pour chaque poste de comptage. Ces graphes sont repris en annexe. Ci-dessous, le graphe au niveau du poste 11 illustre les observations. L'heure de pointe du matin est plus courte que l'heure de pointe du soir. Cette dernière est plus chargée et s'étend sur deux ou trois heures. Le trafic reste intense entre les heures de pointes.

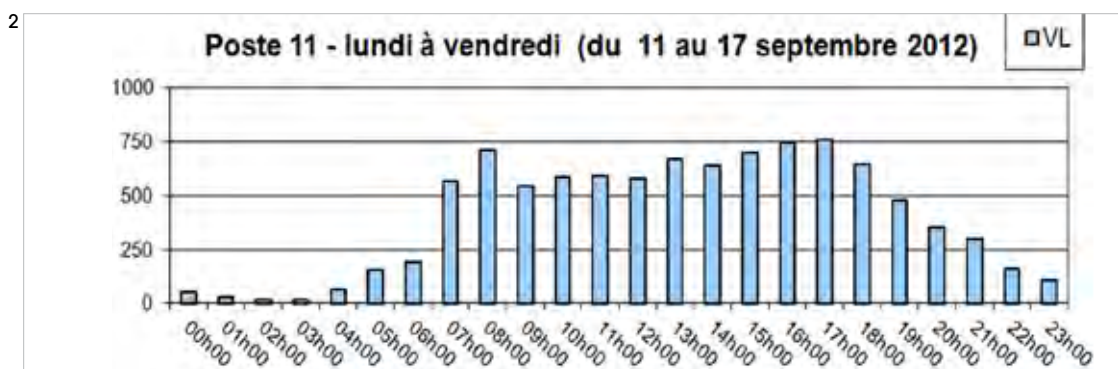
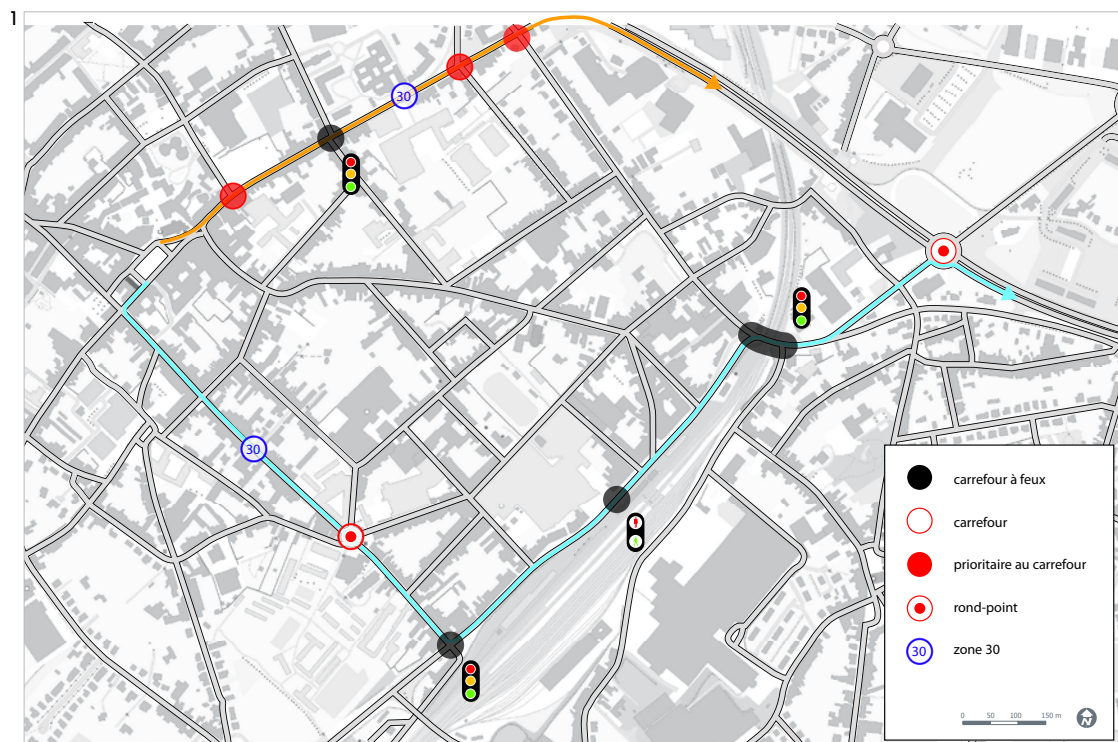
Ci-dessous le graphe de la variation temporelle du lundi au vendredi.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Itinéraire depuis le centre ville vers l'E403/Dottignies
(Source: Technum)

2.
Evolution moyenne journalière des flux de véhicules privés (véhicules légers VL). (Source: relevés AME - traitement TECHNUM)

057
Suède 36
Mouscron



07

Intensité des flux sur le réseau routier

• Intensité aux heures de pointe

Le tableau ci-contre donne les résultats des comptages automatiques pour les véhicules particuliers en heure de pointe du matin et du soir pour chaque sens.

Plusieurs constats peuvent être retirés de ce tableau.

- Globalement, les charges de trafic sont plus importantes lors de l'heure de pointe du soir. En heure de pointe du matin, ce sont 1250 véhicules particuliers qui circulent vers la gare depuis la France et depuis le pont Ste Thérèse. En heure de pointe du soir, ce sont 1350 véhicules particuliers.

- L'intensité maximale se trouve entre le pont Sainte Thérèse et la Rue de la Station et est plus importante en heure de pointe du soir (HPS) dans chaque sens.
- La Rue de la Carpe vers Luigne est fortement fréquentée en HPS.
- Les flux plus importants se dirigent vers l'extérieur de la ville.
- Les flux moins importants en direction de la gare en HPM peuvent s'expliquer par le plan de circulation en sens unique dans le centre de Mouscron.

1

Comptages automatiques			VP	
Comptage n°	Direction		HPM*	HPS**
11	RN513 Vers gare SNCB		710	757
12	RN513 Vers pont Ste Thérèse		499	613
21	RN513 Vers gare SNCB		540	593
22	RN513 Vers rue du Beau Chêne		607	634
31	R. Carpe Vers Luigne		257	420
32	R. Carpe Vers pont Ste Thérèse		249	271

VP : Voiture Particulière PL : Poids Lourds

*HPM : 8h00 - 9h00

**HPS : 17h00 - 18h00

• Proportion de poids-lourds (PL)

• Intensités journalières

La variation temporelle a été déterminée pour les six postes de comptages automatiques. Les graphes des autres points de comptages sont également repris en annexe. L'analyse montre un pic de trafic le matin entre 8h et 11h, l'intensité diminue au fil de la journée ce qui correspond aux heures d'ouverture des entreprises.

Le tableau ci-dessous reprend le pourcentage et l'intensité des poids-lourds hebdomadaire moyenne (lundi à vendredi) et journalière (6h -22h). Le nombre de camions est assez important sur l'axe de la RN513 (640 à 720 poids-lourds entre 6h et 22h), ce qui correspond entre 7 et 10% du trafic global sur cet axe. Le nombre de camions sur la route de la Carpe est plus limité avec un pourcentage au alentour de 5%.

2

Comptages automatiques			PL	PL
Comptage n°	Direction		moy (total/16h*)	%
11	RN513 Vers gare SNCB		676	6.9%
12	RN513 Vers pont Ste Thérèse		666	8.6%
21	RN513 Vers gare SNCB		643	9.2%
22	RN513 Vers rue du Beau Chêne		720	8.7%
31	R. Carpe Vers Luigne		231	5.1%
32	R. Carpe Vers pont Ste Thérèse		162	4.7%

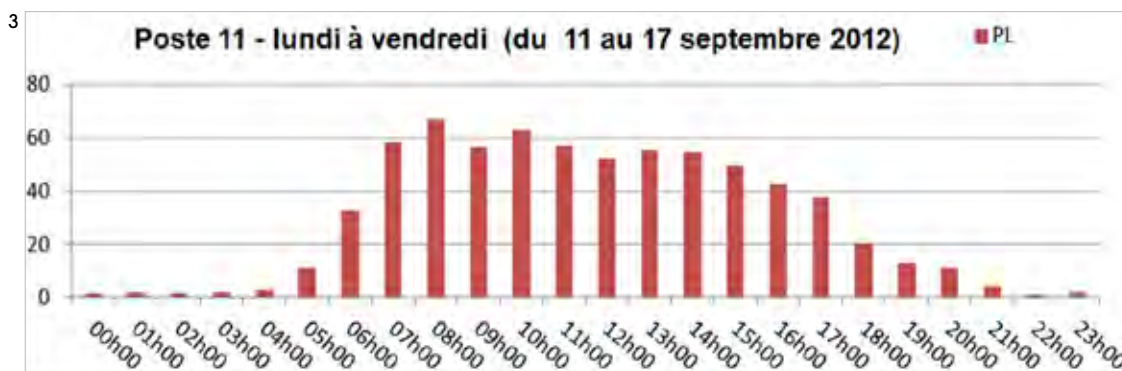
VP : Voiture Particulière PL : Poids Lourds

16h* : Comptages de 6h à 22h

1. Nombre de véhicules privés aux heures de pointes (Source: relevés AME – traitement TECHNUM)

2. Nombre et pourcentage de poids-lourds par jour. (Source: relevés AME – traitement TECHNUM)

3. Evolution journalière moyenne des poids-lourds (PL) (Source: relevés AME – traitement TECHNUM)



07

Intensité des flux sur le réseau routier

• Intensité aux heures de pointe

Le tableau ci-dessous reprend l'intensité moyenne et le pourcentage moyen hebdomadaire (lundi à vendredi) de poids-lourds aux heures de pointes du matin et du soir, ainsi que le nombre moyen maximum de poids-lourds durant la journée. Nous avons également incorporé dans ce tableau le nombre maximal de poids lourds horaire.

Plusieurs observations peuvent être retirées de ce tableau :

- La proportion de poids-lourds est plus importante lors de l'heure de pointe du matin sur l'axe de la RN513 (8 à 10%) alors qu'elle est plus faible en HPS (4 à 6%).
- L'heure critique est souvent la même que l'heure de pointe du matin excepté pour les flux vers l'extérieur de Mouscron.
- Le flux camions est faible sur la Rue de la Carpe.
- Le pourcentage poids-lourds est faible pour le flux venant du pont Sainte Thérèse vers la Rue de la Station. Cependant, en chiffre absolu ce nombre reste important du fait que le trafic VP est très intense sur ce même tronçon.
- Le nombre maximal de poids lourds peut dépasser les 60 camions par heure et par sens sur la RN513.

1

Comptages automatiques		PL				
Comptage n°	Direction	HPM*	HPS**	HC***	HPM (%)	HPS (%)
11	RN513 Vers gare SNCB	67	33	67	8.6%	4.2%
12	RN513 Vers pont Ste Thérèse	51	33	53	9.3%	5.1%
21	RN513 Vers gare SNCB	59	37	59	9.8%	5.9%
22	RN513 Vers rue du Beau Chêne	54	35	69	8.2%	5.2%
31	R. Carpe Vers Luigne	22	16	24	7.9%	3.7%
32	R. Carpe Vers pont Ste Thérèse	17	10	18	6.4%	3.6%

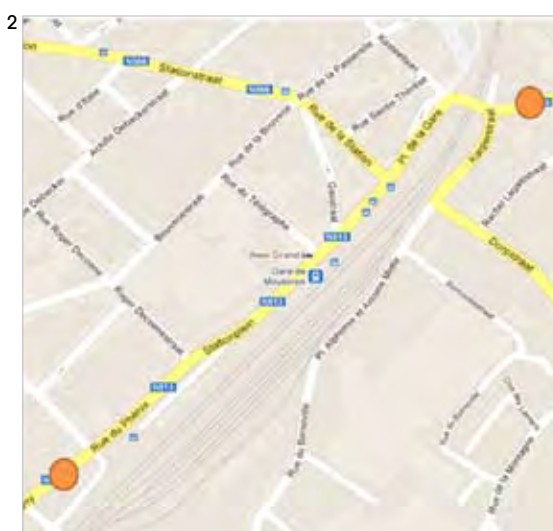
VP : Voiture Particulière PL : Poids Lourds
*HPM : 8h00 - 9h00
**HPS : 17h00 - 18h00
***HC : Heure critique, # maximum de poids lourds

• Proportion du trafic de transit

Étant donné qu'il n'existe pas de données chiffrées concernant le trafic de transit sur l'axe de la RN513, nous estimons, sur base des comptages automatiques et aux comptages directionnels, la part du trafic de transit entre le carrefour de la Rue du Beau Chêne et le pont Sainte Thérèse. La figure ci-contre montre les deux points de référence pour ce calcul.

La méthode de calcul est la suivante :

- Premièrement nous avons défini les deux points d'origines et de destinations, ils sont repris sur la figure ci-contre. Tous les flux seront calculés entre 6h et 22h pour être plus représentatif (les flux de nuit étant très faible).
- Ensuite, nous avons utilisé les comptages automatiques sur la RN513. Ceux-ci n'étant pas directement effectués aux mêmes points d'origines et de destinations, nous avons donc utilisé les comptages directionnels du matin et du soir pour estimer la proportion du trafic au niveau des deux points en questions. Dès lors nous avons le trafic total entre 6h et 22h.



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1. Nombre de poids-lourds en heures de pointes (Source: relevés AME - traitement TECHNUM)
2. Points de référence pour le calcul du trafic de transit (Source: Technum)
3. Trafic de transit des poids lourds place de la Gare

07

Intensité des flux sur le réseau routier

- Afin d'estimer le trafic de transit, nous allons d'abord devoir calculer la part du trafic pour chaque sens qui transite aux heures de pointe du matin et du soir. Pour cela, nous prenons le trafic aux heures de pointe aux extrémités de la zone d'étude et nous soustrayons tous les flux sortant de l'axe de la RN513 et nous n'additionnons aucun flux entrant. Nous obtenons ainsi le nombre de véhicules potentiels qui utilisent le tronçon considéré.
- Ensuite, nous calculons le pourcentage de véhicules déterminé ci-dessus par rapport au nombre total de véhicules aux points d'origines des flux (ici nous le calculons aux heures de pointes à partir des comptages directionnels).
- Nous prenons le pourcentage moyen entre l'heure de pointe du matin et du soir.
- Finalement nous appliquons ces pourcentages moyens aux flux journaliers (6h-22h) et nous obtenons le nombre de véhicules transitant par jour. Nous appliquons dès lors les hypothèses de report de trafic du PCM afin d'obtenir les flux de transit lorsque la route de la Laine sera en service.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de véhicules privés et le nombre de poids-lourds transitant entre 6h et 22h devant la gare de Mouscron. Nous remarquons que le trafic de transit des véhicules particuliers est supérieur dans le sens ouest-est que dans le sens est-ouest et que le nombre camions qui transitent actuellement est très élevé (plus d'un camion par minute tout sens confondu).

A partir de ces chiffres et des hypothèses de report du trafic qui se trouvent dans le PCM (voir illustration p.048), nous avons estimé le trafic sur la RN513 lorsque la route de la Laine sera en service. La route de la Laine captera essentiellement le trafic de transit provenant de la France et des zones d'activités économiques. Le tableau ci-dessous reprend les principaux résultats de ce calcul actuel et futur lorsque la route de la Laine sera en service. Ces réductions de trafic ne prennent pas en compte le parc commercial des Dauphins, celui-ci génèrera un certain pourcentage de véhicules particuliers supplémentaire sur cette voirie, mais ne modifiera pas la proportion de poids lourds, ces derniers étant la principale source de problème en matière de sécurité et de congestion.

Trafic de transit /16h**		Actuel (2012)		Futur* (avec Route de la Laine)
Transit Ouest-Est	VP	1811	22%	1630
	PL	643	100%	129
Transit Est-Ouest	VP	1051	10%	946
	PL	501	66%	100

* diminution de 80% de PL et 10% VP.

** A partir des comptages entre 6h et 22h.

VP : véhicule particulier PL : poids lourds

Nous voyons une nette diminution du nombre de poids-lourds. Cependant le nombre de véhicules particuliers reste relativement élevé. La proportion supérieure du flux de transit Ouest-Est peut être expliqué par le fait que les automobilistes préfèrent utiliser la Rue du Bilemont afin d'être prioritaire sur la RN513 et d'éviter les écoles de la Rue du Beau Chêne. En outre, il y a un flux important de véhicules par la Rue de la Station en provenance du tunnel-giratoire, celle-ci étant la principale voie d'accès vers le centre ville. Nous pouvons arriver aux mêmes conclusions pour le futur lorsque la route de la Laine sera construite, une part importante du trafic de transit proviendrait des quartiers environnant et du centre de Mouscron (voir ci-dessus).

Ce tableau montre aussi la part du trafic de transit par rapport à l'ensemble du trafic par sens. Nous remarquons que 10 et 22% du trafic global actuel est considérés comme trafic de transit pour les véhicules particuliers. Concernant les poids-lourds, ces chiffres sont de 66% vers l'ouest et de 100% vers l'est. Ce qui signifie que sur 100 camions provenant du tunnel-giratoire, 66 passent devant la gare et se dirigent ensuite vers la zone industrielle de la Martinoire tandis que les 34 autres empruntent une voirie vers Luignne ou vers le centre de Mouscron. Ce résultat peut être surprenant mais logique compte tenu de la circulation forcée en centre ville.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1. Calcul du flux de transit actuel et futur (Source: Technum)

07

Intensité des flux sur le réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Dysfonctionnement du réseau routier

La carte 7 synthétise les principaux dysfonctionnements rencontrés dans la zone d'étude :

- Pont Sainte Thérèse

Les feux du pont Sainte Thérèse posent un problème dans la fluidité du trafic sur la RN513. Des remontées de files sont présentes sur les 4 branches de ce carrefour dont deux d'entre elles sont fondamentalement problématiques. L'une provoque un embouteillage sur le nouveau tunnel-giratoire provoquant ainsi une remontée de file sur le boulevard des Alliés. L'autre remontée de file provoque un encombrement du carrefour avec la Rue de la Station et également devant la gare des bus limitant ainsi leur mouvement. Le temps de vert des traversées piétonnes aux niveaux du pont Sainte Thérèse est très réduit.

- Carrefour RN513 / Rue de la Station

La Rue de la Station est l'axe majeur de liaison avec le centre ville et de ce fait, les mouvements de traversées sont importants. En outre, plus de 150 bus doivent effectuer ce mouvement de traversée depuis la gare des bus vers la Rue de la Station.

- Ligne de chemin de fer comme barrière physique

Pour rejoindre les quartiers de Luigne depuis la gare de Mouscron, les usagers doivent impérativement passer par le pont Sainte Thérèse, ce passage constitue un point de congestion important du fait qu'il concentre l'essentiel du trafic circulant sur la RN513. Concernant les piétons, ce passage nécessite d'utiliser des trottoirs étroits et insécurisants. Pour les automobilistes, cela nécessite obligatoirement de passer par un carrefour à feux actuellement problématique.

- Le profil de la RN513

La nationale, de part son caractère rectiligne, d'une grande largeur et d'une forte visibilité est la route « idéale » pour les amateurs de vitesse. Plusieurs automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse et croient être sur le circuit de Francorchamps (d'après les dires des résidents Mouscronnois).

Les feux piétons devant la gare de Mouscron posent également un problème au niveau de la fluidité de cet axe. Ceux-ci sont activés manuellement par les piétons voulant traverser la nationale. Malgré la présence de ce feu piéton, la traversée de l'axe est dangereuse de part la vitesse

excessive des automobilistes (voir ci-dessus) et de part les infractions de franchissement du signal lorsqu'il est rouge.

- Le sens de circulation

Le plan de circulation au centre de Mouscron n'est pas un problème en soi mais conditionne le trafic entrant et sortant de Mouscron. Il influence entre autres les mouvements problématiques au niveau du carrefour RN513 / Rue de la Station qui est le principal accès vers le centre ville de Mouscron sur l'axe de la RN513. Il impose un itinéraire spécifique pour les bus.

- Rôle actuel significatif de la RN513 dans la hiérarchie du réseau

La RN513 est une voirie principale qui accueille de ce fait un important trafic de transit devant la gare de Mouscron, étant donné l'itinéraire forcé par la configuration actuelle du réseau. Ce trafic sera atténué avec la mise en service de la route de la Laine.

Le profil de la
RN513 est «idéal»
pour les amateurs
de vitesse

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

07

Intensité des flux sur le réseau routier

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Stationnement

Des relevés de terrains ont été effectués entre 6h et 20h le jeudi 13 septembre 2012. Ceux-ci sont résumés sur la carte 8. Elle indique la localisation des parkings, ainsi que le type de parking et leur nombre de places de stationnement. Sur la carte, nous observons également les principaux résultats en termes de fréquentation et taux d'occupation.

Pour l'analyse, la zone d'étude a été divisée en 15 zones de parking :

- 3 zones bleues, devant les commerces, perpendiculaires
- 2 parkings SNCB, en épis, perpendiculaires et longitudinaux
- 8 zones sans limitation de temps, le long de la RN513 dont 2 zones longitudinales entre la rue du Beau Chêne et la rue Decoene, les autres zones étant perpendiculaires.
- 2 zones sans limitation de temps, le long de la Rue de la Carpe.

Section	Nombre de places de stationnement				Caractéristique	Distance* (m)
	Gratuit	Zone Bleue	PMR	Total		
1	15	0	0	15	perpendiculaire	220
2	0	23	1	24	perpendiculaire	100
3	0	9	1	10	perpendiculaire	10
4	0	19	1	20	perpendiculaire	50
5	28	0	1	29	perpendiculaire	130
6	29	0	0	29	perpendiculaire	240
7	25	0	0	25	longitudinal	350
8	30	0	0	30	longitudinal	350
9	31	0	3	34	perpendiculaire	130
10	16	0	0	16	perpendiculaire	60
11	4	0	0	4	perpendiculaire	20
12	50	0	0	50	perpendiculaire	700
13	11	0	0	11	longitudinal	500
P SNCB I	53	0	0	53	perpendiculaire	100
P SNCB II	139	0	4	143	epi /longitudinal / perpendiculaire	280
Total	431	51	11	493		

* distance entre le pôle multimodal bus/train et au niveau de la place médiane du parking ou à l'entrée

Le tableau ci-dessus indique le nombre de place pour chaque parking. Notons que pour le quartier de la gare, nous comptons plus de 493 places de stationnement, dont 11 places PMR et 51 places en zone bleue, ce qui nous donne 431 places de parkings potentielles permanentes (sans limitation de temps de stationnement). Devant la gare se trouvent 2 places réservées pour les taxis ainsi que 2 places réservées pour la douane. Tous les parkings sont gratuits.

On notera que la configuration des emplacements de stationnement perpendiculaires induit une situation dangereuse pour les cyclistes par manque de visibilité lors des manœuvres des automobilistes pour quitter leur emplacement de stationnement.

La configuration des emplacements de stationnement perpendiculaires induit une situation dangereuse pour les cyclistes

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Nombre de places de stationnement et type de parking. Source (relevés AME – traitement Technum)

07

Intensité des flux sur le réseau routier

- Taux d'occupation et de rotation

1

Section	Taux moyen horaire journalier	Taux maximum horaire journalier
1	30%	47%
2	44%	79%
3	93%	100%
4	42%	65%
5	84%	100%
6	75%	93%
7	34%	68%
8	43%	67%
9	92%	106%
10	93%	113%
11	88%	100%
12	1%	2%
13	71%	118%
P SNCB I	89%	117%
P SNCB II	32%	41%

Taux de rotation zone bleue : 1.7 véhicule/place/h (1 véhicule toute les 36min)
Taux maximum total journalier : 65% (tout parkings confondus à 13h) (173places de libres sur 493)
Taux maximum total journalier : 86% (uniquement parkings gratuits à proximité de la gare à 13h) * (46 places de libres sur 323)

*uniquement parkings 1, 5, 6, 9, 10, 11, SNCB I et SNCB II

Le tableau ci-dessus montre le taux d'occupation moyen et le taux maximum journalier rencontrés lors des relevés sur le terrain.

Plusieurs constats ressortent :

- Les zones de stationnement les plus proches de la gare ont un taux moyen journalier et un taux maximum d'occupation élevé.
- Plusieurs zones atteignent la saturation. Cependant, il faut rester prudent face à ce résultat car certaines zones de stationnement ne possèdent que quelques places dont la zone n°3, 5, 10 et 11.
- Plusieurs zones ont un taux maximum de saturation supérieur à 100%, ce qui indique un stationnement « sauvage » au sein de ces zones.
- Le parking SNCB II (agrandit il y a peu) présente au cours de la journée un taux maximum de 41%. Inversement, le parking SNCB I montre un taux maximal journalier supérieur à 100% (saturation).
- La zone bleue possède un taux moyen d'occupation inférieur à 50% (excepté pour le parking n°3, mais on notera que celui-ci ne comporte que 10 places).
- La zone 13 (Rue de la Carpe) possède un taux maximal de remplissage supérieur à 100%, cependant, l'occupation moyenne est de 71% entre 9h et 19h.
- La zone 12, de l'autre coté des voies et de la gare est très peu occupée (1% en moyenne) malgré un potentiel de stationnement important (50 places). Cela peut s'expliquer par la plus faible urbanisation.
- Les parkings en face de la gare (10,11 et 12) ont un taux d'occupation égal ou supérieur à 90% entre 7h et 16h.
- Le taux moyen d'occupation de l'ensemble des parkings est de 61%.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Taux d'occupation moyen et maximum journalier. Source (relevés AME – traitement Technum)

07

Intensité des flux sur le réseau routier

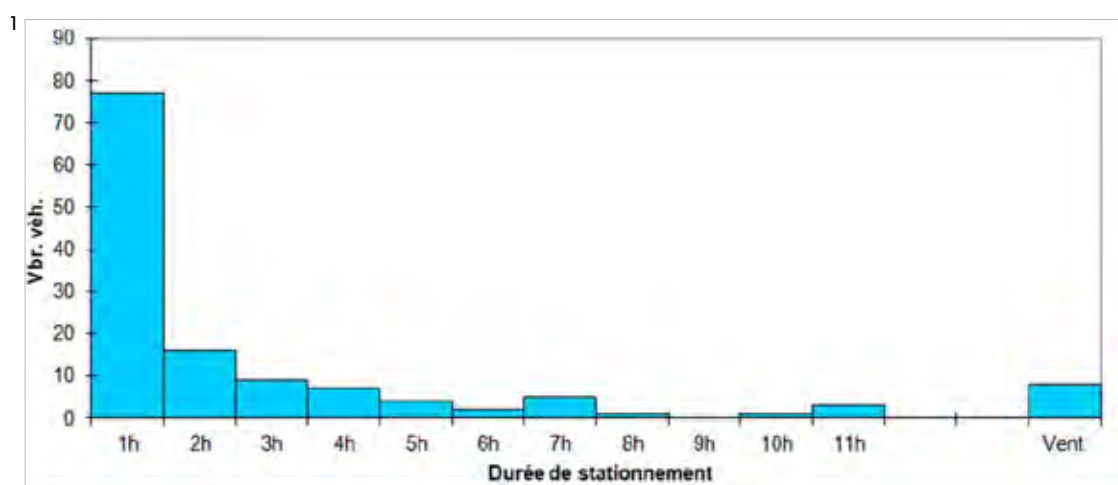
• Durée du stationnement en zone bleue

La zone bleue a été mise en place dans le but de limiter la durée de stationnement favorisant ainsi la rotation et l'accès aux commerces.

La figure ci-dessous reprend la durée de stationnement dans la zone bleue. Nous observons que 78% des véhicules occupent un emplacement de stationnement pour une durée inférieure à 1h. Le nombre de véhicules stationnés diminue avec la durée

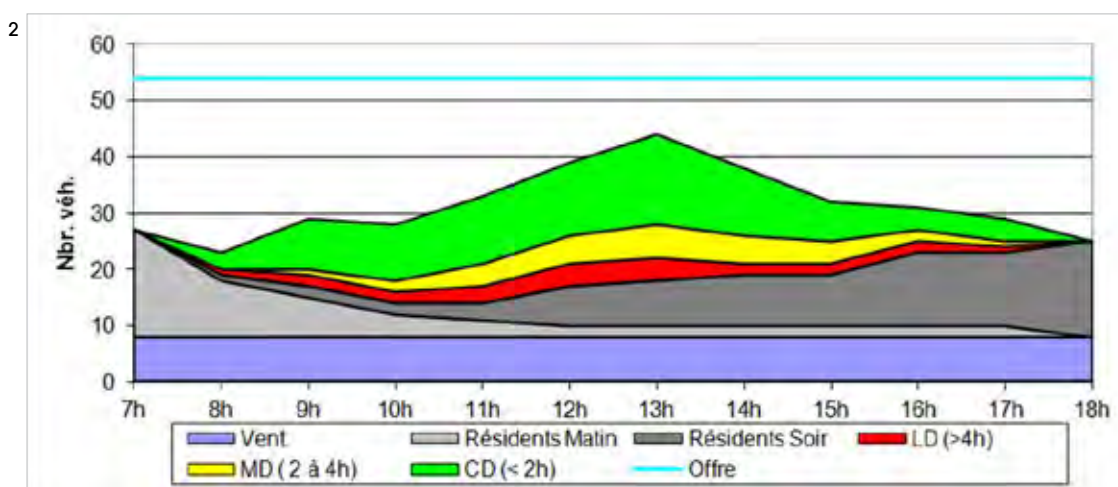
Le taux de rotation des zones bleues entre 7h et 19h est de 1.7. C'est-à-dire, toutes les heures, il y a 1.7 véhicules qui stationnent en zone bleue, ce qui donne un temps de stationnement moyen de 36 minutes par place de stationnement.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



• Structure des usagers en zone bleue

La figure ci-dessous nous montre la structure des usagers en fonction du moment de la journée.



Plusieurs observations peuvent être faites :

- L'offre maximale n'est jamais atteinte, il reste toujours quelques places de stationnement libres.
- Le nombre de véhicules des résidents diminue le matin pour augmenter le soir, leur occupation correspond à une vingtaine de places.
- Les occupants de courte durée (inférieure à 2h de stationnement) sont les plus nombreux entre 9h et 14h.
- Le nombre d'occupants de moyenne et longue durées sont équivalents et sont répartis entre 8h et 17h de façon constante (2 à 6 véhicules par heure).

1. Durée de stationnement en zone bleue (Source: relevés AME – traitement Technum).
2. Structure des usagers quotidien en zone bleue (Source: relevés AME – traitement Technum) (Vent : terrasse, LD : longue durée, MD: moyenne durée, CD : courte durée).

07

Intensité des flux sur le réseau routier

- Principe de dépose-minute

Devant la gare se trouvent deux bandes de part et d'autre de la chaussée en face de la gare et se prolongent jusqu'à la rue de la Station côté ville. Bien qu'elles ne soient pas signalées, ces deux bandes sont utilisées par les usagers comme «dépose minute». Cependant, elles sont non sécurisantes pour les cyclistes et les véhicules effectuant une marche arrière pour quitter leur place de parking. En outre, certains automobilistes l'utilisent à la fois pour déposer une personne et pour doubler la file de voiture lorsque le feu est rouge pour les automobilistes.

Le parking perpendiculaire au niveau du feu piéton pose des problèmes pour les automobilistes voulant sortir de leur place de stationnement en particulier pour les places situées juste à proximité du feu ; l'automobiliste situé à cet endroit doit d'abord attendre que la bande de dépose minute soit libre et que les flux sur la RN513 soient faibles lui permettant de s'insérer dans la circulation, à condition que la phase de feu le lui permet.

La bande de dépose minute disparaîtra à court terme, de chaque côté, avant le feu piéton dans le sens de la marche afin de permettre l'aménagement de la piste cyclable.

Certains automobilistes utilisent la bande de «dépose minute» à la fois pour déposer une personne et pour doubler la file de voiture

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1.
Ligne de dépose minute devant la gare

07 Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Dans la zone d'étude, l'offre de transport public est opérée par la SNCB par le TEC Hainaut et De Lijn.

Transport public ferroviaire

• Infrastructure ferroviaire

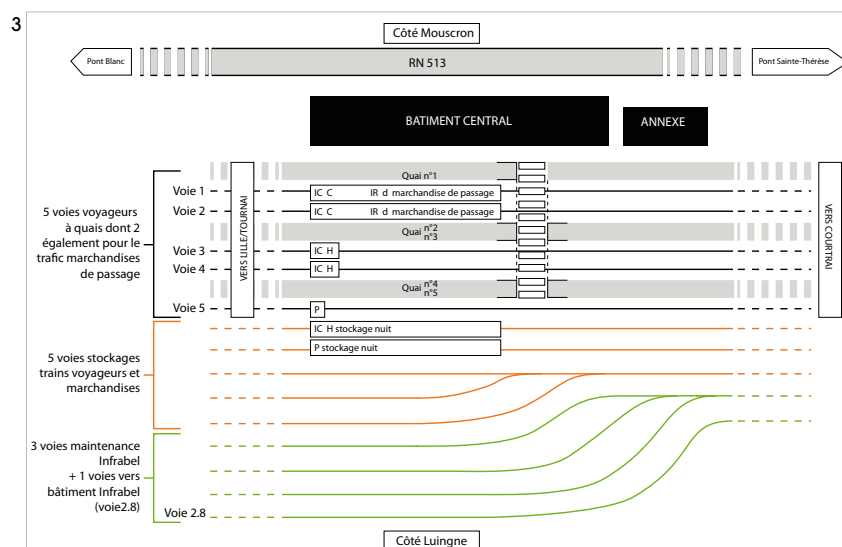
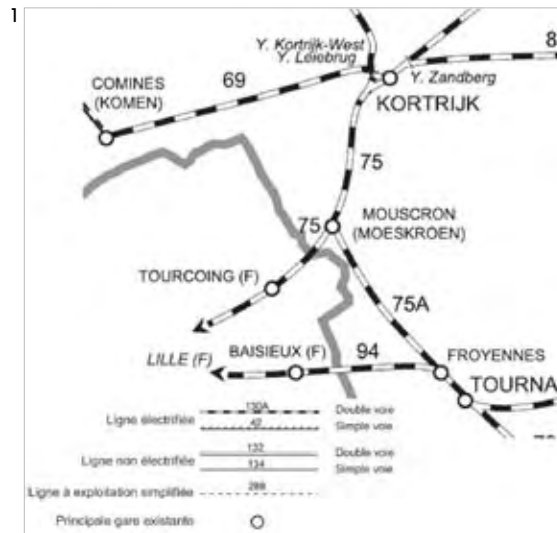
Lignes

La gare de Mouscron se situe à la jonction de deux lignes ferroviaires.

- La ligne 75 qui relie Courtrai à la frontière française et se prolonge coté français par la ligne 278000 du réseau ferré national jusqu'à Lille Flandre, doubles voies électrifiées.
- La ligne 75A qui relie Mouscron à Tournai, doubles voies électrifiées.

L'infrastructure des lignes 75 et 75A est destinée tant au transport de voyageurs que de marchandises. L'infrastructure française est gérée par RFF (Réseau Ferré de France).

La gare comporte 5 voies électrifiées à quais et de 5 voies électrifiées pour le stockage des trains voyageurs la nuit et des trains de marchandises. Quatre voies supplémentaires non électrifiées sont situées coté Luinge. Les trains marchandises en passages utilisent les 2 premières voies coté gare de Mouscron. La figure ci-dessous reprend de manière schématique le plan des voies et leur utilisation. Nous observons que les voies à quai sont toutes utilisées ainsi que les voies marchandises. Les voies non électrifiées sont utilisées pour les trains de services d'Infrabel. Infrabel a ajouté, lors de la première réunion la possibilité de raboter ou de supprimer la dernière voie non électrifiée suivant le besoin de la future connexion entre le quartier de Luinge et la gare de Mouscron.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

1. Configuration actuelle du réseau ferroviaire (Source: Infrabel)
2. Quais de la gare de Mouscron
3. Schéma des voies ferrées (Source: Technum)

066
Suède 36
Mouscron

07

Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Gare et quais

La gare est composée d'un bâtiment central et de deux annexes. Ils sont excentrés par rapport aux quais. Les deux annexes sont inoccupées. Le bâtiment central est composé de trois cellules. La cellule centrale est occupée par les guichets et la salle d'attente de la SNCB. La création d'un guichet TEC n'est pas à l'ordre du jour actuellement, cependant les usagers peuvent renouveler leur abonnement au guichet SNCB depuis plusieurs années. La cellule voisine est actuellement occupée par un bar/brasserie. La dernière cellule pourrait dans le futur, être utilisée comme un parking à vélo.

La gare dispose de 5 voies à quais dont une voie directement reliée au perron de la gare. L'accès aux autres quais se fait uniquement via un souterrain accessible par le quai n°1 côté gare par un unique escalier. Les 2 quais centraux disposent quant à eux de 2 escaliers par quai. La largeur des escaliers est de 2.3 m. Les quais sont en partie couverts.

Seul le quai n°1 était accessible au PMR. Cependant, bientôt, la gare de Mouscron fera l'acquisition d'un nouveau matériel sur chenille permettant aux PMR d'accéder aux autres quais.

Offre de transport

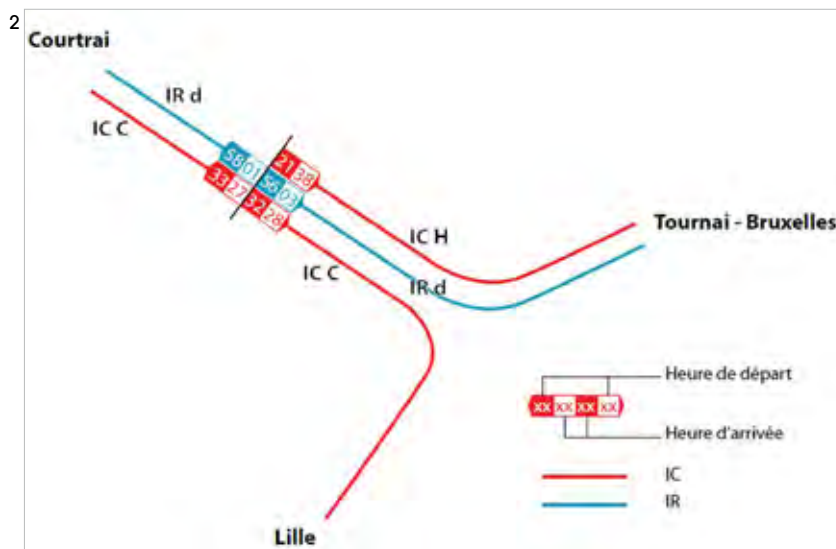
En 2012, trois lignes convergent et s'arrêtent en gare de Mouscron :

- L'IC H Mouscron – Tournai - Bruxelles – Schaerbeek
- L'IC C Lille Flandre – Mouscron – Courtrai – (Gand – Anvers / Bruges – Ostende)
- L'IR d Courtrai – Mouscron – Tournai - Ath – Bruxelles – Anvers

Il y a également quelques trains P le matin et le soir sur la ligne entre Tournai et Mouscron. En outre, l'IR k (Tournai – Jambes) est prolongé 2 à 3 fois par jour jusqu'à Mouscron.

- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

Plus de 130 trains
marchandises
traversent la gare
de Mouscron
chaque semaine.



1. Gare de Mouscron depuis la place de la gare.
2. Schéma des lignes et des horaires (Source: SNCB, Technum)

067
Suède 36
Mouscron

07

Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Fréquences et correspondance

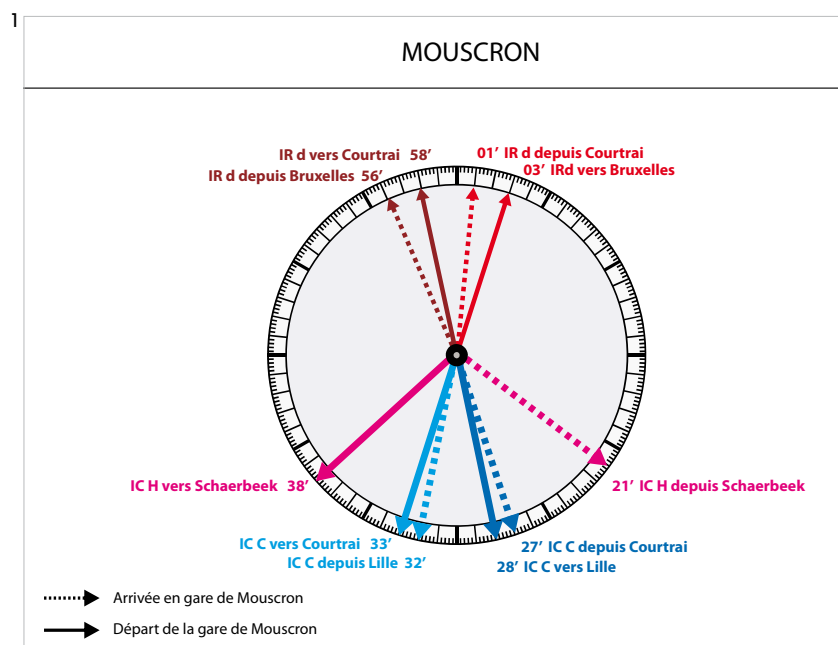
En gare de Mouscron, il y a plus de 170 mouvements (départ et arrivée) de trains voyageurs par jour dont les fréquences sont les suivantes :

- 2 trains par heure vers Courtrai
- 2 trains par heure vers Tournai
- 1 train par heure vers Lille Flandre

L'offre sur les lignes citées ci-dessus est cadencée, c'est-à-dire que l'arrivée et le départ des trains suivent un horaire fixe qui se répète toute les heures ce qui permet d'avoir une bonne lisibilité des horaires pour les utilisateurs. En outre les horaires sont symétriques comme nous le montre la figure ci dessous.

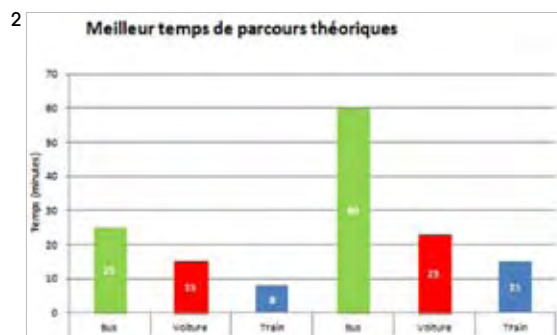
Les correspondances entre les lignes ferroviaires n'ont pas beaucoup de sens en raison des caractéristiques du réseau et des relations triangulaires entre Mouscron, Tournai et Lille Flandre. En effet, la seule correspondance (en moins de 20 minutes) est la liaison entre le train IC venant de Tournai en correspondance avec le train IC en provenance de Courtrai à destination de Lille. Or la liaison Tournai-Lille Flandre est directement possible à Tournai.

Par contre, la correspondance entre l'IC H et l'IC C, depuis Tournai vers Courtrai est possible.



Temps de parcours

La figure ci-contre reprend le meilleur temps de parcours théorique vers Courtrai et Tournai. L'analyse de ce graphe nous montre que le train est plus rapide sur ces trajets que la voiture. Les temps de trajet des bus sont relativement plus longs, mais ils desservent de nombreux villages et points d'arrêts.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité**
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Correspondance a Mouscron (Source: TECHNUM)
- 2. Meilleur temps de parcours théorique vers Courtrai et Tournai (Source: TECHNUM sur base des recherches d'itinéraires de Google, TEC, De Lijn et SNCB)

07

Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Services

Du personnel est présent en gare de 5h45 à 20h00 les jours de semaine et de 6h00 à 20h30 le weekend. Actuellement, le personnel est présent jusque 22h, afin de maintenir un contact après 22h lorsque la cabine de signalisation disparaîtra, une borne de contact sera installée.

Le TEC compte installer un automate de vente à proximité des quais dans la gare bus afin de permettre aux usagers d'acheter leur billet et de renouveler leur abonnement directement à Mouscron au lieu de se déplacer sur Tournai. Ce guichet permettra également aux Cominois de réduire leur distance de déplacement pour acheter leurs abonnements. La troisième partie du bâtiment central de la gare pourrait être occupé par un service (vente, location, dépôt et/ou parking vélo).

Un service PMR est disponible. Pour avoir recours à celui-ci, les PMR doivent prévenir 24h à l'avance pour toute destination belge et 48h à l'avance pour les destinations françaises.

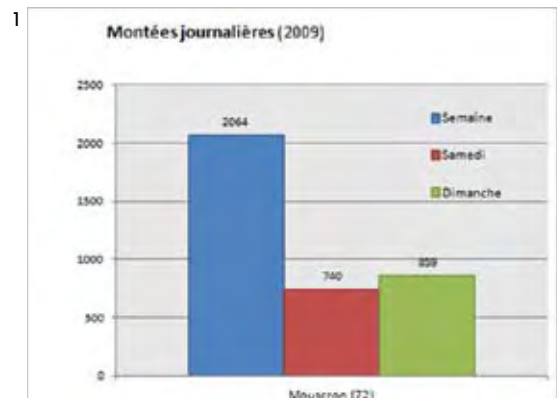
Demande ferroviaire

La figure ci-dessous reprend les montées journalières en gare de Mouscron en 2009. Ce graphe indique que plus de 2000 usagers utilisent le train quotidiennement.

Sur base des caractéristiques de la zone d'étude et d'une rencontre avec la SNCB, nous pouvons affirmer que la fréquentation est principalement scolaire (approximativement pour 2/3), les travailleurs représentant en grande partie le solde.

Sur base de ces chiffres, Infrabel a affirmé que l'infrastructure et les quais ne seront pas modifiés jugeant que les installations sont adéquates par rapport au flux des usagers. Cependant, un rehaussement des quais serait utile.

La majorité des usagers des trains à Mouscron sont des étudiants et des travailleurs



01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Eclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Montées voyageurs par gare (2009) (Source: TECHNUM sur base des chiffres SNCB)

2.
Etudiants devant la gare de Mouscron le matin

07 Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Transports publics routiers

• Infrastructure de transports en commun

Lignes

En gare de Mouscron, 3 opérateurs sont présents: De Lijn, Tec Hainaut et Transpole.

De Lijn gère les lignes :

- 16 : Mouscron – Courtrai (via Tombroek)
- 83 : Mouscron – Courtrai (via Aalbeke)
- 84 : Mouscron – Menin - Geluwe- Ypres

Tec Hainaut gère les lignes :

- 1 : Mouscron – Tournai (via Leers Nord)
- 2 : Mouscron – Tournai (via Pecq)
- 3 : Mouscron – Comines
- M : Mouscron – Mont à l'Eux
- P : Mouscron – La Planche
- RT : Mouscron – Risquons-Tout - Tourcoing
- MWR : Mouscron – Wattrelos - Roubaix

La ligne MWR est un cas particulier de ligne de transport en commun transfrontalier. Tec Hainaut assure les 2/3 des services, le 3ième tiers étant assuré par Transpole.

Il n'existe actuellement pas d'aménagement spécifique pour les bus dans les voiries du quartier de la gare. Le PCM prévoyait sur la rue de la Station et sur la rue du Beau Chêne une voie en site propre pour les bus. La bande bus au niveau de la rue de la Station ne sera probablement pas réalisée, car il a été montré que les problèmes de

congestion se situent à partir du carrefour Rue du Luxembourg – Rue de la Station et au niveau de la RN513 et non sur les voiries de liaisons entre le centre et la gare de bus. Cependant, elle devrait être réévaluée en fonction du projet du centre-ville et de la possibilité de raccourcir la boucle des bus à ce niveau.

Gare des bus et quais

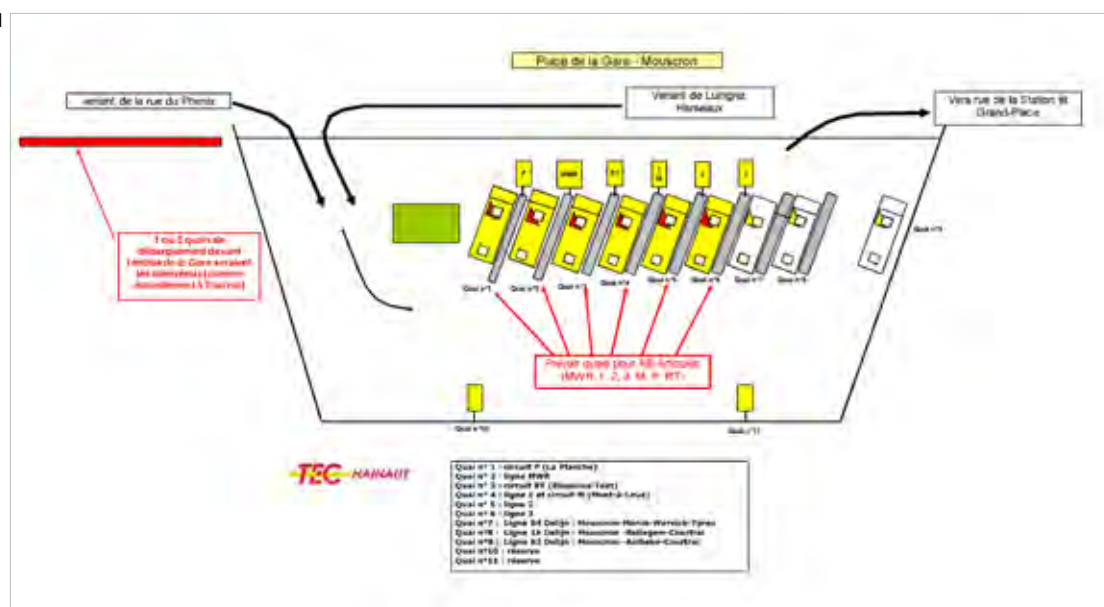
La figure ci-dessous représente schématiquement la gare des bus de Mouscron.

La gare est située sur un terrain appartenant à la B-Holding, terrain qui est mis à disposition du public. Une convention a été signée entre la B-Holding, Tec Hainaut et la commune pour les diverses tâches et les coûts associés (entretien,...).

La gare occupe une surface de 0,18 ha. Elle est composée de 8 quais couverts pour les lignes permanentes et de trois quais non couverts dont deux quais de réserve. Parmi les 9 quais pour les lignes permanentes, 3 quais sont prévus pour les bus de De Lijn, et 6 quais sont utilisés par les bus du TEC. Les passages sont adaptés pour les bus articulés à conditions qu'aucun bus ne soit stationné sur les deux places de réserve. Les quais sont étroits et peuvent occasionner une gêne pour les embarquements et débarquements simultanés. Quatre places de parking sont disposées sur le terrain à proximité de la gare des bus (terrain en vert). La gare des bus manque de place pour les manœuvres des bus articulés et est au bord de la saturation au vu des quais étroits et de la fréquentation des usagers. De fait, la SRWT demande d'agrandir, de moderniser et d'optimiser l'espace occupé par la gare des bus.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1.
Schéma de la gare des bus
(Source: SRWT, TEC Hainaut)



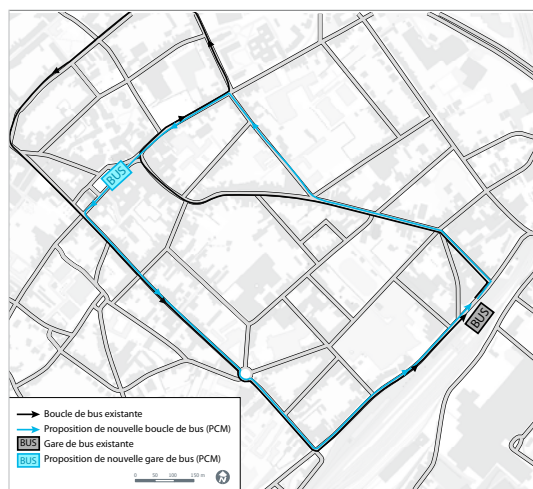
07 Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

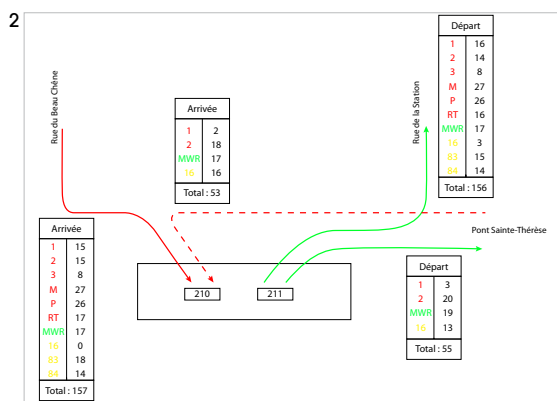
Offre de transport

La carte 9 reprend la configuration du réseau de transports en commun au niveau du quartier de la gare ainsi que la boucle qu'empruntent les bus au niveau du centre ville.

Le PCM préconise également une modification de la boucle du centre ville pour les bus, raccourcissant ainsi la boucle de plus de 1170mètres tout en maintenant une bonne desserte des pôles scolaires et du CHR. La boucle utiliserait dès lors la rue Léopold, puis se dirigerait vers le centre ville à contre sens de la circulation automobile. Le parcours des bus en centre ville sera réévalué en fonction du projet de la Grand Place, la modification du parcours des bus en centre ville sort du cadre de l'étude.



La figure ci-contre représente de manière schématique les origines et destinations des bus (hors mouvements depuis et vers le dépôt) aux abords de la gare des bus. Nous pouvons aussi y observer la fréquence journalière de chaque ligne par direction.



Nous observons que plus de 156 mouvements par jour doivent couper la RN513 en direction du centre ville par la rue de la Station, ceux-ci ne sont pas prioritaires et doivent donc laisser passer les flux provenant du pont Ste Thérèse. En outre, 53 bus doivent également couper la RN513 en provenance du pont Ste Thérèse. D'après nos observation sur le terrain du lundi 12/11/12, nous avons constaté en outre plus de 3 bus retournant au dépôt et devant traverser la RN513. Nous avons également constaté que les bus provenant de la rue du Beau Chêne laissent traverser les bus provenant du pont Ste Thérèse lorsque le trafic est dense en heure de pointe.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité**
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Raccourcissement de la boucle des bus en centre ville (Source: PCM, réalisation: Technum)
- 2. Nombre d'arrivées et de départs à la gare des bus (Source: TECHNUM)
- 3. Gare des bus

07

Transports publics

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La demande

D'après les informations transmises par le TEC, on compte, en 2011, 176 abonnements (dont 152 abonnements étudiants) ayant comme origine la zone de Mouscron et plus de 784 abonnements (dont 705 abonnements étudiants) ayant la zone de Mouscron comme destination.

Le tableau ci-dessous nous indique le nombre moyen d'usagers par jour (lundi au vendredi) au départ de la zone de Mouscron pour les lignes du TEC Hainaut.

Le nombre d'usager a été estimé lors de l'heure de pointe du matin uniquement pour les descentes en gare des bus à partir des données fournies par TEC Hainaut et d'après les comptages du lundi 12/11/12 pour les bus De Lijn et TEC. La démarche est la suivante :

- Identifier les zones d'origines et de destinations par communes.
- Pour les besoins du calcul et des futures hypothèses de répartition du flux, nous avons séparé les abonnements étudiants des travailleurs.
- Déterminer les lignes qui desservent chaque point d'arrêt et compter le nombre d'usagers qui seraient susceptibles d'utiliser une seule ligne. Nous comptons également les usagers qui sont desservis par plusieurs lignes, ils seront ensuite répartis sur les lignes suivant leur fréquence.
- Calculer, durant l'heure de pointe entre 7h30 – 8h30 le nombre de bus pour chaque ligne qui s'arrêtent à la gare des bus. (l'utilisation les heures 7h – 8h ou 7h15 – 8h15 n'apporte peu de différences, nous avons donc préféré garder l'heure de pointe définie ci-dessus).
- Répartir suivant les fréquences les usagers ayant la possibilité d'utiliser plusieurs lignes. Ce qui nous donne le total d'abonnés par ligne. (une correction supplémentaire a été utilisée pour la ligne 2 étant donnée qu'elle est suivie directement par 3 bus de la ligne 1 directement vers la gare).
- Deux étapes de réductions du nombre d'usagers seront utilisées avec 4 hypothèses.

La 1ère étape estime le nombre d'étudiants et de travailleurs qui descendent à la gare des bus. Les hypothèses sont les suivantes : 40% pour les étudiants (ce chiffre a été estimé en fonction de la position des arrêts des bus proches des écoles en tenant compte que la gare est un lieu de rendez

vous pour les étudiants) et 30% pour les travailleurs.

La 2ème étape estime le nombre d'usagers en heure de pointe du matin. Nous avons utilisé les hypothèses suivantes : 90% pour les étudiants et 50% pour les travailleurs.

- Finalement, nous obtenons par ligne le nombre total d'usager. Ensuite, nous divisons ce résultat par le nombre de bus par ligne durant l'heure de pointe pour obtenir le remplissage des bus par ligne finalement le remplissage moyen de toutes les lignes.

Nous obtenons environ 19 usagers qui descendent par bus en heure de pointe en ne tenant compte que des abonnements à destinations de Mouscron. Nous avons refait le même exercice avec les abonnements depuis la zone de Mouscron qui ont également comme zone de destination Mouscron (le calcul ici a été effectué à partir du lieu de résidence de l'usager). Dès lors nous obtenons une valeur moyenne de 22 usagers par bus en heure de pointe en additionnant les deux résultats. Concernant les bus De Lijn, nous nous sommes basés sur les comptages du 12/11/12.

Ces résultats nous donnent une estimation proche de la réalité du nombre d'usager qui descendent à la gare de bus. Nous observons une forte fréquentation durant l'heure de pointe du matin.

Pour rappel, un bus articulé peut accueillir environ 100 personnes (assises et debout), un bus normal peut en accueillir 60.

N°Ligne	Fréquentation	
	Année 2011	Jour ouvrable*
ligne 1	52873	176
ligne 2	38655	129
ligne 3	3424	11
ligne MWR	11739	39
ligne P-RT	23286	78
ligne M	36310	121

*Fréquentation d'un jour prise égale à 1/300e de la fréquentation annuelle

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1. Fréquentation par jour des lignes de bus TEC au départ de la zone de Mouscron (uniquement cartes et billet)

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Accessibilité piétonne et cyclable de la gare routière et ferroviaire

Le pôle multimodal est situé entre le centre de Mouscron et le quartier de Luiningne.

La figure ci-dessous nous montre le temps de parcours acceptable à pied et à vélo pour rejoindre la gare.

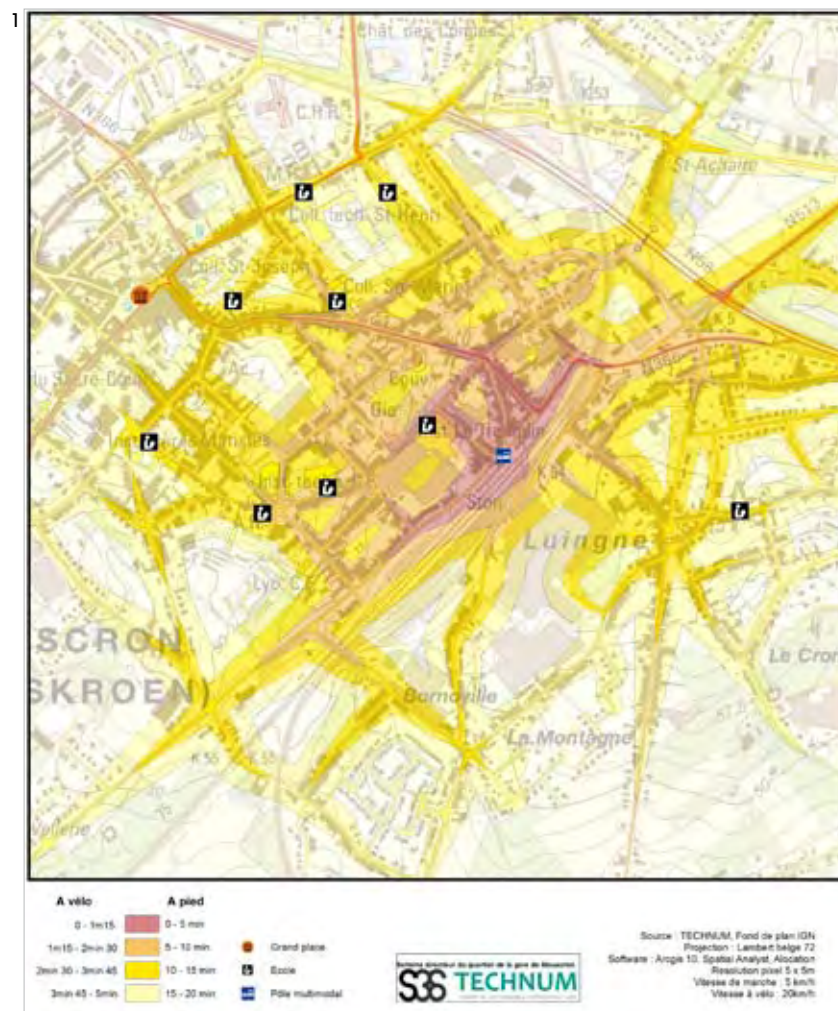
Nous constatons que la gare de Mouscron présente une zone de desserte à pied et à vélo « théorique et potentielle » significative sur le territoire communal. Cependant, actuellement, nous n'observons pas cette tendance dans les comportements et les habitudes des mouscronnois. Cela s'explique essentiellement par la mauvaise qualité de ces cheminements piétons vers la gare et l'absence d'aménagements cyclables sécurisés pour rejoindre la gare, ce qui incite les habitants à prendre leur véhicule pour rejoindre la gare et ainsi accroître le sentiment d'oppression de la voiture sur l'espace public aux abords de la gare.

De plus, nous pouvons très nettement observer l'effet de barrière des voies ferrées, le quartier de Luiningne étant ainsi reporté à une distance moins attrayante pour rejoindre la gare à pied.

En effet, depuis Luiningne, les piétons doivent emprunter soit le Pont Blanc, soit passer sous le Pont-Sainte-Thérèse par un trottoir étroit et « oppressant » le long de la RN513 fortement fréquentée. La problématique du franchissement des voies de chemin de fer avait déjà été abordée dans le PCM sans prendre position sur les deux alternatives ; passerelle ou passage sous voie. Cette liaison permettra au quartier de Luiningne d'avoir une connexion directe vers le pôle multimodal et également avec le centre de Mouscron. La question à se poser serait d'aménager ou non cette connexion pour les vélos alors qu'un projet de piste cyclable est prévu au niveau du pont Sainte-Thérèse.

Un second obstacle majeur à l'accessibilité de la gare par les piétons est la traversée de la RN513. Actuellement, le feu piéton est commandé et déclenché par les piétons. Il est insécurisant du fait que les automobilistes ne le respectent pas spécialement. Cette problématique est d'autant plus cruciale que ce passage pour les piétons est emprunté par de nombreux étudiants (cfr point suivant).

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1.
Temps de parcours à pied et à vélo depuis la gare de Mouscron
(Source : Technum)

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Les observations de terrain ont montré la médiocre qualité des aménagements pour les piétons aux abords de la gare. Ceux-ci devraient pourtant être améliorés au regard des flux importants de piétons aux abords de la gare. En effet, les comptages réalisés le lundi 12/11/2012 entre 7h45 et 8h15 montre une forte fréquentation de piétons qui passent au niveau du quartier de la gare. Trois flux majeurs peuvent être identifiés. La figure ci-dessous montre la localisation des comptages ainsi que les principaux accès au quai 1 :

- Le premier flux concerne les piétons entre la gare des bus et le quai n°1 de la SNCB. Nous avons dénombré plus de 93 passants durant cet intervalle de temps accédant ou provenant du quai n°1 sans passer par le bâtiment de la gare.
- Le second flux concerne principalement les étudiants sortant des trains et des bus vers le centre de Mouscron et les établissements scolaires. L'ensemble de ces étudiants doit traverser la RN513. Les comptages ont dénombré plus de 118 passants au niveau des feux piétons durant ces 30 minutes. Ce chiffre est interpellant et montre que ce feu est un lieu de passage important, réduisant ainsi le temps de vert pour les automobilistes. Nous avons également compté que le feu est activé 27 fois sur cet intervalle de temps.
- Le troisième concerne le passage pour piéton en face de la rue du Gaz, nous avons compté 83 piétons.

Les flux vers le pont Sainte-Thérèse et la rue de la Station sont faibles, de l'ordre d'une vingtaine de personnes. La carte ci-dessus montre qu'il y a 7 accès vers le quai 1. Les visites de terrains ont également montré que les piétons, en particulier les adolescents, ne traversent pas nécessairement sur les passages piétons et que la gare des bus est considérée également comme une cour de récréation. En outre, nous avons remarqué que de nombreux piétons n'attendent pas que le feu soit vert pour traverser et donc il arrive souvent que les automobilistes attendent alors que le piéton a déjà traversé la route. Le feu piéton est d'ailleurs activé 27 fois en 30min.

Les flux des accès au niveau des parkings Sncb I et II peuvent être estimés à partir des données de stationnement et respectivement 53 et 56 personnes sur une période de une heure.

L'illustration 2 p51 montre les flux cyclistes au carrefour de la rue de la Station et de la RN513. Nous observons que ceux-ci sont relativement faibles, de l'ordre d'une dizaine par heure de pointe par mouvement. Cette faible part de l'utilisation du vélo peut s'expliquer en partie par le manque d'infrastructure sécurisante et par le détournement important via le pont Sainte-Thérèse et le pont Blanc. Ce faible flux montre que le vélo n'a actuellement pas une place importante dans ce quartier, dès lors il est indispensable de promouvoir des aménagements pour les modes doux et encourager ce mode de déplacement. Pour cela, la commune s'est inscrite dans le projet «Wallonie cyclable» (voir Projets cyclables aux abords de la gare)

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

Les aménagements
pour les piétons
et les cyclistes
sont médiocres
et n'encouragent
pas ces modes de
déplacement.

1.
Comptages piétons et localisation des accès aux quais.
(Source: Technum)

074
Suède 36
Mouscron



07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

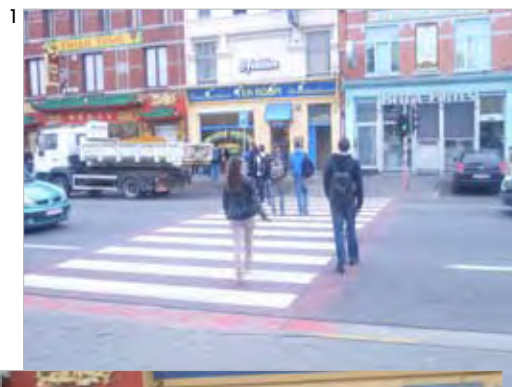
Liaisons entre la gare routière/ferroviaire et les établissements scolaires

D'après les chiffres du TEC Hainaut, il y a un nombre important d'étudiants qui possède un abonnement de bus et une grande part d'entre eux descend à la gare des bus de Mouscron (celle-ci étant pour certains considérée comme le lieu de rendez-vous entre étudiants afin de se diriger en groupe vers les établissements scolaires).

La carte 10 montre le temps de trajet que doivent emprunter les élèves pour se rendre sur leur lieu scolaire. Nous constatons que la gare est positionnée stratégiquement et dessert en moins de 20 minutes à pied de nombreux établissements scolaires. Cependant, ces cheminements présentent certaines difficultés.

Un grand nombre d'étudiants doit traverser la RN513 au niveau des 3 passages pour les piétons entre la rue de la Station et la rue du Beau Chêne. Or, la RN513 est fortement fréquentée actuellement et ces passages pour les piétons ne présentent pas d'aménagements sécurisés hormis le passage piétons avec bouton poussoir devant la gare. C'est ce passage pour les piétons qui est principalement utilisé par les étudiants. Le problème est que l'activation récurrente de ce feu piéton immobilise pour une période conséquente le trafic routier. Ce feu, parfois non respecté par les automobilistes est insécurisant. On recense d'ailleurs des accidents impliquant des piétons voulant traverser la RN513.

La gare a une position stratégique et dessert en moins de 20 minutes à pied de nombreux établissements scolaires.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Feu piéton en face de la gare
- 2&3. Lieu de rendez-vous des étudiants avant de se rendre à l'école

075
Suède 36
Mouscron

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Liaisons entre la gare routière/ferroviaire et les grands générateurs de déplacement

La carte 10 montre que de nombreuses écoles et pôles récréatifs sont accessibles en moins de 20 minutes depuis la gare. La qualité des cheminements entre la gare et ces pôles est donc indispensable afin d'encourager les déplacements à pied au sein de la commune.

Par exemple, le nouveau centre commercial «les Dauphins» sera situé à 15 minutes à pied de la gare. Pour inciter l'accès de ce centre à pied il est indispensable qu'un itinéraire sécurisé et adapté aux PMR soit aménagé afin que les usagers puissent s'y rendre facilement.

La carte ci-dessous montre les principaux cheminements piétons dont le projet de piste mixte cyclable et piétonne le long du talus du chemin de fer entre la passerelle (à proximité de la piscine) et la rue de la Carpe. Cette piste permettra de connecter le quartier de la gare et le pôle commercial « les Dauphins » ainsi que la piscine sans passer par le tunnel giratoire.

Actuellement, les trottoirs sont étroits jusqu'au pont Sainte-Thérèse, au-delà ils sont discontinus, voire absents.



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

- 1.
Accès actuel vers le futur parc commercial des «Dauphins»
- 2.
Trottoir du rond point bd industriel/rue du plavitout
- 3.
Principaux cheminements piétons

076
Suède 36
Mouscron

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Cheminements au sein du pôle intermodal

La qualité des cheminements piétons laisse à désirer au niveau de la gare ferroviaire, de la gare routière et aux abords de ces dernières.

- Au sein de la gare routière

Les quais bus et les trottoirs dans la gare des bus ne sont actuellement pas aménagés pour les personnes à mobilité réduite (malvoyants, personnes en chaise roulante, poussettes, etc.). d'ailleurs, durant les comptages du 12/11/12, nous avons également dénombré une personne en chaise roulante, celle-ci devait se faire aider par ses camarades de classe afin de franchir la bordure du quai de la gare des bus et de monter dans le bus.

- Les trottoirs aux abords de la gare routière et de la gare ferroviaire

Les trottoirs de la RN513 ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, en effet, ils sont étroits. De plus, il n'y a aucune rampe entre le trottoir et la gare routière. Il n'y a pas non plus de marquage via un changement de revêtements pour malvoyants. Les piétons circulant sur les trottoirs ressentent un effet d'oppression du fait du stationnement des automobilistes qui empiètent sur la largeur des trottoirs. Les photos montrent le trottoir étroit en face de la gare ainsi que les voitures qui empiètent dessus.

Du mobilier urbain gêne également le passage. En effet, des panneaux de signalisation et d'éclairage se situent sur le trottoir étroit le long de la RN513 vers le pont Sainte-Thérèse. Ces obstacles empêchent la libre circulation des PMR sur ce tronçon.



01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

**07
Mobilité**

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

1.
Quais et trottoirs étroits non adaptés pour les PMR gare routière

2.
Trottoir étroit et enpiètement des véhicules sur le trottoir (Source: Technum)

3.
Trottoir étroit et panneaux de signalisation sur la place de la gare près du parking navetteurs La qualité des trottoirs est également déplorable sur les voiries perpendiculaires à la RN513.

4.
Trottoir en mauvais état (Source: Technum)

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

- Cheminement entre la gare routière et la gare ferroviaire

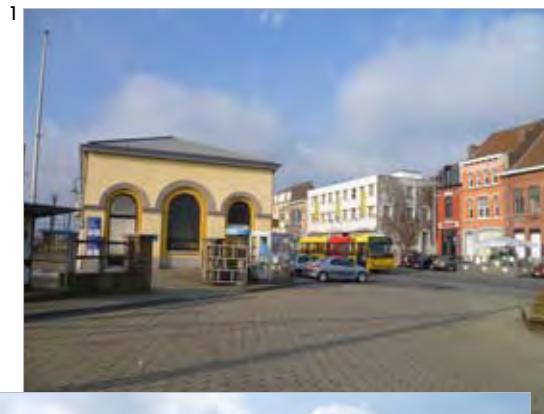
La gare des bus est située à proximité immédiate de la gare SNCB, une dizaine de mètres séparant les deux, ce qui fait de ce lieu un excellent pôle d'intermodalité. Le quai n°1 de la gare ferroviaire est directement accessible à partir de la gare des bus sans passer par le bâtiment de la gare. Il en est de même pour les autres quais via le passage sous voie emprunté depuis le quai n°1. Les figures 11 nous montrent que les correspondances sont assurées par des fréquences élevées de bus et de train. Les comptages ont d'ailleurs montré un flux important de personnes entre la gare des bus et le quai n°1 de la gare ferroviaire. Le cheminement entre la gare des bus et SNCB n'est pas signalé.

- De la voiture vers le bus ou le train

Comme nous l'avons vu à la figure 8, de nombreuses places de stationnement sont disponibles dans le quartier de la gare. Le taux de remplissage moyen est aux alentours de 61%, la gare dispose donc d'une réserve importante de places de stationnement. Les parkings SNCB ont chacun un accès direct au quai 1. La gare dispose de 7 accès (voir illustration 1 p.72)

De nombreuses
places de
stationnement
sont disponibles
dans le quartier de
la gare, le taux de
remplissage aux
alentours est de 61%.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1. Accès au quai n°1 depuis la gare des bus
2. Parking SNCB II

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

- Du vélo vers le bus ou le train

Une zone de stationnement pour les vélos est aménagée du côté du nouveau parking SNCB II entre celui-ci et l'annexe de la gare. Vingt-quatre box (sous clé) ont été spécialement installés afin de garantir une sécurité contre les dégradations et les vols de vélos. Un parking vélo couvert est toujours présent juste à côté mais il est sous-utilisé (moins de 15 vélos pour un potentiel de 70) De plus, il y a des problèmes de sécurité (vélos volés).

Suite à des entretiens avec les acteurs de la mobilité, différents services sont envisagés dans la 3ème partie du bâtiment central de la gare : service de location, vente, dépôt et/ou parking.

Le parking vélo
couvert est sous-
utilisé, les nombreux
vols n'encouragent
pas les utilisateurs.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1. Box à vélo sécurisés
2. Abris à vélo à côté de la gare

07

Modes doux

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Projets cyclables aux abords de la gare

Mouscron faisant partie des 10 villes « Wallonie Cyclables », la commune veut promouvoir l'utilisation du vélo avec la mise en place de plusieurs pistes cyclables et des aménagements sécurisants sur l'ensemble de la commune. 29 fiches actions concernant les aménagements cyclistes ont été proposées. Parmi ces projets, nous pouvons citer ceux qui influencent directement l'accessibilité et la mobilité aux abords de la gare de Mouscron:

- Une liaison cyclable entre Estaimpuis, Herseaux et Mouscron
- Relier Aalbeke à Mouscron et Rekkem à Mouscron
- Relier Roubaix à Mouscron en passant par la zone d'activité et la gare de Mouscron
- Un site propre le long des voies ferrées
- Trois bandes mixtes bus/vélos

Les deux premiers projets doivent permettre une liaison directe sécurisée entre la gare de Mouscron et les deux villes concernées.

Un projet de piste cyclable est prévu à court terme le long de la RN513. Bien que ce projet soit très intéressant pour inciter l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, il présente des inconvénients. Cette bande donne le sentiment de sécurité au cycliste car il dispose d'un espace spécifique pour lui. Cependant, tout le long de la piste cyclable représente une zone de conflits entre le cycliste et les automobilistes voulant sortir de leur emplacement de stationnement. Le manque de visibilité lors des manœuvres des automobilistes induit une situation dangereuse pour les cyclistes. Cette situation est d'autant plus dangereuse en face de la gare où le projet prévoit de supprimer, en amont du feu pour les piétons, la bande d'arrêt, le cycliste circulant donc à quelques centimètres des emplacements de stationnement.

La figure ci-dessous montre l'aménagement au niveau du feu piéton, nous pouvons observer la suppression de la bande de dépose-minute avant les feux.

Cependant, ce projet permettra d'améliorer la sécurité des cyclistes circulant actuellement sur cette voirie par rapport à la situation actuelle qui est fortement insécurisante en raison de la présence de la bande de dépose-minute et de l'absence de marquages cyclables.

La commune
veut promouvoir
l'utilisation du vélo
avec la mise en
place de plusieurs
pistes cyclables.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1.
Aménagement cyclable au niveau du feu piéton.

080
Suède 36
Mouscron

07

Modes doux

La commune profite de l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN513 pour adapter la configuration du carrefour RN513 / Rue de la Station : une bande d'attente au milieu du carrefour permettra aux automobilistes venant du centre de s'engager en sécurité en deux fois vers la RN58.

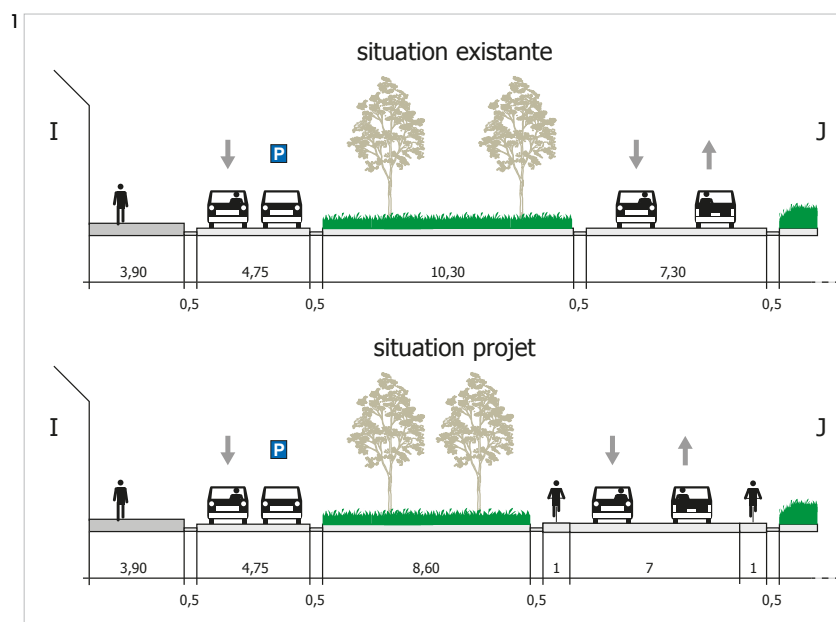
La figure ci-dessous montre le profil de la voirie au niveau de l'îlot de verdure de la place de la Gare, sans et avec la piste cyclable. Cet endroit, dénivelé, accueillera une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée. Celle-ci sera donc rabotée du côté de l'îlot vert. Ce projet, à court terme, n'a cependant pas l'intention d'élargir le trottoir du côté des voies de chemin de fer.

Un second projet qui concerne le quartier de la gare et qui se trouve également dans le PCC (fiche action A22) est la mise en place de couloirs bus+vélос sur la rue de la Station, la rue de Courtrai et la rue du Beau Chêne. Cependant, une modification des itinéraires bus doit être étudiée avant d'installer ces aménagements afin de raccourcir la boucle en centre ville.

Un troisième projet est de développer deux sites propres cyclables le long des voies de chemin de fer. Deux itinéraires seraient prévus : Aalbeke et Tourcoing et Estaimpuis à Mouscron. Ce projet nécessitera des négociations avec la SNCB et Infrabel afin de libérer 1,5 à 2m le long des voies ferrées.

Un projet de développement de deux sites propres cyclables le long des voies de chemin de fer est en réflexion.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1.
Profil de voirie au niveau de l'îlot de verdure du Pont Sainte-Thérèse (Source: Technum)

07

Modes doux

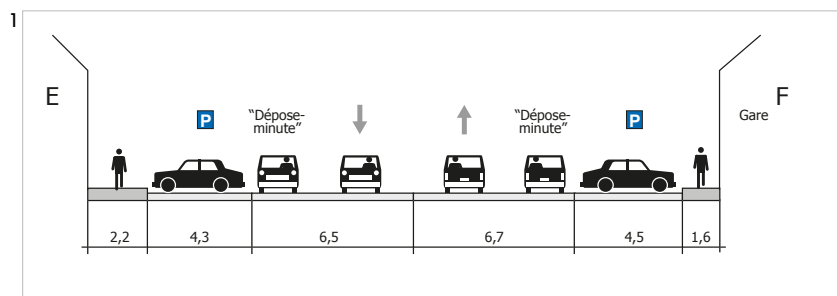
Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Emprise de la voiture sur l'espace public

Le profil de voirie en face de la gare montre une forte emprise de la voiture sur les autres modes. Nous avons calculé l'emprise de la voiture sur ce profil, nous avons obtenu que 85% de ce profil est occupé par la voiture et que le piéton ne possède que 15% ; la largeur de la voirie (de façade à façade) est de 25.8m.

85% du profil de voirie face à la gare est occupé par la voiture.

- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes



08 Commerce

Identités
commerciales

Perte du lien vers le centre
Autres activités commerciales

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

08

Identités commerciales

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Un commerce de passage / autoroute, beaucoup d'Horeca et quelques commerces plus spécifiques

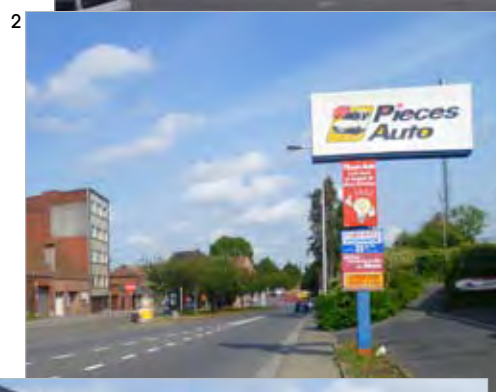
De nos jours, le commerce s'appuie essentiellement sur le "passage" et la présence de la gare. L'identité commerciale est donc celle d'un quartier de gare de province : un mix d'horeca et petits commerces de proximité, sans grand luxe. On trouve donc : une librairie, un "buffet de la gare", des snacks, cafés, un fleuriste, des restaurants, un hôtel avec des tarifs horaires, etc. Ces commerces sont nombreux et fonctionnent plutôt bien.

Mais d'autres commerces profitent avec succès de l'opportunité du lieu, comme la pharmacie qui a visiblement été conçue avec des moyens importants : pierres bleues au sol, porte automatique, etc. On retrouve également, sans surprise, des commerces en lien direct avec la voiture : pompe à essence et magasin de pièces automobiles, qui présentent une identité commerciale de zoning, de nationale ou d'entrée d'autoroute à 100 mètres de la sortie de la gare.

Du côté de Luignne, on trouve un commerce de proximité de plus grande qualité qui semble prospérer : fruits et légumes, boucherie, boulangerie/pâtisserie, snack haut de gamme.

Dans l'immédiate proximité de la gare, proche du zoning, il y a des commerces spécialisés pour l'ameublement qui ne sont accessibles qu'en voiture. Le centre-ville de Mouscron propose lui des commerces et Horeca nombreux et variés, de toutes qualités.

Dans le passé,
le quartier de la
gare possédait
des commerces
spécialisés de qualité
qui ont tous disparu.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Librairie sur la place de la gare et Horeca
- 2. Pièces auto, dans la continuité de la gare
- 3. Pharmacie place de la gare et Horeca

084
Suède 36
Mouscron

08

Identités commerciales

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

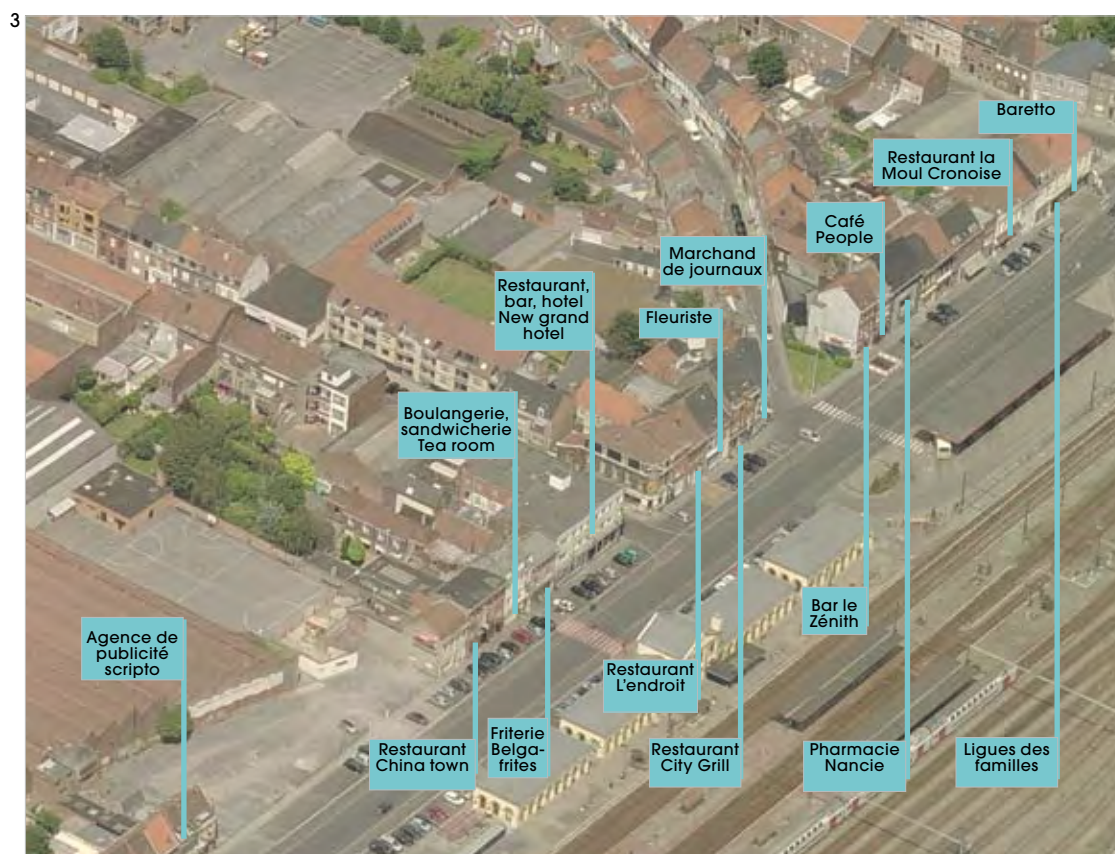
La dynamique commerciale évolue très vite autour de la gare.

Les commerces de la place de la gare sont nombreux, cependant on a pu remarquer une disparition de petits commerces à l'aide de Google street view. Les photos faites pour Google datent de 2009. Nous avons vu qu'entre notre relevé, en 2012, et les photos de Google street view, 3 ans avant, des commerces avaient disparu tels que : le bar «le grill», un magasin de livres et d'arts graphiques «pictoplume», une épicerie - marchand de légumes, un marchand de pièces de mécaniques «suzuki» remplacé par la ligue des familles, un snac «la pyramide».

La dynamique commerciale a donc rapidement évoluée en 3 ans vers moins de mixité. De nombreux commerces variés ont fermé leurs portes, d'autres ont ouvert tel que le «baretto».



- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce**
- 09
Eclairage public
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes



1&2.
Epicerie - marchand de légumes place de la gare, aujourd'hui fermé

3.
Commerces présents actuellement place de la Gare

085
Suède 36
Mouscron

08

Perte du lien vers le centre

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Le lien commercial entre les commerces de la gare et les commerces du centre a peu à peu été perdu.

Comme dans de nombreuses villes, la gare a été située à quelques distances du centre-ville pour éviter d'exproprier trop de monde. Et comme partout ailleurs une "Rue de la Station" s'est implantée entre la Grand-Place et la gare. Dans toutes les villes, cette artère s'est couverte de commerces pour profiter du passage important. Mouscron n'a pas échappé à la règle, puisque les rues du gaz, de la Station et de Tournai formaient un axe commercial continu.

De nos jours, ce foisonnement commercial continu a disparu, surtout du côté de la gare où de nombreuses cellules commerciales se sont transformées en logement. Cela contribue à isoler la zone de la gare du centre-ville. C'est sans doute un des dysfonctionnements urbanistiques le plus criant. Un voyageur qui sort de la gare n'est pas happé naturellement dans un cheminement commercial naturel vers le centre, comme dans de nombreuses villes. Cet état de fait renforce la frontière entre la zone et le centre, mais aussi son image négative de "non-quartier", isolé de la ville.

Tous les mardi, un grand marché a lieu dans le centre-ville de Mouscron. Ce marché attire beaucoup de monde. C'est un événement attractif régulier, mais le quartier de la gare en profite peu étant donné la perte du lien commercial entre la gare et le centre.

De nombreuses
cellules
commerciales se
sont transformées
en logement, ce qui
contribue à isoler le
quartier de la gare
du centre-ville.

- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce**
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes



1.
Jour de marché dans le centre ville de Mouscron.

086
Suède 36
Mouscron

08

Perte du lien vers le centre

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

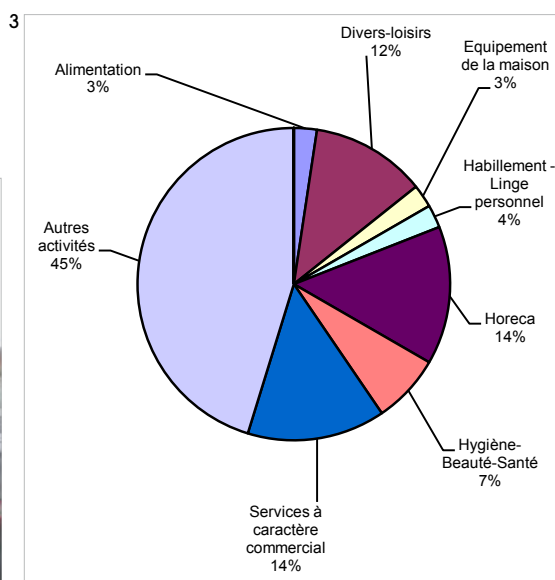
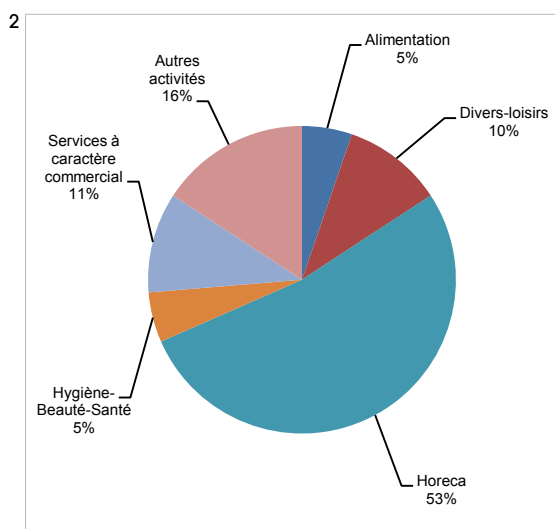
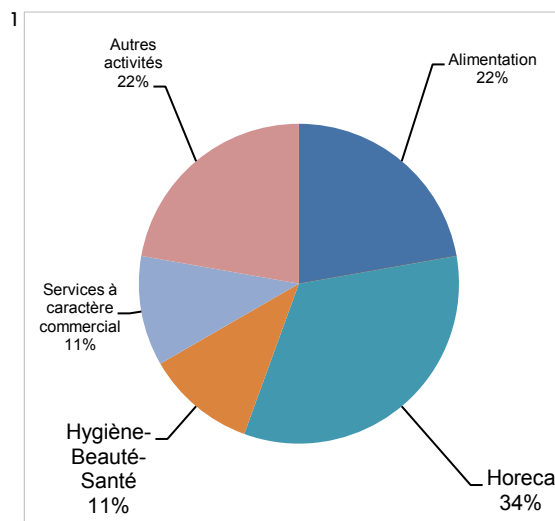
Les cellules commerçantes sont souvent changées d'affectation.

Les différents comptages qui ont été fait en septembre indique le nombre de cellules commerciales vides et occupées.

La rue du Gaz compte 9 cellules actives et seulement 2 cellules vide. Cela contraste avec le ressenti. Cette rue est devenue un désert commercial. La différence entre les chiffres et le ressenti est du au changement d'affectation des cellules commerciales en logement.

Place de la gare, on dénombre 4 cellules vides pour 19 actives avec un majorité d'Horeca (53%).

La rue de la Station compte un grand nombre de cellules vides mais en contrepartie, elle reste très commerçante avec 42 cellules actives contre 10 cellules vides.



- 01 Préambule
- 02 Description du site et du périmètre d'étude
- 03 Projets sur et autour du site
- 04 Analyse physique
- 05 Identités
- 06 Climat social
- 07 Mobilité
- 08 Commerce**
- 09 Eclairage public
- 10 Développement durable
- 11 Annexes
- 12 Cartes

- 1. Cellules commerciales rue du Gaz
- 2. Cellules commerciales Place de la Gare
- 3. Cellules commerciales Rue de la Station
- 4. Rue du Gaz, les anciens commerces sont transformés en logements

087
Suède 36
Mouscron



08

Autres activités commerciales

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Deux autres activités commerciales, la salle des fêtes et le marché aux puces sont à souligner.

La salle des fêtes (domaine des Médicis) semble bien fonctionner. Elle accueille des soirées dansantes, mais aussi des mariages, des événements, etc. Elle n'a pas la réputation d'être mal fréquentée. Cette activité ne plaît cependant pas aux habitants qui critiquent le manque de respect des gens, et la saleté qu'ils amènent (vomis, canettes, bruit, ...) La police souligne que ce sont plus les activités ponctuelles, comme les mariages, que les soirées dansantes organisées par des professionnels qui posent des problèmes de tapage nocturne. Cependant, vu la situation plutôt isolée de la salle, les nuisances sont relativement réduites.

Le marché aux puces du samedi matin est beaucoup plus mal perçu que la salle des fêtes. Au départ il était animé par des brocanteurs de la région. Mais petit à petit, l'événement a changé d'identité et on souligne la perte du caractère "brocante" au profit d'un marché de revente d'objets neufs, voire de trafics. Le rejet du marché aux puces est aussi lié à l'origine étrangère des exposants, un argument souvent avancé par les usagers du quartier pour expliquer sa perte d'attractivité ("C'est devenu le Maroc"). Dès le vendredi midi, le quartier est occupé par les exposants du marché qui font vivre les cafés, le grand hôtel et les snacks. Cette présence est vue d'un mauvais oeil par les habitants et certains commerçants qui n'en profitent pas directement.

Les activités nocturnes du quartier le weekend s'adressent à un public venu de partout, ce qui contribue à amener de la vie nocturne dans la zone.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1. Salle des fêtes: domaine des Médicis

2. Marché aux puces le samedi matin

09

Eclairage public

Un éclairage ancien destiné à la voiture

Insécurités

De nouveaux projets d'éclairage

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

09

Un éclairage ancien destiné à la voiture

L'éclairage actuel des environs de la gare est obsolète et essentiellement tourné vers le trafic automobile.

C'est un éclairage jaune, au sodium, conçu pour éclairer les surfaces horizontales de la voirie. Sont éclairés également, les publicités et les commerces, dont les néons donnent une ambiance un peu glauque à l'espace public. Ni la gare, ni aucun bâtiment de la zone ne sont équipés d'une illumination mettant en valeur une façade ou un élément urbain ou végétal quelconque.



Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

- 01
Préambule
- 02
Description du site et du périmètre d'étude
- 03
Projets sur et autour du site
- 04
Analyse physique
- 05
Identités
- 06
Climat social
- 07
Mobilité
- 08
Commerce
- 09
Eclairage public**
- 10
Développement durable
- 11
Annexes
- 12
Cartes

09

Insécurités

En matière de sécurité nocturne, l'éclairage n'est pas la panacée.

L'efficacité d'un éclairage, comme mesure de prévention à grande échelle, n'a pas été prouvée. Cependant, ponctuellement, l'éclairage peut apporter de réelles améliorations en terme de criminalité effective pour des zones particulières bien ciblées et, surtout, de manière plus générale, en terme de sentiment d'insécurité. Or, on constate dans la zone étudiée de nombreux endroits où l'absence d'éclairage entretient ce "sentiment d'insécurité", souvent évoqué lors de nos rencontres avec les usagers. On pense notamment au parking du «Tremplin», qui est presque face à la gare et qui est un véritable trou noir de plusieurs dizaines de mètres de long dans l'espace public.



- 1
La gare, de nuit
- 2.
Peu d'éclairage sur la place
- 3.
Eclairage néon des Horeca

090
Suède 36
Mouscron

09

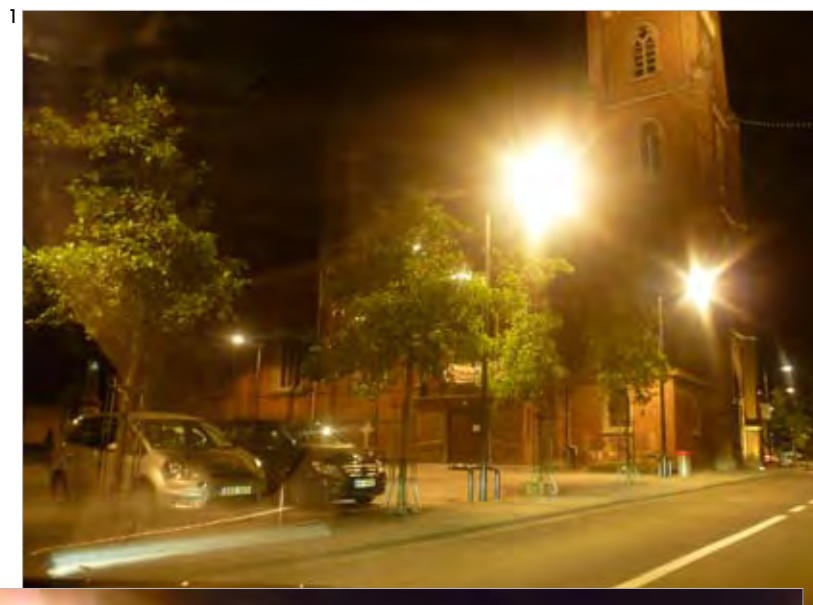
De nouveaux projets d'éclairage

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

On constate, dans les environs proches, un changement important quant à la façon d'éclairer les espaces publics à Mouscron et à Luigne.

Les nouveaux projets d'aménagement développent des concepts d'éclairage qui augmentent le confort des usagers et la convivialité des lieux. On y implante un éclairage "blanc chaud" qui éclaire les visages et l'environnement d'une façon naturelle. Des éléments végétaux ou l'architecture y sont mis en valeur. On pense en particulier aux aménagements du centre de Luigne, au parking de la salle Médicis et à quelques aménagements récents du centre de Mouscron.

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes



1&2
Place de Luigne

091
Suède 36
Mouscron

10 Développement durable

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

10

Développement durable

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

La ville de Mouscron est engagée dans une stratégie de ville durable. Elle a déjà lancé un concours portant sur le réaménagement global de l'hyper centre et de ses axes structurants. Cette seconde étape concernant la gare est un pas de plus.

Ce chapitre reprend des thèmes développés précédemment d'une façon transversale.

Le développement durable?

Les quatre piliers du développement durable sont: écologique, social, économique et bonne gouvernance. Tous les piliers sont importants. Il ne sert à rien d'être excellent sur les questions environnementales et économiques si le pilier social n'est pas pris en compte. L'objectif est de rechercher un équilibre cohérent et viable à long terme entre ces quatre enjeux.

La ville de Mouscron a déjà dirigé son schéma de structure de manière à répondre à l'ensemble des piliers du développement durable. Une stratégie de Ville durable intitulée «21 actions pour le 21e siècle» indique les directions à prendre pour le développement des futurs projets.

C'est à travers une grille de lecture durable que nous analyserons donc l'espace public. Nous n'avons pas la volonté de répondre à tous les points d'un quartier durable, mais au maximum de points concernant l'espace public et la mobilité.

Economiquement

- Emploi

Même si on reconnaît la gare comme un pôle d'emplois, d'entreprises et de petits commerces, ces dernières années ont été difficile pour ces secteurs. Historiquement, ce pôle était une mine d'or pour l'emploi avec ses nombreuses industries textiles. Aujourd'hui, les commerces sont moins nombreux et le lien vers le centre est un point à travailler pour renforcer l'économie du quartier. De plus, les commerces communiquent peu avec l'espace public. Cela n'aide pas à leur mise en valeur.

Les écoles, nombreuses, sont également source d'emplois. Beaucoup de professeurs et d'étudiants traversent la place de la Gare chaque matin.

La situation particulière de la ville de Mouscron au carrefour de trois entités, de deux pays, de deux Régions est un axe à développer pour l'économie de la ville, la gare constituant une porte d'entrée importante et un pôle reconnu.

«Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs».

(rapport Brundtland)



01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

1
Schéma du développement durable

093
Suède 36
Mouscron

10

Développement durable

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Environnement et cadre de vie

- Favoriser la biodiversité

Comme nous l'avons souligné dans le diagnostic, les abords des rails et la nature à proximité sont très importants pour le développement de la faune et la flore. Pourtant, le lien est faible entre ces espaces verts et la ville. La sensation «d'une mer de bitume» devant la gare et le manque de verdure font partie des points négatifs du diagnostic. Il est nécessaire de créer une continuité du maillage vert pour protéger les espèces et l'ensemble des écosystèmes naturels.

- Mobilité douce

Pour l'instant, le territoire est aménagé en fonction des voitures: parkings omniprésents, vitesse excessive, peu d'espace pour les piétons, trafic de transit, etc. Les trottoirs sont étroits, les usagers lents ne sont pas en sécurité, les traversées sont dangereuses. Cela risque de s'empirer avec la densité de population qui est appelé à augmenter dans la centre ville et autour de la gare. Il faut donc prendre en compte la volonté de densifier le centre de Mouscron, qui est un pas vers une ville plus durable, et rééquilibrer les déplacements en faveur des modes doux.

- Gestion des eaux

Les eaux de pluie ne sont pas gérées de manière efficace ce qui pose problème sur un lieu presque totalement imperméable.

- Gestion des déchets et matériaux de ré-emplois

Un travail de gestion des biens réutilisables est en route du côté de Luigne le long de la gare avec la mise en place de la ressourcerie «Le Carré».

Cohésion sociale

Pour l'instant, les trottoirs étroits, le peu de communication des commerces avec l'espace public ne font pas du quartier de la gare un lieu de socialisation. L'espace public n'est pas conçu pour les usagers doux. Il y a quelques terrasses qui tentent de s'implanter au milieu des espaces de stationnement, mais la route large et le bruit n'en font pas des lieux agréables.

La vie associative et entre les habitants s'arrête aux façades de la gare. Le peu de folklore du quartier a également peu à peu disparu. C'est un lieu qui n'a pas vraiment de rôle social, malgré son statut de «pôle». La zone profite très peu du passage, de ses nombreux usagers mixtes et de sa centralité.

Le quartier de la gare possède les éléments pour devenir un quartier durable

Le marché aux puces est un évènement qui pourrait favoriser la cohésion sociale. Malheureusement, il est mal perçu par les habitants en raison de l'image qu'il renvoie et des nuisances qu'il occasionne.

Par rapport au tourisme, la place de la gare n'est pas un lieu accueillant et ne donne pas une image positive de la ville. De plus, le centre-ville n'est pas bien indiqué.

Un grand potentiel

Malgré son déficit d'image, la qualité médiocre des espaces publics, la raréfaction des commerces et de l'emploi, la place innexistante laissée aux usagers doux, le quartier a un grand potentiel de «durabilité». C'est un pôle multimodal, dense et à proximité du centre-ville. C'est un point de rencontre. Il existe ici une mixité de fonctions et de population. C'est aussi un pôle d'emplois, certes fragile, mais sur lequel un développement pourra s'appuyer.

Il y a donc là des éléments pour en faire un quartier durable. Le diagnostic montre bien que la rénovation de l'espace public et de la mobilité doit être entamé sans délais.

En terme de «durabilité», en ce qui concerne le présent marché, plusieurs objectifs nous semblent d'or et déjà formulables :

- Création d'un espace confortable, de qualité et partagé par tous
- Appropriation par les habitants, les commerces et les usagers
- Conserver et apporter des éléments végétaux et mieux gérer les eaux de pluie
- Planter un éclairage de qualité, sécurisant
- Penser l'espace public pour favoriser l'emploi, l'horeca et le commerce

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Annexes

Liste des personnes présentes
lors des tables rondes

Rapport de l'enquête

Compte-rendu des marches
exploratoires

Compte-rendu du
groupe de travail

AFOM

Liste des personnes présentes lors des tables rondes

SNCB

- ROBIN Claude, TEC Hainaut, Responsable réseau
- VERBIST Aline, SRWT, Responsable Bureau d'Etudes Direction Technique
- DELMELLE Jean-Pierre, SNCB MOBILITY, Manager région
- DEROUBAIX Michaël, VDM - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- WAUTERS Vinciane, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- BLANCKE Nathalie, Ville de Mouscron, Conseiller en Mobilité
- MARLOT Catherine, SNCB HOLDING, architecte -HSTSO2
- YZERBYT Damien, Ville de Mouscron, Echevin - Député RW

Mobilité, accessibilité, égouttage et assainissement

- DEBACKER Frédérique, CCIPH asbl - Handicontact Ville de Mouscron
- SCHILTZ François, CCIPH
- WAUTERS Vinciane, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- BLANCKE Nathalie, Ville de Mouscron, Conseiller en Mobilité
- GRIMMONPRE José, IPALLE - Secteur Eau - Responsable de projets
- MAES Sébastien, SPW- Dg01 - Direction des Routes de Mons, Ingénieur Dirigeant
- TANGHE Paul, Travaux-Voirie Ville de Mouscron
- ROBIN Claude, TEC Hainaut, Responsable réseau
- VERBIST Aline, SRWT, Responsable Bureau d'Etudes Direction Technique

Urbanisme, environnement et cadre de vie

- DEPLECHIN Laurence, Ville de Mouscron, Conseiller en Aménagement du Territoire
- ROGIE Raymond, Président de la CCATM
- FALYS Dominique -Anne, IEG
- DENEVE Christophe, Cellule environnement
- LEROY David, Cellule environnement
- BLANCKE Nathalie, Ville de Mouscron, Conseiller en Mobilité
- SALEMBIER Jean, Ville de Mouscron, Urbaniste communal

Police, sécurité et respect des règles

- DERUDDER Guy, Police Locale, Chef d'antenne gare
- EL ASSAIDI Faïçal, Police Locale, Chef d'antenne Luigne
- DEJEHANSART Virginie, Police Locale, Agent de quartier Luigne
- DEWEERDT Michel, Gardiens de la Paix
- FOUREZ Jean-Paul, Service propreté et espace verts
- BLANCKE Nathalie, Ville de Mouscron, Conseiller en Mobilité
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire

Commerces et écoles

- SAUDOYER Annick, Ville de Mouscron
- ROOZE Boris, Gestionnaire Centre Ville
- VANDERBEKE Pauline, Ville de Mouscron
- BLANCKE Nathalie, Ville de Mouscron

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Rapport de l'enquête

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Nombre de questionnaires remplis: 84

Type de personnes interrogées: riverains, commerçants, navetteurs, usagers TEC, marchands aux puces, clients marché aux puces, clients commerces, jeunes.

1/Que représente le quartier de la gare de Mouscron pour vous? Comment le qualifieriez vous?

- Moyens de transports, trains: 10
- Travail: 9
- Familial, convivial, bonne ambiance, accueillant :7
- Bien, positif : 4
- Lieu de passage, beaucoup de monde : 4
- Voyager, moyen de s'évader : 4
- Les courses, la librairie, achats, loisirs, un point stratégique commerçant : 4
- Ambiance, bruit : 3
- Triste, sale: 3
- Rustique, vieillot: 3
- L'école : 3
- Le marché aux puces : 3
- Lieu de naissance, habitation: 3
- Calme : 2
- On y trouve les services nécessaires : 2
- La gare est l'image de la ville pour un étranger. Si la gare est moche, elle sera ce reflet de la ville : 2
- Pas assez performant: 1
- Lieu important : 1
- Un quartier qui se meurt: 1
- Lieu d'attente: 1
- Quartier économique: 1
- Axe principal de la ville :1
- Risqué, trop de circulation : 1
- Moins beau quartier de Mouscron: 1
- Grande gare par rapport à la ville: 1
- Lieu de méfiance : 1
- Ordinaire : 1
- Rien : 1
- La nostalgie : 1
- Quartier moins convivial qu'avant : 1
- La promenade : 1
- Négatif : 1
- Lieu de convergence touristique: 1
- Utile: 1

2/Quels sont les points forts des abords de la gare de Mouscron?

- Transports en communs, bus, trains : 19
- Les parkings, zone bleue (gratuit), les bandes de stationnement : 16
- Pas: 6
- Cafés, restaurants : 7
- Gare ouverte jusqu'à 20h, accueil guichet: 3
- Le monde, le passage: 4
- La gare: 5
- Le marché aux puces: 4
- Bancomat/mister cash : 2
- Hôtel : 2
- Les commerces : -Friterie -La boulangerie
- Librairie -Sandwicherie : 10
- Situation géographique: 1
- Proximité du centre ville : 3
- La sécurité, les caméras : 1
- L'accessibilité, l'accès automobile, bonne circulation, axe routier face à la gare : 4
- Sociale: 1
- Tout: 1
- Propreté : 1
- Services : 1

3/Selon vous, que pourrait-on améliorer autour de la gare?

- la sécurité, surveillance police : 26
- commerces : 18
- plus de places de parking, stationnement : 14
- entretien, propreté : 10
- parc, espace de détente : 6
- toilettes ouvertes, accès toilettes : 6
- rues endommagées, l'état des rues : 6
- circulation, trafic : 4
- manque de place pour le marché aux puces et de contrôle : 4
- plus de moyens de transport : 3
- respect, civilité : 3
- le décor, l'image, l'aspect visuel : 3
- convivialité : 2
- tunnel pour vélos : 1
- moins de trafic de drogue : 1
- hôtel : 1
- moderniser la gare : 1
- organisation SNCB : 1
- le confort : 1
- petite restauration : 1
- passage piéton, accès gare : 1
- plus de renseignement pour les personnes à mobilité réduite : 1
- tout : 1

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Rapport de l'enquête

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

4/Selon vous, que manque t-il autour de la gare de Mouscron?

- des policiers, sécurité (sécurité sortie écoles+marché aux puces), surveillance, commissariat, contrôle vitesse : 27
- des magasins, commerces : 18
- verdure, fleurs : 13
- cabine téléphonique : 12
- night-shop, supérette, supermarché : 8
- rien : 6
- animation : 4
- bancs : 3
- parking : 3
- un hôtel : 3
- signalisation : 3
- un café plaisant, terrasses: 2
- une banque : 2
- ambiance sereine : 2
- distributeur de boissons : 2
- des gens : 1
- caméras : 1
- taxis : 1
- 2eme guichet à la gare : 1
- collaboration TEC/SNCB : 1
- information : 1
- stationnement vélo sécurisé : 1
- transports : 1
- des voiries : 1
- vélo-city : 1

5/Comment définiriez-vous en quelques mots les alentours de la gare de Mouscron?

- bien, sympa, agréable : 22
- sale, délabré : 19
- vieux, triste : 9
- utile, propre : 8
- dangereux (pour les enfants), insécure : 5
- moyen : 5
- le déplacement, la mobilité : 3
- quartier qui se dégrade, mal entretenu : 2
- calme : 2
- pas sécurisant : 2
- moche, pas agréable : 2
- équipé : 1
- peuplé : 1
- urbain : 1
- accessible : 1
- entre les 2 : 1
- pas pratique : 1
- manque de signalisation : 1
- à améliorer : 1
- terrain vague pas très joli : 1
- bon petit marché : 1
- moins convivial mais intéressant : 1
- bruyant : 1
- cadavéreux, mortuaire : 1

Profil

Pour quelle raison vous trouvez-vous à Mouscron?

- Travail : 19
- Habitant : 18
- Pour vendre: 9
- Ecole : 8
- Promener : 5
- Marché aux puces : 5
- Prendre le bus : 3
- Famille : 3
- Commerces, tabac : 3
- Amis : 2
- Faire un abonnement à la gare : 1
- Chercher un travail : 1
- Maison communale : 1
- Opportunité d'ouvrir un commerce : 1
- Déplacement privé : 1
- Manger : 1

Quel moyen de déplacement avez-vous utilisé pour venir ici?

- Voiture 32
- Bus 20
- Pieds 14
- Train 9
- Vélo 2
- Camionnette 2
- Scooter

Sexe

- F 39
- M 44

Années de naissance:

De 1924 à 1996

Habitez vous la zone?

- oui 27
- non 56

7700 10, Herseaux 3, Tourcoing 5, France 2, Estampui, Courtrai 2, Mons, Luignne, 69020, 7712, 8500, Dottignie, Tournai 2, Bruges 2, Mont à leux, Wattreloo 4, Roubaix 2, 8560, Halluin, Rekkem 2, Lille 4, Roulers, Harelbec, Ostend, Bethune, 1712

01

Préambule

02

Description du site et du périmètre d'étude

03

Projets sur et autour du site

04

Analyse physique

05

Identités

06

Climat social

07

Mobilité

08

Commerce

09

Eclairage public

10

Développement durable

11

Annexes

12

Cartes

098

Suède 36
Mouscron

11

Rapport de l'enquête

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Usage de la zone

- travail : 19
- vendre : 9
- courses, librairie, friterie : 9
- train : 7
- école: 7
- bus : 6
- voyager : 5
- marché aux puces : 4
- habitant : 3
- promener : 3
- privé : 2
- déplacement : 2
- famille : 1
- hôtellerie : 1

Profession

- femme de ménage : 3
- sans emploi : 16
- étudiant : 19
- commercial : 1
- comptable : 3
- retraité: 10
- frituriste: 1
- hôtelier : 2
- fleuriste : 1
- libraire: 1
- boulangier: 1
- cafetier: 2
- sandwicherie: 1
- pharmacienne : 1
- commerçant : 2
- enseignant : 2
- ouvrier : 3
- cuisinier: 1
- employé : 3
- vendeur : 5
- SNCB : 2
- éducatrice : 1
- dataclean : 1
- formation train: 1
- restaurateur : 1

Nationalité

- belge : 49
- française : 31
- marocaine : 3
- algérienne : 1

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Compte rendu des marches exploratoires

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Marche de jour, date : lundi 10 septembre 2012, 12h30 à 14h00

• Participants

- BLANCHE Nathalie, Ville de Mouscron, Conseiller en Mobilité
- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- VERBIST Aline, SRWT, Responsable Bureau d'Etudes Direction Technique
- ROBIN Claude, TEC Hainaut, Responsable réseau
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron - Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- SCHILTZ François, CCIPH
- VANDEKERCKHOVE Cathy, Buffet de la Gare - O quai
- DEROUBAIX Michaël, VDM - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- WAUTERS Vinciane, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engineering, Consultant
- YZERBYT Damien, Ville de Mouscron, Echevin - Député RW
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte

Trajet

Départ devant la gare, puis le long de la place de la gare vers le pont sainte Thérèse. Passage sous le pont sainte-Thérèse et retour jusqu'à la gare en longeant la place de la gare par l'autre trottoir.

Général avant le départ

-Evocation de problèmes d'embouteillage près du pont sainte Thérèse et de la traversée face à la gare, lorsque les gens appuient sur le bouton sans cesse.

-Enjeux par rapports à des espaces bâtissables

-Le buffet «o quai» a un rôle important à jouer

-Aujourd'hui, la place de la gare est «une anarchie totale»

-Bienfaits de la zone bleue pour les commerces

-Hypothèse d'une passerelle ou un tunnel pour connecter les deux côtés de la gare. Avant, il y avait une passerelle qui a été retiré

«Le quartier de la gare n'est peut-être pas très attrayant, mais il faut savoir qu'après la guerre c'était le quartier le plus idéal, le plus florissant de Mouscron.»

La rue du Gaz était à l'époque une rue très fréquentée, aujourd'hui c'est la plus triste.

C'est un quartier qui amène beaucoup de monde Pas beaucoup de mode d'action sur la rue du gaz Dynamique festive? restaurants?

Travailler une traversée de la gare en mode doux Le commerce baisse dans le quartier à partir des années 70. Quartier assez vivant jusque dans les années 60. Poissonnerie, magasin de peinture... rue du Gaz.

Passerelle avant en face de la rue de la Station

Départ

Terrasse: 2 taxes pour «O quai» - 2 places de parking

C'est sale, c'est sale, c'est sale,....

Les navetteurs jettent leurs cigarettes devant la gare

Besoin de contrôler les impétrants pour les PMR Le bruit!!

entre 7h45 et 8h15, les petits groupes d'ados qui sont en train de déjeuner avec une canette de coca, y'en a partout. Sur les marches, devant les commerces, partout. Et à 8h25, y'a plus personne.

Problématique piéton

Ils laissent tout trainer par terre

Le matin, l'incivilité, la propreté, c'est ça le pire 6000 personnes environ passent à la gare chaque jour

Les trottoirs sont encombrés

ce que je trouverais bien aussi, c'est de mettre un peu plus de verdure, pour faire partir toute cette grisaille. Le long des quais pour cacher un peu les rails avec un petit peu plus d'arbres.

Quand on regarde les commerces, tout est gris L'entrée de Mouscron, c'est pas vraiment très beau à voir. Vous arrivez là, le pont sainte-Thérèse, vieux comme tout, jamais une peinture, jamais rien.

Dès que vous avancez un peu, à gauche, vous avez un bâtiment qui tombe en ruine, au dessus, c'était un ancien atelier de construction, on dit qu'on va faire des habitations, ça n'a pas été dépollué et c'est pollué..et ça c'est l'entrée de Mouscron

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Eclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

11

Compte rendu des marches exploratoires

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Les gens sont sales, les gens ne nettoient plus leur trottoir

La configuration en languette pour la clientèle des bus TEC est dangereuse, surtout quand il y a beaucoup de monde aux heures de pointes beaucoup d'écoles

Difficultés pour les bus de passer d'un quai à l'autre, pas de possibilité de manoeuvre

On n'est pas en heure de pointe et il y a un bouchon

Ca se sont les feux rouge devant la gare

Avec le nouveau centre commercial les dauphin qui va s'ouvrir, ça ne va pas s'améliorer, il va y avoir de plus en plus de français qui vont passer par là.

on ne voit par où est le centre

Dans la rue du Gaz, il n'y a plus de commerces, juste la nouvelle boulangerie

Centre pas axé sur la sortie de la gare

Redévelopper la rue du Gaz

Pour l'instant, on a eu des mauvaises expériences, comme à Dottignies, le centre a été bloqué pendant un an, et les commerçants ont eu dur

Il faut garder les commerces accessibles pendant les travaux

N'allez pas au grand hôtel

Le grand hôtel, c'est dommage pour le quartier

On demande souvent un hôtel à la gare, mais quand ils voient l'hôtel en face; ils n'y vont pas Anciennement, il y avait 2 hôtel, un à la place du city grill

De l'autre côté de la gare, la boulangerie, la boucherie, le marchand de légumes se sont rassemblés autour d'une petite place

La passerelle était entre la rue de la station et la rue du village, puis vers Herseaux

Passerelle anciennement piétonne

Avec tous les logements qui vont être construits, il faut faire une traversée, sinon, ils vont devoir faire le tour...

En voiture, on peut faire le tour, mais à pied, ça commence à faire beaucoup

Les maisons sont divisées en chambrés. Avec une maison, ils font 10 logements qui deviennent des kots

Ici, le trottoir peut être élargi, on a assez

Le cheminement du parking jusqu'aux commerces doit être agréable, il faut une bonne largeur de trottoir

En réduisant la route, on réduit aussi la vitesse

Petit îlot vert: pourrait être utilisé d'une autre façon, aujourd'hui pas utilisé, place complètement perdue, la rue dessert que 3 garages

Le noeud de circulation en bas de la rue trop étroit

Ici, il y a beaucoup de camions

La SNCB doit entretenir son terrain

Il faut étudier un plan de circulation près du pont Sainte Thérèse

Avenue du château: une grosse école et un hôpital, donc beaucoup de monde

Le talus, ça fait taillis pas entretenu, il faudrait des implantations végétales qui couvrent bien comme le lierre rampant, pousse pas plus haut que 20cm, c'est propre...

Le feu près du pont Sainte Thérèse, pour les piétons reste 1 seconde

On a même pas le temps de poser un pied, que le feu est déjà rouge

Il y aurait moyen de réaménager tout ça

Le problème c'est les discontinuités des pistes cyclables

Il n'y a pas d'indication vers le centre

on divise les maisons en kot, pour y mettre 10 logements à 300 euros, des gens qui n'entretiennent rien, on se demande même si il y a l'eau ou l'électricité

Plus de contrôle policier ça serait bien le jour du marché aux puces: pour la circulation, et les gens se mettent n'importe comment, et ne respectent pas la législation

Quand on a une région frontière, on a pas le contrôle sur les usagers, possibilité de commerce interlope, etc..

La moitié des accidents le samedi et le dimanche, c'est les français

Le marché commence à minuit, et ils boivent

toute la nuit et sont parfois dans un état...il urinent n'importe où, ils vomissent n'importe où...

Il n'y a pas de place et c'est pour ça qu'ils arrivent à minuit au lieu de 4h du matin

Le marché, c'est pas une belle vitrine, c'est pas une belle image

Il faudrait une signalisation claire en ce qui concerne le marché aux puces

En général, devant les pharmacies de Mouscron, il y a une place réservée PMR, ici, il n'y en a pas

La rue du gaz, la rue des boîtes de nuit dans le temps.

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes

11

Compte rendu des marches exploratoires

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Marche de nuit, date : lundi 17 septembre 2012, 21h00 à 22h00

• Participants

- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engeneering, Consultant
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron - Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DEROUBAIX Michaël, VDM - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- SCHILTZ François, CCIPH
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte

Trajet

Départ devant la gare, puis le long de la place de la gare vers le pont Blanc. Puis retour jusqu'à la gare en longeant la place de la gare par l'autre trottoir en passant devant la salle des fêtes.

Départ

L'éclairage et fait pour la voiture
Il n'y a aucun éclairage autour de la gare, elle n'est pas attractive dans son éclairage
Il y a quand même le chinatown qui met l'ambiance
C'est une belle gare, et depuis qu'elle a été remise en couleur, elle est beaucoup plus jolie, et elle est pas du tout mise en valeur
Faudrait peut-être mettre l'éclairage plus centré et éclairer de chaque côté
On a pas envie d'aller s'engager par là
Le grand hôtel donne pas envie d'y rentrer
Ancien restaurant chinois qui fonctionne bien et qui est bon
La gare n'a pas un lampadaire, elle n'est pas du tout éclairée, c'est à revoir
Les bulles à verre, elle pourraient être intégrées, dans un coin, en sous sol,...
(devant le parking du tremplin), Chez moi, avant on mettait des sapins pour se clôturer du voisin, je pense qu'il y a des clôtures beaucoup plus jolies qui donnent un aspect vert, par exemple du lierre qui monte le long de fils de fer...
Le parking du tremplin appartient au tremplin
Apparemment, ici on rentre comme on veut
Le marché se met là aussi

Aller trouver le responsable du marché aux puces, qui a peut-être des idées pour rendre le marché aux puces plus agréable, plus attractif
La SNCB devrait éclairer le parking navetteur comme le parking devant la salle des fêtes
Le parking est vraiment bien éclairé
Sur l'autre trottoir, c'est une zone d'habitation, l'éclairage est bon
La publicité est bien éclairée aussi
On devrait mettre des pubs partout pour éclairer la ville
Pour moi, la place de la gare commence ici (au feu avant le pont blanc)
La chaussée est très large
Ils laissent 2m50 aux véhicules..on a pas besoin de toute cette largeur
Un poids lourd, c'est 2m50, pour une voirie, 2m75 minimum, avec le filet d'eau et la bande centrale qui est centralisée
Zones de marché: il suffit de suivre les panneaux
Officiellement, le marché ne doit être qu'entre les panneaux
Ici, finalement, on a une grande place, si on sait retirer le parking du tremplin
Il y a 3 propriétaires sur le terrain en face de la salle des fêtes: la SNCB, la SPW et le tremplin
A terme, les bandes avant le feu va disparaître pour devenir piste cyclable
Personne n'ose laisser son vélo près de la gare
Il y aura toujours le dépose minute, mais après le feu, le dépose minute avant le feu ne sera plus autorisé
Le parking vélo n'est pas du tout éclairé
Il reste le cadenas, pas le vélo
Le soir, le noir de ce trou de 60m (parking tremplin), c'est beaucoup plus frappant, c'est vraiment un truc auquel il faut s'attaquer
Déjà, la journée, c'est un lieu difficile, mais la nuit, c'est encore plus noir
Pas une fréquentation piétonne extraordinaire
Ce n'est pas forcément un endroit de passage
C'est pas très agréable
A cette heure ci, y'a 10 personnes qui sortent du train à tout casser
Y'a du monde aux heures d'entrée et de sortie des écoles, sinon, il n'y a personne
Les gens qui vont à Bruxelles pour la journée et qui rentre le soir, ne passent pas par ici
Ce n'est pas un passage extraordinaire non plus
On est une ville excentrée par rapport à son alimentation de véhicule, pas de boulevard de ceinture, ...On un qu'un axe pénétrant qui longe la ville
Toute la ville est alimenté par cette rue à 2-3 endroits, c'est un des soucis

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Compte-rendu du groupe de travail

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

Groupe de travail, date : lundi 17 septembre 2012, 19h00 à 21h00

• Participants

- BLIECK Gauthier, TRITEL- Tractebel engeneering, Consultant
- VANHOUTTE Christian, Ville de Mouscron - Architecte
- VANHOUTTE Robert, Riverain
- PEERS Nancy, Pharmacienne
- DEROUBAIX Michaël, VDM - Service Mobilité - Monsieur Vélo
- SCHILTZ François, CCIPH
- DECABOOTER Philippe, Police Locale, Commissaire
- VANDEKERCKHOVE Katie, Buffet de la Gare - O quai
- MERCIER Christophe, SUEDE 36, architecte
- VOISIN Agathe, SUEDE 36, architecte

• Points positifs +++

- Gare qui accueille bcp de voyageurs, bcp de passage
- Horeca qui fonctionnent bien
- Accessibilité train, bus, voiture ok
- Beaucoup d'opportunités autour de la gare
- Suffisamment de parking
- Quartier dynamique, animé, bcp de gens viennent
- Zone bleue, parking bien géré
- Marché aux puces
- Activité: gare, bus, écoles ...
- Liaison rapide avec le centre (mais mal exploité)
- Quartier où il y a encore des habitants
- Distributeur d'argent (mais pas accessible PMR)
- Perspective visuelle large (mais abouti à des vitesses importantes)
- Commerçants volontaires et actifs
- Présence de caméras de sécurité
- Arboré le long des chemins de fer
- Largeur voirie
- Piste cyclable à venir
- Dépose minute
- Plusieurs accès à la gare
- Gare bus du même côté que les quais trains
- Intermodalité possible

• Points négatifs ---

- Bcp de circulation, transit important, vitesse excessive, transit important, bcp de poids lourds
- Manque d'espace devant la gare, pas d'aménagement de la place, place pas agréable
- Pas de végétation ou pas mise en valeur, manque de verdure, manque d'arbres
- Pas de signalisation, lien vers le centre-ville
- Manque une connexion (obstacle) Luigne-Mouscron
- Manque de diversité dans les commerces
- Propreté
- Manque de contrôle à la sortie des écoles
- Pb sécurité (disputes, violence, ...), manque de contrôle policier quand les trains arrivent ou partent + la nuit durant le WE + respect de la zone bleue, insécurité
- Pb feux pont St-Thérèse, vitesse, embouteillages,
- Etat des ponts
- Stationnement
- Absence de commerces (trop vides?)
- Logements vétustes (marchands de sommeil?)
- A 8h et 16h, passage piéton incessant créant des embouteillages, feu problématique
- Gérer les emplacements publicitaires (cache le paysage, les arbres)
- Marché aux puces (anarchique)
- Peu d'activité de la gare
- Pas de visibilité réelle des pôles TEC et SNCB
- Eclairage pas convivial (réparations pas faites), manque de lumière le soir
- Manque de prévention
- Revêtement voiries
- Première vision négative pour le voyageur
- Peu d'accessibilité piéton, cycliste, trottoirs étroits
- Dépose minute
- Cycliste non sécurisés
- Quais gare de bus étroits

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

11

Compte-rendu du groupe de travail

Diagnostic
Schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron

• GENERAL

Travailler l'image: qualité des logements, végétation, revêtement de sol, ...

Il n'existe plus de comité de quartier: besoin d'habitants actifs dans le quartier!

L'aménagement de la place doit être polyvalent (pouvoir avoir un chapiteau, un marché...), ne pas empêcher le déroulement d'événements à cet emplacement.

Analyser les possibilités de fermer la route pour les événements, les alternatives possibles en mobilité, prévoir 2 alternatives (déviation)

La place de la gare n'est pas délimitée comme une place: pb de l'effet d'écartement/rétrécissement qui ne se fait pas-> délimiter par un revêtement particulier afin de pouvoir l'identifier comme place (la place se perd!!). Besoin d'un lieu fort.

Les écoles ramènent les élèves en masse, mais ces élèves ne vivent pas sur place//parasites: «ils viennent, ils restent 30min, ils salissent, et ils partent!!». Pb d'appropriation.

Peu de bancs pour les personnes âgées. Les placer avec de belles perspectives.

01
Préambule

02
Description du site et du périmètre d'étude

03
Projets sur et autour du site

04
Analyse physique

05
Identités

06
Climat social

07
Mobilité

08
Commerce

09
Éclairage public

10
Développement durable

11
Annexes

12
Cartes



ATOUTS	FAIBLESSES
Situation	
Une ville frontalière	La place de la gare divise Luignne et Mouscron (traversées problématiques...)
Une gare entre deux centres: un pôle entre deux pôles	Manque de visibilité des pôles TEC et SNCB
Une histoire riche (histoire des industries du tissu, un quartier anciennement très dynamique)	
Un projet qui s'inscrit en continuité avec le projet d'hyper-centre	
Accessibilité et mobilité	
Point d'intermodalité entre le réseau ferroviaire et le réseau de bus	Saturation de la gare de bus
Zone bleue incite une rotation utile pour les commerces	Mauvaise qualité (confort, lisibilité, sécurité) des cheminements doux (piétons/vélos): insécurité des traversées piétonnes, absence d'aménagement cyclable
Un lieu de passage: beaucoup de monde ce qui permet le développement d'horeca, et autres petits commerces, ...	N513 est utilisée comme voirie de passage entre la N58 et la France: important trafic de transit dont le passage de poids lourds
3 points de traversées des rails: pont blanc, passerelle et pont vert, pont Sainte-Thérèse	Sentiment d'insécurité dans le tunnel piéton pour rejoindre les voies
Pistes cyclables à venir	Configuration du principe de Dépose-minute dangereuse pour la circulation des cyclistes et conflits avec les zones de stationnement
	Profil de la N513 incite à la vitesse pour les automobilistes
	Pont Sainte Thérèse consiste en un entonnoir dans la circulation automobile et induit des remontées de files
	Un lieu de passage: grands affichages publicitaires parasites, route surdimensionnée, saleté...
	3 points de traversées des rails mal entretenus, peu accueillants, pas adaptés aux modes doux
	Passage piéton face à la gare problématique aux heures de pointe
Espace public et dynamique de quartier	
Présence de commerces Horeca	Mauvaise image du quartier en sortant de la gare
Présence d'éléments patrimoniaux	Mauvais partage de l'espace public entre les différents usagers au niveau de la N513
Des projets à venir très ambitieux autour du site (logements, hôtel, parc commercial, ...) + projet de l'hyper centre	Rupture des deux rives de part et d'autre de la ligne de chemin de fer
Gare, entre différents pôles d'importance: écoles, commerces, deux centres de ville, piscine, ...	Emprise démesurée du stationnement sur l'espace public
Une zone écologique importante: une zone de passage le long des talus et les rails, et quelques zones d'arrêts	Sentiment d'engorgement du quartier par la circulation automobile
Un quartier de gare: des éléments qui existent mais ne sont pas affirmés	Absence d'éléments naturels (arbres, verdure)
Le marché aux puces, qui crée chaque week-end une animation dans le quartier, très apprécié par le secteur Horeca	Absence de communication entre les fonctions et l'espace public: les commerces ne participent pas à la vie de l'espace public
De nombreuses possibilités de développement: annexe de la gare, dépôts, anciennes usines, terrains, ...	Le marché aux puces n'est pas apprécié par les habitants: renvoie une mauvaise image de trafic interlope, parking sauvage, problèmes de propreté...
	Sentiment d'insécurité
	Peu ou pas d'espace public devant la gare
	Pas de signalétique, particulièrement vers le centre-ville
	Logements vétustes autour de la gare, marchands de sommeil
	Entrées de villes peu marquées
Climat social	
Mixité d'usagers: étudiants, habitants, navetteurs, travailleurs, ...	Perte de l'identité folklorique du quartier
Pôle d'emploi: Horeca, commerces, écoles, petites entreprises, ressourceurce, tri-postal	La vie sociale entre les habitants s'arrête aux façades de la gare
Commerces	
Commerces actifs et volontaires	Manque de lien entre les commerces du centre et les commerces de la gare, commerces transformés en logements rue du gaz
Eclairage	
De nouveaux projets d'éclairage en cours dans et autour de la zone (Luignne et parking de la salle des fêtes)	Un éclairage ancien destiné à la voiture, obsolète
	Eclairage peu rassurant
	Gare et parking vélo pas éclairé
	Trou noir: parking du tremplin

01	Preamble
02	Description of the site and the study perimeter
03	Projects around the site
04	Physical analysis
05	Identities
06	Social climate
07	Mobility
08	Commerce
09	Public lighting
10	Sustainable development
11	Annexes
12	Maps

OPPORTUNITES	MENACES
Situation	
Ville transfrontalière à proximité de 3 centres urbains importants: Lille, Courtrai, Tournai	Concurrence avec : Lille, Courtrai, Tournai
Centralité proche de du centre de Luigne et du centre de Mouscron	
Ville à cheval sur deux régions: la Flandre et la Wallonie	
Accessibilité et mobilité	
La route de la Laine (RN518) diminuerait 80% du trafic PL et 10% des VL qui transitent actuellement par la Place de la Gare	Certaines zones de stationnement montrent un taux d'occupation supérieur à 100%. Ce fait induit du stationnement sauvage.
Disponibilité d'espace à reconfigurer pour un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacements et usages devant la gare	Les traversées des rails (pont sainte Thérèse et pont blanc) sont peu adaptées aux modes doux
Des zones de stationnement semblent disposer d'une réserve de stationnement (Parking Sncb II)	Le grand parking de futur parc commercial des «dauphins» risque d'augmenter la charge de voitures sur les voiries.
Espace public et dynamique de quartier	
Potentiel d'intermodalité avec les modes doux: intégration des piétons et cyclistes dans la «chaîne» de déplacement + topographie en faveur des déplacements doux	Accentuation de l'effet d'oppression du fait des barrières physiques (lignes de chemin de fer) et des flux de trafic routier considérables
Demande pour des services de mobilité alternatifs	Absence de traitement et d'aménagement des espaces publics en continuité avec l'environnement local
Projets de réaménagement de l'hyper centre	Beaucoup d'acteurs en jeux dans le périmètre
Possibilité de récupérer une partie de l'emprise des voiries ferroviaires	La Gare n'est tournée que vers Mouscron
Densification du centre-ville de Mouscron	Bruit et sécurité dus au passage de voitures en continu
Liaison piétonne existante entre la Gare et la Grand Place	
Développement de nombreux projets immobiliers entraînant une augmentation de la population et de la fréquentation du quartier de la gare	
Des Talus, zone écologique d'importance	
Installation future d'une antenne vélo dans une des annexes de la Gare	
Annexes de la gare peuvent être démolies	
Entre de nombreux pôles d'importance: écoles, parc commercial, piscine, ...	
Climat social	
Volonté de changer l'image du quartier	Manque de cohésion sociale, pas de comité de quartier
Commerces	
Redynamisation des commerces et services par l'aménagement d'un lieu social: un espace de passage fonctionnel mais surtout un espace de «rencontre»	Développement du vide commercial
Des commerces vides	Manque de lien commercial entre la gare et le centre ville
	Concurrence avec le nouveau parc commercial des «Dauphins»
Eclairage	
Evolution des éclairages dans les nouveaux projets d'espace public autour du quartier	

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes

12 Cartes

Hierarchie des voiries au niveau communal

Hierarchie des voiries au niveau du quartier de la gare et localisation des profils de voiries

Sens de circulation

Flux poids lourds et véhicules privés en véhicules/16h (6h-22h)

Comptages directionnels en HPM

Comptages directionnels en HPS

Carte des dysfonctionnements et problèmes de circulation

Carte du stationnement

Carte des lignes de transports en commun

Temps de parcours vers les établissements scolaires

01	Préambule
02	Description du site et du périmètre d'étude
03	Projets sur et autour du site
04	Analyse physique
05	Identités
06	Climat social
07	Mobilité
08	Commerce
09	Eclairage public
10	Développement durable
11	Annexes
12	Cartes