

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON

PHASE 1 / A. BILAN DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE 2003

Décembre 2021



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



Bureau d'études IRCO
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
info@irco.be





Source: BRAT, 2020

TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION	4
1. CONTEXTE GÉNÉRAL	5
1.1. LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	5
1.1.1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES	5
1.1.2. PHASES DU PCM	6
1.1.3. SUIVI DU PCM	6
2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES ADOPTÉS DEPUIS 2003	7
2.1. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE	7
2.2. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE	9
2.3. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE	11
2.4. LES PCM SUR LES TERRITOIRES VOISINS	13
2.5. ÉLÉMENTS À RETENIR	14
II. BILAN DU PCM DE 2003	15
1. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PCM DE 2003 : THÈMES	
1.1. LE RÉSEAU ROUTIER	17
1.2. LES TRANSPORTS PUBLICS	21
1.3. LE STATIONNEMENT	22
1.4. LES MODES DOUX	23
1.5. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	31
1.5. LA COMMUNICATION	32
2. ÉTAT DES EFFETS DU PCM DE 2003	34

I. INTRODUCTION

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

1.1. LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

1.1.1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

La Ville de Mouscron dispose d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) en vigueur depuis 2003.

Ce document, approuvé il y a presque 20 ans, a permis de mettre en œuvre de nombreuses actions dont les principales sont notamment la sécurisation et l'aménagement prioritaire des centres de la ville et des villages couplé à la mise en œuvre de la route de la Laine (N518).

L'achèvement des chaînons manquants de la route de la Laine (N518) constitue un élément central du PCM de 2003. Cet axe permet de relier directement la France et son réseau à la route express N58 et canaliser le trafic de transit qui passe actuellement devant la Gare de Mouscron.

Les centres des villages ont fait l'objet de travaux d'aménagement prioritaires. Dans le centre de Mouscron, le réaménagement de la Grand-Place est en cours de finalisation. Le centre de Luigne a été inscrit dans un périmètre de revitalisation urbaine. Des crédits d'intermodalité et d'impulsion ainsi que des financements régionaux conditionnés à la réalisation du PCM ont permis de réaménager le centre de Dottignies et la place d'Herseaux.

Comme la majorité des PCM wallons actuels, il comportait trois phases :

- l'établissement d'un diagnostic

- la détermination des objectifs

- l'élaboration du plan en tant que tel décliné sous forme de fiches actions

Il s'agit d'une particularité qui a permis de rendre ce plan opérationnel sur base d'enjeux et d'objectifs clairement identifiés (la finalisation des chaînons manquants de voirie, la suppression du trafic de transit des poids lourds dans le centre de Mouscron, la sécurité et la convivialité des centres des entités agglomérées, la refonte du réseau des transports en commun, des mesures en faveur des modes de déplacements doux ainsi que l'organisation du stationnement).

La ville de Mouscron a lancé l'actualisation de son PCM car, avec l'achèvement de la route de la Laine, de la Grand'Place et le début des travaux de la gare, elle arrivait à la fin d'un cycle et à la fin de son précédent Plan Communal de Mobilité. Nous souhaitons avec cette actualisation rafraîchir la vision de notre mobilité et donner une nouvelle impulsion pour les prochaines années et les défis qui nous attendent. Cette actualisation nous permettra également de répondre à l'évolution des besoins et attentes de nos citoyens en matière de mobilité et de qualité de vie.

La Ville de Mouscron a officiellement débuté l'actualisation de son PCM au début de l'année 2020. Celle-ci a été confiée aux bureaux d'études BRAT et IRCO et a comme objectif de faire le bilan des actions du PCM de 2003, comprendre les besoins et enjeux actuels de la Ville de Mouscron, construire des objectifs pour l'avenir de la mobilité hurlue et les traduire dans des fiches actions permettant d'opérationnaliser leur mise en œuvre.

Cet outil stratégique de planification de la mobilité à l'échelle communale a pour but de représenter un document guide à destination des pouvoirs et instances publics en matière de mobilité. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités.

Il est à noter que cette phase 1 a été livrée une première fois en décembre 2020. Il a été décidé de ne pas attendre la finalisation de l'ouverture de la route de la Laine (septembre 2021) pour avancer en phase 2. La phase 1 a été réactualisé sur cet aspect uniquement (ouverture de la route de la Laine et son report de trafic) en décembre 2021. Les autres données datent donc de 2020 et hors du contexte de la crise sanitaire du Covid-19 ayant eu un impact important sur la mobilité.

1.1.2. PHASES DU PCM

3 phases seront réalisées :

Phase 1 : Bilan et diagnostic

Phase 2 : Enjeux et objectifs

Phase 3 : Elaboration du plan et des fiches actions

Le présent document reprend les résultats de la première phase de l'étude, à savoir le bilan du PCM de 2003, l'actualisation des données socio-économiques et du diagnostic des différents modes, les résultats de l'enquête sur la mobilité auprès des mouscronnois et les comptes-rendus des rencontres avec les acteurs de la mobilité hurlue.

1.1.3. SUIVI DU PCM

Le Comité technique assure le bon suivi de l'ensemble du Plan Communal de Mobilité. Il se compose des membres suivants :

- Des représentants de la Ville de Mouscron :
 - ∴ La Bourgmestre, en la personne de Mme Aubert
 - ∴ L'Echevine de la mobilité, en la personne de Mme Vanelstraete
 - ∴ Le Conseiller en Mobilité, en la personne de M. Deroubaix
 - ∴ Différents services de l'administration
 - ∴ Les conseillers communaux
 - ∴ Le président de la CCATM
- Des représentants du Service Public de Wallonie—Mobilité et Infrastructure
- Des représentants de l'Opérateur de transport en Wallonie
- Des représentants de la SNCB et d'Infrabel
- Des représentants du TEC Hainaut
- Des représentants d'acteurs locaux :
 - ∴ Intercommunale I.E.G.
 - ∴ Police communale
 - ∴ Station d'épuration IPALLE
 - ∴ Service Incendie
- Des représentants d'associations locales :
 - ∴ Gracq Mouscron
 - ∴ Asbl CCIPH

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES ADOPTÉS DEPUIS 2003

Cette section présente les outils de planification et/ou les politiques qui ont été adoptés depuis 2003 au niveau régional, supra-communal, et communal et sur lesquels vont s'appuyer le nouveau PCM.

2.1. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE WALLON (SDT)

Le SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 mais n'est pas encore en vigueur à ce jour. Sur le plan juridique, le SDT a valeur indicative. Il s'agit d'un outil de planification stratégique pour l'ensemble du territoire wallon qui entend permettre à la Wallonie d'anticiper et répondre aux besoins futurs de sa population. Les mesures qu'il prévoit devront orienter les choix et priorités tant au niveau local que régional. Un des défis qu'il entend relever est la maîtrise de la mobilité, et plus spécifiquement la desserte des territoires urbanisés par d'autres modes que la voiture individuelle et l'évolution du transport de biens.

DE3 – Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Le SDT prévoit que les modes actifs (en ce comprises les personnes à mobilité réduite) soient privilégiés lors de réaménagement ou création d'espaces publics et que le trafic soit apaisé dans les centralités urbaines et rurales (trottoirs praticables, maillages piéton et vélo, réduction du nombre de bandes de circulation, zone 30,...). De plus, les espaces publics situés à proximité des points de connexion aux réseaux de transport en commun et de parcours vers les centralités doivent être réaménagés de façon lisible pour tous.

DE4 – Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

Il envisage de développer des transports en commun performants et attractifs. L'objectif étant d'assurer les liaisons entre les pôles wallons et les principaux pôles d'enseignement, d'emploi et de service. Le réseau ferroviaire est le moyen privilégié.

De plus, il entend développer un réseau de liaisons cyclables ambitieux pour compléter la structure des réseaux de communication et améliorer la desserte des pôles. Le RAVeL est central à cet égard.

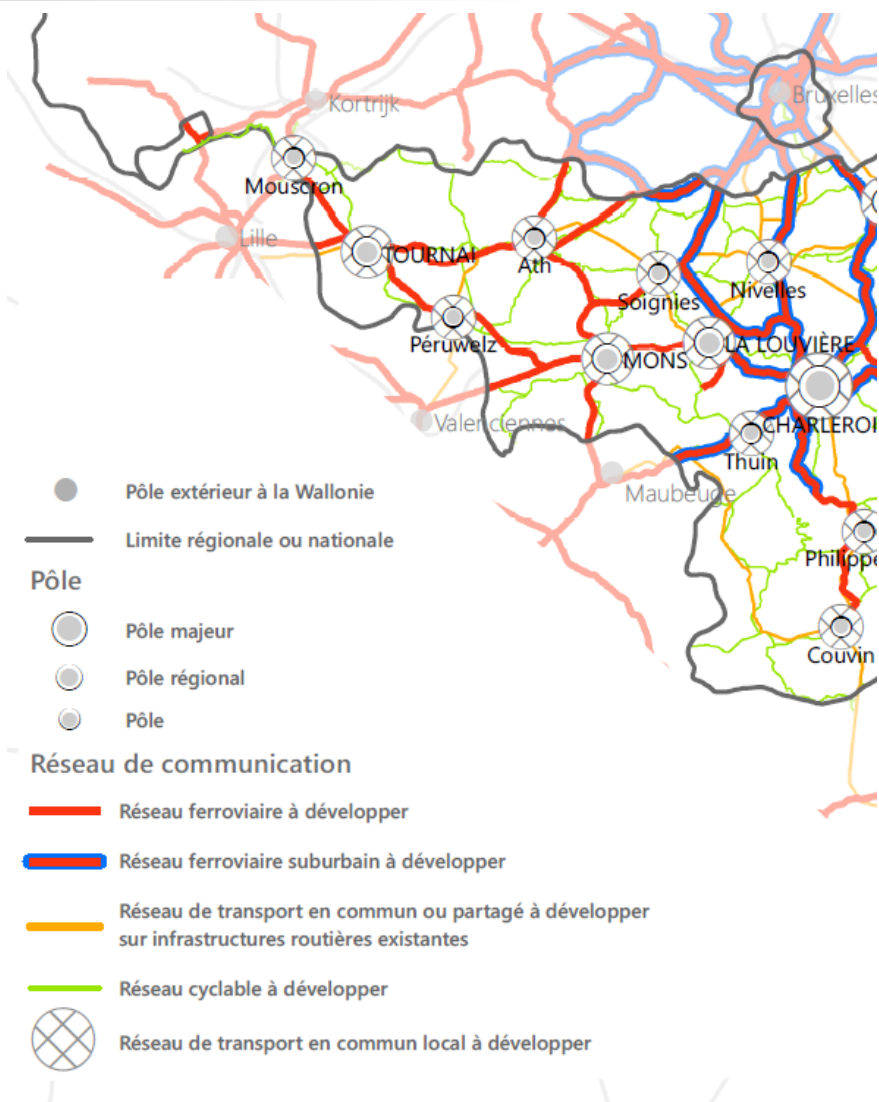
Le SDT prévoit encore de privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité collectives ou partagées (via covoiturage, smart-mobility, bus à haut niveau de service, plans de déplacements pour entreprises,...) ainsi que soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur thermique.

DE5 – Organiser la complémentarité des modes de transport

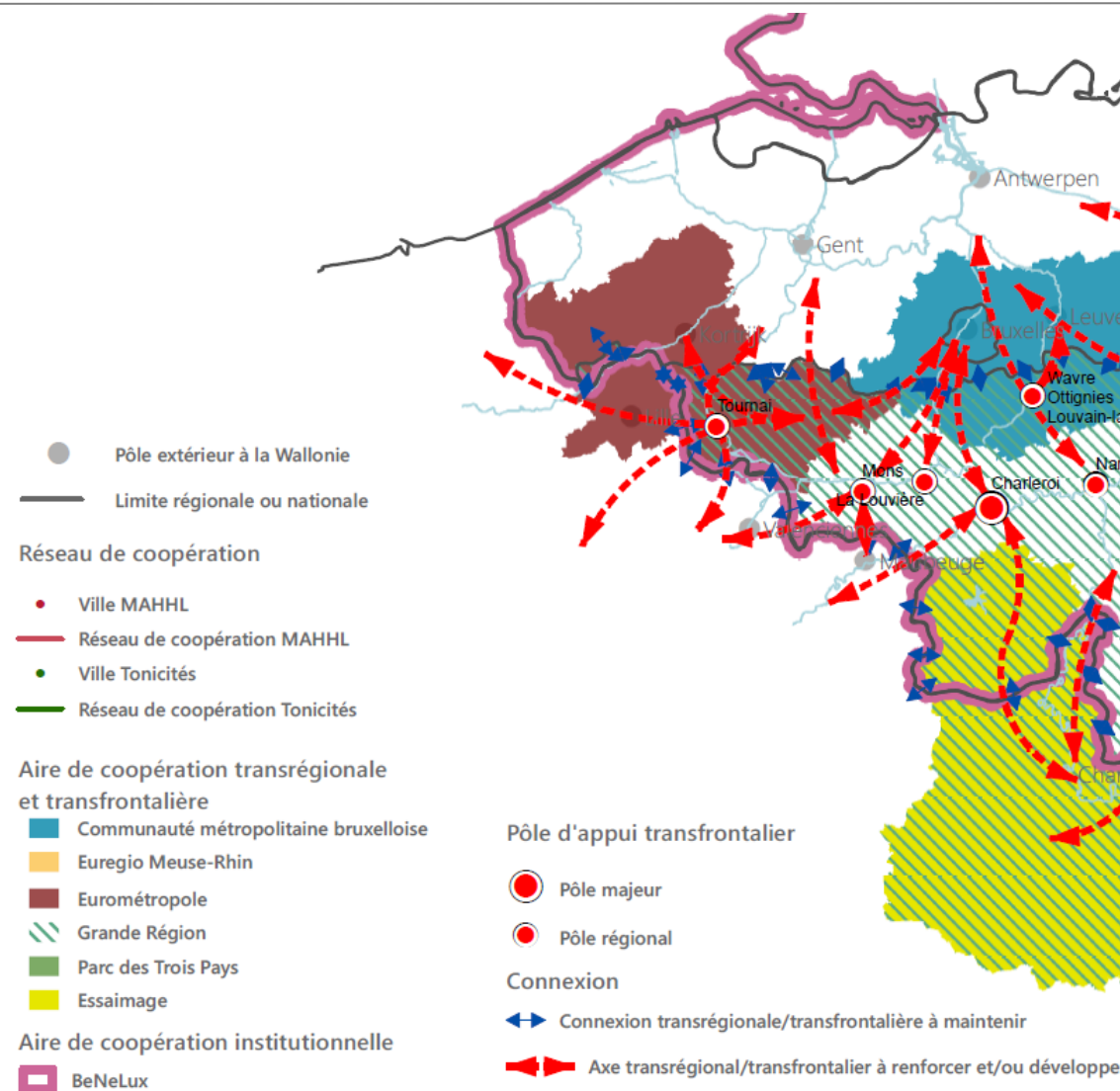
Afin de répondre à cet objectif, il s'agit de développer les points de connexion intermodaux où l'offre de services y est coordonnée (plateformes d'échange modal) et optimiser la continuité des chaînes de déplacements en renforçant l'accessibilité par différents modes de transport des portes d'entrée de la Wallonie – telles que Mouscron – et des pôles (parkings à proximité des points de connexion aux transports en commun, aires de covoiturage, renforcement de continuité des chaînes de déplacements pour piétons, cyclistes et PMR vers et à partir des arrêts de transport en commun, formation clusters,...).

SS2 – Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

De façon transversale, notons également que le SDT soutient la poursuite des dynamiques transfrontalières existantes au travers notamment de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai, d'Essaimage et de l'Eurégion où Mouscron joue un rôle important au titre de pôle d'emploi.



Extrait carte DE4 du SDT



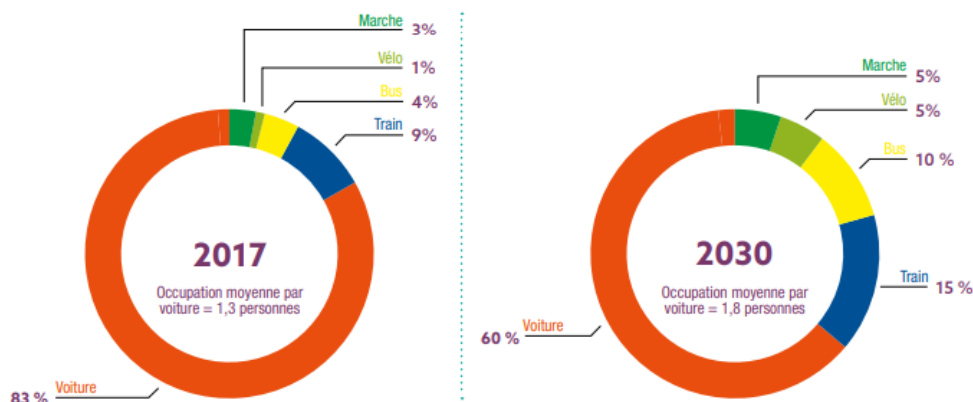
Extrait de la carte SS2 du SDT

STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ (SRM)

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la VISION FAST 30 qui fixe des objectifs ambitieux en matière de mobilité à l'horizon 2030 afin de garantir à tous la Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé et Transfert modal. Un plan d'action est en cours d'élaboration.

Volet 1: Mobilité des personnes (adopté le 9 septembre 2019)

Au travers de 10 orientations stratégiques et 35 chantiers, la SRM vise à orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 pour rencontrer les objectifs de transfert modal prévus dans la vision FAST 2030. Pour ce faire, elle s'appuie sur trois leviers d'action: la nouvelle gouvernance, le doublement de l'offre et la transformation des comportements.



Volet 2: Marchandises (adopté le 29 octobre 2020)

La SRM des marchandises définit 9 orientations stratégiques et 24 mesures pour mettre en œuvre la vision FAST 30 et poursuit ainsi des objectifs climatiques (réduction de 35% de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES)) et de rééquilibrage modal (réduction de 7% de la part modale de la route au profit des transports fluviaux et ferroviaires).

2.2. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE

LE SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA WALLONIE PICARDE

En 2008, les deux intercommunales de développement de la Wallonie Picarde (IEG et IDETA) en association avec la Région Wallonne ont réalisé cette étude d'accessibilité à l'échelle du territoire wallon picard ayant pour objectif de « *définir une politique globale de déplacements sur l'ensemble de la Wallonie picarde, répondant mieux aux besoins des habitants tout en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle* ». Il présente une organisation des déplacements des personnes et des marchandises (au sein du réseau de transports publics, routier,...) et des propositions d'actions concrètes (5 axes, 10 fiches actions et plus de 30 actions spécifiques).

Les objectifs à l'échelle transrégionale:

Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales (notamment depuis le pôle-gare de Mouscron), en proposant une offre cohérente aux logiques de l'Eurodistrict, adaptant l'offre SNCB et favorisant l'accès au TGV, développant la qualité des services de l'offre SNCB vers Bruxelles, Namur et Comines, favorisant les liaisons ferrées et de bus transfrontalières (tarification et matériel roulant, nouvelles lignes transrégionales/frontalières, produits tarifaires intégrés pour les liaisons transfrontalières, liaisons vers aéroports des régions voisines plus mises en avant,...).

→ Une des pistes d'actions proposées: création d'une ligne Comines-agglomération lilloise-Mouscron

Améliorer les connexions routières, et ce vers les secteurs périphériques en évitant les zones urbanisées entre les pôles économiques et appréhender les impacts des grands projets routiers des régions voisines (A24, DOT, A8,...).

Développer les potentiels de multimodalité pour le transport de fret, en améliorant l'accès au réseau fluvial européen de grand gabarit, incitant et développant l'utilisation du chemin de fer pour la distribution du fret et réservant les terrains à proximité des infrastructures de transport aux entreprises qui les utiliseront.

→ Une des pistes d'actions proposées: cellule de sensibilisation des modes alternatifs à la route et une charte d'utilisation de la voie d'eau ou de fer.

Adapter le réseau routier de la Wallonie picarde afin de minimiser les impacts sur les zones urbanisées (en ce compris la Route de la Laine), en adaptant le réseau à ses fonctionnalités, dégageant des financements pour maintenir la qualité du réseau, en améliorant la signalétique et le jalonnement, en sécurisant les axes circulés et les accès aux zones d'activités.

→ Une des pistes d'actions proposées: navettes spécifiques gares-zones d'activités, tarifications incitatives, transport à la demande, centrale de mobilité à l'échelle de la WAPI, Plans de Déplacements d'Entreprises à l'échelle de la ZA.

→ Une des pistes d'actions proposées: centres de location de vélo en complémentarité au TEC, plan à l'échelle de la Wallonie picarde, développer les spécificités des déplacements cyclables dans les volets de la planification des déplacements.

→ Une des pistes d'actions proposées: créer une cellule de coordination, initier des plans de déplacement d'entreprises.

En complément au Schéma Directeur Cyclable de la Région wallonne, un schéma directeur de la Wallonie Picarde a été élaboré en 2010 afin de créer un réseau cyclable sous-régional assurant la continuité et la complémentarité du maillage prévu par la Région. Il est aussi conçu en articulation avec les territoires flamand, français et le secteur de Mons pour y assurer des connexions. Les pôles générateurs locaux identifiés sont des pôles urbains, touristiques et des zones d'activités économiques. Les liaisons sont de 5 km en moyenne.



7 secteurs locaux sont identifiés à l'intérieur du territoire de la Wallonie Picarde. Mouscron est identifié comme un « pôle prioritaire » du plan régional et fait partie du secteur « Pecq-Estaimpuis-Mouscron » étudié par le plan local WaPi. Relié aux pôles de Renaix, Tournai et Comines-Warneton par les liaisons régionales, la Ville de Mouscron ne trouve place que dans deux liaisons supplémentaires du réseau local conçues sur base des éléments de petits patrimoine (fermes, châteaux) et le canal de l'Espierre.

2.3. LES OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE



21 ACTIONS POUR LE 21^E SIÈCLE (AGENDA 21)

En 2011, Mouscron a élaboré son Agenda 21 local et identifié 21 actions, objectifs, lignes de conduites en matière de développement durable dont certains ont directement trait à la mobilité:

Objectif: Baliser le développement des zones d'activité économiques

« La stratégie de Ville durable devrait permettre de renforcer le dynamisme du secteur économique et sa diversification, tout en réussissant à terme à réduire les pressions sur l'environnement, mais aussi à favoriser des synergies entre le monde de l'entreprise et les nombreux établissements d'enseignement présents dans l'entité. »

Améliorer les conditions-cadre pour les entreprises

→ Pistes concrètes: Homogénéiser la signalisation dans les zonings (système de fléchage unique).

Objectif: Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien

L'Agenda 21 souligne l'importance d'améliorer l'aménagement des espaces publics et le fait de soumettre le centre de Mouscron (entre Grand-Place et la gare) à une étude globale.

Repenser le centre-ville et la place de la nature

→ Pistes concrètes: concours pour réaménagement du centre, réaliser une étude de mobilité pour la gare de Mouscron, développer des études en partenariat avec les villes frontalières, aménager les portes d'entrée de la ville, étendre les zones bleues de stationnement et de 30min, ...

Objectif: Maitriser la mobilité, soutenir les alternatives à la voiture

L'Agenda 21 rappelle l'importance de faire de Mouscron une véritable ville cyclable (desserte des zones d'activités, continuités des itinéraires, sécurisation, balisages,...) et que les services publics sensibilisent tous les usagers et offrent des équipements adéquats. Il suggère de développer des pôles d'intermodalité autour des gares et des centres

pour mettre à dispositions des usagers les meilleures conditions de transfert modal possibles.

Favoriser les déplacements en modes doux

→ Pistes concrètes: étendre les zones piétonnes, réaliser des aménagements pour vélos (pistes cyclables, SUL, parkings, services vélo,...), développer des circuits nature cyclopédestres, faciliter le centre-ville aux modes doux et maintenir la voiture en périphérie, améliorer les trottoirs et développer un marquage au sol pour les piétons, cyclistes et PMR ou développer un système de vélo en libre service.

Favoriser une mobilité durable

→ Pistes concrètes: améliorer l'offre en transport en commun (entre Mouscron et Dottignies), promouvoir le co-voiturage, mettre en place des parkings de dissuasion, développer et étendre le parc de véhicules électriques, créer un système de navettes au sein des zones d'activité avec le centre et développer un service Villo' et Cambio.

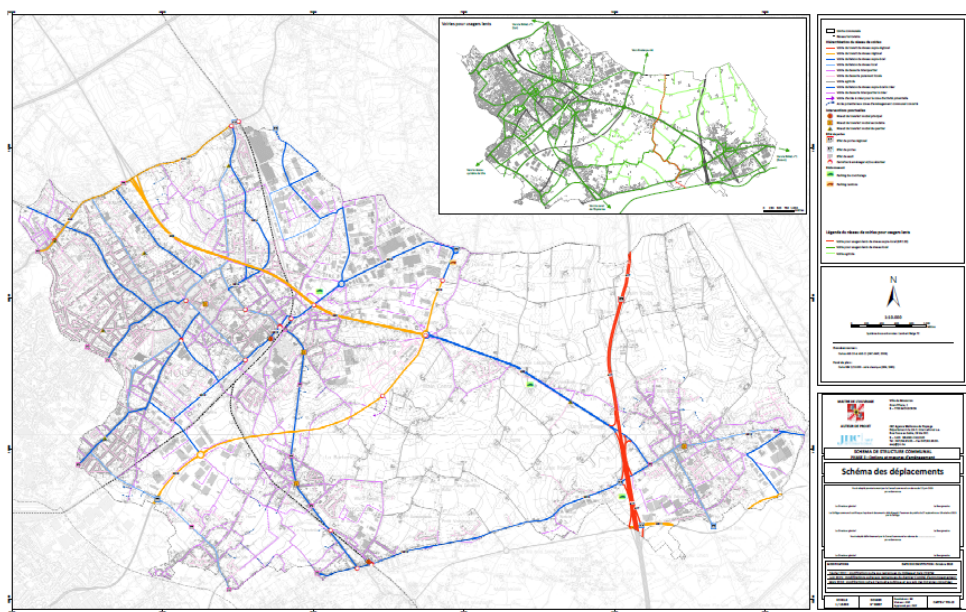
Schéma de Développement Communal

Mouscron dispose d'un SDC (ancien Schéma de Structure Communal) approuvé en 1991 et révisé en 2016. Ce document de référence en matière de stratégie territoriale communale énonce des objectifs et actions en lien avec la mobilité sur lesquels le PCM viendra s'appuyer:

III.5 Favoriser une mobilité durable: et ce en maîtrisant la mobilité, en favorisant l'usage des transports publics et l'intermodalité et en améliorant les conditions de déplacements des usagers faibles.

Le schéma des déplacements: propose un mode de gestion de la mobilité des différents types d'usagers qui se veut en cohérence avec le PCM, le PCC (plan cyclable communal) et les options d'aménagements et d'urbanisme exprimées dans le schéma des options territoriales du SDC. Celui-ci propose une hiérarchisation du réseau afin d'améliorer la gestion des flux de circulation, des recommandations en matière de sécurité routière et une définition d'un réseau pour usagers lents.

Le SDC propose notamment de réaménager l'espace transfrontalier en promenade verte.



PLAN COMMUNAL CYCLABLE (PCC)

Le plan communal cyclable de Mouscron a été élaboré en 2011 pour une période de 4 ans (2011-2015) dans le cadre de sa candidature pour le projet régional « communes pilotes Wallonie cyclable ». Les objectifs de ce projet sont de développer la pratique du vélo, d'identifier les meilleures stratégies pour y arriver et de développer une image positive de la pratique cyclable en milieux urbain et rural. Sur base de ce document, la Ville de Mouscron a été sélectionnée, parmi d'autres, comme commune pilote.

Diverses caractéristiques sont mises en avant dans cet outil planologique pour démontrer le potentiel cyclable que présente le territoire de la Ville de Mouscron. Sa morphologie (géographie, relief, densité de population) et sa part modale de cyclistes élevée sont des éléments favorables au développement du vélo comme moyen de déplacements quotidiens. Par exemple, sa position stratégique entre la Flandre et la France permet d'envisager des connexions avec des réseaux et projets existants. Des initiatives sont soulevées ainsi que des plans et des études sur lesquels le PCC tend à s'appuyer.

Avec des objectifs localisés et précis, Mouscron pose sa candidature pour le projet « communes pilotes cyclables » en proposant des fiches actions.

Action : Rouler à vélo

29 fiches actions sont planifiées pour développer un réseau vélo et des infrastructures répondant aux critères suivants : sûr, direct, cohérent, confortable, agréable.

Action : Le vélo à l'arrêt

En prévention du vol et afin d'éviter l'encombrement de vélos, l'enjeu du stationnement est étudié sous forme de 4 fiches actions, telle que la création d'un point vélo à la gare de Mouscron.

Action : Encourager la Pratique du Vélo

Des actions sont listées en vue d'informer, de sensibiliser et d'éduquer la population mouscronnoise à la pratique du vélo. Par la formation des enfants, en proposant des services de location de vélos, en mettant des vélos à disposition du personnel communal, etc.

Action : Ancrer la politique cyclable

Pour assurer le suivi d'une politique cyclable, des fiches actions sont présentées quant à l'organisation et à la gestion des moyens humains et financiers. L'instauration d'un « M. Vélo » au service mobilité, l'établissement d'un budget, la disposition d'un référent mobilité pour les écoles mouscronnoises, la réalisation de comptages, etc.

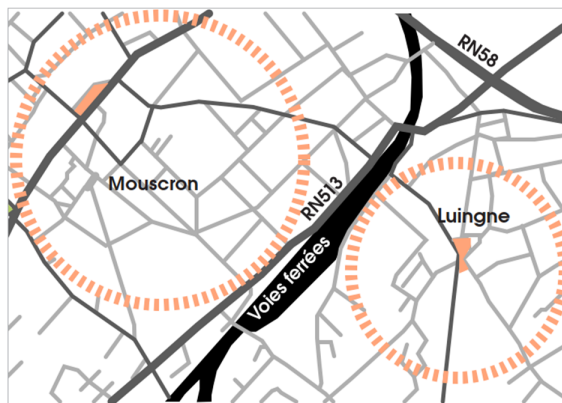
La Ville de Mouscron ayant été sélectionnée pour ce projet de la Région Wallonne, une partie de ces actions ont été mises en place sur base des objectifs définis.

Fin 2020, la ville de Mouscron a postulé au nouvel appel d'offre « Wallonie cyclable » où elle espère pouvoir principalement compléter les chaînons manquants de son réseau cyclable.

SCHÉMA DIRECTEUR POUR L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE LA GARE

Les objectifs de cet outil de planification sont de faire des abords de la gare un pôle urbain et intermodal, de l'inscrire dans un réseau de déplacements doux, de favoriser la durabilité du quartier et de créer une image positive du quartier de la gare.

Le contexte des abords de la gare présente plusieurs défis. En effet, les voies ferrées et la route nationale le long de la gare divisent la ville en deux avec d'un côté Luvingne, de l'autre la ville de Mouscron, et une traversée complexe pour les modes de déplacements doux. Le schéma envisage le potentiel de la gare comme un lien entre les deux centres par des traversées et un travail sur le réseau des modes doux.



Carte du SD des abords de la gare

Point de liaison et de rencontre, l'ambition du schéma est de donner leur place à tous les moyens de transports aux abords de la gare. Porte d'entrée sur la ville, l'ambition est de mieux indiquer la liaison vers le centre-ville en arrivant par la gare et les ponts Blanc et Sainte-Thérèse.

Un pôle urbain et intermodal → Aménagement de la place de la Gare en un lieu multimodal et de vies commerçante et événementielle : espace partagé.

S'inscrire dans un nouveau réseau de déplacements doux → Création de deux traversées de voies (une passerelle et un couloir sous voies) : passage modes doux et accessibilité maximale.

Favoriser la durabilité du quartier → Soutien à la stratégie de ville durable de Mouscron en

intégrant au projet des mesures sociales, économiques, écologiques et de bonne gouvernance.

Créer une image positive → Installation de nouveaux revêtements, végétation, éclairage, mobilier urbain, pour attirer plus de monde pour les commerçants et restaurateurs et pour le confort des usagers et habitants du quartier.

Entres autres, quelques aménagements sont prévus : agrandissement du pôle TEC, réorganisation du stationnement, réduction de la pression automobile, marquage plus prononcé aux entrées de ville, aménagement des carrefours...

2.4. LES PCM SUR LES TERRITOIRES VOISINS

Si ce n'est pas le cas pour les communes limitrophes de Mouscron, celles de Tournai (2004 mais réactualisé en 2015 pour le centre urbain uniquement), Frasnes-lez-Anvaing (2003), Peruwelz (2010) et Leuze-en-Hainaut (2019) disposent d'un PCM.

Ces communes ne partageant pas de limites communes avec Mouscron, les effets de ces plans ne se font que peu ressentir sur la cité hurlue.

Il est à noter que la Métropole Européenne de Lille (MEL) a adopté un plan de déplacements urbains (PDU) en 2011 pour une durée de 10 ans et ayant été évalué en 2016 avec les constats suivants :

- Un besoin d'articulation entre les politiques de déplacements et les autres politiques publiques (aménagement du territoire, développement économique, habitat, etc.) ;
- Une exigence de cohérence et de coordination entre l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle de la métropole et au-delà ;
- Une approche globale et complémentaire des modes de déplacement ;
- Une communication et une sensibilisation accrues des publics (citoyens-usagers, entreprises, salariés, commerçants).

Les impacts de ce plan se font ressentir au niveau des voiries d'accès et des transports en commun partagés notamment.

La ville de Kortrijk possède également un équivalent de PCM réalisé en 2011. Des aménagements y ont également été prévus afin de limiter les impacts sur la N43 tant en voiture qu'en transport de marchandises, afin de privilégier le réseau autoroutier.

2.5. ÉLÉMENTS À RETENIR

Mouscron de par sa localisation dans un contexte transfrontalier se doit de travailler de concert avec les entités limitrophes. Les différents outils ont identifié les limites et souhaitent augmenter ces collaborations.

Ces collaborations doivent permettre aux mouscronnois de bénéficier d'un réseau interconnecté, cohérent, complémentaire et ceci pour l'ensemble des modes.

D'un point de vue routier, les objectifs et plans ont été atteints lors de l'ouverture de la route de la Laine. Il restera à mettre en avant les différentes possibilités visant à briser les habitudes afin que les habitants utilisent les nouvelles voiries interconnectées.

Du point de vue des transports en commun, les réseaux et interconnexions s'intercroisent mais ils manquent encore de cohérence administrative et de publicité sur les transferts possibles.

C'est du point de vue de la mobilité douce que les interconnexions entre les territoires sont les moins visibles et cohérentes. En effet, chacun met en œuvre son réseau qui s'interrompt aux frontières et sans en assurer la continuité.

Les différents schémas et plans (cyclable et gare notamment) permettent à la ville de Mouscron d'avancer et de faire progresser les services et équipements qu'elle met à disposition de ses citoyens. De nombreuses avancées ont déjà permis d'avoir des résultats concrets et de mettre en place les objectifs et ambitions pour l'avenir.

Le passé industriel et la densité du bâti compliquent également la construction de nouvelles connections. Le défi mouscronnois reste de réfléchir à une mobilité en constante évolution et en augmentation dans une ville fortement urbanisée.



II. BILAN DU PCM DE 2003

1. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PCM DE 2003: THÈMES

Cette première partie vise à faire le bilan des actions du PCM de 2003. Elle s'appuie sur les informations fournies par les services communaux et régionaux tel que le PCM de 2003, les rapports des réunions de suivis du PCM, les plans et programmes mis en œuvre. Les bureaux d'études se sont également rendus sur le terrain afin de comprendre les aménagements et actions réellement mis en place et évaluer leur pertinence.

Une première page introductive fait le rappel des principes d'organisation des circulations suivant les différentes échelles (régionale, communale, du centre-ville) tels que mis en avant par le PCM de 2003.

L'organisation générale de la circulation prévue dans le PCM de 2003 est toujours en place actuellement. Le principal frein réside dans les retards autour de la Route de la Laine qui ne permettent pas encore totalement de limiter les flux entre la Martinoire et la N58 via la gare. La saturation de certains axes ou entrées de villes mènent à du transit dans des voiries qui n'étaient pas destinées à accueillir de tels flux.

Ensuite, plusieurs fiches par thème du PCM explicitent pour chaque action sa mise en œuvre : un tableau reprend un code couleur donnant une évaluation de sa mise en œuvre, ainsi qu'un texte explicatif.

Code couleur utilisé pour l'évolution de la mise en œuvre des actions:

	Mise en œuvre ou entamée de manière significative
	Etudiée mais pas encore ou peu mise en œuvre
	Pas encore étudiée ni initiée de manière significative mais toujours d'actualité
	Toujours d'actualité mais changement dans la manière d'y arriver
	Abandonnée—plus d'intérêt
	Aucune information n'a pu être obtenue au sujet de cette mesure

Enfin, une page synthétique fait le bilan de la mise en œuvre des thématiques et formule une conclusion qui servira de base à l'élaboration du diagnostic ainsi que des nouvelles mesures du PCM actualisé.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.1.	La route de la laine	CT/MT/ LT		La section vers la frontière française a été réalisée et permet de faciliter la liaison vers la métropole lilloise. La liaison entre la Martinoire et la N58 s'est ouverte en septembre 2021 avec la réalisation du rond-point tunnel au niveau de la chaussée de Luigne (à la place d'un échangeur dénivelé tel que prévu dans le PCM). La liaison entre la N58 et la A17/E403 n'a pas été étudiée ni réalisée. Le désenclavement de la Martinoire permettra de stopper le transit des poids-lourds à travers le quartier de la gare.
1.2.	La colonne vertébrale, la RN58	CT/MT/ LT		Différentes étapes étaient prévues dans cette action : • Requalification en boulevard urbain entre la rue de France (Dottignies) et A17 : aucun aménagement n'a été réalisé dans cette section ; • Entre l'A17/E403 et le giratoire du Chêne du Bus : le rond-point du Futurosport a été mis en place ; • Carrefour de la piscine : un rond-point tunnel a été aménagé à la place de la modification des feux envisagés. Cette action a donc été partiellement réalisée.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.3.	Aménagement de la porte d'entrée « Piscine » / « Sainte-Thérèse »	CT/MT		Dans cette fiche étaient prévues de nombreuses mises en sens unique avec une boucle jusque la place de Luigne. Ces derniers changements n'ont pas été mis en place ainsi que ceux prévus au niveau des voiries (rue de la Liesse, rue du Village) Au niveau du carrefour de la piscine, les feux ont été remplacés par un rond-point tunnel, la sortie de la rue du Boclé a été supprimée. Une boucle a bien été mise en place au niveau du triangle rue du Boclé-boulevard Industriel-rue de la Liesse. Le rond-point au niveau du pont Sainte-Thérèse/rue de la Carpe n'a pas été mis en place. L'effet de porte n'est pas atteint actuellement.
1.4.	Aménagement de la porte d'entrée « Avenue Royale »	CT/MT		Avec le développement du CHM (et la fermeture du Refuge), un projet mixte entre les variantes prévues a été réalisé. Les aménagements de sortie de la N58 vers la chaussée d'Aelbeke et au niveau de la rue de la Coquinie n'ont pas été réalisés. L'effet de porte n'est pas atteint et l'entrée n'est pas considérée comme l'entrée principale vers la Grand-Place par les usagers.
1.5.	Aménagement des chaussées de Gand et de Lille	CT/MT		Dans la section entre la barrière d'Aelbeke et la N58, aucun aménagement n'a été réalisé. Dans la section entre la N58 et la frontière française (Chaussée de Lille), des aménagements ont été réalisés afin de sécuriser la voirie, la réalisation du rond-point au carrefour avec la rue de Menin, mise en place d'une piste cyclable suggérée et l'aménagement du carrefour avec la rue des Prés.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.6.	Aménagement du carrefour de la Patte d'Oie et de l'entrée Ouest de la Ville	MT/LT		Les aménagements du carrefour de la Patte d'Oie n'ont pas été réalisés. L'Avenue du parc a été sécurisée mais reste en double sens de circulation. La boucle Rue de Roubaix, Avenue du Parc, rue du Mont-à-Leux n'a pas été mise en place ainsi que les aménagements prévus pour cette boucle. Un giratoire a été mis en place pour sécuriser la rue du Mont-à-Leux/Rue de l'Atre. L'effet de porte n'est pas atteint.
1.7.	Aménagement de la traversée d'Herseaux-Gare et Place	CT/MT		Au niveau d'Herseaux-Place les aménagements ont été réalisés. Au niveau d'Herseaux-Gare, les aménagements de la N512, du cheminement piéton entre les deux quais de la gare n'ont pas été effectués. Certains aménagements ont été réalisés entre la N512 et la rue de la Citadelle.
1.8.	La complémentarité de la RN511 et RN512	CT/MT		Le centre commercial « Cora » ayant été abandonné, l'ensemble des aménagements n'ont pas été réalisés. Cependant, vu la présence de commerces autour du complexe « Mains et Sabots » et « Famiflora », les flux de chalands ont déjà fortement évolué. Les aménagements ont été partiellement réalisés afin d'accueillir les visiteurs.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.9.	Aménagement de la traversée de Dottignies	CT/MT		Les aménagements ont été réalisés partiellement, le cœur de Dottignies a été sécurisé aux abords de l'école. Cependant les aménagements cyclables et les chicanes n'ont pas été réalisés.
1.10.	Organisation du centre ville	CT/MT/ LT		La hiérarchisation a été partiellement effectuée ainsi que la boucle d'évitement du centre. Les aménagements les plus visibles le sont dans la rue de Tourcoing, rue du Luxembourg et rue de la Pépinière. La partie Nord de la boucle n'a pas été terminée après le déménagement du CAM. La place de l'Ours, le carrefour Léopold/Busschaert, la rue des Etudiants ont été réaménagés. Les sites propres pour les bus (rue du Beau-chêne, de Courtrai et rue de la Station) n'ont pas été réalisés. Les aménagements de la rue du Château ont été partiellement réalisés. La Grand-Place a été réaménagée afin de limiter le stationnement et créer plus d'espaces urbains.
1.11.	Développement des zones 30	CT/MT/ LT		Le centre-ville sera mis en zone 30 cette année. D'autres voiries ont été mises en zone 30 dont notamment les abords d'écoles.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
2.1.	Amélioration de l'axe Euroteleport-Wattrelos	LT		Aucune mise en place d'un axe lourd de TC n'a été mis en place entre Mouscron et la France. Ce projet n'est plus d'actualité et ne sera pas réalisé.
2.2.	Réorganisation du réseau bus	CT/MT		Le réseau de bus n'a pas été réorganisé. Le réseau a subi une modification au niveau de la piscine et du centre commercial « Les Dauphins » où la ligne 2 a été prolongée. L'ensemble des lignes continuent à desservir la boucle du centre ville qui n'a pas été raccourcie. Les bandes prioritaires n'ont pas été installées. La desserte de Luigne n'a pas été mise en place ni la ligne le long de la N58 vers Dottignies. Avec la réalisation de la Grand-Place et la route de la Laine, le TEC devrait mettre en place prochainement le réseau prévu lors du PCM de 2003.
2.3.	Hiérarchie des points d'arrêt du transport public	CT		Aucune information à l'exception des horaires et lignes n'est mise à disposition des voyageurs aux arrêts de Mouscron. Les arrêts n'ont pas évolué depuis le PCM de 2003, il s'agit d'au-bettes avec quelques sièges et des poteaux avec les horaires. Aucune information sur la suite de ce projet n'a pu être fournie par le TEC
2.4.	Amélioration de l'information aux usagers	CT/MT/ LT		Des plans du réseau et des folders ont été réalisés par le TEC afin d'informer les mouscronnois du réseau et des horaires. Des folders et campagnes de communication ont également été édités lors de grands changements au niveau régional (MOBIB, montée à l'avant, ...)



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
3.1.	Stationnement dans le centre-ville	/		La durée du stationnement (limitée à 2 heures avec disque obligatoire) a été généralisée dans plusieurs rues commerçantes de l'entité (rues de Tournai, de Tourcoing, Camille Busschaert, Saint-Pierre, Petite-Rue, de Courtrai, Saint-Joseph, etc.). C'est également le cas aux abords de la gare de Mouscron. Plusieurs parkings ont été créés (CAM, musée de Folklore et de la vie frontalière, place Charles de Gaulle avec 240 places, parking pour navetteurs à la gare de Mouscron de 180 places) et d'autres sont en projet (Charles Plisner). Le réaménagement de la Grand'Place et des abords du centre administratif devrait permettre une meilleure gestion du stationnement et des livraisons et de réduire les places de stationnement en voirie (50 désormais). Toutefois, ceci ne constitue pas encore une réelle politique de stationnement dans le centre-ville, comprenant une signalétique directionnelle spécifique.
3.2.	Stationnement des poids-lourds			Depuis 2016, le stationnement des 3,5 T est interdit en agglomération. Aucune autre mesure n'a été prise.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.1.	Promenade du Parc	MT		Aucun des aménagements prévus n'a été réalisé et sont abandonnés.
4.2.	Promenade des Expos	CT/ MT		Seule la place Charles de Gaulle a été réaménagée.
4.3.	Promenade Pépinière	MT/ LT		Aucun des aménagements prévus n'a été réalisé et sont abandonnés.
4.4.	Promenade du Château des Comtes	MT/ LT		Seule la rue de Tournai a été mise en semi-piétonnier.
4.5.	Promenade de la Gare	CT/ MT		Aucun des aménagements prévus n'a été réalisé et sont abandonnés.
4.6.	Promenade Excelsior	LT		Aucun des aménagements prévus n'a été réalisé et sont abandonnés.

Interventions particulières pour assurer la continuité des promenades:

Place Charles de Gaulle: raccord entre le centre-ville et la promenade P2		La place a été réaménagée.
Place de la Gare (concours d'architecture à lancer)		Un schéma directeur a été réalisé sur les abords de la gare. Les travaux devraient débuter prochainement.
Le raccord entre la rue d'Italie (en site propre) et la rue de la Station		N'a pas encore réalisé et ne paraît plus d'actualité.
Raccord entre la Place Kasiers, la rue de Bruxelles, la rue de Menin jusqu'à la rue de la Pépinière (la promenade P3)		N'a pas encore réalisé et ne paraît plus d'actualité.
Mise en rue piétonne du passage St Pierre		N'a pas encore réalisé et ne paraît plus d'actualité.

—> De façon générale, l'aménagement de promenades urbaines ne semble plus être d'actualité. Les réaménagements qui ont été réalisés sont davantage ponctuels et isolés et ne font pas partie d'une réflexion globale sur le centre. Lors de réaménagements, les trottoirs sont généralement refaits et dans le souci de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.



Schéma directeur des abords de la Gare de Mouscron (Source: rapport final du SD)

Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.7.	Le piétonnier	MT		La rue de Tournai a été mise en semi-piétonnier (grâce aux crédits d'impulsion pour aménagements piétons) et le réaménagement de la Grand'Place est en cours. Par contre, les rues de Bruxelles, de Courtrai (les trottoirs ont toutefois été réaménagés), de Menin et les accès à la rénovation urbaine n'ont pas encore été réaménagés en semi-piétonnier. La rue de Courtrai restera accessible aux voitures.
4.8.	Les itinéraires des écoles	CT		Le principe des « itinéraires » scolaires n'est plus d'actualité car la mise en œuvre a été jugée trop compliquée. Toutefois, plusieurs incitants financiers ont permis de réaménager les abords d'écoles dans les années qui ont suivi l'adoption du PCM de 2003 et méritent d'être décrits: - Tous les abords d'écoles ont été mis en zone 30 km/h - Le Plan Triennal Voirie a permis le réaménagement spécifique de sécurité des abords d'école rues des Etudiants et rue Saint-Joseph. - Le Plan MERCURE a permis de mettre en place un meilleur éclairage public, des avancées de trottoirs, l'abaissement de bordures, la pose de barrières de sécurité, ... dans diverses écoles : Institut Saint-Charles, Ecole Libre Mixte du Champ d'Oiseaux, Complexe Scolaire Saint-Exupéry, Ecole Libre Mixte du Tuquet, Centre Educatif Européen Institut du Sacré Cœur, Athénée Royale. - Le Plan Escargot a permis la sécurisation et l'éclairage des abords d'école de la rue Frontaliers au centre de Herseaux-Place.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.9.	Les itinéraires de liaison	LT		Lors de réaménagements de trottoirs, une attention est portée à la largeur (1,5m), aux obstacles et des signalements et éclairages sont implantés pour assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Toutefois, à l'instar des promenades urbaines, les réaménagements qui ont été réalisés sont davantage ponctuels et isolés et ne font pas partie d'une réflexion globale sur les itinéraires de liaisons.
4.10.	Aménagement d'Herseaux & Dottignies			Réalisation d'un espace piéton convivial place d'Herseaux via crédit d'impulsion et de la traversée d'Herseaux-Place pour piétons et cyclistes dans le but de sécuriser les modes doux, induire une réduction de vitesse et garantir l'accessibilité PMR. La traversée de Dottignies a également été sécurisée pour les modes doux et PMR. La place de la Résistance a également été réaménagée pour y réaliser un espace public plus convivial.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.11.	Les itinéraires cyclables	CT/MT/ LT		Les 3 nouvelles pistes cyclables ont été mises en place (Risquons-Tout, Aelbeke et Herseaux). Les itinéraires cyclables et autres aménagements ont été réalisés tant dans le PCM que le PCC qui a réactualisé les besoins.
4.12.	Mise en place du stationnement vélo	CT/MT/ LT		Différents lieux de stationnement vélos ont été réalisés tant lors du PCM que du PCC. Les réalisations peuvent être différentes que celles prévues lors du PCM. Une cartographie des lieux de stationnement vélo présents a été réalisée.
4.13.	Le jalonnement vélo	CT/MT/ LT		Quelques jalonnements ont été réalisés tant dans le cadre du PCM que du PCC. Un changement de type de signalisation a modifié le projet et n'a pas été relancé. Une cartographie des itinéraires balisés a été réalisée.
4.14.	Marquage des itinéraires	CT/MT/ LT		De nombreux marquages de pistes de différents types ont été réalisés lors du PCM et du PCC. Ils peuvent différer de ceux prévus dans le PCM.
4.15.	Location et autres services vélo	CT/MT/ LT		Un service de location de vélo est bien à disposition des citoyens et touristes auprès de la maison du tourisme. Les points sont donc moins nombreux que ceux prévus au PCM.



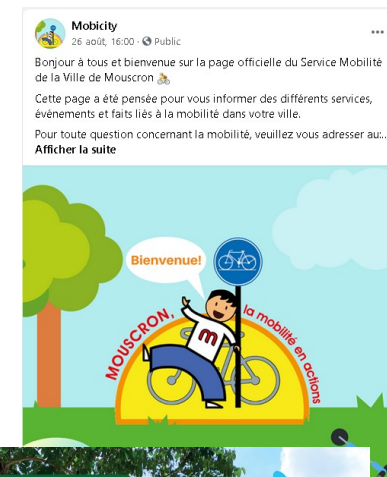
Concernant ce volet, il est à préciser qu'outre le PCM, un plan communal cyclable a été réalisé en 2011. En effet, Mouscron a participé à l'appel à projets « Wallonie cyclable » et est devenue par la suite une commune pilote. Le bilan est donc dressé sur les fiches actions de ces deux plans.

Objectif	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
R.1.	Relier les entités agglomérées		Certains itinéraires n'ont pas été réalisés (Rue de Roubaix, N58, ...). Les principaux freins sont l'autorité de gestion de la voirie, des largeurs non-suffisantes à une piste marquée, ... Des solutions ont pu être mises en place dans certaines sections. L'évaluation rendue au SPW reprend plus de 85% des aménagements réalisés.
R.2.	Marquer les entrées de ville cyclable		Les panneaux ont été installés.
R.3.	Permettre une mixité des usagers au cœur des entités		De nombreux changements de réalisations ont eu lieu : jalonnement des promenades urbaines non réalisés, peu d'aménagements sur les voies secondaires, agricoles et sentiers communaux, pas de couloirs bus, ... D'autres aménagements sont toujours en cours : aménagement de la gare, Grand Place...
R.X.	Actions transversales		Les actions transversales (points noirs, jalonnement, éclairage et entretien) perdurent dans le temps avec des réalisations en fonction des opportunités (rénovation de voiries et panneaux) mais également en fonction des retours des usagers (GRACQ notamment) qui fournissent les informations et des pistes de solutions.



Concernant ce volet, il est à préciser qu'outre le PCM, un plan communal cyclable a été réalisé en 2011. En effet, Mouscron a participé à l'appel à projets « Wallonie cyclable » et est devenue par la suite une commune pilote. Le bilan est donc dressé sur les fiches actions de ces deux plans.

Objectif	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
P.1.	Boîte mail et site internet cyclistes quotidiens		La boîte mail est bien active et gérée par le Monsieur Vélo de la commune. Le site spécifique repris dans le PCC n'existe plus, cependant il a été repris sur la partie mobilité du site de la ville de Mouscron ainsi que sur les réseaux sociaux gérés par le service mobilité.
P.2.	Stratégie de communication vélo		Les moyens prévus au PCC ont été et sont réalisés grâce au feuillet mobilité et la communication sur le web.
P.3.	Carte de poche des itinéraires		Cette carte a été réalisée en 2015. Elle a été distribuée, via un toute-boîte, auprès de l'ensemble de la population mouscronnoise.
P.4.	Développer la bimodalité BUS + VELO		Les couloirs bus n'ont pas été développés et par conséquent, ces infrastructures n'ont pas été mise en place. Les couloirs bus sont toujours en réflexion au niveau de l'entité et la bimodalité sera étudiée lors de ces développements.
P.5.	Pérenniser la formation des enfants		Tous les ans, les brevets cyclistes sont organisés. Ils sont maintenant réalisés depuis 12 ans. Près de 6.000 jeunes mouscronnois ont pu bénéficier de cette action.
P.6.	Projets REVE, enfants à vélo sur le chemin de l'école		Le projet a été réalisé pour l'école ICET. La phase de conceptualisation a été réalisée mais le jalonnement n'a finalement jamais été placé.
P.7	Pérenniser le rallye Vélos Polis des agents de quartier		Ce projet est toujours présent lors des portes ouvertes de la police de Mouscron. Il a bien été pérennisé.

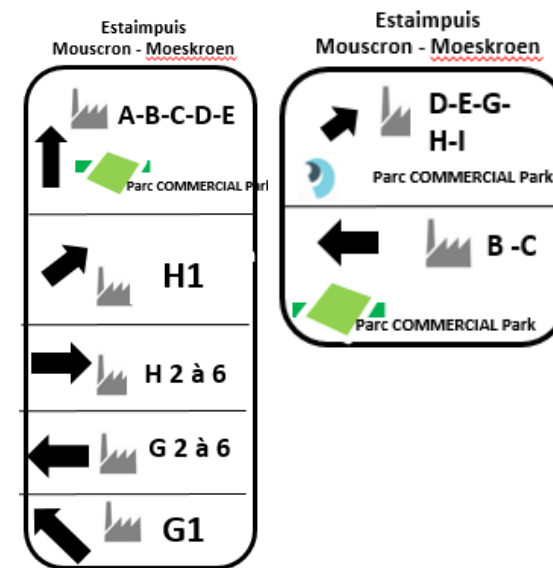


Concernant ce volet, il est à préciser qu'outre le PCM, un plan communal cyclable a été réalisé en 2011. En effet, Mouscron a participé à l'appel à projets « Wallonie cyclable » et est devenue par la suite une commune pilote. Le bilan est donc dressé sur les fiches actions de ces deux plans.

Objectif	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
P.8.	Des vélos pour le personnel communal		Actuellement, 2 vélos sont à disposition. L'objectif est d'en avoir 6 mais des vols surviennent régulièrement. Ils sont mutualisés à la maison du tourisme.
P.9.	En selle les seniors		Projet réalisé en septembre 2015. Le succès fut mitigé lors de la première édition et lors des éditions suivantes, il y a eu moins de succès, le projet s'est donc arrêté.
P.10.	Vélobus, les adultes qui accompagnent les enfants à l'école		Un vélobus a été organisé à l'école Saint-Charles, en association avec ProVélo. Les parents et l'école n'ont finalement pas été preneurs de prolonger cette action.
P.11.	Location de vélos et de vélos électriques		Les vélos se trouvent à la maison du tourisme. De nouveaux vélos remplacent les anciens au fur et à mesure (vol, casse, ...). Actuellement, entre 6 et 10 vélos électriques sont mis à disposition. Il est également à noter que le service d'action sociale met à disposition des vélos classiques à la location à prix démocratique. 5-6 vélos sont toujours disponibles actuellement.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
5.1.	Organisation du trafic de marchandises	CT/MT		La rue de la Royenne a bien été fermée, le passage a niveau a été transformé en un passage sous voie pour les piétons et vélos à l'aide d'une goulotte. Les poids-lourds sont effectivement déviés par le rond-point tunnel de la piscine. Le contournement de Dottignies a également été mis en œuvre : le centre est inaccessible aux poids-lourds, les jonctions ont été terminées, il reste à finir le rond-point de la Barrière de Fer qui doit être aménagé définitivement. La route de la Laine sera mise en activité prochainement. Elle permettra de désenclaver la Martinoire côté belge et reportera le trafic PL du centre-ville vers cette voirie de transit.
5.2.	Le jalonnement des zones industrielles	CT/MT		Une étude de ce jalonnement a été étudiée et préparée. Cependant, sans l'ouverture de la route de la Laine, le jalonnement mis en place ne sera que temporaire. Actuellement, il n'est donc pas encore mis en œuvre mais devrait l'être peu après l'ouverture de la route de la Laine. Ce réseau de jalonnement est prévu pour guider les chauffeurs étrangers via un jalonnement de type numéro ou lettrés.



Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
6.1.	Communication auprès du public	CT		Assez rapidement après la mise en vigueur du PCM, une stratégie de communication, de concertation et d'évaluation du PCM a été mise en place. Celle-ci comporte plusieurs outils: <u>Logo</u>: un logo de la mobilité a été créé en 2006. <u>Rapport d'évaluation du PCM</u>: chaque année la Cellule Mobilité présente son rapport annuel destiné à apprécier l'avancement du PCM et les modifications éventuelles à apporter. Il présente aussi les statistiques mises à jour en matière de mobilité (Observatoire). <u>Feuillets d'information</u>: chaque année, le Feuillelet Mobilité est distribué à l'ensemble de la population. Il s'agit d'un outil de communication important au sujet des travaux réalisés, en cours ou projetés. <u>Semaine de la mobilité</u>: depuis 2004, se déroule annuellement la Semaine de la Mobilité qui permettent de mettre en avant des pratiques de mobilité douce et de faire le constat des initiatives et travaux réalisés. Depuis 2016, le salon de la mobilité, Mobicity, a également eu lieu à cette occasion. La première journée sans voiture est prévue pour 2021. <u>Actions de sensibilisation</u>: depuis 2006, la cellule Prévention de la Police Locale en association avec ProVélo et d'autres partenaires, organise le Brevet Cycliste. En 12 années de formation, près de 5000 élèves ont été formés à l'utilisation du vélo.



Brevet cycliste à l'institut du Sacré-Cœur

Thème	Intitulé du thème	Evaluation de mise en œuvre (2003-2020)	Conclusion
1	Trafic Routier		De nombreux aménagements ont été réalisés avec des changements par rapport aux fiches actions du PCM de 2003. Certains gros chantiers viennent d'être finalisés (Route de la Laine, Grand-Place) et montreront leurs bénéfices sur la mobilité hurlue prochainement. Le réseau routier a bénéficié également d'un entretien correct depuis le PCM de 2003.
2	Transports publics		Les transports publics n'ont que très peu évolué depuis le PCM. Ils attendent la réalisation des projets routiers pour se mettre en place. La mobilité a cependant fortement évolué et les mouscronnois n'ont pas pris le train en marche.
3	Stationnement		Jusqu'à aujourd'hui, la politique mise en œuvre en matière de stationnement a visé le maintien de la situation actuelle ainsi que l'introduction d'une réglementation (zone bleue) sur certains axes commerçants du centre-ville, ce qui constitue déjà une première avancée. De nouveaux emplacements hors voirie ont été créés (parking navetteurs à la gare, parking co-voiturage Futurosport, parking du centre administratif...) mais ne permettent pas d'améliorer significativement la situation car ils ne se situent pas dans les zones de saturation de l'offre. Il s'agit d'un constat déjà émis dans le PCM de 2003.
4	Modes doux		<u>Piétons et PMR</u> : Les aménagements phares prévus par le PCM (les 6 promenades urbaines et l'extension du piétonnier) n'ont pas été mis en œuvre ou de façon jusqu'à présent peu significative. De façon générale, les réaménagements réalisés sont ponctuels et isolés et ne font pas partie d'une réflexion globale sur le centre. La sécurisation des abords d'écoles a par contre été priorisée tel que le prévoit le PCM et les centres de villages et traversées à Dottignies et Herseaux ont été réaménagés et sécurisés. <u>Cyclistes</u> : Par rapport au PCM, de nombreux aménagements et réflexions ont été modifiés lors de la création du PCC et de l'appel à projet « Wallonie cyclable ». Mouscron a donc été plus loin que les objectifs de son PCM. De nombreuses actions vélos ont été réalisées afin de mettre en avant ce mode. Les actions ont des retours positifs auprès des usagers. Une réflexion globale a été mise en place afin que, lors de chaque aménagement, ce mode soit bien pris en compte.
5	Transport de marchandises		Les différents contournements sont réalisés ou en cours de finalisation. Les effets sur le trafic des poids-lourds dans les zones bâties se font dès à présent ressentir. Le jalonnement sera mis en place à l'ouverture de la Route de la Laine et permettra de guider au mieux les chauffeurs dont les nombreux étrangers qui ne connaissent pas nécessairement le territoire mouscronnois.
6	Communication		Très rapidement après la mise en vigueur du PCM, diverses actions en matière de communication ont été mises en place de façon significative et se sont maintenues dans le temps.

2. ÉTAT DES EFFETS DU PCM DE 2003 ET DU PCC DE 2011

Avant d'entreprendre l'actualisation concrète du plan, il faut confronter les effets de ces mesures sur les tendances de mobilités, le développement de la commune ou encore sur la qualité du cadre de vie des habitants. Il s'agit de comprendre si les objectifs fixés à l'origine ont été atteints ou si cela s'est finalement soldé par un échec, de manière à pouvoir en tirer les enseignements dans le cadre de la réactualisation du plan.

Pour permettre d'avoir une vision globale sur le bilan des effets du PCM, l'ensemble des modes et échelles ont été pris en compte. Sa finalité est de permettre de dégager les points d'attention du diagnostic, au regard des succès, échecs et des enseignements ayant pu être tirés de l'analyse.

Il est tout d'abord à noter que l'on ressent les changements des personnalités politiques dans les actions qui ont été mises en œuvre. Les premières années du PCM ont tout d'abord fortement bénéficié à la pratique automobile avec de nombreux aménagements de voirie, la suite de la mise en place de la route de la Laine. Ensuite, un creux est à noter avant une remise en place de nouveaux outils, eux plutôt orientés vélo.

Les principales réalisations du PCM de 2003 sont donc à noter aux niveaux des modes voiture et vélo. Il est cependant à noter que la ville de Mouscron a du mal à se fixer sur sa politique de stationnement où un compromis a été trouvé via la mise en place de zones bleues et en rejetant une politique de stationnement payant.

Les actions autour des transports en commun n'ont que très peu été mises en œuvre, principalement suite à l'attente de la mise en place des infrastructures de voiries (grand-place, réaménagement de la gare principalement). Les opérateurs ont plutôt misé sur un statu quo ou des ajustements à la marge du réseau.

En matière de mobilité douce, outre les nombreuses mesures en faveur de la pratique du vélo, il est tout d'abord à noter que très peu de projets de balades piétonnes ont été mis en œuvre. Les aménagements piétons prévoient

néanmoins l'installation d'infrastructures de qualité (trottoirs, traversées piétonnes, dispositifs pour PMR, sécurisation, ...) lors de rénovations ou autres travaux.

Les principaux aménagements réalisés, pour l'ensemble des modes, concernent généralement les centres tant de Mouscron, Luignne, Herseaux et Dottignies. Les voiries structurantes problématiques ont également été étudiées et prises en compte. Le réseau de voiries collectrices et de desserte locale a quant à lui bénéficié de moins d'aménagements et de prises en compte. Certaines rues sont encore revêtues de pavés ou autres matériaux de moindre qualité. Les aménagements y sont souvent d'origine et très peu d'innovations y sont mises en place.

