

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

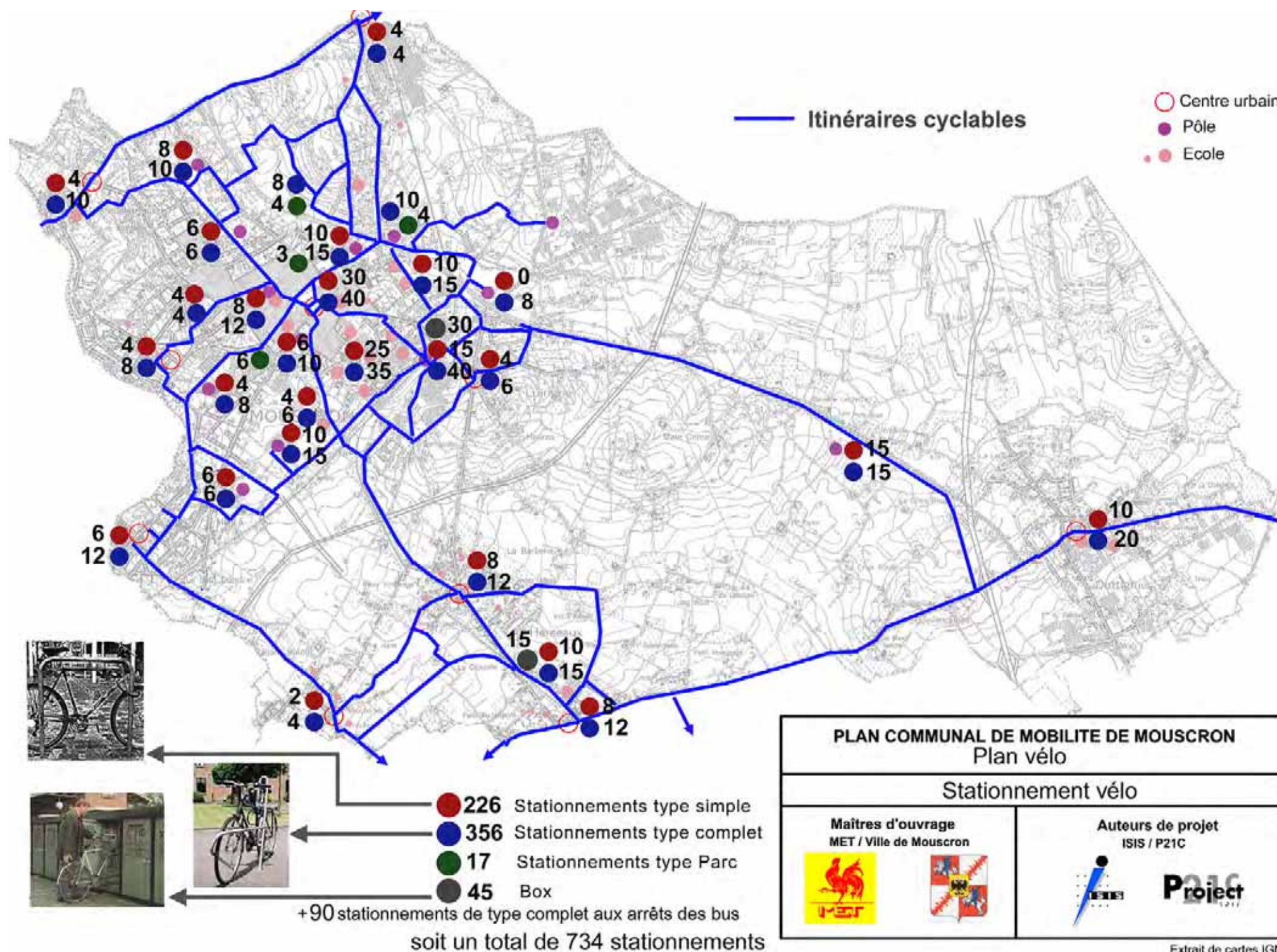
COUTS

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

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

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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



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

THEME 4
ACTION 13

PARTENAIRES

- Pilote : commune.
- Partenaires : MET.

PHASAGE

Moyen terme.

COUTS:

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

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

CONTEXTE

Le jalonnement actuellement en place est conçu pour les voitures.

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

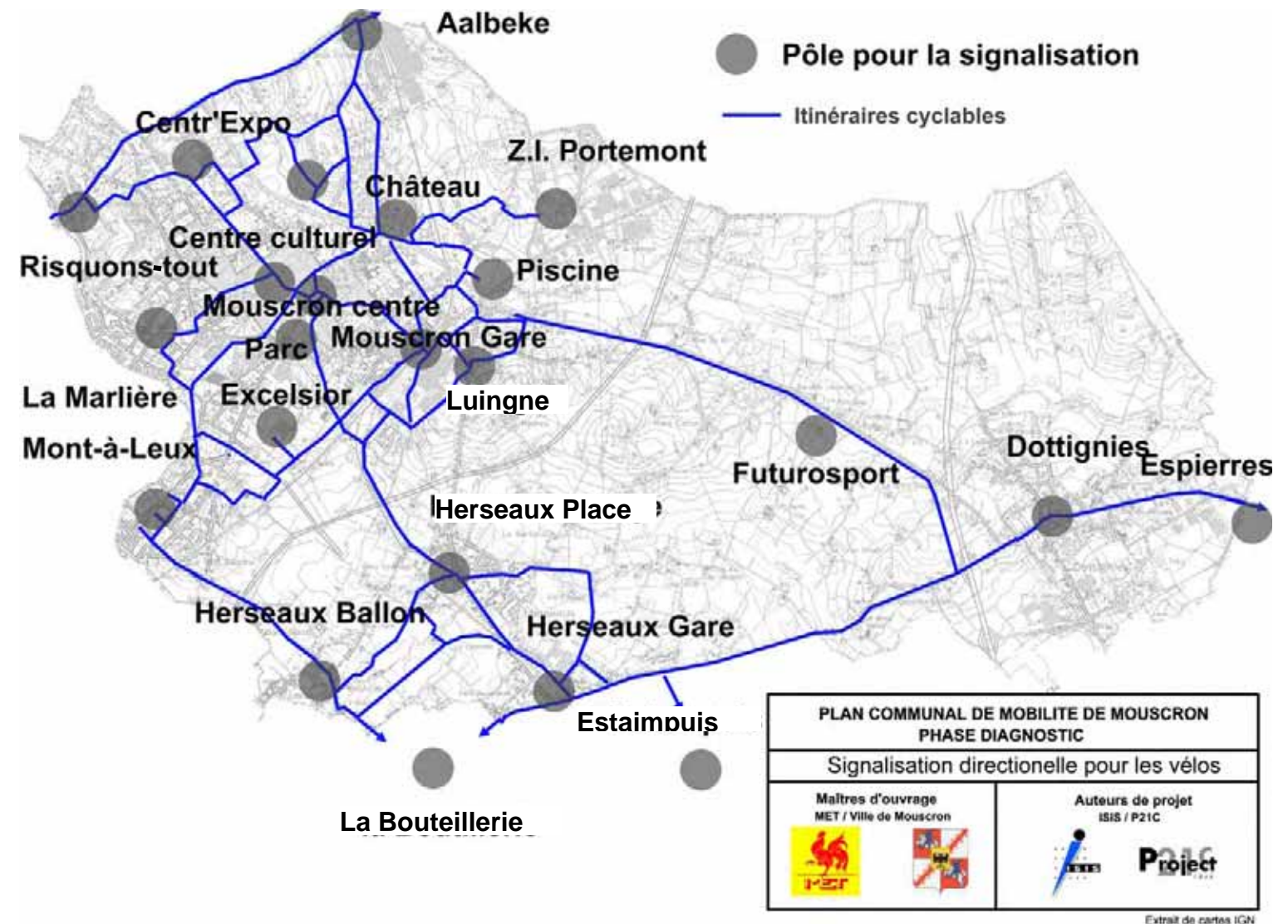
DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

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

B. Implantation du jalonnement :

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



THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°14: MARQUAGE DES ITINERAIRES

THEME 4

ACTION 14

CONTEXTE

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

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

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

Deux types de marquages :

Itinéraire sans piste cyclable et sans bande suggérée :



Itinéraire avec bande suggérée :



PARTENAIRES

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

COUTS

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

PHASAGE

Court terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°15: LOCATION ET AUTRES SERVICES VELO

THEME 4

ACTION 15

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

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

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

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

Les 6 points de location de vélos avec un service partiel

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

PARTENAIRES

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

PHASAGE

Moyen terme.

COUTS

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

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

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

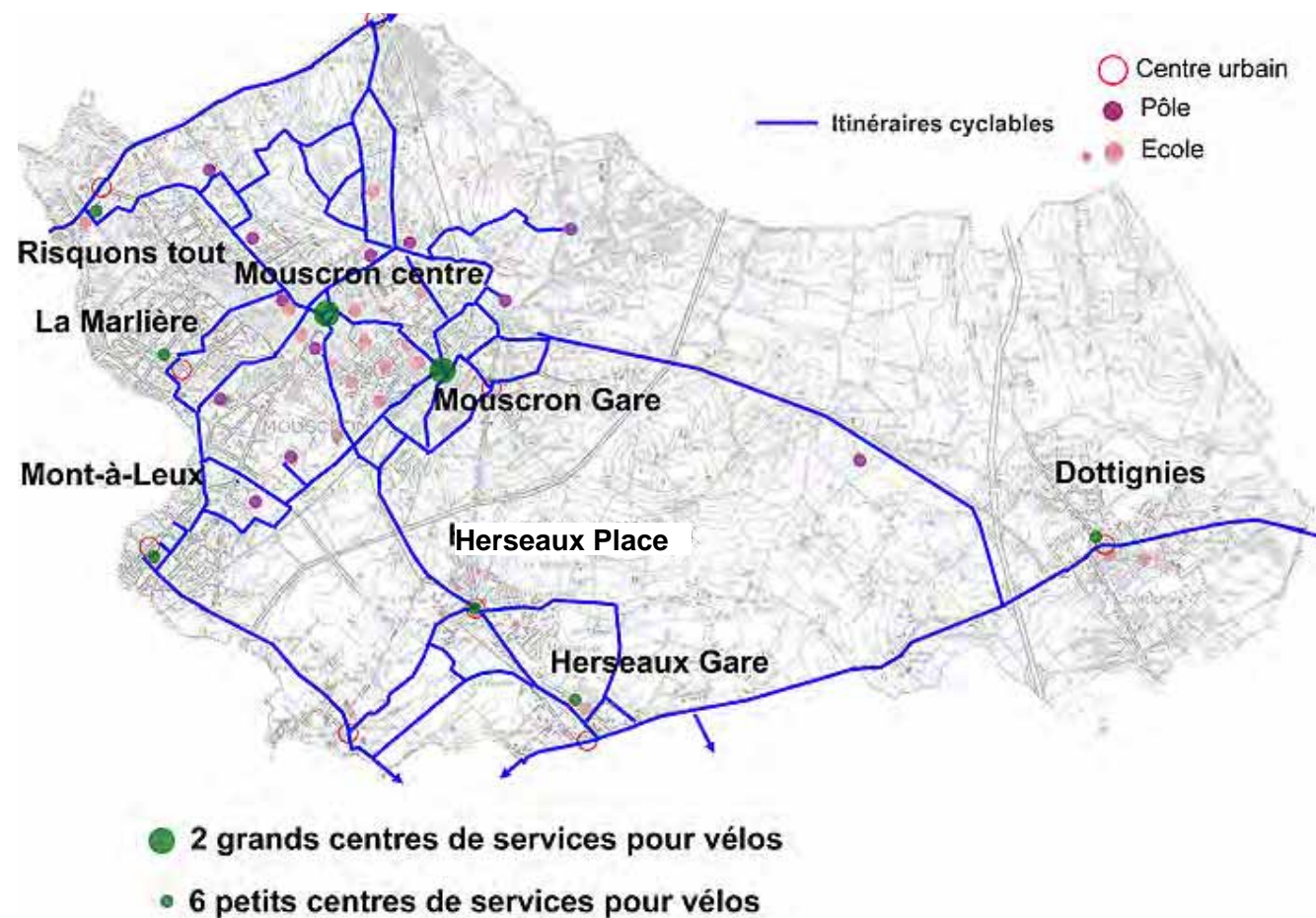
CONTEXTE

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

OBJECTIFS POURSUIVIS :

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

DESCRIPTION DE L'ACTION :



THEME N° 5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ACTION N° 1 : ORGANISATION DU TRAFIC MARCHANDISES

THEME 5

ACTION 1

CONTEXTE

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

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

1 La rue de la Royenne :

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

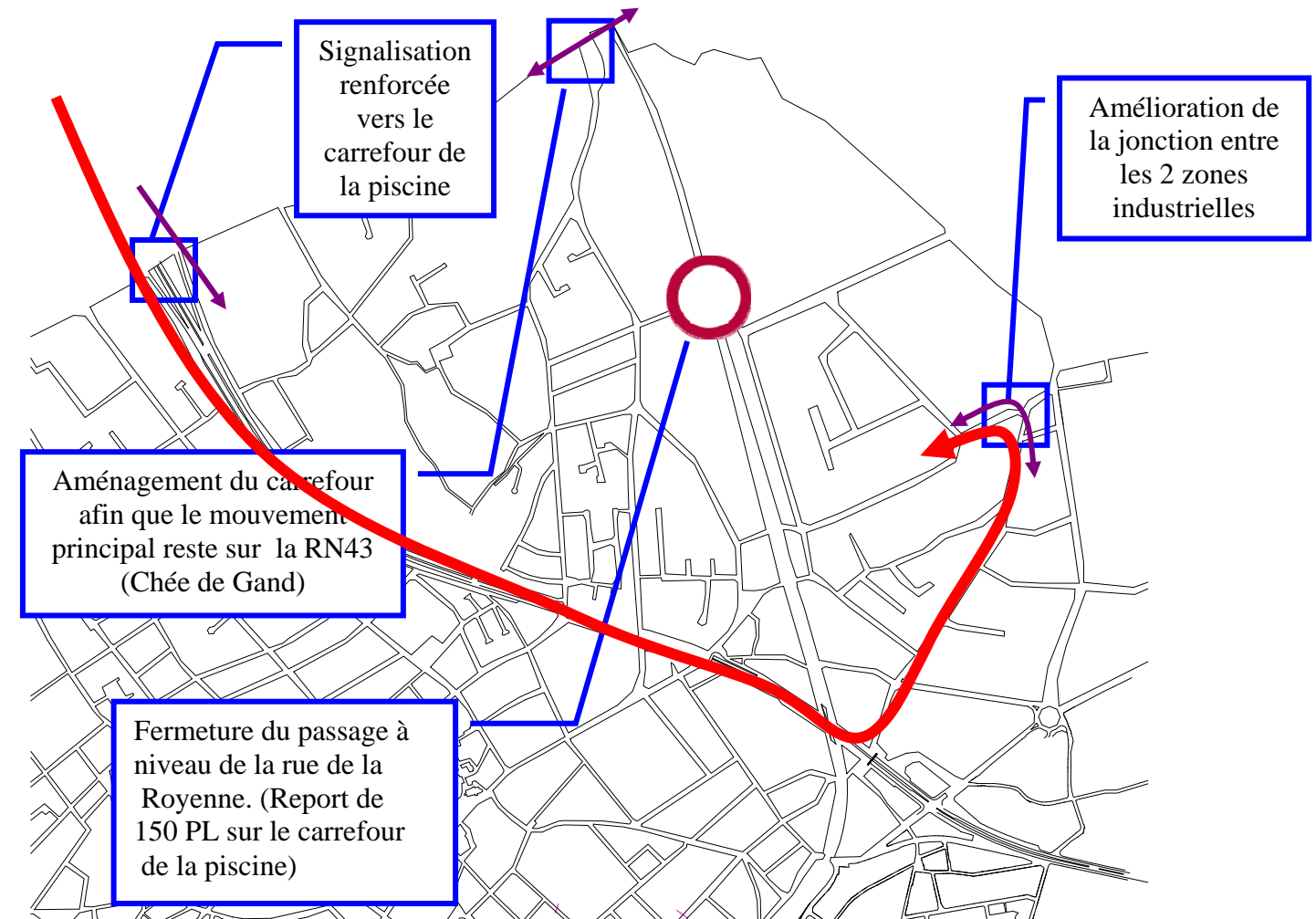
Actions :

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

Phasage :

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

FERMETURE DE LA RUE DE LA ROYENNE AUX PL



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

2 Le contournement de Dottignies :

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

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

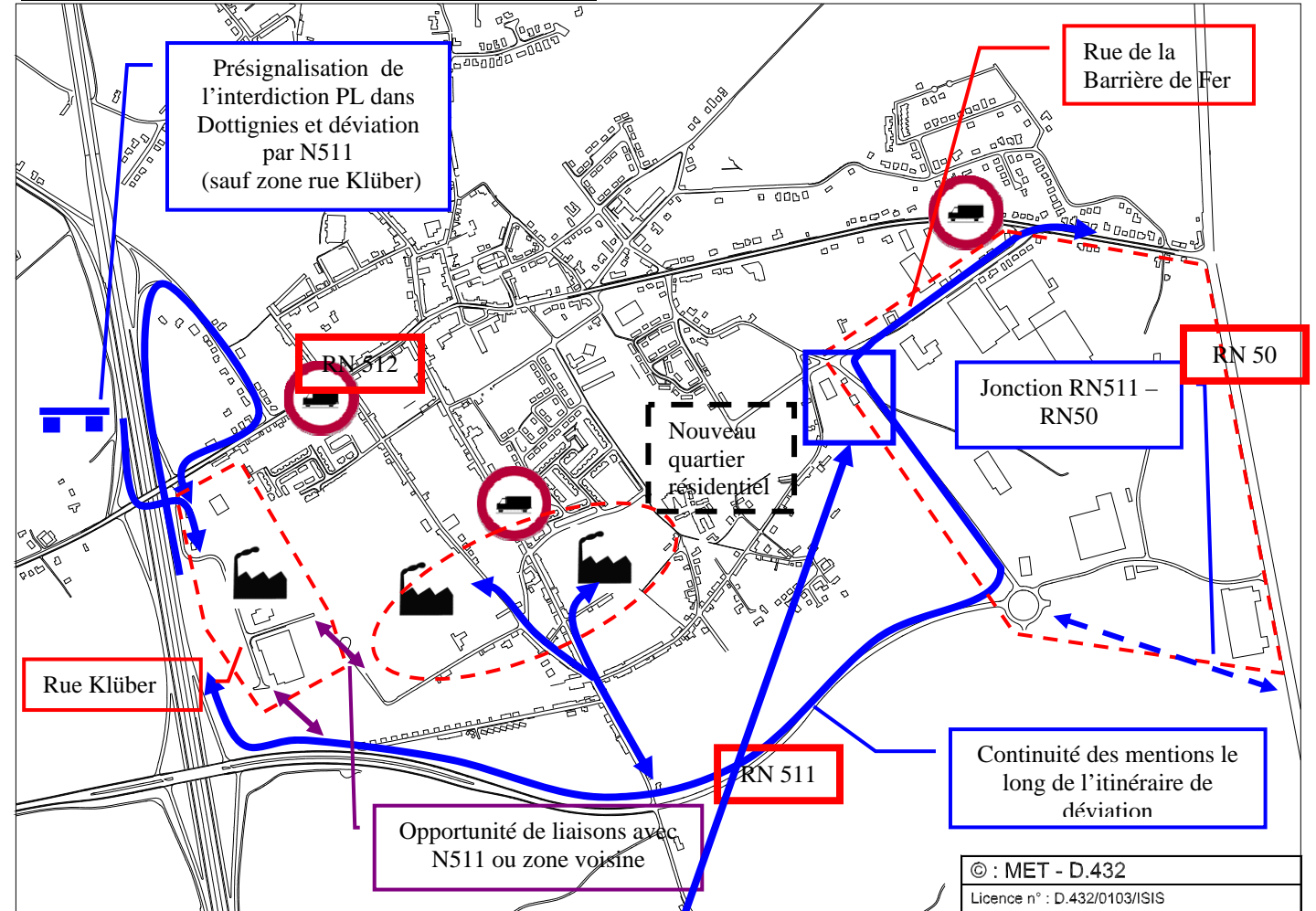
Actions :

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

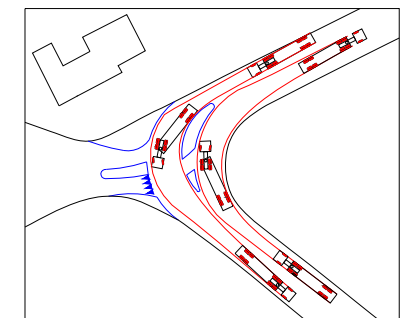
Phasage

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

LE CONTOURNEMENT PL DE DOTTIGNIES



Rue du Bois Jacquet Inscription de l'itinéraire principal



3 Sur l'ensemble du territoire de la commune :

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

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

4 La Route de la Laine :

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

¹ DPML : plate-forme marchandises bimodale fer - route

THEME N° 5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ACTION N° 2 : LE JALONNEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES

THEME 5

ACTION 2

2 Localisation des entreprises dans la zone industrielle

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

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



Exemple de RIS (zone FuturX)

CONTEXTE

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

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'opération s'articule sur deux niveaux :

1 Jalonnement des zones industrielles

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

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

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

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

PHASAGE

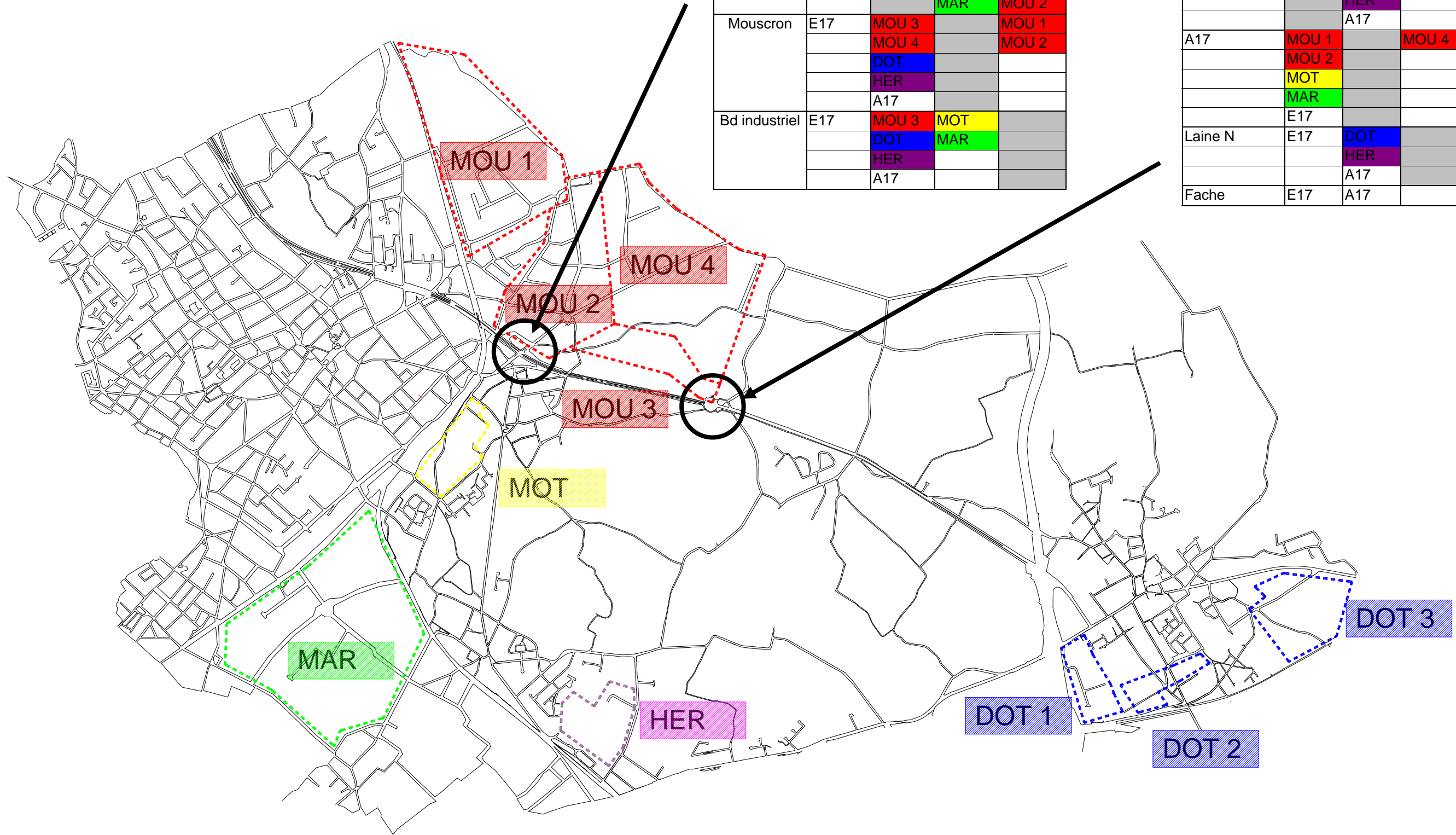
La mise en place du nouveau jalonnement doit être réalisée à court terme. L'ouverture de nouvelles voies comme la Route de la Laine doit donner lieu à une révision préalable du schéma directeur et à une adaptation simultanée de la signalisation en place.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

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

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

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



THEME N° 6 – LA COMMUNICATION

ACTION N° 1 : LA COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC

THEME 6

ACTION 1

COUT

Très variable en fonction du choix des actions

CONTEXTE

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

OBJECTIFS POURSUIVIS

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

PARTENAIRES

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

PHASAGE

Dès le début de la mise en place du PCM



5 CHRONOLOGIE DES DIFFERENTES **ACTIONS**

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

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

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

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

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

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

6 SUIVI PU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

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

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

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

Le rôle de cette cellule est triple :

1. Organiser le suivi du Plan Communal de Mobilité

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

L'observatoire permet :

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

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

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

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

- Être le garant de la cohérence des différentes actions qui seront menées sur l'ensemble de l'entité, notamment en terme de développement de l'urbanisation et d'organisation des flux de déplacements.

- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ceci implique :

- **La définition des objectifs à atteindre**

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