

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON

PHASE 3 PLAN D' ACTIONS—VERSION FINALE

MAI 2024

brat

Bureau d'études BRAT
45 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles
02/648.67.70
info@bratprojects.be



M-tech Wallonie (anciennement bureau d'études IRCO)
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
wallonie@mtechgroup.be



TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

PRÉAMBULE

1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

2. STRUCTURE

II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

PRÉAMBULE

PHILOSOPHIE

VILLE À PIED, VILLE À VÉLO : LA VILLE DE PROXIMITÉ

2.1. RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

2.2. RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

2.3. RÉSEAU TRANSPORTS PUBLICS STRUCTURANT

2.4. RÉSEAU MOTORISÉ STRUCTURANT

III. PLAN D' ACTIONS

1. FAVORISER LA MARCHÉ

PRÉAMBULE

1.1. ASSURER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS DE QUALITÉ, CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

1.2. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET PMR

2. FAVORISER LE VÉLO

PRÉAMBULE

2.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.2. SÉCURISER LES CARREFOURS GIRATOIRES ET VOIRIES RÉGIONALES POUR LES CYCLISTES

2.3. PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO

3. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

PRÉAMBULE

4	3.1.	POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES ABORDS D'ÉCOLES	
	3.2.	AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES	
5	3.4.	SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE	
6	4.	AMÉLIORER LE CADRE DE VIE	29
		PRÉAMBULE	
7	4.1.	RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS	
8	5.	ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN	30
10		PRÉAMBULE	
	5.1.	MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES BUS	
	5.2.	MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LES PÔLES EXTERNES	
	6.	AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES DE MOBILITÉ	31
		PRÉAMBULE	
	6.1.	DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES	
	7.	SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS	33
		PRÉAMBULE	
19	7.1.	SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES	
20	7.2.	ÉTENDRE LES ZONES APAISÉES	
	7.3.	ADAPTER ET FAIRE RESPECTER LES RÉGIMES DE VITESSE	
	8.	ORGANISER LE STATIONNEMENT	38
		PRÉAMBULE	
23	8.1.	OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT	
	8.2.	ENCADRER LE STATIONNEMENT POUR LES LIVRAISONS ET DÉVELOPPER LA CYCLOGISTIQUE	
	8.3.	RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO	
27			

TABLE DES MATIÈRES

IV. PROGRAMME D' ACTIONS	40
PRÉAMBULE	
1. TABLEAU DE SYNTHÈSE	
V. INDICATEURS	45
PRÉAMBULE	
1. INDICATEURS DE RÉALISATION	
2. INDICATEURS D'IMPACT	

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

PRÉAMBULE

A l'instar de nombreuses autres communes wallonnes, la Ville de Mouscron actualise son Plan Communal de Mobilité qui datait de 2003 afin de répondre aux enjeux territoriaux et de mobilité actuels. Le SPW et la Ville, partenaires dans ce processus, ont désigné les bureaux d'études BRAT et M-tech Wallonie (anciennement bureau d'études IRCO) et l'étude a débuté en 2020.

Le PCM est un outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune. Il vise également à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité active et multimodale. Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes de déplacement (piéton, cyclable, de transports en commun, routier,...) et leur articulation.

Le PCM intègre un processus d'information et de co-construction à toutes les phases de son élaboration. Il est le fruit d'une concertation et d'une coordination avec des représentants des acteurs régionaux, communaux et locaux de la mobilité.

Le PCM est structuré en 3 phases de travail : le diagnostic, la définition des objectifs et le plan d'actions.

1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

PHASE 1

Le diagnostic de la situation existante a mis en évidence, entre autres :

- ∴ l'accessibilité à améliorer entre le centre-ville et les villages pour les cyclistes et les transports en commun ;
- ∴ l'enjeu prioritaire de la mobilité scolaire notamment en matière de stationnement et d'alternatives à la voiture individuelle ;
- ∴ le manque d'un réseau cyclable continu et sécurisé ;

- ∴ l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons à poursuivre et accompagner ;
- ∴ des MobiPôles à développer aux nœuds de mobilité du territoire ;
- ∴ les conditions de circulation à apaiser dans le centre-ville et le territoire pour réduire le trafic de transit et améliorer la sécurité routière et le cadre de vie.

PHASE 2

Les objectifs fixés en phase 2 visent à encourager en priorité les modes actifs (encourager la marche, la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et l'utilisation du vélo) et le cadre de vie, améliorer la mobilité scolaire, encourager les déplacements en transports en commun, l'intermodalité et les services de mobilité, encourager un usage rationnel de la voiture, sécuriser les déplacements et enfin organiser le stationnement et le transport de marchandises.

Cette deuxième phase est ainsi structurée par modes de déplacements et grandes thématiques transversales.

PHASE 3 (STADE ACTUEL)

Ce rapport présente la phase finale du PCM de Mouscron. Cette phase 3 définit un plan d'actions concrètes pour atteindre les objectifs fixés et améliorer la mobilité du territoire hurlu.

Ce plan d'actions reprendra les actions et propositions concrètes à court, moyen et long terme pour le territoire communal et vise à être utilisé en appui des autres politiques et stratégies communales en matière de développement territorial.

2. STRUCTURE

Le présent rapport est structuré comme suit :

- .: Schémas directeurs des déplacements : Ce chapitre présente le schéma intermodal des déplacements et les réseaux structurants proposés pour les grandes catégories de mode de déplacement (piéton, cyclable, transport public (TP) et automobile).
- .: Plan d'actions : Pour chaque grande thématique de mobilité, des actions et mesures sont identifiées et contextualisées dans le plan d'actions. Il est basé sur les enseignements du diagnostic et vise à atteindre les objectifs identifiés en phase 2. Ce chapitre s'appuie sur des esquisses et des profils qui constituent des propositions d'aménagement.
- .: Programme d'actions : Il synthétise le plan d'actions en mettant en évidence les éléments de mise en œuvre des actions : le degré de priorité, la temporalité, le budget et les acteurs liés à la réalisation des différentes mesures et actions.
- .: Indicateurs : (d'impacts et de réalisation) : enfin, la phase 3 définit une liste d'indicateurs qui permettront à la Ville de Mouscron d'assurer un suivi de l'évolution de la situation de mobilité et de la sécurité routière sur son territoire et des progrès réalisés au fil du temps.

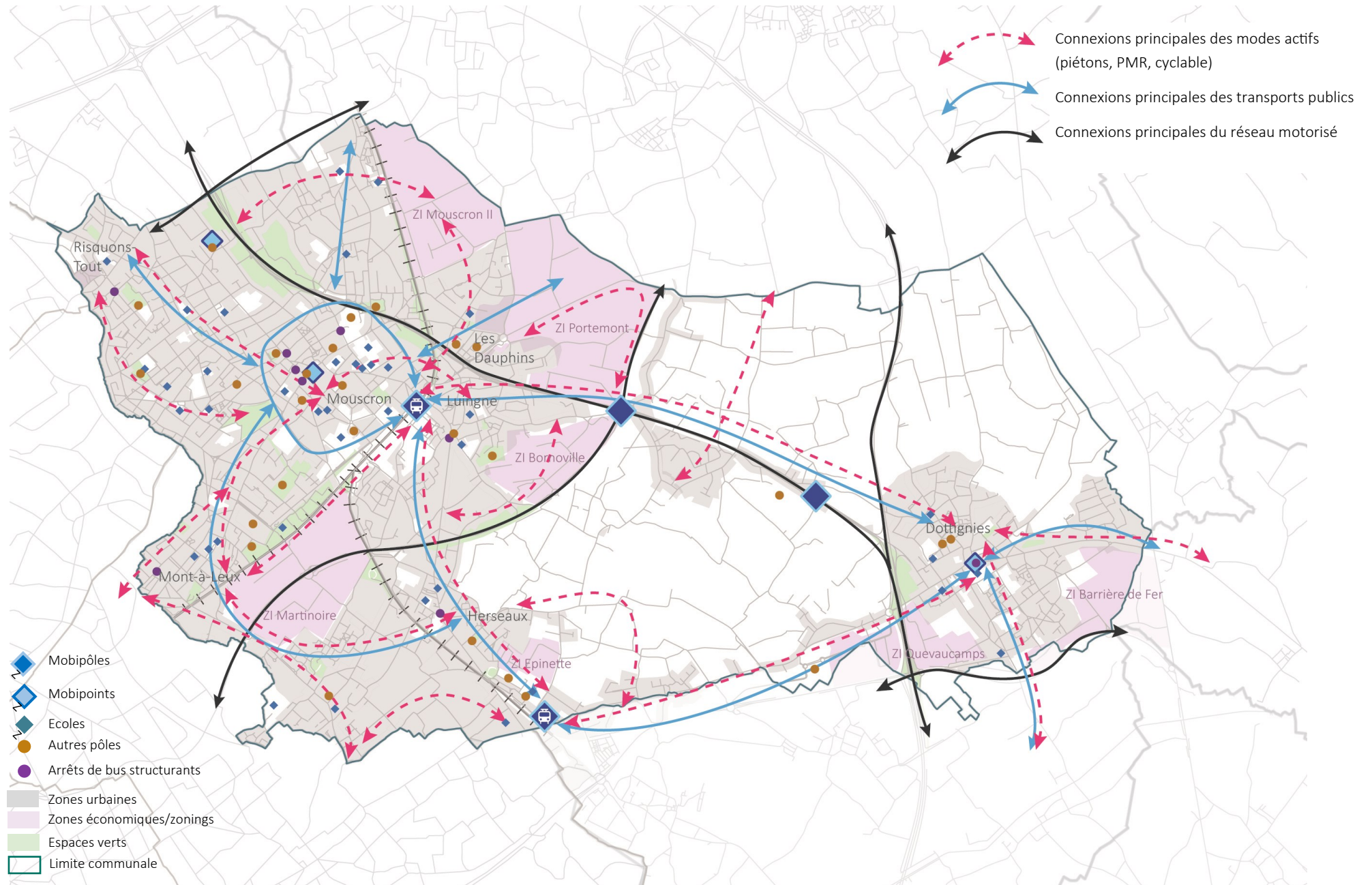
II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS

Le schéma intermodal des déplacements définit les grandes lignes de l'organisation des différents modes de déplacement à l'échelle du territoire mouscronnois (échelle communale) et en liaison avec ses voisins (échelle supra-communale).

Le schéma intermodal des déplacements est précisé selon 4 grandes catégories de déplacement aux pages suivantes : des réseaux structurants piéton et PMR, cyclable (vélos et assimilés), pour les transports publics et pour les déplacements motorisés (rassemblant le transport automobile collectif, individuel et le transport de marchandises).

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS



2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

PRÉAMBULE

Les politiques en matière de mobilité ont longtemps été axées sur la fluidité du trafic motorisé. Aujourd'hui, les décideurs ont été sensibilisés à la nécessité d'élargir la vision, en prenant en compte tous les usagers. C'est dans cette optique que les hypothèses de réseaux structurants ont été pensés : chaque mode de déplacement a droit à sa place de manière équilibrée et adaptée pour apporter une cohérence entre tous les usages.

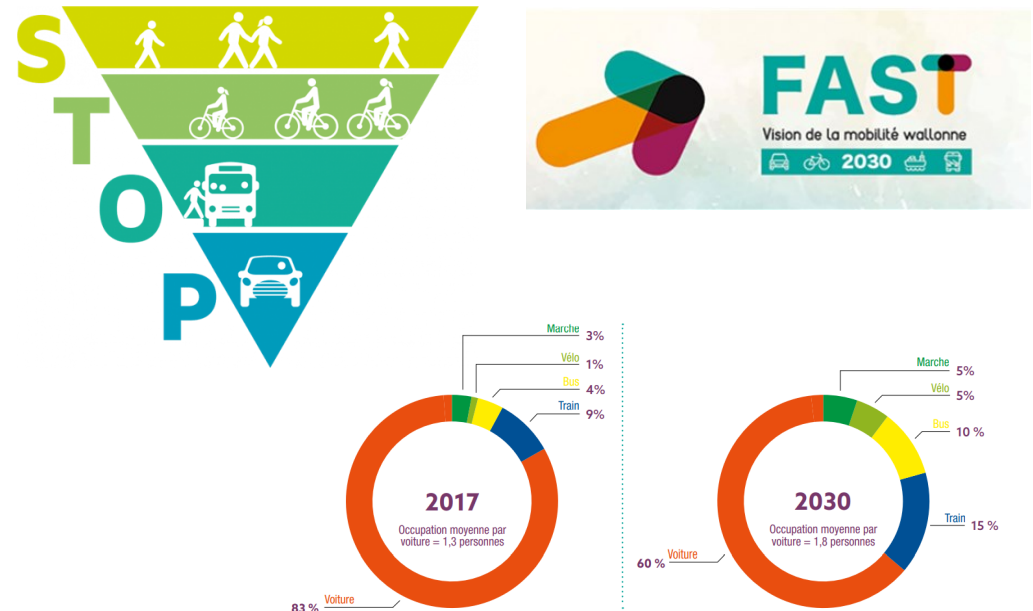
Il est important d'insister que l'ambition du report modal de la voiture aux autres modes ne portent pas sur l'espoir que tous les automobilistes changent de moyen de déplacement principal. Il s'agit surtout d'inviter les usagers à combiner les modes en fonction du type de déplacements à réaliser (vers le travail, pour faire les courses, pour accompagner les enfants à l'école, pour les loisirs, etc.). Le rôle de la Ville et des différents gestionnaires des réseaux est d'offrir des infrastructures et des services permettant aux utilisateurs de faire des choix raisonnés quand ils doivent se déplacer (voiture individuelle ou possibilité d'alternative).



Source : Plan [Good Move](#) de la région Bruxelles capitale (2020)

Les itinéraires pour chacun des modes ont été sélectionnés sur base des principes régionaux (FAST, STOP), du diagnostic élaboré dans le cadre de ce PCM et en prenant en compte les réflexions émanant des nombreuses concertations ayant été tenues dans le cadre de cette étude et d'autres : atelier audit WaCy 2022, atelier phase 2 PCM, réunions avec le comité d'accompagnement, retours du comité technique, etc.

Inspirés du schéma intermodal des déplacements (point 1) et des principes régionaux en termes de mobilité et sécurité routière, les hypothèses de réseaux structurants visent à assurer des connexions tant entre les villages et avec le centre urbain qu'avec les réseaux correspondants des communes limitrophes. Les pôles de déplacement tels que les écoles, les arrêts de transport structurants, les centres sportifs, les lieux culturels ou administratifs constituent des points de desserte clés des différents réseaux.



Sources : Vision [FAST 2030](#) de la région wallonne (2019) et [principe STOP](#) illustré par le « netwerk duurzame mobiliteit »

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

PHILOSOPHIE

Pour garantir le confort et la sécurité des différents usagers, la densité et le gabarit des voiries de Mouscron imposent de limiter les types d'usage par voirie. En effet, il n'est pas possible d'aménager en tous les lieux à la fois un trottoir, une piste cyclable et une bande bus ou automobile. C'est pourquoi les hypothèses de réseaux structurants piétons, cyclistes, de transport en commun et automobiles n'empruntent pas tous les mêmes axes.

Puisqu'il n'est pas possible de « pousser les murs », les philosophies suivantes ont guidé les choix de types d'usages :

- .: Dans le centre de Mouscron, la priorité est accordée au développement du confort et de la sécurité des modes actifs pour faire de Mouscron une ville de proximité ou, autrement dit, une « Ville à pied, Ville à vélo » (concept développé à la page suivante). Cette volonté d'apaisement de l'espace public urbain est déjà marquée depuis le passage de son hypercentre en zone 30 en mars 2021 ;
- .: Les itinéraires structurants piétons seront sécurisés sur les axes les plus empruntés par les voitures. Au-delà du réseau structurant identifié, la Ville doit veiller à la qualité et au confort des infrastructures piétonnes dans les zones urbanisées et en particulier dans tous les centres denses ;
- .: Les cyclistes pourront emprunter quant à eux des itinéraires alternatifs au réseau automobile principal, moins fréquentés par le trafic motorisé, aux endroits où cette séparation des usages s'avère pertinente. Le réseau proposé dans le PCM correspond au réseau structurant communal, qui complète la vision régionale portée par le Schéma Directeur Wallonie Cyclable définit sur les axes structurants (et souvent régionaux). Le réseau structurant communal vise la desserte des pôles communaux et des liens intercommunaux en connexion aux aménagements existants ;
- .: Les bus et les usagers motorisés sont par conséquent invités à contourner le centre ou à se concentrer sur des axes structurants définis ;

- .: La connexion bus directe entre Dottignies et Mouscron (via la RN58) pour connecter les entités du territoire et développer de nouvelles connexions en transports publics ;
- .: La révision du réseau motorisé a dans le cadre du PCM tient compte des changements qui ont eu lieu sur le territoire mouscronnois et qui impliquaient une adaptation de la hiérarchie du réseau (e.a. la construction et mise en service de la Route de la Laine) et permet ainsi le déclassement d'axes (comme la N515, concrétisant ainsi la volonté de réaménagement du plateau de la Gare de Mouscron ainsi que la Grand-Place de Mouscron récemment réaménagée qui ne vise désormais plus un trafic de transit). De plus cette révision va dans le sens d'un apaisement généralisé des zones centrales et urbaines du territoire et une définition d'axes principaux et structurants pour le réseau motorisé où canaliser le trafic automobile.

Ce PCM vise à pointer l'importance de disposer de plans structurants globaux pour tous les modes à long terme afin de guider les prises de décisions lors de travaux de voirie ou d'obtention de financements. Les réseaux structurants présentés juste après sont des hypothèses à affiner à l'occasion d'études locales plus approfondies.

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

VILLE À PIED, VILLE À VÉLO : LA VILLE DE PROXIMITÉ

Une ville de proximité est une ville dans laquelle tout équipement de base est situé à maximum 10 minutes à pied ou à vélo pour les habitants et usagers de la Ville. À Bruxelles, Ville qui ambitionne devenir une « Ville à 10 minutes », les équipements de base considérés reprennent :

- ∴ Les lieux de vivre ensemble : écoles, crèches, infrastructures sportives, lieux culturels, institutions de santé, résidences pour seniors, services sociaux, etc.
- ∴ Les services de l'économie résidentielle : commerces alimentaires spécialisés ou généraux, commerces non-alimentaires (pharmacies, points poste, distributeur de billets, etc.)
- ∴ Les lieux améliorant l'environnement et le cadre de vie : espaces verts accessibles au public, plaines de jeux, jardins et potagers collectifs, recyparks, bulles à verre, etc.
- ∴ Les infrastructures de mobilité : gares, stations de transports en commun, stations de voitures ou vélos partagés, parkings vélo, etc.



Source : [Ville à 10 minutes](#), SmartCity Bruxelles

Le territoire mouscronnois se prête bien aux déplacements à pied et à vélo étant donné son tissu urbain, dense et continu. Ces caractéristiques ainsi que les distances courtes entre les nombreux pôles du territoire (habitat, emploi, scolaire, commercial, transport, industrie, etc.) font de Mouscron une ville à haut potentiel de proximité.

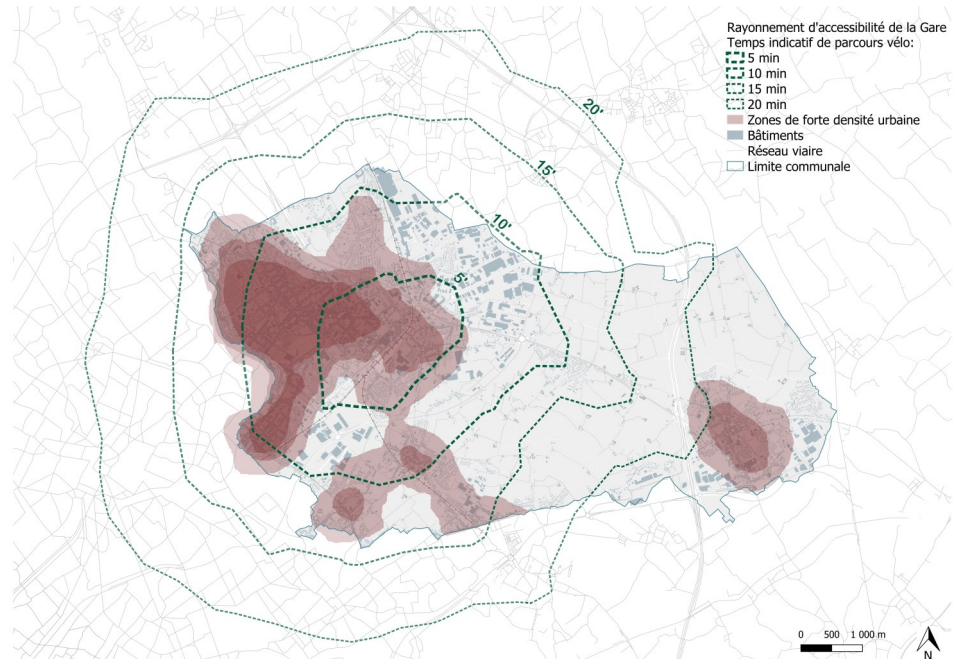
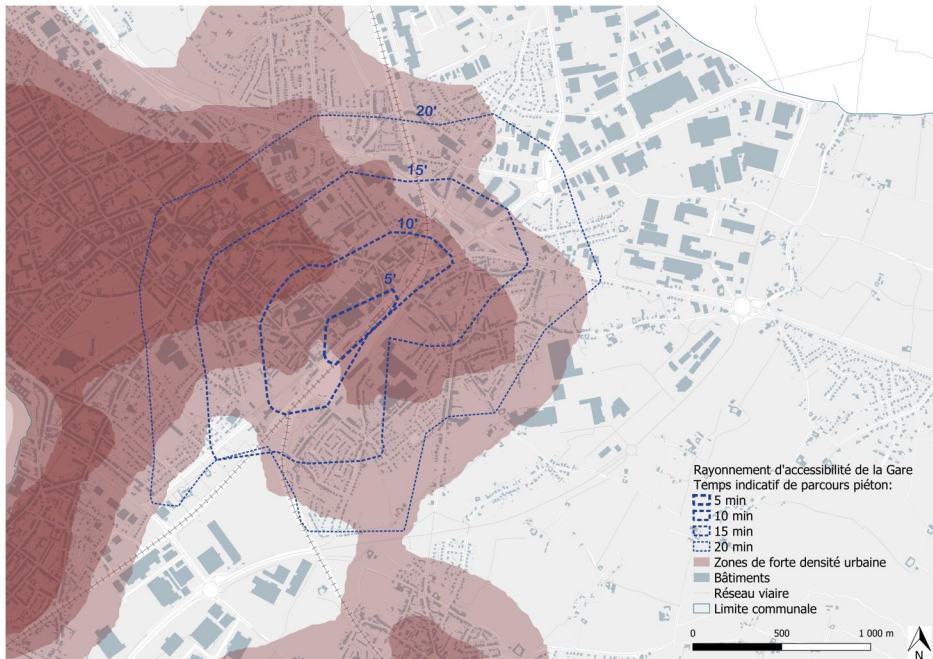
En termes de mobilité, les atouts existants sont à renforcer par des infrastructures et des services qui permettent d'offrir confort et sécurité aux usagers à pied et à vélo. Permettre des connexions de proximité en modes actifs, c'est aussi rendre Mouscron plus durable.

Les réseaux structurants ont été conçus en vue de promouvoir la multimodalité, afin de donner le choix aux usagers de la marche ou du vélo sur des déplacements courts ou le choix d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle sur des déplacements plus longs.

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

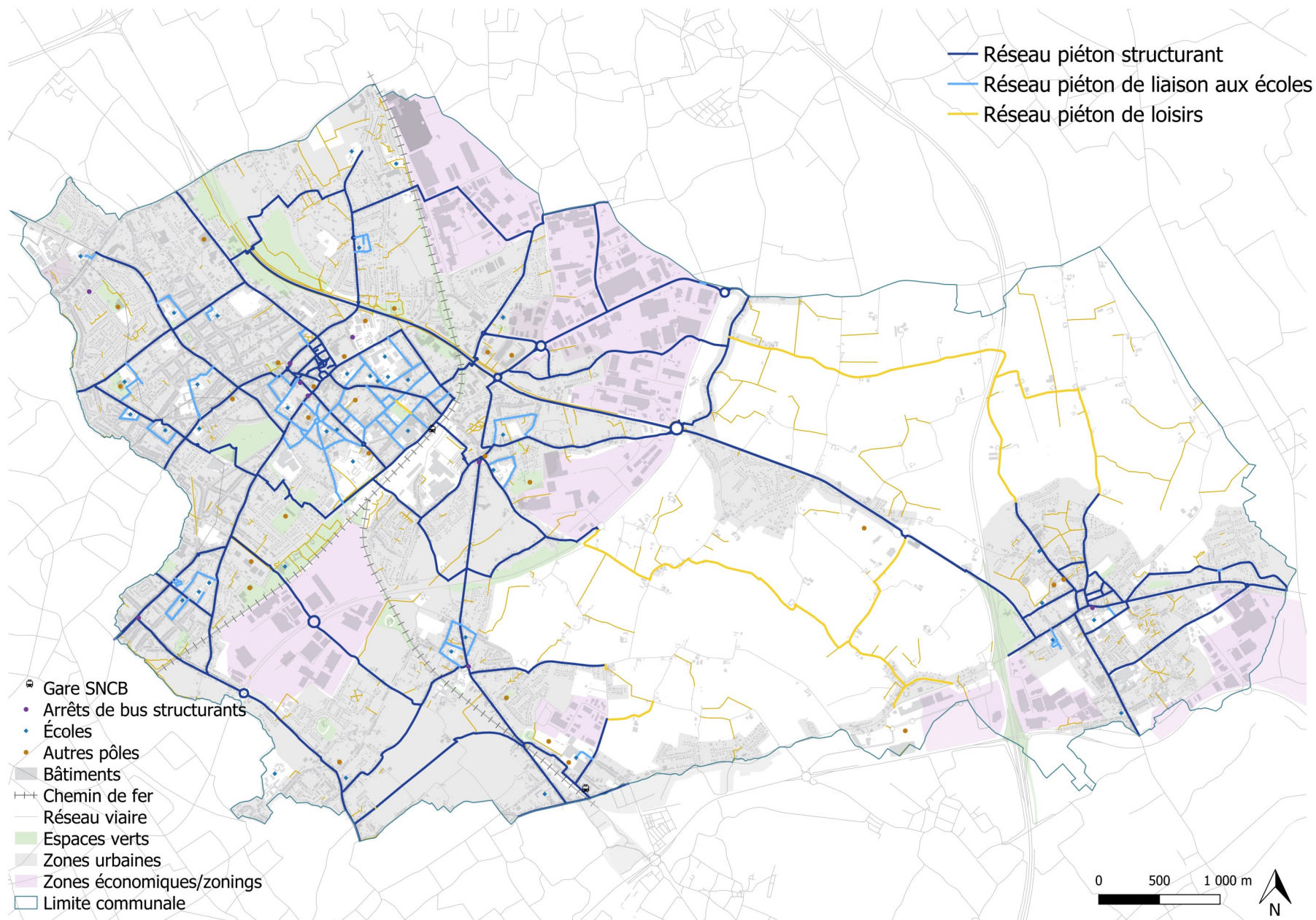
Les cartes d'accessibilité piétonne et cyclable ci-contre permettent de relativiser les distances en modes actifs sur le territoire. La gare de Mouscron a été sélectionnée comme point de départ pour sa situation centrale dans le territoire, la diversité des fonctions qu'elle peut accueillir et le potentiel multimodal du lieu. En illustrant les temps de parcours indicatifs depuis la gare, les cartes indiquent que :

- ∴ le territoire de Mouscron est étendu et qu'en ce sens, tous les déplacements ne sont pas faisables à pied. Cela met en évidence l'importance de répliquer les équipements de base, et, spécifiquement en termes de mobilité, de permettre des combinaisons de mode via la mise en place de services et l'aménagement d'infrastructures sécuritaires et confortables ;
- ∴ Pour les déplacements à vélo, tout le territoire est accessible en moins de 20 minutes depuis la gare, à l'exception de Dottignies qui est un peu plus isolé, d'où l'importance de la création de connexion en transport publics et la création de mobipôles sur le territoire (propositions à découvrir dans le plan d'actions).

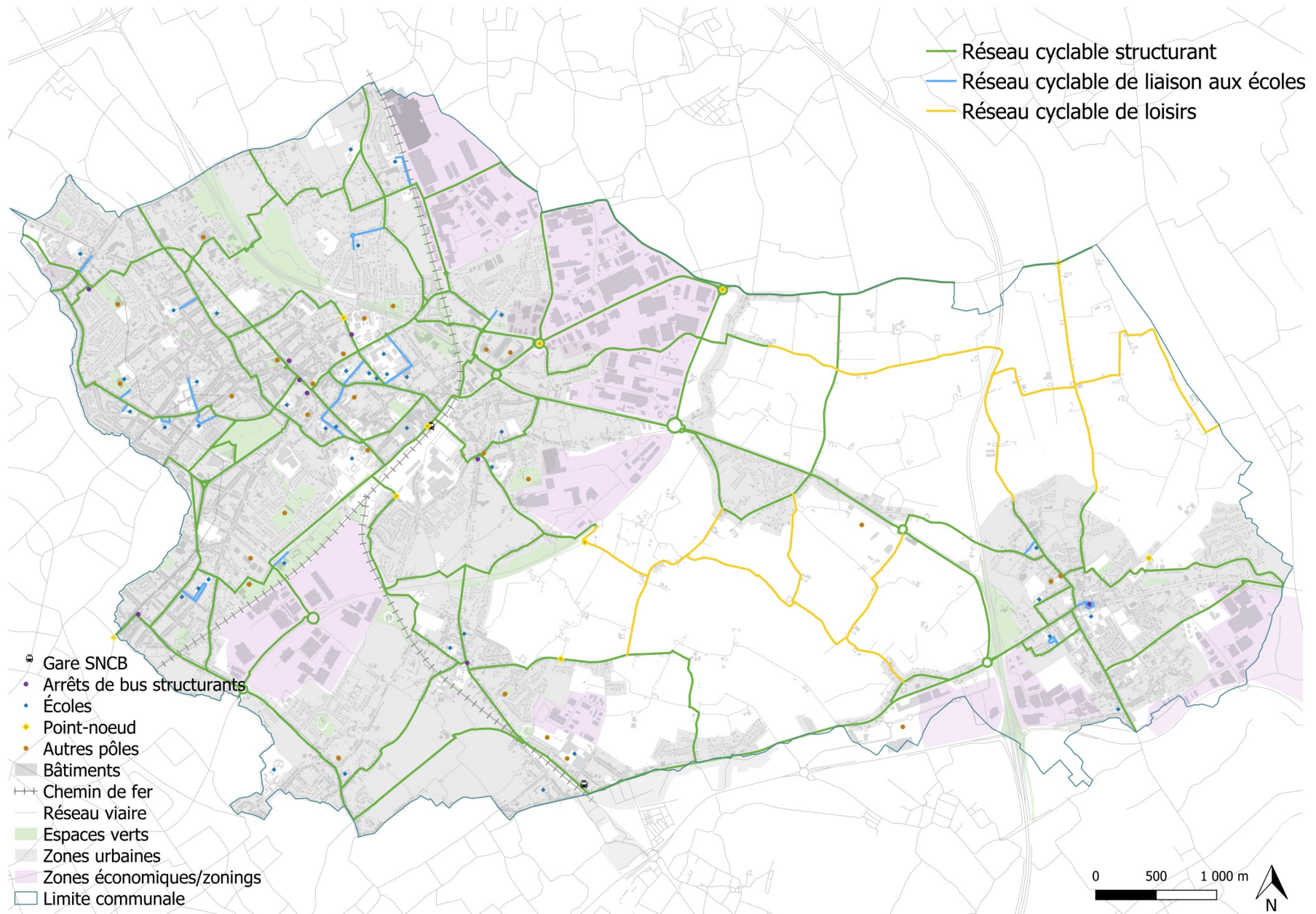


Il est à noter que la passerelle passant au-dessus du chemin de fer permet de réduire le temps de parcours à pied entre Luignne et le centre ville.

2.1. RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

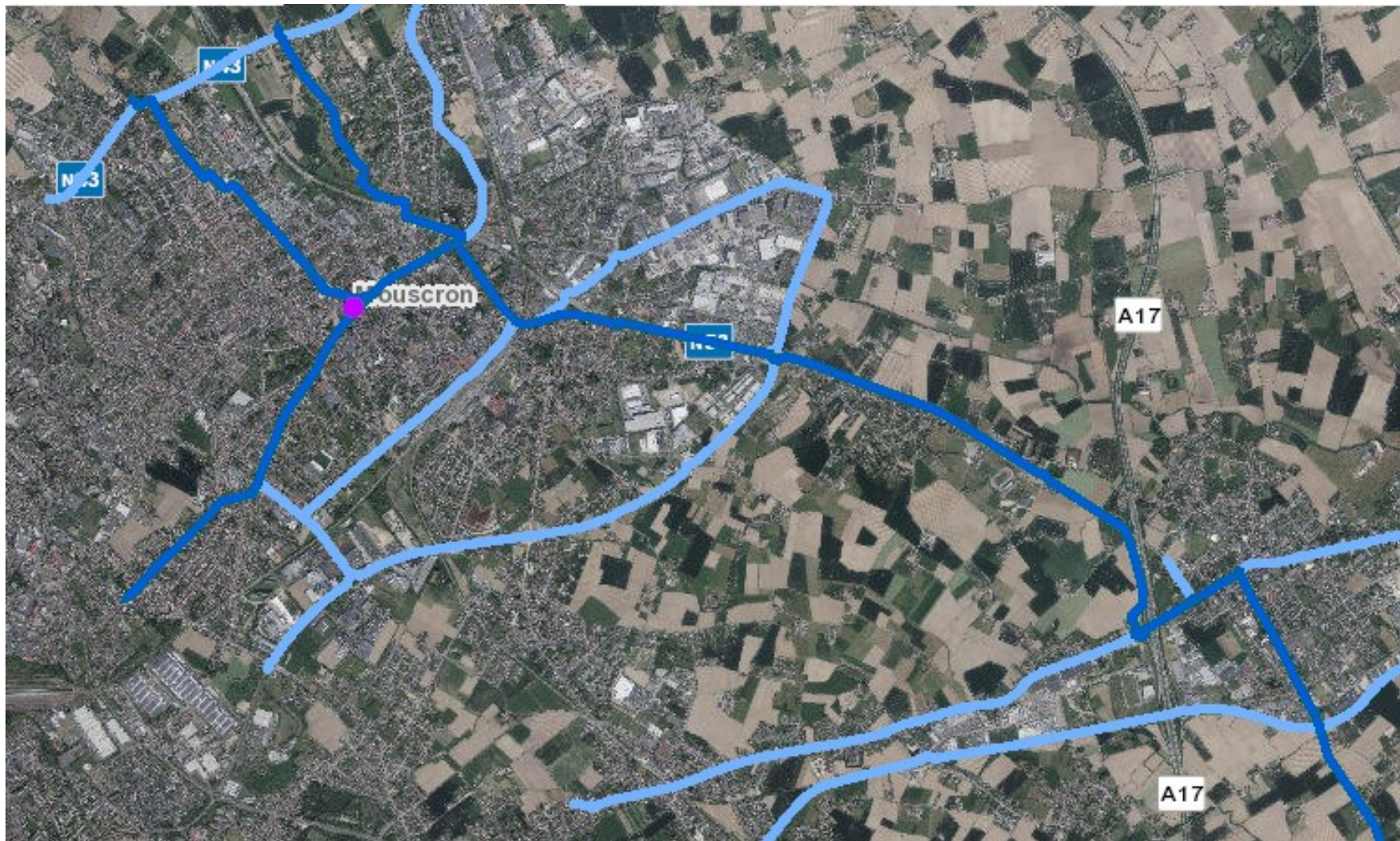


2.2. RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT



À appréhender en complément au [Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie](#) (page suivante)

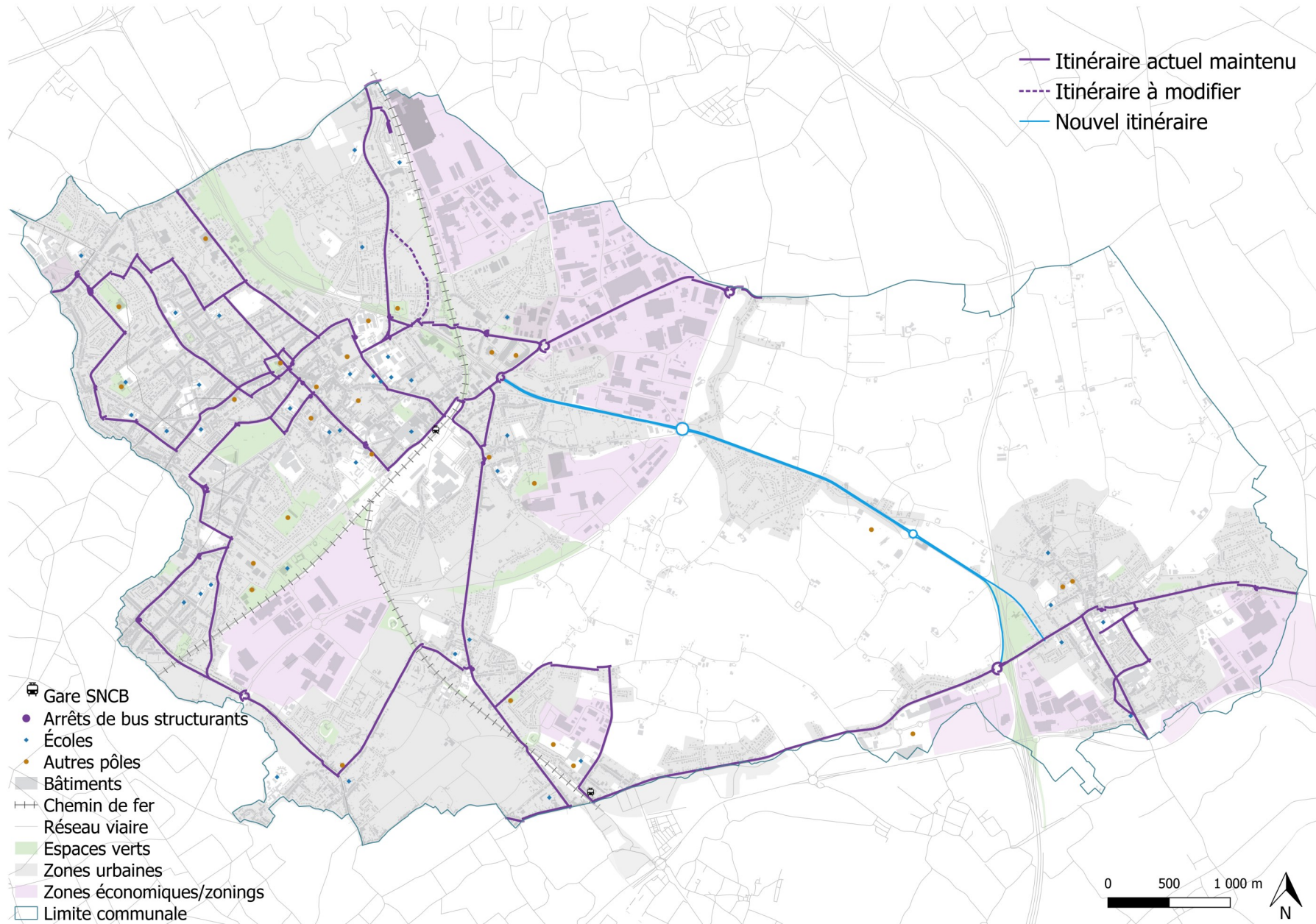
2.2. RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT



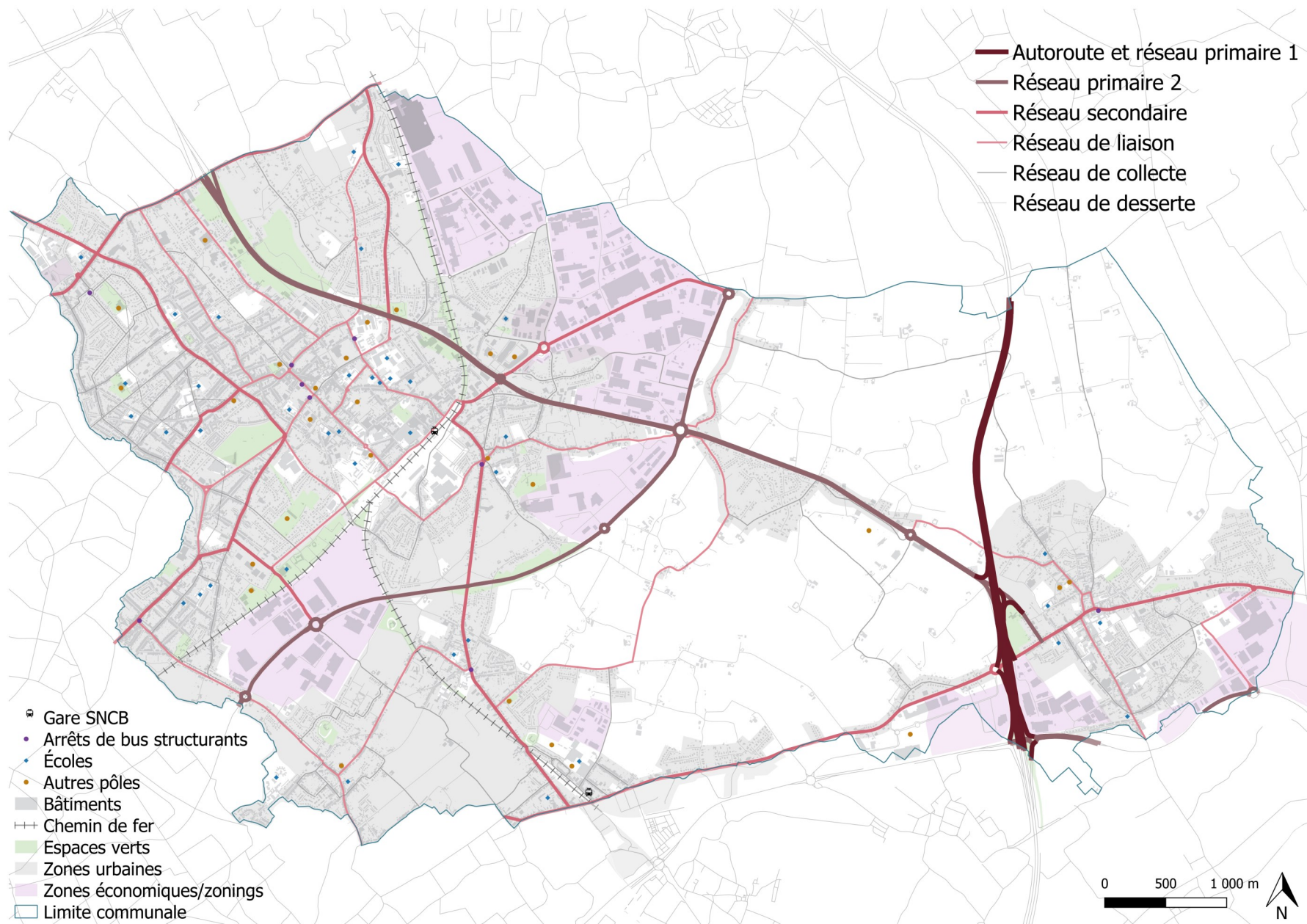
[Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie](#) (extrait WalOnMap), liaisons entre pôles (bleu foncé), voiries régionales à haut potentiel cyclable (bleu ciel) et pôles (mauve)

Il est à noter que la Wallonie vise à remplacer ce schéma directeur par un « réseau cyclable structurant », un réseau conçu pour les déplacements quotidiens à vélo et doté d'aménagements de qualité.

2.3. RÉSEAU TRANSPORTS PUBLICS STRUCTURANT



2.4. RÉSEAU MOTORISÉ STRUCTURANT



III. PLAN D' ACTIONS

1. FAVORISER LA MARCHÉ

PRÉAMBULE

Chaque usager, qu'il se déplace à pied, à vélo, en bus, en train ou en voiture, sera piéton ou utilisera des infrastructures piétonnes à un moment donné de son parcours.

Les avantages principaux de la marche résident dans le fait qu'elle est accessible à tous (ou presque), qu'elle ne nécessite pas d'investissement financier de la part de l'usager, et qu'elle maintient en forme physique. Tous les jours, la marche est utilisée par la majorité de la population et la présence d'aménagements adaptés et de qualité rendra cette mobilité accessible au plus grand nombre. Selon une enquête du SPF Mobilité sur les habitudes de déplacement de 4.600 personnes diffusée en mai 2023, les belges se déplacent le plus souvent à pied (95% des répondants).

Le gestionnaire de voirie doit avoir à l'esprit en tout temps que le terme « piéton » englobe toute une série d'acteurs, du marcheur au joggeur en passant par les personnes âgées, les enfants, les parents et les personnes à mobilité réduite qui circulent tous à des vitesses différentes et adoptent des comportements spécifiques. Il est estimé qu'en Belgique, environ 30% de la population est une PMR lorsqu'elle se déplace : les personnes ayant des difficultés physiques mais aussi celles qui sont encombrées par des objets (poussettes, valises, colis, etc.). En ce sens, l'ensemble des réflexions et aménagements doivent prendre en compte les exigences liées aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Dans la lignée du principe STOP, la Ville de Mouscron s'engage à continuer à redonner sa place au piéton et lui assurer des déplacements sûrs, agréables et efficaces.

1.1. ASSURER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET PMR DE QUALITÉ, CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

Pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et inciter les citoyens à se déplacer plus à pied, la responsabilité de la Ville réside dans le fait d'assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles.

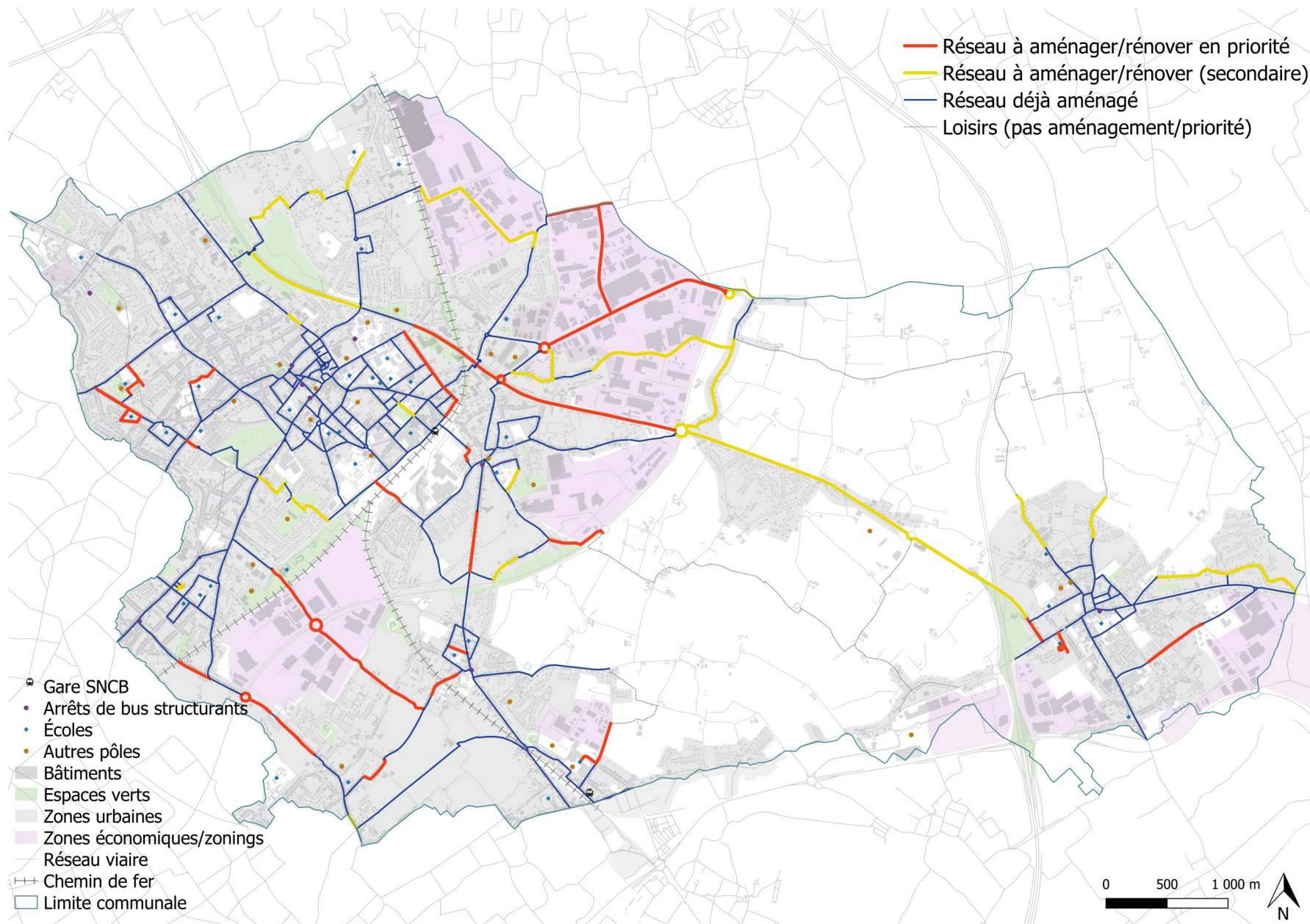
Cet objectif consiste à créer et améliorer les espaces de circulation confortables pour les piétons sur base du réseau piéton structurant projeté au chapitre II. point 2.2. La **fiche action 1.1.** donne des indications qui serviront à la mise en œuvre de ce réseau ainsi que l'intérêt de réaliser un Plan Piéton communal comme suite et moyen de mettre en œuvre cette action.

Les piétons doivent pouvoir circuler sur des trottoirs présentant des dimensions adéquates et un revêtement de qualité. Pour cela, la modification des infrastructures existantes sera parfois nécessaire : élargissement des trottoirs, réduction de l'espace réservé à la voiture (circulation, stationnement), modification du revêtement, etc. L'attention sera portée sur la sécurité et le confort aux traversées et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à ces nouveaux aménagements.

Les aménagements à réaliser en priorité sont cartographiés et présentés dans la fiche 1.1.

En vue de favoriser la marche et d'assurer le confort et la sécurité des piétons, il est primordial d'accompagner les propositions suivantes par le développement de zones apaisées (**fiche action 7.2.**), au sein desquelles la vitesse de circulation ne dépasse pas les 30 km/h. La réduction des vitesses pratiquées par les automobilistes réduit en effet de manière drastique la distance de freinage, la probabilité d'être tué si un piéton est percuté par une voiture et élargit le champ de vision du conducteur.

1.1. ASSURER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET PMR DE QUALITÉ



Des explications complémentaires sont à retrouver dans la fiche action 1.1.

1.2. DÉVELOPPER UNE SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ET PMR

Tout comme l'incitation à favoriser la marche, l'accessibilité des cheminements est garantie par la délivrance d'une bonne information aux citoyens. La Ville de Mouscron a prévu dans cette optique le développement d'une signalétique à destination des piétons et des personnes à mobilité réduite.

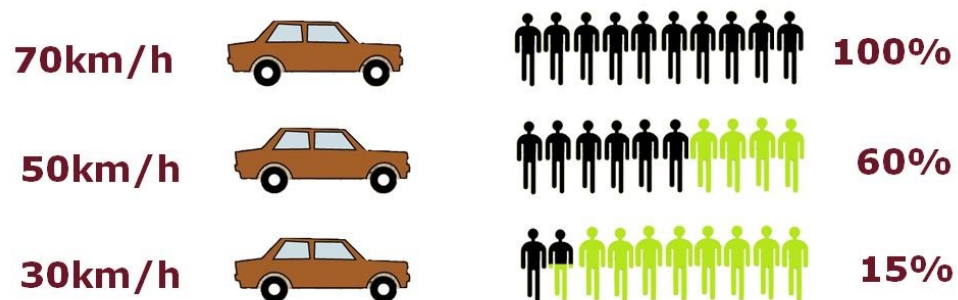
Améliorer l'information relative aux déplacements à pied permet d'encourager la marche à la fois pour les déplacements quotidiens (utilitaires) et pour les promenades (loisirs), en faisant connaître des voiries (chemins, sentiers, venelles, impasses...) parfois méconnues.

La **fiche action 1.2.** donne des précisions sur le projet en cours, vise à accompagner la Ville dans la mise en œuvre de la signalétique piétonne et PMR directionnelle et partage des indications concernant la conception de signalétique de sensibilisation .

Car en effet, la signalétique piétonne et PMR peut à la fois être :

- directionnelle : des panneaux indiquant l'itinéraire piéton le plus direct, agréable et sûr vers une destination (pôle d'importance);
- Promotionnelle et de sensibilisation : des panneaux pour promouvoir les nombreux avantages de la marche à pied.

Le développement d'une signalétique piétonne et PMR se fera en priorité dans le centre-ville Mouscron et des villages, aux abords des pôles majeurs (pôles sportifs et récréatifs, écoles, administration communale, gares et arrêts de transports en commun, zoning, pôles commerciaux,...) et aux entrées de ville.



Probabilité de tuer un piéton en fonction de la vitesse au moment de l'impact en cas de percussio

Source : Sécurothèque [Fiche n°266](#)

2. FAVORISER LE VÉLO

PRÉAMBULE

La pratique du vélo est un véritable atout mobilité et santé que Mouscron pose déjà en priorité depuis plus de 10 ans, notamment avec la double participation à l'appel à projet « Communes pilotes Wallonie cyclable ».

Pour continuer à inviter les mouscronnois à favoriser l'usage du vélo, le PCM accompagne la Ville pour travailler sur trois axes : le développement d'un réseau cyclable communal, la sécurisation des carrefours dangereux pour les cyclistes et la promotion du vélo.

Il est à noter que les bureaux d'études en charge de l'actualisation du PCM ont audité la politique cyclable de Mouscron en 2022 dans le cadre de l'appel à projet régional « Communes pilotes Wallonie Cyclable » et que des fiches actions concernant notamment des aspects techniques (stationnement, signalisation), des services et des modalités de diffusion d'informations ont été réalisées à cette occasion.

2.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

Le développement d'un réseau cyclable communal structurant vise à améliorer les infrastructures existantes tout en apportant une cohérence dans les itinéraires proposés. Il s'agit de permettre aux cyclistes de se déplacer sur des infrastructures non-interrompues et sécurisantes menant aux différents pôles d'intérêt du territoire communal en tenant compte des liaisons supra-communales existantes et projetées.

La carte du réseau cyclable structurant au chapitre II. point 2.3. présente le réseau proposé.

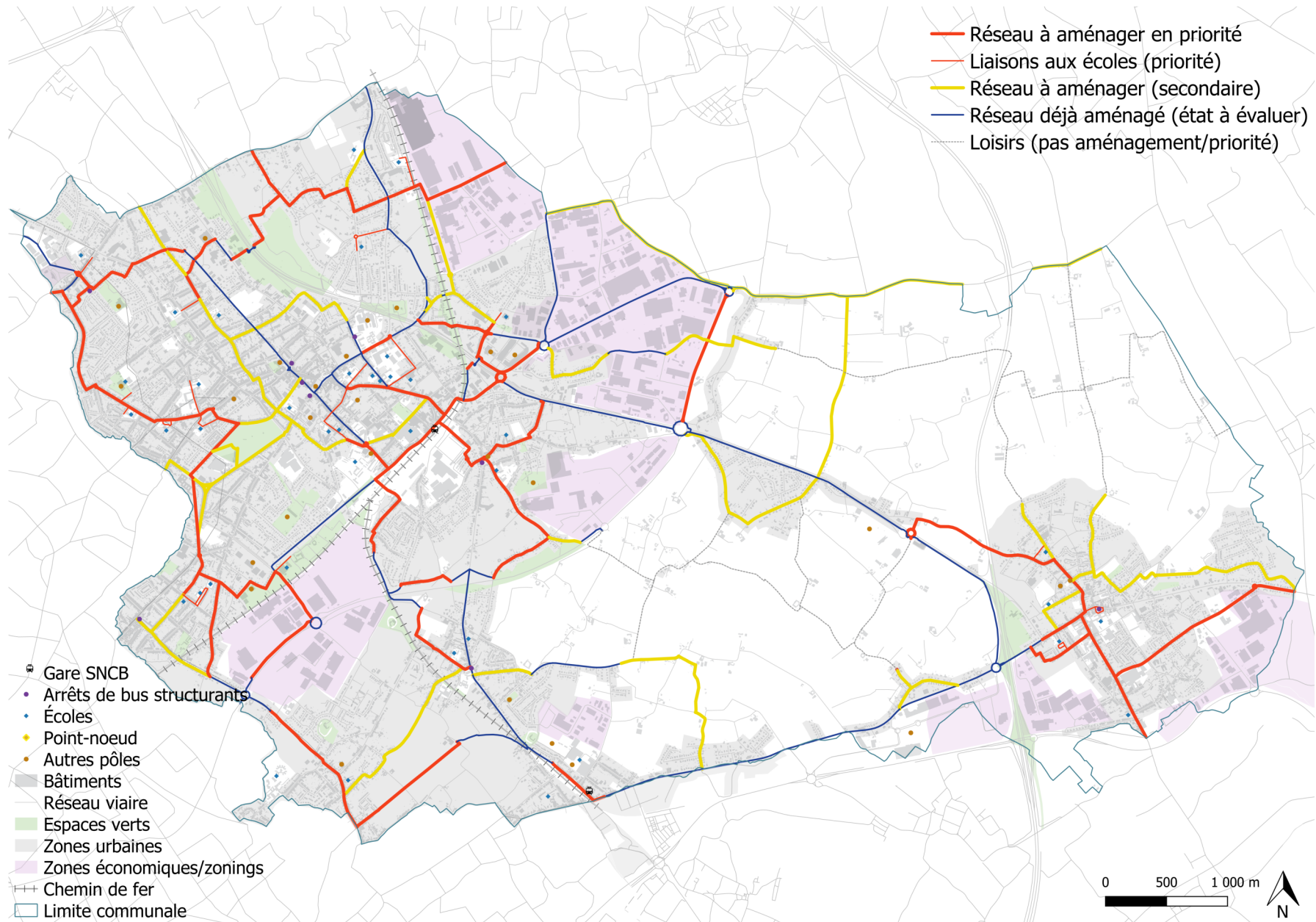
Les itinéraires ont été sélectionnés sur base des critères régionaux (STOP), du diagnostic de ce PCM et en prenant en compte les réflexions émanant des nombreuses concertations (atelier audit wacy 2022, atelier phase 2 PCM et réunions avec le comité d'accompagnement). Entre autres, ces éléments ont guidé la construction du réseau : les infrastructures existantes, le relief, la largeur de la voirie, etc. En effet, la densité et l'étroitesse des rues de Mouscron impose de choisir de favoriser le confort et la sécurité d'un type d'utilisateur (piéton ou cycliste) puisqu'il n'est pas possible d'aménager à la fois un trottoir

et une piste cyclable. C'est pourquoi les réseaux structurants piétons, cyclistes, de transport en commun et automobiles n'empruntent pas tous les mêmes axes.

La **fiche action 2.1.** informe sur les choix posés pour les itinéraires du réseau structurant ainsi que donne des indications pour la mise en œuvre du réseau : quel aménagement choisir, etc. Elle illustre également le réseau structurant en mettant en évidence les axes à aménager de manière prioritaire et les autres à opérationnaliser de manière secondaire. Les liaisons aux écoles sont à aménager prioritairement dès que l'axe structurant proche est aménagé pour l'accueil des cyclistes.

Par l'aménagement et l'entretien d'infrastructures cyclables de qualité, l'espace de circulation est rendu accessible à plus d'utilisateurs. Les cyclistes retrouvent une place sur la route et se sentent plus en sécurité. Certains espaces publics sont modifiés et la présence de cyclistes plus nombreux anime l'espace public et réduit le nombre d'automobilistes pour des lieux plus animés et apaisés.

2.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES



Des explications complémentaires sont à retrouver dans la fiche action 2.1.

2.2. SÉCURISER LES CARREFOURS GIRATOIRES ET VOIRIES STRUCTURANTES POUR LES CYCLISTES

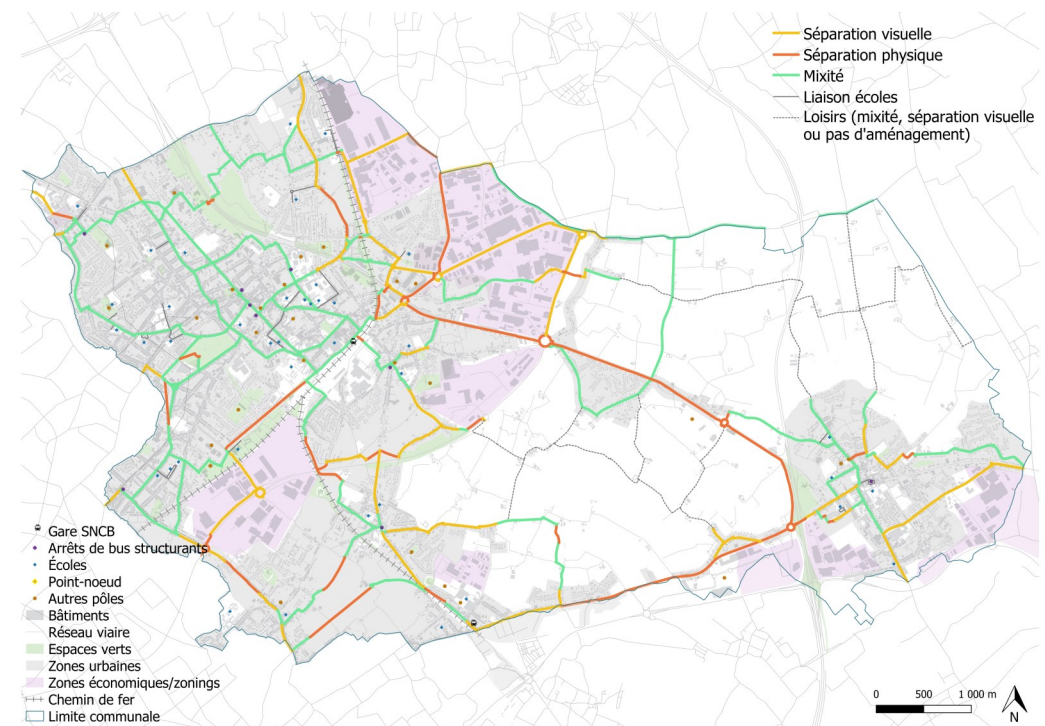
Pour rendre un giratoire ou une voirie structurante plus cyclable, l'idéal est de concevoir un aménagement séparé. Sans piste séparée, d'autres mesures peuvent sécuriser la voirie : diminution de la vitesse, marquages au sol, signalétique, etc.

La **fiche action 2.2.** présente les généralités théoriques alimentées par des exemples concrets de croisements et de voiries qui sont à sécuriser.

Les axes structurants présentant généralement un flux de véhicules motorisés élevé et des gabarits incitants à la prise de vitesse, le réseau cyclable structurant a été conçu pour proposer des itinéraires alternatifs et plus sécurisés. Lorsque ce n'est pas possible, un aménagement séparé de la circulation automobile est à privilégier. Dans un rond-point, l'aménagement doit de plus être complété en approche et en sortie giratoire.

La carte ci-contre présente, pour la totalité du réseau cyclable structurant projeté (voiries communales et régionale confondues), le type d'infrastructure adaptée proposé selon cette typologie : *séparation physique* lorsqu'il faut et qu'il est possible de protéger les cyclistes des véhicules motorisés, *séparation visuelle* lorsqu'il est possible de dédier un espace aux cyclistes sur la chaussée qui présente un régime de vitesse adapté (50 km/h ou moins), *mixité* lorsque la largeur et la fonction de la voirie ne permettent pas une séparation sécurisante et que le trafic potentiel de cyclistes est important, s'envisage alors une situation de cohabitation.

Il est à noter que la Route de la Laine n'a pas été intégrée au réseau cyclable structurant puisque cet axe, récemment ouvert, n'autorise pas l'engagement des cyclistes. Il pourrait néanmoins y être intégré à long terme avec la création d'un site propre en accotement puisque cet axe est identifié dans le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie comme une voirie régionale à haut potentiel cyclable.



2.3. PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO

Pour augmenter la pratique du vélo à Mouscron, l'amélioration et le développement du réseau et des infrastructures nécessitent d'être en parallèle accompagnés par des mesures et actions de promotion de ce mode de déplacement.

En quoi ca consiste?

D'abord, il va s'agir de faire perdurer les actions déjà organisées à Mouscron en faveur de la mobilité active : le salon annuel Mobicity, le brevet cyclable chez les 5e et 6e primaires, le feuillet mobilité, la journée sans voiture, etc.

Ensuite, il sera question d'instaurer de nouvelles pratiques, c'est-à-dire de développer de nouvelles actions de sensibilisation et aussi de communiquer aux citoyens ce qu'il existe et ce qu'il se passe sur leur territoire en termes de mobilité cyclable.

En promouvant l'utilisation du vélo, la présence de cyclistes en plus grand nombre animera l'espace public et réduira le nombre de voitures pour des lieux de vie apaisés et plus animés.

La **fiche action 2.3.** présente des pistes en ce sens.

3. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

PRÉAMBULE

La population scolaire à Mouscron, c'est près de 15.000 élèves répartis dans plus de 20 établissements scolaires (Plus de 14 500 élèves inscrits en 2018-2019—ETNIC, communauté germanophone - DG Stat, MFWB - AGER). Les déplacements de cette population constituent un enjeu central du territoire. Sécurité, santé publique, congestion aux heures de pointe scolaire : les défis sont nombreux.

L'amélioration de la mobilité scolaire consiste à la fois à sécuriser les abords des écoles et à encourager les enfants et les parents à utiliser des modes alternatifs à la voiture, ce deuxième volet permettant aussi de sécuriser ces lieux en diminuant la pression automobile aux heures de pointe scolaires. Dans les deux cas, l'installation d'aménagements spécifiques aux abords des établissements scolaires est essentielle.

3.1. POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES ABORDS DES ÉCOLES

Les abords d'écoles sont les lieux de vie les plus fréquentés par les enfants : le public le plus vulnérable car il ne perçoit pas les dangers.

De manière générale, la sécurisation des abords des écoles passe par une signalisation adéquate et un aménagement urbain de qualité, c'est l'objet de la ***fiche action 3.1.***

Les défis de Mouscron, la Ville les connaît et s'attèle à les résoudre depuis le précédent PCM. Tandis que tous les abords d'écoles ont été mis en zone 30 et la plupart disposent de dispositifs de sécurité tels que la présence de stewards de la Gestion Centre-ville et l'installation de signalétique, éclairage, totems, potelets, plateaux, marquages au sol, il reste quelques établissements dont la sécurité est à optimiser.

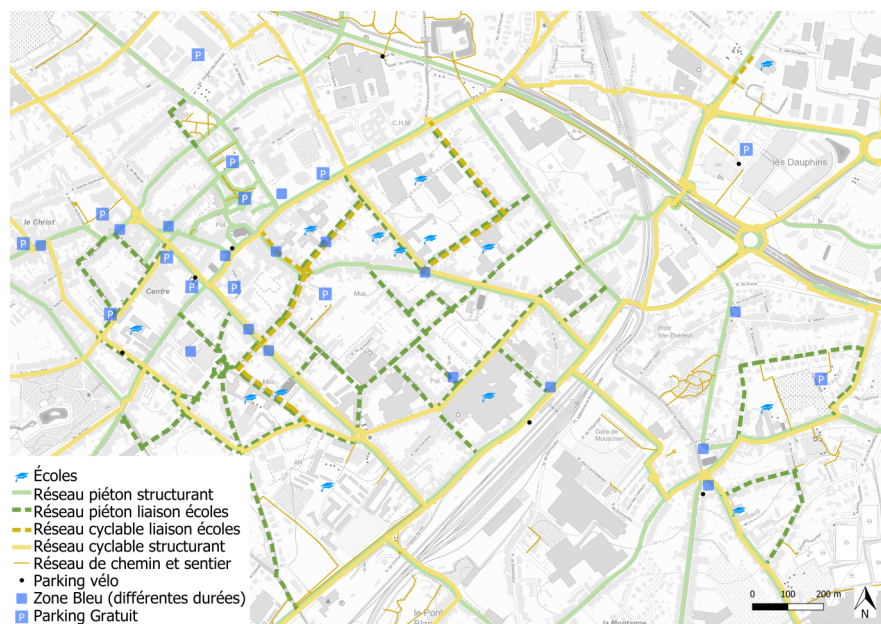
Il s'agira d'auditer les établissements de manière exhaustive pour assurer une sécurisation équitable et d'identifier les équipements et dispositifs à installer ou améliorer en fonction des résultats.

3.2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

L'amélioration de l'accessibilité multimodale des établissements scolaires est induite en partie par l'amélioration des conditions de déplacement des piétons et des cyclistes dans le centre-ville et les centres des villages. La [fiche action 3.2.](#) développe l'amélioration de cette accessibilité multimodale.

Les réseaux structurants développés à cet effet intègrent les liaisons aux écoles et la Ville veillera à soigner particulièrement ces liaisons présentées entre autre au chapitre II. La carte ci-contre illustre les rues concernées dans le centre de Mouscron. Les aménagements attendus pour ce type d'environnement seront la diminution de la vitesse et le changement d'usage et de priorité, en instaurant par exemple des rues scolaires, piétonnes ou cyclables aux lieux qui s'y prêtent (ces aménagements sont décrits en [fiche action 3.1.](#)).

La Ville devra également examiner les liaisons piétonnes jusqu'aux arrêts de transport en commun et identifier les besoins des écoles (cfr. [fiche action 3.3.](#)) afin de les communiquer à l'AOT dans le cadre du redéploiement du réseau des bus TEC.



3.3. SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

La Ville veillera à sensibiliser les corps enseignants et les directions d'écoles aux enjeux de la mobilité scolaire, principalement en les impliquant dans l'éducation des enfants aux pratiques de mobilité active. Elle accompagnera et incitera les établissements scolaires à implanter des alternatives pour les déplacements des élèves (de leurs parents) et du personnel.

À cet égard, la [fiche action 3.3.](#) propose de suivre les axes suivants : la création d'une cellule Mobilité scolaire avec directions et service enseignement et mobilité, l'éducation et la formation des élèves mais aussi du corps enseignant, la réalisation de plans de déplacements scolaires et la sensibilisation.

4. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

PRÉAMBULE

Une façon de définir les espaces publics est d'identifier les fonctions qui y sont attribuées. De manière générale, l'organisation fonctionnelle des rues tournent autour de la fonction de circulation et leur espace est accordé majoritairement à l'automobile. Depuis quelques années, les volontés régionales et communales se dirigent vers l'importance de partager à nouveau ces espaces pour tous les usagers, comprenant les piétons, les personnes à mobilité réduite, les enfants, les cyclistes, les conducteurs de trottinette, les pratiquants de mobilité alternative, etc.

4.1. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS

Ce chapitre pointe tout autant l'importance de libérer des espaces pour nourrir l'envie de rester à l'extérieur dans les centres des villages et des villes et de donner aux citoyens l'occasion d'échanger, de relationner. Pour ce faire, la **fiche action 4.1.** enseigne des pistes pour renforcer la fonction de séjour dans les espaces publics. Cette ambition passe par exemple par le réaménagement des places en espaces de rencontre ludiques et dédiés à toutes les générations. Les projets en cours sont également présentés.

5. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

PRÉAMBULE

Dans le domaine des transports publics, les marges de manœuvre des administrations communales sont limitées puisqu'elles n'en sont pas les gestionnaires. L'objectif est alors de se positionner en partenaire privilégié de ces institutions (AOT, TEC, De Lijn, Ilévia pour le bus ; SNCB, Infrabel et SNCF pour le train) et de réfléchir en amont aux désirs et aux besoins pour le territoire. En ayant construit une volonté et une politique en interne en amont, il est alors plus aisé de mener des négociations à bien avec les gestionnaires.

Les chiffres ressortis de l'enquête réalisée en phase de diagnostic de ce PCM indiquent que les transports en commun, bus et trains confondus, ne sont que très peu empruntés par les mouscronnois (4% des répondants pour les trajets quotidiens). Cet enseignement révèle que la marge de progression dans ce domaine est considérable. La Ville peut ainsi avoir l'ambition de rendre les déplacements en bus et train compétitifs par rapport à l'usage de la voiture et de ce fait désengorger en partie son territoire des problèmes liés aux déplacements automobiles (congestion, pollution, sécurité, etc.).

5.1. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE BUS

Pour assurer l'évolution positive des déplacements en bus (maintien et développement des services), la Ville partage son expertise territoriale et les besoins de ses habitants auprès du TEC et de l'AOT, notamment dans le cadre du redéploiement du réseau de bus prévu pour 2031 (études prévues : 2028 pour la zone Estaimpuis-Mouscron-Comines et 2027 pour Tournai). L'objectif poursuivi est d'avoir déjà réfléchi à la conception de son réseau de bus en proposant à la fois une nouvelle organisation pour les lignes existantes en portant une attention à l'émergence de nouveaux quartiers et une nouvelle liaison entre les deux pôles d'importance : Mouscron et Dottignies.

La **fiche action 5.1** a pour but de donner des orientations à cette politique d'encouragement des déplacements en transport en bus.

La mise en œuvre devra se faire en parallèle au redéploiement du réseau, en fonction du planning qui sera fixé par l'AOT en concertation avec la ville et la Région Wallonne pour les adaptations d'infrastructures potentiellement nécessaires.

5.2. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LES PÔLES EXTERNES

Tout comme pour le maintien et le développement des services bus, la Ville partage son expertise territoriale et les besoins de ses citoyens à la SNCB pour assurer l'évolution positive des déplacements en train. L'ambition est de garder la possibilité pour les voyageurs de se déplacer dans les pays et régions voisines (importance de la dimension transfrontalière et transrégionale des déplacements). Cette ambition transrégionale doit être portée en concertation avec les voisins pour établir une stratégie de mobilité pour la Wallonie Picarde et l'Eurométropole.

L'objectif de la Ville est de conserver les usagers actuels ainsi que d'attirer un public plus grand. Pour cela, il est primordial de faire du train une réelle alternative à la voiture individuelle en assurant le maintien des connexions actuelles et en augmentant leur fréquence de passage. De manière concrète, l'objectif visé est d'augmenter la fréquence des lignes vers Lille, Courtrai et Gand, Tournai, Bruxelles et la dorsale wallonne à minimum 2 trains par heure (tôt le matin et tard le soir, week-end compris). Le temps de trajet jusqu'à la capitale sera aussi un sujet de discussion avec la SNCB vu l'augmentation de plusieurs minutes que ce trajet a subi ces dernières années.

L'augmentation du nombre des déplacements en train entrainera une diminution de l'utilisation de la voiture, augmentant en conséquence la sécurité et la qualité de vie dans les espaces publics.

En outre, la sensibilisation pour l'usage des transports en commun, l'information sur l'offre existante et la lisibilité des services sera menée par la Ville sur son site internet et aux moments clés déjà dédiés à la mobilité de Mouscron : Mobicity, semaine de la mobilité, distribution du cahier d'informations, etc.

6. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES DE MOBILITÉ

PRÉAMBULE

La Ville a un rôle important à jouer dans la promotion et la facilitation de la multimodalité et des services de mobilité disponibles : elle doit à la fois informer sur l'existant et continuer de développer des services.

Travailler ces axes stratégiques permettra d'inciter les usagers à la multimodalité et les encourager à un usage rationnel de la voiture.

La **fiche action 6.1** propose des lieux pour organiser le regroupement des différents services : la création de MobiPôles et de MobiPoints.

Au-delà de ces lieux, la ville est invitée à entretenir et organiser d'autres actions continues comme par exemple alimenter la page mobilité du site internet communal ou organiser des actions de sensibilisation, etc.

6.1. DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES

Les MobiPôles et MobiPoints sont des lieux physiques où convergent différents services de mobilité. Globalement, le rôle de ces lieux est de constituer un point de transfert entre différents modes de transport publics, privés et partagés.

La différence d'appellation entre le MobiPôle et le MobiPoint réside dans le fait que le MobiPôle dispose d'une connexion directe avec le réseau de transport public tandis que le terme MobiPoint est utilisé lorsqu'une offre de mobilité est présente mais en l'absence de transport public structurant.

Ce concept se base sur les Mobipunten lancés en 2017 en Flandre. La Wallonie, au travers de son Plan wallon d'investissement (PWI, 2019) a lancé l'étude globale d'implantation de MobiPôles dans sa Région. Elle a depuis établi une charte graphique et une liste des fonctionnalités qui doivent être ciblées en fonction de la typologie du lieu à aménager en MobiPôle ou MobiPoint. Ces outils permettent aux Villes et Communes d'identifier et d'instaurer ces points de services de manière autonome.

Les localisations suivantes sont proposées sur base de leur situation (périphérie, centre d'entité), des réseaux structurants qui s'y trouvent (piéton, vélo, TP), de l'espace dispo-

nible ainsi que des services éventuellement déjà existants (parkings auto et vélo, arrêts de bus) :

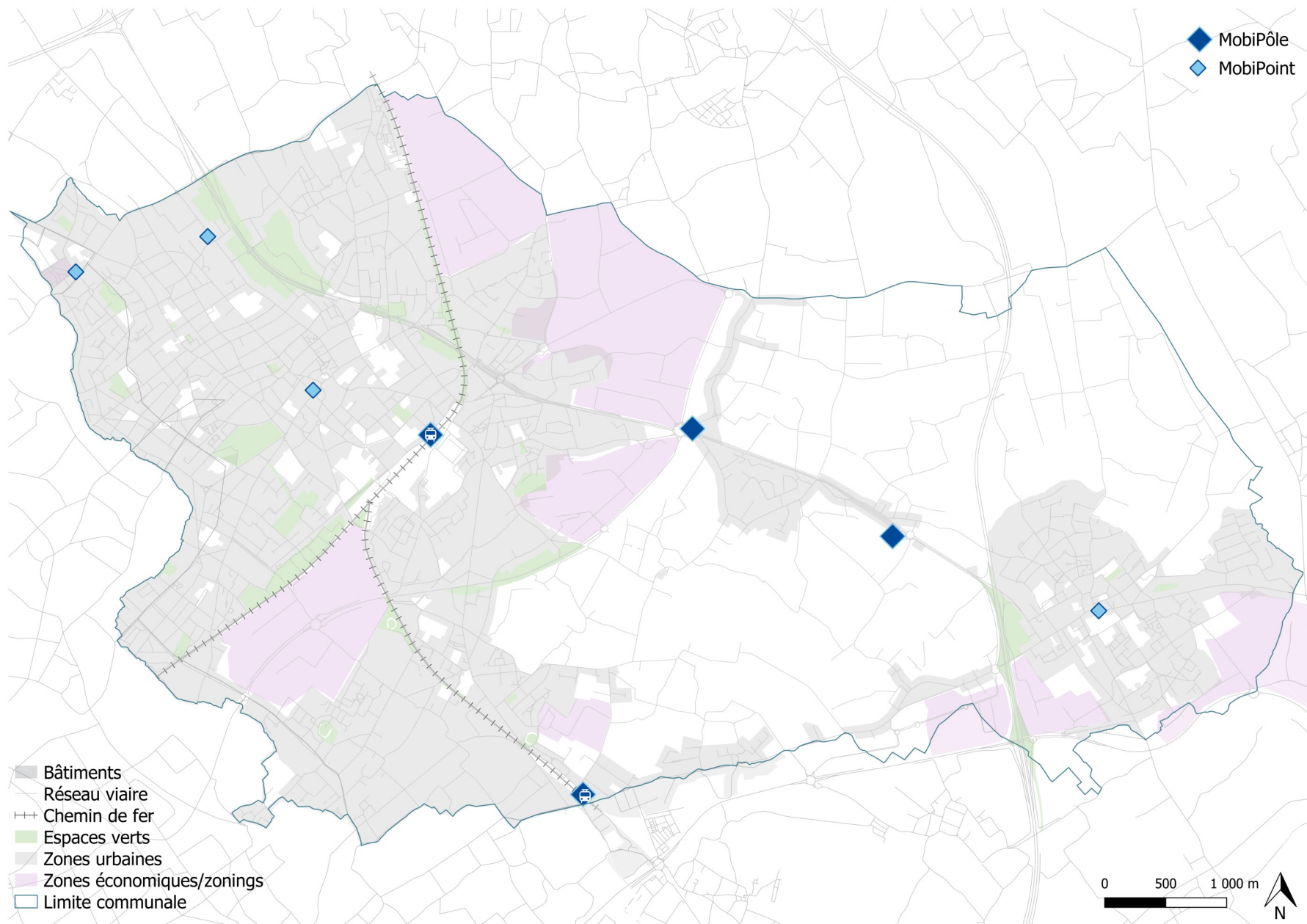
MobiPôles : Gares de Mouscron et de Herseaux, Rond point des M, Futurosport

MobiPoints : Place de la Résistance (Dottignies), parking Métropole, Centre Expo, place Sergent Ghiers (Risquons-Tout)

Le rond-point des M et le Futurosport pourront être considéré comme des MobiPôles dans le cas où le réseau de bus évoluera selon les propositions établies à la **fiche action 5.1**, c'est-à-dire la création d'une connexion entre Mouscron et Dottignies via le Boulevard des Alliés. Dans le cas contraire, ces points pourront constituer des MobiPoints, en vue des services existants (parking de covoiturage au Futurosport), projetés (parking de covoiturage au rond-point des M) et des itinéraires structurants sur lesquels ils se trouvent (piéton, vélo, TC et auto).

De plus, la Ville est invitée à ouvrir la réflexion sur la préparation du futur du transport de marchandises pour le guider vers des transports durables et optimiser les chaînes de déplacement multimodales (Stratégie Régionale de la Mobilité des Marchandises).

6.1. DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES



Des explications complémentaires sont à retrouver dans la fiche action 2.1.

7. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

PRÉAMBULE

Le nombre d'accidents et de victimes de la route tend à diminuer depuis les cinq dernières années à Mouscron mais ce nombre reste toutefois élevé (SPF Economie - Statbel).

Un des objectifs prioritaires du PCM consiste ainsi à poursuivre les efforts menés en matière de sécurité routière afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

Ce chapitre présente les actions phares identifiées dans l'optique d'atteindre cet objectif, à la fois par la sécurisation des carrefours les plus accidentogènes, par l'extension des zones apaisées existantes et par l'adaptation des régimes de vitesse.

La sécurisation des itinéraires piétons, des itinéraires cyclables et des abords des écoles est abordée dans les chapitres « 1. Favoriser la marche », « 2. Favoriser le vélo » et « 3. Améliorer la mobilité scolaire »

7.1. SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES

Les carrefours sont des lieux particulièrement accidentogènes. En ce sens, l'étude de la sécurisation des croisements les plus dangereux constitue une ambition phare de la Ville pour réduire le nombre d'accidents.

Le diagnostic de ce PCM enseigne que la majorité des accidents se concentre dans le centre-ville et à l'Ouest du territoire, principalement en raison de la densité du trafic automobile qui y circule. En ce sens, les carrefours visés par ce chapitre se concentrent principalement en ces lieux.

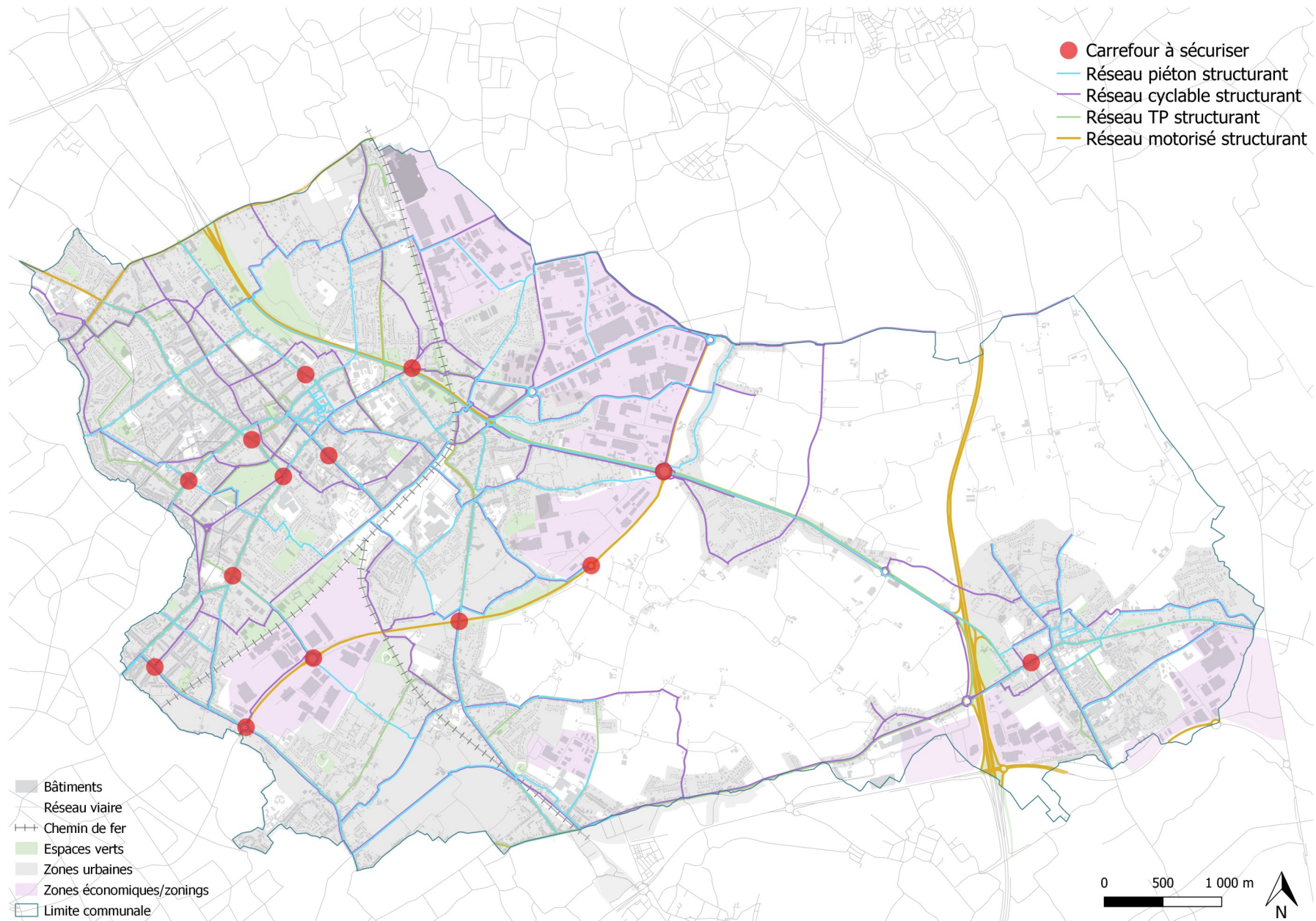
La sécurisation des carrefours les plus dangereux entraîne une modification de l'espace public qui nécessite de prendre en compte tous les usagers : piétons, PMR, cyclistes, conducteurs de bus, automobilistes. Les croisements entre ou avec des voiries régionales devront faire l'objet d'une coordination particulière entre la Ville et le SPW. Dans certains cas, la circulation et les aménagements de la voirie (bandes de circulation, trottoirs, ...) pourraient être complètement transformés pour donner place à une nouvelle organisation de l'espace public.

Les carrefours situés à la rencontre de plusieurs réseaux structurants, surtout des modes actifs, présentent le plus d'enjeux et doivent par conséquent être traité en priorité.

L'ensemble des carrefours identifiés comme problématiques sur base du diagnostic et des concertations avec la Ville est repris sur la carte suivante.

La **fiche action 7.1.** comporte des pistes de solution d'aménagement applicables à certains des croisements identifiés.

7.1. SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES



Des explications complémentaires sont à retrouver dans la fiche action 7.1.

7.2. ÉTENDRE LES ZONES APAISÉES

Pourquoi des zones apaisées?

Les zones apaisées sont appliquées dans des rues pour diminuer la vitesse des véhicules qui y circulent. La réduction des vitesses induit des avantages sur divers plans : augmentation de la sécurité de tous les usagers, favorisation des modes actifs, découragement de l'utilisation de la voiture ou du passage par les zones apaisées, amélioration de la fonction de séjour dans l'espace public, protection de l'environnement, lutte contre les émissions de GES, et bien d'autres.

Il s'agit également de suivre les stratégies de mobilité wallonnes (Stratégie régionale de mobilité, Déclaration de politique régionale 2019-2023) et de sécurité routière (« Déclaration de Stockholm », document issu de la 3e conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière en 2020) qui vont dans le sens de la promotion des zones à vitesse réduite pour apaiser les quartiers et zones urbaines.

Mettre en place des aménagements qui permettront de faire respecter les zones apaisées entrainera un apaisement général de la circulation motorisée et par conséquent des espaces de vie plus sécurisés et agréables pour tous les usagers.

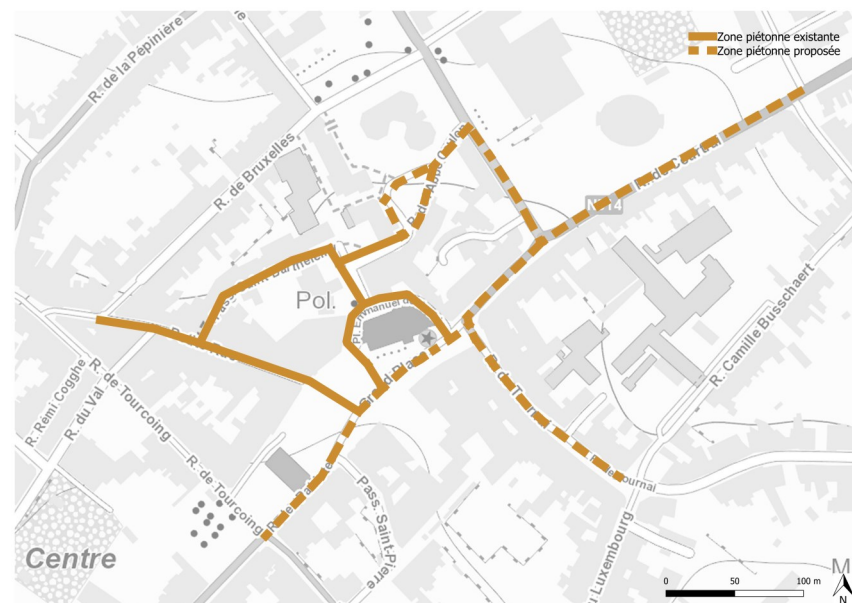
Et à Mouscron?

À Mouscron, des mesures ont déjà été entamées dans le sens de l'apaisement du territoire (centre-ville, quartier résidentiel du Blanc-Ballot ou encore du centre de Herseaux ou de Luigne sont en zones apaisées). Cette action du PCM vise à poursuivre et renforcer les mesures d'apaisement mises en place en suivant les stratégies susmentionnées.

L'approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur toutes les voiries du réseau communal (de desserte et de collecte). Les axes structurants du territoire sont maintenus à un régime supérieur de vitesse vu leur importance dans la hiérarchie du réseau automobile. Cette mesure repose ainsi sur la hiérarchisation du réseau ainsi que sur la typologie du territoire. La carte à la page suivante indique les voiries qui pourraient faire l'objet d'un apaisement. La [fiche action 7.2.](#) propose une priorisation des aménagements en identifiant les zones les plus denses comme prioritaires.

La phase de diagnostic a aussi mis en évidence la nécessité d'améliorer la lisibilité de la zone 30 déjà instaurée dans l'hypercentre de Mouscron. Un point de cette fiche action adresse la thématique de la signalisation d'une zone 30 généralisée (le principe de « l'inversion de la règle de l'exception », cf. fiche action 7.2.) ainsi que la nécessité d'accompagner cette mise en place par une large campagne de communication.

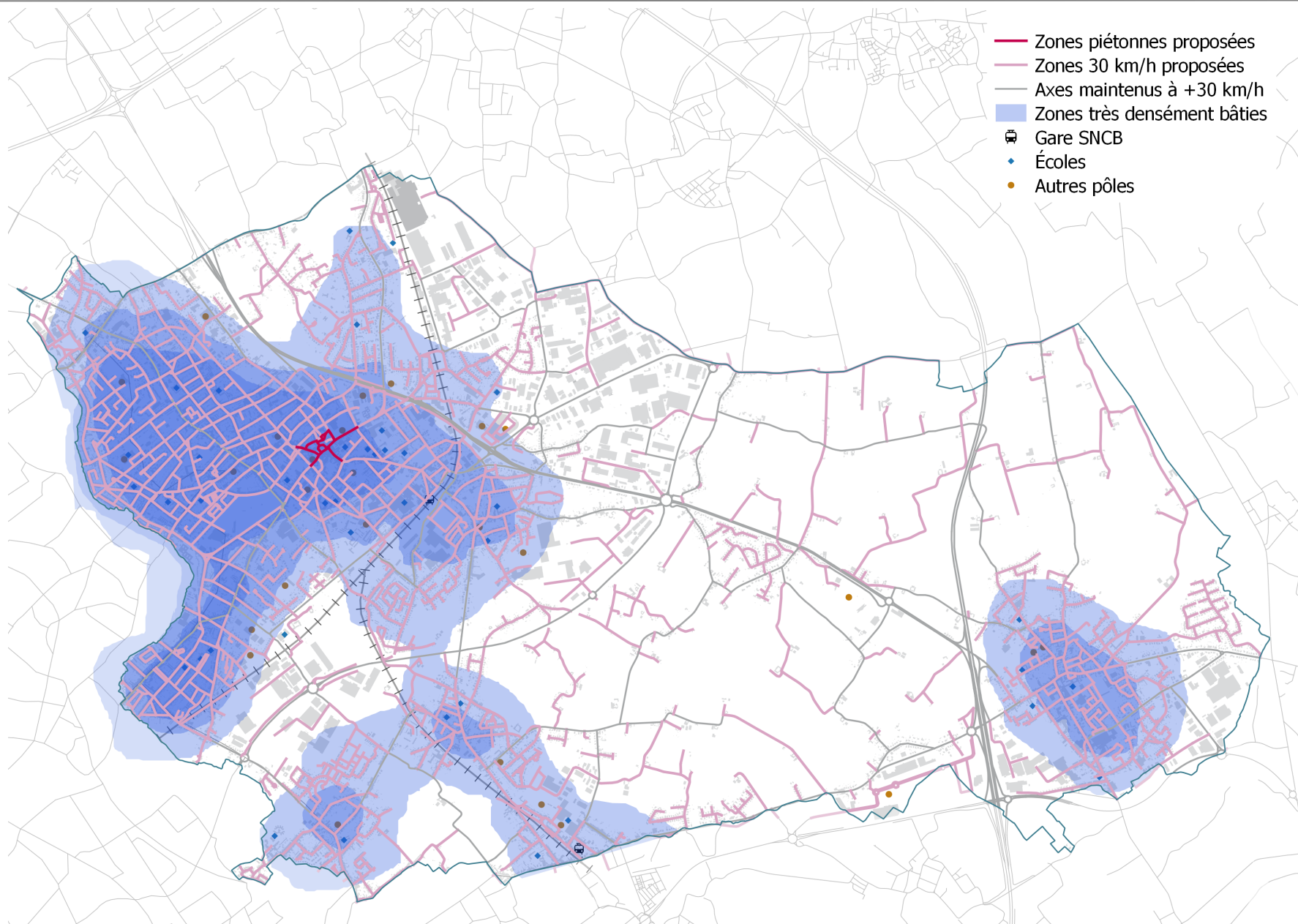
Dans le cadre de ce PCM, une réflexion est notamment encouragée pour l'agrandissement de la zone piétonne autour de la Grand-Place.



Quel type de zone apaisée?

Les zones dites apaisées sont des lieux où les vitesses de circulation sont modérées et elles comprennent 3 principaux types : les zones 30, les zones résidentielles et les zones de rencontre (les dernières étant limitées à 20km/h). Les zones piétonnes, zones cyclables et rues scolaires peuvent aussi être considérées comme telles puisque l'automobiliste n'y est pas l'utilisateur prioritaire. La [fiche action 7.2.](#) décrit la fonction de ces zones et fournit des indications théoriques sur les principes d'aménagements liés.

7.2. ÉTENDRE LES ZONES APAISÉES



Des explications complémentaires sont à retrouver dans la fiche action 7.2.

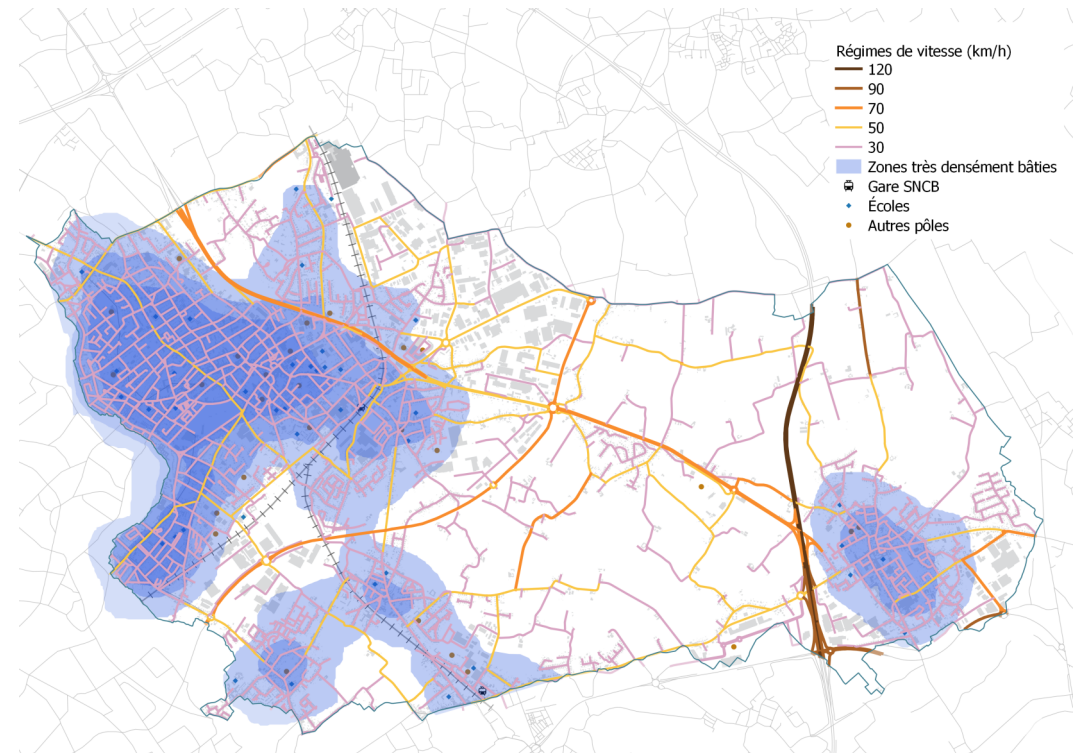
7.3. ADAPTER ET FAIRE RESPECTER LES RÉGIMES DE VITESSE

En complément de l'extension des zones apaisées à Mouscron, il s'agira de revoir les régimes de vitesses de manière plus globale et d'en assurer le respect. En effet, dans de nombreuses voiries, les régimes de vitesse pourraient être revus pour sécuriser les déplacements en voiture, à vélo et à pied. Si dans les centres, la tendance ces dernières années était pour une réduction des régimes de vitesses, dans les zones plus rurales du territoire, la vitesse réglementaire était encore très élevée sur certains axes compte tenu de leur typologie et de leur niveau dans la hiérarchie du réseau (pour la plupart de niveau de desserte locale).

La mise en place de dispositifs pour rappeler et réduire la vitesse de circulation est à privilégier pour assurer la pérennité de la mesure et son respect. À titre préventif, des radars seront disposés à des endroits stratégiques de l'entité. À titre répressif, la zone de police devra également pratiquer divers contrôles de vitesse que ce soit de manière sporadique ou plus systématique.

Outre le contrôle des vitesses, la mise en place de radars permettra également à la Ville de monitorer la mise en place de cette action et d'assurer son évaluation dans le temps.

Les aménagements à mettre en place qui facilitent le respect des limitations de vitesse sont aussi présentés dans la **fiche action 7.3.** (dispositifs ralentisseurs, chicanes, effets de porte, etc.). Il s'agit principalement d'agir sur l'environnement de la voirie pour inciter le conducteur à respecter de manière intuitive la réglementation.



8. ORGANISER LE STATIONNEMENT

PRÉAMBULE

En matière de stationnement, le PCM apporte des indications en vue d'améliorer la gestion du stationnement sur le territoire mouscronnois, notamment concernant l'harmonisation et la lisibilité des zones réglementées, la signalisation des parkings (places disponibles, temps de parcours, etc.). Un focus est fait sur la thématique du stationnement dédié aux livraisons et le déploiement de systèmes de livraisons plus durables (cyclologistique), enjeu important pour le territoire mouscronnois au regard de son contexte urbain dense et des fonctions urbaines présentes. Enfin, ce chapitre aborde le développement et l'organisation du stationnement vélo pour tous types d'usages et répondre aux besoins variés des cyclistes au quotidien.

8.1. OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT

De façon prioritaire, le PCM ambitionne de développer une politique de gestion et de contrôle du stationnement sur son territoire. Les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans le centre-ville de Mouscron mais cette politique devrait également s'étendre aux villages de Luignne, Herseaux et Dottignies.

A Mouscron, la localisation et la capacité des parkings ne sont pas toujours indiquées. Certains sont parfois peu visibles ou font penser à des parkings privés (présence de barrière, panneaux trop petits,...), particulièrement pour des touristes ou visiteurs.

La **fiche action 8.1** donne des recommandations pour optimiser la politique de gestion et contrôle du stationnement et la signalisation relative au stationnement pour améliorer son fonctionnement et sa lisibilité pour les usagers.

8.2. ENCADRER LE STATIONNEMENT POUR LES LIVRAISONS ET DÉVELOPPER LA CYCLOGISTIQUE

D'après une enquête de satisfaction réalisée en mai 2023 auprès des commerçants de Mouscron (157 répondants), 97,5% des répondants ont déclarés recevoir des livraisons. Environ 19% en reçoivent tous les jours (HoReCa et commerces alimentaires) tandis que pour la majorité des répondants, la fréquence diminue de 1 à 3 livraisons par semaine.

Les livraisons peuvent se faire partout où l'arrêt et le stationnement sont autorisés. Mais en l'absence de garantie que les livreurs ne trouvent un emplacement de déchargement, il est important de leur accorder des places dédiées.

L'objectif général est de développer des emplacements pour les livraisons adapté aux camions avec espace de déchargement :

- au minimum au niveaux des centres (villages, quartiers et centres)
- aussi pour les commerces à besoins spécifiques sur des courtes périodes.

Les livraisons sont majoritairement concentrées en matinée du mardi au vendredi. En ce sens, l'accès aux places dédiées peut être limité dans le temps pour les livraisons, comme c'est actuellement le cas pour les zones de stationnement situées le long de l'esplanade de la Grand'Place (réservées aux livraisons de 06h00 à 10h00, excepté le mardi et le dimanche). En dehors de ce créneau, les places sont alors accessibles à tous.

La cyclologistique urbaine, en plein essor dans les centres urbains, peut venir apporter des solutions à des problématiques rencontrées à Mouscron telles que la congestion des centres-villes, et de façon plus globale à la crise climatique et énergétique, la pollution de l'air, les nuisances sonores ainsi que l'encombrement de l'espace public. Le déploiement de ce type de système sur le territoire mouscronnois, caractérisé par sa densité, constitue une opportunité pour entreprendre une gestion plus durable des livraisons pour les commerces en centre-ville et réduire les nuisances engendrées par la fonction d'approvisionnement.

La **fiche action 8.2** donne des indications sur la mise en œuvre des actions pour l'encadrement des livraisons dans le centre et le déploiement d'une stratégie cyclologistique.

8. ORGANISER LE STATIONNEMENT

8.3. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

Il est tout autant important d'offrir aux usagers cyclistes des équipements de qualité pendant leurs déplacements qu'à destination ou domicile, c'est pourquoi des dispositifs de stationnement sécurisés, faciles d'accès et confortables font l'objet d'une action spécifique en tenant compte de la diversité d'usages du vélo.

Actuellement, il existe une vingtaine de pôles de stationnement pour les vélos sur le territoire. Ils sont localisés principalement dans le centre et dans les centres des villages. Il s'agit d'arceaux permettant d'y cadener le cadre du vélo ou de simples fixations au sol, certains parkings sont couverts protégeant les vélos des intempéries tandis que d'autres sont en plein air.

Les parkings à vélos répertoriés en centre-ville sont principalement situés aux abords des équipements publics (CAM, CHM, centre culturel, parc communal...) et sportifs (Futurosport, royal Excel Mouscron, Hall Max Lessines). Les mouscronnois sont demandeurs de dispositifs de stationnement sécurisés et plus nombreux.

La **fiche action 8.3.** donne des indications sur la mise en œuvre des actions présentées pour le déploiement de l'offre diversifiée en stationnement vélo sur le territoire mouscronnois afin de répondre aux besoins et encourager la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens.

IV. PROGRAMME D' ACTIONS

PRÉAMBULE

Le chapitre « III. Plan d'actions » du présent rapport est alimenté par une série de mentions à des « actions » dont le rôle est de proposer des orientations techniques et stratégiques à la Ville pour la mise en œuvre des différents objectifs identifiés en phase 2.

Chaque action est détaillée par une « fiche action » reprise en annexe qui indiquant :

- .: L'intitulé de l'action, la description de la mesure, le thème ;
- .: Les objectifs poursuivis ;
- .: Les mesures liées,
- .: Les financements et ressources ;
- .: La nature de la mesure (planification, infrastructure, soutien, accompagnement), le type d'opération (information, étude, réalisation), le caractère (nouveau, poursuite, renforcement), le délai de mise en œuvre (action continue ou mise en œuvre progressive et degré de priorité) et le budget ;
- .: Les outils et les références ;
- .: Les indicateurs ;
- .: Les principes de mise en œuvre et recommandations.

Lorsque les mesures proposées sont liées à des lieux physiques, des cartes les localisant illustrent le propos dans le présent rapport ou directement au sein des fiches actions. Des esquisses d'aménagement sont aussi jointes en fonction du type de mesure.

1. TABLEAU DE SYNTHÈSE

Le tableau, repris à la page suivante, synthétise les mesures et les actions préconisées. Il reprend les attributs essentiels de chacune des fiches : l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé et les principaux acteurs concernés (pilotes et partenaires).

Il servira de tableau de bord pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

N°	Objectifs	Priorité	Période de mise en œuvre	Budget	Acteurs Pilotes	Partenaires
1. Favoriser la marche						
1.1.	Assurer des cheminements piétons et PMR de qualité, confortables et accessibles	1	AC	€€€	Ville, SPW	Wallonie Picarde, TEC, MEL, Tous à Pied, Atingo
1.2.	Développer la signalétique piétonne et PMR	1	AP	€/€€	Ville	SPW, Gestion Centre-Ville, commerçants, Moresto, Tous à Pied, AOT, SNCB, Province
2. Favoriser le vélo						
2.1.	Améliorer la continuité des déplacements cyclables	1	AC	€€€	Ville	SPW, Wallonie Picarde, MEL, CCCV, GRACQ
2.2.	Sécuriser les carrefours (giratoires) et les grands axes pour les cyclistes	1	AP	€/€€€	SPW, Ville	Wallonie Picarde, MEL, CCCV, GRACQ
2.3.	Promouvoir l'utilisation du vélo	1	AC	€	Ville	SPW, GRACQ, ProVélo, écoles, commerçants, associations locales, Police
3. Améliorer la mobilité scolaire						
3.1.	Poursuivre la sécurisation des abords d'écoles	1	AP	€€	Ville	Écoles, Police, gestion centre-ville (stewards)
3.2.	Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles	1	AP	€	Villes, écoles	Police, gestion centre-ville (stewards), association de parents
3.4.	Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école	1	AC	€	Villes, écoles	SPW, Police, Tous à Pied, Atingo, le GRACQ, ProVélo

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

N°	Objectifs	Priorité	Période de mise en	Budget	Acteurs Pilotes	Partenaires
4. Améliorer le cadre de vie						
4.1.	Renforcer la fonction de séjour dans les espaces publics	2	AP	€/€€€	Ville	SPW, comité de citoyens
5. Encourager les déplacements en transports en commun						
5.1.	Maintenir et développer les services bus	1	AC	€	AOT, Ville	Ville, OTW, SPW, communes limitrophes, (De
5.2.	Maintenir et développer les services ferroviaire	1	AC	€	Ville, SNCB, Infrabel	Ville, communes limitrophes, opérateurs bus
6. Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité						
6.1.	Développer des MobiPoints et MobiPôles	1	AP	€€	Ville	SPW, Province, AOT, SNCB, De Lijn, Ilévia,
7. Sécuriser les déplacements						
7.1.	Sécuriser les carrefours accidentogènes	1	AC	€€€	Ville, SPW	Police, AOT
7.2.	Étendre les zones apaisées	1	AP	€€	Ville	SPW, Police, AOT
7.3.	Adapter les régimes de vitesse	1	AC	€/€€	Ville, SPW	Police

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

N°	Objectifs	Priorité	Période de mise en œuvre	Budget	Acteurs Pilotes	Partenaires
8.	Organiser le stationnement					
8.1.	Optimiser la gestion du stationnement	1	AC	€	Ville, Police	Gestion centre-ville, commerçants, SPW
8.2.	Encadrer le stationnement pour les livraisons	2	AC	€	Ville, Police	Gestion centre-ville, commerçants, SPW
8.3.	Renforcer l'offre en stationnement vélo	1	AC	€€	Ville	SPW, TEC, SNCB, écoles

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

V. INDICATEURS

PRÉAMBULE

Une liste d'indicateurs a été conçue dans l'objectif de constituer un « Observatoire de la mobilité communale » et de permettre ainsi à la Ville d'évaluer régulièrement la politique menée et ses effets, notamment à l'occasion des réunions de suivis du Plan Communal de Mobilité.

La liste est basée sur les objectifs de répartition modale préconisés dans la vision FAST et sur les recommandations de la Cémathèque n°38 « Evaluation des politiques de mobilité : indicateurs » et a été adaptée à la réalité de la commune concernée.

QU'EST-CE QU'UN INDICATEUR?

Il s'agit d'un « élément de référence, d'ordre quantitatif et qualitatif, nécessaire afin de disposer d'un suivi, d'une part de l'évolution des tendances en termes de comportements de déplacement, et d'autre part de la politique menée, afin d'améliorer l'offre de transport à travers ses différentes composantes : sécurité routière, qualité de vie, efficacité des déplacements et alternatives offerts » (Cémathèque n°38, SPW, 2014).

La liste d'indicateurs devient alors un véritable observatoire de la mobilité communale.

DES INDICATEURS DE RÉALISATION ET DES INDICATEURS D'IMPACT

Il existe deux types d'indicateurs :

- ∴ Les indicateurs de réalisation : informations relatives aux infrastructures, équipements et mesures de gestion : quelles actions sont mises en œuvre? Il peut aussi s'agir d'informations relatives aux mesures de sensibilisation.
- ∴ Les indicateurs d'impact : informations relatives aux comportements : Comment les usagers se déplacent-ils?

Les tableaux repris ci-après présentent la liste des indicateurs qui ont été identifiés pertinents pour le suivi de la mobilité à Mouscron. Il est à noter que le choix des indicateurs proposés tente de tenir compte de l'accessibilité des données, de la simplicité de leur récolte et de la pertinence des informations qu'elles fournissent.

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

Indicateurs	Unité	Type d'action
Favoriser la marche		
Longueur des cheminements accessibles	Km	Infrastructures
Longueur des cheminements accessibles/Longueur des cheminements du réseau piéton	%	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles/Nombre de traversées piétonnes à aménager	%	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes éclairées	Nombre	Infrastructures
Longueur des zones piétonnes	Km	Infrastructures
Nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, hors demandes privées	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts de transport public accessibles aux PMR	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées équipées de dispositifs sonores	Nombre	Infrastructures
Nombre de panneaux installés à destination des piétons	Nombre	Infrastructures
Favoriser le vélo		
Longueur du réseau cyclable aménagé (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)	Km	Infrastructures
Nombre de SUL	Nombre	Infrastructures
Nombre de SUL/Nombre de sens uniques	%	Infrastructures
Longueur du réseau cyclable aménagé/longueur totale du réseau cyclable projeté	%	Infrastructures
Longueur des chemins réservés type « F99a,b,c »	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables séparées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables marquées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des bandes cyclables suggérées/sens	Km	Infrastructures
Nombre de sas vélos	Nombre	Infrastructures
Nombre de sas vélos/nombre de carrefours à feux	%	Infrastructures
Nombre de sites de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures
Semaine de la mobilité - nombre d'activités organisées	Nombre	Information
Journal communal – nombre d'articles mobilité publiés	Nombre	Information

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

Indicateurs	Unité	Type d'action
Encourager les déplacements en transports en commun		
Nombre de kilomètres/an	Nombre	Infrastructures
Nombre de lignes traversant la commune	Nombre	Planification
Nombre d'arrêts	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts aménagés	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts aménagés/nombre d'arrêts	%	Infrastructures
Longueur de site spécial franchissable-bande bus réalisés/longueur totale projetée	%	Infrastructures
Nombre de carrefours priorités bus/nombre de carrefours priorités projetés	%	Infrastructures
Vitesse commerciale de la ligne X	Km/h	Infrastructures
Nombre de passages de trains/jour	Nombre	Planification
Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité		
Nombre de mobipôles sur le territoire	Nombre	Infrastructures
Covoiturage – nombre de parkings	Nombre	Infrastructures
Service de location de vélos – nombre de vélos	Nombre	Infrastructures
Moyens humains affectés à la politique mobilité	Nombre	Planification
Semaine de la mobilité - nombre d'activités organisées	Nombre	Information
Journal communal – nombre d'articles mobilité publiés	Nombre	Information
Sécuriser les déplacements		
Nombre de km aménagés en zone 30	Km	Infrastructures
Nombre de km aménagés en zone 20	Km	Infrastructures
Taux de rues apaisées/total voiries communales	%	Infrastructures
Nombre de tronçons où la limite de vitesse a été réajustée	Nombre	Planification
Nombre d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées	%	Infrastructures
Nombre d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse	Nombre	Accompagnement
Organiser le stationnement		
Nombre d'emplacements de livraison	Nombre	Infrastructures

2. INDICATEURS D'IMPACT

Indicateurs	Unité	Source
Favoriser la marche		
Nombre de piétons sur l'axe A/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de piétons sur l'axe A à l'heure de pointe du matin	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de piéton traversant au passage piéton B/jour	Nombre	Ville - Comptage
Favoriser le vélo		
Nombre de cyclistes sur l'axe A à l'heure de pointe du matin	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour	Nombre	Ville - Comptage
Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X	Nombre	Ville - Relevé
Semaine de la mobilité - nombre de participants	Nombre	Ville - Inscriptions
Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites	Nombre	Ville - Nombre de visites
Part modale des déplacements cyclables	%	Ville - Comptage
Améliorer la mobilité scolaire		
Nombre de participants Pédibus	Nombre	Écoles - Inscriptions
Nombre de participants Vélobus	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet du cycliste : nombre de classes concernées	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet du cycliste : nombre de participants	Nombre	Écoles - Inscriptions
Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre de vélos stationnés à l'école	Nombre	Écoles/Villes - Relevés
Encourager les déplacements en transports en commun		
Nombre d'abonnements TEC	Nombre	TEC
Nombre d'abonnements TEC/nombre d'habitants	Nombre	Ville
Nombre de voyages sur la ligne X/an	Nombre	TEC
Nombre d'élèves se déplaçant en bus	Nombre	Écoles - PDS
Nombre d'usagers fréquentant la gare	Nombre	SNCB
Nombre d'abonnements, nombre d'abonnements combinés train/bus	Nombre	SNCB/TEC
Nombre d'élèves se déplaçant en train	Nombre	Écoles - PDS

2. INDICATEURS D'IMPACT

Indicateurs	Unité	Source
Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité		
Carsharing – nombre d'adhérents	Nombre	Ville - Inscriptions
Carsharing – nombre de véhicules	Nombre	Ville - Inscriptions
Carsharing – nombre de locations/an	Nombre	Ville - Inscriptions
Taxi social – nombre de personnes transportées/an	Nombre	Ville - Inscriptions
Bus local (Proxibus) – nombre moyen de personnes transportées/jour	Nombre	CPAS
Bus local (Proxibus) – nombre de personnes transportées/an	Nombre	CPAS
PDE communal : nombre de cyclistes – de covoitureurs – d'usagers TC/an	Nombre	Ville - PDS
Covoiturage – taux d'occupation du parking X	%	Ville - Relevé
Service de location de vélos – nombre de locations/an	Nombre	Ville
Service de réparations de vélos – nombre de réparations/an	Nombre	Ville
Semaine de la mobilité - nombre de participants	Nombre	Ville - Inscriptions
Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites	Nombre	Ville - Nombre de visites
Sécuriser les déplacements		
Nombre d'accidents avec dégâts corporels	Nombre	Police
Nombre de victimes	Nombre	Police
Nombre de victimes cyclistes	Nombre	Police
Nombre de victimes piétons	Nombre	Police
Nombre de tués	Nombre	Police
Nombre de tués cyclistes	Nombre	Police
Nombre de tués piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés graves	Nombre	Police
Nombre de blessés graves cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés graves piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés légers	Nombre	Police
Nombre de blessés légers cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés légers piétons	Nombre	Police
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	%	Police
Organiser le stationnement		
Taux de rotation par emplacement	%	Gestion centre-ville - Relevé
Nombre de véhicules illicites	Nombre	Gestion centre-ville/Police - Relevé