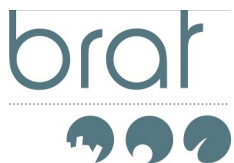


ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON

PHASE 1/B DIAGNOSTIC DE MOBILITE

Décembre 2021



Bureau d'études BRAT
45 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



TABLE DES MATIÈRES

III. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE	3		
1. SITUATION GÉNÉRALE	4		
2. TYPOLOGIE TERRITORIALE	5		
3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	11		
4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION	13		
4.1. PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE			
4.2. PROFIL DE MOBILITÉ			
5. PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE TERRITOIRE	15		
IV. PRODUCTION DE DONNÉES ORIGINALES	16		
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE	17		
1.1. MÉTHODOLOGIE			
1.2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE			
2. INTERVIEWS D'ACTEURS LOCAUX	30		
V. ANALYSE DE LA MOBILITÉ PAR VOLET	31		
1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR	33		
1.1. CHEMINEMENTS PIÉTONS			
1.2. LA MARCHÉ COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT			
1.3. LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)			
2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES	40		
2.1. OFFRE			
2.2. DEMANDE			
3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS	47		
3.1. OFFRE			
3.2. DEMANDE			
4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN	53		
4.1. OFFRE			
4.2. DEMANDE			
5. CIRCULATION MOTORISÉE	56		
5.1. OFFRE			
5.2. DEMANDE			
6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ	61		
6.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES			
6.2. INTERMODALITÉ			
7. STATIONNEMENT	67		
7.1. LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE			
8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE	73		
8.1. ACCIDENTOLOGIE			
8.2. VITESSE DE CIRCULATION			
9. DÉPLACEMENTS SCOLAIRES	78		
9.1. LA POPULATION SCOLAIRE			
9.2. PROFIL DE MOBILITÉ SCOLAIRE			
9.3. LA VISIBILITÉ, SÉCURITÉ ET ACCESSIBILITÉ DES ÉCOLES			
10. SIGNALÉTIQUE	81		
10.1. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR VOITURES			
10.2. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR VÉLOS			
10.3. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR CAMIONS			
11. SERVICES DE MOBILITÉ	83		

III. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

1. SITUATION GÉNÉRALE

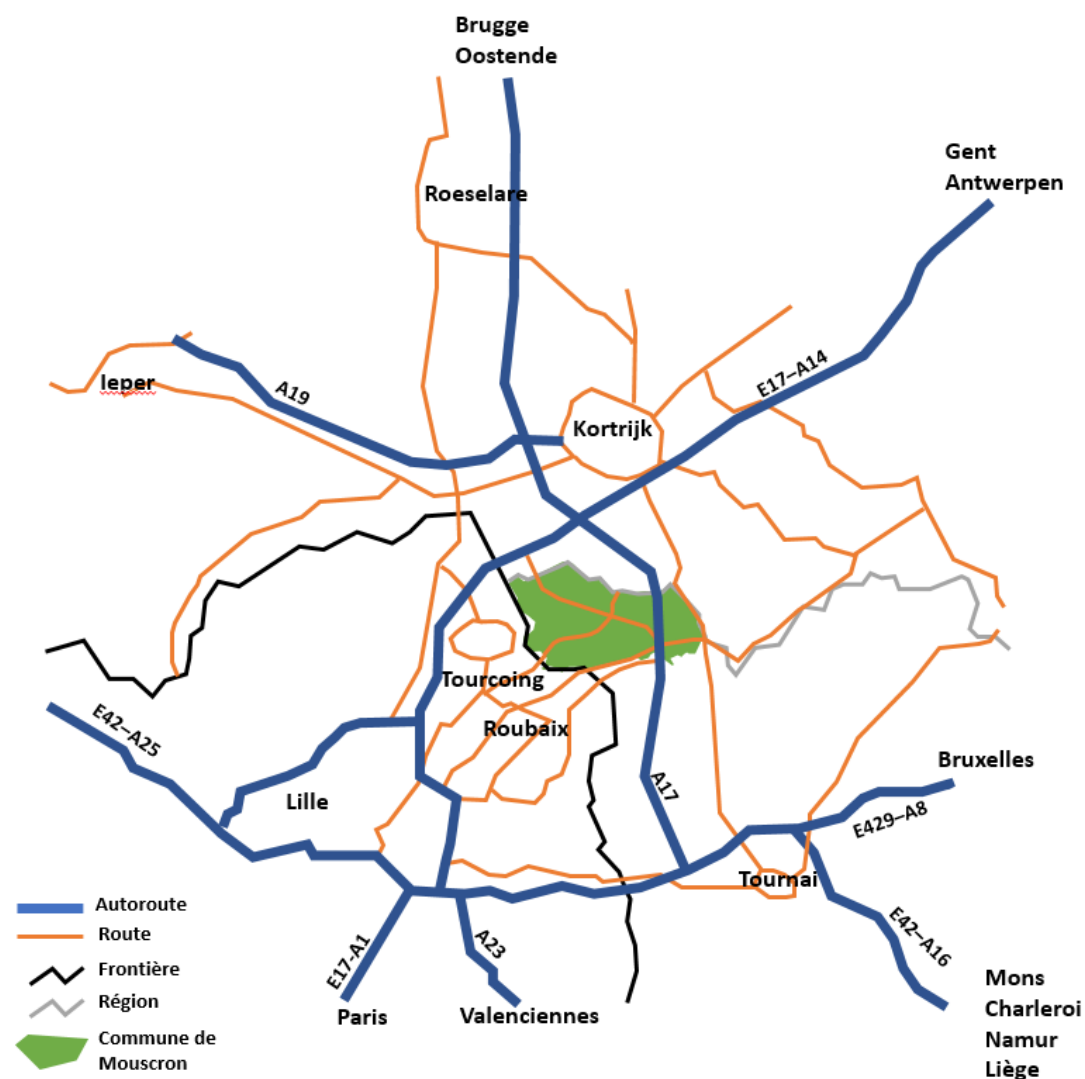
Ce premier chapitre vise à mettre en perspective les principales caractéristiques mouscronnoises qui ont un impact direct sur la manière dont les déplacements sont générés et s'opèrent à travers le territoire.

Mouscron, un pôle à l'échelle de la Wallonie

- Avec près de 59 000 habitants et une densité de population de 1 446,9 habitants/km² en 2020, Mouscron fait partie des huit villes wallonnes de plus de 50 000 habitants. Elle est reprise comme pôle au Schéma de Développement Territorial wallon.
- Située à l'extrême nord-ouest de la province du Hainaut, elle fait partie de ladite Wallonie Picarde. Elle est composée des anciennes communes de **Dottignies, Herseaux, Luigne et Mouscron**. Ses communes limitrophes sont Estaimpuis et Pecq coté wallon, Kortrijk et Spiere-Helkijn coté flamand et Watrelos, Tourcoing et Neuville-en-Ferrain coté français.
- Elle est traversée par différentes infrastructures à la fois routières (E17, A17 reliant Tournai à Bruges, N58 qui est « l'épine dorsale de Mouscron ») et ferroviaires (les lignes de Gand-Lille et Mouscron-Tournai et les gares de Mouscron et d'Herseaux).

Au cœur d'une agglomération transfrontalière et polycentrique formée par les villes de Tournai, Kortrijk et Lille

- Mouscron est située au cœur du triangle formé par Tournai (25 km), Kortrijk (12 km) et Lille (30 km), trois villes d'importance majeure et termes d'emplois, commerces et services. Enclavée entre la Flandre au Nord et la France au Sud-Ouest et bien connectée à Bruxelles, cette localisation lui confère une place importante dans le trafic transfrontalier et au centre du réseau routier et autoroutier ouest-européen. A l'échelle régionale, Mouscron est une ville-relais entre la Flandre, la France et la Wallonie, ce qui engendre des flux importants de circulation. Elle joue un rôle de porte d'entrée sur la Wallonie.
- Elle fait partie de l'aire métropolitaine de l'« Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai ». Cette structure de coopération créée en 2008 regroupe une population de près de 2 millions d'habitants.



2. TYPOLOGIE TERRITORIALE

Mouscron, une commune densément peuplée

- Mouscron compte 58 767 habitants (au 1er janvier 2020) sur une superficie de 40,6 km², soit une densité de population de 1 446,9 habitants/km². Ceci lui confère le statut de ville régionale, avec une densité comparable, dans le Hainaut, à La Louvière ou Colfontaine. Cette densité est nettement supérieure à celle de l'arrondissement Tournai-Mouscron (313,2 habitants/km²) et de la province du Hainaut (353,2 habitants/km²).
- L'analyse du Schéma de Développement Communal (SDC) souligne une structure territoriale composée de 3 typologies urbaines principales:
 - « l'urbanisation résidentielle qui se prolonge vers le Sud, au-delà de la frontière franco-belge, avec les villes de Tourcoing, Wattrelos et Roubaix ;
 - un espace agricole, morcelé par les infrastructures de communication, qui se prolonge au Nord vers la Flandre ;
 - des « grappes » de zones d'activités économiques situées en bordure des deux principaux noyaux urbains : à l'Est de l'agglomération Mouscron/Luingne et au Sud de Dottignies »

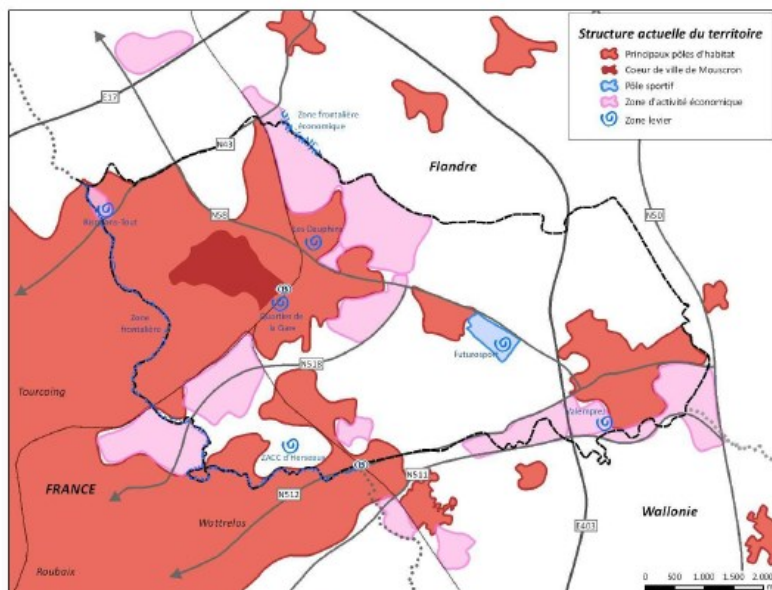


Figure 2 : Structure actuelle et schématique du territoire mouscronnois (JNC AWP)

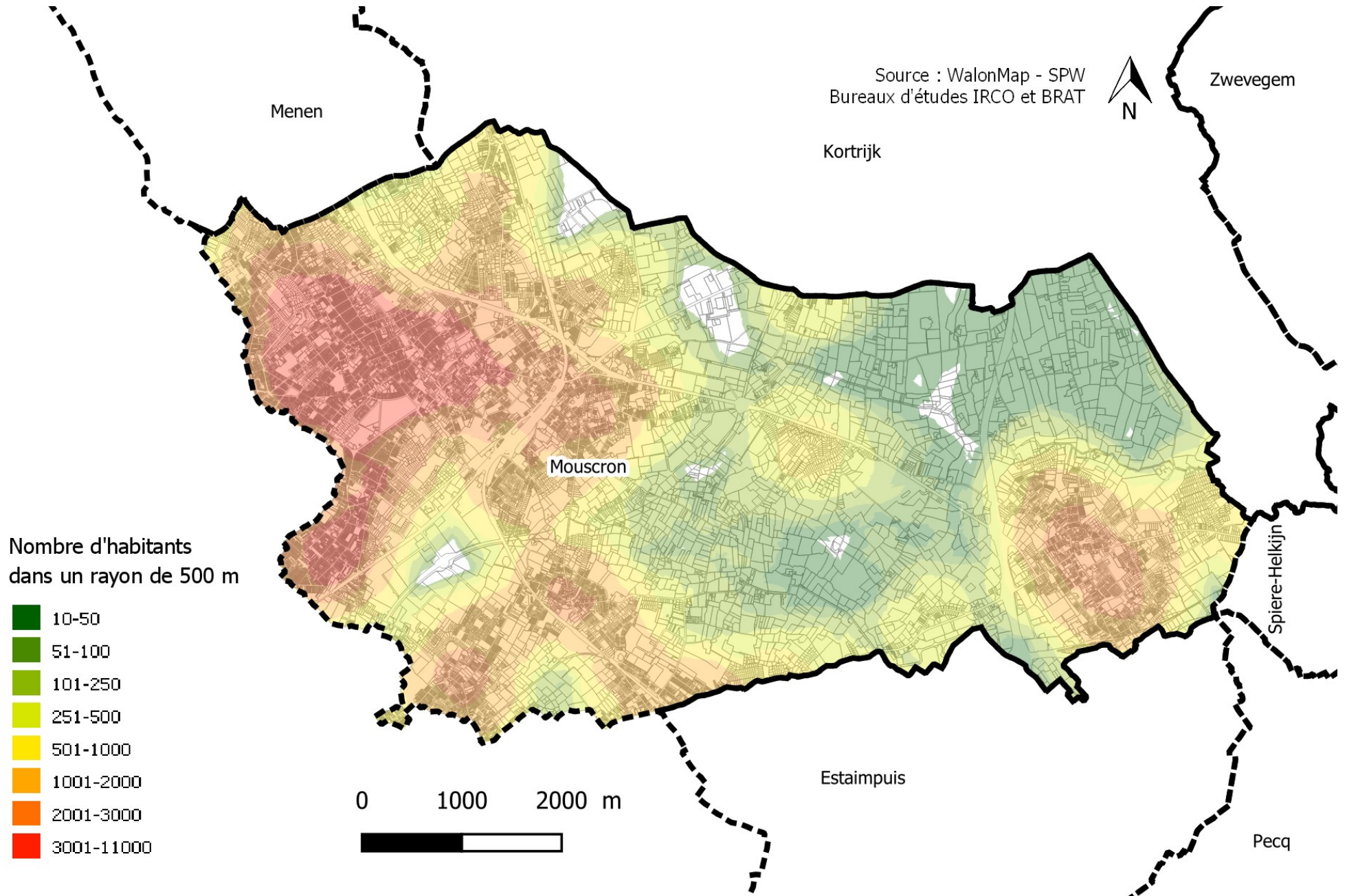
Un territoire fortement bâti et agricole

- Près de 45% des terres du territoire communal sont artificialisées et 44% sont des terres agricoles situées principalement entre Luingne et Dottignies. On notera l'absence de zones forestières et le nombre très faible d'espaces verts sur le territoire mouscronnois.
- Parmi les terres artificialisées, plus de la moitié est consacrée au résidentiel (54%), près d'un quart est consacré à l'usage industriel et artisanal (24,5%) et plus de 10 % sont occupées par des services publics et des équipements communautaires. Les commerces, bureaux et services occupent près de 5%.

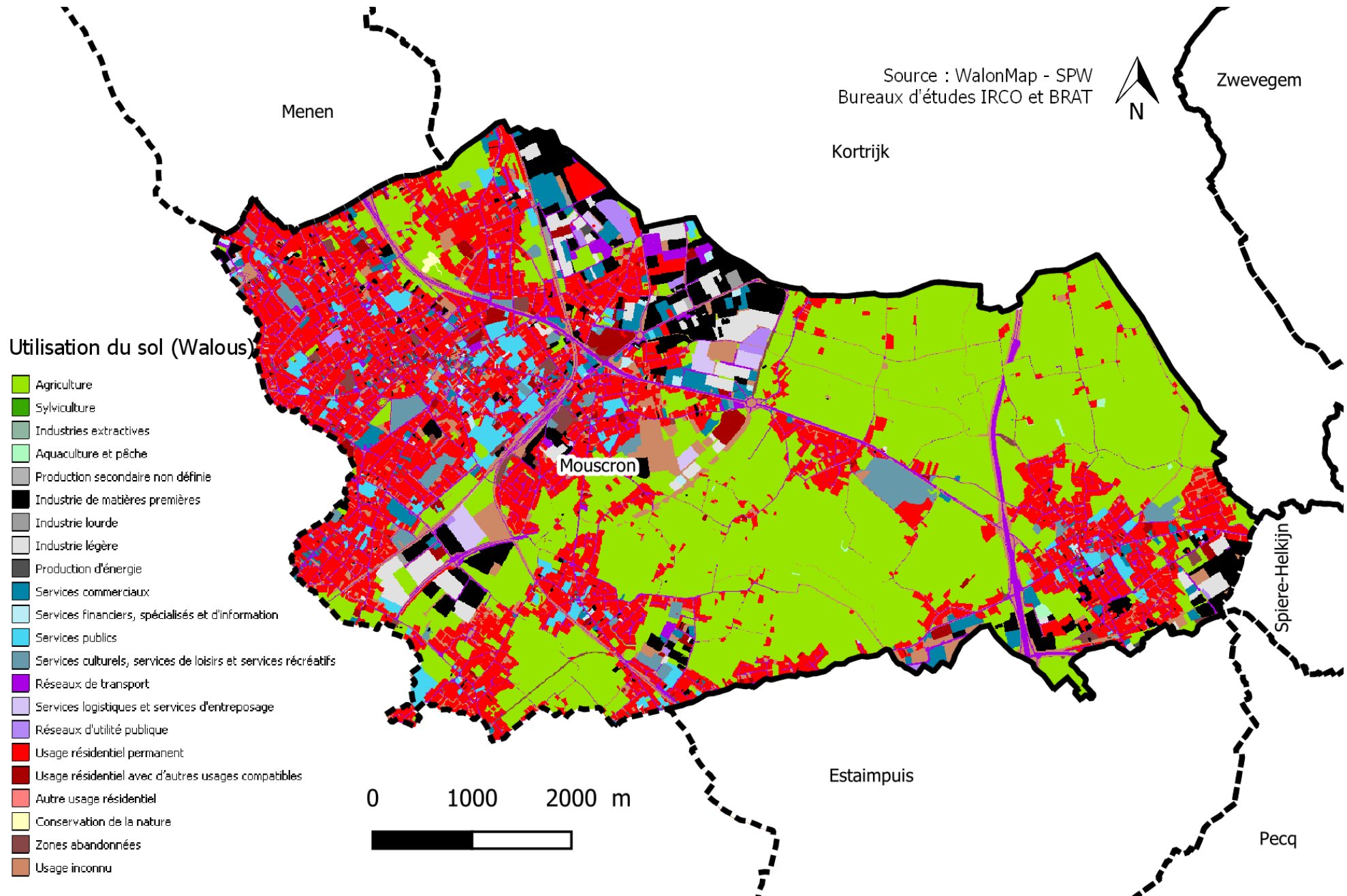
Un territoire multipolaire, fragmenté et peu propice aux connexions inter-villages

- Mouscron est caractérisée par une multipolarisation, ce qui implique des liaisons rapides et cadencées entre les différents pôles du territoire.
- L'analyse du Schéma de Développement Communal met en avant l'isolement de Dottignies par rapport au reste de l'agglomération mouscronnoise (Mouscron/Luingne/Herseaux) et suggère de redévelopper des liens physiques et connexions entre ces entités (liaisons TC, itinéraires cyclables, passages à niveau,...).
- La présence de la frontière française fragmente le tissu bâti et génère des conflits et difficultés (culs de sac, peu ou pas de continuité dans le tissu bâti de part et d'autre de la frontière, dédoublement de voiries, interruption d'aménagements notamment cyclables, risques d'accidents, etc.).
- Les lignes de forces qui divisent le territoire mouscronnois ne sont pas tellement des barrières naturelles mais davantage des grands axes de transport qui sectionnent le territoire en plusieurs entités (boulevard des Alliés qui sépare les quartiers Compas et la zone d'activités, l'A17 qui sépare Dottignies, le chemin de fer,...).

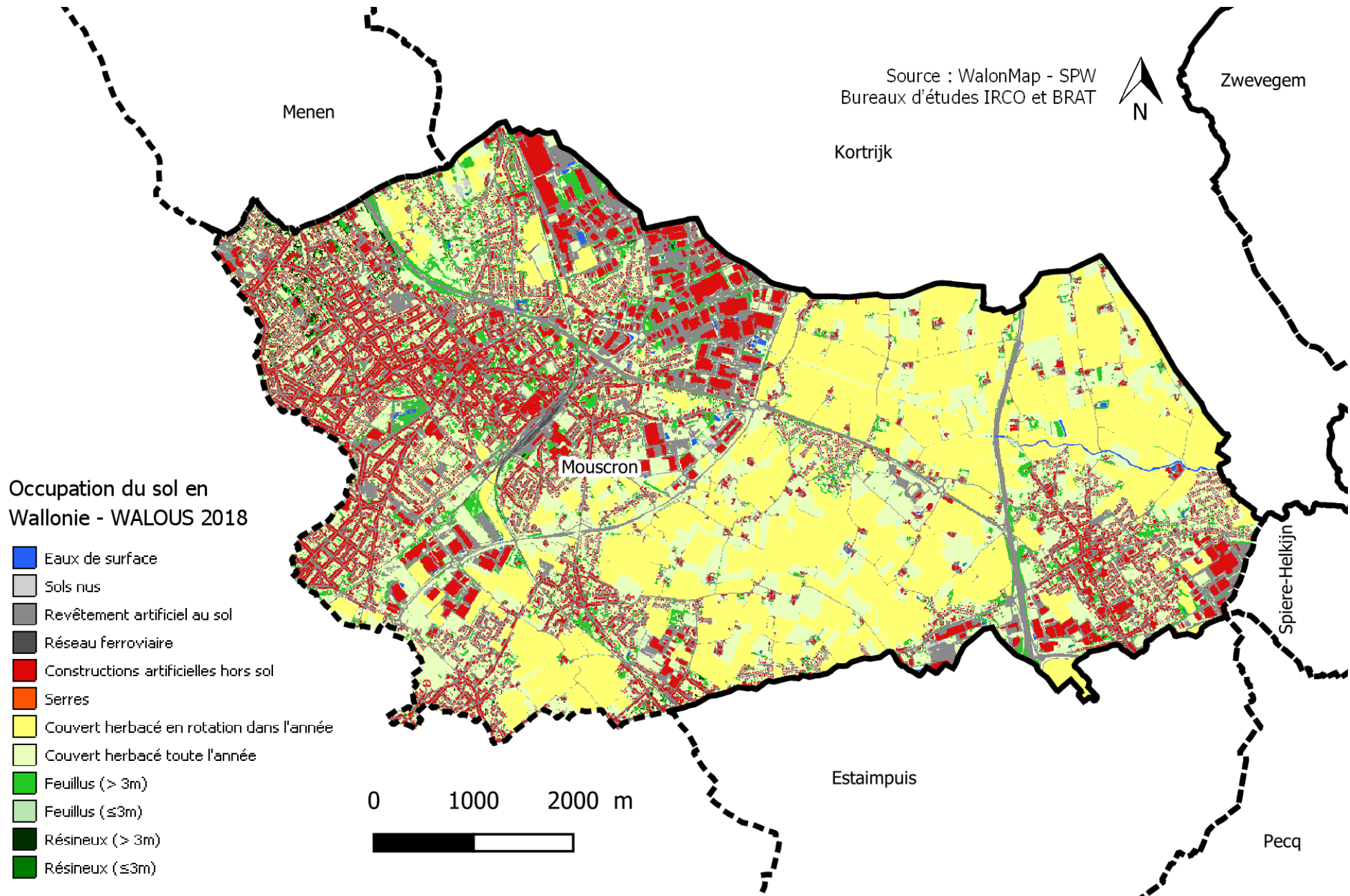
2. TYPOLOGIE TERRITORIALE



2. TYPOLOGIE TERRITORIALE (DONNÉE ISSUE DE WALONMAP NON MODIFIÉE DANS LE CADRE DE CETTE MISSION)



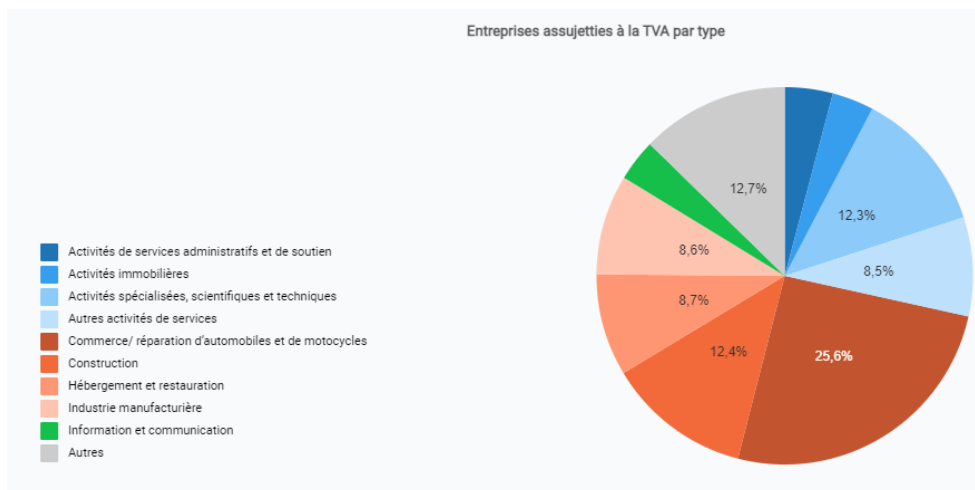
2. TYPOLOGIE TERRITORIALE



2. TYPOLOGIE TERRITORIALE

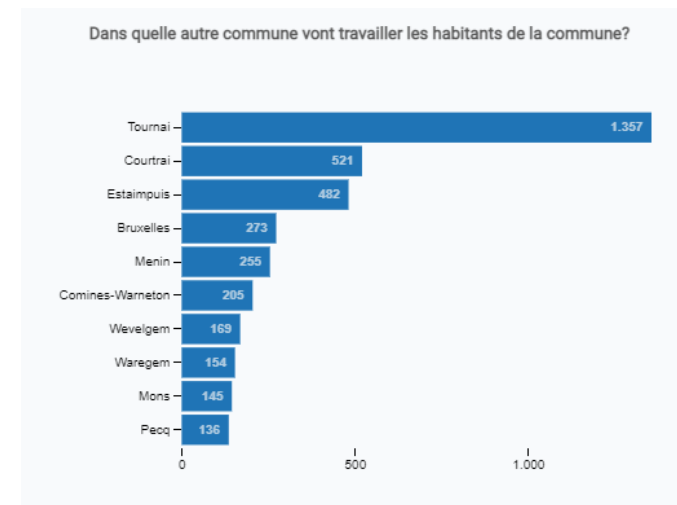
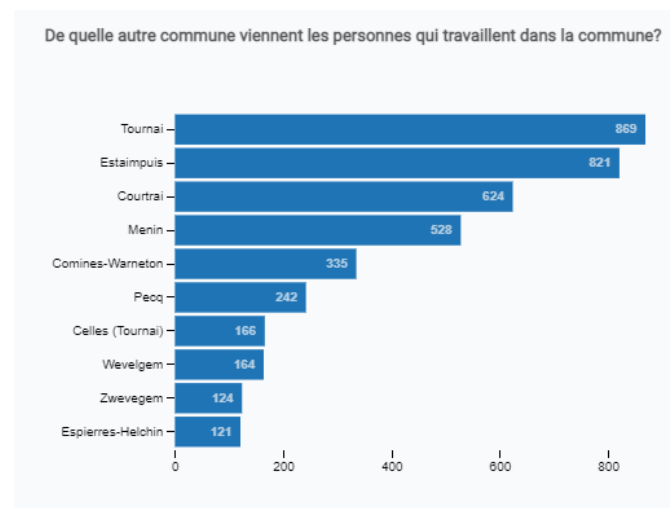
Mouscron, un pôle d'emploi wallon

- Le SDT reprend Mouscron comme un « pôle d'emploi », indicateur permettant de dégager les centres d'emplois des sous-régions à l'échelle wallonne. La Commune comporte un pôle d'activités économiques industrielles et mixtes de Mouscron I (Portemont, Mouscron II, Saint Achaire, Haureu et Herseaux).
- En 2018, Mouscron compte 3 272 entreprises dont une majorité des industries et activités lourdes sont concentrées dans les zonings. Elles sont réparties selon les secteurs d'activités suivants (Statbel,2018) :



- Mouscron compte 15 401 travailleurs salariés (assujettis à l'ONSS) en 2018, soit 42% de sa population communale âgée entre 15 et 64 ans et 3 464 travailleurs indépendants, soit 7,3%.
- En 2019, les travailleurs salariés sont répartis selon les secteurs d'activités suivants: 34,4% dans l'administration et l'enseignement, 25,8% dans l'industrie, 19,4% dans le commerce et 12% dans les services spécialisés et administratifs. Les indépendants (y compris aidants) sont quant à eux répartis selon les secteurs suivants: 46,2% dans le secteur tertiaire et commercial, 28,7% de professions libérales et 20,4% dans l'industrie et l'artisanat.

- En termes de mobilité des travailleurs, les données du Censur 2011 démontrent un lien important entre les communes de Mouscron, Tournai, Courtrai et Estaimpuis.



Source des graphes: <https://statbel.fgov.be/fr/commune/mouscron#dashboard11>

2. TYPOLOGIE TERRITORIALE

Mouscron, un pôle d'enseignement

- L'arrondissement de Mouscron comporte au total 52 établissements d'enseignement sur son territoire dont :
 - o 1 d'enseignement supérieur (Haute Ecole Louvain en Hainaut (HELHa));
 - o 14 d'enseignement secondaire;
 - o 5 d'enseignement primaire;
 - o 30 d'enseignement primaire et maternel;
 - o 1 d'enseignement maternel

La large majorité de l'offre scolaire, qui attire des mouscronnois mais aussi des élèves des régions frontalières, est toutefois concentrée à Mouscron (39 sur les 52), ce qui représente une spécificité du territoire mouscronnois et qui implique des contraintes importantes en matière de mobilité tel que ce le sera détaillé dans la suite de ce diagnostic.

- Au total, Mouscron compte plus de 14 500 élèves inscrits en 2018-19. La quasi-totalité des élèves fréquentent une école dans leur commune. Ces pourcentages sont significativement plus élevés que dans l'arrondissement Tournai-Mouscron ainsi que dans la province du Hainaut, particulièrement pour l'enseignement secondaire.

Année scolaire 2018-2019	
Nombre d'inscrits par entité de scolarisation	élève(s)
dans le maternel	2 800
dans le primaire	5 189
dans le secondaire	6 527
Part des élèves fréquentant une école dans leur commune	%
du maternel	96,7
du primaire	94,9
du secondaire	87,4

Source(s):

munauté germanophone - DG Stat, MFWB - AGER

ETNIC, Com-

Mouscron, une plateforme logistique multimodale

Différentes plateformes sont présentes actuellement. Il s'agit principalement d'entreprises privées disposant de hub routier tel que Dachser pour ne citer qu'eux. Les vestiges d'un Dry-Port sont toujours visibles à la Martinoire où il était possible de passer d'un camion au train au travers de conteneur.

Ces plateformes logistiques situées sur les corridors ferroviaires de fret (dans le cas de Mouscron principalement entre Anvers et Paris) visent à optimiser le transport de marchandises. Elles font partie intégrante de la chaîne d'acheminement des marchandises (notamment pour l'approvisionnement des villes (le métropole Lilloise dans ce cas) et de centralisation de lieux de production (hinterland wallon et flamand).

La plateforme mouscronnoise est donc principalement orientée sur les camions. Le réseau ferré pourrait venir y ajouter une multimodalité vu l'inexistence de voie d'eau navigable sur la commune.

Mouscron, un pôle commercial supra-local

L'offre commerciale se trouve en forte concurrence à Mouscron. Les habitants ont le choix entre :

- Les commerces du centre-ville, des villages et quartiers
- Le réseau d'hypermarchés situés en périphérie et complété par le centre commercial des Dauphins et du Quevaucamps (ce dernier est situé en partie sur Estaimpuis)
- Les commerces d'importance situés dans les pôles d'importance à proximité (moins de 30 minutes de trajet : Lille, Courtrai et Tournai)

Il est à noter que parmi les habitants de Mouscron près de 30 % font leur courses uniquement en Belgique dans les statistiques de la Wallonie Picarde. Par conséquent, la majorité des mouscronnois vont dans d'autres centres commerciaux en Belgique et en France au moins une fois par mois pour y faire leurs courses. Il est à noter que ces déplacements se font principalement en voiture.

3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Le centre-ville de Mouscron, générateurs de multiples pôles générateurs de déplacements

- Outre les pôles d'enseignement et commerciaux (pôles d'importance) déjà décrits précédemment, les pôles suivants ont été classés par thème :
 - Transport :
 - o La gare (SNCB et TEC)
 - o La place Picardie drainant de nombreux utilisateurs de bus en centre-ville.
 - Services et équipements publics, récréatifs, touristiques et sportifs :
 - o Le centre administratif communal: le nouveau centre est situé à l'angle des rues de Courtrai et de Menin
 - o La piscine
 - o Le Futurosport
 - o Les stades : l'Excel Mouscron, Luïngne, Jeunesse et Sport
 - o Les halls sportifs communaux (d'Herseaux, Derlys, Jacky Rousseau, Max Lessines, Hall de l'Europe et Saint-Exupéry)
 - o Le Centr'Expo
 - o Les musées : Folklore, Château des Contes/ Musée Martine
 - o Le centre culturel Marius Staquet
 - o Le centre Hospitalier de Mouscron
 - o Le cinéma Forever
 - o Les bibliothèques de Mouscron, Luïngne et Dottignies

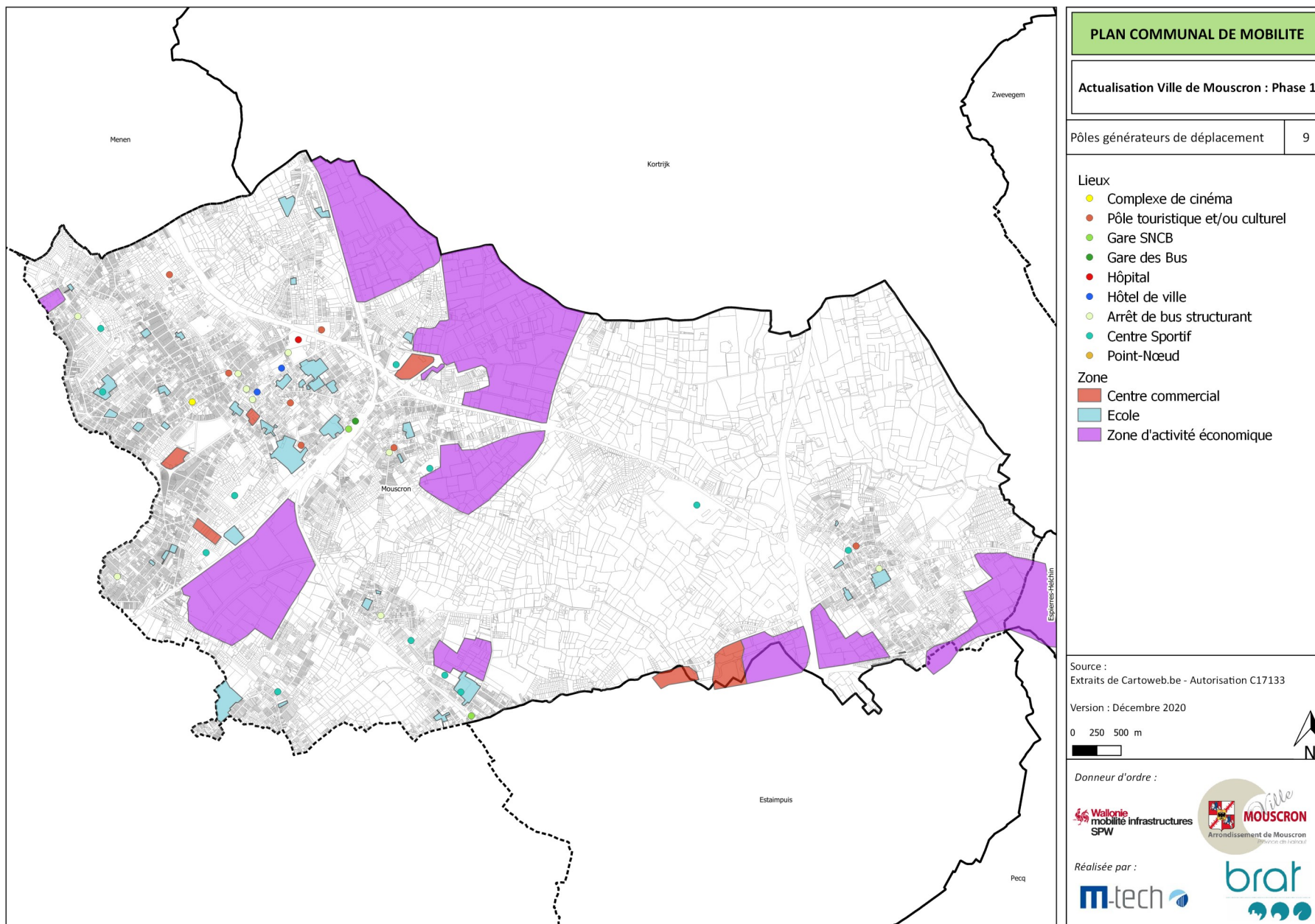
Ces pôles génèrent principalement du trafic automobile individuel par les habitants voulant s'y rendre. Quelques activités de livraison en charroi plus lourds sont à noter en direction de ces pôles.

Les pôles économiques

- Les zones d'activités de l'IEG :
 - Mouscron
 - Portemont Est
 - Portemont
 - Barrière de Fer
 - Herseaux
 - Martinoire et Blanc Ballot
 - Saint-Roch (Herseaux)
 - Quevaucamp
 - Valemprez
- 3 parcs d'affaires :
 - Europôle
 - FuturX
 - Risquons-Tout

Les parcs d'activités économiques et d'affaires constituent d'importants pôles générateurs de déplacements sur le territoire, notamment d'un charroi lourd. Il est également à noter les flux des travailleurs qui se font principalement en voiture individuelle.

3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION

Les besoins en déplacements et leurs spécificités sont également tributaires de l'importance de la population résidente. D'où l'intérêt de caractériser celle-ci et de quantifier son évolution dans les années à venir.

4.1. PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Attractivité importante des résidents sur l'entité

- Après une diminution dans la seconde moitié du 20ème siècle, la commune connaît une croissance très importante de sa population depuis le début des années 2000: +12% entre 2003 et 2019. Pour la même période, cette croissance est deux fois moins importante à l'échelle de l'arrondissement Mouscron-Tournai ou de la province du Hainaut (respectivement de 5% et 6%). Il s'agit donc d'une dynamique propre à Mouscron.

Une croissance démographique positive à l'horizon 2034, mais qui tend à ralentir

- A l'horizon 2034, plusieurs scénarios de croissance peuvent être attendus, mais qui annoncent toutefois un ralentissement par rapport à la tendance observée ces 15 dernières années:
 - o En 2020, le SPF Economie anticipe une croissance de +3% par rapport à 2019, soit une augmentation d'environ 1 879 habitants (nettement moins importante que celle prévue en 2019, alors de 5%).
 - o Une projection plus volontariste basée sur le taux d'évolution annuel observé entre 2019 et 2020 (+0,5%/an), anticipe une croissance de 8% à l'horizon 2034 soit 4 531 habitants.
- En 2020, on dénombre 26 091 ménages privés de taille moyenne de 2,25 personnes (similaire aux moyennes régionales et provinciales). A l'horizon 2034, l'IWEPS évalue une augmentation de 1 049 nouveaux ménages par rapport à 2020.

Une population plus jeune que les moyennes provinciale et régionale

- En comparaison avec l'arrondissement de Mouscron-Tournai, la province du Hainaut et la Wallonie, la population mouscronnoise est plus jeune. L'âge moyen est de 40,9 ans en 2020.

- Si la part des moins de 20 ans est supérieure à Mouscron par rapport au reste du Hainaut et de l'arrondissement (24,94% contre respectivement 23,09 et 22,79%), elle tend toutefois à diminuer légèrement depuis quelques années. La part des plus de 60 ans est également inférieure à Mouscron (24,94%) comparé au Hainaut (25,35%) et au reste de l'arrondissement (26,05%).

Une grande part de non-belges dans la population mouscronnoise

- Plus d'un quart de la population est non-belge et, parmi ceux-ci, 90% sont français. Ceci s'explique évidemment par sa situation géographique transfrontalière.

Des revenus inférieurs mais des taux de chômage également inférieurs par rapport aux moyennes provinciales et régionales

- Le revenu moyen par habitant mouscronnois (année 2018) est de 15 556 euros, contre 16 892 euros dans l'arrondissement, 16 360 euros dans la province et 17 672 euros en Wallonie.
- En 2020, le taux de chômage des mouscronnois de 15-64 ans (11,5%) est inférieur par rapport à celui du Hainaut (14,8%) et de la Wallonie (13,1%) et assez légèrement plus élevé que celui de l'arrondissement (11,1%). Le taux de chômage chez les jeunes de 15-24 ans (24,4%) est également inférieur par rapport à celui de la province (33,4%) et de la région (29,3%).

4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION

4.2. PROFIL DE MOBILITÉ

Un taux de motorisation par ménage inférieur à ceux de la province et de la région

- Avec une moyenne de 1,07 véhicule/ménage, le taux de motorisation des ménages privés à Mouscron est inférieur à ceux observés dans le Hainaut (1,11) et en Wallonie (1,14) et même dans l'arrondissement de Tournai (1,13).

Plus d'un quart de la population ne possède pas de voiture, et près de la moitié en possède une seule

- En 2020, près de la moitié des ménages privés mouscronnois possèdent une voiture, plus d'un quart d'entre eux ne possèdent aucune voiture. Ceux possédant deux voitures ou plus représentent environ un quart des ménages privés.

Les résultats de l'enquête réalisée auprès de la population mouscronnoise dans le cadre du PCM diffèrent de ces données. Près de 40% déclarent en posséder une et plus de 55% des personnes interrogées possèdent 2 voitures ou plus. Ils étaient moins de 5% à ne pas posséder de voiture.

Près d'une personne interrogée sur quatre possède un véhicule motorisé à 2 roues (y compris vélos électriques).

Nous référons à la section suivante (Enquête auprès de la population mouscronnoise) pour plus d'informations concernant les pratiques de mobilité de la population de l'entité.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS

La dernière enquête Déplacements dans le territoire wallon de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai a été réalisée en 2016 et fournit des données sur les pratiques de mobilité des habitants du territoire : déplacements et parts modales, motifs, temporalités, équipements en voitures et vélos, flux...

De façon générale, les comportements de mobilité en Wallonie sont homogènes entre sous-territoires. La marche représente toutefois une part modale plus importante dans les territoires frontaliers franco-wallons et on constate un usage beaucoup moins fréquent du vélo qu'en Flandre (4% contre 26% de quasi-quotidiens). De plus, plus on se

rapproche de la MEL, plus la part modale de la voiture conducteur diminue.

Environ 80% des Wallons actifs disposent et utilisent sur l'intégralité de leur trajet domicile-travail une voiture (qu'ils conduisent). Ils ne sont que 6,5% de wallons à utiliser les transports collectifs quotidiennement ou presque (essentiellement des étudiants ou personnes sans permis de conduire).

Plus d'un déplacement sur deux (52%) réalisé par les habitants du territoire wallon dure 10 minutes ou moins et la portée moyenne d'un déplacement est de 9,4 km. De manière générale, les déplacements des wallons sont plus longs pour presque tous les modes que ceux des autres habitants de l'Eurométropole.

5. PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE TERRITOIRE

Entre le lancement et la validation de la phase 1, de nombreux projets ont été soit terminés ou lancés. Ils ont été pris en compte dans cette étude et sont abordés rapidement ci-dessous.

Route de la Laine

La route de la Laine attendue depuis de nombreuses années a été ouverte fin 2021. Les usagers ont pu utiliser le tronçon entre la RN58 et la Martinoire dès octobre 2021. Des comptages ont été réalisés fin octobre 2021 avant la réalisation de travaux au niveau de Luigne et de la gare afin d'étudier le report de trafic.

Ce chaînon manquant permet d'éviter le passage devant la gare de nombreux véhicules et principalement un charroi lourd.

Schéma Directeur Gare

Début 2021, les premiers coups de pelles ont été réalisés au niveau du quartier de la gare afin de transformer en profondeur ce quartier. Nouveaux arrêts TEC, cheminements piétons et mobilité douce sont les principaux points d'attention de ce chantier qui est réalisé suite à l'allègement du trafic lourd sur ces axes qui permettent de relier la RN58 à de nombreux quartiers du Sud de Mouscron.

3 Herseaux

Au niveau de la Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC) entre Herseaux Gare, Ballons et Place, de nombreux logements sont prévus et envisagés. Les impacts mobilités ont été pris en compte sur base des ouvertures de voiries validées par le conseil communal fin 2021.

Cambio

Une station de voitures partagées Cambio va être installée au Centre Administratif de Mouscron (CAM). La commune envisage d'en implanter d'autres à l'avenir si la mise en place de la première rencontre un succès (notamment dans le futur quartier de la gare).

Développement du tram de la MEL

Il est également prévu que Mouscron s'insère sur le réseau de transport en commun de Lille via l'instauration d'une connexion tram à Herseaux. L'annonce de ce projet a été

réalisé à l'été 2021. La réalisation concrète et budgétaire de ce projet du côté belge est actuellement inconnue.

Totems écoles

La sécurisation des abords d'écoles est également un chantier qui sera poursuivi par la commune de Mouscron qui a commandé fin 2021 des totems sous forme de crayons qui seront installés prochainement. Ils permettront d'augmenter l'effet d'annonce de la présence d'établissement scolaire.

IV. PRODUCTION DE DONNÉES ORIGINALES

1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

1.1. MÉTHODOLOGIE

L'actualisation du PCM de la ville de Mouscron s'est voulu participative et dès la phase 1, la population a été consultée lors d'une enquête.

Cette dernière abordait tant les habitudes de déplacements et d'utilisation des modes, l'avis sur la mobilité, la qualité des infrastructures, les lieux à améliorer et le profil des répondants.

La construction du questionnaire a été réalisée en collaboration avec le conseiller en mobilité et l'échevine en charge auprès de la Ville de Mouscron, le Service Public de Wallonie.

L'enquête a été diffusée par un lien en ligne via les réseaux sociaux de la Ville de Mouscron en date du 15 mai 2020, diverses relances ont eu lieu via les réseaux sociaux, la presse et le réseau associatif mouscronnois. Le lien vers l'enquête a également été diffusé dans le bulletin communal « Vivre dans ma Ville » du mois de juillet 2020.

L'enquête s'est clôturée le 15 septembre 2020 et a récolté 1 329 répondants au final.

Les conditions d'enquête peuvent être jugées comme normales vu le temps accordé à la population pour y répondre malgré le contexte général lié au coronavirus. Les profils des répondants correspondent avec la population mouscronnoise, à l'exception des enfants.

The image shows two pieces of media related to the mobility survey. On the left is a screenshot of a news article from the website 'MOUSCRON'. The headline reads 'Ultime délai pour juger la mobilité mouscronnoise'. Below the headline, there is a navigation bar with social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, etc.) and a small photograph of a street scene with cars and a person on a bicycle. On the right is a flyer for the survey. The flyer has a yellow vertical banner on the left that says 'ENQUÊTE MOBILITÉ'. The main text on the flyer reads 'La mobilité à Mouscron, votre avis compte !'. Below this, there is a QR code and contact information for the 'Service Mobilité' (056/860.838). Logos for 'brat', 'm-tech', and 'Mouscron' are visible in the top right corner of the flyer. At the bottom of the flyer, it says 'PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.MOUSCRON.BE'.

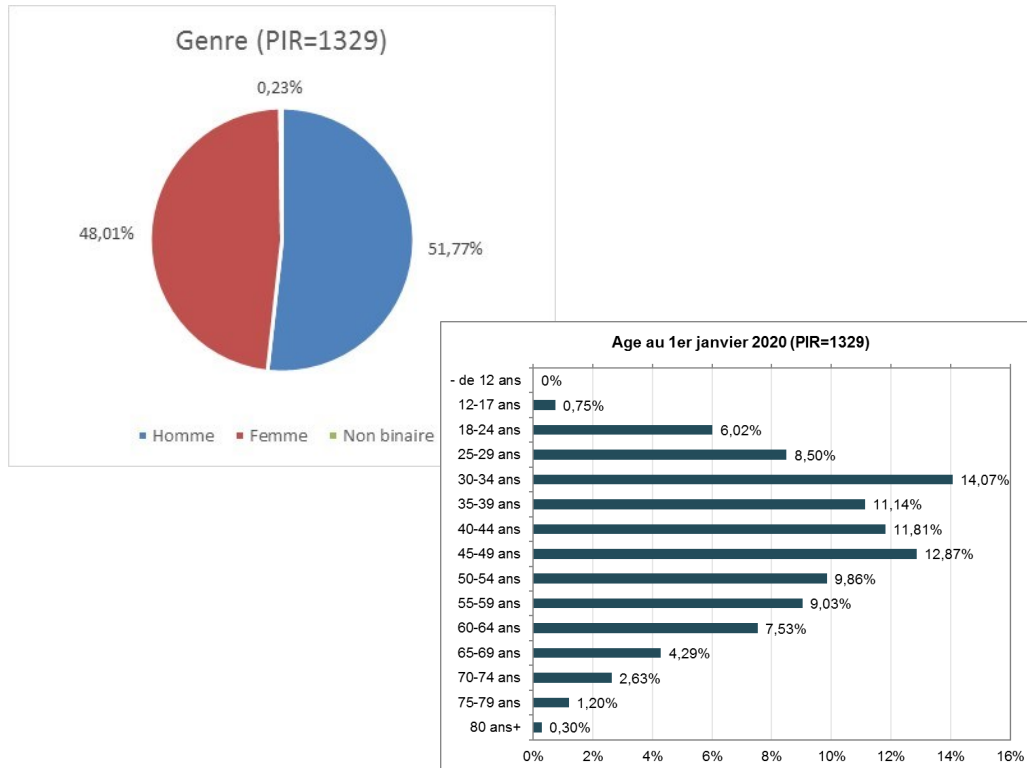
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

1.2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

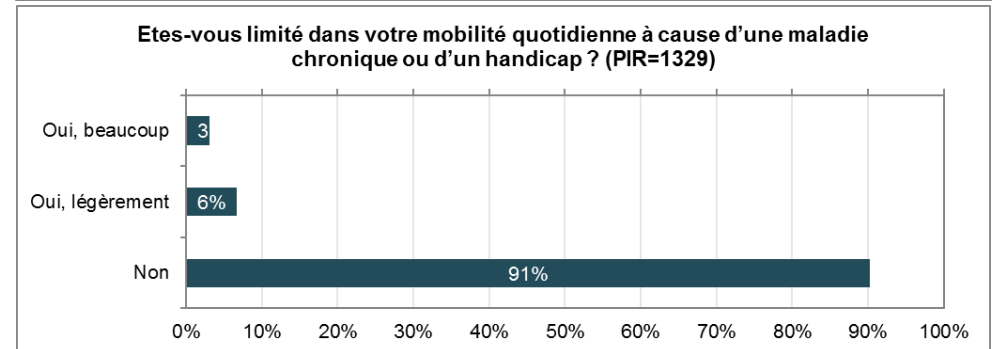
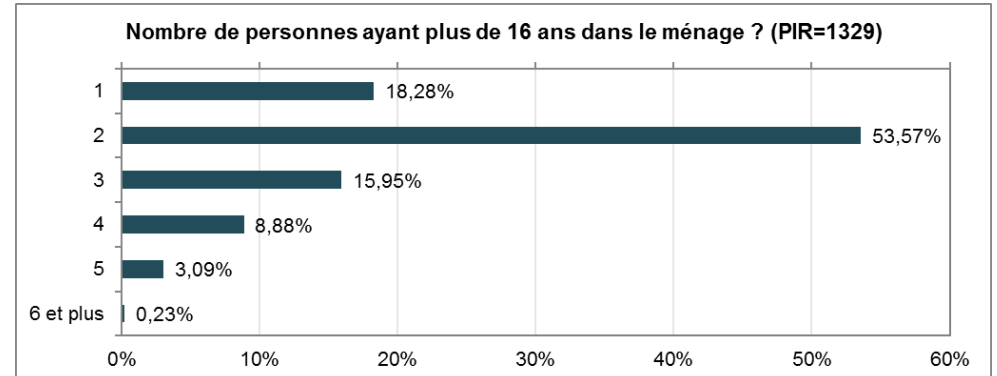
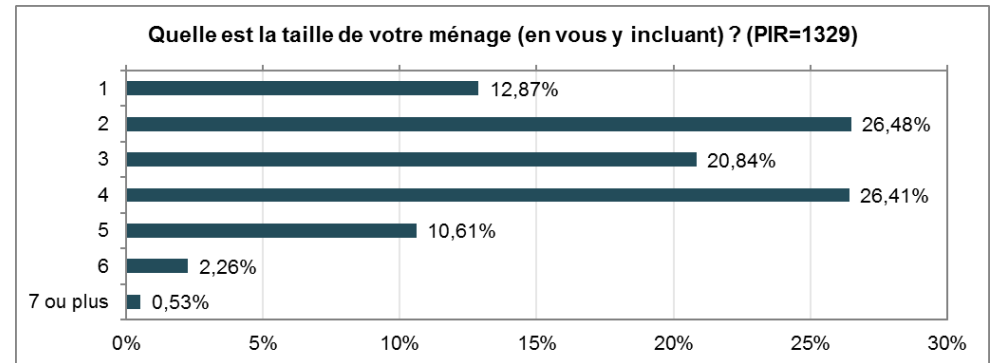
Il est tout d'abord à noter que l'ensemble des participants n'ont pas tous répondu à l'ensemble des questions. En effet, toutes n'étaient pas obligatoires en fonction des situations individuelles. Pour chaque question, le nombre de Personnes Interrogées ayant Répondu (PIR) est donc précisé.

3.2.1. PROFIL

Sur les 1 329 répondants, il est à constater qu'il y a une légère proportion plus importante d'hommes. La pyramide d'âge indique une légère sous-représentation des tranches 18-24 et 25-29 ans. Les mineurs n'étaient pas visés par cette enquête, il est donc normal que la proportion des tranches d'âge - de 12 ans et 12-17 ans soient très faibles.

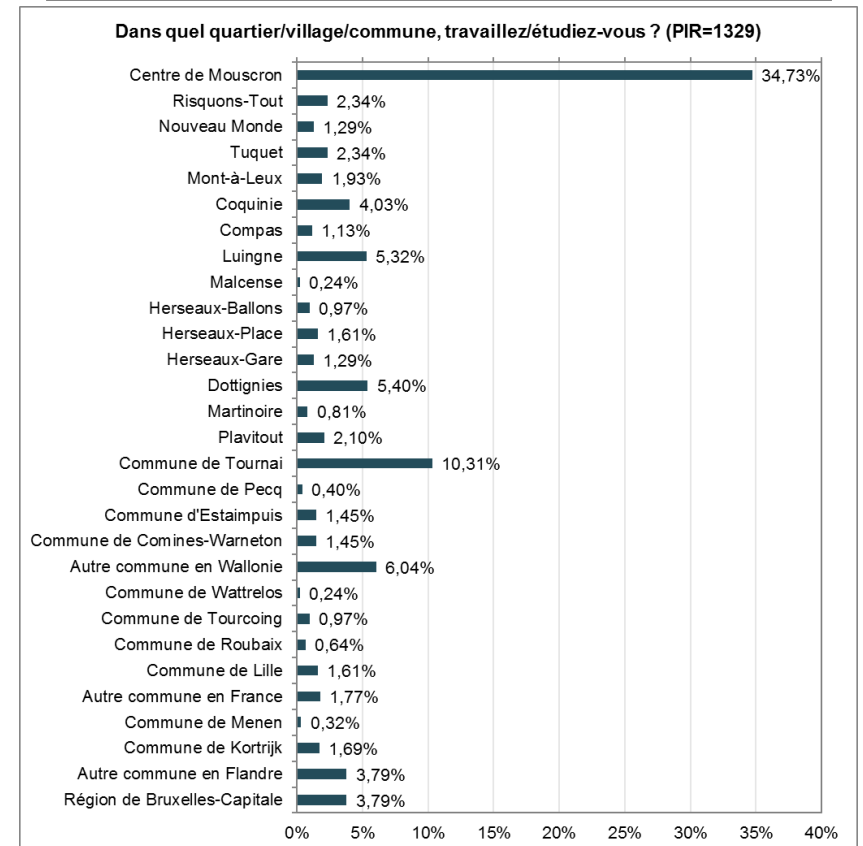
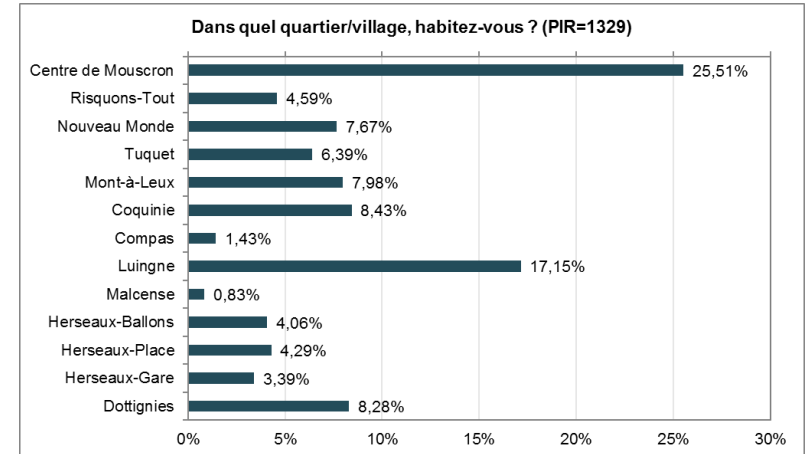
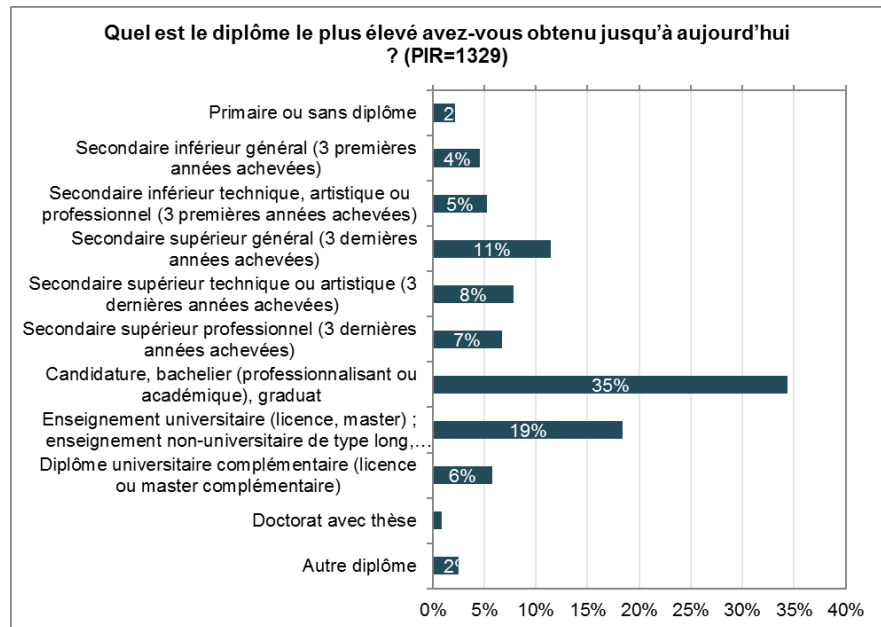
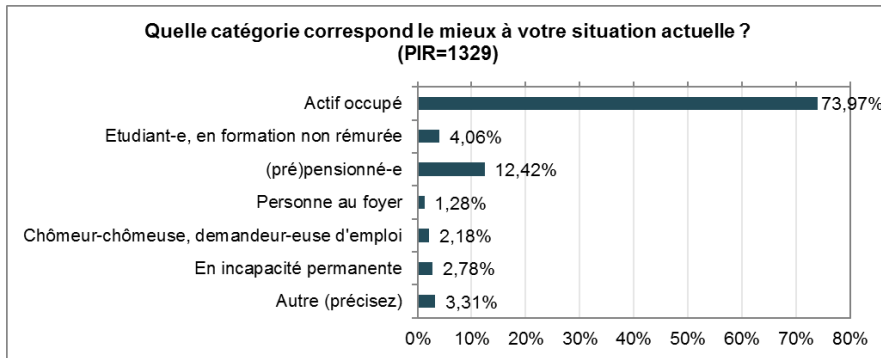


Les ménages hurlus classiques sont composés de 3 à 4 personnes, principalement deux adultes avec un à deux enfants. Très peu de répondants (moins de 10%) signalent être limités dans leur mobilité quotidienne.



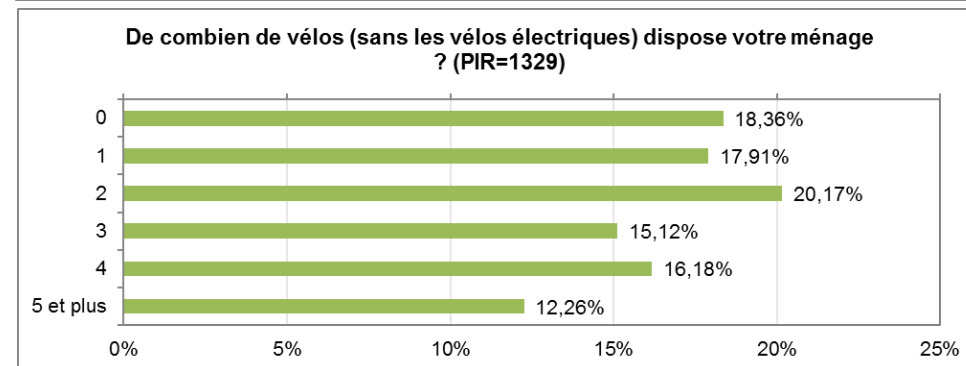
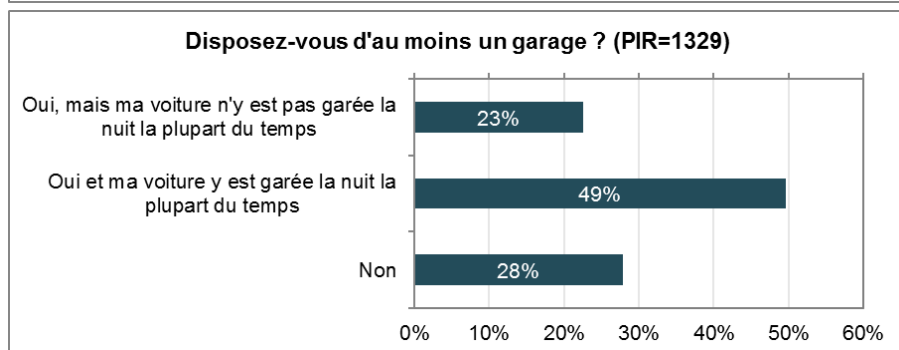
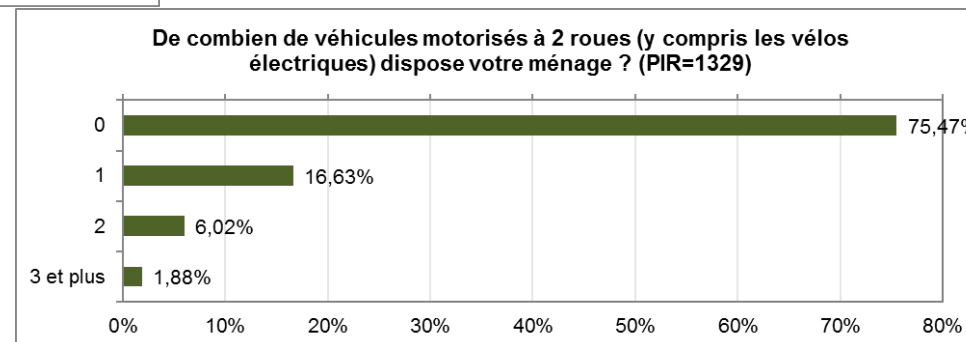
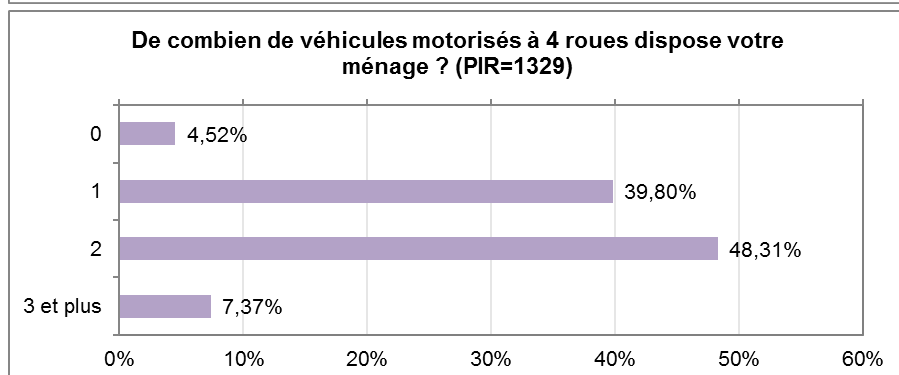
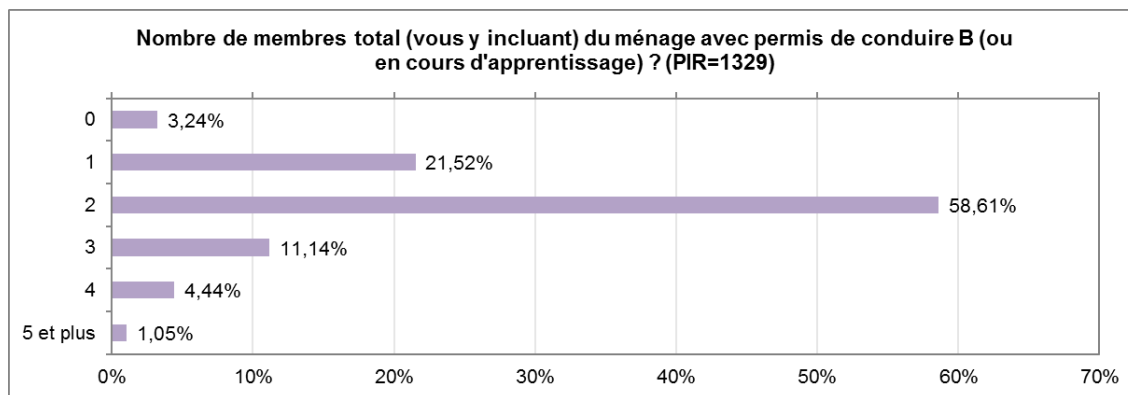
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

Les répondants à cette enquête sont principalement des actifs ayant un diplôme de l'enseignement supérieur. La répartition géographique des répondants semble correspondre à la population effective de la commune. Il est à noter que plus de la moitié des mouscronnois travaillent dans l'entité. Les autres transferts se font vers d'autres communes wallonnes.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

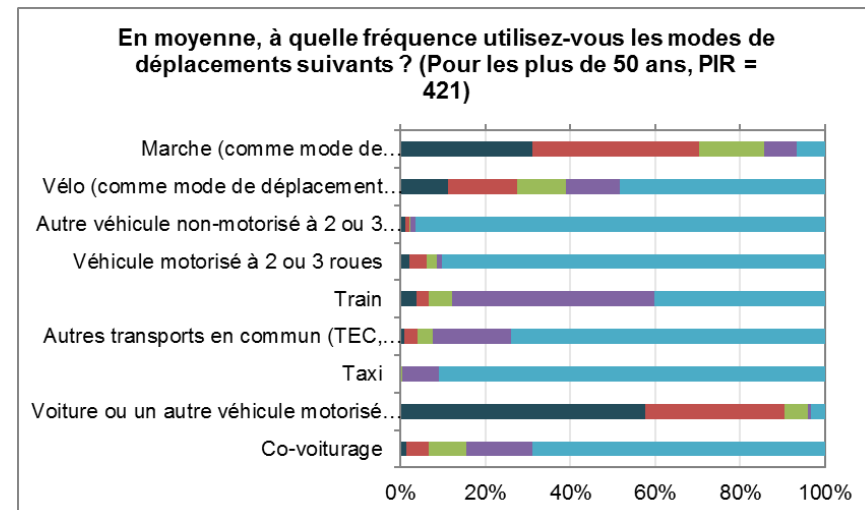
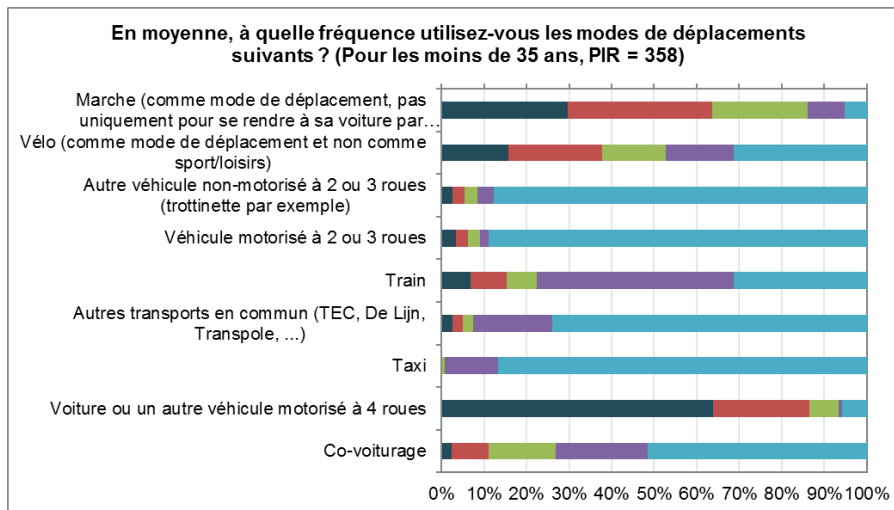
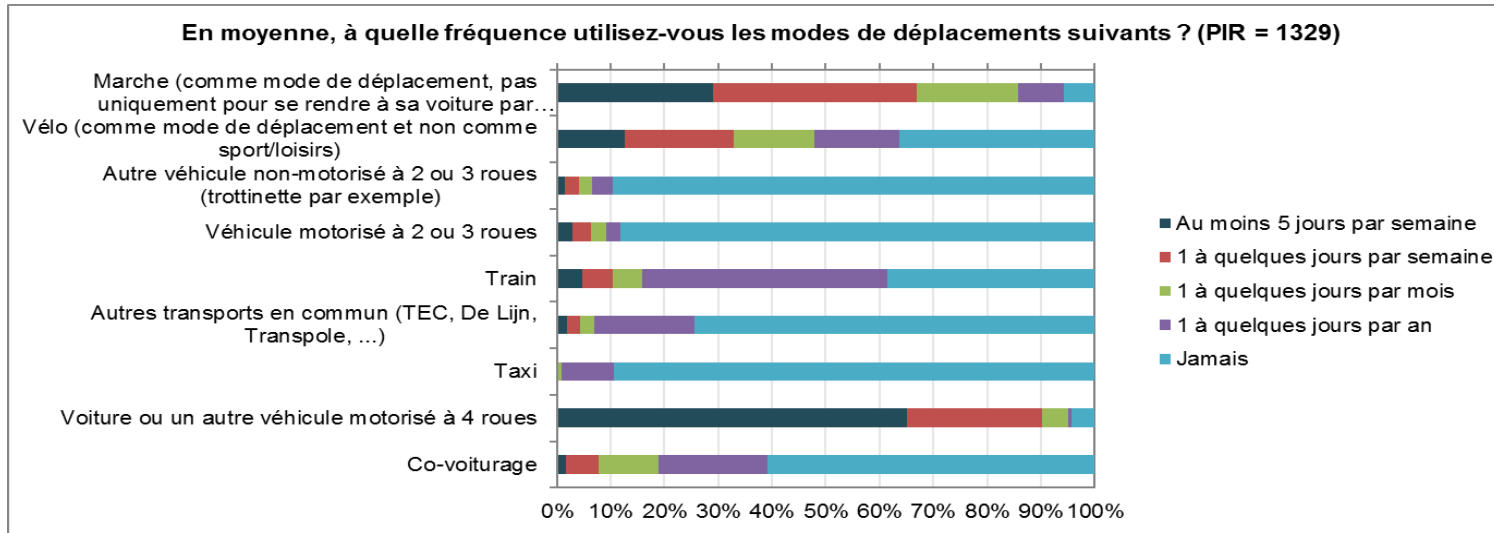
Les mouscronnois ayant répondu à cette enquête, dont nombre d'entre eux possèdent un permis de conduire, sont bien—voire très bien—équipés tant en voiture qu'en vélo, mais le sont un peu moins du point de vue des véhicules à deux roues motorisés. De nombreux garages sont également présents dans l'entité avec une fonction d'accueil de voiture.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

3.2.2. HABITUDES

Les habitudes concernant les modes de transport présentent des profils similaires en fonction de l'âge. Les modes les plus utilisés sont assez nettement la voiture (usage quotidien pour deux tiers des répondants), suivi par la marche puis le vélo. Il est à noter une très faible utilisation des transports en commun, qui est encore plus marquée pour les bus.

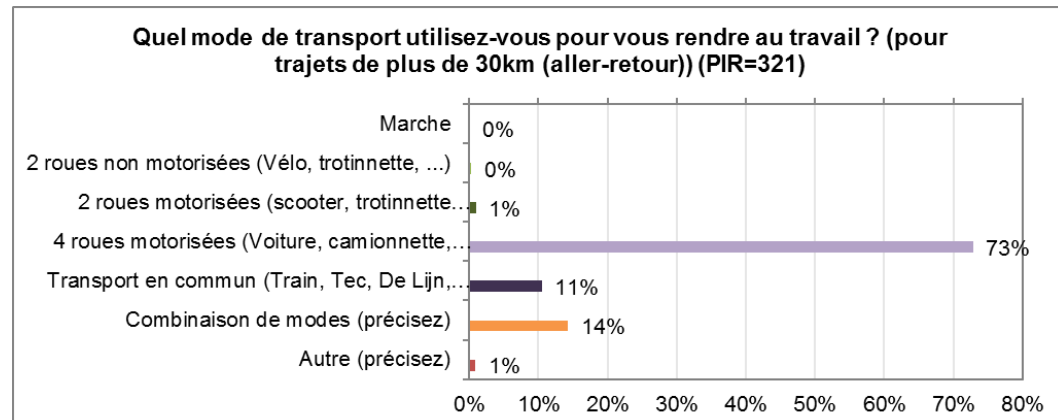
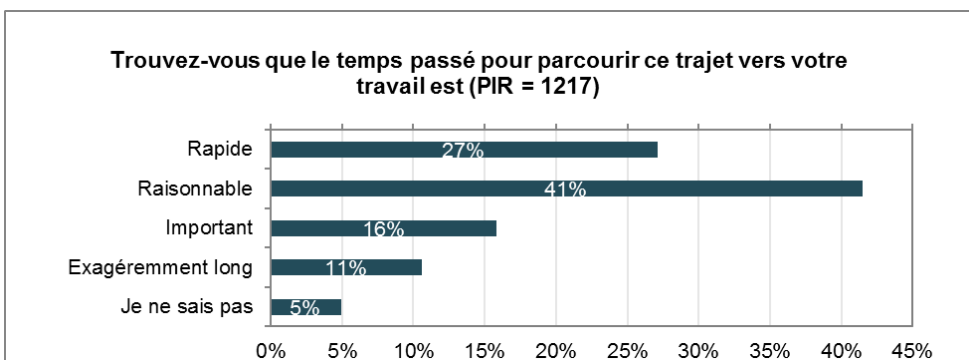
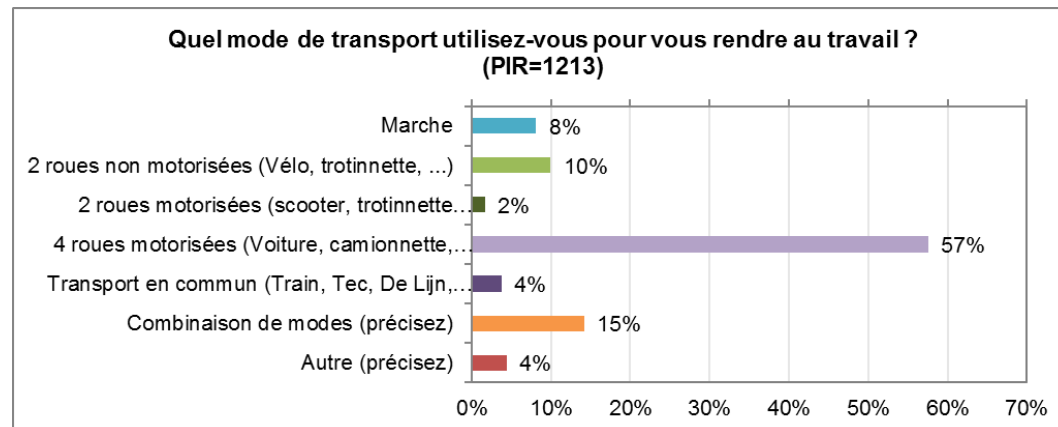
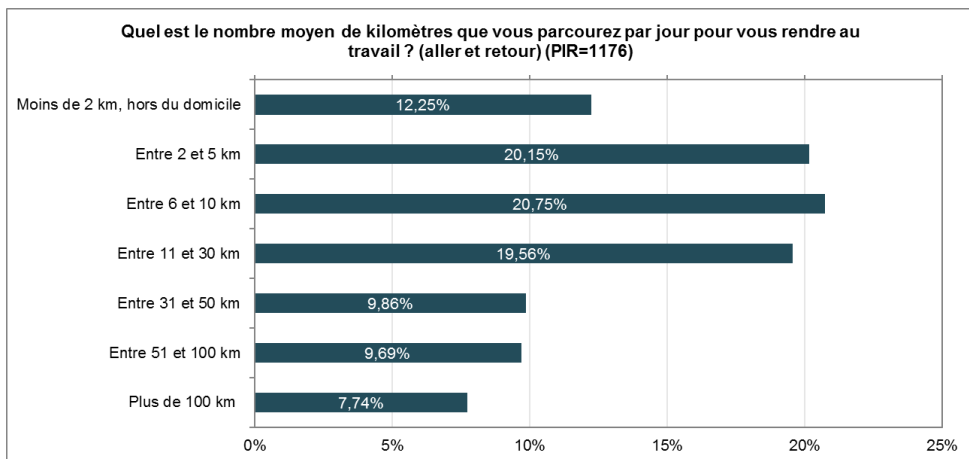


1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

Les travailleurs hurlus de l'enquête parcourent pour plus de la moitié moins de 10km pour se rendre sur leur lieu de travail (près d'un tiers parcourent moins de 5km).

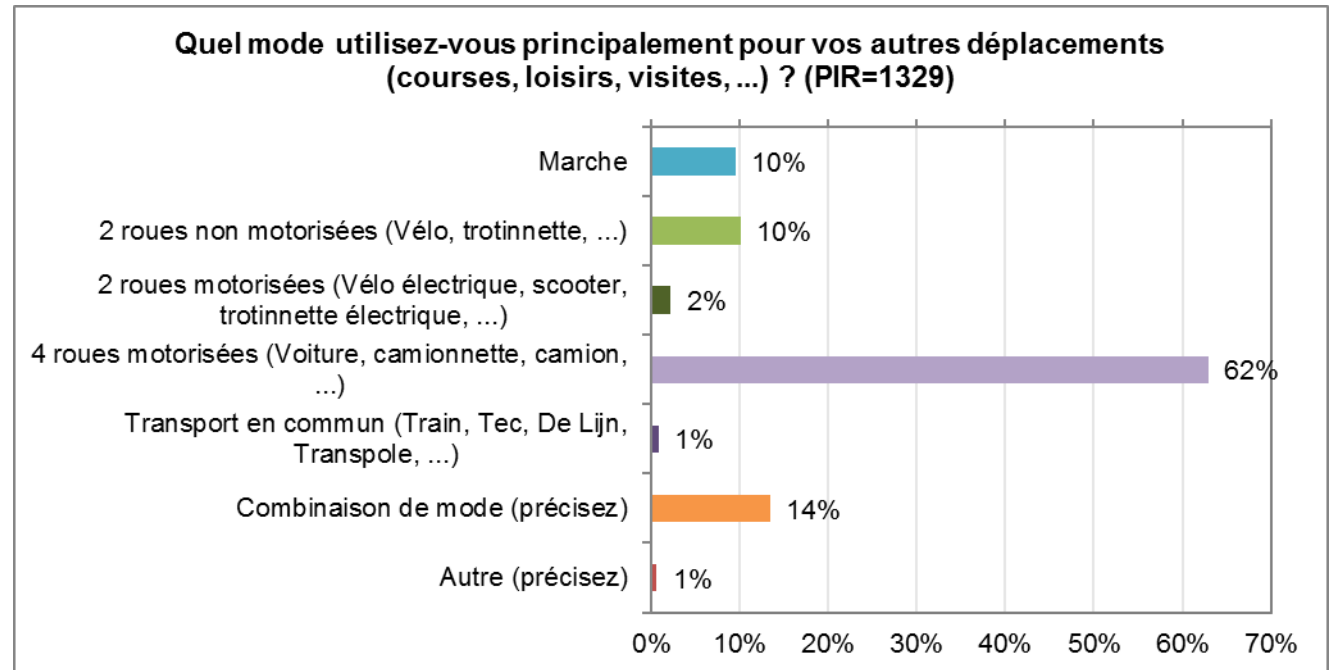
Même lorsque les trajets sont relativement courts (moins de 10km aller-retour), les trajets pour se rendre sur le lieu de travail sont principalement effectués en voiture. Les transports en commun à Mouscron sont très peu utilisés et leur utilisation augmente proportionnellement avec la distance. Le vélo et la marche sont quant à eux relativement bien utilisés par rapport aux moyennes belges et wallonnes d'autres enquêtes.

Finalement, les mouscronnois jugent majoritairement raisonnable, voire rapide, le temps passé à parcourir le trajet vers leur lieu de travail.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

Concernant les autres déplacements, la voiture occupe également une part modale importante. Elle est même encore un peu plus utilisée pour ces autres motifs que pour se rendre au travail. Ce sont principalement les transports en commun qui sont encore moins utilisés. Une légère progression de la marche est également à noter.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

3.2.3. AVIS

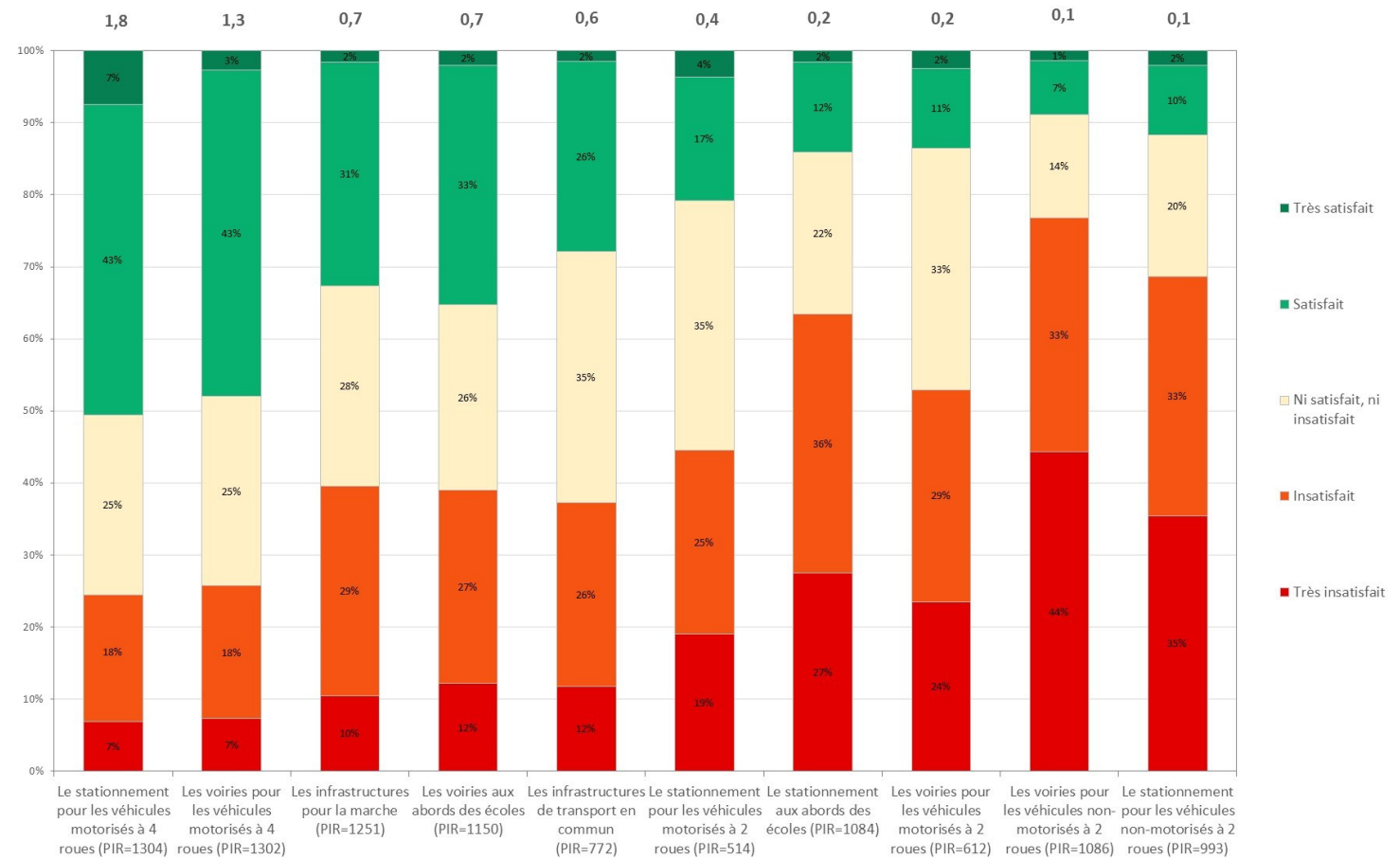
Les jugements sur la qualité des infrastructures afférentes aux différents modes de déplacements sont globalement plutôt négatifs. Les ratio calculés peuvent aller jusque l'infini s'il n'y a pas d'insatisfaction remontée et inversement 0 s'il n'y a pas de satisfaction exprimée. Lorsque les satisfactions et insatisfactions sont en proportions égales, le ratio est alors de 1. On constate ainsi que les infrastructures routières pour les voitures sont jugées positivement par environ la moitié des répondants contre un quart négativement, à l'opposé des infrastructures pour les vélos qui sont quant à elles jugées négativement par près de trois quarts des répondants. Les infrastructures pour la marche, les abords d'écoles (à l'exception du stationnement jugé davantage problématique) et les transports en commun divisent davantage les répondants.

Les mouscronnois ayant répondu jugent donc de manière plutôt satisfaisante le stationnement et les voiries pour les voitures.

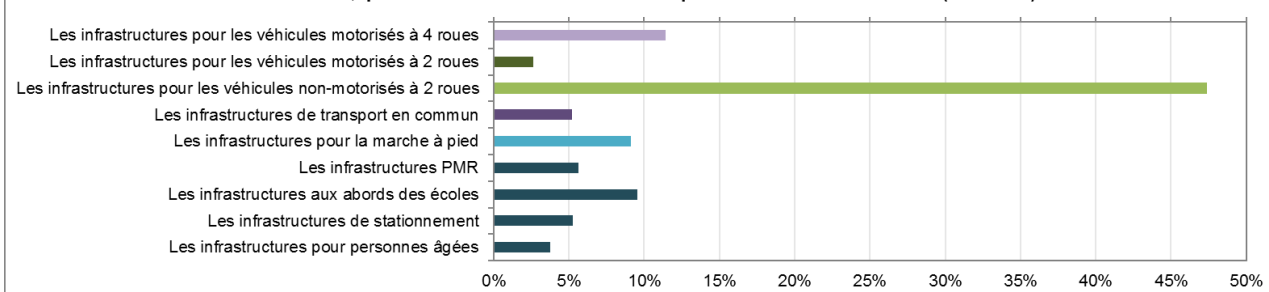
Des efforts semblent à fournir pour la marche (avec attention PMR et personnes âgées), les abords d'écoles, les transports en commun et les véhicules motorisés à deux roues.

Les principales améliorations à réaliser sur base des éléments d'insatisfaction des mouscronnois sont à appliquer au niveau des véhicules 2 roues non-motorisés, tant au niveau des infrastructures que du stationnement.

Comment jugez-vous les éléments suivants en terme de qualité ?



Selon vous, quelle infrastructure devrait évoluer prioritairement à Mouscron ? (PIR=1329)

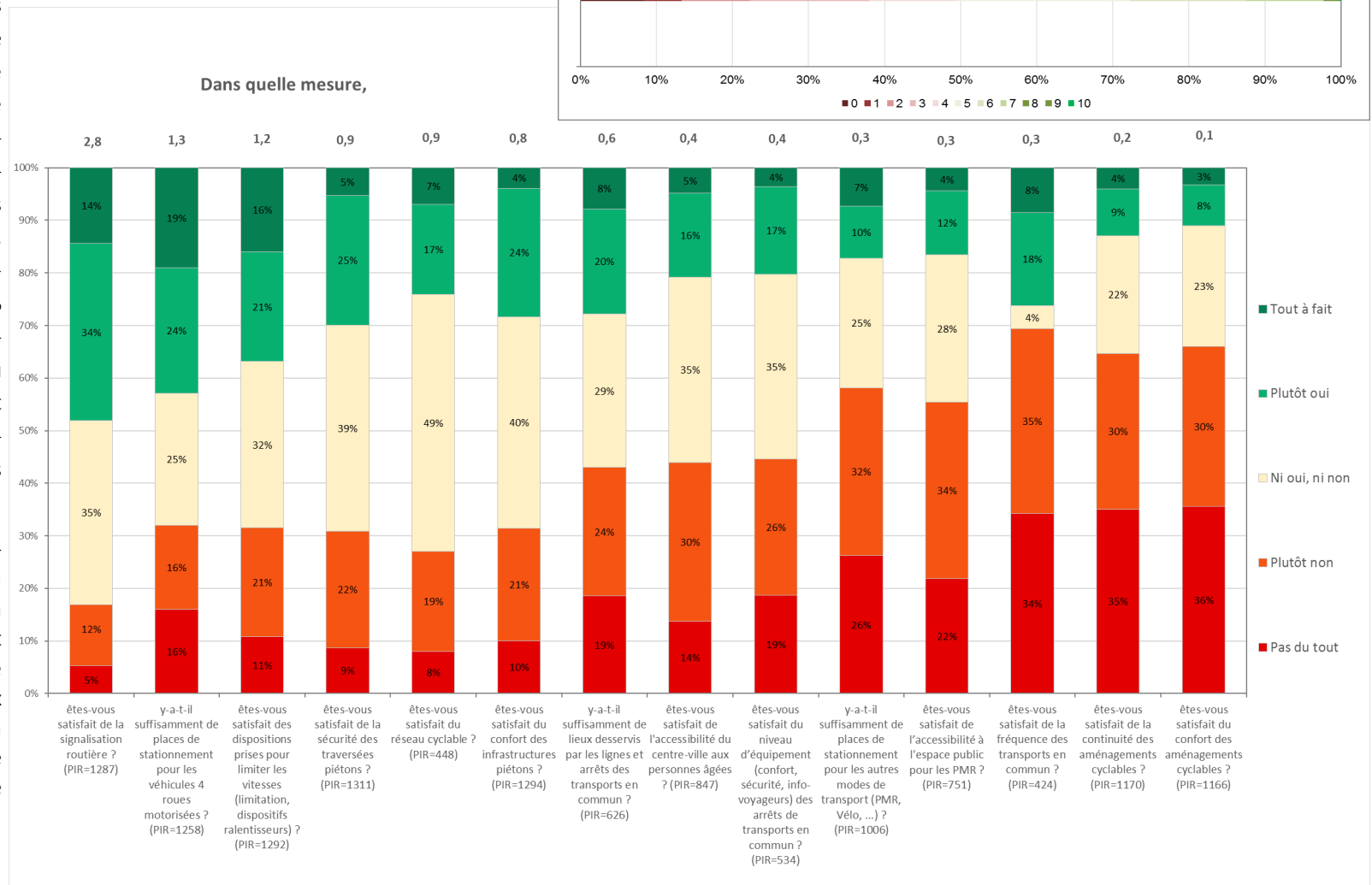
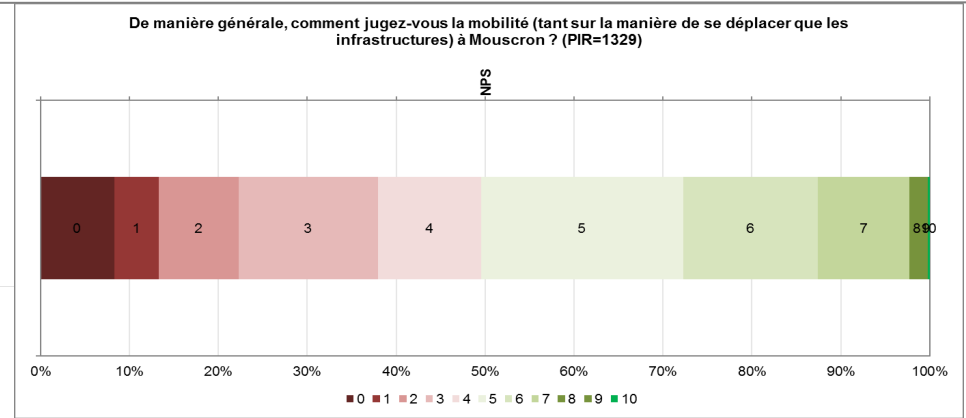


1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

De manière générale, les répondants ont donné une note moyenne de 4,1/10 à la mobilité hurlée. Les résultats ne sont pas très tranchés vu que la majorité des notes données se situent entre 3 et 6/10.

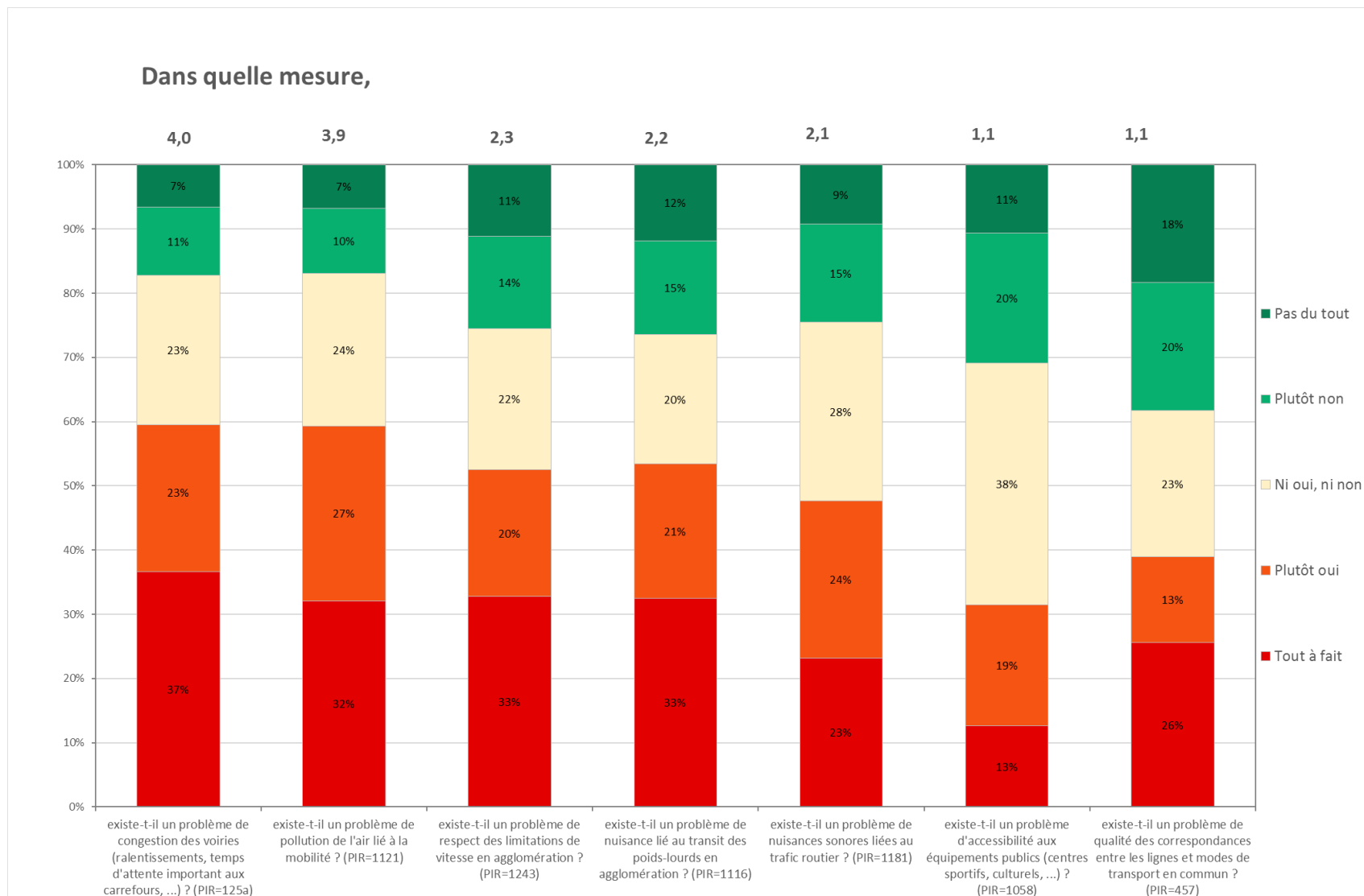
Le degré de satisfaction des personnes interrogées sur les sujets de mobilité repris dans ce graphique présente une tendance moyenne de neutralité et de désaccord. Plus de 50% des répondants sont insatisfaits des infrastructures de stationnement (autres modes que la voiture), de l'accessibilité PMR, de la continuité et du confort des aménagements cyclables. Au moins 30% des interrogés sont cependant satisfaits de la signalisation routière, du nombre de places de stationnement pour les voitures, des mesures de gestion de la vitesse et de la sécurité des passages piétons.

Bien que la satisfaction soit majoritairement neutre concernant le réseau cyclable en général, ce résultat est à prendre avec précaution car seulement 448 personnes y ont répondu contre presque la totalité des participants aux questions de sa continuité et de son confort. L'amélioration de ce domaine sera à prendre en compte dans la suite de cette étude.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

Selon les personnes interrogées, il existe un problème de congestion des voiries, impliquant directement leur ressenti négatif concernant la qualité de l'air. Plus de 50% des répondants trouvent également que les limitations de vitesse en agglomération ne sont pas respectées et que le transit des poids lourds induit des nuisances en agglomération.



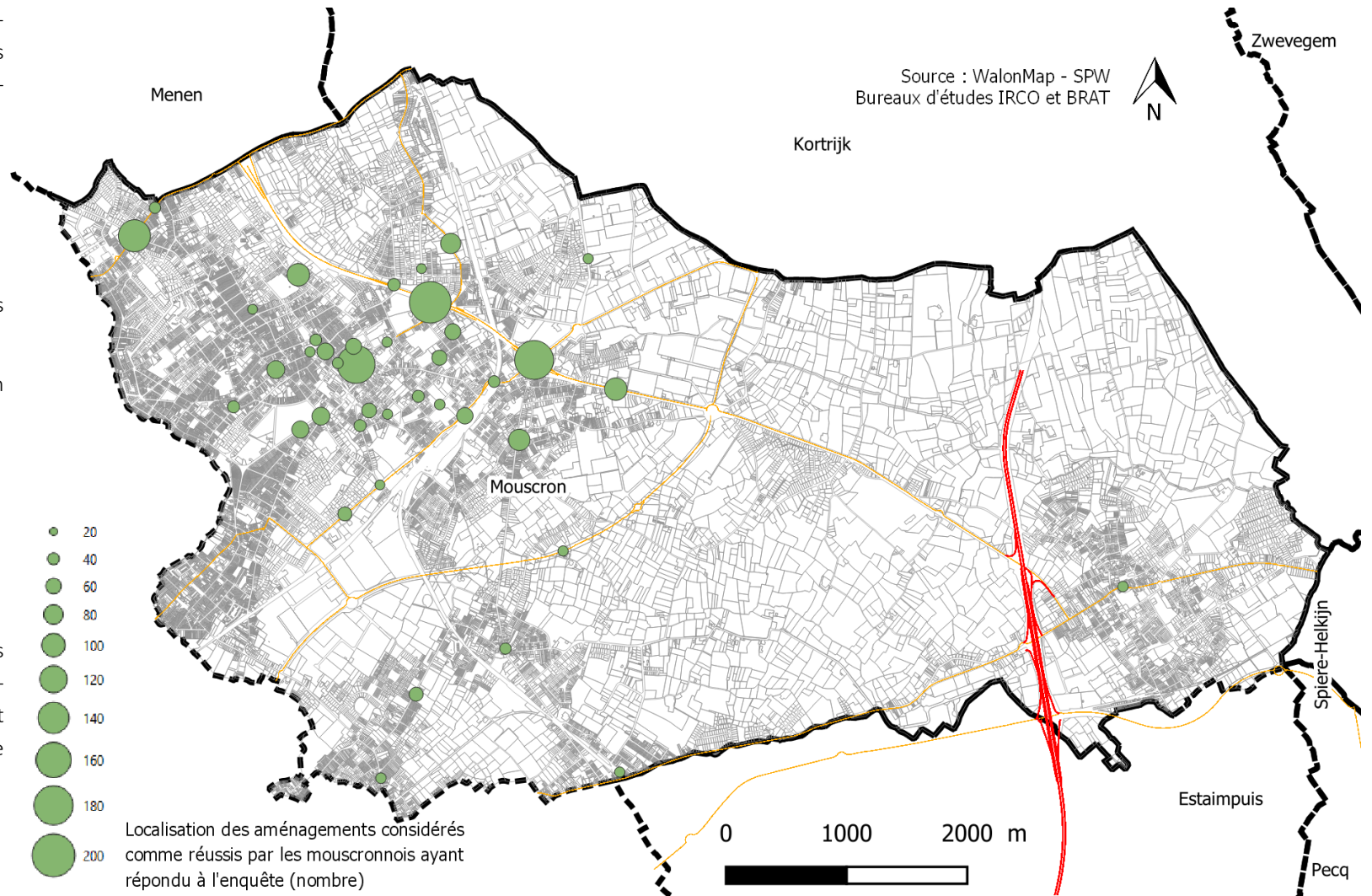
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

3.2.4. CARTOGRAPHIE DES EXEMPLES DE RÉUSSITE ET D'ÉCHEC

Les aménagements de mobilité considérés comme les plus **réussis** par les mouscronnois ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

- Le CHM et ses alentours
- La Grand Place
- Le boulevard des Alliés/Industriel
- Le carrefour de la rue du Risquons-tout et de la chaussée de Lille
- La route express reliant Mouscron à Dottignies
- La rue de Menin
- La place de Luingne
- La chaussée d'Aalbeke

Ces endroits ont été énoncés par les personnes interrogées dans des questions ouvertes. Plus l'aménagement de mobilité a été cité, plus le cercle le localisant est grand.



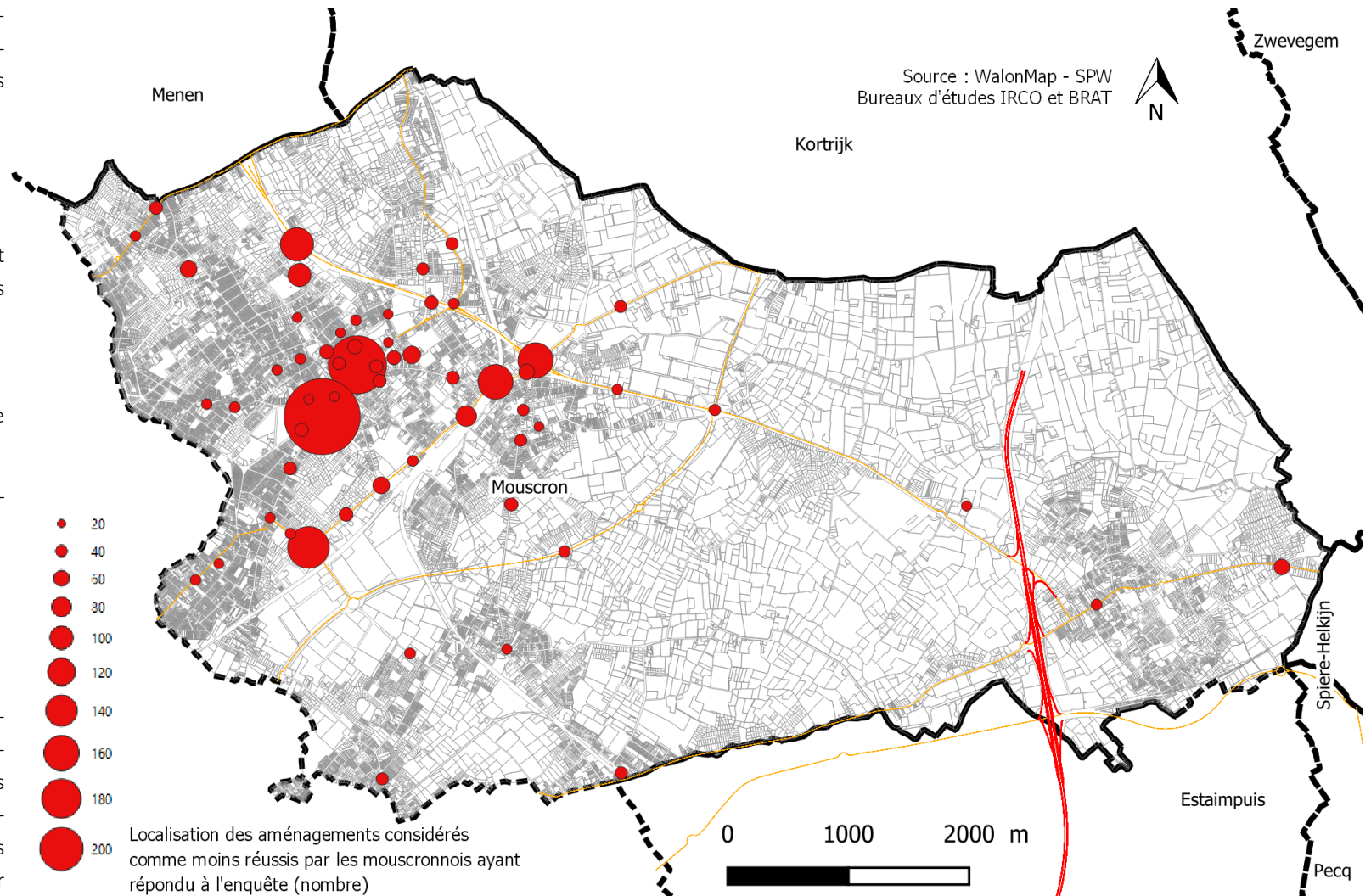
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

3.2.4. CARTOGRAPHIE DES EXEMPLES DE RÉUSSITE ET D'ÉCHEC

Les aménagements de mobilité considérés comme **ratés** par les mouscronnois ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

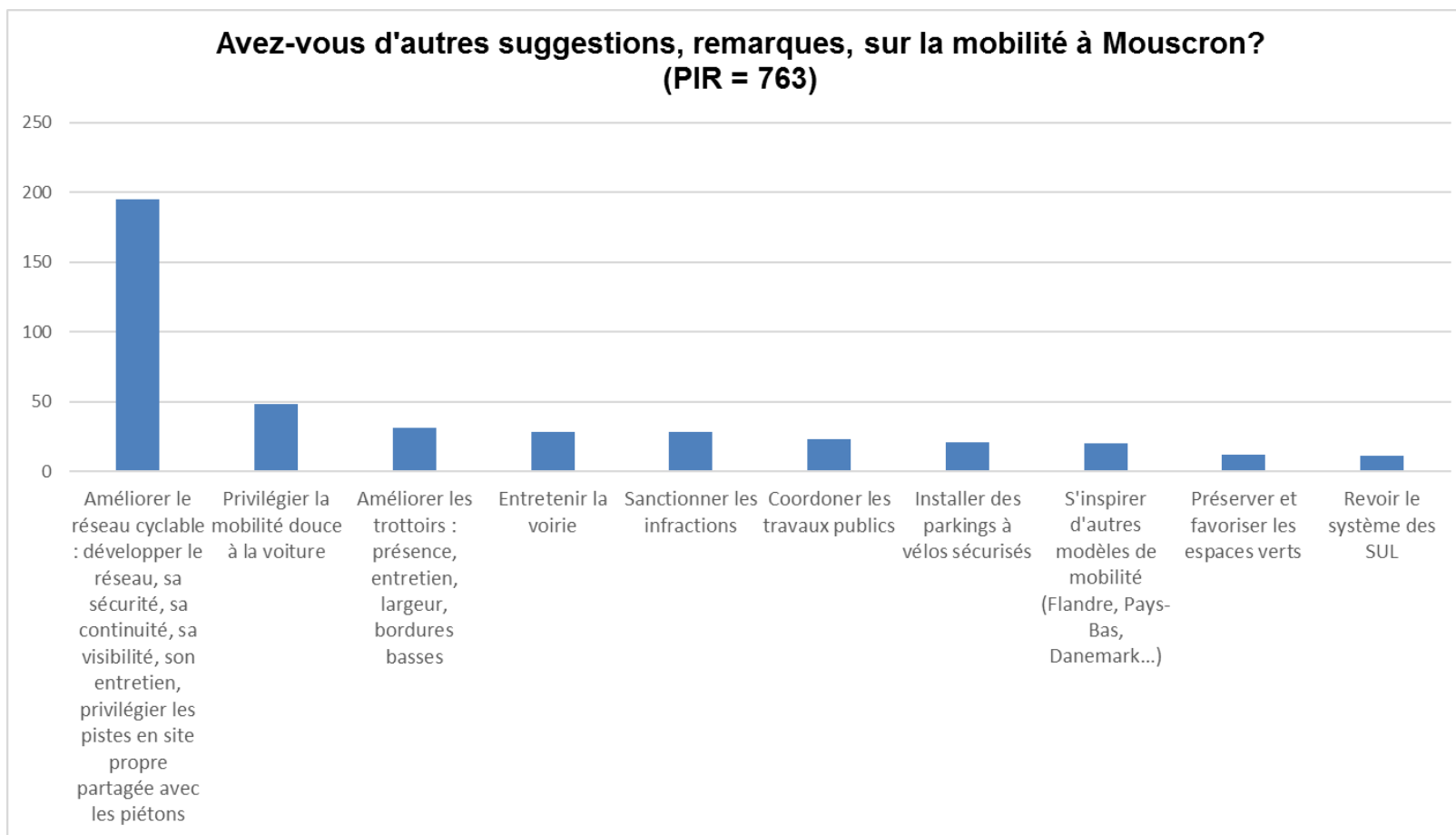
- Le carrefour de la Patte d'Oie
- La Grand Place
- Le carrefour des avenues Mozart et Rheinfelden (*réaménagé depuis l'enquête)
- Le pont Sainte-Thérèse
- Les bretelles de sortie de la Route Express (N58)
- Le rond-point du boulevard Industriel
- La rue de Menin
- La gare de Mouscron

Il est important de constater un caractère mitigé dans les avis des répondants. En effet, certaines localisations ont été reprises à la fois dans les aménagements considérés comme réussis et ratés. La Grand Place trouve par exemple la deuxième position dans les deux classements.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION MOUSCRONNOISE

Les suggestions des mouscronnois ayant répondu à l'enquête ont été répertoriées par catégorie. Les catégories récoltant 10 suggestions ou plus sont celles représentées dans le graphique suivant. La grande majorité des suggestions concernent l'amélioration du réseau cyclable, appuyée par l'importance de la mobilité douce. Il ressort ensuite une demande d'améliorer les trottoirs et l'état de la voirie ainsi que de sanctionner les infractions.



2. INTERVIEWS D'ACTEURS LOCAUX

Afin de préparer le diagnostic, les bureaux d'études ont rencontré les acteurs suivants, soit lors de visioconférences ou via un questionnaire en ligne vu le contexte de crise sanitaire du Covid-19, soit en présentiel:

5 juin 2020: UWE (Colette Pierard, questionnaire en ligne) ;

5 juin 2020: WAPI (Laurent Callandt, questionnaire en ligne) ;

11 juin 2020: Ecolo (Simon Varasse, Fred Maes, Sylvain Terryn et Rebecca Nuttens, rencontre en ligne) ;

15 juin 2020: Direction Mode Doux SPW (Isabelle Dulaert, rencontre en ligne) ;

15 juin 2020: MR (Marc Castel, rencontre en ligne) ;

16 juin 2020: Moresto/association des commerçants du centre-ville (Laurent Coussement, rencontre en ligne) ;

17 juin 2020: CDH (Mathilde Vandorpe, rencontre en ligne) ;

17 juin 2020: PMR/Atingo (Frédérique Debacker et François Schiltz, rencontre en ligne) ;

18 juin 2020: GRACQ (William Defrise, rencontre en ligne) ;

22 juin 2020: Infrabel (Elise Préaux et Christophe Granville, rencontre en ligne) ;

23 juin 2020: TEC (Claude Robin et Denis Cornet, rencontre en ligne) ;

23 juin 2020: Conseiller en Mobilité de Mouscron (Michaël Deroubaix, rencontre en ligne) ;

25 juin 2020: PS (Auréli Vandecasteele, rencontre en ligne) ;

4 septembre 2020: IEG (Guy Brutsaert, présentiel) ;

28 septembre 2020: ZP Mouscron (Philippe Decabooter, rencontre en ligne) ;

7 octobre 2020: Gestion Centre Ville (Boris Rooze, rencontre en ligne) ;

Il est à noter qu'Ipalle et le Parti Populaire n'ont malheureusement pas répondu à nos invitations de questionnaire en ligne.

Ces rencontres ont permis de comprendre au mieux les objectifs et actions de chacun mais également les interactions entre les différents acteurs. Ces interviews ont été l'occasion de récolter les avis sur les réalisations des autres acteurs et d'obtenir des informations sur les objectifs futurs et souhaits pour la mobilité hurlue.

Les informations obtenues ont permis de compléter les diagnostics par volet repris ci-après. Les rencontres étant diverses et spécifiques à chacun des acteurs, il est difficile de reprendre des généralités dans ce chapitre.

V. ANALYSE DE LA MOBILITÉ PAR VOLET



1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

1.1. CHEMINEMENTS PIÉTONS

1.1.1. DANS LE CENTRE VILLE

Des infrastructures piétonnes existantes au confort variable...

Le centre-ville de Mouscron se prêtant aux flux piétons les plus importants (4 800 piétons dans la Petite-Rue/jour), la majorité de son réseau viaire comporte des trottoirs. La grande partie du flux piéton se trouve toutefois le long de voiries étroites, commerçantes, bordées de stationnement où la pression de la circulation automobile reste forte.

La qualité et le confort des infrastructures piétonnes varie fortement d'un endroit à l'autre, à la fois en ce qui concerne le revêtement, la largeur disponible et l'état général des trottoirs. On notera toutefois que de façon générale les trottoirs sont très étroits, même dans l'hypercentre. S'il s'agit en partie d'une contrainte liée aux profil de certaines voiries et d'une caractéristique morphologique de Mouscron, la place accordée à l'automobile se fait encore au détriment des modes actifs.

Dans l'ensemble, les infrastructures piétonnes sont satisfaisantes aux alentours de la Grand-Place car récemment rénovées (rue de Tournai et tronçon rue de Courtrai) mais au-delà de ce périmètre, elle sont plus rares et de qualité moindre, et notamment sur certains axes structurants. C'est le cas notamment aux abords de la gare de Mouscron et dans les rues y menant (e.a. rue de la Station), vers le centre hospitalier (rue du Rucquoy), ou encore vers l'administration communale (rue de Courtrai).

Les carrefours des voies principales du centre-ville sont généralement équipés de passages pour piétons et lors de réaménagements, les traversées sont presque systématiquement sécurisées (dispositifs ralentisseurs, marquages,...).

Les nouveaux aménagements disposent d'abaissement de trottoirs ou dalles podotactiles. Il s'agit principalement des aménagements réalisés dans le centre-ville (Rue de Tournai, Rue de Courtrai, Grand-Place et Place de l'Ours).

Les infrastructures piétonnes aux abords des écoles seront étudiées spécifiquement dans le chapitre dédié à la mobilité scolaire.



Photo 1 : Rue Adhémar Vandeplassche / Photo 2: Rue de Naples
Photo 3 : Rue du Luxembourg / Photo 4 : Rue de Tournai



Photo 1: Carrefour rue des Moulins-rue du Midi / Photo 2: Carrefour rue de Tournai-rue du Luxembourg

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

... mais en expansion

Le réaménagement de la Grand'Place et des rues alentours (rue de Tournai, début de la rue de Courtrai...) constitue une amélioration importante pour les modes actifs. Elle augmente de façon significative, en s'y connectant, la zone piétonne existante de l'hypercentre (Petite Rue et quartier de la Rénovation).

Ce réaménagement sous-tend une intervention majeure sur la Grand'Place et aux abords du centre administratif et une diminution de la place accordée (autrefois prépondérante) au stationnement, afin de libérer des surfaces piétonnes propices aux ambiances urbaines qualitatives. Les objectifs principaux poursuivis sont la convivialité et l'attractivité commerciale, l'accessibilité et la multimodalité, la gestion du stationnement et des livraisons, l'amélioration du confort et du mobilier urbain, une mise en valeur par un plan lumière,...

Il est actuellement en cours de finalisation.



Photo 1: Petite Rue depuis Grand'Place

Photo 2: Rue de Tournai

Photo 3: Plan du réaménagement (Livret de la mobilité, 2018)

Notons que les zones résidentielles (20km/h) et zones 30 permettent de renforcer la place du piéton dans l'espace public.

Il est à noter que les rues Henri Dunant et de la Vesdre sont les seules zones de rencontre de Mouscron.

Des axes structurants peu aménagés

Le PCM de 2003 avait identifié 6 promenades urbaines pour connecter le centre aux principaux pôles de l'agglomération. Sur ces axes structurants pour les piétons et PMR, la sécurité, la liaison directe, le confort et l'agrément doivent être garantis :

Promenade P1 : Promenade du Parc : Grand Place – Grand Parc ;

Promenade P2 : Promenade des Expos : Grand Place – Centre Culturel – Cimetière – Centre-EXPO ;

Promenade P3 : Promenade de la Pépinière : Grand Place – Petit Parc ;

Promenade P4 : Promenade du Château : Grand Place – CHU – Château ;

Promenade P5 : Promenade de la Gare : Grand Place – Gare ;

Promenade P6 : Promenade Exelsior : Grand Place – Centre Commercial des Moulins

Le bilan du PCM de 2003 a permis d'établir que l'aménagement des promenades n'était plus un objectif d'actualité et que ce réseau structurant n'avait pas fait l'objet d'une réflexion prioritaire et d'ensemble. Les réaménagements de trottoirs ont été réalisés de façon ponctuelle et isolée.

Une analyse plus spécifique de la qualité des cheminements piétons sur les axes jugés structurants du centre-ville a été effectuée dans le cadre du présent PCM. Les constats suivants ont été faits :

La **rue de la Station** est un des axes structurants du centre-ville dans le réseau piéton mais est actuellement un des moins bien aménagés. Elle relie la Grand-Place depuis la Gare de Mouscron, visée par un réaménagement dans les années à venir (schéma directeur réalisé) et le développement d'un « mobi-pôle », concentrant différents services de mobilité. On relève la présence de trottoirs de chaque côté mais de largeur, confort et qualité variable ce qui limite fortement l'espace de circulation dédié aux piétons : généralement, un des 2 trottoirs a une largeur comprise entre 1,5m et 2m (avec élargissements et rétrécissements ponctuels) et l'autre est plus étroit : 1.2m à 1,5m (avec rétré-

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

cissements jusqu'à moins d'1 m). Les revêtements sont anciens et le confort n'est pas assuré sur l'entièreté de l'axe. Des rétrécissements ponctuels (obstacles, devantures, panneaux signalétiques,...) encombrant les trottoirs. Certaines traversées ou parties ont été réaménagées mais un réaménagement complet des trottoirs de cet axe apparaît comme prioritaire.

Les abords de la gare (Place de la Gare et N513) sont également peu adaptés pour la pratique piétonne. Les trottoirs y sont particulièrement étroits et en mauvais état. Ils ne permettent pas des croisements aisés et incitent les piétons à circuler hors du trottoir.

Le **Pont Sainte-Thérèse**, qui marque l'entrée dans le centre de Wavre depuis Luignegne, n'est pas non plus adaptée en termes de confort et d'accessibilité pour les piétons (obstacles, largeur étroite,...).

La **rue des Moulins**, relie le Parc Communal de Mouscron à la Grand-Place, et s'y trouvent notamment l'Institut du Sacré Cœur et plusieurs commerces. Il s'agit d'une voirie étroite, spécificité morphologique souvent rencontrée à Mouscron, et en double sens de circulation automobile. L'espace dédié aux piétons est restreint, les trottoirs étant (très) étroits (largeur moyenne d'1,2m et parfois inférieure à 1m) même si de qualité suffisante. Les abords de l'Institut du Sacré Cœur sont néanmoins sécurisés (élargissement ponctuel du trottoir, traversée signalée et sécurisée et illuminée, présence de barrières, ...).

La **rue de Courtrai** rejoint entre autres le CAM (Centre Administratif de Mouscron), le CPAS et le Collège Technique Saint-Henri depuis la Grand-Place. Les nouveaux aménagements de la Grand-Place sont progressivement étendus dans le reste de la rue de Courtrai (d'abord dans le tronçon jusqu'à la rue de Menin et désormais jusqu'à la rue Victor Corne). Les abords du CAM sont désormais plus accessibles et confortables pour les piétons. La présence de plusieurs terrasses, installées sur les oreilles élargies des trottoirs, ainsi que de mobilier urbain (bacs de fleurs, panneaux signalétiques, potelets...) représentent néanmoins des obstacles ponctuels pour la praticabilité des piétons et PMR. Le reste de la rue présente des trottoirs, l'un plus étroit (largeur 1,2m-1,5m) et l'autre plus large (coté CAM, largeur 1,5-2m) de revêtements généralement anciens.

La **rue de Menin**, qui connecte le quartier du Nouveau-Monde au centre-ville, présente des caractéristiques similaires : des trottoirs étroits (d'un côté inférieur à 1m) ce qui est très insécurisant pour les piétons s'y déplaçant, alors incités à se déplacer hors du trottoir et sur la chaussée. La présence du marché hebdomadaire sur le parking du CAM entrave également l'accessibilité des piétons et empêche d'emprunter le trottoir plus large (coté Est).

La **rue Roger Salengro** qui rejoint également le quartier du Nouveau-Monde, a été réaménagée depuis le dernier PCM en faveur des modes actifs dans son tronçon entre les rues de la Pépinière et Sainte-Germaine. Les traversées ont été sécurisées et équipées, les trottoirs sont confortables et accessibles. Après la Place Charles de Gaulle, cet axe se poursuit dans la **rue de Tourcoing** qui rejoint l'arrière de la Grand-Place. Elle permet d'accéder à plusieurs parkings (du Val, Métropole) et un arrêt de transport public. Il s'agit d'une rue à sens unique (comportant deux pistes cyclables marquées) mais les trottoirs y sont anciens (dalles dégradées, descellées,...), étroits (largeur d'1,2m ou inférieure) et encombrés (présence de mobilier urbain, potelets, signalisation, etc.). Un dispositif ralentisseur (coussin berlinois) y a été installé en vue de réduire la vitesse pratiquée par les automobilistes.

De façon générale, on retire de cette analyse que les réaménagements de la Grand-Place sont en cours d'extension dans ses abords (notamment rue de Courtrai) et que ceci permet de construire un réseau piéton structurant et continu. Toutefois, au-delà de l'hypercentre, les axes piétons structurants (comme la rue de la Station, les abords de la Gare, ...) sont encore peu qualitatifs surtout en termes de largeur et de qualité des trottoirs étant anciens.

Du point de vue des traversées, si les principaux carrefours des itinéraires structurants du centre-ville sont équipés de passages piétons et de plus en plus de dalles podotactiles, ceux-ci ne sont pas toujours adaptés aux personnes à mobilité réduite. L'abaissement des bordures n'est pas systématique d'autant que la présence de mobilier urbain (potelets le plus souvent) au lieu des traversées entrave leur accessibilité.

La longueur des traversées est parfois importante, surtout sur les grands axes. Des zones d'arrêt au milieu de la traversées peuvent alors être prévues.

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR



En haut: Rue de Courtrai
En bas: rue de Tournai

En haut: Place de la Gare
En bas: rue de Tourcoing (à gauche) et rue de la Station (à droite)

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

1.1.2. DANS LES VILLAGES

Comme démontré dans le PCM de 2003, les villages de Dottignies, Herseaux et Luigne ont une problématique similaire en matière d'axes piétons: leurs centres sont traversés par des axes routiers rectilignes et au trafic important (N512, rue des Croisiers, chaussée de Luigne). Des réaménagements ont été réalisés depuis afin de sécuriser les traversées, mettre en avant les modes actifs et garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Même si souvent étroits, des trottoirs sont néanmoins présents le long des axes principaux des villages. La majorité des traversées comportent des passages pour piétons. Des potelets et barrières sont largement utilisés dans ces villages pour sécuriser les trottoirs. Il peuvent toutefois représenter des obstacles et réduire ponctuellement les largeurs disponibles pour les personnes à mobilité réduite.



Photo 1: Place de la Résistance à Dottignies / Photo 2: Centre de Herseaux
Photo 3: Centre de Luigne / Photo 4: Barrières protégeant les trottoirs à Herseaux

Hors des centres de villages, l'absence de trottoirs (de qualité ou de largeur suffisante) se généralise. Ceci étant dit, Mouscron reste une entité très urbaine. Il est donc rare de constater une absence totale d'aménagements piétons.

Au départ du centre-ville, certains aménagements cyclo-piétons permettent de longer les grands axes à pied. Ils sont toutefois rares et de qualité et sécurité insuffisantes. Entre les villages, ceux-ci sont inexistantes ou utilisés à des fins de stationnement.



Photo 1: N513 / Photo 2: N512

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

1.2. LA MARCHÉ COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT

L'enquête sur les déplacements de la MEL de 2016 rapporte que plus de la moitié des wallons marchent tous les jours ou presque. C'est le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé, mais suivi de très près par la voiture en tant que conducteur (respectivement 53% et 52%). La pratique pédestre est la plus fréquente chez les 18/39 ans, les étudiants et les actifs à temps partiel.

La part modale de la marche dans les déplacements est toutefois d'environ 20% en Wallonie, au détriment de la voiture (plus de la moitié de leurs déplacements sont effectués en voiture).

L'enquête auprès de la population mouscronnoise apporte certains compléments d'information concernant l'usage de la marche: seulement un tiers des répondants marchent quotidiennement et environ un tiers marchent au moins 1 fois par semaine. Pour se rendre sur leur lieu de travail (ou d'autres types de déplacements), ils sont seulement moins de 10% à contre près de 60% à utiliser la voiture. Notons que plus de 12% d'entre eux parcourent moins de 2km pour se rendre à leur lieu de travail et plus de 20% entre 2 et 5 kilomètres, soit des déplacements de relativement courte distance qui pourraient être effectués à pied.

1.3. LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Les principaux problèmes rencontrés pour la praticabilité des cheminements pour les PMR à Mouscron sont des largeurs trop étroites, la hauteur des bordures au lieu des traversées, le type de revêtement utilisé (pavés), des caniveaux trop prononcés, etc.

De nombreuses rues restent ainsi dans un état insatisfaisant : rue du Luxembourg (pavés descellés), rue du Phoenix jusqu'à la Gare (coté chemin de fer), quartier du Mont-à-Leux, ...

Lors de travaux de réfection de trottoirs, le service Voiries de la Commune apporte une attention particulière à la praticabilité des personnes à mobilité réduite: abaissement des bordures au lieu des traversées, présence de dalles podotactiles, absence d'obstacles sur les cheminements, etc.

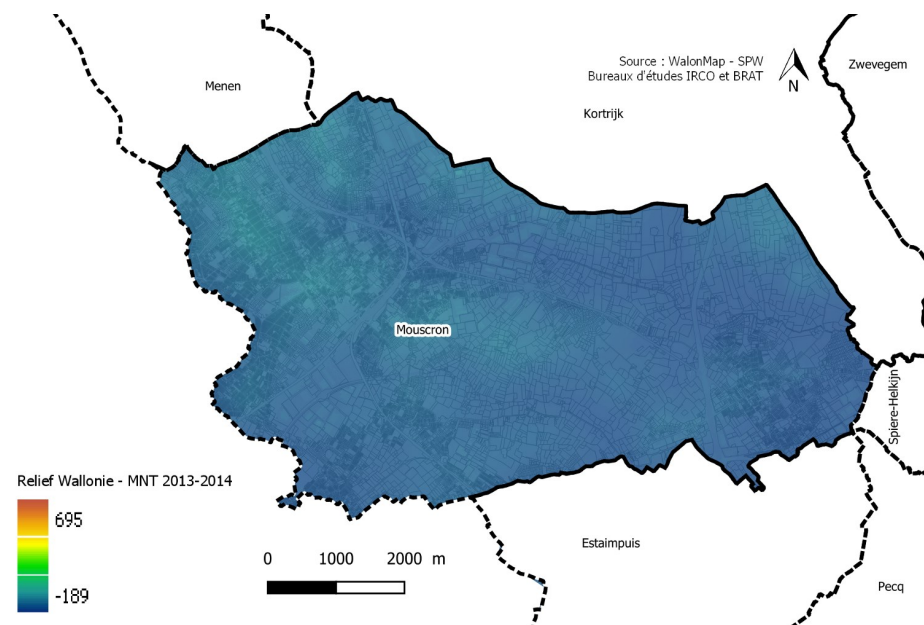
Toutefois la réflexion sur l'accessibilité PMR se fait de façon ponctuelle, lors d'un réamé-

nagement ou une réfection de trottoir, et non dans le cadre d'une réflexion d'ensemble. Ceci n'assure pas la continuité des aménagements ni l'efficacité d'itinéraires accessibles sur toute leur longueur.

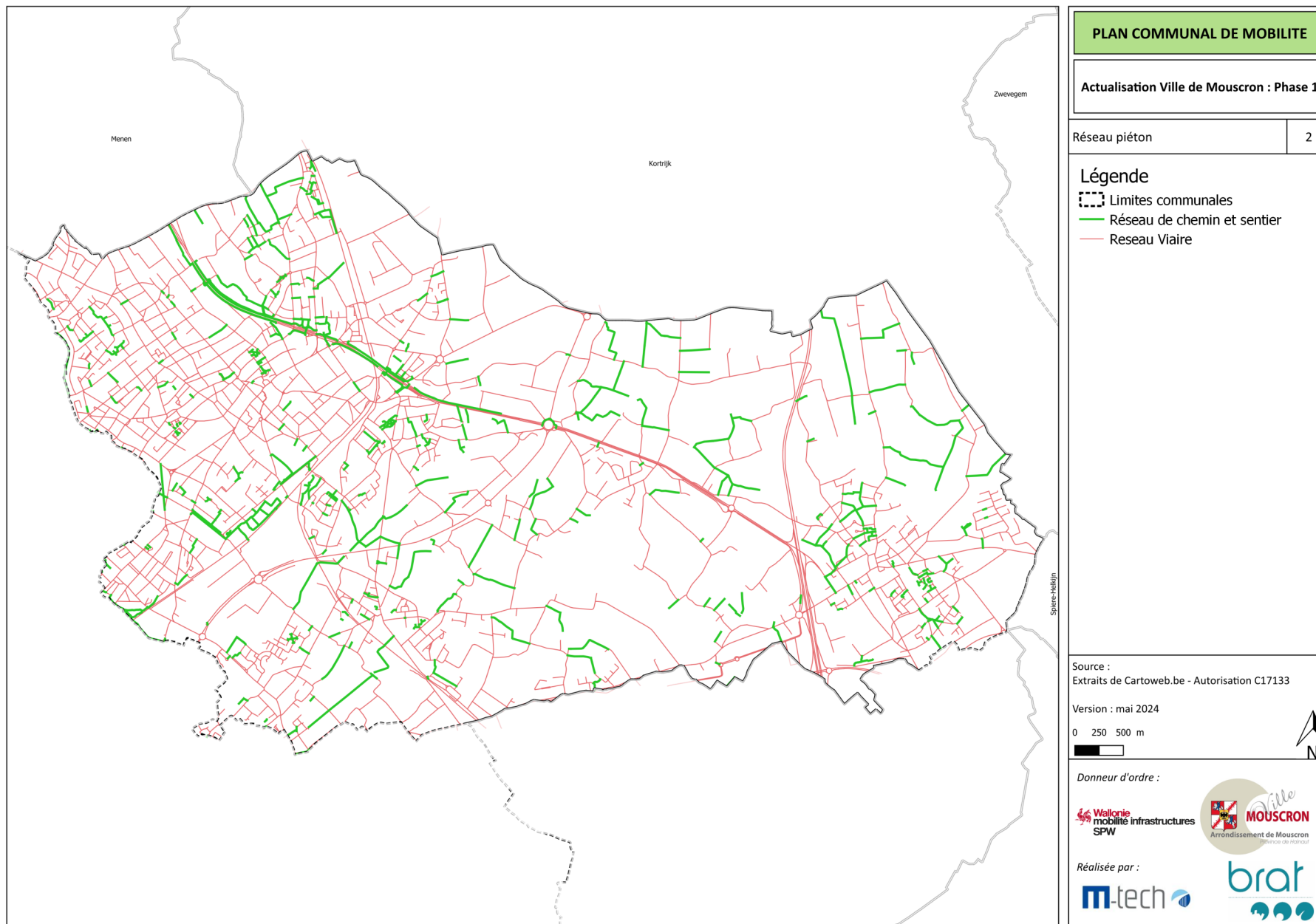
Le relief à Mouscron est adapté aux modes actifs car globalement plat. C'est essentiellement sur une légère ligne de crête située entre la Grand'Place, la Pâte d'Oie et le Risquons'Tout que le relief est marqué.

La marche est aussi utilisée comme mode de déplacement pour le loisir, grâce notamment aux nombreux chemins et sentiers qui sillonnent le territoire communal, dont un GR et des voiries pour les usagers lents identifiées dans le schéma des déplacements du SSC. La maison du Tourisme de Mouscron fournit des informations au sujet des itinéraires de balade qui existent via carte papier ou sur son site web : <https://www.visitmouscron.be/baladez-vous/>. 7 ballades dispersées sur l'ensemble du territoire sont actuellement reprises.

Le développement de connexions piétons à la frontière française étaient prévues mais n'ont pas été réalisées.



1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR





2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.1. OFFRE

2.1.1. RÉSEAU CYCLABLE

Mouscron, entre territoires français et flamand

La ville de Mouscron jouit d'une position particulière, voisine des territoires flamands et français. Cette position lui apporte des possibilités de connexions aux réseaux cyclables l'entourant, principalement le réseau flamand où les pistes sont relativement bien connectées, notamment au niveau de la barrière d'Aelbeke. A contrario, les liaisons vers la France sont manquantes du côté mouscronnois.

Suite à l'identification de certaines routes présentant un potentiel cyclable par le Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la Région wallonne et par le Schéma Directeur Cyclable sous-régional conçu en complément par la Wallonie Picarde, des grands axes de la commune ont été aménagés pour accueillir les usagers cyclistes. Les aménagements qui sont aujourd'hui praticables sur le territoire de la commune sont, notamment, les chaussées de Gand, d'Aelbeke, la N512 (excepté le centre de Dottignies) et le boulevard Industriel vers la Flandre, la majeure partie du boulevard des Alliés (N58) vers la commune voisine d'Estaimpuis.

Pôles internes et réseau communal

Différents pôles de la commune sont connectés entre eux et avec les voisins par le réseau cyclable : le centre-ville vers la Flandre, vers le Nouveau-Monde, le CHM, le Tuquet et vers le Mont-à-Leux ; le quartier de la gare vers les Dauphins, vers la commune d'Estaimpuis, vers Herseaux, Mal-Cense et vers Dottignies.

Grâce à l'insertion de Mouscron dans le projet « Wallonie cyclable » en tant que commune pilote, une série d'aménagements et d'actions (axes aménagés, stationnement, sensibilisation) a été réalisée pour faire de Mouscron une ville accueillante et sécurisante pour ses cyclistes. Le réseau cyclable de la ville s'est densifié et les aménagements se sont multipliés.

Enfin, une zone cyclable a été instaurée en centre-ville. Il s'agit d'un système de déplacement dans lequel les cyclistes sont prioritaires.

Malgré ces évolutions positives, un constat s'impose : ces connexions ne sont pas toujours continues et se concentrent principalement sur les grands axes, et il n'y a généralement pas ou peu d'aménagements au sein des pôles et des quartiers.

Points-nœuds du réseau de la Wallonie Picarde sur le territoire

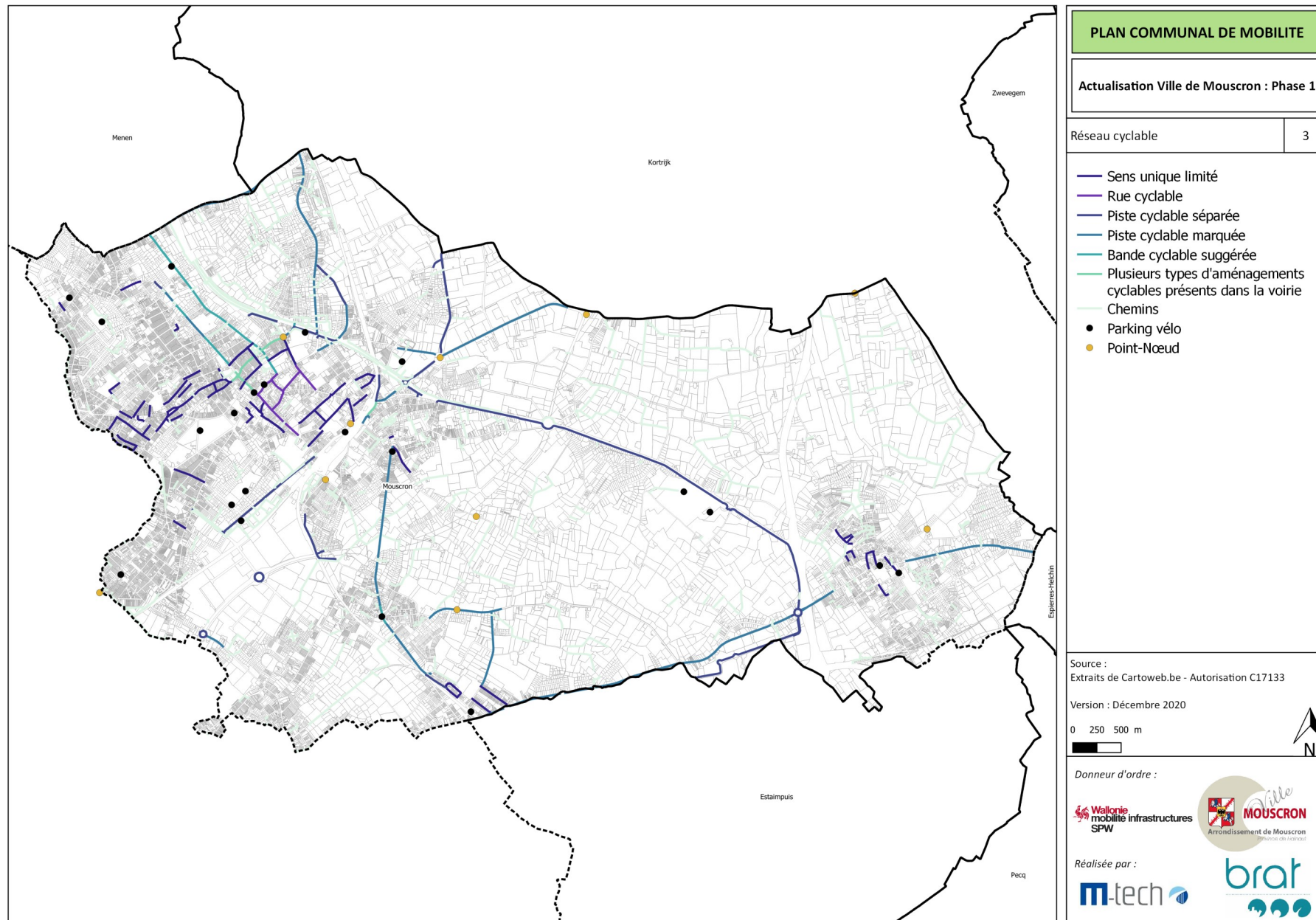
Le réseau des points-nœuds est un système déjà bien répandu aux Pays-Bas et en Flandre, qui constituent les balises d'un réseau cyclable. Ces balises sont des pancartes qui indiquent un numéro à deux chiffres à chaque intersection sur les parcours et les directions pour rejoindre les points-nœuds les plus proches. Ces itinéraires modulables à visée touristique se veulent agréables, sécurisés et originaux pour découvrir les différentes régions de Wallonie et leurs atouts culturels. La Wallonie Picarde possède un réseau de 1 600 km d'itinéraires cyclables balisés par ces points-nœuds.

Quatre points nœuds étaient répertoriés sur le territoire de la ville de Mouscron jusqu'en 2021. Ces itinéraires ont récemment été modifiés afin de mieux couvrir le territoire communal. Dix points-nœuds composent actuellement les itinéraires proposés, qui permettent des déplacements du centre-ville et de Luingne vers Estaimpuis, vers Dottignies, vers Rollegem et vers le Mont-à-Leux.



Photo 1: N513, Boulevard Industriel / Photo 2 : Rue Adhémar, Vandeplassche / Photo 3 : Point-nœud numéro 11 situé au rond-point du boulevard Industriel à la frontière flamande

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES



2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.1.2. AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES

À Mouscron, plusieurs types d'aménagements existent pour les cyclistes :



Piste cyclable séparée (Avenue des Seigneurs de Mouscron) Bande cyclable suggérée (chaussée de Lille/Gand)



Piste cyclable marquée (G),
suggérée (chevrons) (D) (rue de la Pépinière)



Sens unique limité (SUL) (rue de la Paix)



Zone avancée pour cyclistes (ZAC)
(rue de Tourcoing) (situation août 2019)



PCS du rond-point du boulevard de l'Eurozone

Dans le centre-ville, plusieurs dizaines de SUL, dans lesquels les vélos peuvent rouler à double-sens, permettent aux cyclistes d'emprunter les petites rues de Mouscron. Les pistes cyclables séparées de la circulation automobile sont situées sur de plus grands axes tels que, entre autres, la RN 58, la RN 511, une portion du boulevard Industriel, la rue du Plavitout. Certains ronds-points sont aussi équipés de pistes séparées mais les voiries menant à ceux-ci n'y sont pas toujours connectées, c'est le cas des ronds-points du boulevard de l'Eurozone, comme illustré par la photo ci-avant. D'autres pistes cyclables marquées ou suggérées sont éparpillées sur le territoire.

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.1.2. AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES

Un centre-ville organisé par les Sens Uniques Limités et les rues cyclables

Les sens uniques limités sont des aménagements très présents dans le centre-ville de Mouscron. Ces SUL imposent un sens unique aux voitures tout en permettant aux vélos de circuler dans les deux sens. Depuis peu, certains SUL situés en centre-ville sont aussi transformés en rues cyclables, zones dans lesquelles il est interdit aux automobilistes de dépasser les cyclistes. Il s'agit des rues Léopold, Camille Busschaert, du Luxembourg, Saint-Pierre, Aloïs den Reep, de Tournai et la Grand Place.

Bien que ce changement présente une avancée en matière de mobilité douce, le sentiment d'insécurité pour les cyclistes et de manque de clarté pour les automobilistes se font ressentir dans les résultats de l'enquête. Tel qu'illustré sur les photos ci-dessus, le principe SUL est en effet d'application dans les nombreuses rues étroites qui ne permettent pas le croisement aisé d'une automobile et d'un cycliste. Cette situation engendre un conflit dans le partage de l'espace public.



Photo 1: Petite Rue / Photo 2: Rue des Etudiants



Carte des aménagements cyclables en centre-ville

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

Dispositifs de stationnement

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 cadenasser 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. Il existe aussi une consigne sécurisée à la gare de Mouscron proposant 22 places.

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 interrogés sont demandeurs de dispositifs de stationnement sécurisés et plus nombreux.

Pour répondre à leur demande, l'offre pourrait être étoffée en installant des dispositifs de stationnement par exemple dans les zones d'activité économique, au Parc communal de Mouscron, à la Coquinie, au Compas, et au Blanc Ballot.



Photo 1: Place de la Résistance / Photo 2: Bibliothèque de Mouscron / Photo 3: Place Sergent Ghiers

Au sein des et entre les quartiers et villages

Certains quartiers ne sont pas du tout équipés d'aménagements cyclables et/ou reliés depuis les pôles importants de la commune. Par exemple, il n'existe aucune connexion cyclable depuis la ville vers les Ballons. Au sein des villages ou des quartiers, il n'existe que très peu d'infrastructures. Les mieux équipés sont le centre-ville, le Tuquet et Dottignies. Les autres pôles et quartiers le sont moins et limitent les déplacements sécurisés pour les cyclistes.

À l'exception de quelques axes structurants, les zones d'activités économiques ne sont que peu équipées d'infrastructures cyclables. L'enquête indique que de nombreux mouscronnois travaillent à proximité et notamment dans ces ZAE mais s'y rendent en voiture alors que le vélo pourrait être une alternative. Il est à rappeler que historiquement de nombreux mouscronnois se rendaient à vélo à l'usine.

2.1.3. POINTS NOIRS—SÉCURITÉ

Malgré les investissements dans des projets cyclables et les aménagements nombreux réalisés par la ville de Mouscron, il ressort de l'enquête une insatisfaction générale des habitants à l'égard du domaine cyclable en général. Des plaintes sont relevées quant au développement du réseau, à sa continuité, son état, sa sécurité, sa visibilité, son entretien et beaucoup de suggestions concernent l'installation de parkings à vélos sécurisés.

Tel qu'évoqué précédemment, les SUL, très présents dans le centre-ville et ses petites rues, récoltent de nombreux griefs. Malgré les efforts de la Ville avec ses cap'SUL (vidéos informatives en ligne), il est constatable que des lacunes existent toujours au niveau de la sensibilisation et de l'information des citoyens à ce sujet.

Certaines voiries sont en mauvais état, dans et en dehors du réseau cyclable, ce qui n'encourage pas non plus les citoyens à se déplacer à vélo. Il est à rappeler que les infrastructures cyclables sont installées sur les bords de revêtements où les aménagements souffrent le plus (amorce de macadam, tassement de voirie, ...).



Photo 4: Rue du Christ / Photo 5: Rue de la Roussellerie

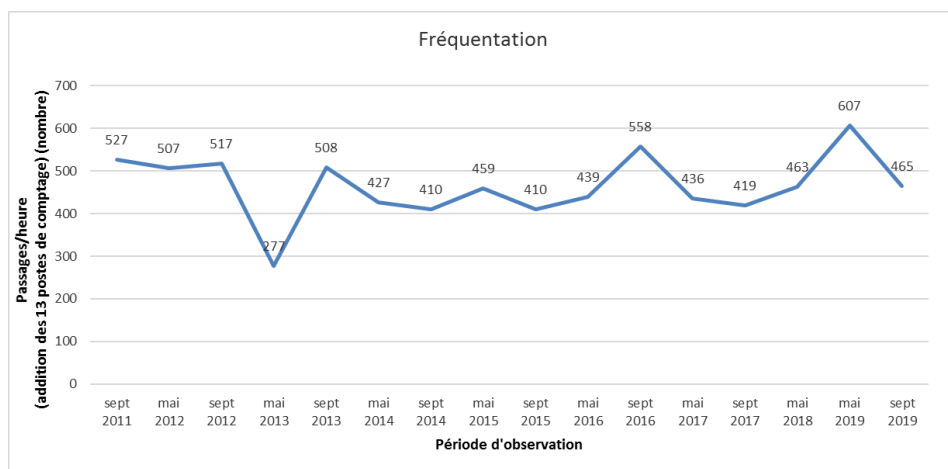
2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.2. DEMANDE

Un nombre de cyclistes plutôt constant

Des données ont été recueillies par les équipes communales en réalisant des comptages 2 fois par an entre septembre 2011 et septembre 2019. Ces comptages ont eu pour but de comptabiliser le nombre de cyclistes se déplaçant sur 13 axes de la Ville (points d'observation déterminés et toujours similaires).

Sur base du nombre total de cyclistes comptés, le nombre de cyclistes observés est resté relativement constant entre le premier relevé en septembre 2011 et le dernier en mai 2019. La variabilité provient plutôt des conditions météorologiques.



Les cyclistes mouscronnois

Selon les données exposées dans le profil de mobilité, les cyclistes quasi-quotidiens représentent une part de 4% de la population de manière homogène sur les différents territoires de la Wallonie.

L'enquête réalisée dans le cadre de ce Plan Communal de Mobilité révèle également certaines informations sur l'utilisation du vélo et la vision de ce mode de déplacement sur le territoire de la Ville de Mouscron. 81% des ménages possèdent un vélo ou plus, sans prendre en compte les vélos électriques. 12% des répondants travailleurs se dépla-

cent en 2 roues (motorisés ou non) pour les trajets domicile-travail. Cela représente une part modale intéressante. Au-delà des chiffres, les mouscronnois interrogés quant à la mobilité de la Ville reviennent très souvent sur la thématique cyclable. Pour rappel, ce sont ces éléments que les répondants veulent voir s'améliorer : le développement du réseau cyclable, sa continuité, son état, sa sécurité, sa visibilité, son entretien et les emplacements de stationnement.

Un constat se dresse, c'est qu'il y a un grand intérêt à apporter de l'attention à la mobilité douce et cyclable pour deux raisons : d'abord, pour améliorer les conditions de déplacement des cyclistes actuels, ensuite, pour inciter les citoyens à le devenir en prenant en compte leurs demandes.

Sensibilisation et formations

En vue d'inciter ses citoyens à la pratique du vélo, la Ville de Mouscron a entrepris plusieurs actions (liste non-exhaustive) :

- L'alimentation d'une page Facebook officielle du Service de Mobilité de la Ville de Mouscron « Mobicity ». Elle a été créée dans le but d'informer les citoyens des différents services et événements liés à la mobilité ;
- La création de vidéos « Cap'Sul », format proposé par le Service Mobilité de la ville de Mouscron dans lequel différents thèmes de la mobilité sont abordés. Ces vidéos peuvent être visionnées sur la plateforme internet gratuite YouTube et donnent des indications sur les aménagements cyclables et leur utilisation adéquate ;
- La formation des enfants via le brevet du Cycliste de l'asbl Pro Vélo. Plusieurs centaines d'enfants sont formés par cette asbl en partenariat avec les écoles, la cellule de prévention de la police de Mouscron et la ville ;
- La location de vélos et vélos électriques à la Maison du Tourisme de la Ville. La location est de courte durée pour le vélo à assistance électrique mais peut se cumuler à la semaine sur deux mois pour les vélos sans assistance ;
- Une journée de sensibilisation où les agents de quartiers trouvent des itinéraires alternatifs et plus confortables à vélo ;
- Une journée sans voiture prévue en 2020 et reportée en 2022 suite à la crise sanitaire.



3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

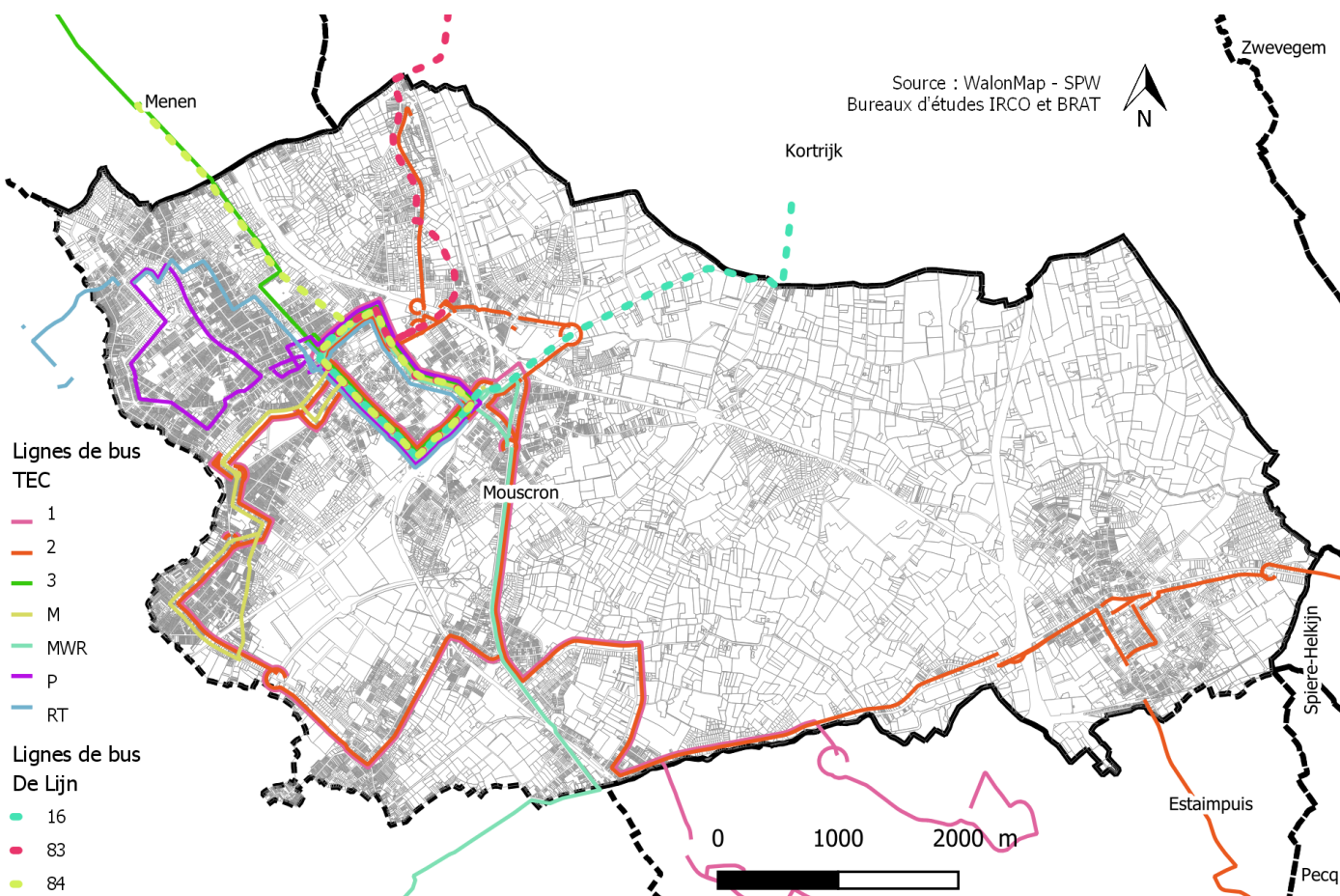
3.1. OFFRE

Un réseau multi-opérateurs et en connexion avec ses voisins

Trois opérateurs de bus se partagent le territoire de la Ville de Mouscron : le TEC, De Lijn et Ilévia (anciennement Transpole). De Lijn, opérateur flamand, effectue des connexions entre son territoire et celui de la Wallonie. Ilévia, opérateur français, exploite une ligne transfrontalière (ligne MWR : Mouscron-Wattrelos-Roubaix) en collaboration avec le TEC. Le réseau de bus de Mouscron, TEC et De Lijn confondus, s'organise autour du centre-ville. Toutes les lignes empruntent la même boucle qui encadre le centre de la ville, en passant par la gare de Mouscron. Les lignes se séparent et desservent principalement le Nord, le Nord-Ouest et le Sud-Ouest du territoire (cfr. carte suivante). Ces parcours permettent une connexion avec plusieurs pôles en Flandre (Menin, Aalbeke, Rollegem et Espierres) et avec Roubaix en France. Dans les communes wallonnes voisines, les connexions sont assurées en bus vers Tournai, vers Pecq et vers Estaimpuis.

Une couverture communale inexistante à l'Est

Au sein même de la commune, Luingne, Herseaux et Dottignies sont desservis par le réseau de bus TEC. En revanche, aucune ligne de bus ne se dirige vers l'Est de la commune où se situent Malcense et les zones rurales et agricoles. Les zones d'activités économiques ne sont pas très couvertes non plus par les réseaux de bus.



3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

Lignes TEC

N° de Ligne	Itinéraire	Fréquence de passage en semaine/sens		Fréquence de passage/sens en semaine de vacances scolaires	
		1*	2**	1*	2**
1	Mouscron-Nechin-Templeuve-Tournai	21	21	14	16
2	Mouscron-Dottignies-Nechin-Pecq-Tournai	23	25	15	15
3	Mouscron-Menin-Comines	9	9	7	7
M	Mouscron -Mouscron Chée des Ballons	27	27	27	27
MRW ***	Mouscron-Wattrelos-Roubaix	20	17	20	17
P	Mouscron-La Planche-Mouscron (SNCB) (boucle)	31		25	
RT	Mouscron (SNCB)-Tourcoing Hôpital Dron	16	17	16	17

*Sens indiqué par « itinéraire » **Sens inverse ***Ligne transfrontalière exploitée par le TEC et ilévia

Les lignes 1, 2, 3, M et MRW sont des lignes dites interurbaines qui assurent les connexions avec des pôles situés en dehors de la commune. Il existe également deux lignes urbaines, P et RT, dont l'itinéraire est pratiquement entièrement compris sur le territoire de la commune de Mouscron, à l'exception du terminus du RT au niveau de la station de Métro Dron et offrant une connexion rapide avec l'ensemble de la MEL.

La ligne P forme une boucle autour du centre-ville et du Tuquet afin de couvrir cette zone de 4h30 à 21h. Pour les autres lignes du TEC, elles sont exploitées entre 6h et 21h. Les lignes 1 et 2 peuvent être considérées comme scolaires vu les différences importantes d'horaires lors des vacances scolaires. La ligne 1 comporte pas moins de 10 variantes d'itinéraires qui peuvent compliquer la compréhension des horaires et destina-

tions auprès des voyageurs.

L'offre de l'ensemble des lignes est réduite le week-end et les jours fériés, les lignes 3 et M ne circulent pas, les autres lignes sont réduites avec entre 6 et 13 passages prévus par jour au minimum.

Lignes De Lijn

Le tableau suivant reprend les lignes de bus De Lijn desservant le territoire.

N° de Ligne	Itinéraire	Fréquence de passage en semaine/sens		Fréquence de passage/sens en semaine de vacances scolaires	
		1*	2**	1*	2**
16	Mouscron-Rollegem-Courtrai	16	16	16	16
83	Mouscron-Aalbeke-Courtrai	16	18	12	12
84	Mouscron-Rekkem-Menin-Geluwe-Ypres	13	13	12	10

* sens indiqué par « itinéraire » ** sens inverse

La fréquence de passage de ces lignes est relativement importante (min. 13 bus/j/sens) et augmente lors des heures de pointe du matin et du soir. Ces bus ne circulent pas au-delà de 20h30. La ligne 84 propose un premier passage à 5h30 mais les cadencements comportent des exceptions à 8, 10, 12 et 14h. Le dernier passage a également lieu plus tôt que sur les autres lignes. Il s'agit donc d'une ligne à vocation de transporter les ouvriers vers les usines.

Sur les autres lignes, le cadencement horaire est respecté. La ligne 83 est orientée pour les scolaires vu sa différence d'horaire importante en période de vacances.

3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

Des équipements peu présents et une part modale de voyageurs faible

La commune de Mouscron compte sur son territoire 16 arrêts de bus De Lijn et 80 arrêts de bus TEC. Du point de vue des services aux voyageurs, très peu d'automates de vente de titres de transport sont présents sur le territoire communal (gares) et les bureaux physiques de vente sont situés à Tournai. Les équipements des arrêts De Lijn se limitent au poteau traditionnel présentant les horaires de passage. Certains de ces arrêts sont fusionnés avec les arrêts TEC. Concernant les arrêts de l'opérateur wallon, ils se limitent également principalement à un poteau jaune indiquant les horaires. Quelques arrêts principaux et terminus sont équipés d'aubettes et bancs (place Picardie notamment, arrêt très fréquenté selon les données récoltées par le TEC). Aucun arrêt de la commune de Mouscron n'est équipé d'afficheur de temps d'attente.



Photo 1: Arrêt de bus la Grand'Place /Photo 2: Arrêt TEC CHM

Photo 3: Automate de vente TEC, Gare d'Herseaux / Photo 4: Arrêt de bus Place d'Herseaux

Une gare des bus d'une autre époque

La gare des bus, située à côté de la gare des trains, est composée de 10 quais. Elle est couverte par un toit mais ne permet pas de s'abriter du vent.

Il est à noter la présence d'un automate à billets, aucun membre du personnel des TEC n'y est présent en permanence. Les usagers y attendent également leur bus sans aucune indication en temps réel.



Photo 1: Gare des bus, Place de la Gare de Mouscron

De façon générale, peu d'arrêts de transports publics sont accessibles aux PMR. Le rapport annuel du PCM en dénombre 12. Il s'agit notamment des arrêts de la place et de la gare d'Herseaux, Luigne, du centre commercial des Dauphins, au Nouveau Monde qui ont été réaménagés récemment. La signalétique des arrêts TEC est également mauvaise.

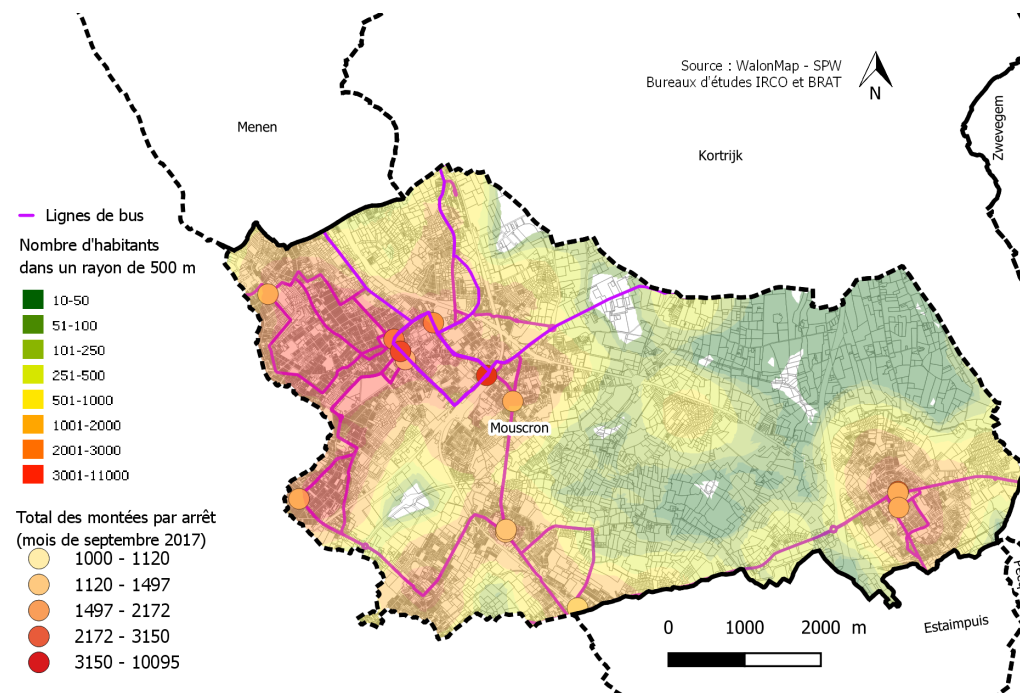
3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

3.2. DEMANDE

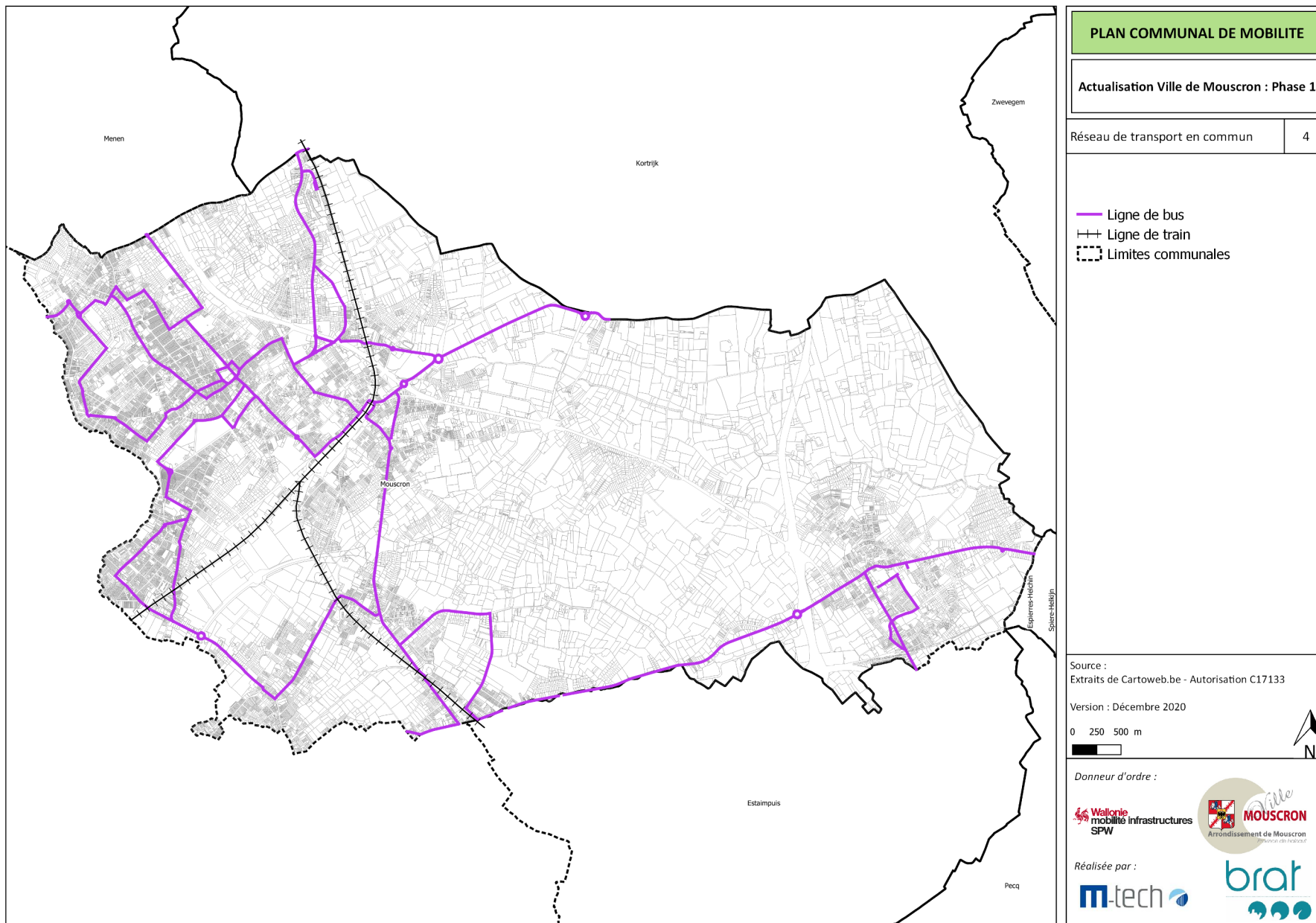
Sur la cartographie ci-dessous sont identifiés les arrêts qui ont comptabilisé plus de 1000 montées sur la période d'un mois de relevés (septembre 2017), selon les données récoltées par le TEC.

Étant donné la structure du réseau de bus organisée en boucle dans le centre-ville pour l'ensemble des lignes, les arrêts de cette zone comptabilisent un nombre important de passagers montant dans les différents bus vu les fréquences de passage plus importantes. L'arrêt Picardie est un lieu fréquenté car il est proche de la Grand-Place et par conséquent du centre-ville et qu'il est le premier arrêt de la boucle pour les usagers en provenance du Tuquet ou Risquons-Tout. Il est à noter que vu les derniers réaménagements de la Grand-Place, les bus recommenceront à circuler au cœur de Mouscron. Les données concernant l'arrêt de la gare sont à relativiser. En effet, il s'agit d'un lieu de correspondance entre plusieurs lignes de bus et les montées peuvent tant provenir d'un voyageur débutant son trajet que d'un voyageur en correspondance entre deux lignes. Les autres principaux arrêts sont situés à Dottignies, Herseaux, au Mont-à-Leux et au Risquons-Tout. À Herseaux et Dottignies, bien que la densité de population soit moins élevée, des arrêts y sont très fréquentés, principalement par des voyageurs scolaires qui rejoignent tant les écoles du centre le matin que ceux qui quittent les écoles d'importance situées dans ces deux entités. À l'inverse, le quartier du Tuquet présente un nombre élevé d'habitants mais les montées relevées n'y sont que très peu importantes. Cette ligne permettait de relier le centre-ville à la clinique du Refuge, dont l'implantation a été regroupée au niveau du CHR, devenu CHM.

L'arrêt le plus fréquenté, la gare de Mouscron, totalise un maximum de 550 montées par jour, ce qui représente moins de 1% de la population mouscronnoise.



3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS





4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN

4.1. OFFRE

Terminus ferroviaire et liaisons internationales

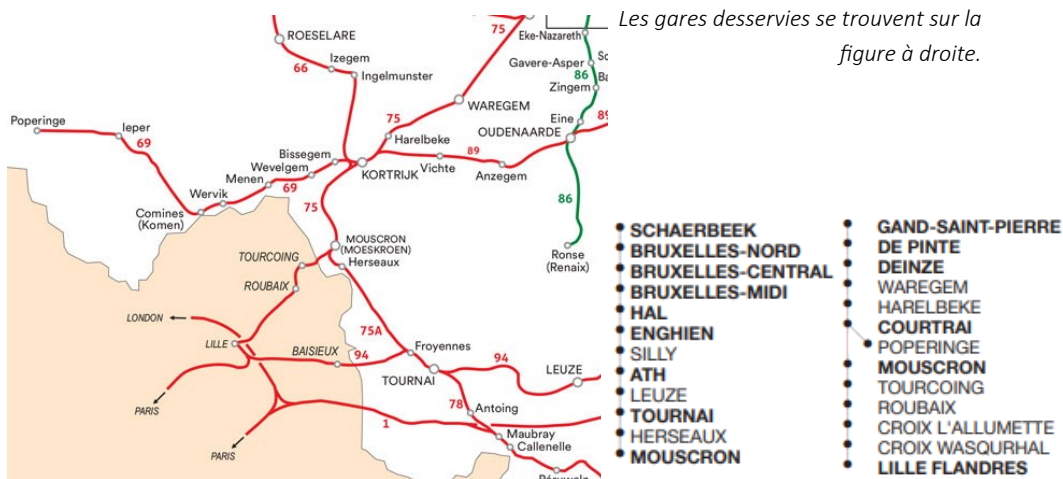
La Ville de Mouscron est desservie par deux points d'arrêts ferroviaires : Mouscron et Herseaux.

Les deux gares sont situées sur la ligne 75A qui permet dans les liaisons du réseau SNCB de relier le terminus mouscronnois à Bruxelles par la ligne 94. Les principaux pôles de cette ligne sont Tournai (accessible en +/- 20 minutes), Ath (+/-40') et Bruxelles (1h30' pour la gare centrale) avec un cadencement horaire « IC » en semaine et en week-end. Il est à noter que deux trains « P » permettent aux navetteurs de rejoindre Bruxelles.

Les gares desservies se trouvent sur la figure ci-dessous à droite.

Outre le terminus de la ligne 94, la gare de Mouscron permet également, comme l'indique la figure ci-dessous, de relier Lille (accessible en +/- 20') à Anvers (1h20') au travers de la ligne 75. Cette ligne passe également par les pôles de Courtrai (+/- 10') et Gand (+/- 50') comme l'indique la figure à droite. Un cadencement horaire « IC » est également présent sur cette ligne.

Ces arrêts permettent donc à Mouscron d'être bien connectée aux différents pôles d'importance à proximité tant pour les mouscronnois voulant se rendre dans ces derniers ou pour les visiteurs voulant rejoindre la cité hurlue.



La gare de Mouscron, un quartier en prolongation du centre

Il est également à noter qu'un train direct a été mis en place dernièrement vers Louvain-la-Neuve le dimanche soir pour permettre aux étudiants mouscronnois de s'y rendre facilement et sans correspondance.

La gare de Mouscron est située à un peu plus d'un kilomètre de la Grand'Place et est située dans un quartier résidentiel relativement dense avec d'anciens chancres industriels dans sa partie Nord. Au Sud,



un nouveau quartier, « Motte », est en cours de développement avec une venelle cyclo-piétonne vers Luignee via la rue de la Retorderie. Cependant, une passerelle piétonne devrait voir le jour prochainement, actuellement sans accès aux quais mais avec possibilité d'y accéder dès la conception.

Gare des trains (vue depuis la rue du Borno-

ville

L'accessibilité est plutôt bonne pour les différents modes, dont notamment les transports en commun par bus qui y ont également établi le terminus de leurs lignes. Les rues de la Station et du Beau-Chêne permettent aux voitures, cyclistes et piétons de relier le centre-ville à la gare. Cependant vu la distance, il n'y a que très peu de mouscronnois qui réalisent ce trajet en mode actifs. Le trafic automobile y est pour le moment très dense et il n'est pas rare que des phénomènes de saturation soient à noter en heures de pointe, bloquant également les bus. Il est également à noter qu'aucune coordination des horaires n'est actuellement réalisée entre la SNCB et les différents opérateurs de bus desservant la gare de Mouscron. Il n'est donc pas rare de voir de nombreux voyageurs en attente sur les quais des bus ou des trains.

La gare de Mouscron dispose également d'une zone d'accueil et de guichets ouverts en semaine entre 5h45 et 20h00 et le week-end entre 7h et 14h15. La présence d'un bar permet également aux voyageurs d'attendre ou de prendre un verre ou un sandwich. Un accueil et une aide des PMR peuvent être réalisés en permanence.

4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN

La gare d'Herseaux, à deux pas d'écoles

Située à proximité de l'ICET, école secondaire d'importance, elle permet à de nombreux étudiants d'arriver à cette école mais également à de nombreux habitants de Herseaux de se rendre à Mouscron ou vers Tournai et Bruxelles. Les infrastructures routières, piétonnes et cyclistes ont été rénovées en profondeur aux abords dernièrement et permettent à l'ensemble des modes d'accéder facilement et de manière sécurisée à la gare. La gare est située dans une zone résidentielle relativement importante qui permet un bon drainage de clients potentiels tant à pied qu'à vélo. Des lignes de bus permettent également de relier la gare aux gares de Tournai et Mouscron en étant complémentaires au train dans une fonction de desserte plus locale des villages et dans leurs tracés par rapport au train. Les correspondances entre modes sont assurées aux heures de pointe vu les nombreux bus, en dehors elles ne fonctionnent que du mode train vers le mode bus. Le passage à proximité du MWR assure une correspondance vers Roubaix-Lille.

La gare n'accueille plus de guichets depuis quelques années, ce qui a augmenté un sentiment d'insécurité et quelques faits de vandalisme qui ont conduit la SNCB à fermer la salle des pas-perdus. Celle-ci a été réouverte avec l'installation d'un concierge. Aucun accueil pour les PMR n'y est possible. De plus, les quais présents sont qualifiés comme trop bas. Cependant, Infrabel a des projets de mettre les quais en face à face, les sécuriser et les remonter dans les prochaines années (2021).



Gare d'Herseaux

Des parkings importants pour accueillir les navetteurs

Tant Mouscron que Herseaux bénéficient également de nombreuses places de parking gratuites à proximité. Ces parkings sont fortement fréquentés en semaine par de nombreux navetteurs se rendant principalement à Herseaux et Bruxelles.

4.2. DEMANDE

Des gares locales orientées vers les destinations

Des données de comptages d'octobre 2019 de la SNCB, 1 855 montées ont été comptabilisées en semaine, 970 le samedi et 1 237 le dimanche à la gare de Mouscron. Les chiffres de la gare de Herseaux sont les suivants : 576 en semaine, 215 le samedi et 165 le dimanche. A titre de comparaison, c'est trois fois moins que Tournai (+/- 69 000 habitants) et quatre fois moins que Courtrai (+/- 77 000 habitants) pour la somme des montées comptabilisées dans les gares de Mouscron et Herseaux.

Les données récoltées via l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM révèlent que les répondants se déplaçant en transport en commun pour se rendre sur leur lieu de travail se dirigent principalement vers Bruxelles (36%). La commune de Tournai est également un pôle rejoint quotidiennement par les navetteurs mouscronnois. 33% d'entre eux se rendent dans d'autres communes wallonnes, tandis que 6% travaillent en Flandre.



5. CIRCULATION MOTORISÉE

5.1. OFFRE

La situation de Mouscron au sein du réseau régional

D'un point de vue macroscopique, la ville de Mouscron est placée au centre des interconnexions d'un dense réseau routier et autoroutier. Cette position centrale dans l'Euro-métropole Lille-Tournai-Courtrai lui permet de bénéficier de nombreuses autoroutes et routes d'importance à proximité :

- E403 (A17) : la route européenne reliant Zeebrugues à Tournai permet une connexion rapide à Tournai, Courtrai et Roulers.
- E17 (A14) : la route européenne reliant Anvers à Beaune (France) permet de rejoindre facilement Lille, Paris, Courtrai et Gand. Bien qu'elle ne se situe pas sur le territoire mouscronnois, elle longe sa frontière Nord-Est.
- Les N43, N58, N511 permettent des liaisons plus locales vers les villes (Courtrai, Tourcoing, Roubaix, Menin, Comines).

Ces autoroutes et nationales permettent d'être connectées aux autres routes structurantes européennes.

Ces routes présentent différents gabarits, des autoroutes en 2x2 bandes de circulation à de la chaussée à 2x1 bande de circulation, en passant par de la chaussée à 2x2 bandes.

Un réseau communal organisé en étoile autour du centre ville

Historiquement, Mouscron est liée à l'industrie textile de la métropole lilloise. C'est une ville relativement récente organisée autour d'un centre historique et de nombreux quartiers plus récents autour des usines qui s'y situaient. Le centre-ville est structuré par des rues étroites où les gabarits limitent la possibilité des aménagements et peuvent créer des conflits de cohabitation entre la circulation, la desserte en bus, les aménagements cyclables, les trottoirs et le stationnement. Le centre-ville a également connu une opération de rénovation urbaine (quartier nouveau, Grand-Place). Cette dernière a permis d'engager de nouvelles réflexions quant aux aménagements routiers. La Grand-place a connu différentes configurations au fil des époques, dont la dernière vise à mettre la voiture au second plan. C'est une philosophie déjà mise en place à la fin des années 1980 avec le piétonnier dans le centre ville. Cependant, vu la configuration du réseau en

étoile ramenant les usagers vers la boucle du centre ville, il peut être compliqué de travailler avec ces deux objectifs.

Aménagement du piétonnier dit de la « Rénovation urbaine »



tion de l'espace (bus, trottoir, vélo et stationnement).

Le réseau communal s'étend sur un peu moins de 220km de voiries et présente une hiérarchisation permettant de desservir les différents villages et quartiers de la commune.

Rue du Luxembourg: rue étroite avec conflits de ges-



L'augmentation de la population au début du 20ème siècle a nécessité la création de nouveaux quartiers dont l'organisation est très symétrique. Le quartier du Nouveau-Monde présente ce type d'organisation avec des rues perpendiculaires les unes aux autres. La population a continué à augmenter après la Seconde Guerre Mondiale où des cités ont vu le jour (Blommes, Petit-Cornil, Bornoville, ...). Ces quartiers se sont installés le long de voiries importantes et sont bien connectés au réseau routier.

Un quartier de la gare en évolution

Le quartier de la gare est particulièrement sous pression en terme de circulation motorisée. En effet, la place de la gare constituait jusqu'à l'automne 2021 l'axe principal permettant de rejoindre le centre-ville, la France et les zonings du Sud de la commune. L'ouverture de la Route de la Laine a permis de déplacer ce trafic de transit vers ce nouvel axe ainsi que de soulager les habitants des quartiers alentours (quartier du stade et de la gare, Les Ballons, Herseaux,...). La rénovation du quartier de la gare permettra d'ancrer l'utilisation de ce nouvel itinéraire auprès des conducteurs d'automobiles et de poids-lourds.

5. CIRCULATION MOTORISÉE

L'entretien du réseau

Le réseau routier, surtout dans le centre-ville et sur les grands axes, est globalement bien entretenu, bien que l'on puisse observer des routes en mauvais état ponctuellement.

L'entretien du réseau est pris en charge par les services communaux des voiries.



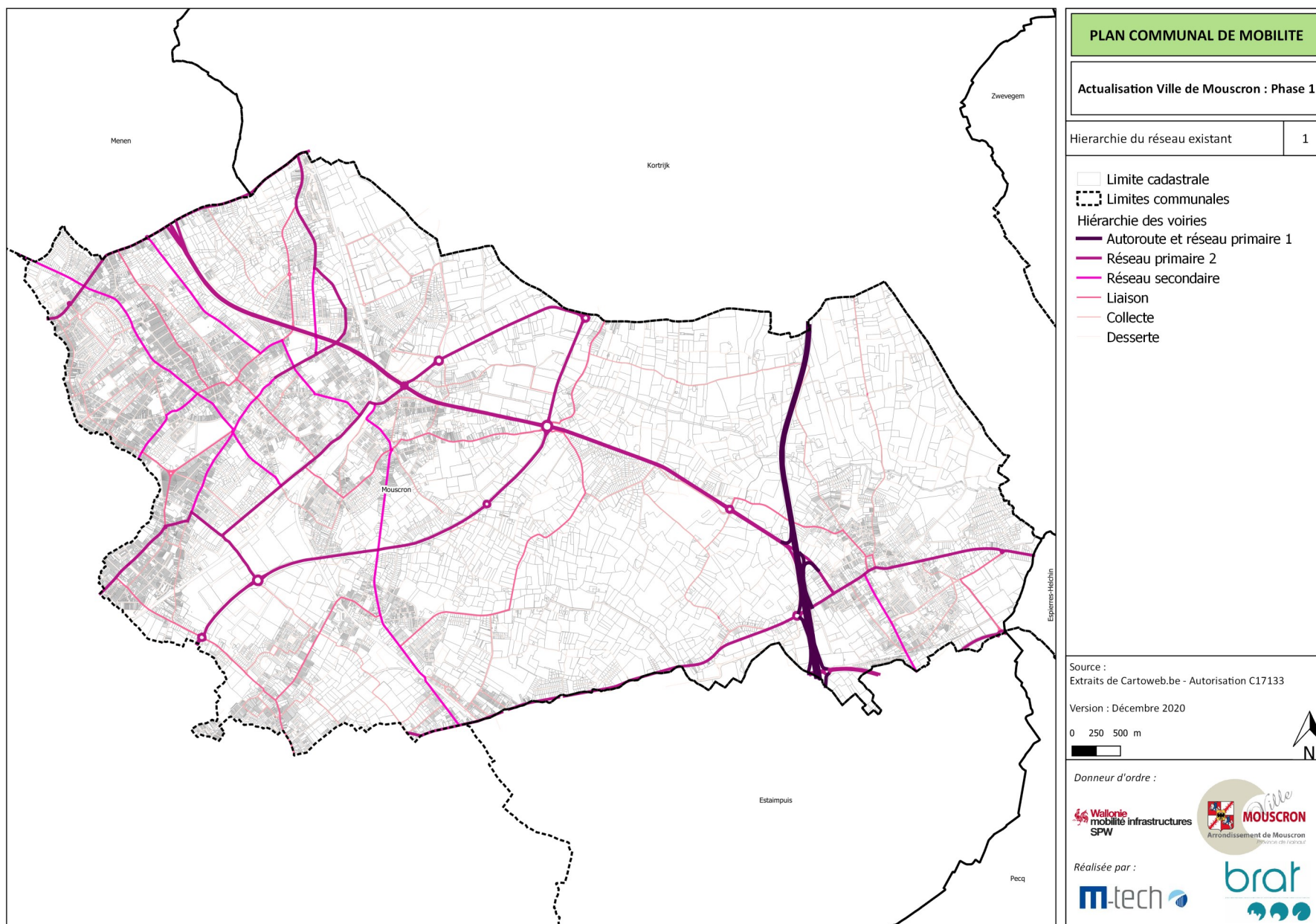
Photo 1 : Rue Général Lemans
Photo 2 : Rue Roland Vanoverschelde
Photo 3 : Sentier Parmentier

Les travaux sont listés et leurs emplacements cartographiés sur le site de l'administration communale au volet « Infos Travaux » des informations sur le Domaine public au sein des services de l'administration. Les mouscronnois se plaignent néanmoins d'un manque de communication à propos des travaux prenant place dans la commune.

La hiérarchie du réseau

Le réseau mouscronnois est hérité d'anciens axes importants (nationale, ancien vicinal, ...) permettant de relier les quartiers historiques et les villages au centre. Vu les extensions récentes et la création de nouveaux axes tel que la route de la Laine. La hiérarchisation du réseau peut sembler peu claire. Le manque de hiérarchisation peut mener à du trafic de transit sur de nombreux axes non prévus à accueillir telle charge.

5. CIRCULATION MOTORISÉE



5. CIRCULATION MOTORISÉE

5.2. DEMANDE

Les dysfonctionnements

En heure de pointe de dépose scolaire, des embarras de circulation sont observés dans la ville. La concentration de ces établissements de grande capacité en centre-ville engendre le déplacement de plusieurs milliers d'élèves et de leurs parents dans un court laps de temps et dans un triangle relativement restreint entre la Pate d'Oie, la gare et le CHM. Malgré de légères différences horaires entre les écoles, ces problèmes s'amplifient au fil du temps.

La configuration des voiries permet d'absorber 600 véhicules par heure. Selon les informations récoltées par la police de Mouscron, en heure de pointe, certains axes dépassent ou approchent ces capacités : Boulevard des Alliés, Boulevard Industriel, Place de la Gare, Chaussée d'Aelbeke, Boulevard des Canadiens, Avenue du Parc, Avenue de Rheinfelden Rue Pinchenière (voir cartes ci-après).

Les données de flux sont issues de comptages réalisés dans le cadre de ce PCM par les bureaux et le SPW (octobre 2021 en simultané) et extraites des données radars de la Police (2016-2021). De manière générale, les données exposées sur les cartes suivantes sont récoltées les mardis et jeudis, jours représentatifs en termes de mobilité. Les cartes avant ouverture de la route de la Laine sont sans données précises vu que les comptages n'étaient pas simultanés et coordonnés. Ils donnent cependant des tendances.

L'heure de pointe du matin a été considérée entre 7h et 8h et celle du soir entre 16h et 17h. Le trafic scolaire a donc une importance prédominante dans le contexte mouscronnois.

Outre ce triangle, les entrées de ville sont également impactées par le charroi scolaire et les navetteurs. Le principal point noir est le rond-point tunnel de la RN58 et le quartier de la gare.

La réalisation de l'enquête a permis d'identifier les aménagements de mobilité que les mouscronnois jugent problématiques. Ceux-ci ont été cartographiés dans le volet enquête. Les principaux dysfonctionnements relevés sont les suivants :

- Le carrefour de la Patte d'Oie

- La Grand Place
- Le carrefour avenue Mozart et avenue Rheinfelden
- Le pont Sainte-Thérèse
- Les bretelles de sortie de la Route Express (N58)
- Le rond-point du boulevard Industriel

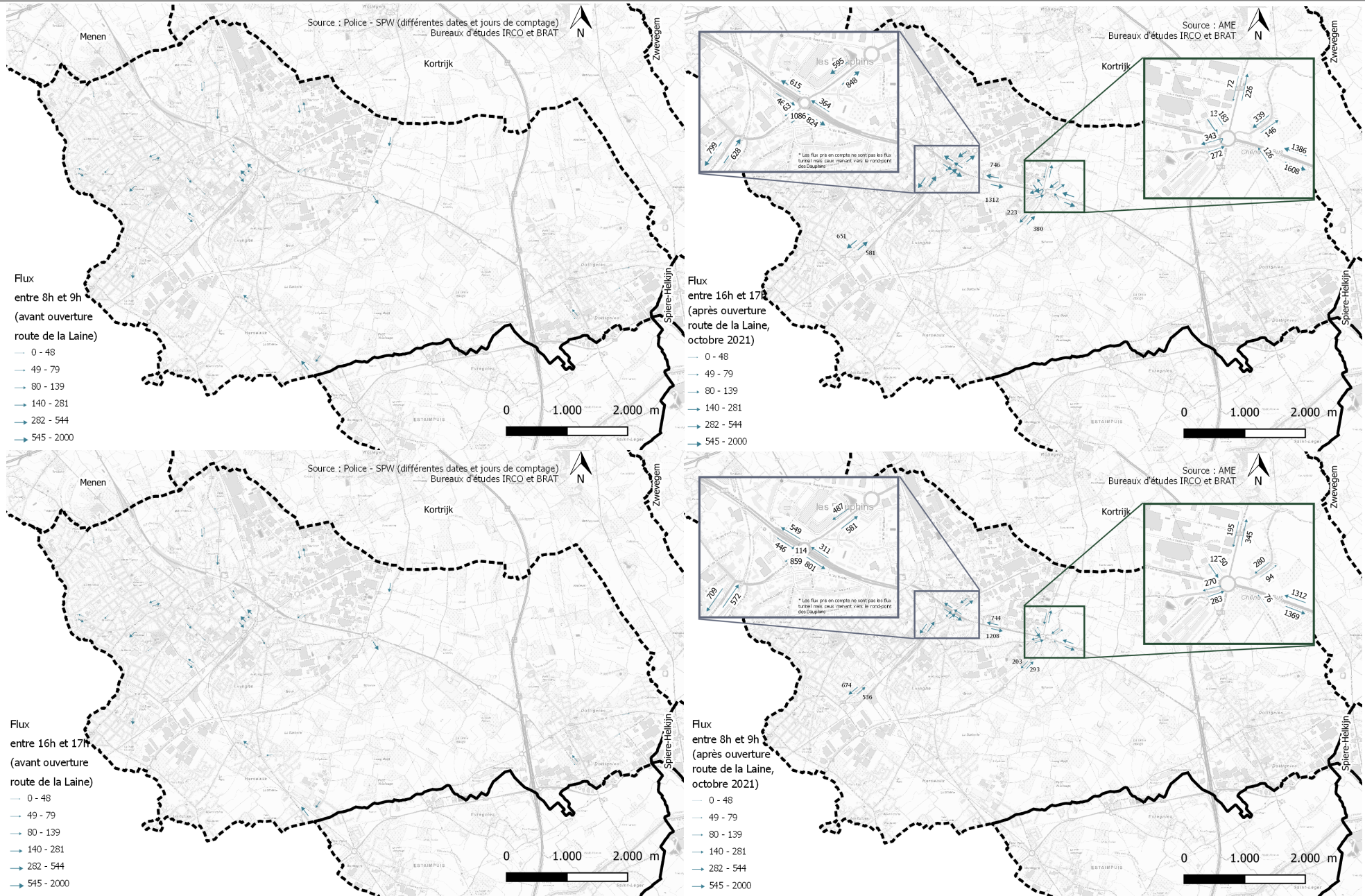
Les automobilistes et leur utilisation du réseau viaire

Tel que présenté dans l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM, la voiture est très nettement le mode de déplacement le plus utilisé. Ces données sont également confirmées par d'autres sources présentées dans les chapitres précédents.

Les constats les plus marquants concernant la voiture sont les suivants :

- Il ressort de l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM que la moitié des mouscronnois habitant à moins de 5 km de leur travail s'y rendent en voiture ;
- De cette enquête également, la voiture constitue le mode de transport privilégié pour les courses, les loisirs et les visites ;
- De l'enquête scolaire de 2011, 36% des parents d'élèves ne se déplaçaient que pour aller chercher leurs enfants à l'école alors qu'ils proviennent pour une grande majorité d'une zone accessible en mode doux ;
- En 2018, le taux de motorisation était de 47 voitures pour 100 habitants (Focus Mobilité, SPW, 2018) . Ce taux n'a presque pas augmenté depuis les années 2000 (46 véhicules pour 100 habitants).

5. CIRCULATION MOTORISÉE





6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

6.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES

6.1.1. OFFRE

Le réseau et ses restrictions

En outre des utilisateurs de la commune (voiture, vélo, transports en commun,...), le réseau routier accueille le transport de marchandises, assuré principalement par des poids-lourds. Les camions empruntent majoritairement les voies principales reprises sur la carte présentant la hiérarchie du réseau (chapitre 5. transports motorisés) et les voies leur permettant de se rendre dans les zonings. L'absence du chaînon manquant de la route de la Laine entraînait un report important sur le quartier de la Gare et l'avenue de Rheinfelden.

La circulation des poids-lourds entraîne de nombreux impacts sur le réseau routier d'une ville dense comme Mouscron. Les autorités communales ont mis en place des restrictions pour éviter des désagréments de circulation ou des impacts sur l'état des voiries tant au niveau de la circulation que du stationnement.

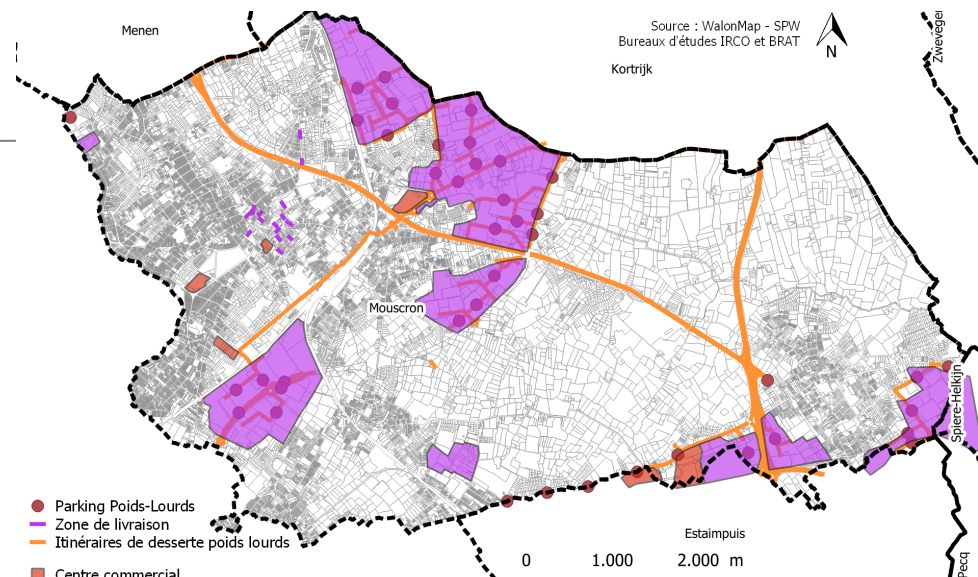
Ces restrictions s'appliquent à la majeure partie habitée du territoire communal, tout en autorisant une desserte locale des activités économiques (commerces du centre-ville notamment). Cette mesure vise à limiter le transit du charroi lourd, à réduire les nuisances sur la qualité de vie et à augmenter la sécurité routière.



Rue de la Broche de Fer

Mouscron, plateforme d'échanges

Tel que présenté précédemment, Mouscron accueille différentes entreprises de logistique sur son territoire. Ces plateformes sont principalement destinées aux échanges routiers. En effet, il n'y a pas de voie d'eau navigable à Mouscron. D'un point de vue ferroviaire, la ville est bien desservie et le long de l'axe Anvers-France. Une plateforme multimodale appelée le Dry Port Mouscron-Lille International était d'ailleurs située à quelques centaines de mètres de la frontière française et en bordure de la zone d'activi-



tés économiques de la Martinoire. La plateforme permettait des activités de logistiques liées au transport de marchandises telles que le transport routier, le transport ferroviaire, la prestation de services et la préparation de conteneurs.

Ce Dry Port constituait un point d'appui au développement économique wallon et un lieu de renforcement économique. Les activités de cette plateforme se sont réduites au fur et à mesure et la liaison ferrée spécifique n'est plus utilisée depuis quelques années.

6.1.2. LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les zones d'activités économiques

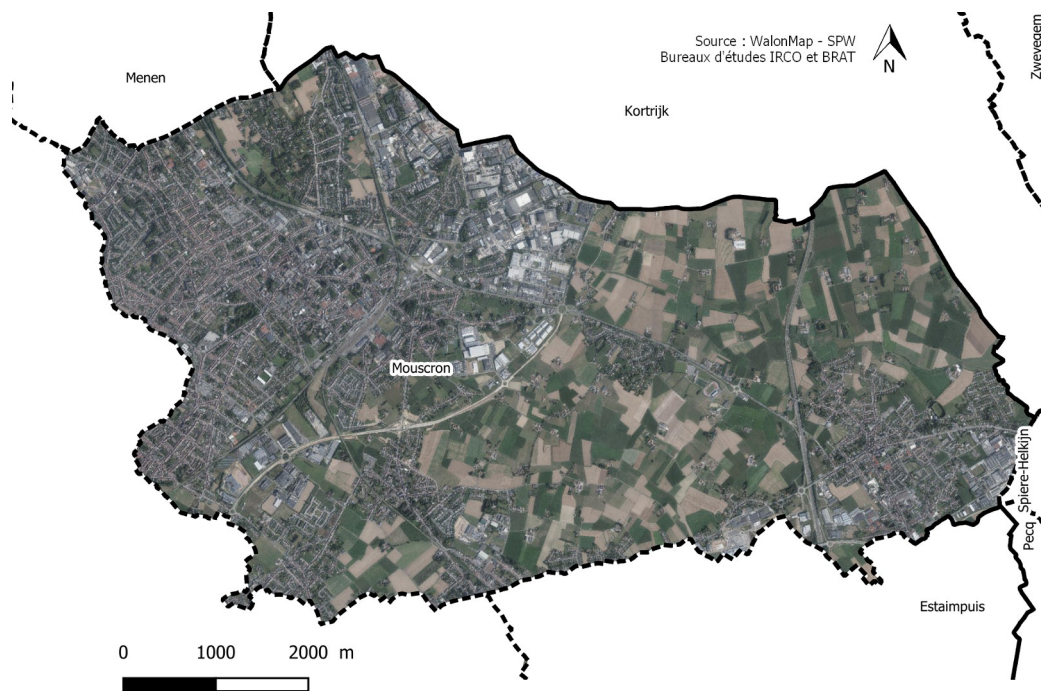
Historiquement industrielle, Mouscron a réussi à sortir les industries de son centre-ville. Les vieilles usines n'en sont plus, elles ont été transformées en écoles ou en lofts par exemple. Les zones d'activités économiques situées en périphérie des zones bâties accueillent à présent les industries. Cela a permis une concentration de ces dernières et une relocalisation stratégique à proximité des axes routiers structurants.

La commune de Mouscron compte près de 500 ha de terrains repris en zone d'activités économiques au plan de secteur. Les plus grandes ZAE sont les zonings Mouscron/Portemont (activité économique industrielle) situés au Nord, la Martinoire (activité économique mixte) entre Mouscron, Herseaux et Luigne et les zonings de Quevaucamps et de la Barrière de Fer à l'Est du territoire, bordant Dottignies, Pecq et Estaimpuis.

6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

Les activités agricoles

Les terrains repris en zone agricole occupent un tiers du territoire communal. Tout comme les entreprises, la fonction agricole a été rejetée en dehors du centre-ville. Les fermes toujours en activité sont situées au sein de ces étendues cultivées. Par conséquent, les activités agricoles ne génèrent donc que très peu d'impacts sur le réseau viaire du centre-ville. Comme visible sur l'image satellite suivante, les activités agricoles se concentrent sur les voiries plus rurales au cœur du triangle entre Herseaux, Luigne et Dottignies.

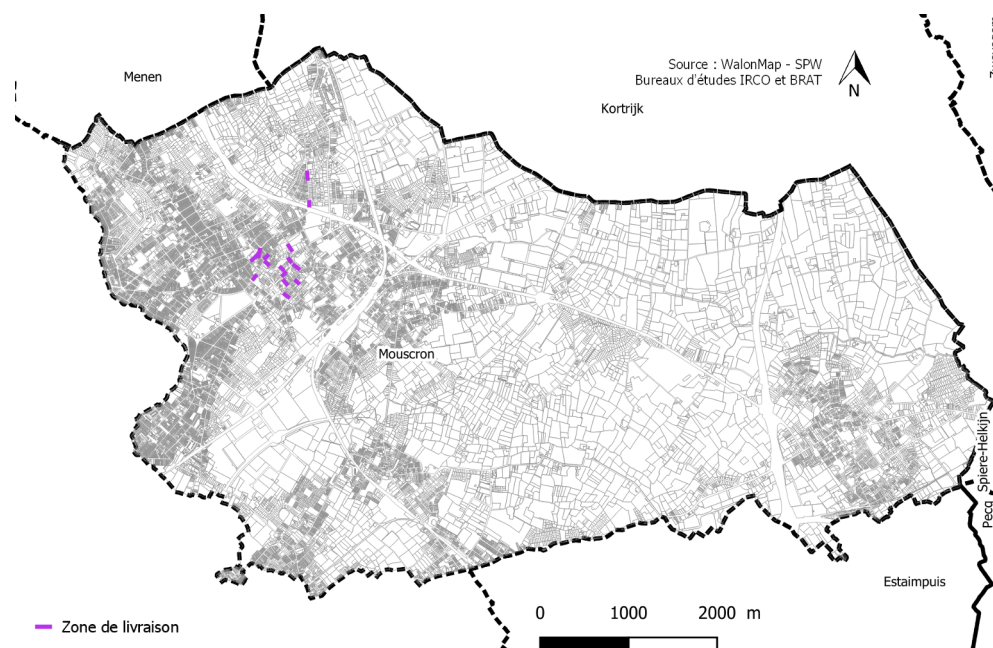


Les activités commerciales

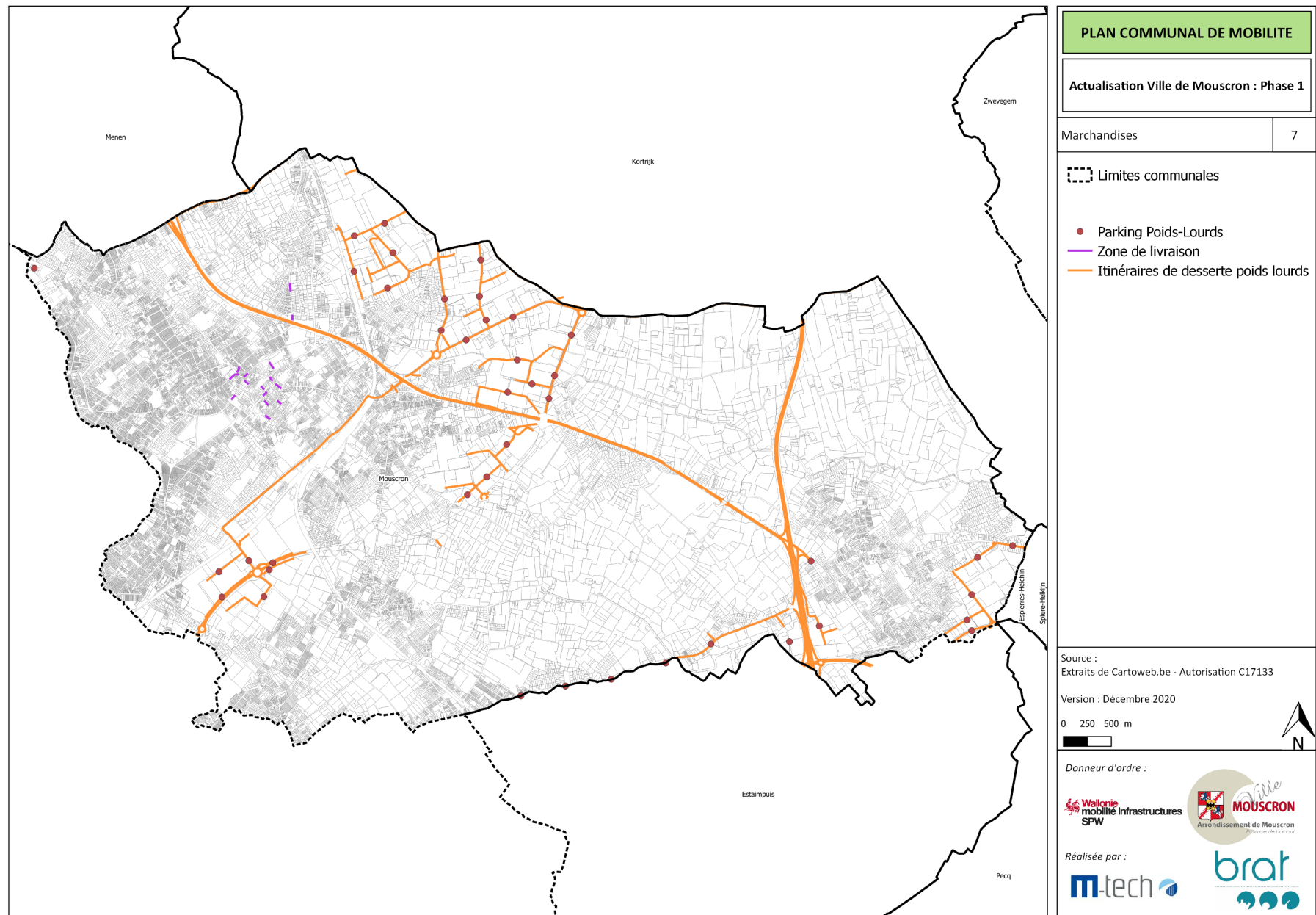
Ces activités génèrent également un charroi lourd afin d'approvisionner les supermarchés, les stations services et les commerces locaux.

Pour les principaux centres commerciaux (Quevaucamps, les Dauphinset les Moulins), le MIM et les commerces situés à l'extérieur de la ville, la livraison y est aisée vu qu'ils sont situés à proximité d'axes structurants et qu'à la conception de ces magasins des quais et aires de livraisons ont été aménagés.

Les pôles commerciaux du centre-ville disposent quant à eux de zones de livraison permettant de ne pas obstruer la circulation lors des déchargements. La suite de la livraison doit parfois être réalisée à pied. Ces zones sont indiquées sur la carte ci-dessous.



6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ



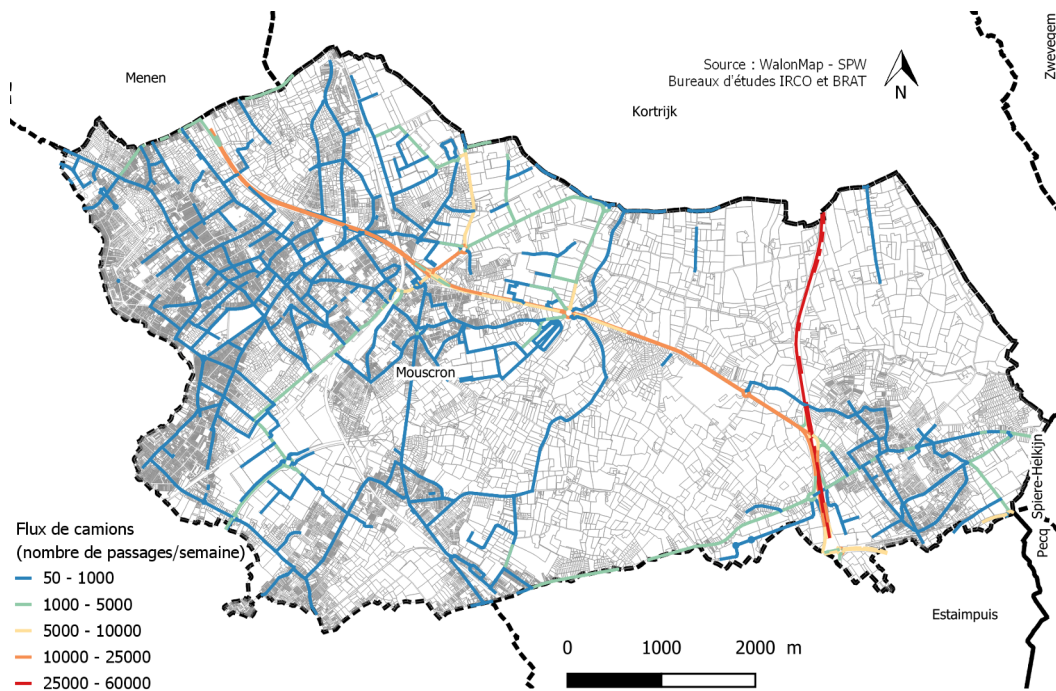
6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

6.1.3. FLUX ET DYSFONCTIONNEMENTS

Des restrictions respectées

Les données des OBU équipant les véhicules lourds indiquent que l'essentiel du flux lié au transport de marchandises se concentre sur les voies principales de circulation et sur les voies permettant de rejoindre les zones d'activités économiques. Les tracés oranges et rouges de la figure ci-dessous cartographiant les données OBU en témoignent.

Lors du traitement des données récoltées dans le cadre de l'enquête réalisée lors du PCM, quelques plaintes ont néanmoins été relevées quant au bruit et autres nuisances générées par le passage de poids lourds dans des rues de petit gabarit ou encore quant à la dangerosité du stationnement des camions sur les pistes cyclables.



Un transit devant la gare amené à disparaître

Bien que le transit au sein de la ville ait été régulé et les impacts diminués par l'interdiction de stationnement et de circulation des poids lourds de plus de 3,5 T, il persiste un impact important sur le quartier de la gare au zoning de la Martinoire. L'ouverture du chaînon manquant de la Route de la Laine a pour but de réguler cette situation, le réaménagement du quartier de la gare permettra également de forcer les usagers à emprunter la Route de la Laine et pérenniser son utilisation.

Les équipements de stationnement peu présents

De nombreux camionneurs étrangers stationnent sur le territoire communal afin de respecter leurs temps de pause, l'ouverture des entreprises ou encore la réglementation française. Ces durées peuvent être relativement importantes et demandent des facilités et des équipements qui actuellement ne sont que peu présents sur le territoire communal.

6. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

6.2. INTERMODALITÉ

6.2.1. OFFRE

Quelques infrastructures permettent aux mouscronnois de combiner les modes de déplacement pour leur trajets quotidiens ou à titre plus exceptionnel :

- Les gares de Mouscron et de Herseaux bénéficient de nombreuses places de parking gratuites à proximité ;
- La gare des bus et celle des trains de Mouscron situées au même endroit. Il n'existe cependant pas de coordination particulière entre le TEC ou De Lijn et la SNCB pour les correspondances entre les bus et les trains ;
- Le parking à vélo de la gare de Mouscron composé de septante arceaux couverts et 22 consignes ;
- La parking à vélo non-couvert à la gare de Herseaux composé d'une dizaine de places ;
- Le parking dédié au covoiturage sur le site du Futurosport. 5 places sont réservées aux automobilistes qui utilisent la pratique collective du covoiturage. Il est situé à cet endroit pour sa proximité avec des grands axes routiers tels que l'E403 (A17).



Parking du Futurosport (coté athlétisme)



Place de la Gare: pôle multimodal train-bus

Il apparaît dans cette liste que le principal pôle d'intermodalité est celui de la gare de Mouscron. Il permet aux modes suivants de se combiner : les transports en commun par train et par bus, le vélo, la marche et la voiture.

6.2.2. DEMANDE

Les parkings à proximité des gares sont fortement fréquentés en semaine par de nombreux navetteurs SNCB se rendant principalement à Bruxelles, Tournai, Courtrai et Gand.

Des comptages réalisés jusqu'en 2013 indiquent que les parkings à vélos ne sont que très peu occupés. En effet, moins de la moitié de la capacité est occupée lors des jours de comptages.

Il est également à noter qu'aucune coordination des horaires n'est actuellement réalisée entre la SNCB et les différents opérateurs de bus desservant la gare de Mouscron. Il n'est donc pas rare de voir de nombreux voyageurs en attente sur les quais des bus ou des trains.

La Ville de Mouscron possède quelques installations et services qui permettent à ses citoyens et aux personnes circulant sur son territoire de combiner les modes de déplacement, cependant, ceux-ci semblent être peu connus des utilisateurs.



7. STATIONNEMENT

7.1. LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE

Les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans le centre-ville de Mouscron. Les questions de stationnement relatives à la mobilité scolaire et au transport de marchandises sont abordées plus spécifiquement dans ces chapitres respectifs.

7.1.1. OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT

Un stationnement peu réglementé dans le centre-ville

Dans le centre-ville, l'offre en stationnement comprend 2 600 places (dans le périmètre stratégique) dont la grande majorité est gratuite et sans limitation de durée. Y compris le reste de l'agglomération, le stationnement représente au total de 3 010 places (chiffres du PCM de 2003).

Depuis quelques années, la ville de Mouscron a toutefois entrepris l'instauration de zones bleues dans son centre-ville afin d'assurer davantage de rotation des véhicules dans les rues commerçantes. Le disque y est obligatoire et le stationnement y est réglementé entre 9h et 18h du lundi au samedi. Plusieurs types de zones bleues existent avec des durées de restriction de stationnement variant entre :

- o **30 minutes**: 12 places, au Mont-à-Leux, aux Ballons et à Dottignies mais aussi récemment sur la Grand'Place
- o **1 heure** : 3 places, au Mont-à-Leux
- o **2 heures** : environ 440 places dans le centre-ville, au Risquons-Tout, Mont-à-Leux mais aussi à Luingne, Herseaux et Dottignies

L'instauration des zones bleues reste une mesure relativement récente à laquelle les habitants n'adhèrent pas encore de façon unanime. Le contrôle et les sanctions en cas d'infractions ne sont pas encore systématiquement mis en œuvre.

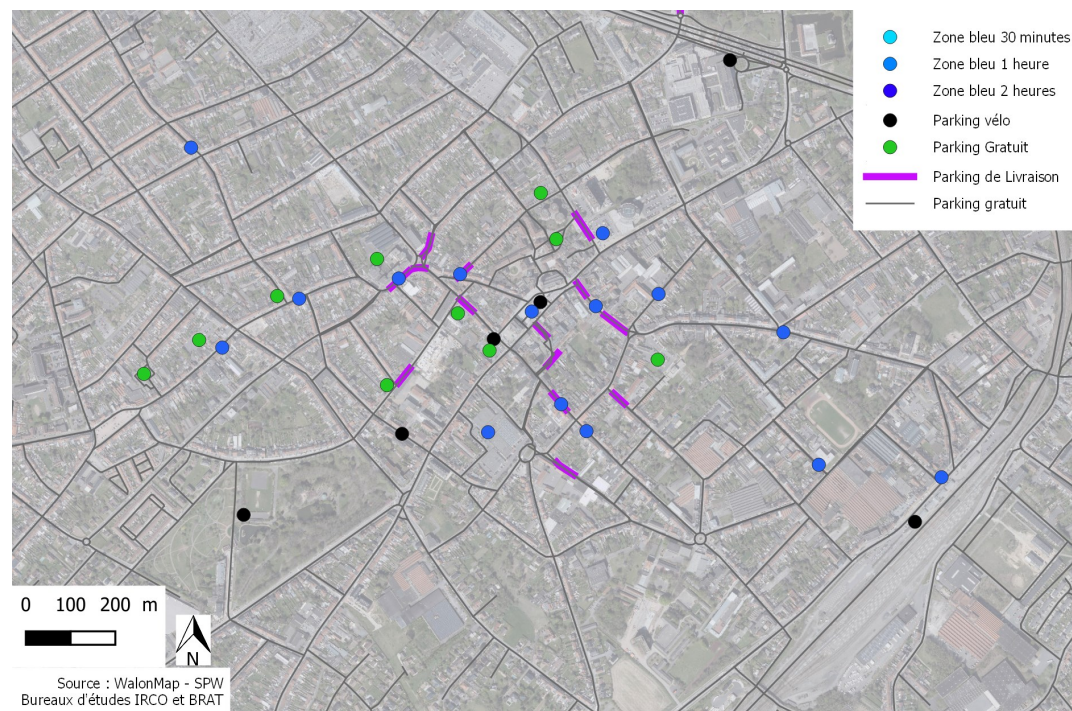
Autre mesure de réglementation, depuis novembre 2016, le stationnement des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdit sur toute l'agglomération mouscronnoise.

Un stationnement composé d'une offre en parkings importante

Dans le centre-ville, 48% des places de stationnement sont situées en voirie, 52% sont situées en parking hors voirie (chiffres du PCM de 2003). Dans le reste de l'agglomération, l'offre est plutôt de 87% en voirie et 13% en parking hors voirie.

La part du stationnement public en parking est importante à Mouscron: elle représente plus de la moitié de l'offre globale. Près d'une quinzaine de parkings sont situés dans le centre de Mouscron à proximité des pôles majeurs:

- Centre commercial des Moulins (241 places);
- Parking les Arts (240 places);
- CAM (140 places);
- Rue de Bruxelles (100 places);
- Grand'Place (désormais 48 places et plus 125 places);
- Rue des Moulins (96 places);
- Place Picardie (32 places);
- Etc.



7. STATIONNEMENT

Cette offre tend à s'étendre avec des réalisations récentes de 28 places de stationnement prévu à l'angle des rues Couturelle et Sous-Lieutenant Catoire au parking de la crèche Charles Plisnier, la rénovation du parking du Musée du Folklore, etc.

Le réaménagement de la Grand'Place a réduit de façon importante le nombre de places de stationnement disponibles sur la place (désormais 48) pour faire davantage de place aux modes actifs.



Grand-place



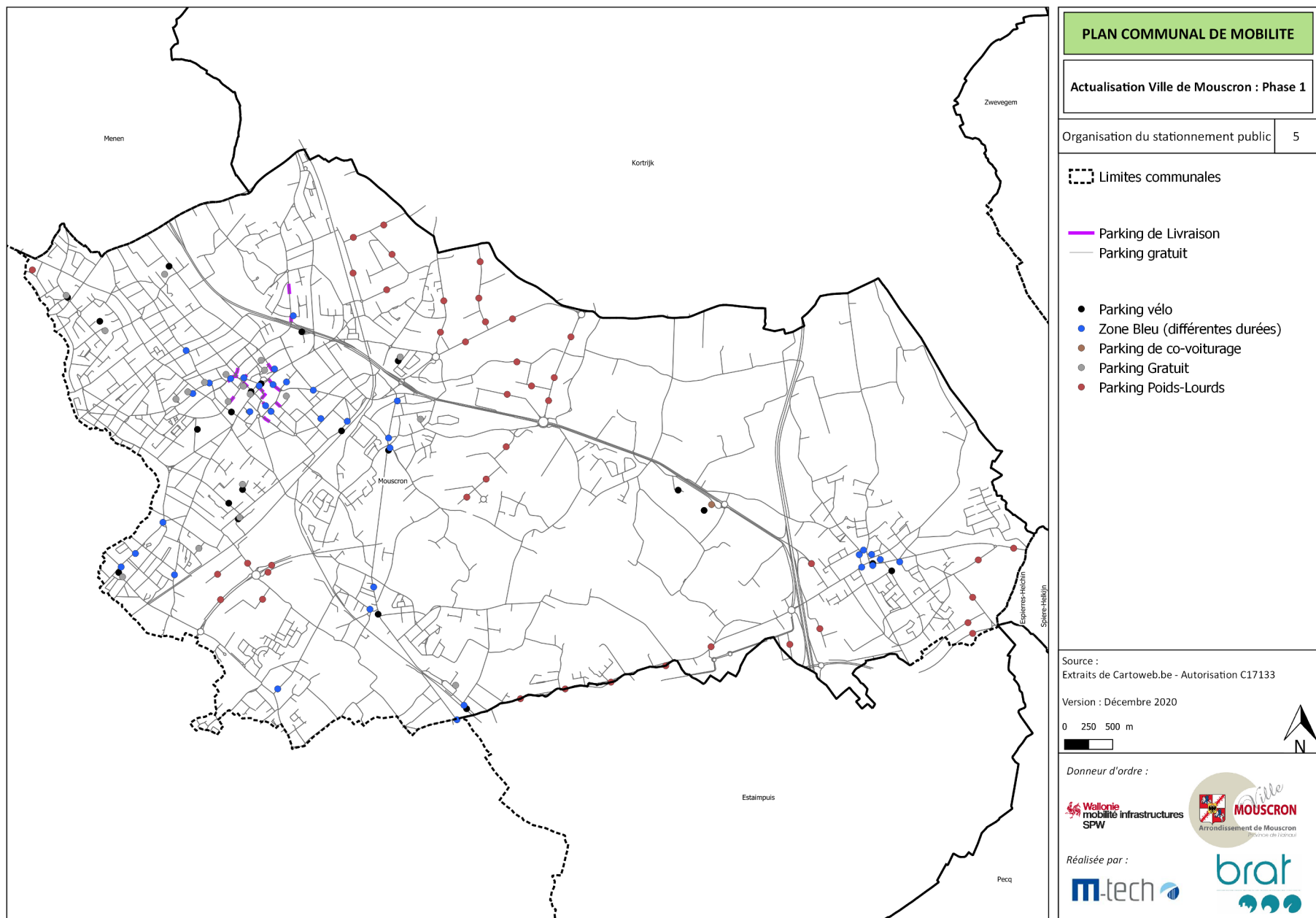
Rue du Luxembourg

542 places de stationnement réservées aux personnes handicapées (hors demandes privées) et 12 cartes communales de stationnement ont été octroyées.

Les demandes sont réalisées auprès de la police ou de la commune. Une vérification du statut (handicap, voiture et garage) est réalisée par la police. La place est ensuite validée par le conseil de sécurité routière, collège et conseil communal.

La question des livraisons a été abordée dans le volet relatif au transport de marchandises.

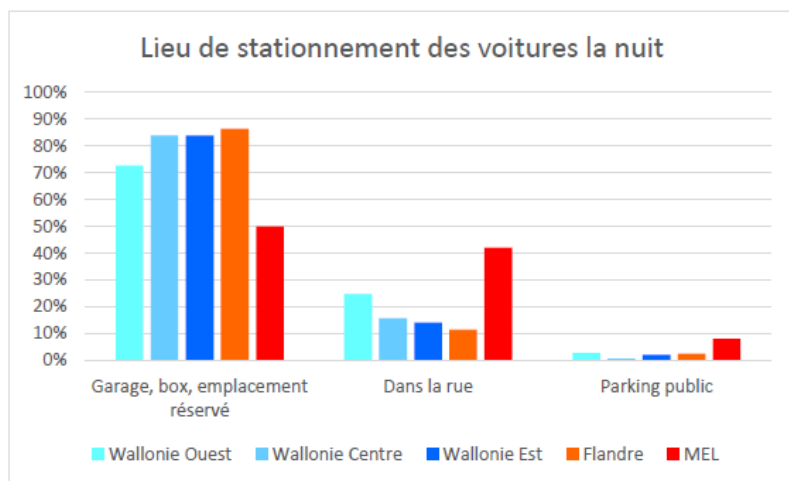
7. STATIONNEMENT



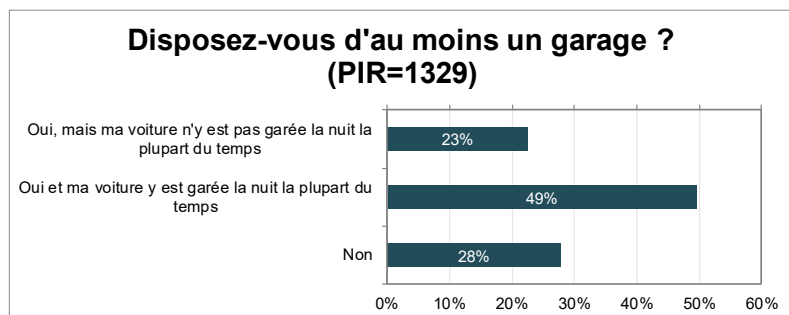
7. STATIONNEMENT

7.1.2. DEMANDE EN STATIONNEMENT

L'enquête sur les déplacements de 2016 apporte certains éléments sur les besoins en stationnement des habitants. En Wallonie, une grande majorité (81%) des véhicules sont stationnés dans un garage la nuit ou autre emplacement réservé. En Wallonie Ouest toutefois, le stationnement dans la rue est plus important sans toutefois atteindre les niveaux observés de l'autre côté de la frontière.



L'enquête du PCM confirme cette tendance : plus de la moitié des personnes interrogées ne stationnent pas leur voiture dans un garage alors que près d'un quart des répondants disposent d'un garage mais n'y stationnent pas leur voiture la nuit.



Afin d'évaluer les besoins en stationnement dans le centre-ville, une analyse des taux d'occupation et de rotation sont relevés annuellement par la Gestion Centre-Ville de Mouscron.

De façon générale, on constate un taux d'occupation du stationnement de 95% dans le centre-ville et un taux de rotation sur la Grand'Place entre 8h et 18h de 3 à 4 véhicules/heure (chiffres de 2018).

La dernière étude du taux d'occupation en stationnement à Mouscron date de 2018 et porte sur une vingtaine d'espaces de stationnement public. La demande en stationnement a été relevée les 5 jours de la semaine et le samedi aux horaires suivants: avant 9h, à 10h30, 13h, 16h.

Concernant les lieux principaux du centre-ville, on constate que :

- Certains endroits ont un taux d'occupation très élevé voire saturé à tous les moments du relevé : rue de Tourcoing et Place Picardie (sauf le mardi),...
- Certains ont un taux d'occupation plus important la semaine et faible le samedi : rue du Val (surtout en matinée), Phoenix Shopping Center-rue des Moulins (moins importante le mercredi), rue de Coutrai/Menin (CAM), rue du Val (et davantage les matinées)...
- D'autres ont un taux d'occupation généralement plus faible : Métropole, Passage Perdu,...
- Situé plus au nord sur la rue de Menin, le parking « Auto Sport Willy » affiche un taux d'occupation très faible et ce à tous les horaires. Il offre toutefois une grande capacité (près de 150 places).

Le tableau suivant reprend le détail des taux d'occupation pour les différents endroits de stationnement sur base des données de 2018 transmises par la Gestion Centre-Ville pour les parkings ou poches de stationnement où des comptages ont été opérés :

Nom	Place Charles de Gaulle	Tourcoing (1)	Tourcoing (2)	Bois de Boulogne	Christ/Nouveau-Monde	For Ever	Passage Perdu	Val	Picardie	Métropole	Phoenix shopping center	Grand-Place (1)	Grand-Place (2)	Grand-Place (3)	Tournai	Roussels	Busschaert (1)	Busschaert (2)	Courtrai/Menin	Sarma	Bruxelles	Auto Sport Willy
Offre en stationnement	7	11	8	16	25	56	63	46	28	87	239	7	105	5	11	76	9	42	231	46	97	134
Lundi avant 9h	0,29	0,64	0,88	1,00	0,28	0,39	0,22	0,98	0,89	0,23	0,64	1,00	0,59	0,80	0,00	0,72	0,89	0,98	0,85	1,00	0,93	0,10
Lundi 10h30	0,43	0,55	0,88	1,00	0,80	0,54	0,27	0,98	1,00	0,41	0,64	1,00	0,75	0,60	0,00	0,78	0,78	0,90	0,66	0,89	0,90	0,21
Lundi 13h	0,43	0,55	0,50	0,50	0,44	0,38	0,17	0,85	0,96	0,31	0,67	0,86	0,82	0,20	0,00	0,74	0,67	0,90	0,79	0,98	0,94	0,07
Lundi 16h	0,86	0,82	1,00	1,00	0,60	0,57	0,19	0,70	0,96	0,46	0,83	0,29	0,64	0,60	0,00	0,95	0,56	0,90	0,84	0,96	0,92	0,05
Mardi avant 9h	0,86	0,91	0,75	1,00	0,64	0,38	0,10	0,98	0,00	0,00	0,91	0,29	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,90	0,97	0,98	0,52	0,26
Mardi 10h30	0,86	0,91	1,00	1,00	0,92	0,48	0,16	0,98	0,00	0,00	0,93	0,43	0,00	0,00	0,00	0,93	1,00	0,95	0,87	0,93	0,91	0,26
Mardi 13h	0,57	1,00	1,00	1,00	0,76	0,52	0,13	0,85	0,21	0,08	0,88	0,00	0,13	1,00	0,00	0,91	1,00	0,98	0,98	1,00	0,98	0,19
Mardi 16h	0,57	1,00	0,88	1,00	0,88	0,50	0,16	0,24	0,96	0,60	0,83	0,43	0,44	1,00	0,00	0,96	0,67	0,60	0,72	0,98	0,87	0,13
Mercredi avant 9h	0,71	0,82	0,88	1,00	0,68	0,34	0,21	0,98	0,82	0,15	0,69	1,00	0,62	0,80	0,00	0,82	0,67	0,40	0,87	1,00	0,94	0,13
Mercredi 10h30	0,71	0,91	1,00	1,00	0,84	0,45	0,19	0,98	1,00	0,49	0,69	1,00	0,86	0,80	0,00	0,84	1,00	0,52	0,92	0,98	0,82	0,12
Mercredi 13h	0,57	1,00	1,00	1,00	0,60	0,52	0,11	0,28	1,00	0,30	0,35	0,43	0,59	0,80	0,00	0,57	0,78	0,38	0,78	1,00	0,86	0,10
Mercredi 16h	0,57	1,00	1,00	1,00	0,76	0,54	0,25	0,20	1,00	0,38	0,34	1,00	0,78	0,80	0,00	0,62	0,89	0,50	0,93	1,00	0,89	0,10
Jeudi avant 9h	0,29	0,36	0,63	1,00	0,60	0,36	0,11	1,00	0,82	0,17	0,61	1,00	0,68	1,00	0,00	0,87	0,22	1,10	0,98	1,00	0,94	0,21
Jeudi 10h30	0,29	0,82	0,88	0,94	0,96	0,45	0,10	0,96	0,89	0,39	0,59	1,00	0,84	0,80	0,00	0,89	0,56	0,86	0,96	1,00	0,93	0,13
Jeudi 13h	0,14	0,73	1,00	0,88	0,88	0,75	0,14	0,78	0,64	0,80	0,69	1,00	0,93	0,40	0,00	0,71	0,78	0,55	0,97	0,98	0,86	0,06
Jeudi 16h	0,71	0,91	1,00	1,00	0,80	0,86	0,17	0,46	1,00	0,51	0,73	1,00	0,85	1,00	0,00	0,76	0,44	0,55	0,90	0,93	0,85	0,06
Vendredi avant 9h	0,29	0,64	0,88	1,00	0,76	0,38	0,30	0,98	0,75	0,21	0,67	1,00	0,54	1,00	0,00	0,71	0,44	0,81	0,90	1,00	0,74	0,15
Vendredi 10h30	0,29	0,73	1,00	1,00	0,84	0,52	0,38	0,93	1,00	0,43	0,73	1,00	0,94	1,00	0,00	0,95	0,89	0,93	0,91	1,00	0,94	0,10
Vendredi 13h	0,29	0,73	1,00	0,88	0,96	0,54	0,32	0,65	1,00	0,59	0,49	1,00	0,97	1,00	0,00	0,87	0,56	0,76	0,85	0,93	0,89	0,09
Vendredi 16h	0,29	1,00	1,00	1,00	0,80	0,61	0,38	0,26	0,93	0,67	0,72	1,00	0,94	0,40	0,00	0,78	0,56	0,57	0,79	0,87	0,81	0,09
Samedi avant 9h	0,43	1,00	1,00	0,63	0,64	0,39	0,25	0,43	0,36	0,22	0,20	0,71	0,36	0,80	0,00	0,54	0,67	0,38	0,25	0,59	0,47	0,21
Samedi 10h30	0,57	0,82	0,88	0,94	0,72	0,38	0,24	0,30	0,96	0,51	0,16	0,57	0,68	0,60	0,00	0,71	1,00	0,38	0,22	0,46	0,63	0,13
Samedi 13h	0,57	1,00	0,75	0,75	0,72	0,71	0,30	0,33	0,89	0,32	0,13	0,57	0,61	0,80	0,00	0,80	1,00	0,48	0,26	0,67	0,42	0,09
Samedi 16h	0,43	1,00	1,00	0,88	0,92	0,86	0,44	0,35	0,96	0,49	0,19	0,29	0,79	1,00	0,00	0,66	0,44	0,31	0,29	0,48	0,58	0,06



8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

8.1. ACCIDENTOLOGIE

8.1.1. NOMBRE ET TYPOLOGIE D'ACCIDENTS

Dans le courant des 5 dernières années, 2015 fut une année charnière en matière d'accidents de la circulation à Mouscron, pour tous types de gravité. Depuis, si les nombres d'accidents et de victimes restent élevés, ils tendent à diminuer d'année en année et atteignaient un total de 169 accidents pour 217 victimes en 2019.

« Sont considérés comme 'accidents', les accidents de la circulation routière impliquant au moins un véhicule qui occasionne des dommages corporels et qui se sont produits sur la voie publique¹».

Nombre d'accidents	2014	2015	2016	2017	2018	2019
avec tués 30 jours (accident(s))	0	7	3	2	2	6
avec blessés graves (accident(s))	22	15	15	17	16	15
avec blessés légers (accident(s))	146	159	156	152	153	148
Total	168	181	174	171	171	169

Source(s): SPF Economie– Statbel

Parmi les accidents recensés, la large majorité implique des blessés légers. Parmi les 217 victimes de la route en 2019, 194 étaient des blessés légers, 17 des blessés graves et l'on déplore 6 tués dans les 30 jours.

8.1.2. LIEUX D'ACCIDENTS

Les données d'accidents entre 2014 et 2017 transmises par la zone de Police de Mouscron permettent d'identifier des lieux accidentogènes.

Au vue de la densité du trafic automobile, le **centre-ville et l'Ouest du territoire** sont les zones qui concentrent le plus d'accidents:

- Dans le centre-ville, la rue Saint-Pierre, rue de Courtrai, rue Victor Corne ainsi qu'aux abords de la gare sur la N513...
- A la Marlière, la rue des Moulins (entre le parc communal et le boulevard des Al-

liés), rue des Combattants, rue du Dragon,...

- Au Nouveau Monde, avec une concentration surtout sur la rue de Menin.
- Au Risquons-Tout, le carrefour entre la N43 et la chaussée du Risquons-Tout
- Au Mont-à-Leux, la N514 et la rue du Chalet

Dans le reste du territoire, les accidents se localisent sur les principaux axes de circulation (N58, chaussée de Luigne/rue des Croisiers/rue de la Citadelle). Le rond-point des bobines sur la route express s'avère aussi accidentogène.

Lors de l'enquête menée auprès de la population mouscronnoise, la sécurité routière a également été abordée de manière davantage subjective.

Certains lieux spécifiques ont été identifiés comme accidentogènes:

- la Grand'Place, surtout relativement à l'espace désormais partagé entre les piétons et les autres usagers jugé dangereux, le double sens de circulation et la priorité de droite.
- Le Pont Sainte-Thérèse où les traversées piétonnes et cyclistes ne sont pas sécurisantes.
- Les bretelles de sortie de la route express (N58).

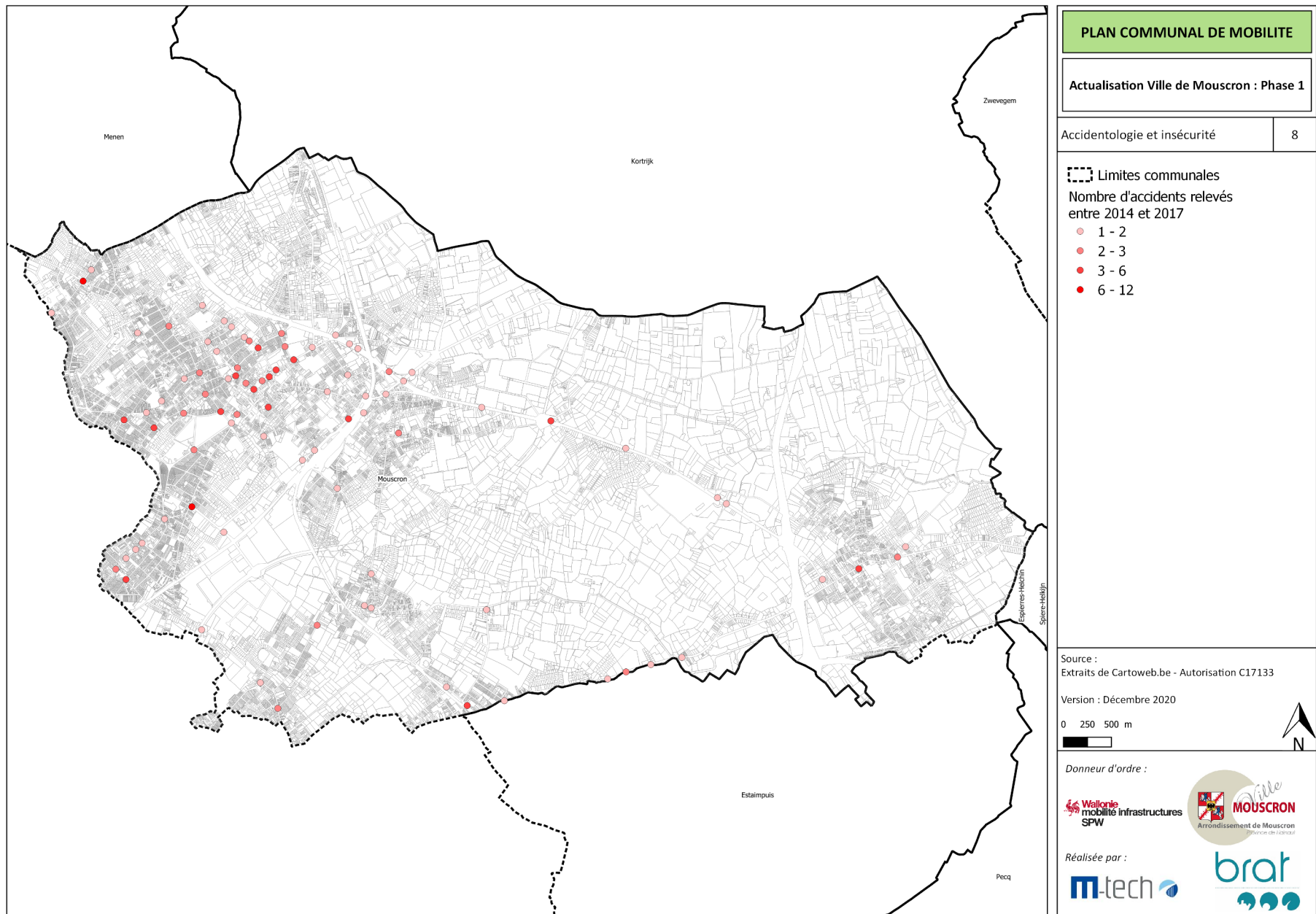
De façon plus générale, les SUL sont jugés dangereux par de nombreux répondants à l'enquête mais aussi par les acteurs rencontrés. Dans les faits, l'étroitesse des voiries et la cohabitation entre les cyclistes et automobilistes s'avère source d'insécurité routière. Les données fournies ne permettent pas de séparer la typologie des accidents dans ces rues afin de savoir si les accidents sont réalisés entre des voitures et cyclistes.

Notons enfin que la particularité du territoire mouscronnois est un facteur important en matière d'insécurité routière. Le SSC a démontré que « la présence de la frontière française coupant le tissu bâti génère certaines difficultés (culs de sac, peu ou pas de continuité dans le tissu bâti de part et d'autre de la frontière, dédoublement de voiries, etc). Cette particularité et les « accidents » qui en découlent mériteraient une attention soutenue des pouvoirs publics »².

¹ Définition d'accident selon le SPF Economie– Statbel: https://walstat.iweeps.be/walstat-catalogue.php?indicateur_id=217400

² Résumé Non Technique du Schéma de Structure Communal, p 7 (JNC, 2014)

8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE



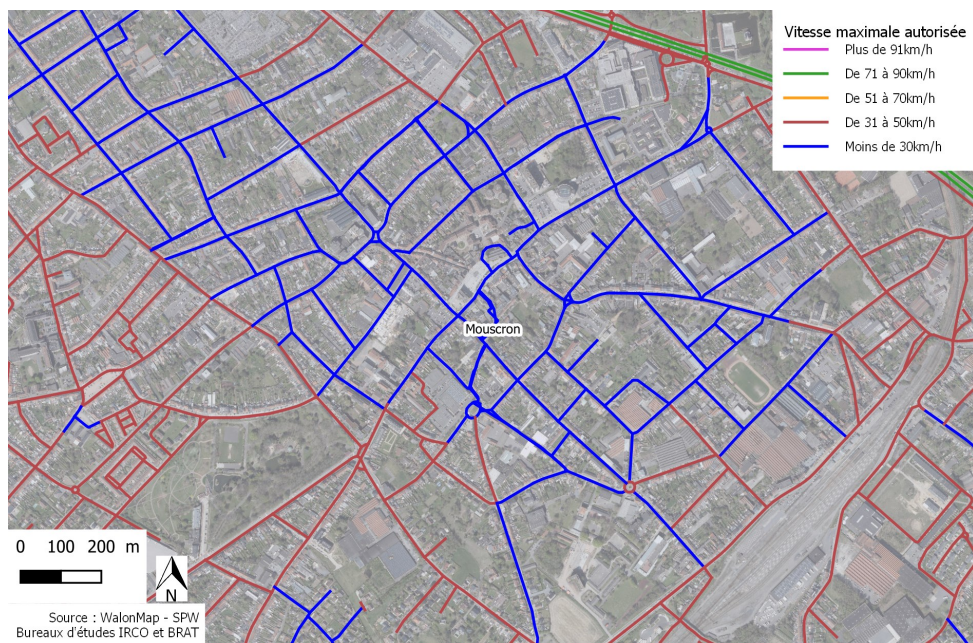
8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

8.2. VITESSE DE CIRCULATION

8.2.1. RÉGIMES DE VITESSE

Une zone 30 a été aménagée dans le centre-ville de Mouscron. Si certaines rues étaient déjà limitées à 30km/h (notamment aux abords des écoles), cette zone a été étendue ces dernières années. A cette fin, 6 portes d'entrées de zones ont ou devront être réalisées au moyen d'aménagements: plateaux, rétrécissements de rues,...

Cet apaisement du centre-ville augmente de façon significative le réseau de voiries en zone 30, qui représente près de 35 km à Mouscron, soit 9% du réseau viaire communal.



Dans le reste des zones urbanisées du territoire, la vitesse est limitée à 50km/h. Hors agglomération la vitesse autorisée est de 70 ou 90 km/h. Ceci représente encore de nombreuses voiries du territoire.

8.2.2. ENTRÉES DE VILLE ET EFFETS DE PORTE

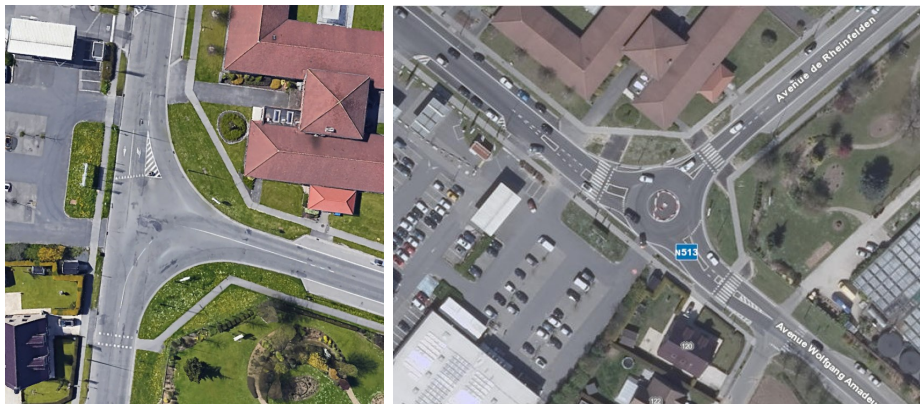
Des grands axes routiers bordent le centre-ville de Mouscron et permettent d'y accéder (N58, N43, N513, N514,...). Depuis ces grands axes de circulation, la distinction et l'entrée en agglomération urbaine se doit d'être rendue lisible afin d'induire un ralentissement du trafic automobile et un apaisement de la circulation. Il s'agit des « effets de porte » qui au travers d'aménagement et de signalétique rendent lisible à l'automobiliste l'entrée dans une zone urbaine.

Depuis le Nord et l'Est, les entrées de ville ont été aménagées au moyen de grands ronds-points. La signalisation indiquant les entrées/sorties de ville (F1 et F3) y sont clairement indiqués.



À gauche: Carrefour Avenues Royale-Reine Astrid / A droite: Boulevard Industriel

Depuis l'Ouest, l'entrée de ville sur la N513 vers la Gare n'est pas suffisamment aménagée et marquée à l'approche de la Gare de Mouscron. Le carrefour entre les avenues de Rheinfelden et Mozart a été aménagé en rond-point afin d'apaiser cette entrée de ville à l'ouest du territoire;



Carrefour Avenues de Rheinfelden et Mozart (Source: Google Earth)

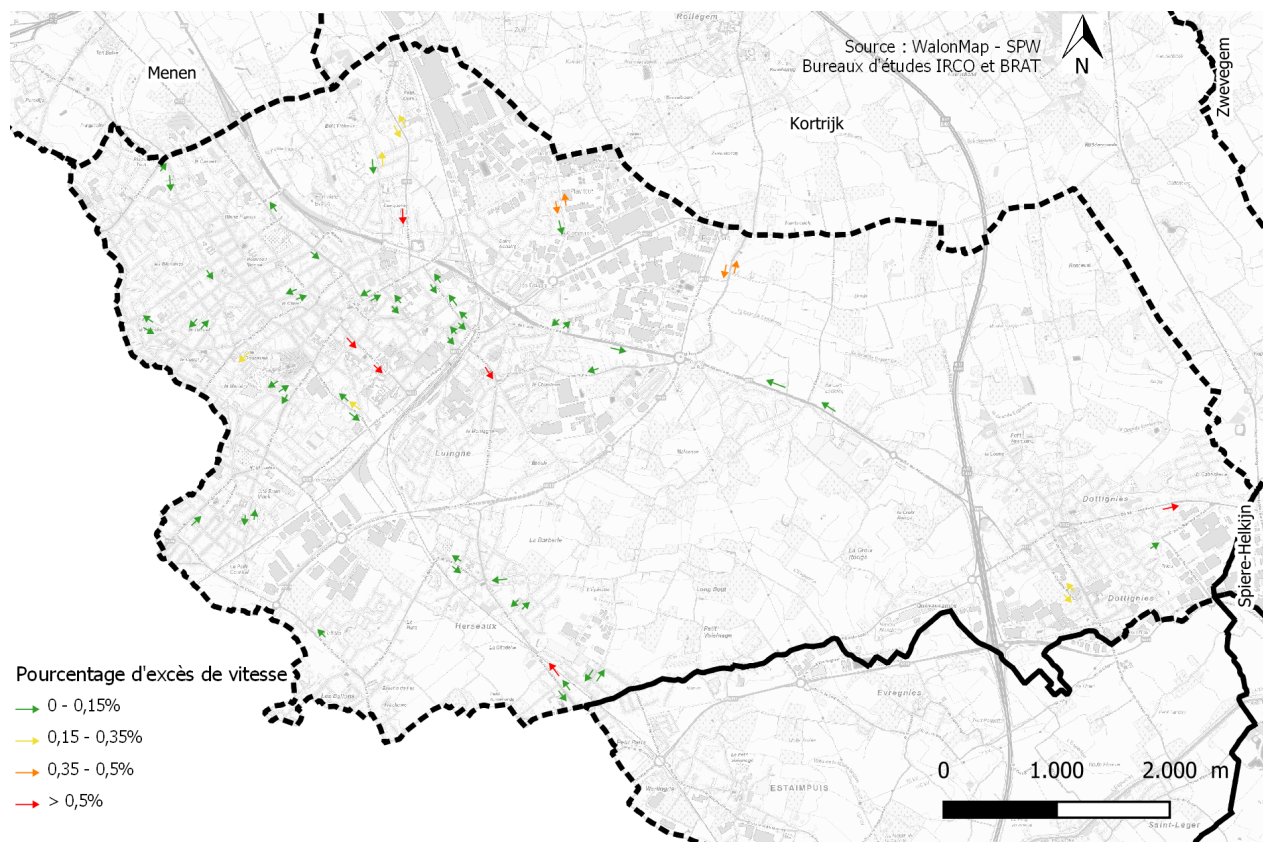
8.2.3. RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

Des données sur le respect des limitations de vitesse ont été récoltées au moyen des données radar transmises par la Zone de Police de Mouscron à différentes dates en 2020 et 2021 sur différents axes du territoire. Sont représentés ci-joint le pourcentage d'excès de vitesse parmi les véhicules contrôlés aux différents points de contrôle radar.

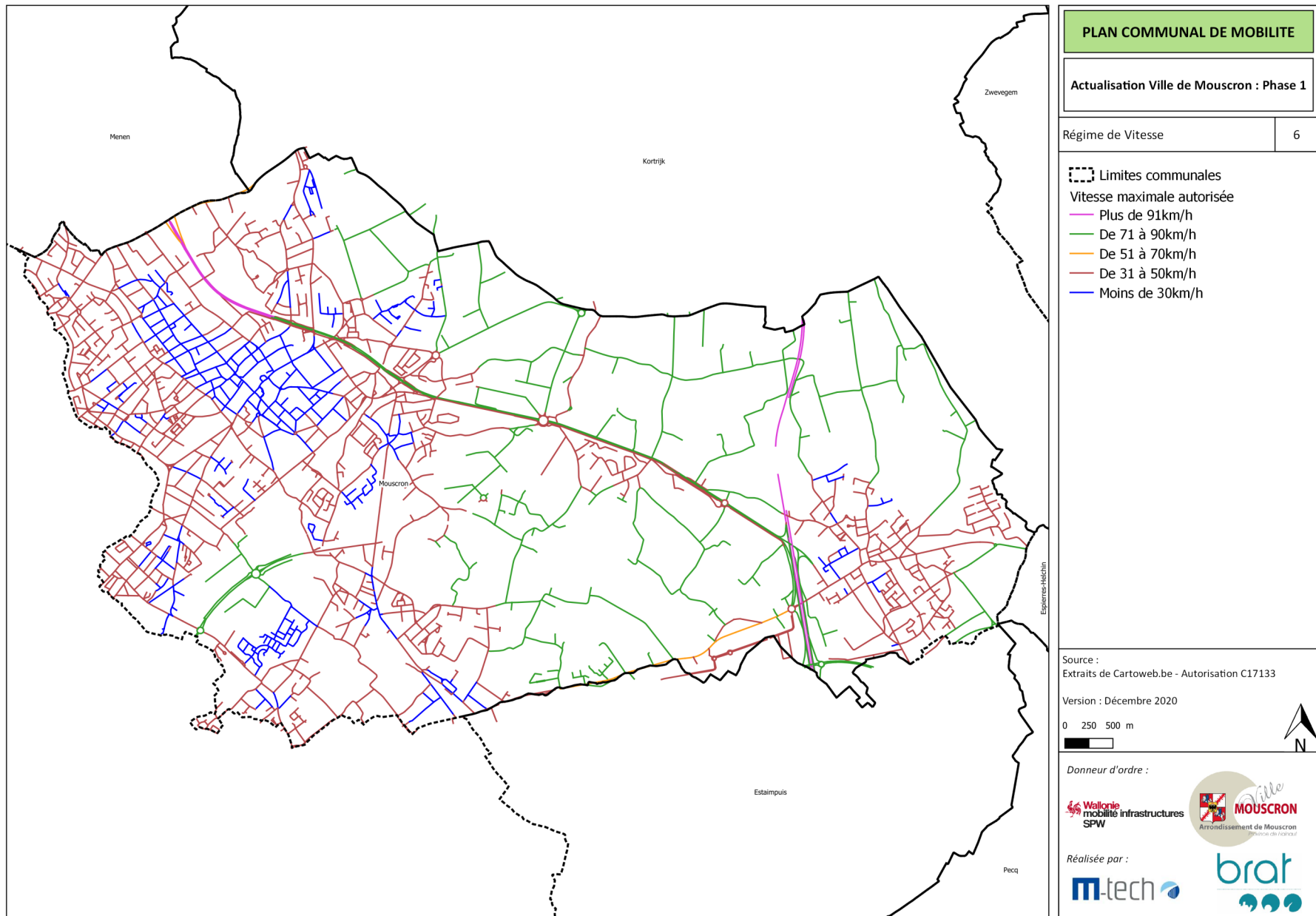
Les lieux où plus de la moitié des véhicules contrôlés étaient en excès de vitesse, représentés en rouge, sont : Avenue Reine Astrid, Rue Saint-Pierre-Alois Den Reep, Rue du Village, Rue de la Citadelle et Boulevard des Canadiens. Il s'agit de voiries limitées à 30 ou 50 km/h.

Certains des points-radar enregistrent des excès de vitesse de l'ordre de 35 à 50% : rue du Plavitout, rue de Tombrouck.

Pour les points-radar dont le pourcentage d'excès de vitesse n'excèdent pas 15%, ceux-ci ont été jugés moins problématiques (représentés en vert).



8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE





9. DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

La mobilité scolaire est un enjeu primordial à Mouscron, compte tenu du nombre important d'établissements scolaires situés sur son territoire (dont la grande majorité dans le centre-ville) ainsi que du nombre important d'élèves qui se rendent dans ces établissements. Il s'agit d'un enjeu central que le PCM devra adresser.

9.1. LA POPULATION SCOLAIRE

Rappelons que Mouscron est un pôle d'enseignement important au niveau local mais aussi pour les communes voisines wallonnes, flamandes et françaises. La population scolaire à Mouscron compte plus de 14 500 élèves inscrits en 2018-19 répartis comme ceci:

Année scolaire 2018-2019	
Nombre d'inscrits par entité de scolarisation	élève(s)
dans le maternel	2 800
dans le primaire	5 189
dans le secondaire	6 527
Part des élèves fréquentant une école dans leur commune	%
du maternel	96,7
du primaire	94,9
du secondaire	87,4

Source(s): ETNIC, Communauté germanophone - DG Stat, MFWB - AGER

9.2. PROFIL DE MOBILITÉ SCOLAIRE

Une enquête scolaire a été réalisée en 2010 auprès de plusieurs établissements mouscronnois (Athénée Royal, CEFA, CEFA ITCF, Collège Sainte-Marie, ECET Dottignies, ICET Herseaux et l'Institut des Frères Maristes) afin de cerner les comportements et habitudes de mobilité des élèves.

Si la majorité des élèves interrogés habitent Mouscron (67%), 17% d'entre eux résident en France, 10% dans d'autres communes wallonnes et près de 5% en Flandre.

64% des élèves qui viennent en voiture habitent Mouscron. 23% d'entre eux viennent à pied et seuls 14% d'entre eux viennent en bus et 7,5% à vélo.

Il ressort également que **52% des élèves interrogés habitent à moins de 4 km** de leur école, ce qui représente une distance raisonnable pour l'utilisation des modes actifs. Si pour une distance inférieure à 1 km, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé, pour une distance de 1 à 4 km, la voiture est le mode principal.

La majorité des trajets en voiture durent d'ailleurs moins de 15 minutes (29% des élèves).

Il est important de souligner que **25% des parents rentrent directement chez eux après avoir conduit leur enfant à l'école.** Le constat est le même pour le retour de l'école, 36% ont leur domicile comme origine. Ceci est un constat non négligeable qui a un impact direct sur le trafic et le stationnement lié aux abords des écoles, particulièrement aux heures de pointe (7h55-8h15 le matin) mais aussi sur la promotion nécessaire des modes actifs auprès des élèves et de leurs parents.

La distance trop longue à parcourir est le frein principal mentionné à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires, suivi par les conditions climatiques, l'impact sur l'heure de réveil (il faut se lever plus tôt) et le temps de trajet jugé trop long.

Concernant le vélo, les freins principaux mentionnés sont les conditions climatiques, sa dangerosité/insécurité et la distance trop longue à parcourir.

La gare de Mouscron est celle de départ des élèves de ICET Herseaux qui viennent en train à l'école.

La Ligne 1 et 2 Tournai-Mouscron est une ligne fréquemment empruntée par les élèves qui prennent le bus pour se rendre à l'école (204 élèves).

Concernant les transports en commun, les freins principaux sont les horaires non adaptés et le coût tarifaire.

9. DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

9.3. LA VISIBILITÉ, SÉCURITÉ ET ACCESSIBILITÉ DES ÉCOLES

9.3.1. VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES

Plusieurs incitants financiers ont permis de réaménager les abords d'écoles afin de sécuriser les entrées/sorties piétonnes ainsi que les traversées et ce dans les années qui ont suivi l'adoption du PCM de 2003 :

- Le Plan Triennal Voirie a permis le réaménagement spécifique des abords d'écoles 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'écoles de la rue Frontaliers au centre de Herseaux-Place

De façon générale, on retrouve le type d'aménagements suivants:

- Des panneaux signalés ;
- De l'éclairage au niveau des traversées ;
- Des totems ;
- Des barrières de sécurité et potelets de couleur vive (rouge) ;
- Des plateaux surélevés ;
- Des marquages au sol (rouge) ;
- Des passages piétons marqués (et parfois équipés de dalles podotactiles).

De plus, tous les abords d'écoles ont été mis en **zone 30 km/h**. Des **stewards** de la Gestion Centre-ville sont également présents pour sécuriser les traversées des enfants aux entrées et sorties d'écoles.

En matière de visibilité et de sécurité des abords d'écoles, le constat général est que depuis l'ancien PCM de nombreuses améliorations ont été apportées. On constate néanmoins que certains abords d'écoles sont parfois mieux sécurisés et aménagés que d'autres. Dans certains cas, des aménagements supplémentaires pourraient être prévus

afin d'améliorer la visibilité et la lisibilité d'une zone d'abords d'école : lorsqu'ils ne sont pas suffisamment présents des marquages au sol annonçant la zone 30, des lampadaires aux traversées, des totems, des trottoirs traversants, ... C'est notamment le cas du Collège Sainte-Marie (Adhémar Vandeplassche) et de l'Institut des Frères Maristes (rue des Etudiants).

9.3.2. ACCESSIBILITÉ

En matière d'accessibilité piétonne, des trottoirs sont toujours présents aux abords immédiats des écoles et de bonne qualité et de largeurs suffisantes. La majorité des abords d'écoles ont fait l'objet de rénovations relativement récentes, la qualité du revêtement est donc généralement largement suffisante.

Dans l'ensemble, les traversées piétonnes sont sécurisées: présence de passage piéton de bonne qualité, placées à des endroits adéquats, équipées d'un éclairage spécifique, ...

On relève le cas de la rue de la Station (voir Chapitre sur les déplacements piétons et PMR) dont la qualité des cheminements piétons n'est pas suffisante, d'autant que cet axe permet de rejoindre de nombreux établissements scolaires depuis le pôle de la transports publics de la gare (CEE, Collège Sainte-Marie).

En matière d'accessibilité cyclable, plusieurs rues cyclables ont été aménagées dans des rues où se trouvent des établissements scolaires. Des pistes cyclables ont également été créées.

9.3.3. STATIONNEMENT

De manière générale, le stationnement aux abords des écoles est souvent problématique, et entraîne des situations dangereuses et insécurisantes pour les élèves aux heures d'entrées/sorties d'écoles.

De plus, l'absence de places disponibles ou d'organisation du stationnement (zone kiss & ride, ...) aux abords de certaines écoles peut engendrer des situations conflictuelles entre les usagers. La présence de nombreux parkings dans le centre-ville est une opportunité à saisir pour organiser davantage la dépose d'enfants dans les écoles situées dans le centre de Mouscron.

9. DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

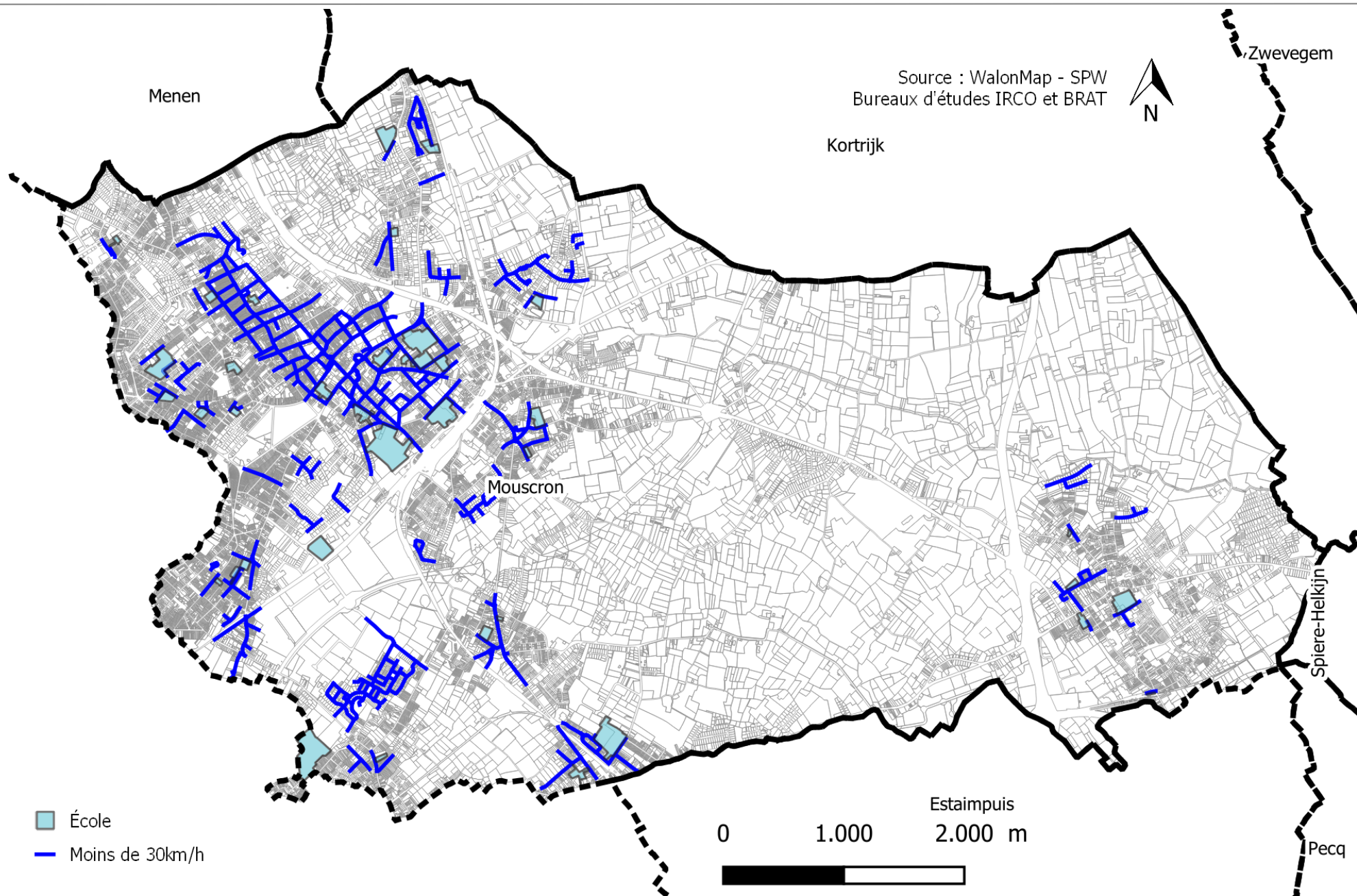


Photo 1: rue Cottonnière
Photo 2: Rue de la Paix



En haut: Rue Camille Buschaert et rue des Moulins
Au milieu: Rue des Etudiants
En bas: rue Léopold et rue Adhémar Vandeplassche

9. DÉPLACEMENTS SCOLAIRES



10. SIGNALÉTIQUE

10.1. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR VOITURES

La gestion Centre-ville de Mouscron a réalisé un relevé et une évaluation de la signalisation des parkings en 2015 (parkings Métropole, CC des Moulins, face aux Frères Maristes, Roussel, rue de Courtrai-rue de Menin, Grand'Place, face au collège Sainte-Marie).

De façon générale, il en ressort que la signalétique liée aux parkings est insuffisante. Les parkings ne sont pas tous indiqués ni leur capacité. Certains sont parfois in-/peu visibles ou font penser à des parkings privés (présence de barrière, panneaux trop petits,...). Une uniformisation des panneaux a été émise, vu la grande diversité des panneaux dans ce centre-ville.

Plusieurs anomalies en matière de signalisation ont été également relevées dont le fait que les pôles commerciaux mouscronnois sont nommés « shopping centers », faisant ainsi référence aux centres commerciaux de la périphérie.

Une actualisation de ce relevé pourrait s'avérer nécessaire depuis les travaux de la Grand'Place.

Une étude sur le cadastre de la signalétique du centre-ville et de Mouscron a également été réalisée par la Gestion Centre-Ville sur différents axes. On constate que certains axes, comme le boulevard des Alliés (en provenance de Dottignies), comportent une relativement bonne signalétique (sauf manque de certains panneaux notamment au rond-point du Futurosport, et à la sortie de la E403 vers le boulevard des Alliés ou sur la N58). D'autres axes sont par contre moins bien équipés en panneaux (ou ceux-ci sont peu lisibles): chaussée de Lille, carrefour de la Patte d'Oie, rue W.A. Mozart,...



10. SIGNALÉTIQUE

10.2. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR VÉLOS

Des panneaux d'information et directionnels s'adressent exclusivement aux cyclistes :

- Signaux B22 et B23 qui autorisent les cyclistes à franchir un signal lumineux lorsque celui-ci est rouge ou orange ;
- Panneaux directionnels;
- Point-nœuds.

D'autres panneaux s'adressent à tous les usagers de la route, notamment pour :

- Signaler la présence de cyclistes en contre-sens (SUL) ;
- Informer de la priorité accordée aux cyclistes (rue cyclable) ;
- Marquer les entrées de la ville et témoigner de l'implication de Mouscron dans le projet « Communes Pilotes Wallonie Cyclable ».

Cependant, aucune stratégie signalétique vélo globale n'est encore instaurée pour orienter les cyclistes vers des itinéraires privilégiés.

10.3. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT POUR CAMIONS

La signalétique pour les conducteurs de poids-lourds se réduit aux restrictions de tonnage présentées dans le chapitre 6.1. *Transport de marchandises*.

Actuellement, la signalisation est lacunaire dans les zonings avec des indications peu précises, principalement à destination de chauffeurs étrangers, avec pour conséquence des camions s'égarant sur de mauvais itinéraires. L'IEG et la commune travaillent à la mise en place d'une signalisation claire et efficace à base de numéros. Il est également à noter que le zoning du Portemont a perdu ses dernières années de nombreux accès via la Coquinie. Les poids lourds s'y rendant doivent emprunter un itinéraire alternatif via le Mont Galois.



Le signal B22



Le signal B23



Photos : panneau directionnel vers le centre, entrée de Ville, point-nœud, SUL, rue cyclable

11. SERVICES DE MOBILITÉ

Les services de mobilité sont une composante importante de la mobilité, particulièrement dans un territoire aussi dense et connecté que Mouscron.

Voitures partagées

Aucune station de voitures partagées (type Cambio) n'est actuellement présente sur le territoire de Mouscron. Ce type d'offre en mobilité partagée, alternative intéressante à la voiture individuelle, est en projet à Mouscron. Une station Cambio va être installée à proximité du CAM.

Parking covoiturage

Le premier parking de covoiturage a été aménagé sur le site du Futurosport (côté athlétisme). Les 5 places sont réservées aux automobilistes souhaitant partager leur trajet. Sa création a été possible grâce à la collaboration entre le service Mobilité et l'intercommunale IEG. Ce site a l'avantage d'être proche des grands axes routiers.

Minibus du CCIPH

L'asbl Conseil Consultatif de l'Intégration des Personnes Handicapées (CCIPH), dont la mission est de favoriser l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap placées ou non dans une association ou institution, prodigue un service de transport et de mise à disposition d'un véhicule adapté aux PMR. Ce minibus est subventionné à 60% par les TEC. Les rencontres d'acteurs ont permis d'attester de l'importance d'un tel service et notamment de son extension: actuellement le nombre de véhicules, les horaires et les zones desservies sont limités.

Mise à disposition de vélo

La ville de Mouscron met à disposition de son personnel et des mouscronnois des vélos (classiques et électriques). Cette mise à disposition se fait via la maison du tourisme.