ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON

PHASE 3 PLAN D'ACTIONS—VERSION FINALE

MAI 2024

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

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

Table des Matières

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE 4

Préambule

1. Evolution et étapes préalables 5

2. Structure 6

II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS 7

1. Schéma intermodal des déplacements 8

2. Réseaux structurants 10

Préambule

Philosophie

Ville à pied, ville à vélo : La ville de proximité

2.1. Réseau piéton structurant

2.2. Réseau cyclable structurant

2.3. Réseau Transports publics structurant

2.4. Réseau motorisé structurant

III. PLAN D'ACTIONS 19

1. Favoriser la marche 20

Préambule

1.1. Assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles

1.2. Développer la signalétique piétonne et PMR

2. Favoriser le vélo 23

Préambule

2.1. Améliorer la continuité des déplacements cyclables

2.2. Sécuriser les carrefours giratoires et voiries régionales pour les cyclistes

2.3. Promouvoir l'utilisation du vélo

3. Améliorer la mobilité scolaire 27

Préambule

3.1. Poursuivre la sécurisation des abords d'écoles

3.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

3.4. Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école

4. Améliorer le cadre de vie 29

Préambule

4.1. Renforcer la fonction de séjour dans les espaces publics

5. Encourager les déplacements en transports en commun 30

Préambule

5.1. Maintenir et développer les services bus

5.2. Maintenir et développer les liaisons ferroviaires avec les pôles externes

6. Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité 31

Préambule

6.1. Développer des mobipôles

7. Sécuriser les déplacements 33

Préambule

7.1. Sécuriser les carrefours accidentogènes

7.2. Etendre les zones apaisées

7.3. Adapter et faire respecter les régimes de vitesse

8. Organiser le stationnement 38

Préambule

8.1. Optimiser la gestion du stationnement

8.2. Encadrer le stationnement pour les livraisons et développer la cyclologistique

8.3. Renforcer l'offre en stationnement vélo

IV. PROGRAMME D'ACTIONS 40

PRÉAMBULE

1. TABLEAU DE SYNTHÈSE

V. INDICATEURS 45

PRÉAMBULE

1. INDICATEURS DE RÉALISATION

2. INDICATEURS D'IMPACT

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

Préambule

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

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

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

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

1. Evolution et étapes préalables

Phase 1

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

- ∴ l'accessibilité à améliorer entre le centre-ville et les villages pour les cyclistes et les transports en commun ;
- ∴ l'enjeu prioritaire de la mobilité scolaire notamment en matière de stationnement et d'alternatives à la voiture individuelle ;
- ∴ le manque d'un réseau cyclable continu et sécurisé ;
- ∴ l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons à poursuivre et accompagner ;
- ∴ des MobiPôles à développer aux nœuds de mobilité du territoire ;
- ∴ les conditions de circulation à apaiser dans le centre-ville et le territoire pour réduire le trafic de transit et améliorer la sécurité routière et le cadre de vie.

Phase 2

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

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

Phase 3 (stade actuel)

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

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

2. Structure

Le présent rapport est structuré comme suit :

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

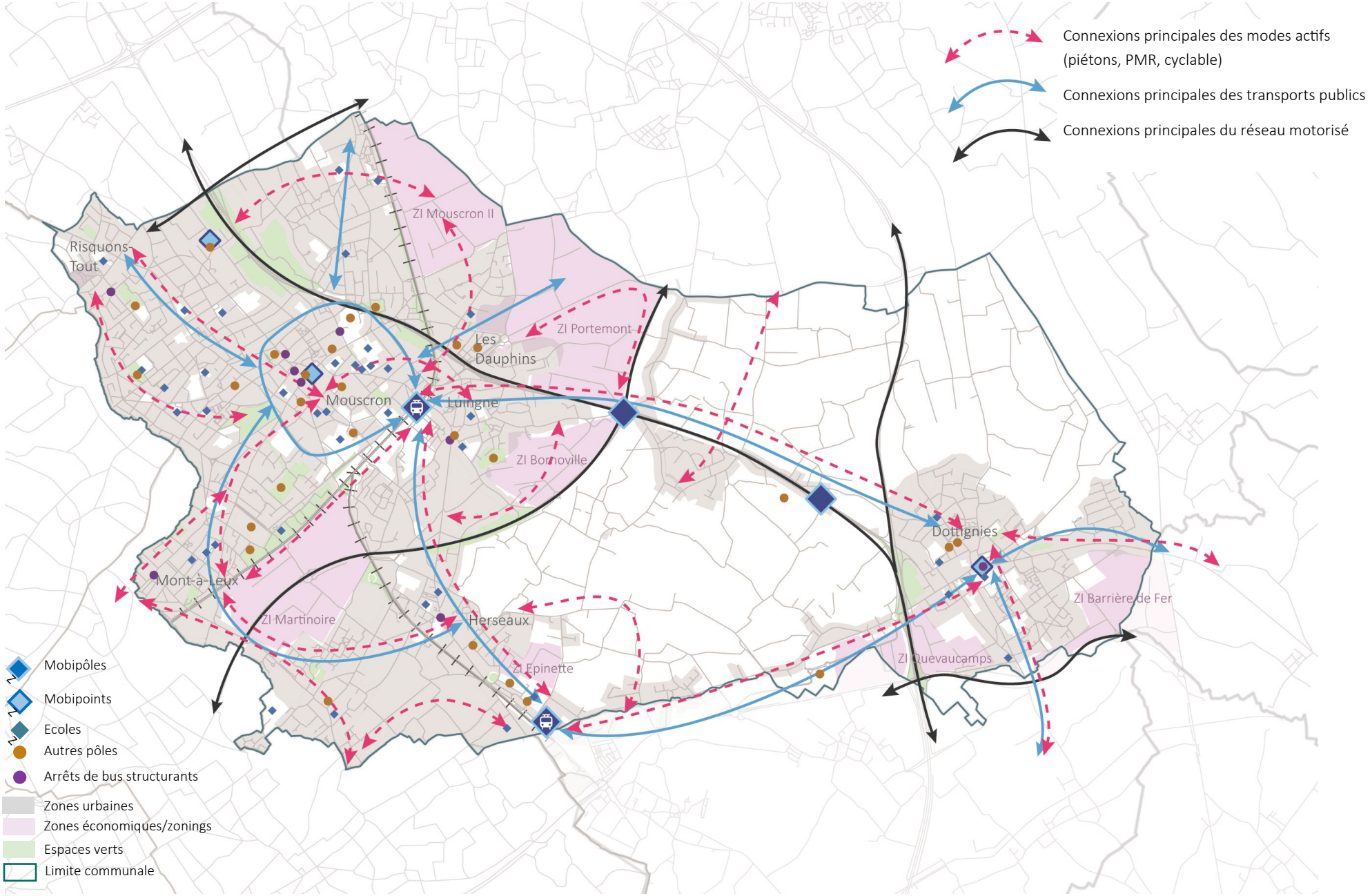
II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS

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

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

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS



PRÉAMBULE

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

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



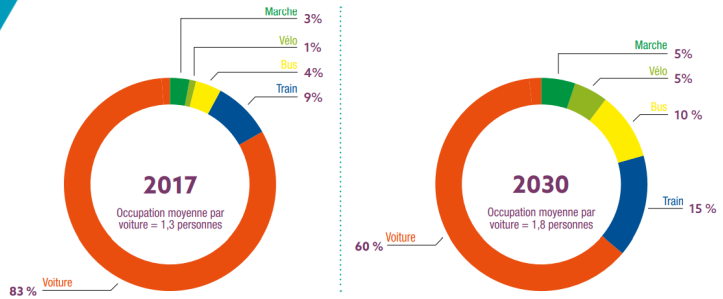
Source : Plan Good Move de la région Bruxelles capitale (2020)

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

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







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

PHILOSOPHIE

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

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

∴ Dans le centre de Mouscron, la priorité est accordée au développement du confort et de la sécurité des modes actifs pour faire de Mouscron une ville de proximité ou, autrement dit, une « Ville à pied, Ville à vélo » (concept développé à la page suivante). Cette volonté d'apaisement de l'espace public urbain est déjà marquée depuis le passage de son hypercentre en zone 30 en mars 2021 ;

∴ Les itinéraires structurants piétons seront sécurisés sur les axes les plus empruntés par les voitures. Au-delà du réseau structurant identifié, la Ville doit veiller à la qualité et au confort des infrastructures piétonnes dans les zones urbanisées et en particulier dans tous les centres denses ;

∴ Les cyclistes pourront emprunter quant à eux des itinéraires alternatifs au réseau automobile principal, moins fréquentés par le trafic motorisé, aux endroits où cette séparation des usages s'avère pertinente. Le réseau proposé dans le PCM correspond au réseau structurant communal, qui complète la vision régionale portée par le Schéma Directeur Wallonie Cyclable définit sur les axes structurants (et souvent régionaux). Le réseau structurant communal vise la desserte des pôles communaux et des liens intercommunaux en connexion aux aménagements existants ;

∴ Les bus et les usagers motorisés sont par conséquent invités à contourner le centre ou à se concentrer sur des axes structurants définis ;

∴ La connexion bus directe entre Dottignies et Mouscron (via la RN58) pour connecter les entités du territoire et développer de nouvelles connexions en transports publics ;

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

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

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

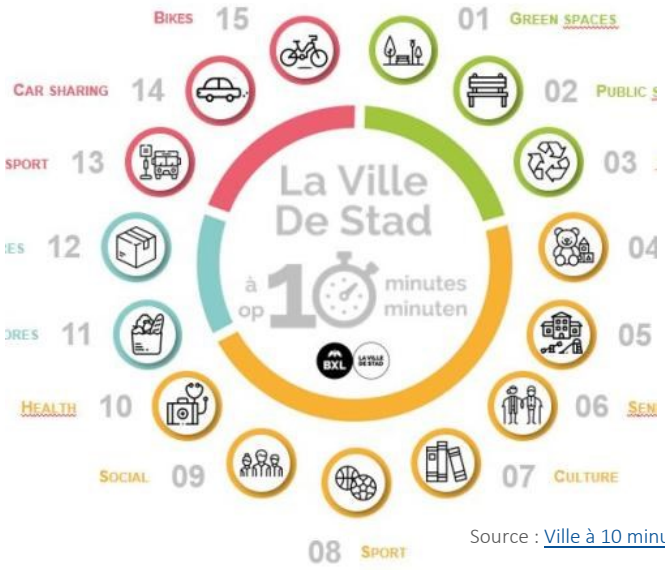
Une ville de proximité est une ville dans laquelle tout équipement de base est situé à maximum 10 minutes à pied ou à vélo pour les habitants et usagers de la Ville. À Bruxelles, Ville qui ambitionne devenir une « Ville à 10 minutes », les équipements de base considérés reprennent :

∴ Les lieux de vivre ensemble : écoles, crèches, infrastructures sportives, lieux culturels, institutions de santé, résidences pour seniors, services sociaux, etc.

∴ Les services de l'économie résidentielle : commerces alimentaires spécialisés ou généraux, commerces non-alimentaires (pharmacies, points poste, distributeur de billets, etc.)

∴ Les lieux améliorant l'environnement et le cadre de vie : espaces verts accessibles au public, plaines de jeux, jardins et potagers collectifs, recyparks, bulles à verre, etc.

∴ Les infrastructures de mobilité : gares, stations de transports en commun, stations de voitures ou vélos partagés, parkings vélo, etc.



Source : Ville à 10 minutes, SmartCity Bruxelles

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

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

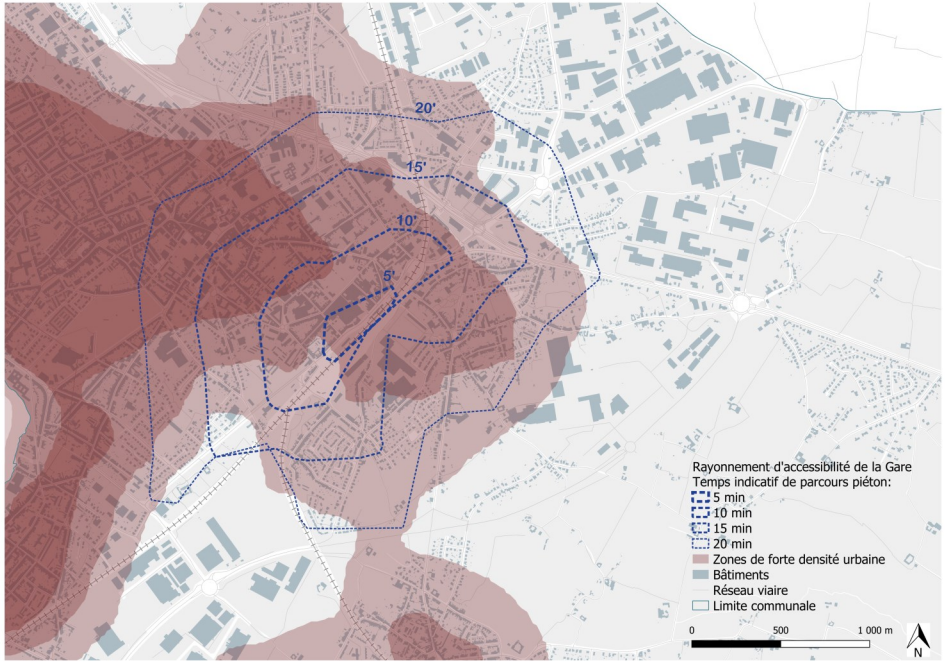
Les réseaux structurants ont été conçus en vue de promouvoir la multimodalité, afin de donner le choix aux usagers de la marche ou du vélo sur des déplacements courts ou le choix d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle sur des déplacements plus longs.

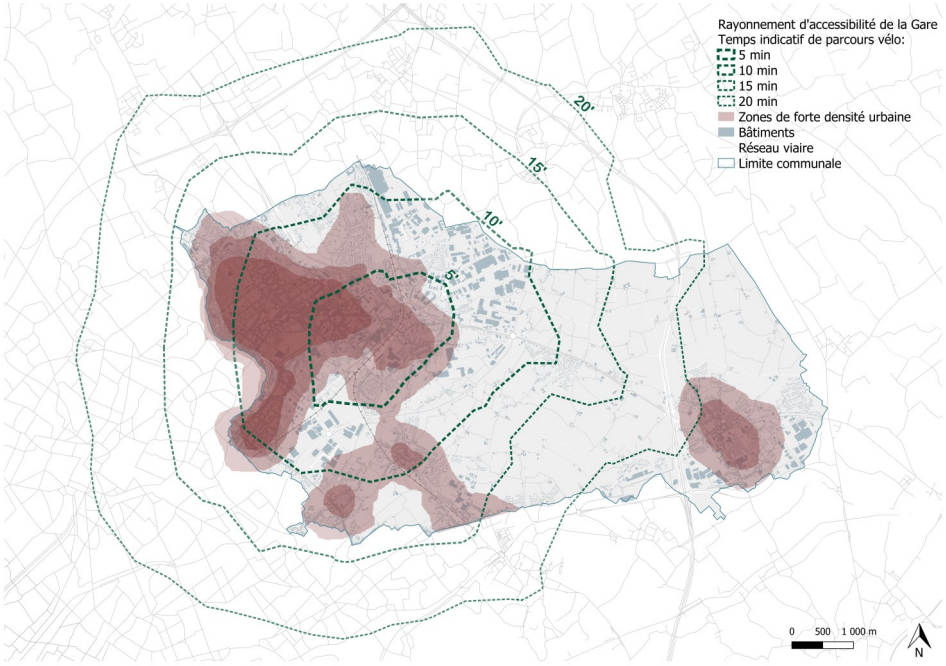
Les cartes d'accessibilité piétonne et cyclable ci-contre permettent de relativiser les distances en modes actifs sur le territoire. La gare de Mouscron a été sélectionnée comme point de départ pour sa situation centrale dans le territoire, la diversité des fonctions qu'elle peut accueillir et le potentiel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

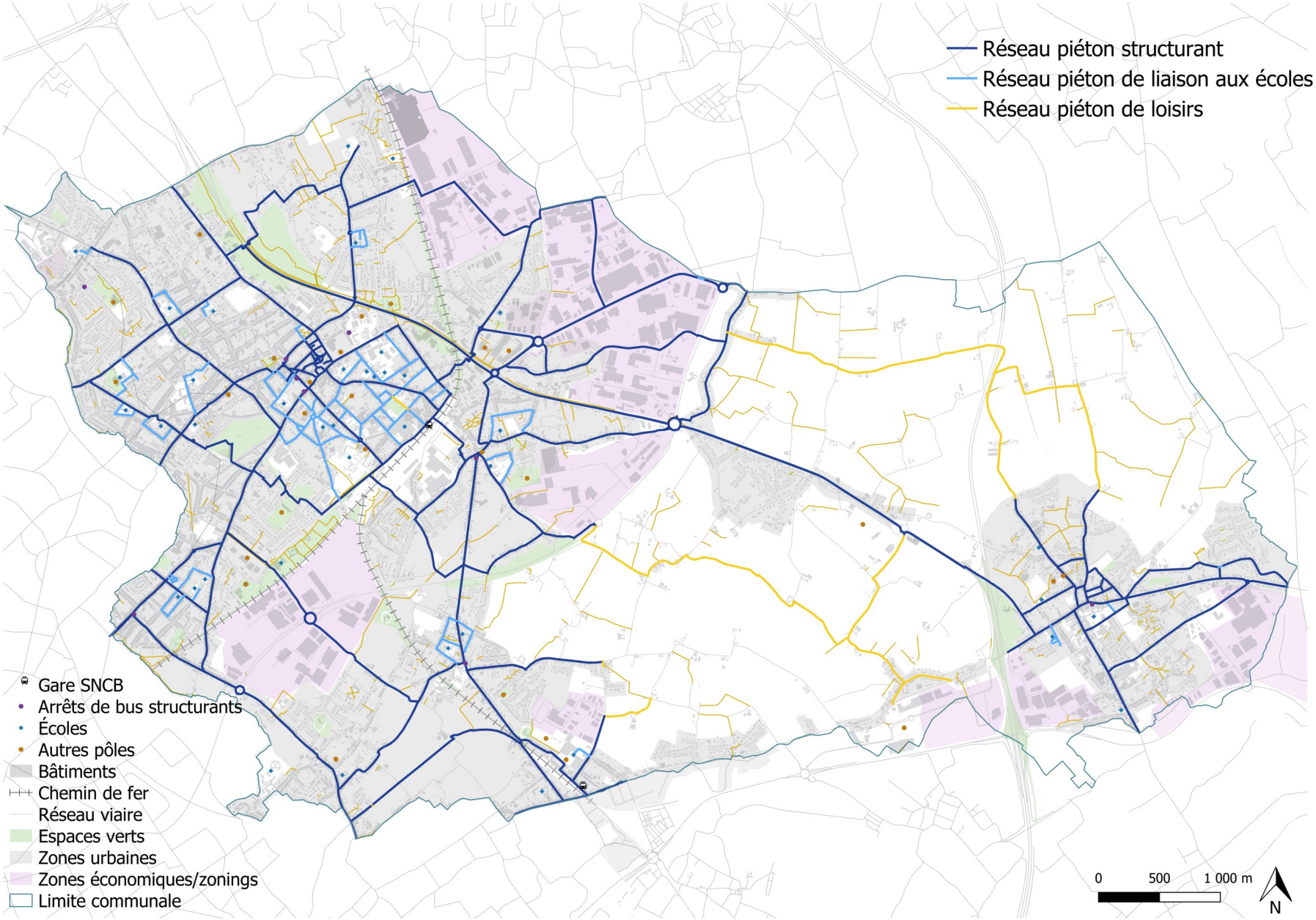
∴ le territoire de Mouscron est étendu et qu'en ce sens, tous les déplacements ne sont pas faisables à pied. Cela met en évidence l'importance de répliquer les équipements de base, et, spécifiquement en termes de mobilité, de permettre des combinaisons de mode via la mise en place de services et l'aménagement d'infrastructures sécuritaires et confortables ;

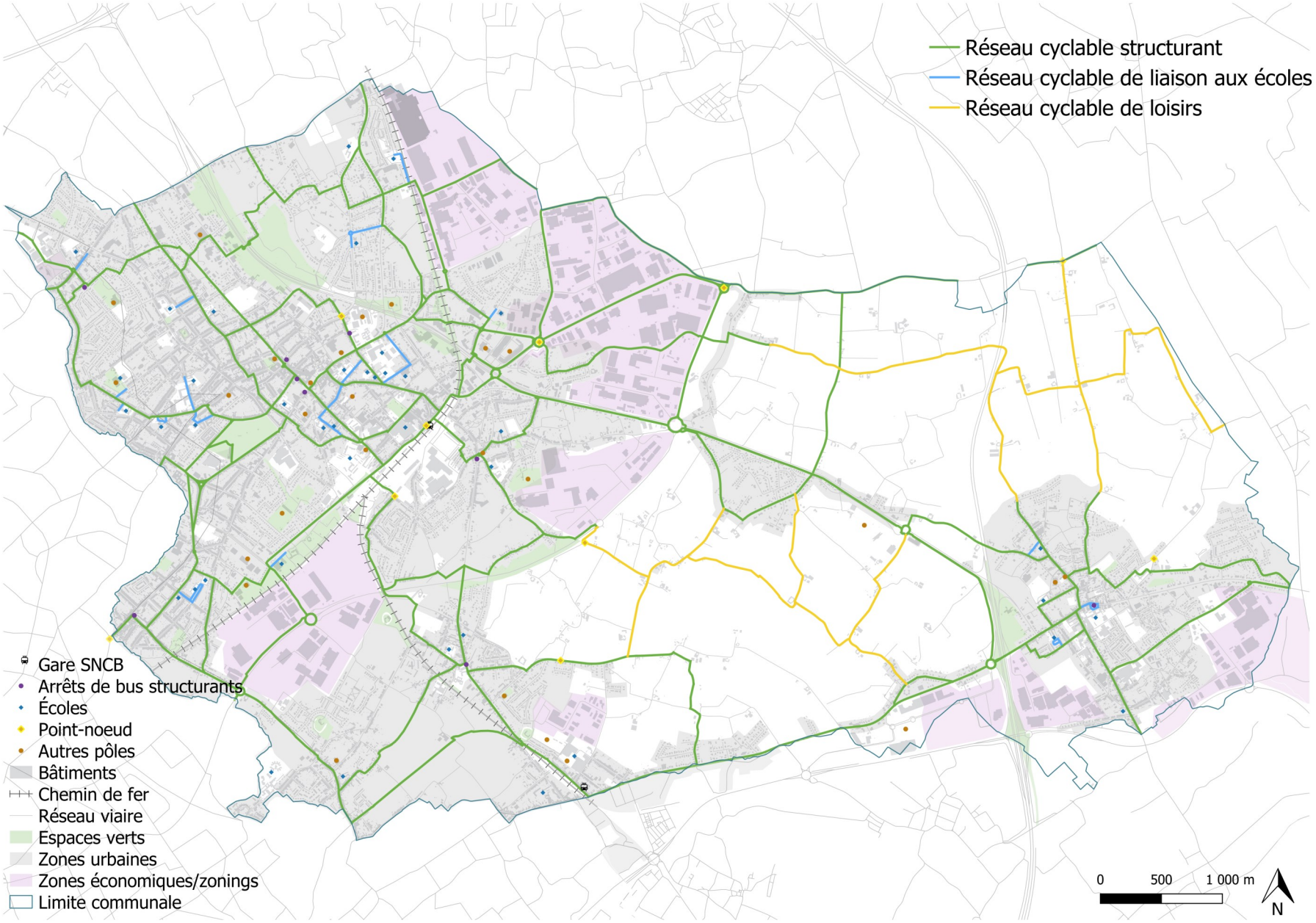
∴ Pour les déplacements à vélo, tout le territoire est accessible en moins de 20 minutes depuis la gare, à l'exception de Dottignies qui est un peu plus isolé, d'où l'importance de la création de connexion en transport publics et la création de mobipôles sur le territoire (propositions à découvrir dans le plan d'actions).

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






Réseau piéton structurant
Réseau piéton de liaison aux écoles
Réseau piéton de loisirs
Gare SNCB
Arrêts de bus structurants
Écoles
Autres pôles
Bâtiments
Chemin de fer
Réseau viaire
Espaces verts
Zones urbaines
Zones économiques/zonings
Limite communale
0
500
1 000 m
N



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

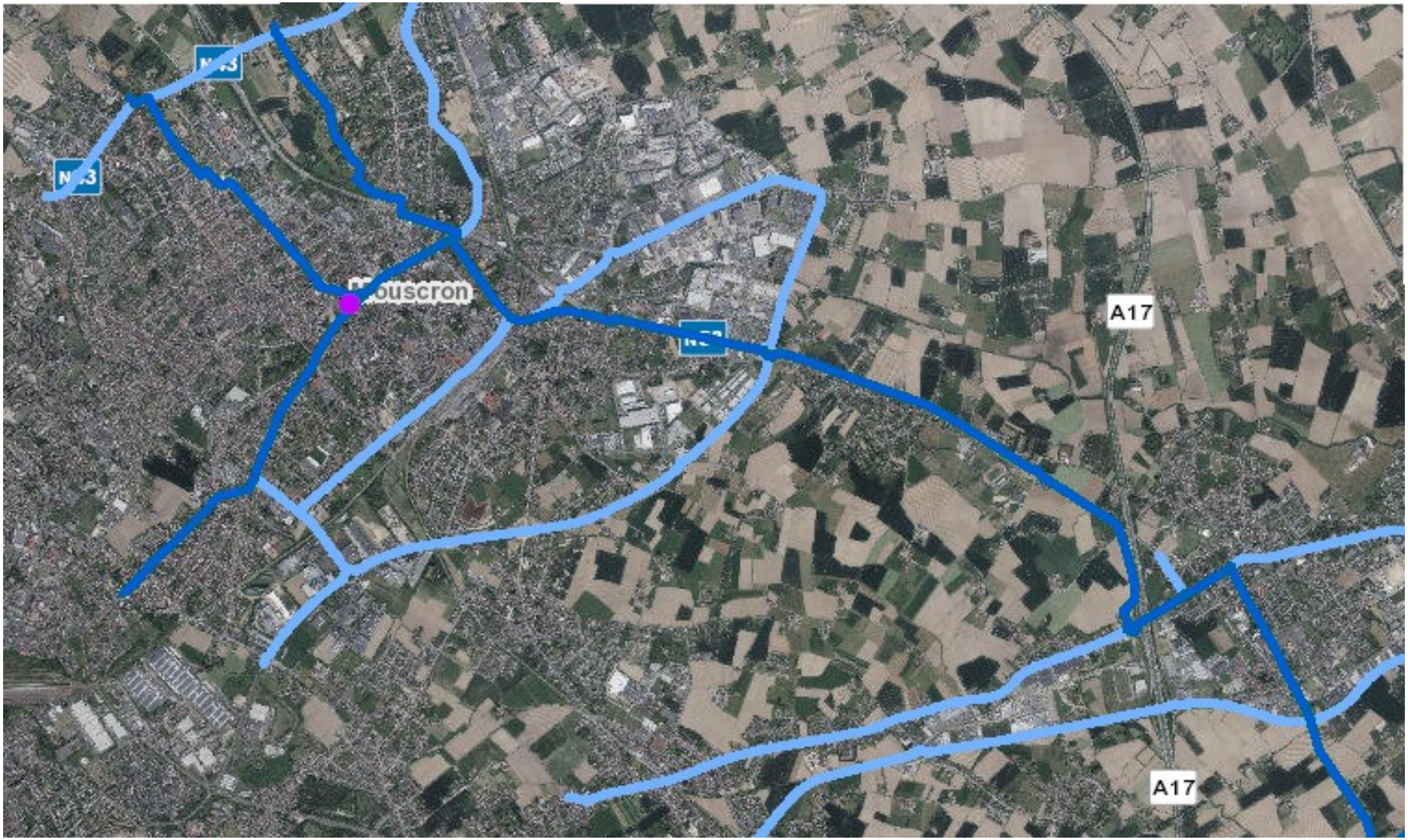
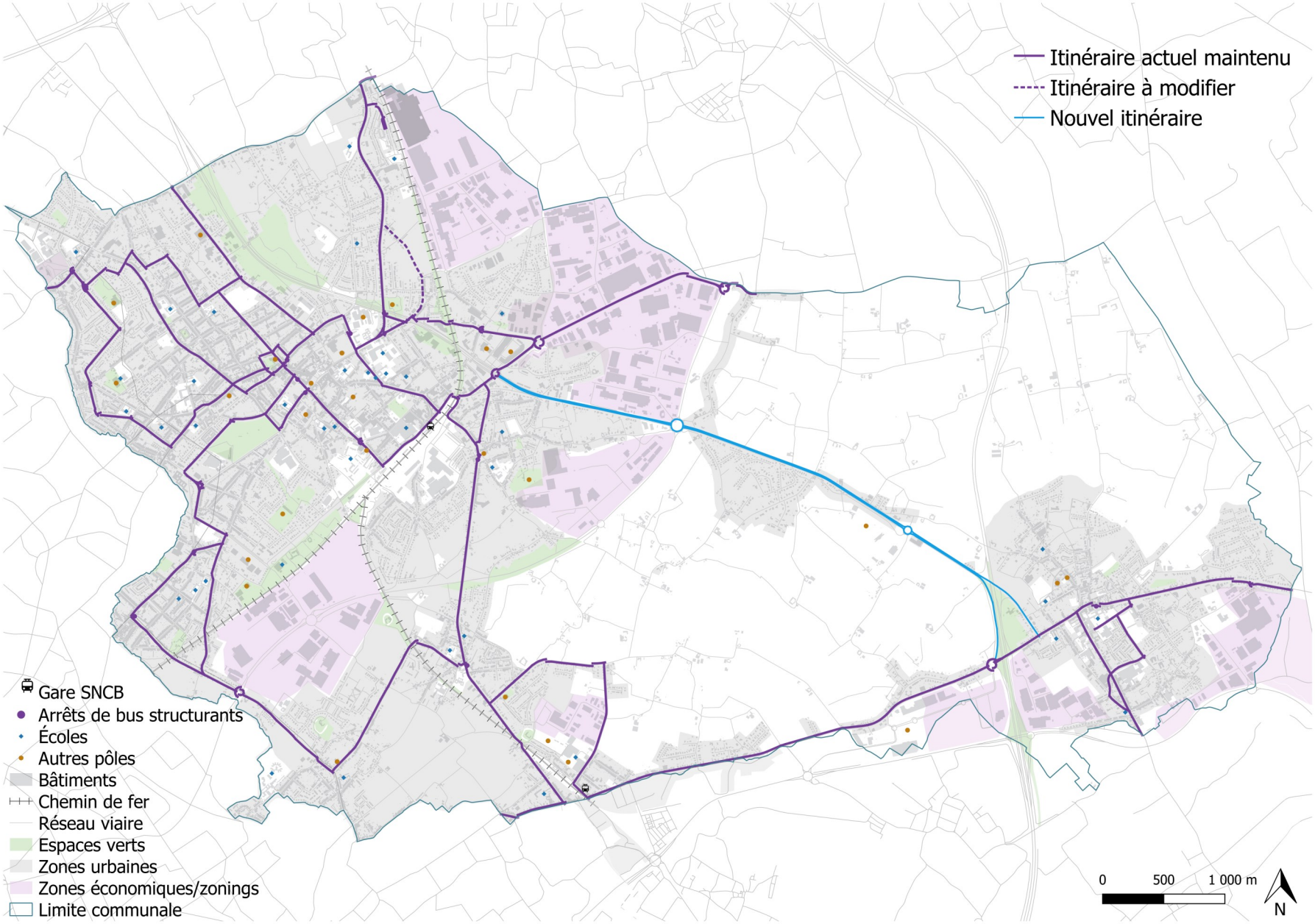
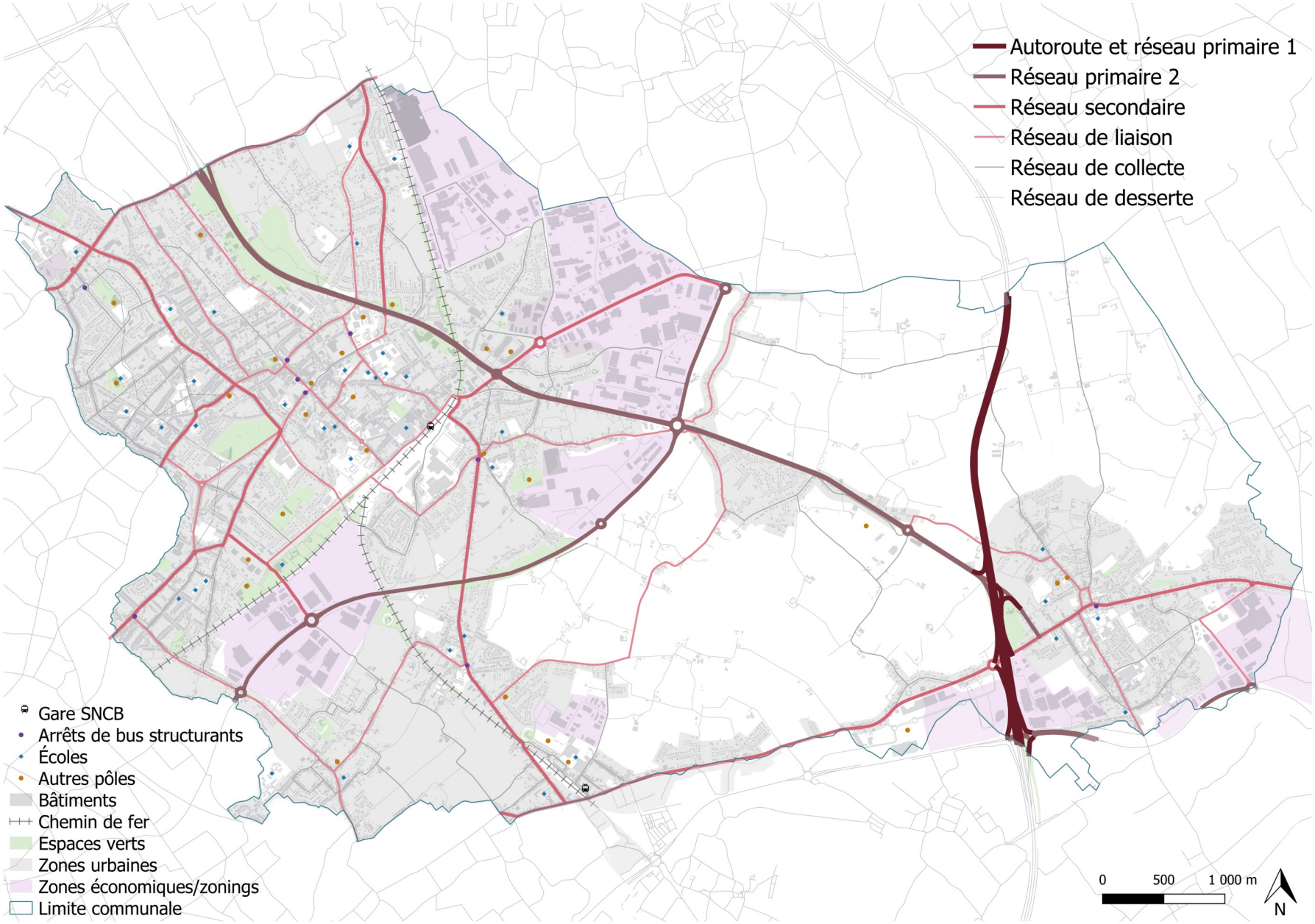


Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (extrait WalOnMap), liaisons entre pôles (bleu foncé), voiries régionales à haut potentiel cyclable (bleu ciel) et pôles (mauve)

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


Itinéraire actuel maintenu
Itinéraire à modifier
Nouvel itinéraire
Gare SNCB
Arrêts de bus structurants
Écoles
Autres pôles
Bâtiments
Chemin de fer
Réseau viaire
Espaces verts
Zones urbaines
Zones économiques/zonings
Limite communale
0
500
1 000 m
N


Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison
Réseau de collecte
Réseau de desserte
Gare SNCB
Arrêts de bus structurants
Écoles
Autres pôles
Bâtiments
Chemin de fer
Espaces verts
Zones urbaines
Zones économiques/zonings
Limite communale
0
500
1 000 m
N

III. PLAN D'ACTIONS

PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

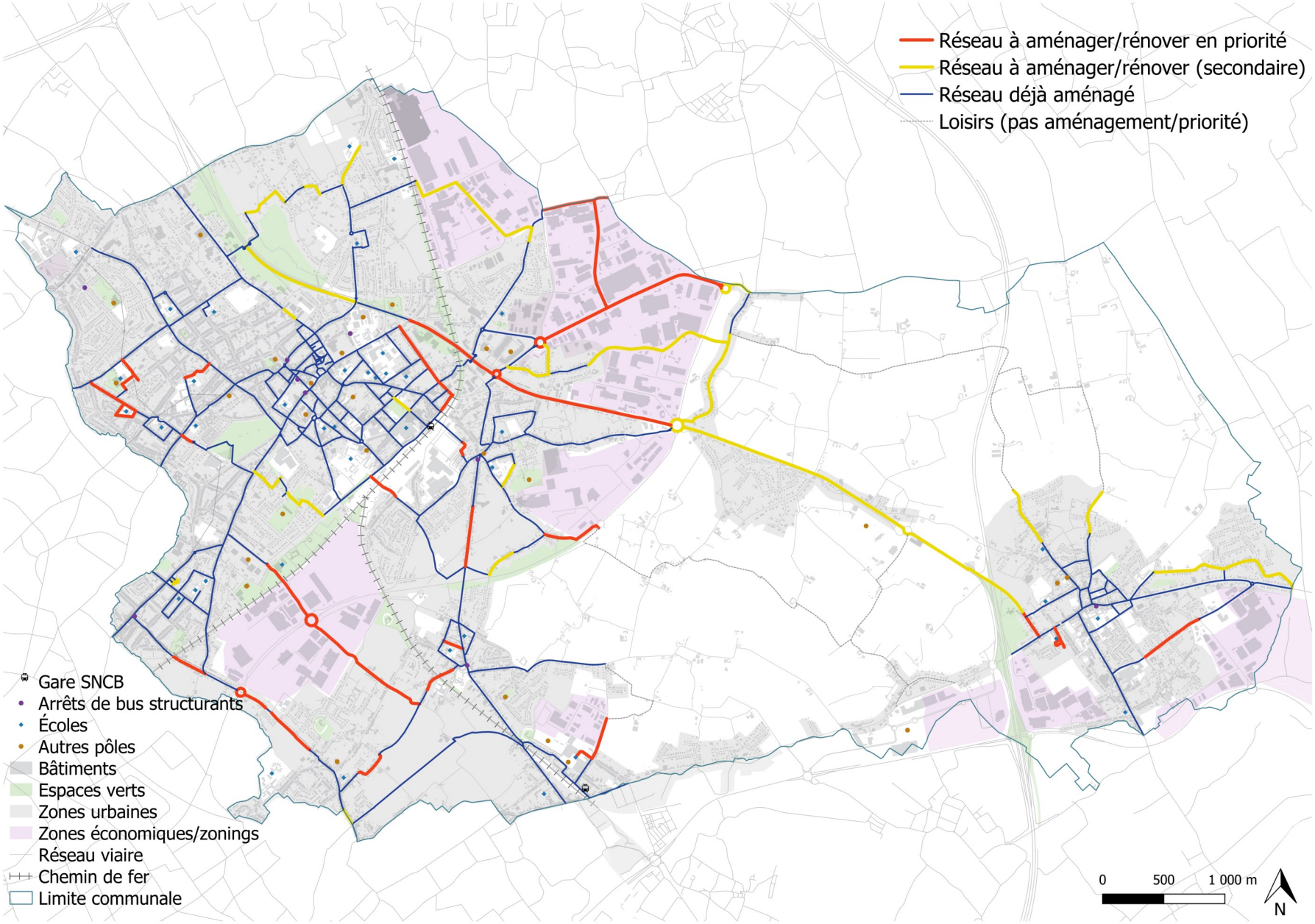
Pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et inciter les citoyens à se déplacer plus à pied, la responsabilité de la Ville réside dans le fait d'assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles.

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

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

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

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



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

1.2. Développer une signalétique piétonne et PMR

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

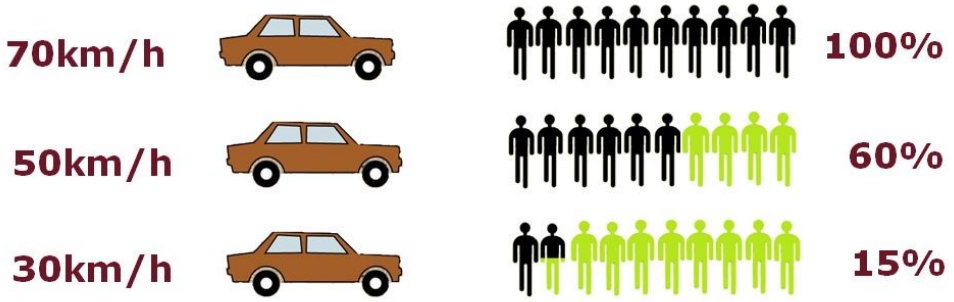
Améliorer l'information relative aux déplacements à pied permet d'encourager la marche à la fois pour les déplacements quotidiens (utilitaires) et pour les promenades (loisirs), en faisant connaître des voiries (chemins, sentiers, venelles, impasses…) parfois méconnues.

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

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

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

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



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

Source : Sécurothèque Fiche n°266

PRÉAMBULE

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

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

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

2.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

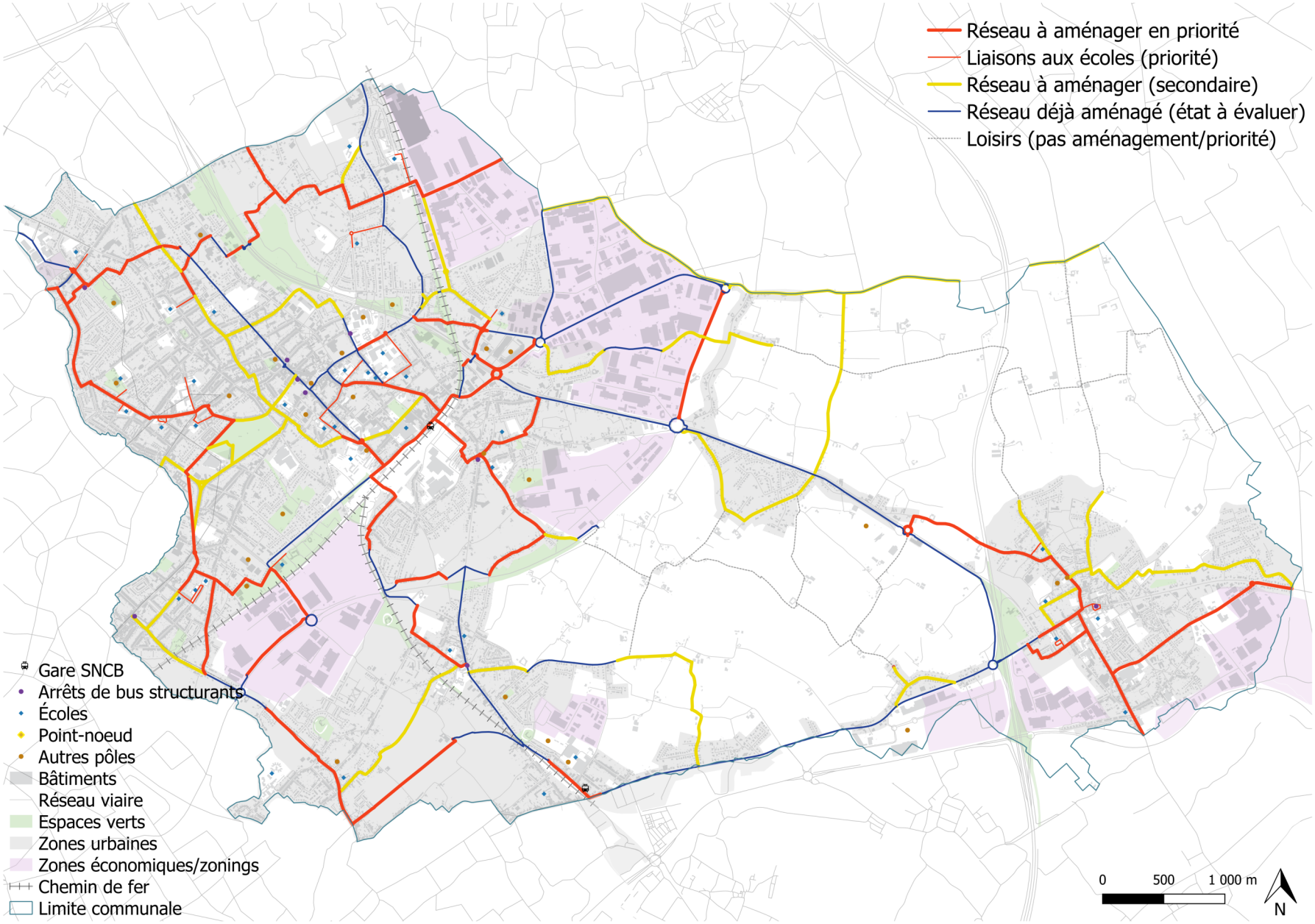
Le développement d'un réseau cyclable communal structurant vise à améliorer les infrastructures existantes tout en apportant une cohérence dans les itinéraires proposés. Il s'agit de permettre aux cyclistes de se déplacer sur des infrastructures non-interrompues et sécurisantes menant aux différents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

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

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

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

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



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

2.2. Sécuriser les carrefours giratoires et voiries structurantes pour les cyclistes

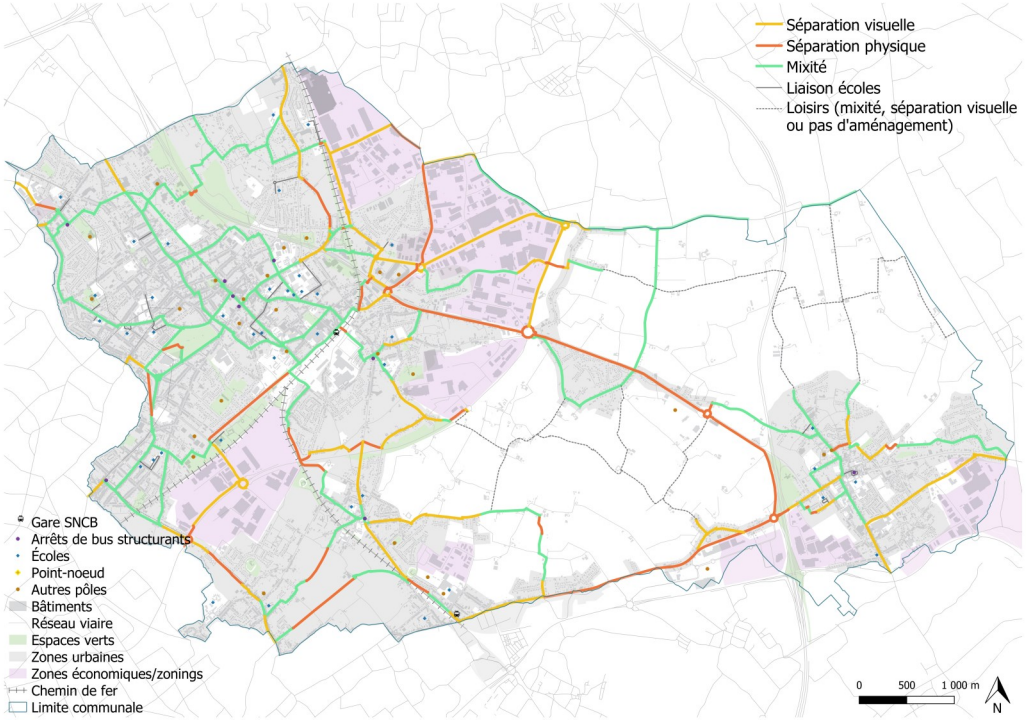
Pour rendre un giratoire ou une voirie structurante plus cyclable, l'idéal est de concevoir un aménagement séparé. Sans piste séparée, d'autres mesures peuvent sécuriser la voirie : diminution de la vitesse, marquages au sol, signalétique, etc.

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

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

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

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



2.3. PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO

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

En quoi ca consiste?

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

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

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

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

3. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

PRÉAMBULE

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

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

3.1. POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES ABORDS DES ÉCOLES

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

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

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

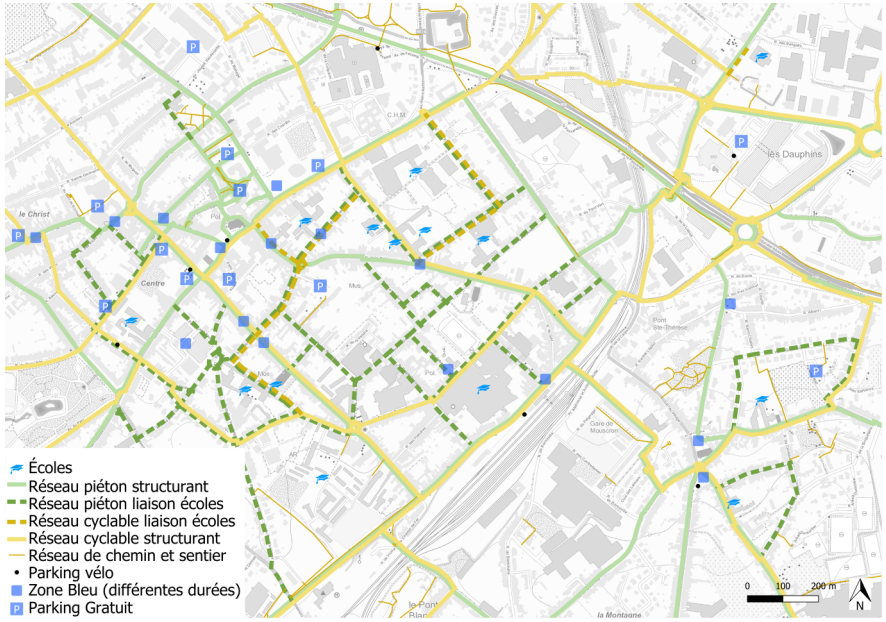
Il s'agira d'auditer les établissements de manière exhaustive pour assurer une sécurisation équitable et d'identifier les équipements et dispositifs à installer ou améliorer en fonction des résultats.

3.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

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

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

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



3.3. Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école

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

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

PRÉAMBULE

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

4.1. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS

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

PRÉAMBULE

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

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

5.1. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE BUS

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

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

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

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

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

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

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

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

PRÉAMBULE

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

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

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

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

6.1. DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES

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

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

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

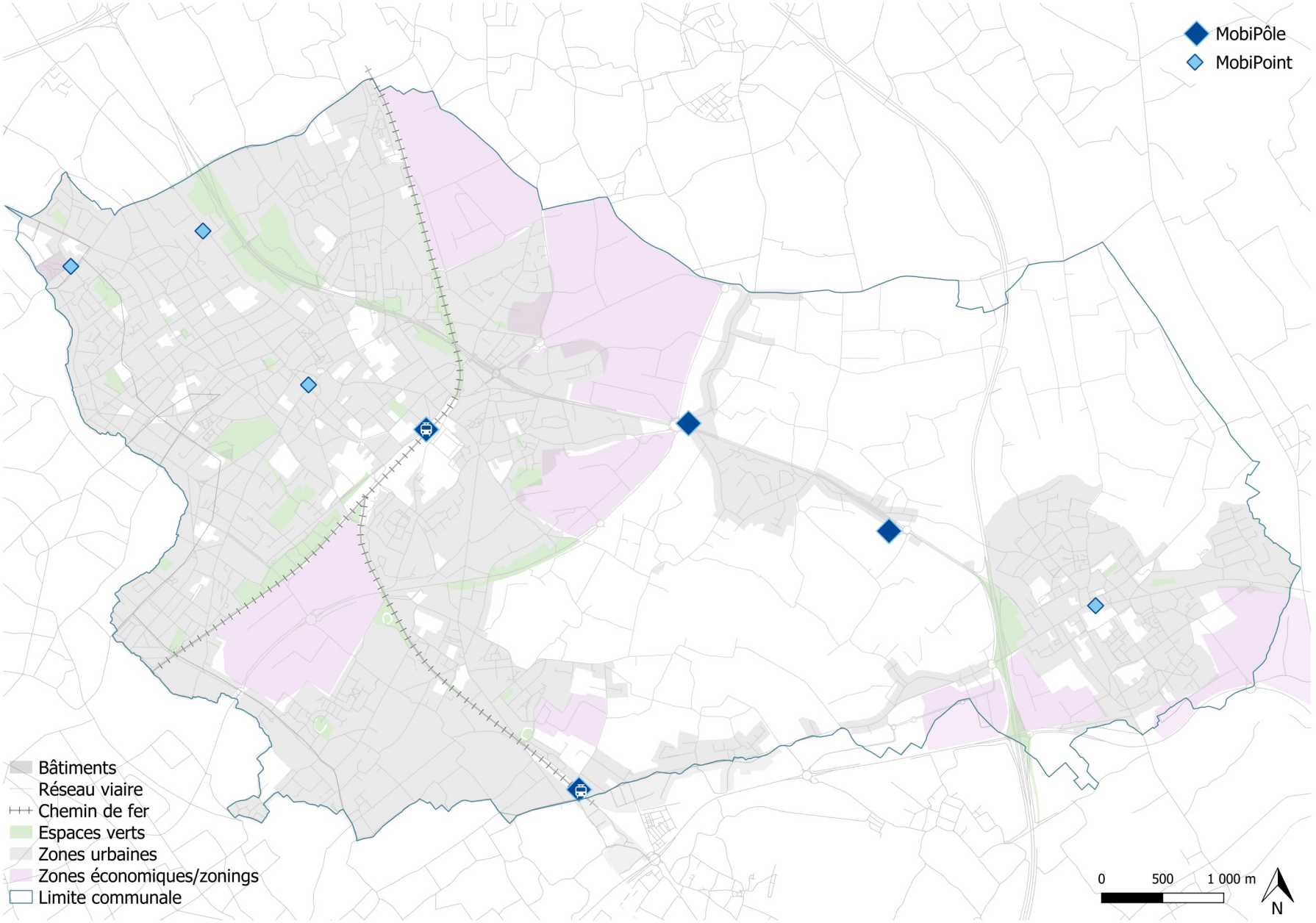
Les localisations suivantes sont proposées sur base de leur situation (périphérie, centre d'entité), des réseaux structurants qui s'y trouvent (piéton, vélo, TP), de l'espace disponible ainsi que des services éventuellement déjà existants (parkings auto et vélo, arrêts de bus) :

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

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

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

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



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

7. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

PRÉAMBULE

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

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

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

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

7.1. SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES

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

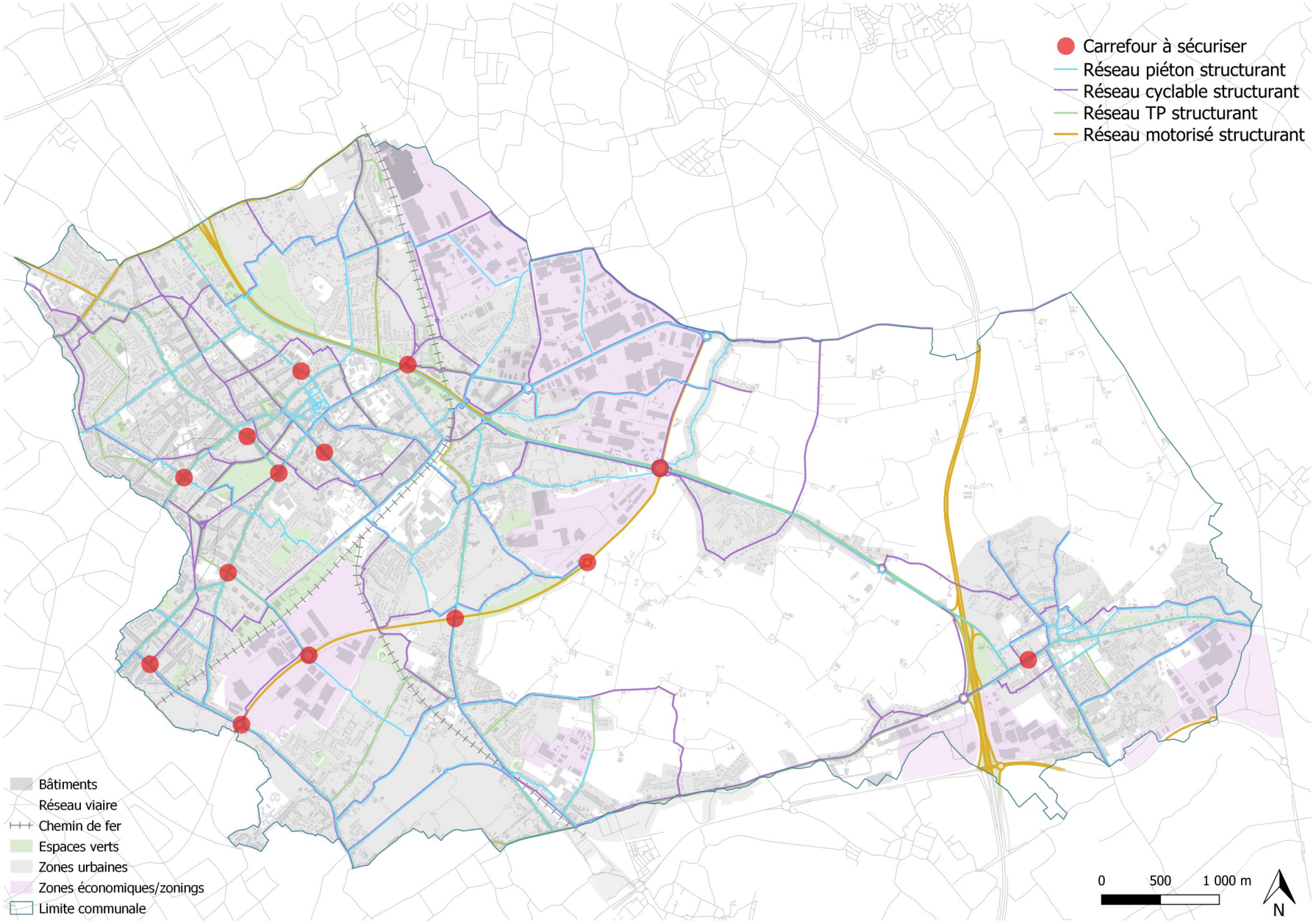
Le diagnostic de ce PCM enseigne que la majorité des accidents se concentre dans le centre-ville et à l'Ouest du territoire, principalement en raison de la densité du trafic automobile qui y circule. En ce sens, les carrefours visés par ce chapitre se concentrent principalement en ces lieux.

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

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

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

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



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

7.2. ÉTENDRE LES ZONES APAISÉES

Pourquoi des zones apaisées?

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

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

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

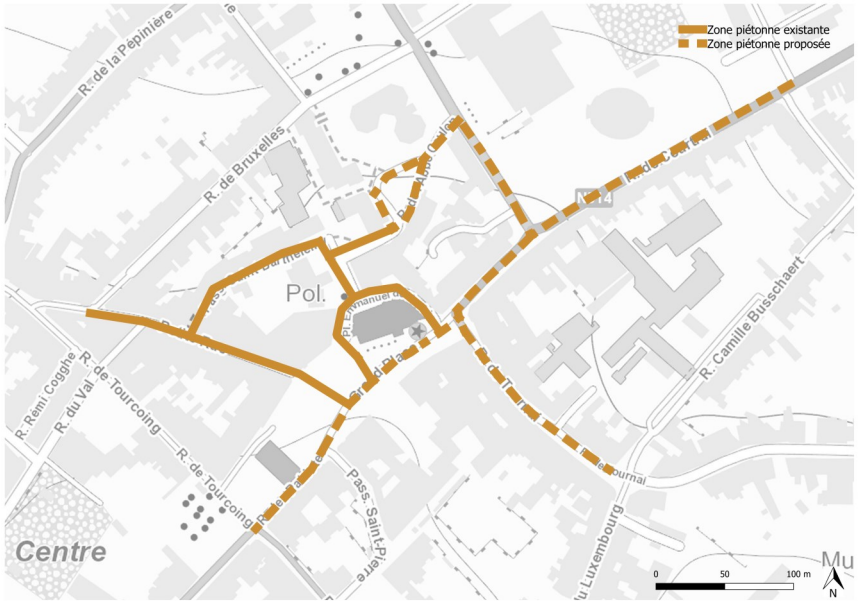
Et à Mouscron?

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

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

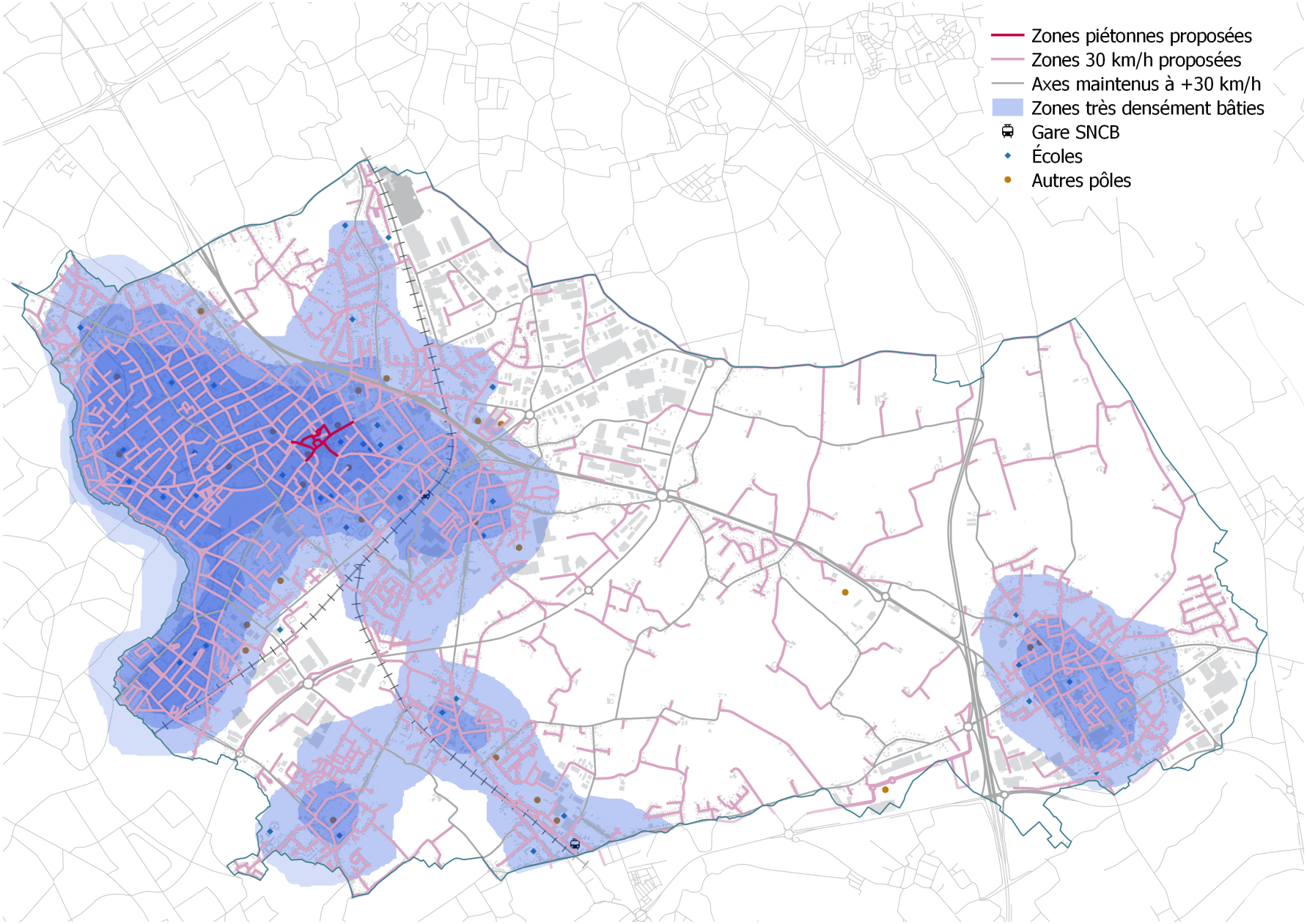
La phase de diagnostic a aussi mis en évidence la nécessité d'améliorer la lisibilité de la zone 30 déjà instaurée dans l'hypercentre de Mouscron. Un point de cette fiche action adresse la thématique de la signalisation d'une zone 30 généralisée (le principe de « l'inversion de la règle de l'exception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

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



Quel type de zone apaisée?

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



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

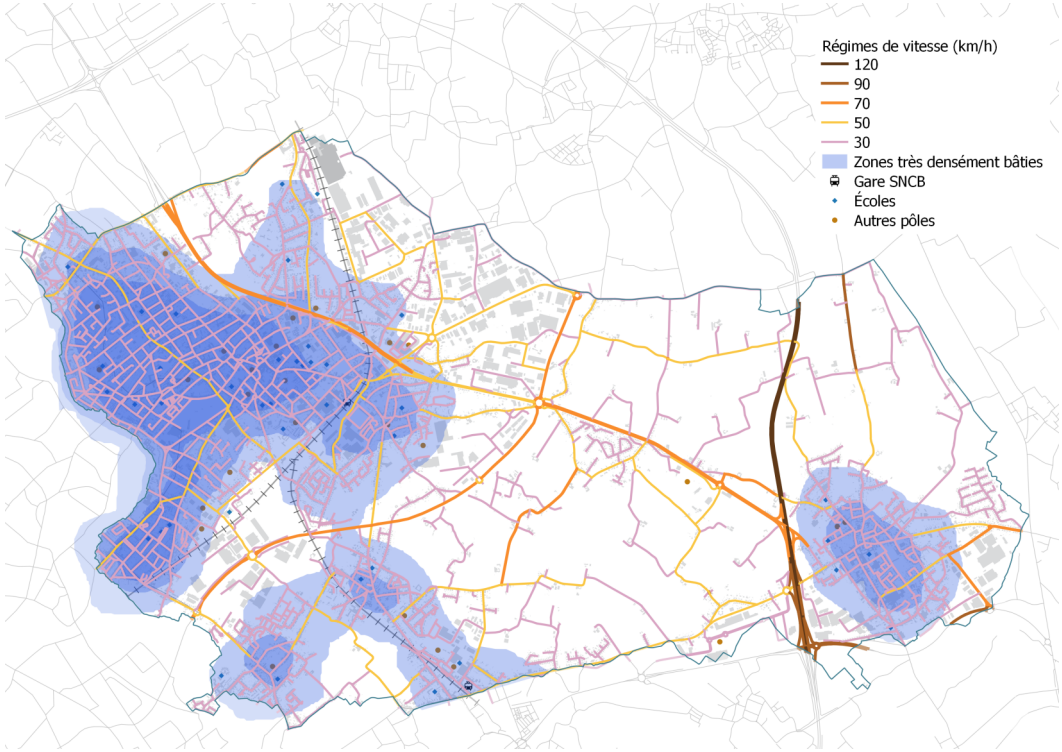
7.3. Adapter et faire respecter les régimes de vitesse

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

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

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

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



PRÉAMBULE

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

8.1. OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.3. RENFORCER L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

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

Actuellement, il existe une vingtaine de pôles de stationnement pour les vélos sur le territoire. Ils sont localisés principalement dans le centre et dans les centres des villages. Il s'agit d'arceaux permettant d'y 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.

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

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

IV. PROGRAMME D'ACTIONS

Préambule

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

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

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

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

1. Tableau de synthèse

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

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

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

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

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

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

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

Légende : AC : Action continue, AP : Action progressive

V. INDICATEURS

Préambule

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

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

Qu'est-ce qu'un indicateur?

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

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

Des indicateurs de réalisation et des indicateurs d'impact

Il existe deux types d'indicateurs :

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

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

1. Indicateurs de réalisation

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

1. Indicateurs de réalisation

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

2. Indicateurs d'impact

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

2. Indicateurs d'impact

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

1. Favoriser la marche—*Version avant enquête publique*

Action 1.1. Assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles

Description de la mesure

Développer un réseau piéton structurant pour offrir un réseau local continu, direct et sécuritaire pour augmenter la part modale de piétons

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager l'utilisation de la marche — Assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles — Tenir compte des besoins des PMR — Diminuer le risque d'accident	1.2., 7.2.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides Humaines : Pilote(s) : Ville, SPW Partenaire(s) : Wallonie Picarde, TEC, MEL, Tous à Pied, Atingo Règlementaires : Voir références	Nature de la mesure	Planification/Infrastructures
	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Poursuite/Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€€€

Outils et références

— CéMathèque n°39: La marche, au cœur de la mobilité, SPW Mobilité (2016)
— Sécurothèque : Les Trottoirs, SPW (2022)
— Sécurothèque: Dossier Thématique-Piétons, SPW
— Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, éléments théoriques, SPW (2006)
— Le guide de bonnes pratiques pour l'aménagement des cheminements piétons accessibles à tous, fiches techniques, SPW et Atingo (2006)
— Diagnostic APié, Tous à Pied
— Cahier de l'accessibilité piétonne: directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous, Bruxelles Mobilité (2014)
— Fiche technique les trottoirs, Atingo (2022)
— Les principes de conception des cheminements piétons, Atingo (2022)
— Circulaire ministérielle relative à la création, la réhabilitation et l'entretien des trottoirs et accotements le long des voiries régionales, UVCW (2019)

Indicateurs

— Nombre de piétons sur l'axe A/jour
— Nombre de piétons sur l'axe A à l'heure de pointe du matin
— Nombre de piéton traversant au passage piéton B/jour
— Nombre de traversées piétonnes accessibles
— Longueur des cheminements accessibles
— Longueur des cheminements accessibles/Longueur des cheminements du réseau piéton
— Nombre de traversées piétonnes accessibles
— Nombre de traversées piétonnes accessibles/Nombre de traversées piétonnes à aménager
— Nombre de traversées piétonnes éclairées
— Longueur des zones piétonnes
— Nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, hors demandes privées
— Nombre d'arrêts de transport public accessibles aux PMR
— Nombre de traversées équipées de dispositifs sonores

Le travail réalisé dans le cadre de ce PCM avec l'implication des acteurs techniques communaux et régionaux a permis de définir un réseau piéton structurant (cfr. Rapport de phase 3, Schémas directeurs des déplacements, point 2.2.). Ce réseau a été conçu pour créer des itinéraires utiles permettant de relier les différents pôles d'intérêt de la commune en empruntant des itinéraires directs, sécurisés et confortables.

Un premier screening de l'état du réseau structurant a permis de classifier l'état des aménagements piétons de ce réseau structurant selon la typologie suivant : bon ou satisfaisant, à rénover ou absent (cf. carte 1 ci-dessous). Sur base de cet état des lieux, un niveau de priorité a été défini pour les endroits où une intervention ou une création d'aménagement est nécessaire. Pour les autres (bons ou satisfaisants), un monitoring continu doit être porté par la Ville pour continuer de s'assurer que ce réseau est bon.

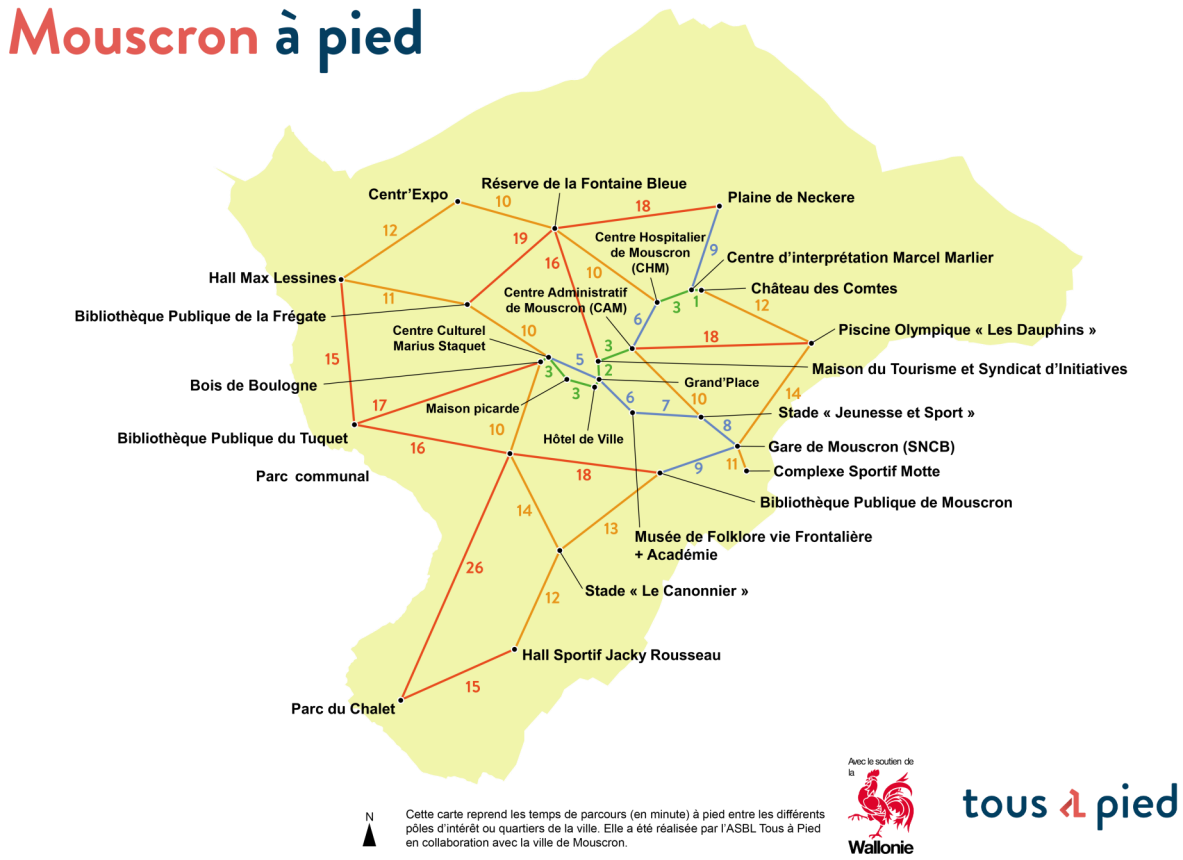
Pour les tronçons absents ou dont l'état est insatisfaisant, le principe général a été suivi pour identifier prioriser les interventions : les aménagements visés en priorité seront les axes structurants du centre-ville et dans les centres des villages. Ensuite, les abords des principaux axes de circulation et/ou abords des établissements publics (centre urbain et villages), les connexions inter-villages et vers les centres.

Cette mesure du PCM incite à la réalisation d'un Plan Piéton par la Ville. A l'échelle régionale, un plan d'actions Wallonie Piétonne 2030 vient en effet d'être approuvé par le Gouvernement wallon. Il s'agit d'un plan stratégique visant à augmenter la part de la marche à pied dans les déplacements, en priorité pour ceux de 1-2 à 5 km. Il est prévu qu'en 2024, au moins 500 000 € soient consacrés aux mesures de ce plan pour :

- hiérarchiser le maillage des voies dans le cadre de l'établissement des réseaux piétons utilitaires au niveau communal ou intercommunal ;
- pour la concrétisation et le suivi d'infrastructures dédiées à la promotion de la marche via des aménagements propices (design actif, aménagements temporaires...) en vue d'apaiser les quartiers.
- accompagner la mise en oeuvre de projets « Rue aux enfants » issus d'initiatives locales du type Wiki - Rue Aux Enfants

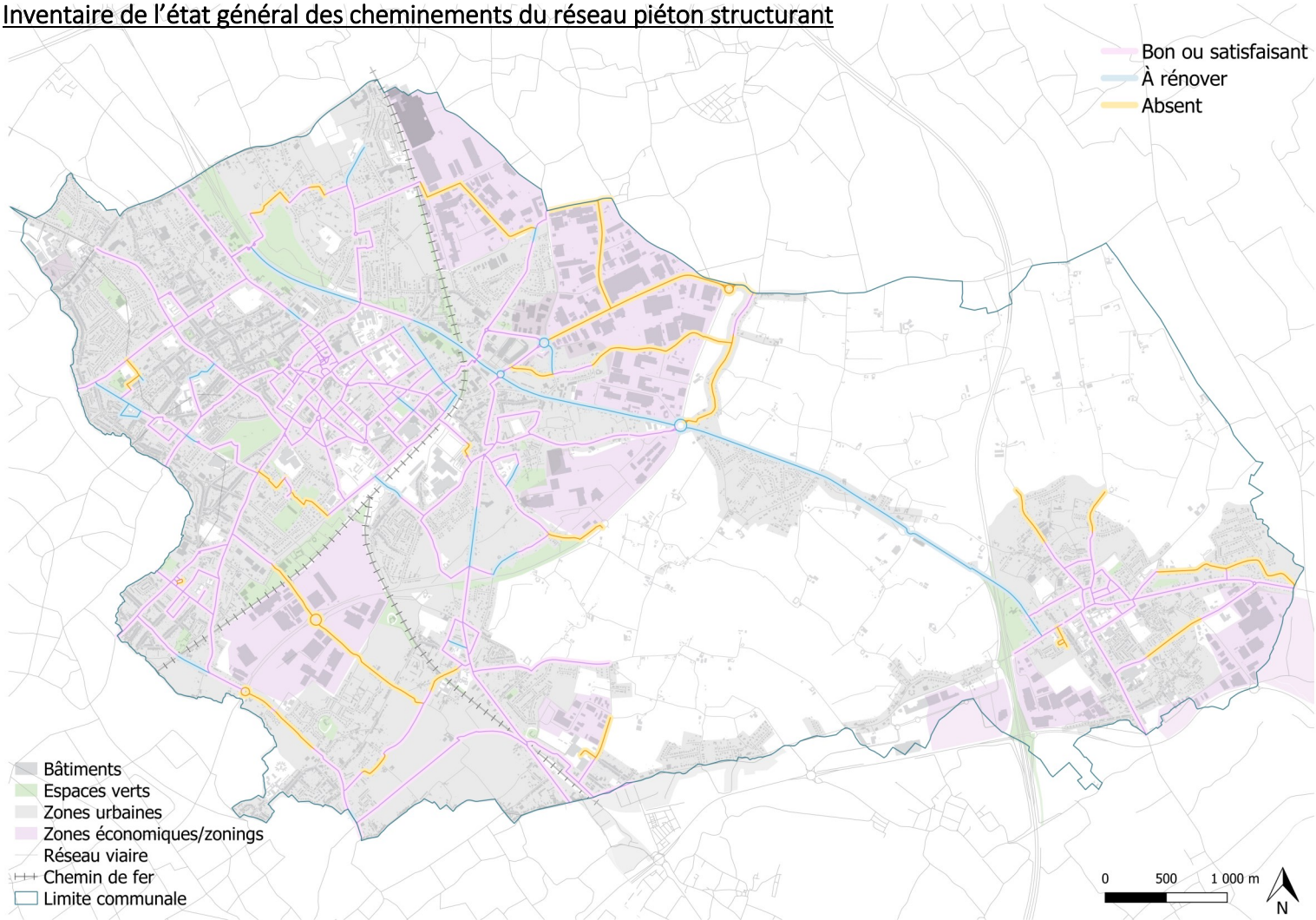
Il s'agirait ainsi d'une opportunité pour la Ville de Mouscron d'aller plus loin dans sa politique piétonne et de réaliser des aménagements sur son réseau structurant identifié au travers du PCM.

Dans la mise en place d'un Plan Piéton, la Ville pourrait s'associer à des partenaires associatifs, tels que Tous à Pied (qui réalise des diagnostics piétons—voir « outils ») .

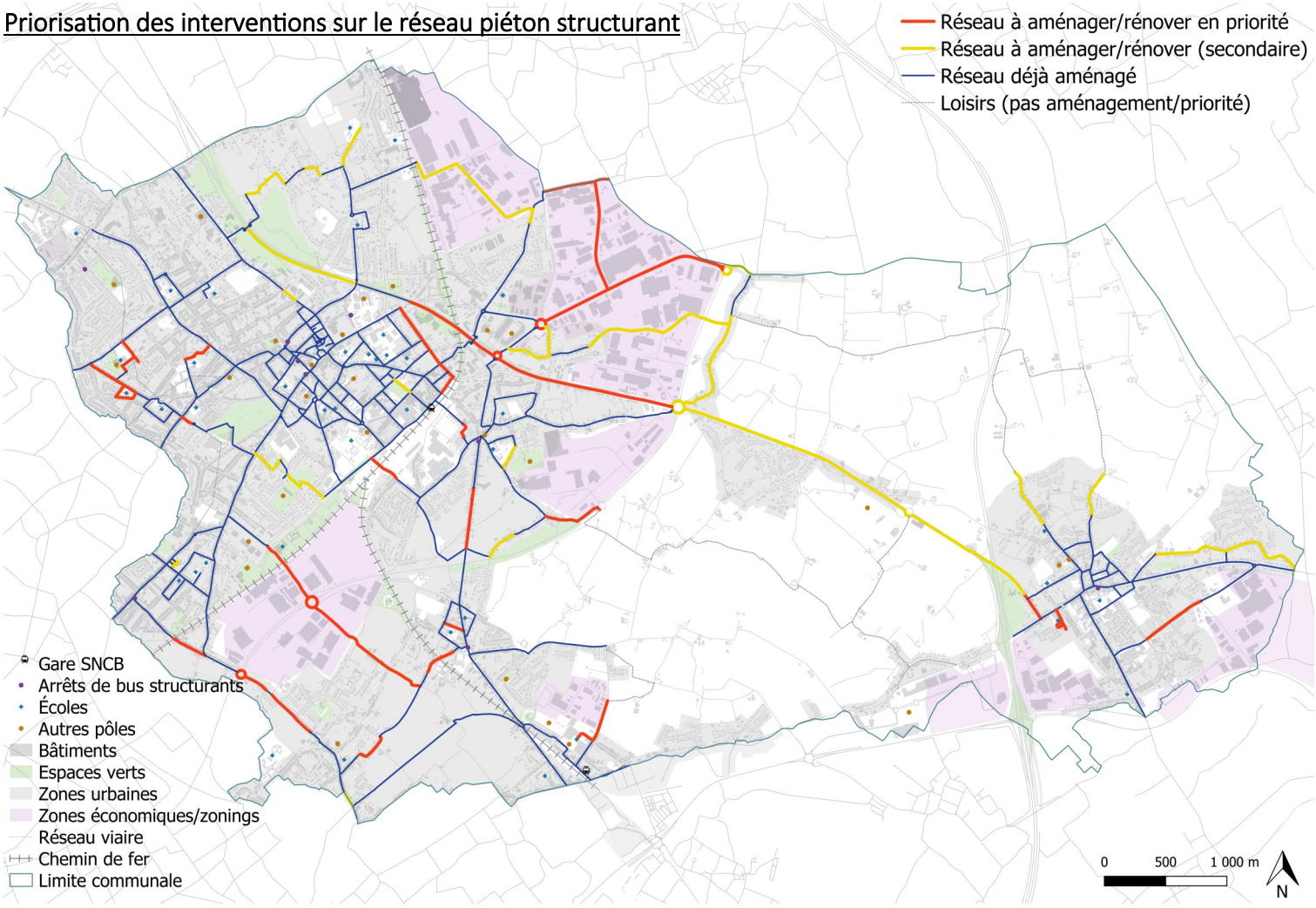


Carte de Commune à Pied réalisée par Tous à Pied pour Mouscron (à actualiser)

Inventaire de l'état général des cheminements du réseau piéton structurant



Priorisation des interventions sur le réseau piéton structurant



Principes de mise en œuvre et recommandations

Les grands éléments à prendre en compte dans la conception des cheminements piétons selon Atingo (2022) :





Caractéristiques des équipements

Pentes et dévers

Caractéristiques du sol

Absence d'obstacle

Éclairage

Signalétique

Aires de manœuvre

Identification tactile et visuelle du cheminement

Itinéraire structurant et ligne de désir

Plain-pied

Entretien

Prévention des dangers

Largeur et hauteur de libre passage

Les photos ci-dessus sont de bons exemples d'aménagements réalisés à Mouscron, il s'agit de la Grand-Place et de la rue Achille Debacker.

Le gestionnaire de voirie tiendra compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des (ré-)aménagements de cheminements piétons afin d'améliorer la mobilité de ces usagers sur tout le territoire communal. Les 4 objets visés sont : les trottoirs, les traversées, les arrêts de bus et le stationnement (en et hors voirie).

Les éléments d'attention pour des trottoirs adaptés à tous les usagers :

> Revêtement stable, non-meuble, sans joint, non-glissant et sans obstacle à la roue

> Dévers de maximum 2%

> Largeur libre de 1,5 m minimum et hauteur libre de 2,20 m minimum (mobilier urbain exclu).

Les éléments d'attention pour les traversées :

> Abaissement de bordure ou surélévation de la chaussée pour assurer un plain-pied entre le trottoir et la voirie

> Guidage des personnes présentant une déficience visuelle : dalles de repérage et signaux sonores aux feux rouges

Afin de garantir des cheminements réellement accessibles aux PMR sur tout leur parcours, l'accès aux bâtiments publics et aux services doivent également être progressivement adaptés.

Le gestionnaire de voirie suivra les indications des différents guides pratiques énoncés dans la section « Outils et références » de la présente Fiche action.

Exemples ponctuels de manque de continuité sur le RS piéton proposé



Rue Plavitout
Source : Ville de Mouscron

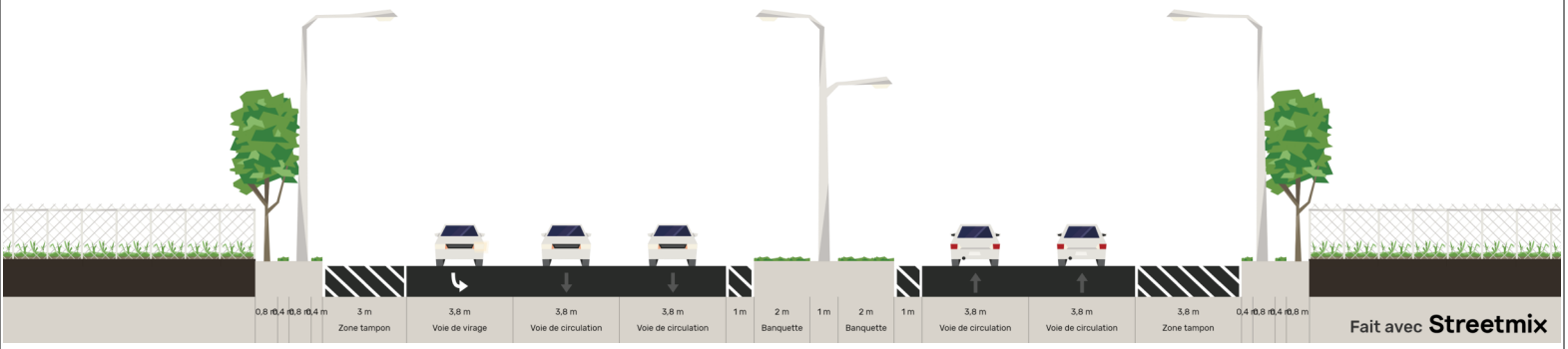


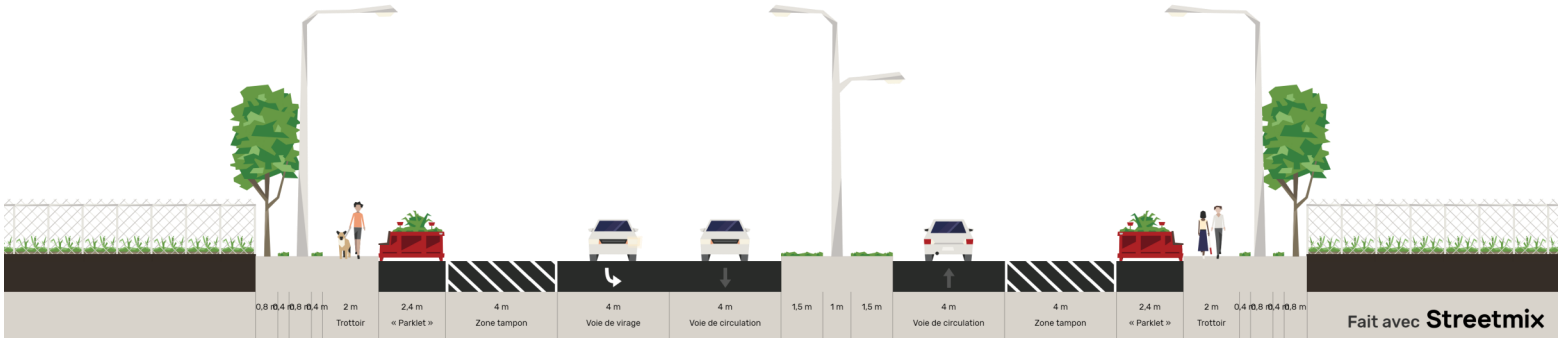
Rue de la Royenne
Source : Google Street View (2022)

Exemples de projets proposés

Boulevard des Alliés, situations actuelle et proposée

Section entre le RP tunnel et la Flandre (RS piéton et motorisé)







Source : Google Street View (2022)

Carrefours des rues de Menin et Sainte-Germaine

Propositions : rénovation des trottoirs, agrandissement des oreilles et plateau surélevé marquant l'entrée de la zone 30.



Pour d'autres projets d'aménagements piétons au niveau de carrefours à sécuriser, se référer à la Fiche action 7.1.

<u>Pour aller plus loin…</u>

Une attention particulière est à porter aux cheminements piétons lors de l'exécution d'un chantier, notamment parce que la réglementation wallonne impose leur maintien.

Concernant les voiries régionales, « la circulaire ministérielle relative à la création, la réhabilitation et l'entretien des trottoirs et accotements le long des voiries régionales » précise que les pouvoirs locaux ont le devoir de garantir la sécurité de passage sur toutes les voiries traversant son territoire (sauf les autoroutes). Cela veut dire que bien que l'entretien de la voirie soit une charge qui incombe à son gestionnaire, la Ville est chargée légalement de mettre en œuvre les moyens dont elle dispose pour pallier à tout danger prévisible ou dont elle a connaissance. D'autres dispositions en termes de conception, de travaux et d'entretien sont dictées dans la circulaire.

Pour alimenter les réflexions concernant la conception de son réseau piéton et la priorisation des rues à aménager, la Ville peut s'adresser à l'association Tous à Pied pour réaliser un diagnostic "APié", qui permet d'objectiver la mobilité des piétons sur le territoire en fournissant des données et des pistes stratégiques de réaménagement en faveur des piétons. Un plan piéton plus spécifique et concret pourra également découler des propositions du PCM et de l'éventuel diagnostic mentionné.

La balisage du réseau piéton est traité par la Fiche action 1.2.

1. Favoriser la marche

Action 1.2. Développer une signalétique piétonne

Description de la mesure

Cette mesure vise l'installation de panneaux directionnels et de balisage à destination des piétons.

L'un des critères déterminant du choix modal étant le temps de parcours, les collectivités doivent tout faire pour faire prendre conscience aux usagers que leur destination n'est pas aussi loin à pied qu'imaginé.

Un des leviers pour ce faire est de mettre en place une signalétique lisible et attrayante à destination des piétons indiquant le temps de trajet moyen et un itinéraire privilégié à pied vers les pôles principaux (signalétique toponymique et/ou directionnelle), tout en assurant une identité visuelle générale pour toute la signalétique du territoire communal (qui est actuellement disparate).

Une bonne signalétique permet également aux piétons de mieux se repérer dans l'espace et incite à une pratique locale de leur quartier ou de leur commune. De plus, elle insère des indications pour les déplacements des PMR.

Il existe plusieurs types de signalétique/jalonnement : au moyen de panneaux, de totems, de marquages au sol, de mobilier urbain,...

Le jalonnement doit répondre à trois besoins prioritaires :

- la valorisation de cheminements piétons existants ;
- la complémentarité avec l'offre de déplacements en transports collectifs ;
- le repérage de centres d'intérêt majeurs drainant les flux piétons.

Il s'agira ainsi de repérer les pôles générateurs (équipements sportifs, culturels, récréatifs, administratifs, scolaires, commerciaux, les pôles d'échange-multimodaux, les centralités du territoire, les espaces publics, parkings hors voirie, le RAVEL,...) ainsi que l'accessibilité piétonne réelle entre ceux-ci et les flux piétons que cela représente. Ensuite, il s'agira de repérer et formaliser les liaisons entre ces pôles en favorisant les itinéraires courts (moins de 2km à pied) et en misant avec la complémentarité des transports publics. Enfin, il s'agira d'élaborer le plan de jalonnement (identité visuelle, design graphique, continuité de l'information pour les usagers, communication sur l'initiative,...).

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager la marche — Développer l'information aux piétons	1.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, Gestion Centre-Ville, commerçants, Moresto, Tous à Pied, AOT, SNCB, Province... Règlementaires : /	Nature de la mesure	Soutien, accompagnement
	Type d'opération	Information, réalisation
	Caractère	Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€, €€

Outils et références

— Dossier Orienter les piétons dans les espaces publics pour faciliter la marche au quotidien, Tous à Pied

— Mise en place d'une signalétique piétonne: guide méthodologique, Ville de Grenoble & INPES

Indicateurs

— Nombre de piétons sur l'axe A/jour

— Nombre de piétons sur l'axe A à l'heure de pointe du matin

— Nombre de piéton traversant au passage piéton B/jour

— Nombre de panneaux installés à destination des piétons

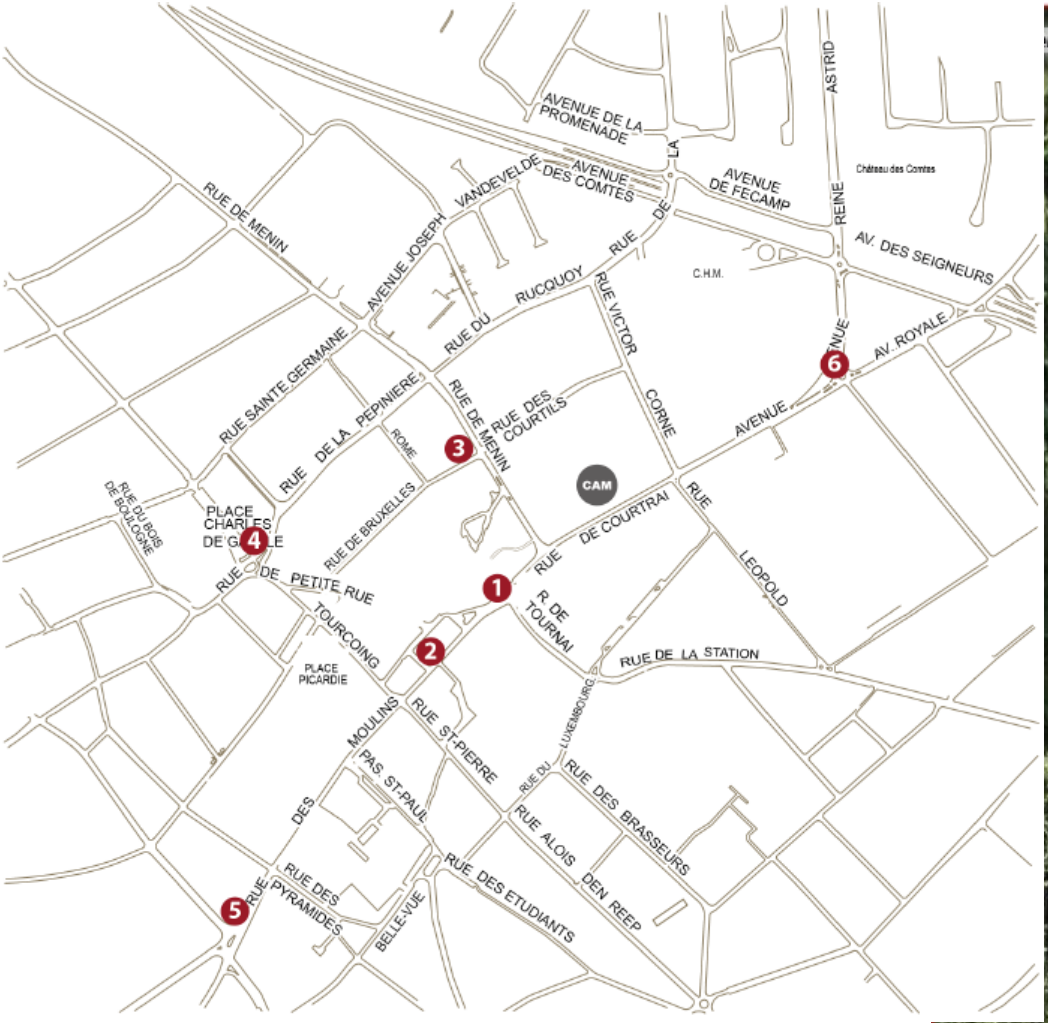
Principes de mise en œuvre et recommandations

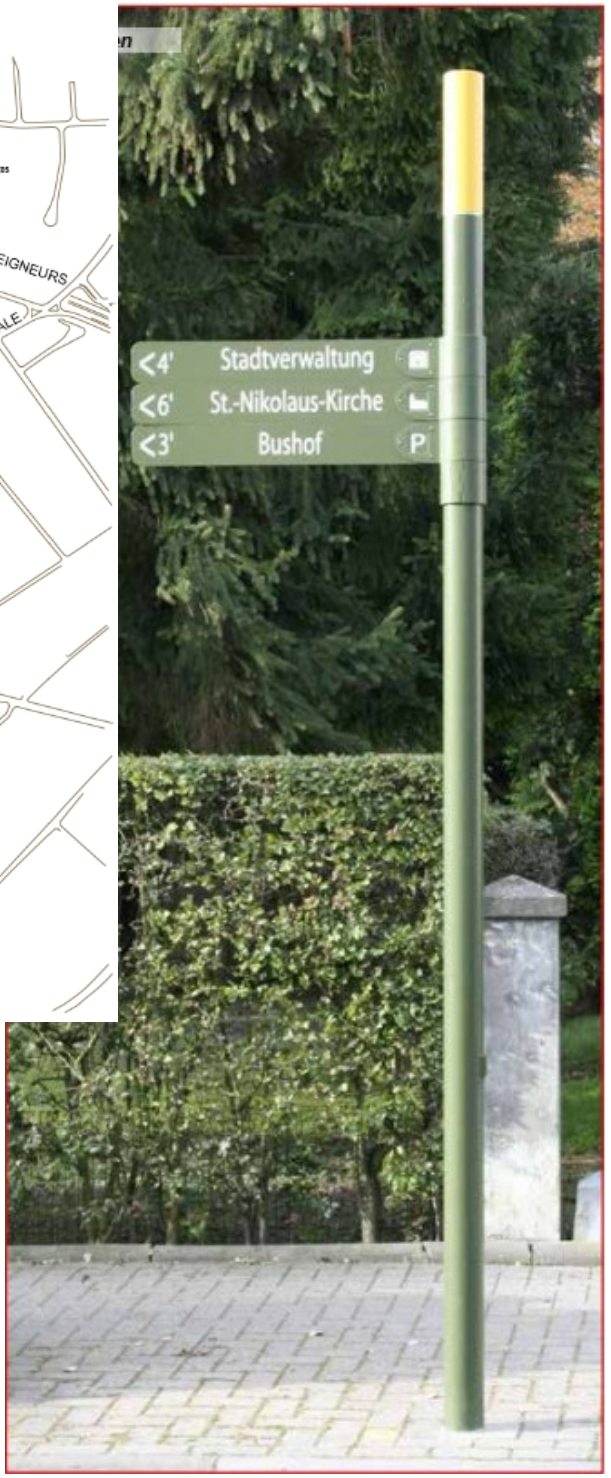
La Ville a déjà initié cette mesure et identifié 52 panneaux directionnels « minutés » à placer sur le territoire, dans le centre de Mouscron:

- 9 à la Grand'Place Brasseur ;
- 8 à la Grand'Place Hotel de Ville ;
- 9 au Parking rue de Menin/rue de Bruxelles ;
- 9 à la Place Charles de Gaulle ;
- 9 au Parc Communal Rue des Moulins ;
- 8 au Château des Comtes.

Ces panneaux prévus par la Ville de Mouscron renseignent les temps de parcours à pied vers des pôles principaux : Centre administratif, Hotel de Ville, Grand-Place, Gare, Maison du Tourisme, Musée du Folklore,… Selon la localisation des panneaux, les pôles renseignés varient.

Il s'agira d'installer une panneautique similaire dans les autres centres du territoire comme à Dottignies, Luingne, Herseaux,…

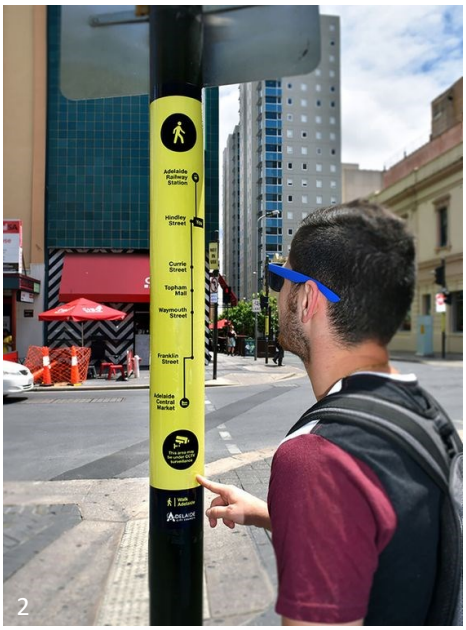




1. Plan de placement de la signalétique piétonne prévue par la Ville de Mouscron

2. Type de panneautique piétonne prévu par la Ville de Mouscron



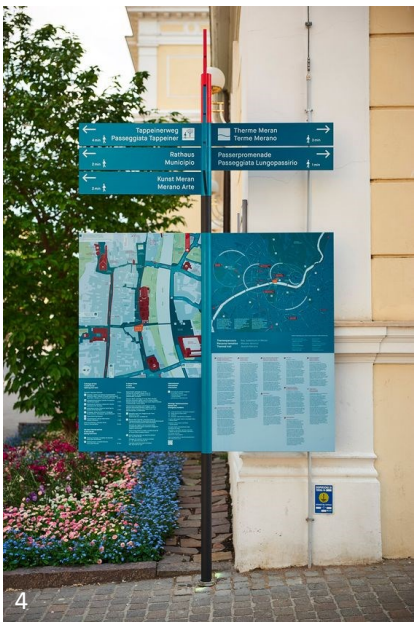






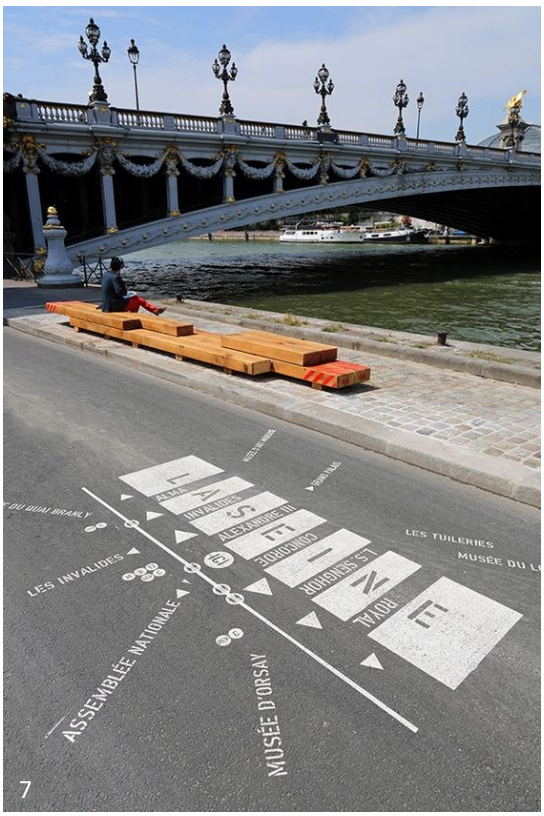


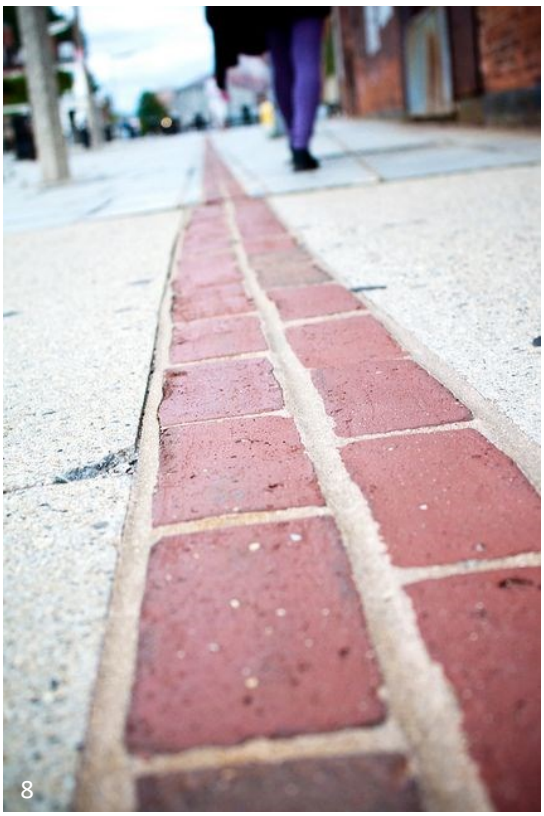












1. Signalétique sur potelets

Source : Pinterest)

2-3. Signalétique sur mobilier urbain à Adélaide, Australie

(Source : Studio Binocular)

4. Totems à Merano

(Source : Lupo Burtscher)

5. Panneau signalétique piétonne à Grenoble

(Source : Jean-François Bresse)

6. Signalétique piétonne de Gembloux

(Source : Ville de Gembloux)

7. Marquage au sol sur les berges de la Senne à Paris

(Source : Azzi Architecture)

8. Freedom Trail de Boston

(Source : Pinterest)

2. Favoriser le vélo

Action 2.1. Améliorer la continuité des déplacements cyclables

Description de la mesure

Développer un réseau cyclable communal structurant pour offrir un réseau local continu, direct et sécuritaire pour augmenter la part modale de cyclistes

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager l'utilisation du vélo — Améliorer la continuité des déplacements cyclables	2.2., 2.3., 3.2., 3.3., 7.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, Wallonie Picarde, MEL, CCCV, GRACQ Règlementaires : Voir références	Nature de la mesure	Planification/Infrastructures
	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Poursuite-Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€€€

Outils et références

— Dossier thématique « Les cyclistes », Sécurothèque Wallonie

— Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW Mobilité (2009)

— Fiches aménagements cyclables, GRACQ

— CéMathèque n°22: Mobilité douce et déplacements quotidiens, SPW Mobilité (2007)

— CéMathèque n°37: Élaborer un Plan Commune, Cyclable : comment?, SPW Mobilité (2013)

— Audit de la politique cyclable communale dans le cadre des « Communes Pilotes Wallonie cyclables » (WaCy), Bureaux d'études IRCO et BRAT (2022)

Indicateurs

— Nombre de cyclistes sur l'axe A à l'heure de pointe du matin

— Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour

— Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X

— Longueur du réseau cyclable aménagé (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)

— Nombre de SUL

— Nombre de SUL/Nombre de sens uniques

— Longueur du réseau cyclable aménagé/longueur totale du réseau cyclable projeté

— Longueur des chemins réservés type « F99a,b,c »

— Longueur des pistes cyclables séparées/sens

— Longueur des pistes cyclables marquées/sens

— Longueur des bandes cyclables suggérées/sens

— Nombre de Sas vélos

— Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux

— Nombre de sites de stationnement vélo

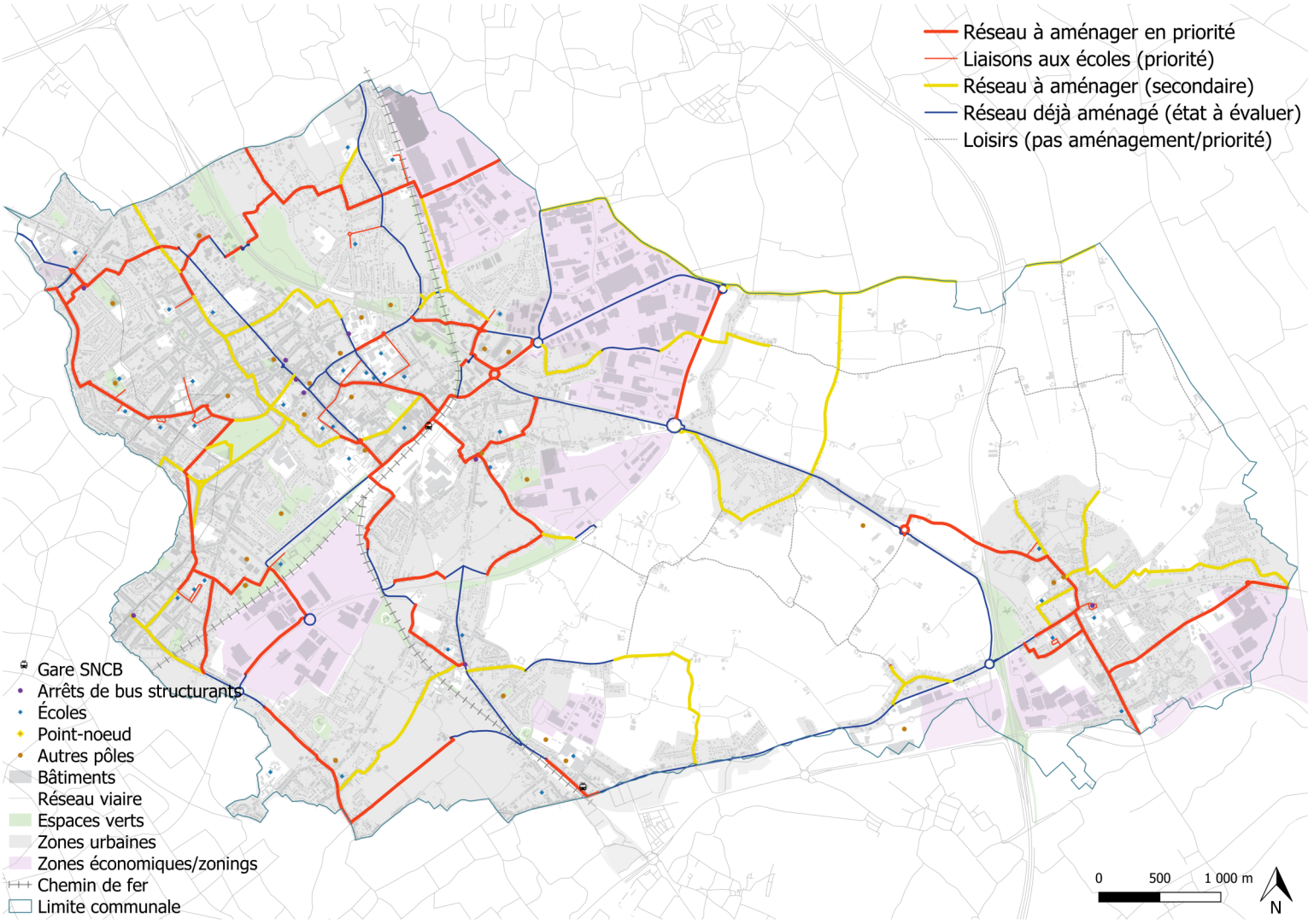
— Nombre d'emplacements de stationnement vélo

Contexte

Le travail réalisé dans le cadre de ce PCM avec l'implication des acteurs techniques communaux et régionaux a permis de définir un réseau cyclable structurant (cfr. Rapport de phase 3, Schémas directeurs des déplacements, point 2.2.). Ce réseau a été conçu pour créer des itinéraires utiles permettant de relier les différents pôles d'intérêt de la commune en empruntant des itinéraires sécurisés et confortables. En ce sens, les itinéraires passent par les voiries moins fréquentées par les automobilistes et les axes du réseau motorisé structurant ont été, dans la mesure du possible, évités. La carte ci-dessous présente une proposition de priorisation des interventions à réaliser sur le réseau structurant identifié.

Il se base sur les objectifs plus larges suivants :

- Conception d'un réseau global à long terme (une classification court terme et moyen terme des itinéraires est proposée ci-dessous et dans le rapport de phase 3)
- Sécurisation des axes du centre-ville vers les autres centralités du territoire, connexions inter-villages et dans les centralités (avec notamment : la création d'une boucle vélo autour du centre-ville pour y faciliter les déplacements, un réaménager la RN58 en boulevard urbain avec pistes cyclables séparées, des liaisons entre le réseau structurant et les écoles (cfr. fiches 3.1. et 3.2.))
- Réalisation des chainons manquants
- Sécurisation des ronds-points et carrefours (cfr. fiche 2.2.)
- Prise en compte des réseaux supra-communaux
- En tirant avantage des chemins vicinaux et sentiers (éventuellement en ré-ouvrant des chemins publics qui auraient été privatisé et en procédant aussi à l'expropriation pour certains itinéraires vélo du réseau prévu à moyen terme)
- Restructuration du réseau pour éviter la prise de vitesse (cfr. fiche 7.2.)

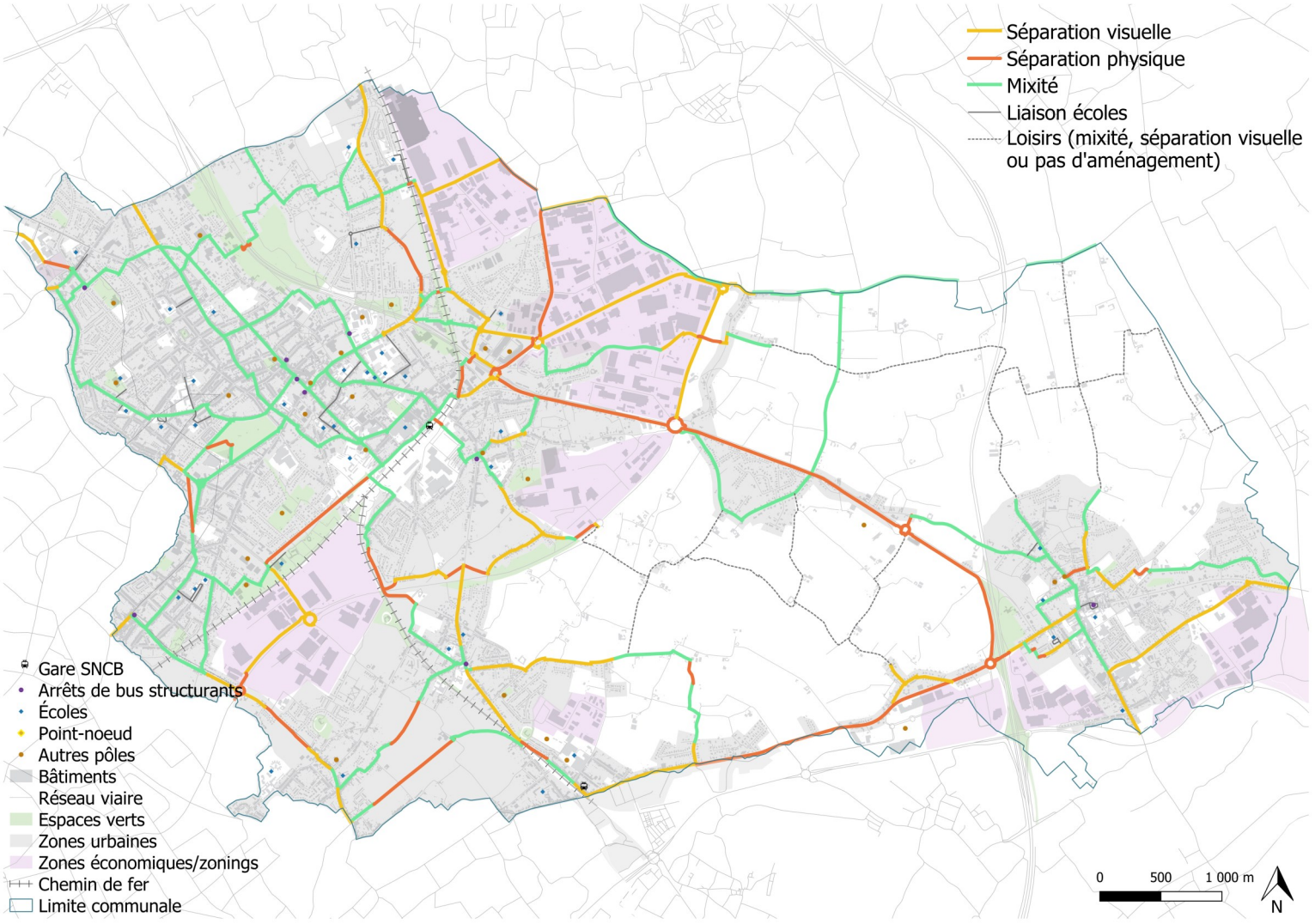


Proposition des interventions sur le réseau cyclable structurant

Types d'aménagement

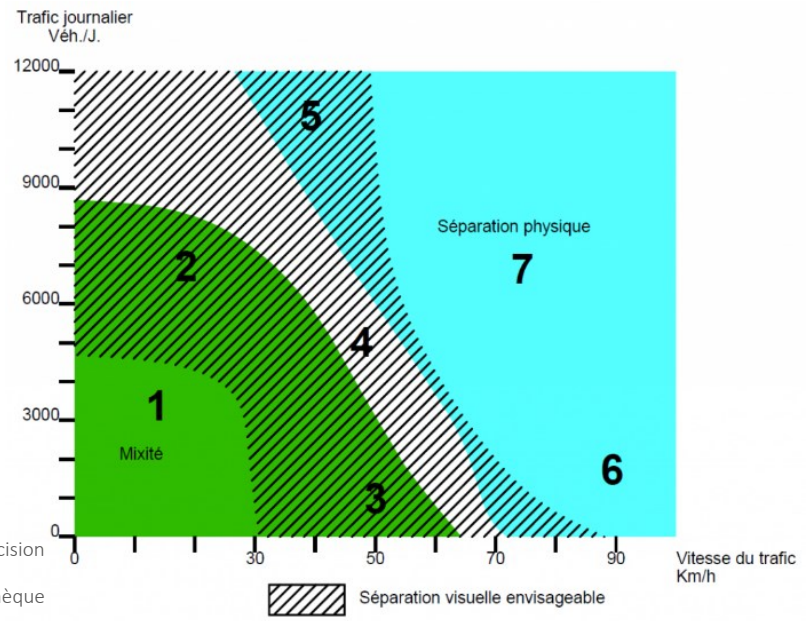
La mission des gestionnaires de voiries est de définir les principes d'aménagement pour chacun des tronçons du réseau cyclable identifié pour ensuite procéder à ces aménagements. Cette définition se fera en référence aux nombreux outils proposés par les acteurs wallons du vélo et de la sécurité routière (voir Références).

La carte ci-dessous présente une catégorisation prélable à ce travail qui identifie les tronçons selon le principe d'aménagement attendu : *séparation physique* (en ce compris la piste cyclable munie d'un signal D7, D9 ou D10, le chemin réservé ou la partie de la voie publique sous statut F99a ou b), *séparation visuelle* (piste cyclable marquée, chaussée à voie centrale) et *mixité* (la bande cyclable suggérée, la zone cyclable, aucun aménagement cyclable).



Proposition du type d'aménagement cyclable

Cette catégorisation dépend de deux facteurs : la vitesse du trafic et sa densité ; qui découlent elles-mêmes de la fonction de la voirie (transit, collecte, desserte) et de sa situation (en ou hors agglomération).



Graphique d'aide à la décision

Source : Sécurothèque

Séparation physique

Principe	Type d'aménagement cyclable	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
Les cyclistes disposent d'un aménagement cyclable séparé physiquement de la chaussée	Aménagements cyclables séparés (D7/D9)	Voiries où la fonction de « circulation » est prépondérante (vitesse et densité de circulation importantes) : › Voiries de transit › Voiries avec peu ou pas d'intersections	› Bonne sécurité entre les carrefours › Pas de gêne mutuelle entre cyclistes et automobilistes › Pas de stress › Reconnaissable par tous › Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel	› Sécurité en carrefour à assurer › Nécessite une bonne réinsertion en voirie › Problématique en présence d'entrée carrossable (double sens) › Assez coûteux › Nécessite de l'espace › Entretien difficile › Conflit possible avec les piétons
	Chemin réservé F99 *D10 (à éviter autant que possible)*	› RAVeL et chemins assimilés (Voies vertes) › Aménagement situé en bordure de chaussée	› Sécurité › Confort › Agrément › Convivialité › Aménagement non obligatoire dans le cas du F99 › Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel, à l'exception du D10 d'office unidirectionnel	› Conflits possibles entre les usagers › Gestion des carrefours › Gestion des accès (quads, motos, …) › Coûteux › Nécessite de l'espace › Éclairage parfois nécessaire



Rond-point des M



Rue du Malgré tout (séparation physique et mixité cyclo-piétonne)



Avenue des Feux Follets

Théorie issue de la fiche pratique « Quel aménagement cyclable choisir », Sécurothèque

Images issues de différentes visites de terrain à Mouscron de 2020 à 2023 (BRAT-IRCO)

Séparation visuelle

Principe	Type d'aménagement cyclable	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
Les cyclistes disposent de leur propre bande de circulation contigüe à la chaussée	Piste cyclable marquée avec ou sans zone tampon et/ou bord fictif de voirie	Routes à orientation trafic : › Voirie locale si volume de trafic important › Voiries de collecte › Voirie de transit si : → vitesse inférieure ou égale à 70km/h → volume de trafic peu important → zone tampon / bord fictif de la chaussée → marquage ou aménagement ponctuel au niveau des lieux de conflits	› Peu coûteux › Peu consommateur d'espace › Facilité d'entretien › Bonne visibilité du cycliste › Liberté de mouvement du cycliste	› Susceptible d'envahissement (stationnement sauvage) › Encrassement (cailloux, végétation…) › Risque d'ouverture des portières › Stress continu dû au côtoiement avec le trafic motorisé › Aménagement uniquement unidirectionnel
Les cyclistes disposent d'un espace qui leur est dédié. Les véhicules peuvent cependant l'utiliser en cas de croisement tout en laissant la priorité aux cyclistes	Chaussée à voie centrale	Routes à volume de trafic inférieur à 3000 véh/jour. Dans des zones peu ou pas bâties. Ce sont en général des voiries de liaison inter-villages hors agglomération. La CVC peut également se trouver en agglomération dans des zones présentant les mêmes caractéristiques qu'énumérées ci-dessus (faible densité de trafic et de bâti) et qui ne sont pas soumises à une pression en matière de stationnement.		



Rue de Courtrai



Rue de la Barrière de Fer

Théorie issue de la fiche pratique « Quel aménagement cyclable choisir », Sécurothèque

Images issues de différentes visites de terrain à Mouscron de 2020 à 2023 (BRAT-IRCO)

Mixité

Principe	Type d'aménagement cyclable	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
Les cyclistes partagent la voirie avec les usagers motorisés.	› Aucun aménagement cyclable › Bande cyclable suggérée › Zone cyclable	Voiries où la fonction de « séjour » prédomine : › Centres urbains › Voiries locales › Zones apaisées (30km/h, 20km/h)	› Convivialité › Liberté de mouvement › Réduction des nuisances (bruit, pollution, …) › Bonne visibilité des cyclistes › Sécurité › Coût réduit › Qualité de l'espace public › Pas d'exclusion des véhicules motorisés (sauf F99c)	› Implique un changement de mentalité › Importance de l'information pour faire accepter le partage de l'espace public
	› F99c	En dehors des zones urbanisées : › Chemins ruraux et chemins de remembrement › Axes en desserte locale	› Convivialité › Liberté de mouvement › Sécurité › Qualité de l'espace public	› Si des aménagements bloquants sont installés, implique de garantir un passage pour les engins agricoles › Enjeu de vérification et de contrôle d'accès

Rue Adhémar Vandeplassche



Sentier de la Persévérance



Chaussée du Risquons-tout



Rue Raymond Beaucarne



Théorie issue de la fiche pratique « Quel aménagement cyclable choisir », Sécurothèque

Images issues de différentes visites de terrain à Mouscron de 2020 à 2023 (BRAT-IRCO)

Mixité

Principe	Type d'aménagement cyclable	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
Les cyclistes partagent la voirie avec les usagers motorisés.	› Aucun aménagement cyclable › Bande cyclable suggérée › Zone cyclable	Voiries où la fonction de « séjour » prédomine : › Centres urbains › Voiries locales › Zones apaisées (30km/h, 20km/h)	› Convivialité › Liberté de mouvement › Réduction des nuisances (bruit, pollution, …) › Bonne visibilité des cyclistes › Sécurité › Coût réduit › Qualité de l'espace public › Pas d'exclusion des véhicules motorisés (sauf F99c)	› Implique un changement de mentalité › Importance de l'information pour faire accepter le partage de l'espace public
	F99c (as particulier)	Chemins ruraux et chemins de remembrement		

Théorie issue de la fiche pratique « Quel aménagement cyclable choisir », Sécurothèque

Images issues de différentes visites de terrain à Mouscron de 2020 à 2023 (BRAT-IRCO)

Les itinéraires qui auront été aménagés seront entretenus de manière régulière par les gestionnaires de voiries afin de garantir la sécurité et le confort des cyclistes ainsi que de faire perdurer les aménagements.

La séparation entre les piétons et les cyclistes est à privilégier. Lorsque l'espace disponible ne le permet pas, des zones de cohabitation peuvent être choisies (D10 cheminement cyclo-piéton et F99 chemin réservé). Elles font l'objet de recommandations spécifiques dans la Sécurothèque du SPW. Le F99 est à privilégier car il laisse le choix aux cyclistes aguerris de rester sur la route et d'éviter ainsi les conflits avec les piétons.

Dans les zones urbaines denses, un levier pour aménager le réseau cyclable est de passer certaines voiries en sens unique, via la réalisation de plans de circulation. La place dégagée peut alors servir à la circulation des cyclistes. L'ancien Plan Communal de Mobilité développait cette thématique et ce principe a toujours sa place dans la conception des voiries à l'heure de la présente actualisation du plan.

Le nombre et le type de carrefours sur un itinéraire constituent un point d'attention pour le choix de l'aménagement cyclable. La Fiche Action 2.2. traite de la sécurisation des infrastructures régionales (carrefours et voiries).

<u>Pour aller plus loin…</u>

Pour guider les cyclistes et assimilés sur le territoire, la signalisation cyclable communale existante du réseau devra être mise à jour au fur et à mesure de l'aménagement des itinéraires. Un balisage adéquat reprend les directions (pôles de déplacements, noms des villages communaux et voisins) et les distances à parcourir pour les atteindre. Une fiche spécifique (Fiche 1.3. Infrastructures-Signalisation) est dédiée à ce thème dans l'audit de la politique cyclable de Mouscron réalisé en 2022.

Il est tout autant important d'offrir aux usagers des équipements de qualité pendant leurs déplacements qu'à destination ou domicile, c'est pourquoi des dispositifs de stationnement sécurisés, faciles d'accès et confortables font l'objet d'une fiche spécifique dans le même audit (Fiche 1.2. Infrastructures-Stationnement).



Signalétique à destination des cyclistes à Mouscron, à mettre à jour simultanément à la mise ne place du nouveau réseau structurant (Juin 2020)

2. Favoriser le vélo

Action 2.2. Sécuriser les carrefours (giratoires) et les grands axes pour les cyclistes

Description de la mesure

Sécuriser les infrastructures régionales (carrefours giratoires et voiries) pour offrir un réseau cyclable continu, direct et sécuritaire

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager l'utilisation du vélo — Améliorer la continuité des déplacements cyclables — Diminuer le nombre d'accidents	2.1., 2.3., 7.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : SPW Humaines : Pilote(s) : SPW, Ville Partenaire(s) : Wallonie Picarde, MEL, CCCV, GRACQ Règlementaires : Arrêté de mise en place	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Poursuite-Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€€, €€€

Outils et références

— Fiches aménagements cyclables, GRACQ

— Sécurothèque: Dossier thématique—cyclistes, SPW

— Sécurothèque: Giratoires-Gestion des cyclistes, SPW

Indicateurs

— Nombre de cyclistes sur l'axe A à l'heure de pointe du matin

— Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour

— Nombre d'accidents impliquant des cyclistes

Sécurisation des giratoires

Dans un giratoire, le risque principal pour un cycliste est de se faire refuser sa priorité par les usagers motorisés qui entrent ou sortent du rond-point (cfr Figure 1). Le rôle du gestionnaire de voirie, en addition à la sensibilisation, est de rendre la présence du cycliste la plus visible possible pour les usagers motorisés. Pour cela, il doit réfléchir à la place qu'occupe le cycliste dans la circulation générale.

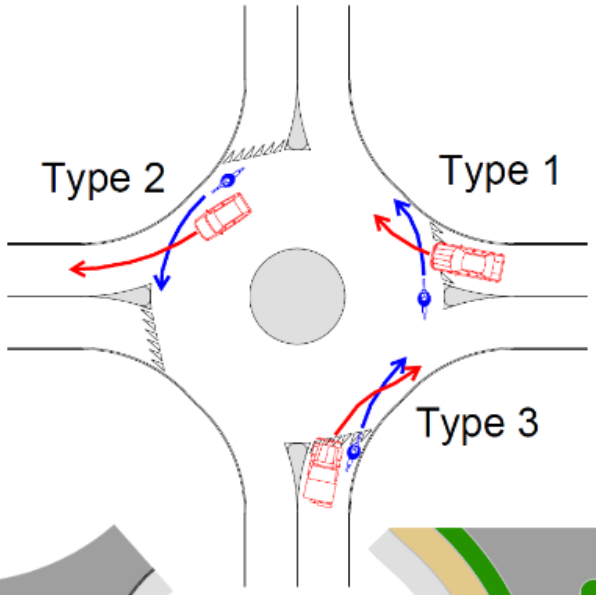


Figure 1 : Conflits dans les RP dus au refus de priorité des cyclistes

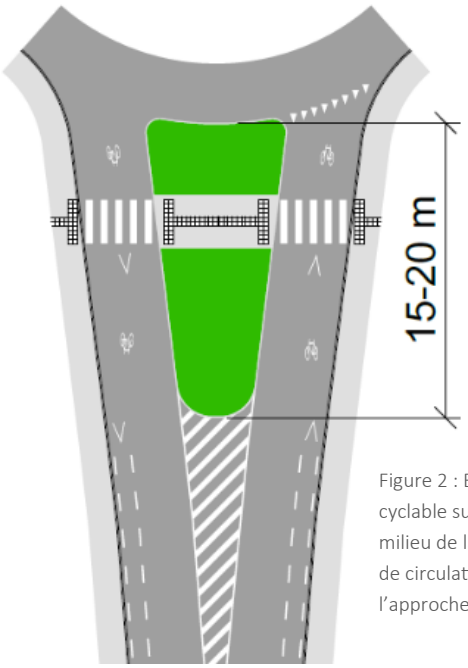


Figure 2 : Bande cyclable suggérée au milieu de la bande de circulation à l'approche du RP

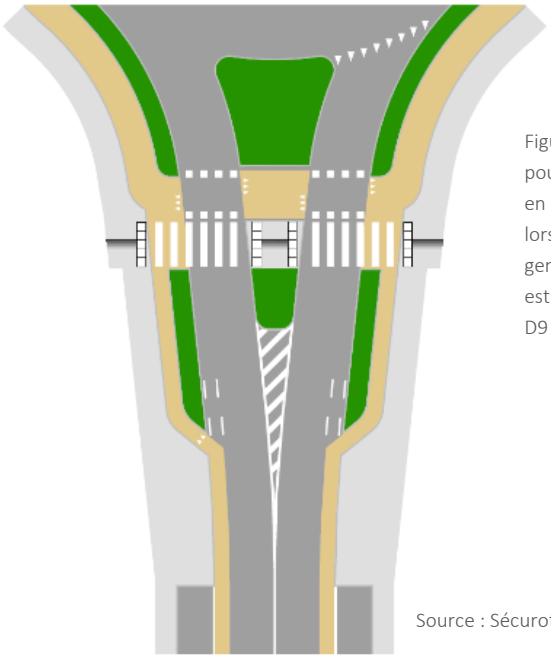


Figure 3 : choix pour le cycliste en agglomération lorsque l'aménagement séparé est de type D7, D9 ou D10

Source : Sécurothèque

Dans le cas d'un giratoire à trafic mixte, il est important d'inviter le cycliste à occuper une place visible tant à l'amorce que dans le rond-point. Il sera plus en sécurité en circulant au milieu de la bande, ne laissant pas l'opportunité à un automobiliste de le dépasser. Marquer une bande cyclable suggérée au milieu permet de communiquer au cycliste la place optimale qu'il peut prendre et permet de sensibiliser l'automobiliste à la présence et aux droits du cycliste (cfr Figure 2).

Si l'espace et la densité du trafic le permettent et le justifient (au cas par cas), la création d'une piste séparée en dehors de l'anneau est envisagée. Elle peut être obligatoire (D7, D9, D10) ou non (chemin réservé uni ou bidirectionnel F99). Hors agglomération, elle n'est pas obligatoire. Dans le cas où elle ne l'est pas, il est intéressant d'apposer en supplément au cheminement extérieur une piste cyclable sur la chaussée qui conduit vers le giratoire afin que le cycliste puisse choisir sa place : soit dans le rond-point, soit sur le chemin extérieur (cfr Figure 3). En effet, les usagers aguerris préféreront emprunter le chemin le plus court (la route).

Les traversées cyclables sont marquées à 5 m du rond-point et à côté des passages piétons s'il y en a. En l'absence de cheminement cyclable, il ne doit pas y avoir de traversée. Le cycliste devant cédez-le-passage aux automobilistes, les signaux de priorités sont conseillés (triangles au sol et signal B1).

De nombreux giratoires sont présents dans le réseau structurant vélo identifié dans le rapport de phase 3 (Schémas directeurs des déplacements, point 2.2.), principalement sur les voiries régionales qui le composent : boulevard des Alliés (4 giratoires), rue de la Bassée (2), boulevard Industriel (2), etc.

Le cas du rond-point des M (N58 x N518)

Le rond-point situé à l'embranchement du boulevard des Alliés, de la rue de la Bassée et de la route de la Laine, communément appelé « rond-point des M », est un cas particulier. Il présente à la fois des caractéristiques de bon aménagement cyclable tout en étant à optimiser.

Il apparait que la place du cycliste est bien considérée tout autour du rond-point : traversées sécurisées et larges, piste séparée, revêtement en bon état (photos 1 et 2).

Néanmoins, les infrastructures présentes démontrent que seule la N58 a été considérée comme axe structurant du réseau vélo au moment de la construction du rond-point. En effet, les autres axes ne sont pas équipées pour l'accueil et le confort des cyclistes. Il est facile de constater que depuis les rues de la Bassée (N518) et du Chêne du Bus, les cyclistes coupent à travers l'herbe pour re-joindre les pistes du rond-point (photos 3 et 4), leur amorce n'a pas été pensée.

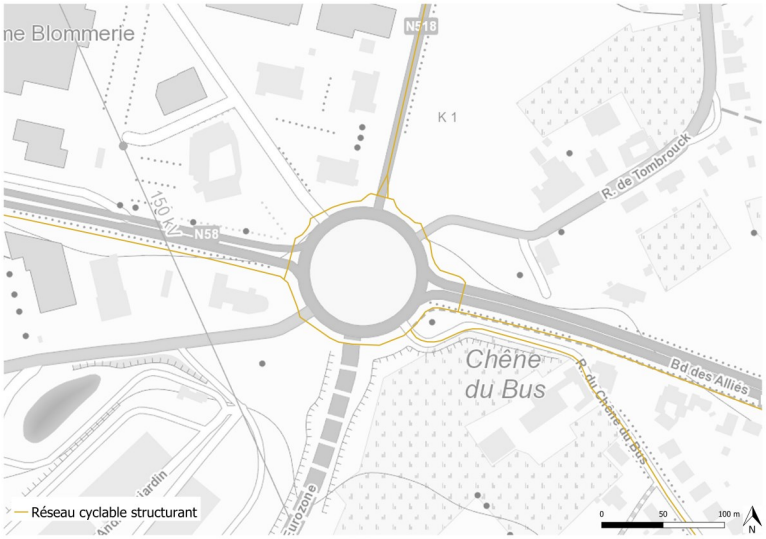
Au vu du passage avéré des cyclistes sur ces deux axes secondaires, ils ont d'ailleurs été intégré au réseau structurant (RS) vélo de ce PCM.











1-2. Traversée cyclable

3. Bypass cycliste depuis la rue de la Bassée vers le RP des M

4. Bypass cycliste depuis la rue du Chêne du Bus vers le RP des M

(février 2023)

Carte : extrait du RS vélo

(PCM Mouscron, P3, 2023)

Pour plus d'informations sur la sécurisation du rond-point des M, se référer à la fiche action 7.1.

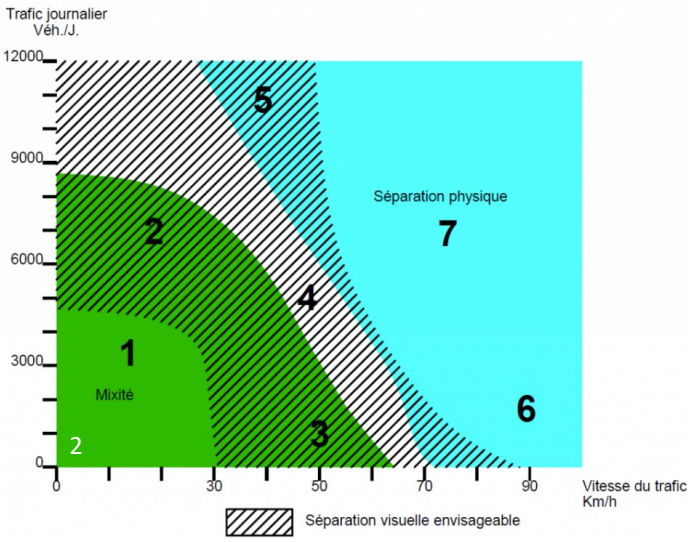
Sécurisation des grands axes

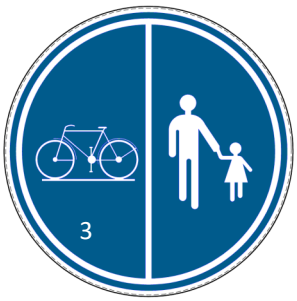
Les axes visés ici sont ceux qui présentent une densité et une vitesse de trafic élevées. Les principes d'aménagement des grands axes pour assurer des déplacements cyclables sécurisés sont donnés à titre indicatif ci-après. Le gestionnaire de voirie (Ville ou Région), se référera aussi au guide des aménagements cyclables de la Région Wallonne.

Idéalement, les voies qui présentent une densité de trafic haute et une vitesse élevée comporteront une piste cyclable séparée. Si l'axe est également repris sur le réseau piéton structurant, une piste cyclo-piétonne, de préférence séparée, peut être envisagée. Si la largeur de la voirie le permet, une séparation physique sera aménagée entre l'espace dédié au trafic motorisé et à celui dédié aux modes actifs (barrière de sécurité, haies, bordure,…). Là où la vitesse est raisonnée (50 km/h maximum en agglomération, 70 km/h maximum ailleurs), la séparation peut être visuelle.

De plus, il est attendu des gestionnaires dans la conception des aménagements de veiller à la qualité du revêtement (antidérapant, facile d'entretien) et à la sécurité aux croisements de route. Pour plus d'informations concernant le choix du type d'aménagement, se référer à la fiche action 2.1.









1. Séparation physique (Mouscron rue du Plavitout)

2. Graphique d'aide à la décision pour le type d'aménagement cyclable

3. D9 : Piste cyclo-piétonne séparée

4. Séparation visuelle (Namur)

Source : Sécurothèque

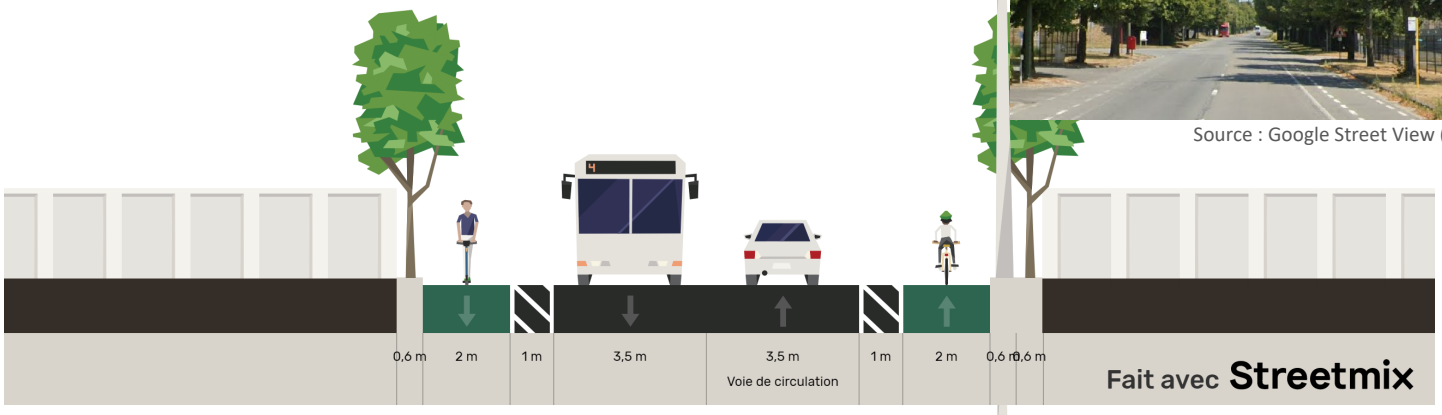
Pour pérenniser les aménagements réalisés, une attention particulière doit être fournie par les gestionnaires de voirie pour offrir aux cyclistes la sécurité et le confort sur le long terme : entretien (pistes cyclables souvent négligées le long des grands axes : végétation au sol, haies, graviers rejetés de la route, etc.) et rénovation du revêtement lorsque c'est nécessaire.

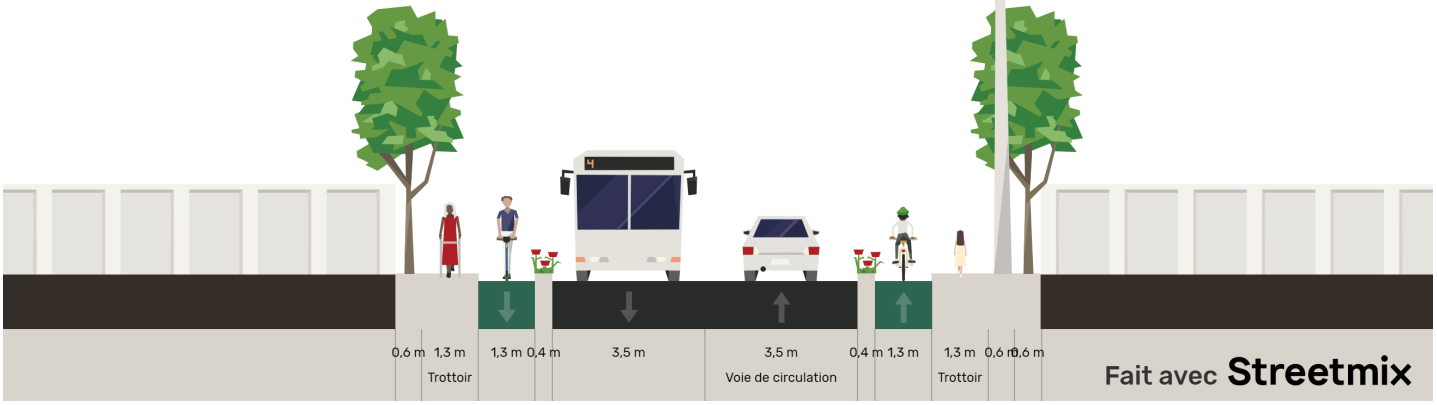
De nombreux axes au trafic dense sont présents dans le réseau structurant vélo identifié dans le rapport de phase 3 (Schémas directeurs des déplacements, point 2.2.) : boulevard des Alliés, rue de la Bassée, boulevard Industriel, boulevard d'Herseaux, chaussée d'Estaimpuis, rue de la Broche de Fer, avenue de Rheinfelden, etc.

Boulevard Industriel, situations actuelle et proposée



Source : Google Street View (2022)

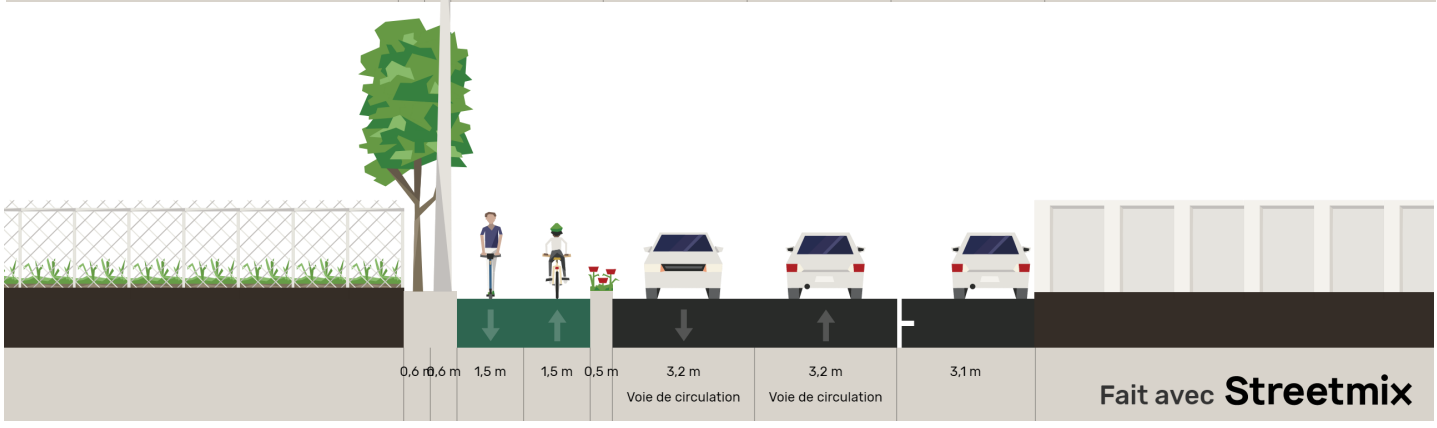




Rue de la Bassée, situations actuelle et proposée



Source : Google Street View (2022)

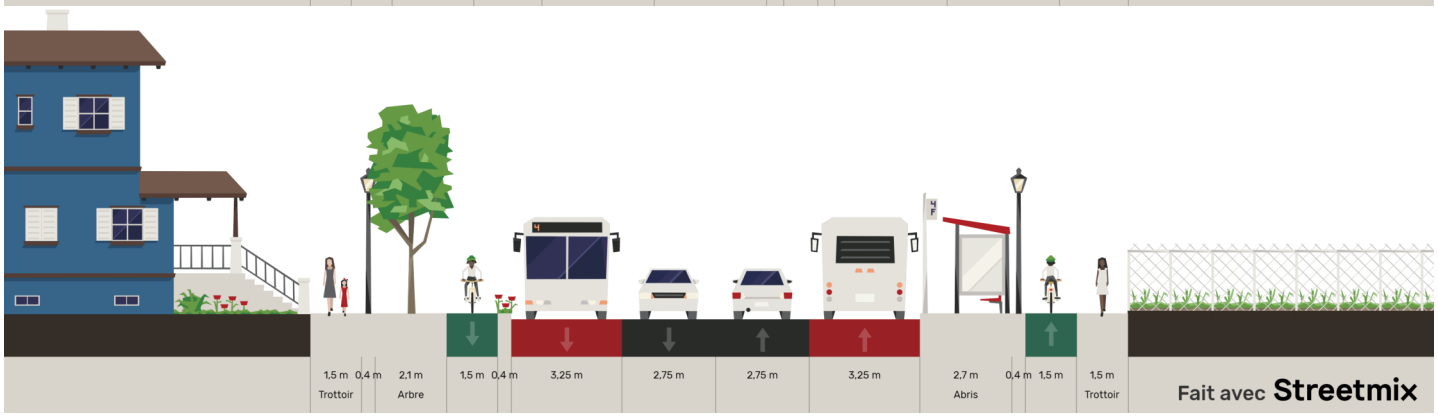


Boulevard des Alliés, situations actuelles et proposées

Section 1 : Entre Dottignies et le RP des M



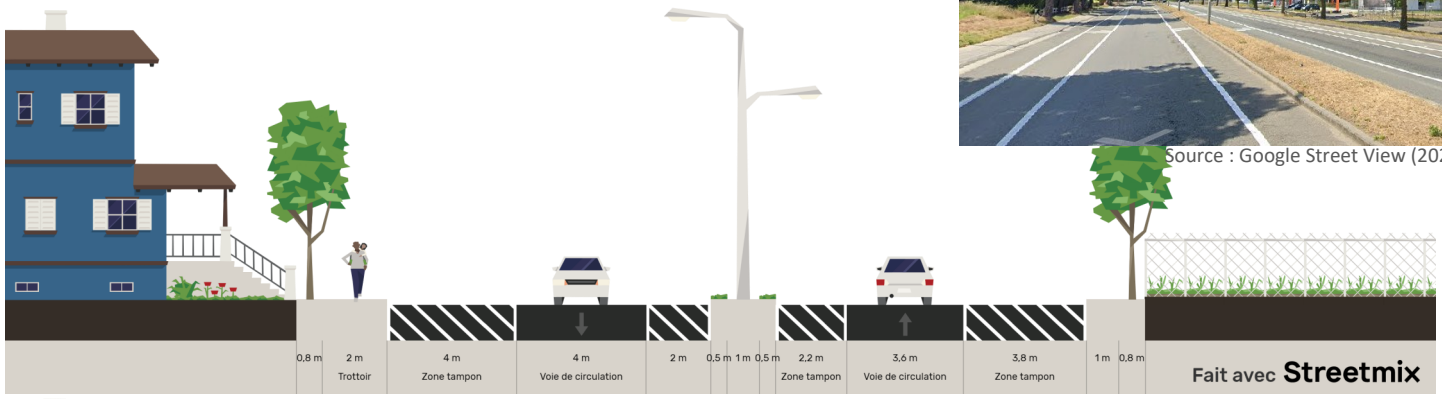
Source : Google Street View (2021)

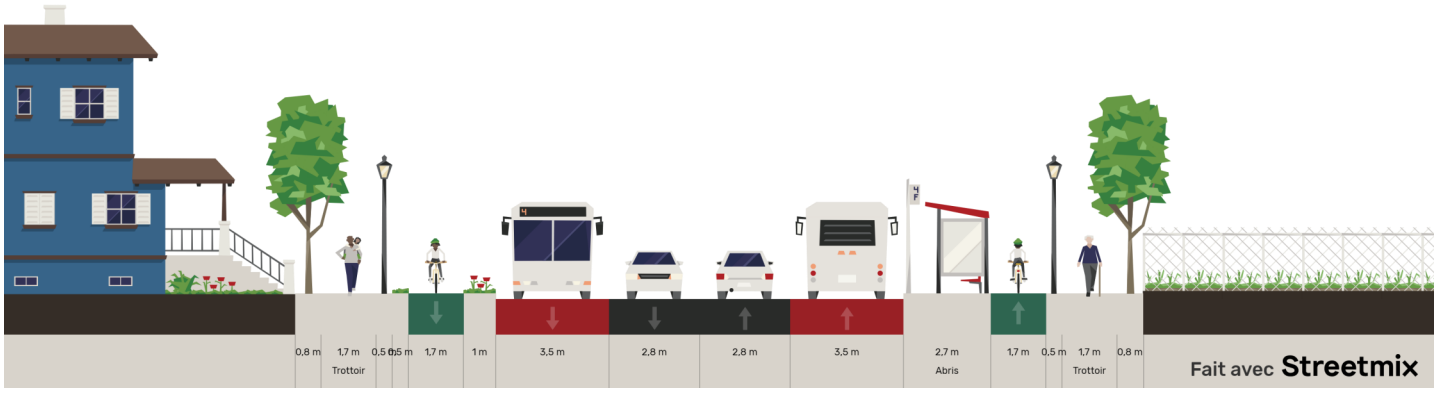


Section 2 : Entre le RP des M et le RP tunnel



Source : Google Street View (2022)





Pour plus de détails concernant l'aménagement de voies de circulation réservées aux bus, se référer à la Fiche Action 5.1.

« Coup d'œil dans le rétro »

Parallèlement au PCM, la Ville de Mouscron et le Conseil Consultatif Communal Vélo ont sollicités des aménagements cyclables prioritaires auprès du SPW-Routes. Il s'agit de projets sur la RN513 dans ses portions suivantes : le boulevard Industriel et les avenues Mozart et Schindler. La mention des projets dans cette fiche vise à appuyer sur l'importance et la nécessité de ces aménagements pour le bon fonctionnement du futur réseau cyclable structurant.

Boulevard Industriel

Spécificités du projet

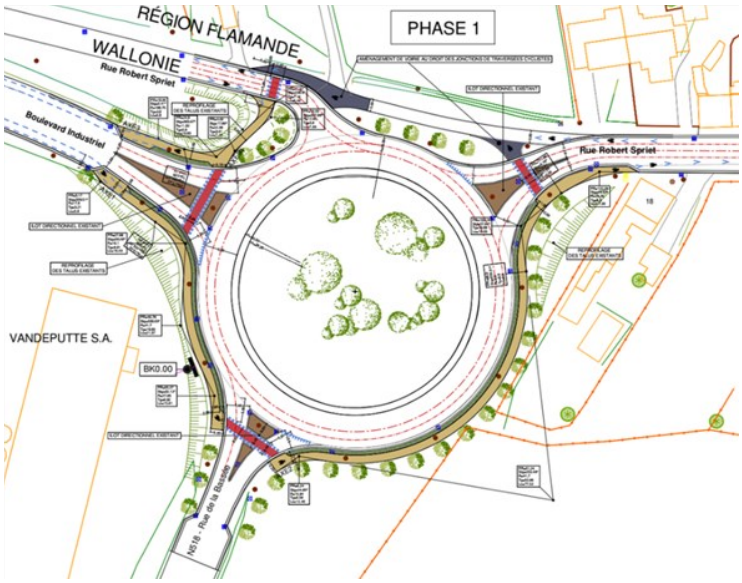
Sur cet axe structurant, il s'agit d'un projet de création de pistes cyclables séparées le long du rond-point du boulevard Industriel pour relier les pistes de la rue du Plavitout, de la rue du Père Damien, du boulevard Industriel et des abords du Centre Commercial « Les Dauphins » ainsi que pour sécuriser le rond-point.

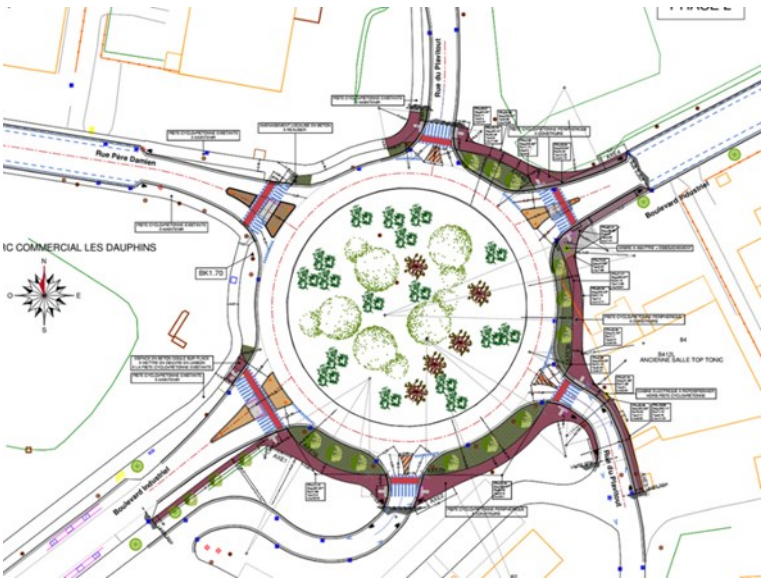
Description

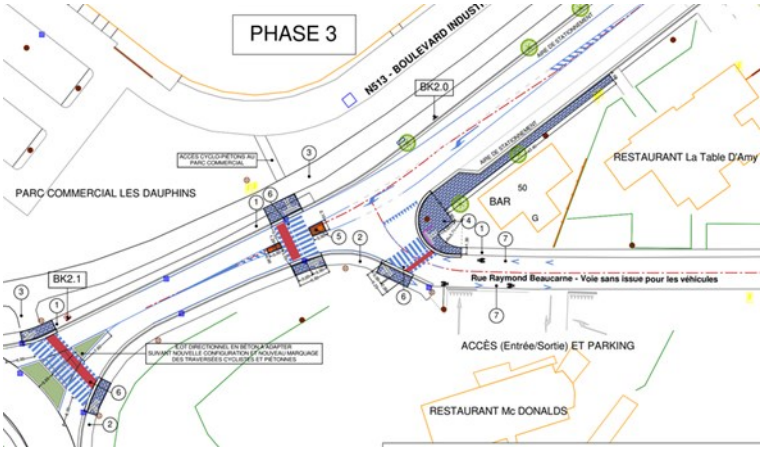
Le SPW a étudié et validé le projet de création de pistes cyclables implémentant le réseau cyclable et spécifiquement dans les giratoire principaux de la RN513, la création d'une traversée cyclable sur le boulevard Industriel, et la sécurisation du rond-point entre le boulevard Industriel et la RN 518 par la création de pistes cyclables séparées mais aussi l'entretien des pistes cyclables séparées le long de la RN58. Pour ces projets, les budgets sont prévus.

État d'avancement

Marché public en attente d'adjudicataire.







PROJET

NB : Tous les éléments repris dans cette section sont issus du rapport annuel du service Mobilité de l'année 2022.

Avenues Mozart et Schindler

Spécificités du projet

Sur ce second axe structurant, il s'agit également d'un projet de création de pistes cyclables séparées le long de l'avenue Mozart. La création de ces réseaux cyclables qui complètera les structures existantes et soulageront les points noirs du réseau, également le long de la RN58 et la rue du Boclé.

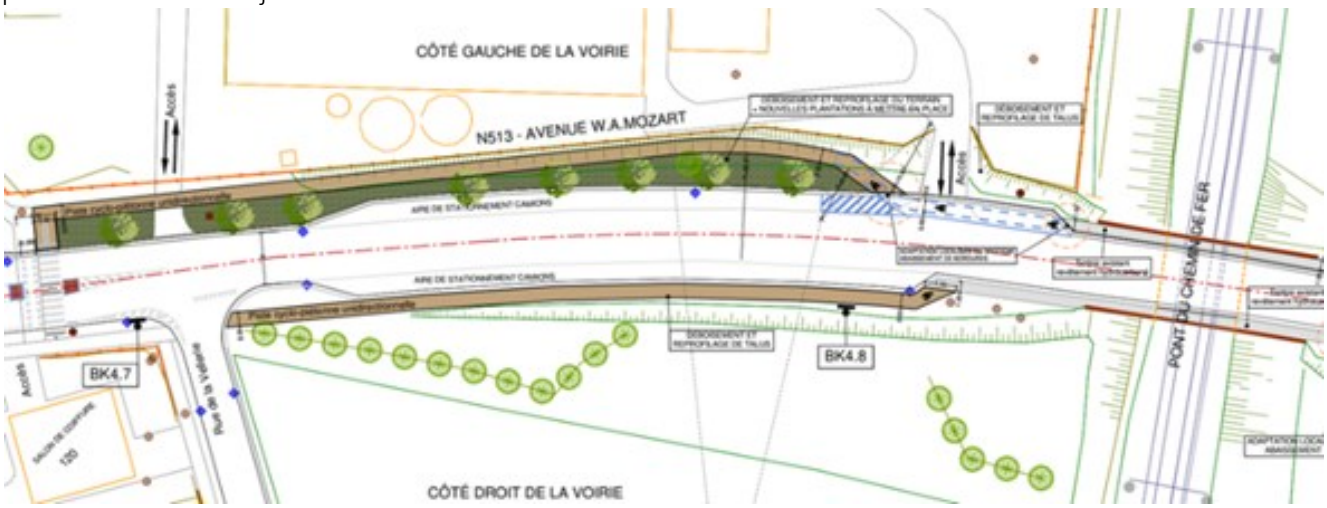
Description

Le SPW envisage l'aménagement d'une piste cyclable séparée faisant la jonction entre la piste de l'avenue Mozart et celle de l'avenue Schindler sur le RN 513.

RN58 le long de la rue du Boclé, la piste cyclable séparée sera continuée entre le rond-point la piste existante vers Dottignies. Cela permettra de faire la jonction entre ces aménagements existants.

État d'avancement

Marché public en attente d'adjudicataire.







NB : Tous les éléments repris dans cette section sont issus du rapport annuel du service Mobilité de l'année 2022.

2. Favoriser le vélo

Fiche Action 2.3. Promouvoir l'utilisation du vélo

Description de la mesure

La stratégie de promotion de l'utilisation du vélo repose sur plusieurs axes :

1. Poursuivre et pérenniser les actions de sensibilisation et promotion du vélo
2. Développer de nouvelles actions de sensibilisation
3. Communiquer aux citoyens ce qu'il se passe sur leur territoire

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager l'utilisation du vélo — Sensibiliser les citoyens aux avantages du vélo — Augmenter la part modale des déplacements cyclables — Inciter à un usage plus rationnel de la voiture — Améliorer la qualité de vie et des espaces publics en réduisant le nombre de voitures	2.1., 2.2., 3.3.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, GRACQ, ProVélo, écoles, commerçants, associations locales, Police Règlementaires : /	Nature de la mesure	Soutien-Accompagnement
	Type d'opération	Information
	Caractère	Poursuite-Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€

Outils et références

— Des Indicateurs pour évaluer la mobilité communale, Trimestriel n°38 de la Cémathèque, SPW





Dispositif fixe comptage cyclistes à Namur, Bd Cauchy

Indicateurs

— Semaine de la mobilité - nombre d'activités organisées

— Semaine de la mobilité - nombre de participants

— Journal communal – nombre d'articles mobilité publiés

— Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites

— Part modale des déplacements cyclables (comptages)

Principes de mise en œuvre et recommandations

La Ville poursuivra et alimentera son travail de promotion de l'utilisation du vélo et assimilés (mécanique, VAE, vélos cargos, trottinettes, etc.) en structurant la communication mobilité et en particulier selon les axes stratégiques suivants.

Poursuivre et pérenniser les actions de sensibilisation et promotion du vélo

- Pérenniser les événements et actions suivants :
  - Salon Mobicity
  - Brevet cyclable
  - Journée sans voiture
  - ...
- Soutenir et communiquer les actions du GRACQ



Source : Ville de Mouscron

Développer de nouvelles actions de sensibilisation

- Assurer une continuité du brevet cycliste dans le parcours de l'élève : en créant un brevet cycliste secondaire axé sur de nouvelles thématiques (ex : mécanique)
- Partager des initiatives citoyennes en faveur du vélo. Par exemple : mise à disposition d'un garage (à l'instar de Cycloparking à Bruxelles)
- Organiser/pérenniser des événements dans le cadre de la semaine de la mobilité
  - Défi-mobilité entre écoles, entreprises et institutions administratives
  - Activités sur le parking du CAM (pique-nique,...) : sensibiliser à d'autres usages que ceux de la voiture et du stationnement auto
  - Journée accès interdit à la Grand-Place aux véhicules motorisés
  - Journée sans voiture

→ Réitérer ces actions une fois supplémentaire par an

Communiquer aux citoyens ce qu'il se passe sur leur territoire

- Etablir une stratégie de communication mobilité (cohérence entre les canaux, plan de diffusion trimestriel, choix d'axes de communication,...)
- Communiquer en interne et externe les données chiffrées récoltées par l'Administration et la Police
- Améliorer la lisibilité de la page mobilité du site internet de la Ville
- Fournir une information complète et à jour sur les travaux et leurs impacts sur les déplacements cyclables



Source : La Cémathèque_n°38

- Fournir une information complète et à jour sur les services existants pour les cyclistes (stationnement, réparation, marquage, etc.)

Autres pistes

- Réaliser une carte des infrastructures cyclables existantes (cfr. audit WACY 2022) - en cours
- Sensibiliser les usagers aux avantages et bienfaits du vélo
- Instaurer une signalétique cycliste (cfr. audit WACY 2022)
- Installer des remorques sensibilisation (Police) dans les zones dangereuses et les zones 30
- mobiliser les entreprises (Plan de déplacement (PDE), primes de déplacement, stationnement sécurisé et sanitaires etc.)
- Concerter les acteurs, les citoyens, les partenaires et les insérer aux processus de réflexion (enquête, réunion citoyenne, etc.)

3. Améliorer la mobilité scolaire

3.1. Poursuivre la sécurisation des abords des écoles

Description de la mesure

Pour concourir à sécuriser les abords des écoles, il s'agira de développer des projets qui :

- comprennent des aménagements pour réduire les vitesses ;
- rendent l'école perceptible avec des couleurs, une symbolique spécifique, du mobilier urbain ;
- facilitent et canalisent le déplacement des piétons et des cyclistes

Nombreuses mesures ont déjà été entreprises à Mouscron en la matière, il s'agira de poursuivre les actions menées et de continuer à tendre vers un apaisement des abords d'école pour garantir la sécurité et la convivialité.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Améliorer la mobilité scolaire — Favoriser la marche et le vélo — Améliorer le cadre de vie — Sécuriser les déplacements	1.1., 3.2., 3.3., 7.2.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Écoles, fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : Écoles, Police, gestion centre-ville (stewards) Règlementaires : Code de la route	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Réalisation
	Caractère	Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€€

Outils et références

- La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019)
- Les abords d'école, Sécurothèque Fiche pratique n°255, SPW (2022)
- Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles, Sécurothèque Fiche pratique n°256, SPW (2023)
- Réinventer les abords d'école: Guide pour l'amélioration des abords d'école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022)
- Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l'enseignement fondamental, Perspective.brussels (2022)
- Check-list « Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l'enseignement fondamental », Perspective.brussels (2022)
- La rue scolaire, Sécurothèque Fiche pratique n°501, SPW (2020)
- Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020)
- Rues scolaires, on à tous un rôle à jouer! Guide à l'usage des parents et de la communauté éducative, Rues de l'Avenir (2021)
- DYI rue scolaire, Bruxelles Mobilité

Indicateurs

- Nombre de rues scolaires
- Nombre d'emplacements « kiss & ride »

Principes de mise en œuvre et recommandations

Les abords d'écoles sont au cœur de la vie quotidienne des enfants et adolescents, du personnel de l'école, des parents et accompagnants,… qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à l'école. A ce titre, ils constituent un environnement important qu'il s'agira de concevoir selon 4 critères de qualité[1] :

› un abord d'école sûr

› un abord d'école convivial et accessible

› un abord d'école vert

› un abord d'école identifiable

La notion d' « abords d'école » est à appréhender à plusieurs niveaux : il est important de tenir compte des abords directs de l'école mais aussi du contexte plus large de la rue et du quartier. Il est ainsi important de prendre en compte non seulement l'entrée de l'école (le « parvis » de l'école) et la configuration de la rue mais aussi les itinéraires suivis par les élèves pour rejoindre l'école.

Zone 30 abords d'école : Maitriser les vitesses

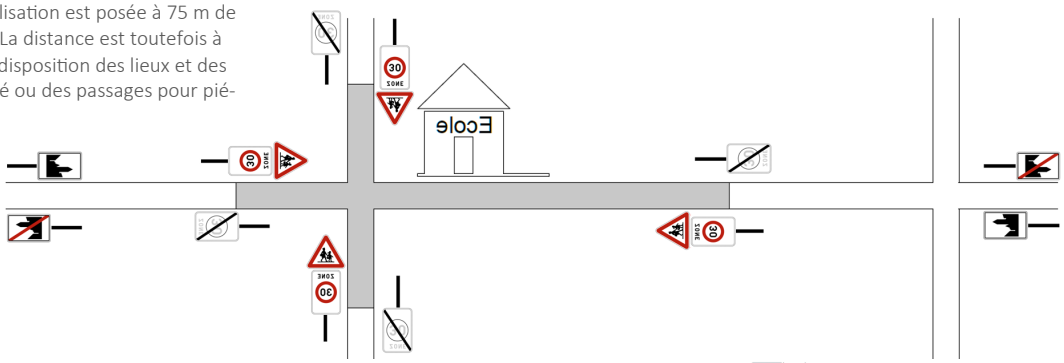
L'obligation généralisée de créer des zones 30 aux abords des écoles instaurée en 2004 en Belgique visait l'amélioration de la sécurité des enfants et la convivialité et l'apaisement de ces périmètres. Cette mesure a permis des avancées en matière de vitesse mais n'a pas toujours permis de diminuer la pression du trafic automobile.

La zone 30 abords d'école est signalée au moyen des panneaux F4a (associé au A23):

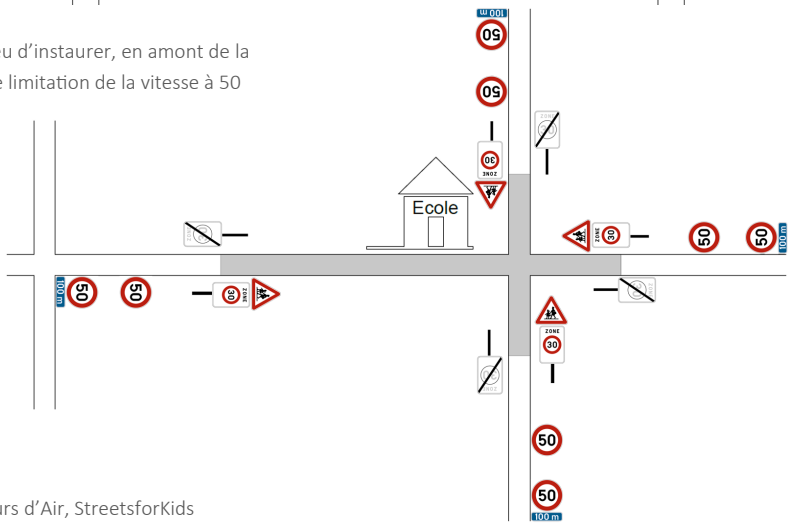


Source: schémas de référence, Fiche Pratique n°255, Sécurothèque, SPW

En agglomération: la signalisation est posée à 75 m de part et d'autre de l'école. La distance est toutefois à adapter en fonction de la disposition des lieux et des aménagements de sécurité ou des passages pour piétons qui existent.



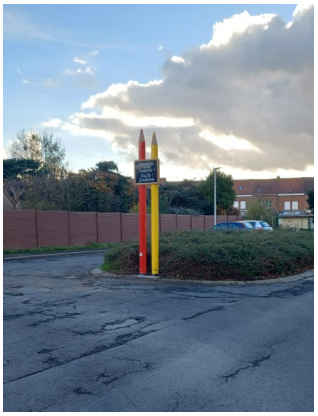
Hors agglomération, il y a lieu d'instaurer, en amont de la zone 30 abords d'école, une limitation de la vitesse à 50 km/h.





Source: les Chercheurs d'Air, StreetsforKids

En complément d'une signalisation verticale, un marquage au sol des signaux peut être réalisé sur le tronçon ainsi que le placement de mobilier urbain (barrières, totems,…) pour attirer l'attention des usagers motorisés.





Totems école Raymond Devos au Mont-à-Leux et école Libre du Tuquet

[1]Réinventer les abords d'école: Guide pour l'amélioration des abords d'école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022)

Rue scolaire : Diminuer la pression automobile et renforcer la convivialité

La rue scolaire ne constitue pas une réponse à la sécurisation de tous les abords d'écoles. Dans de nombreux cas, d'autres solutions sont plus pertinentes. Toutefois, dans certaines situations, elle est susceptible de contribuer à une mobilité plus durable, à d'autres comportements de déplacement, voire, d'améliorer la qualité de l'air. Pour qu'elle fonctionne, il est indispensable qu'elle soit appropriée par les parties prenantes de sa mise en place: les écoles et communes.

Une rue scolaire désigne au sens du code de la route une rue située à proximité immédiate d'un établissement scolaire, réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed pedelecs, fermée à la circulation des véhicules motorisés, à certaines heures, au moyen d'un signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire" sauf si ce panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur.

La fermeture de la rue à la circulation peut être matérialisée de plusieurs façons: une barrière déplaçable pourvue d'une signalisation et la présence de personnel de surveillance ou des bornes escamotables. Des avantages et inconvénients sont liés à chaque dispositif et détaillés dans les différents guides et références renseignés ci-dessus.

Si les avantages de la rue scolaire sont nombreux (qualité de l'air, convivialité, problématiques de stationnement et trafic, autonomie des enfants, réduction du bruit,…), certains inconvénients sont aussi à relever : obligation d'une présence de personnes pour éviter les infractions, report de problèmes de trafic dans les rues adjacentes et le manque de changement de comportement en termes de report modal. Il est donc nécessaire d'allier la mise en place d'une rue scolaire à une réflexion plus large sur le quartier de l'école.



Source : rue scolaire Caporal Claes à Schaerbeek, Bruxelles (1030.be)



Rue scolaire à Mouscron





Panneau C3 complété par panneau additionnel « rue scolaire »

Principes de mise en œuvre et recommandations

Rue scolaire : Diminuer la pression automobile et renforcer la convivialité

La mise en place d'une rue scolaire s'envisage en plusieurs étapes[1] :

- Phase 1 : préliminaire. Une rue scolaire est-elle envisageable?
- Phase 2 : Préparation. Taches et planning
- Phase 3 : Test
- Phase 4 : Evaluation
- Phase 5 : Décision. Pour une mise en œuvre définitive?

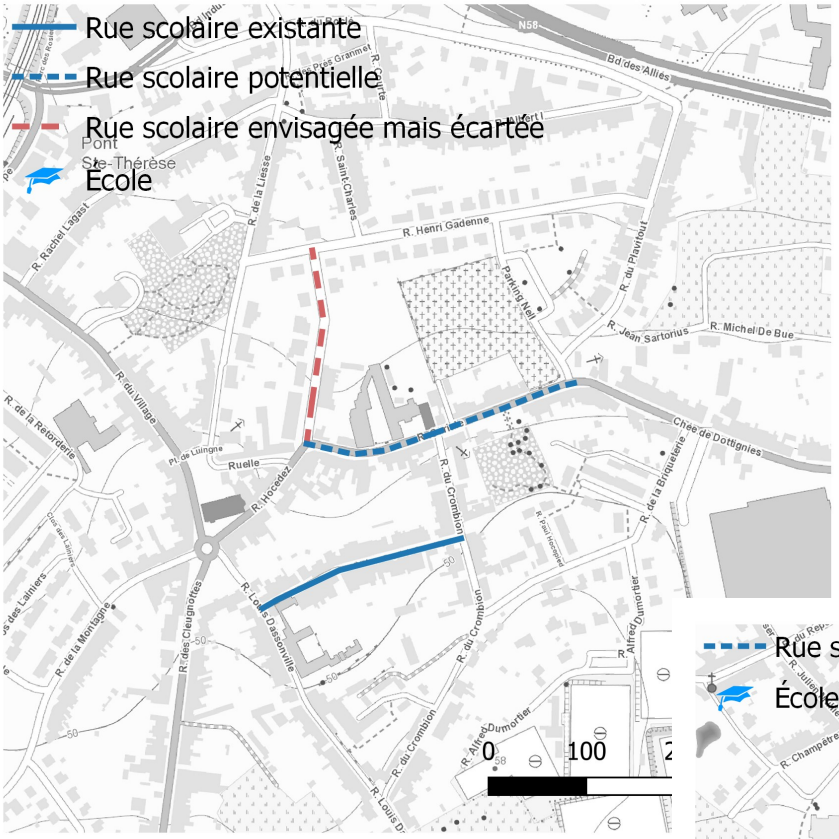
L'introduction d'une rue scolaire va toujours de pair avec une phase test. Il est recommandé qu'elle dure 14 semaines (3 mois), de manière à permettre à l'ensemble des acteurs concernés d'avoir suffisamment de temps pour s'adapter à la nouvelle situation, et d'en analyser en toute objectivité les avantages et les inconvénients. A l'issue de la phase test, la rue scolaire fait l'objet d'une évaluation, et il peut être décidé de procéder à un aménagement définitif.

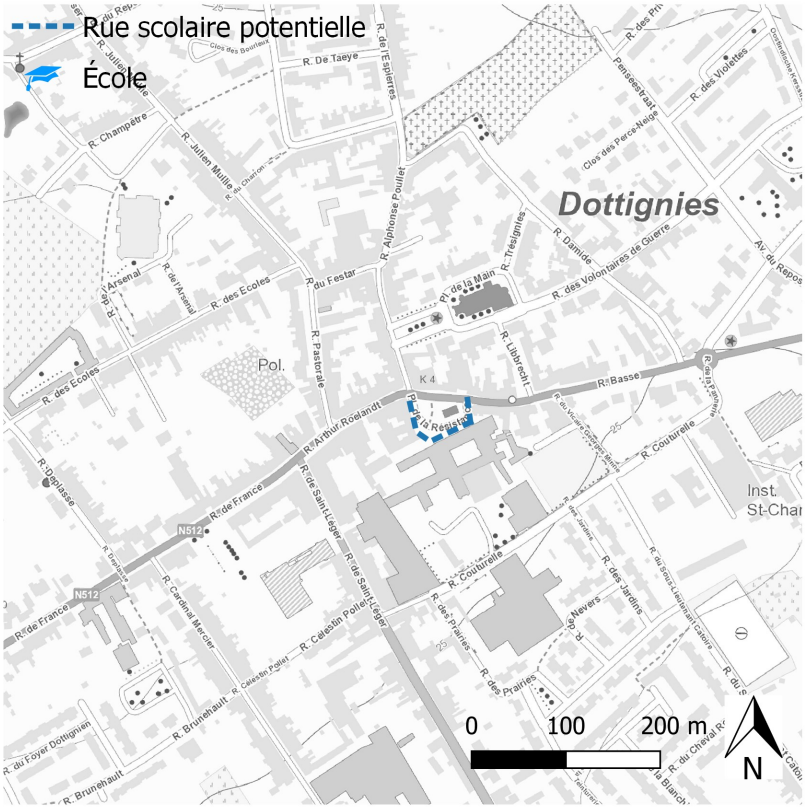


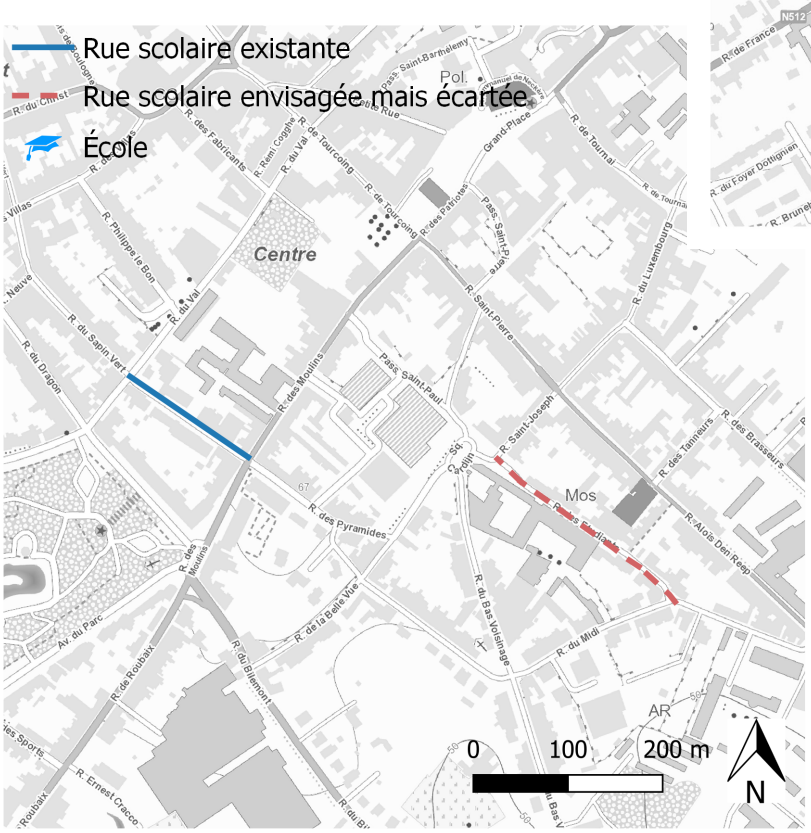
Source : perspective.brussels (Collectif Ipé et + research), « Mon école, un espace de qualité. Guide pour l'enseignement fondamental », 2018, p82

[1]Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020)

Les cartes suivantes localisent les rues scolaires existantes et proposées sur le territoire communal.

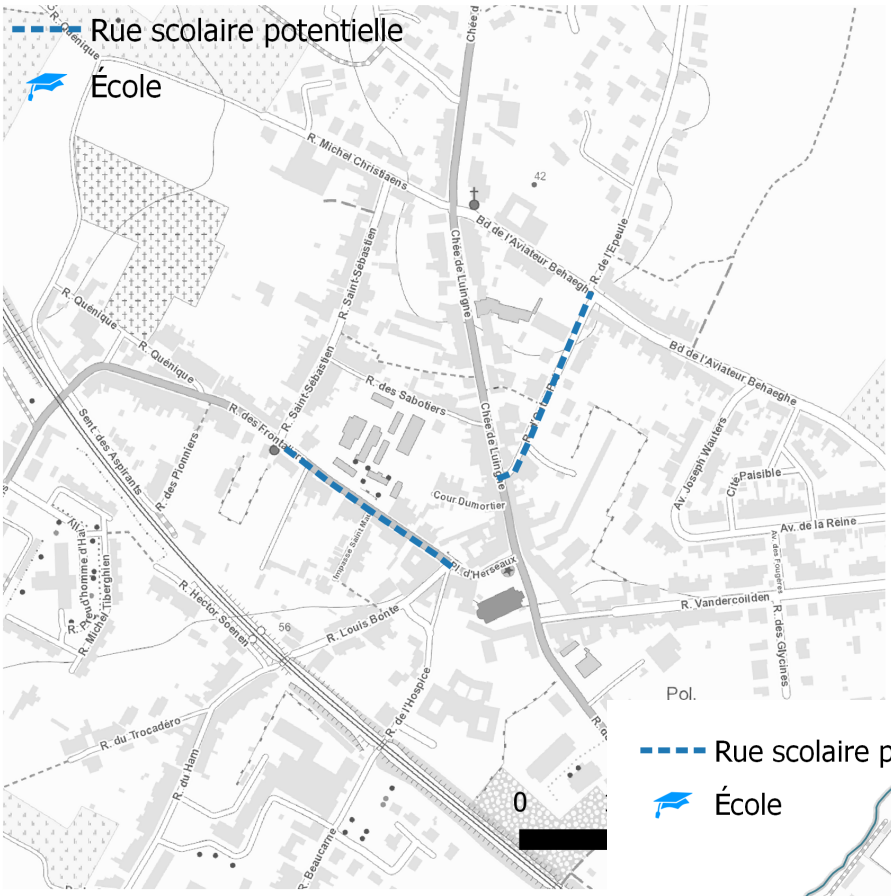


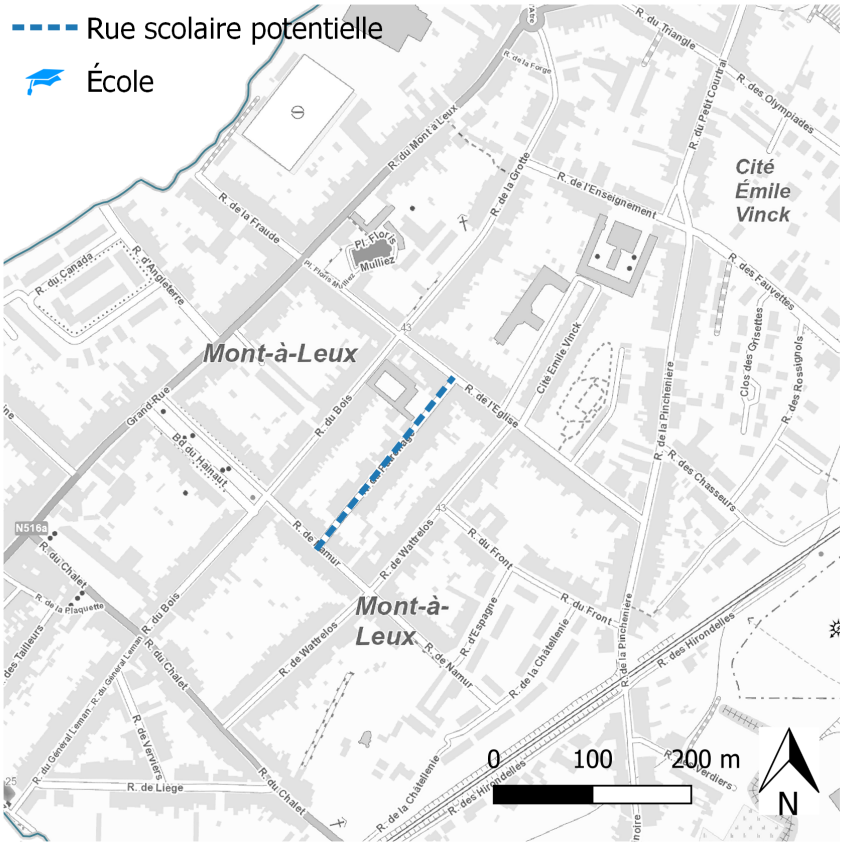




Rues scolaires existantes, potentielles et écartées à Luingne, au centre-ville et à Dottignies

Les cartes suivantes localisent les rues scolaires existantes et proposées sur le territoire communal.





Rues scolaires existantes, potentielles et écartées au Mont-à-Leux et à Herseaux

<u>Rues scolaires existantes</u>

Ecole Communale de Luingne, rue Jean-Baptiste Decottignies (uniquement le soir), Institut du Sacré Cœur, rue du Sapin Vert (matin et soir)

<u>Rues scolaires potentielles</u>

Ecole Fondamentale Saint-Charles, place de la résistance (Dottignies), Ecole Saint-Maur, rue d'Outre-Pré (Herseaux), Ecole Libre du Mont-à-Leux, rue du Patronage, Ecole Fondamentale Saint-Charles, rue Curiale (Luingne, public maternel et primaire), Ecole Philippe Geluck, rue des Frontaliers

<u>Écoles pour lesquelles l'instauration d'une rue scolaire a été envisagée mais écartée</u> (distance trop longue, public secondaire, etc.)

Institut des Frères Maristes, rue des Etudiants, Institut Saint-Charles, rue du 12ème de ligne

Zone Kiss & Ride: Organiser le stationnement

Force est de constater que même lorsque les conducteurs respectent la limitation de 30 km/h, la situation reste particulièrement anarchique en matière de stationnement (en double file, sur les trottoirs, sur le passage piéton…). C'est donc aussi sur cette problématique qu'il faut travailler, car elle génère de l'insécurité routière, est défavorable à la convivialité et à une bonne cohabitation entre usagers différents, et est source d'émissions de polluants et de particules fines.

Parmi les solutions envisageables, des zones de dépose-minute (kiss & ride) peuvent être favorisées. Cette situation correspond au statut d'arrêt au sens du code de la route. Il est donc interdit d'y stationner et de quitter le véhicule, même pour peu de temps. Les parents qui souhaitent accompagner leurs enfants jusqu'en classe, doivent être orientés vers du stationnement de courte durée par exemple. Un dépose-minute fonctionne généralement bien avec les élèves du primaire. En revanche, il n'est pas adapté aux élèves de maternelle. Notons aussi que si cette solution peut être efficace la matin pour déposer les enfants, elle l'est beaucoup moins le soir pour les reprendre.

Il est important de prendre en compte le niveau d'enseignement de l'école quand il s'agit de mettre en place une dépose-minute :

Niveau maternel : pas recommandé, car les enfants sont peu autonomes et ont besoin d'être accompagnés pour sortir de la voiture. Une zone de stationnement courte durée (max 15 minutes) parait plus judicieuse.

Niveau primaire : recommandé. Il est préférable de la situer ni trop proche de l'entrée de l'école (pour y privilégier le séjour et la convivialité plutôt que le stationnement), ni trop loin (sinon cela devient davantage une zone de stationnement courte durée). Il parait optimal que celle-ci soit située à environ 30-50m.

Niveau secondaire : recommandé mais les élèves étant davantage indépendants et autonomes, la zone de dépose-minute peut être située plus loin de l'école et les élèves peuvent parcourir un plus long chemin à pied. Il est également préférable d'inciter les élèves à se rendre à l'école autrement qu'en voiture quand les circonstances le permettent.

En outre, en matière de stationnement automobile il s'agira également de:

– Encourager l'utilisation d'un parking hors voirie à proximité de l'école et terminer le trajet jusqu'à l'école à pied (pédi-bus, vélobus). La possibilité de mutualisation de parkings privés pourra être envisagée (parkings de grandes surfaces commerciales,…)

– Informer les parents sur les lieux de stationnement à privilégier et les meilleurs itinéraires pour se rendre à l'école

– Limiter les places de stationnement permanent aux abords directs de l'école pour garantir suffisamment d'espace pour les flux piétons

Peu importe le dispositif, avoir une approche technique et réglementaire ne suffit pas. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.





3. Améliorer la mobilité scolaire

3.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

Description de la mesure

Puisque tous les usagers, peu importe leur mode de déplacement en amont, arrivent à pied à l'entrée de l'école, la stratégie d'accessibilité multimodale des écoles repose d'abord sur la garantie de traversées et de cheminements piétons sécurisés et confortables aux abords des établissements.

Ensuite, le rôle de la Ville et des directions scolaires est de proposer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture (réseaux de modes actifs de qualité, confortables et sécurisés, sensibilisation, services, infrastructures, etc.) pour assurer une accessibilité multimodale aux établissements.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école — Sécuriser les déplacements scolaires	1.1., 2.1, 3.1., 3.3., 7.2.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Écoles, fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Écoles, Ville Partenaire(s) : Police, gestion centre-ville (stewards), association de parents Règlementaires : /	Nature de la mesure	Accompagnement, planification
	Type d'opération	Étude, information, réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€

Outils et références

- La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019)
- Le Pédibus, SPW Mobilité (2021)
- Pédibus, à pied, à l'école! Guide de démarrage, SPW (2020)
- Le Pédibus de Malonne, c'est venir à l'école à pied avec les copains, exemple de Malonne
- Le pédibus, pour aller à l'école à pied, exemple de la Ville de Liffré (France)
- Le Vélobus, SPW Mobilité (2022)
- Rang vélos, Pro Vélo
- Rang vélo, exemple de l'école Saint-Martin à Assesse (2023)
- Les déplacement domicile-école secondaire en Wallonie, Ligue des familles (2022)
- Woodybus, Transport collectif et collaboratif, Humbird (2022)
- Plans de Déplacements Scolaires, Bruxelles Mobilité

Indicateurs

- Nombre de Pédibus
- Nombre de Vélobus
- Nombre de participants Pédibus
- Nombre de participants Vélobus
- Taux de liaisons au RS piéton sécurisées
- Nombre d'écoles ayant réalisé un Plan de Déplacement Scolaire (PDS)

Principes de mise en œuvre et recommandations

En étudiant l'accessibilité multimodale des écoles, il faut tenir compte de 2 principaux facteurs pour identifier les modes potentiels : les distances à effectuer ainsi que l'âge du public scolaire visé. Les situations géographiques (milieu rural ou urbain) et familiales (garde alternée, famille monoparentale, etc.) ainsi que le genre jouent également un rôle.

› Modes selon les distances et le contexte territorial : plus de 10km : en voiture, entre 3 et 10km : en transports en communs, entre 1 et 3km : à vélo, moins de 700m : à pied

› Modes selon les âges (et la capacité à appréhender les risques routiers) : avant 8 ans : mobilité accompagnée, à partir de 8 ans : autonomie sur des courtes distances (depuis un kiss&ride par exemple) ou en groupe guidé (Pédi– et Vélobus), à partir de 10-12 ans : autonomie (tous modes confondus).

La stratégie pour améliorer l'accessibilité multimodale des écoles repose sur plusieurs axes :

<u>Mettre en place des moyens et services : le ramassage scolaire</u>



Le ramassage scolaire à pied (Pédibus) ou à vélo (Vélobus) est un « système d'accompagnement des enfants à pied vers l'école sous la surveillance d'adultes formés. Il requiert des adultes accompagnateurs, des lignes, des arrêts, un horaire[1] ».

De nombreux avantages sont à dénombrer tant pour les enfants (autonomie, activité physique, apprentissage, éveil) et les parents (temps, gratuité, encadrement) que pour les établissements scolaires (abords d'écoles sécurisés et avec une meilleure qualité de l'air puisque moins de voitures s'y rendent).

Le SPW propose des guides de démarrage (voir références) qui propose une planification en 7 étapes pour la mise en place d'un Pédibus ou d'un Vélobus : Identification et information des acteurs, réalisation d'un état des lieux, promotion du projet, mise en place du Pédibus, formation et vérification, lancement du Pédibus et évaluation et pérennisation.

Le Vélobus (ou rang vélo) a l'avantage de pouvoir couvrir des distances plus grandes mais aussi l'inconvénient d'avoir besoin d'infrastructure pour le stationnement des vélos à l'école. Le Pédibus peut toucher un public qui ne sait pas encore rouler à vélo

Le Pédibus de Liffré en France (voir références) est encadré par des accompagnateurs bénévoles d'une association. À Malonne, ce sont des parents, bénévoles également, qui accompagnent les élèves.

L'école Saint-Martin à Assesse (voir références) organise par exemple 5 itinéraires composés chacun de 5 à 8 arrêts et qui s'étalent jusqu'à 6km. Le site internet de l'école reprend les itinéraires, les horaires ainsi que les règles de bonne à suivre en joignant l'initiative.

La Ville sera garante de la qualité et de la sécurité des itinéraires choisis. Une signalétique peut aussi être placée à son initiative et des agents communaux peuvent être impliqués pour l'accompagnement des enfants (Voir Mesure 1.2).

Un ramassage scolaire peut être initié par l'école de manière volontaire ou être suggéré par la Ville, qui visera les écoles dont les élèves habitent à distance piétonne et cyclable raisonnable (à cet effet, un PDS a beaucoup d'usage).

Pour ces deux systèmes, des défis sont à prendre en considération : offrir des itinéraires sécurisés et surtout des moyens humains pérennes.



Exemple de représentation d'une carte avec lignes et arrêts Pédibus (Ville de Liffré, France)



[1] Le Pédibus, SPW Mobilité (2021)

Principes de mise en œuvre et recommandations

Lier les écoles aux réseaux structurants

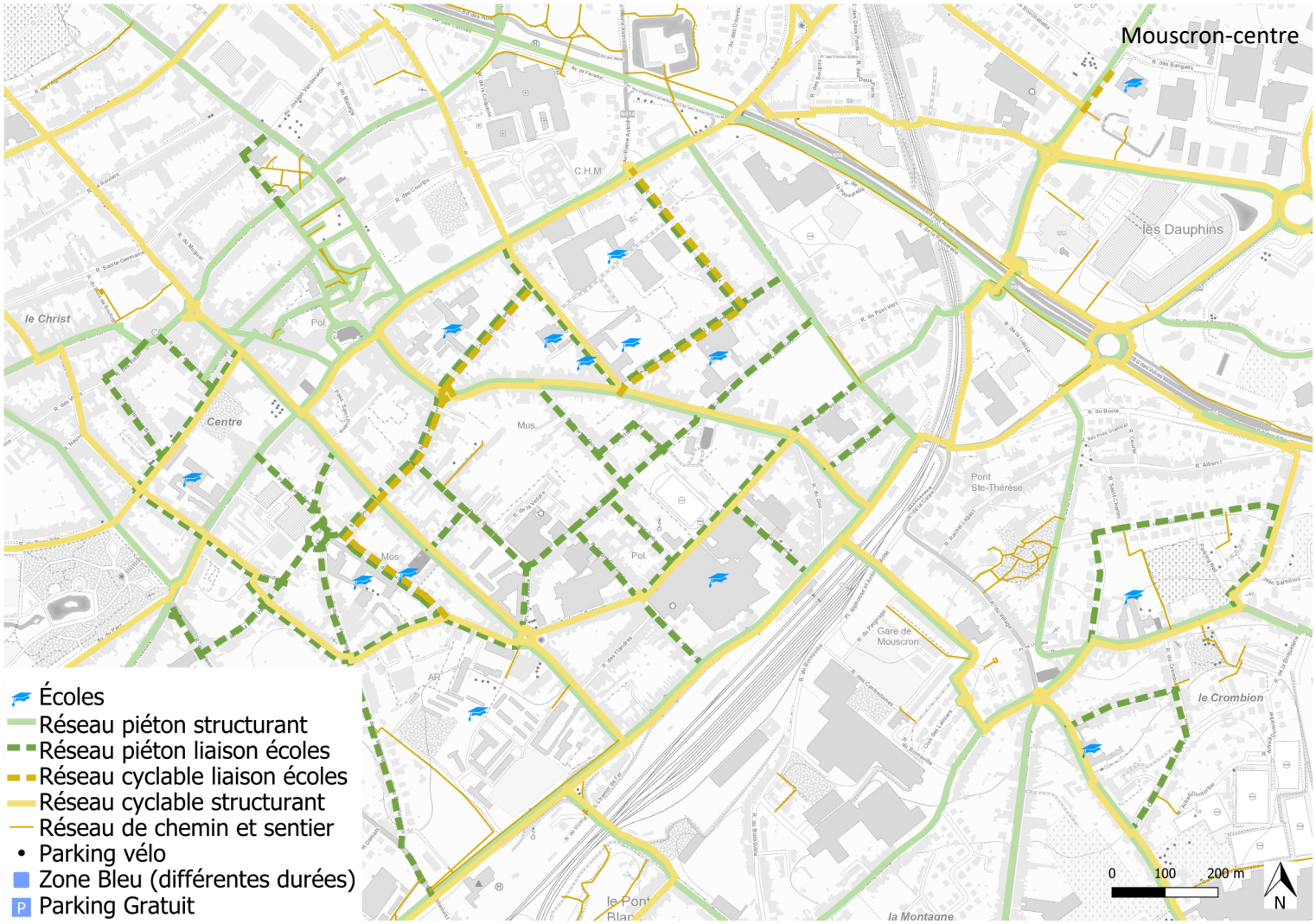
Les réseaux structurants identifiés dans le cadre de ce PCM comportent un niveau spécifique: les liaisons aux écoles. Il s'agit des axes desservant les écoles depuis les réseaux structurants à la fois piéton et cyclable. Les axes concernés doivent présenter des aménagements de qualité pour garantir le confort et la sécurité des cheminements entre ces réseaux structurants et les abords des écoles. Les critères de sécurité et de qualité sont présentés aux fiches action 1.1. et 3.1.

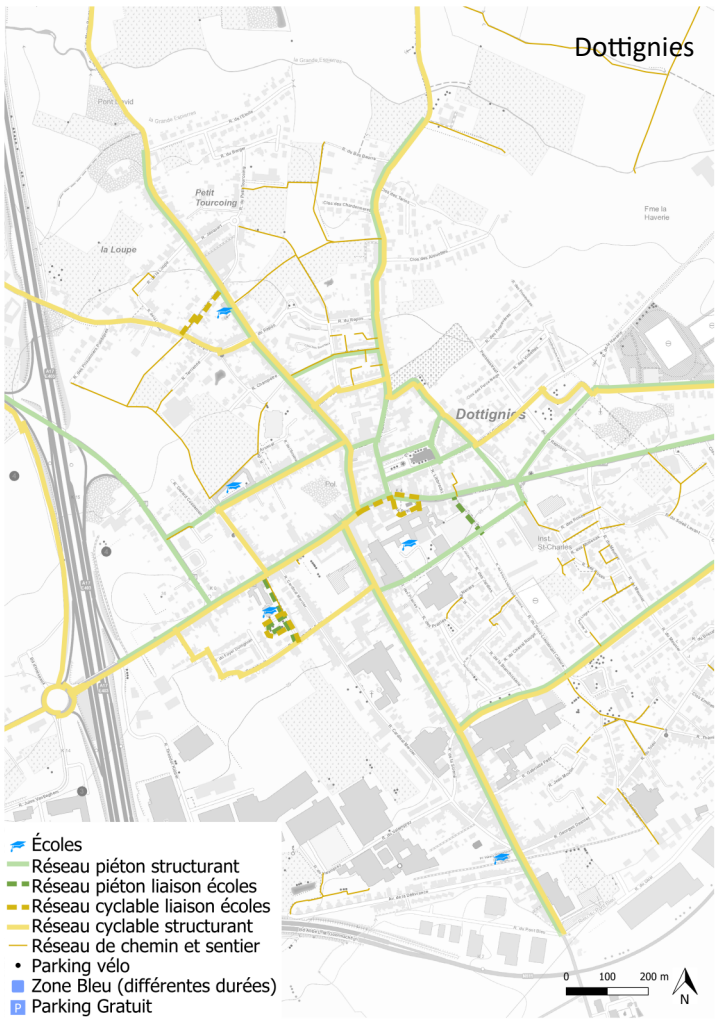
Pour l'ensemble de ces axes, il s'agira dans un premier temps d'évaluer l'état et la qualité des aménagements au travers d'un audit.

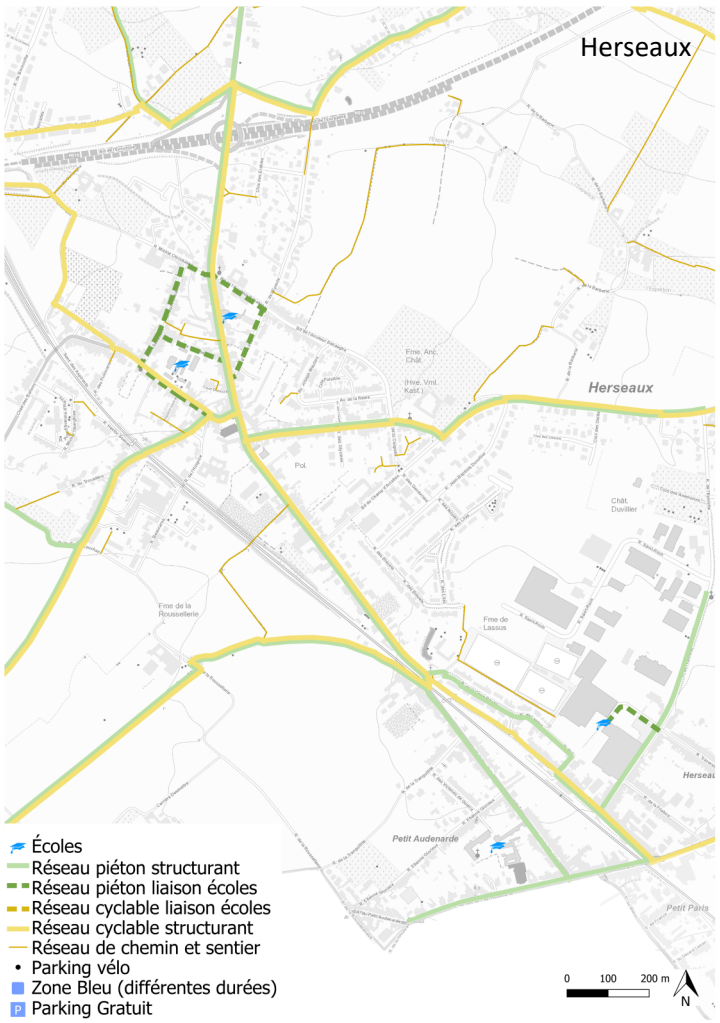
Pour l'audit piéton, nous renvoyons vers la fiche 1.1 du PCM qui en traite. Réinsistons toutefois sur l'intérêt de réaliser un audit en particulier sur les liaisons scolaires du réseau structurant. Pour cela, il s'agira d'impliquer les écoles et pourquoi pas les élèves, parents et personnel scolaire dans sa réalisation pour mettre en place un Diagnostic Piéton partagé et collaboratif (par exemple au travers de marches exploratoires).

En ce qui concerne l'audit cyclable, la Ville de Mouscron a réalisé un audit de sa politique cyclable dans le cadre de l'appel à projets wallon WaCy et finalisé en 2022. Cela a permis de définir des pistes d'actions concrètes. Le PCM ayant permis d'identifier les axes structurants du réseau cyclable communal, il s'agira pour la Ville de réaliser un audit de ses infrastructures existantes, et en particulier celles menant aux écoles. Cela permettra d'identifier des points noirs potentiels et chainons manquants et d'orienter la réalisation d'infrastructures à venir.

Les cartes suivantes localisent les écoles, leurs liaisons aux réseaux structurants et les parkings pour les différents pôles qui concentrent de nombreuses écoles.







Zoom sur les liaisons entre les écoles et les réseaux structurants du centre de Mouscron, de Dottignies et de Herseaux

Pour aller plus loin…

En addition à ces service, la Ville peut accompagner les établissements scolaires à mettre en place des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) ou des enquêtes afin de créer une base de données et des indicateurs qui pourront motiver les directions à mettre en place d'autres mesures et actions (cfr fiche 3.3.).

Un plan de déplacements scolaires (PDS) permet à une école de mieux comprendre sa situation actuelle de mobilité et d'être guidé dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation d'actions pour promouvoir des déplacements plus actifs et plus sûrs pour les élèves, leurs parents et le personnel de l'école. Il s'agit d'un outil encore peu répandu en Wallonie mais qui aurait tout son intérêt à Mouscron vu la densité d'écoles dans le centre-ville particulièrement et les enjeux que cela soulève. Voir la section « outils » pour plus d'informations.

Pour inciter à l'utilisation d'autres modes, il est important d'offrir des abords d'écoles sécurisés aussi en contraignant l'usage de la voiture et de son stationnement en réduisant l'espace qui lui est réservé. La fiche action 3.1. présente des indications concernant la régulation des accès des rues où se trouvent des écoles.

Et enfin, le rôle de la Ville est de sensibiliser tous les acteurs sur ce qui existe déjà et sur les bienfaits des modes de déplacements alternatifs à la voiture, notamment via l'implication des directions d'école, des corps enseignants et des parents (cfr fiche 3.3.).

D'autres systèmes existent ailleurs. Par exemple en France, un bus scolaire en bois a fait son apparition. C'est un système de ramassage scolaire sur un vélo « collectif » et assisté d'une batterie solaire qui peut être adapté pour un public moins autonome ou sur des parcours moins sécurisés. Le Woodybus peut accueillir jusqu'à 8 personnes en plus du chauffeur et est autorisé à se déplacer sur la voie publique française.

Un système de covoiturage scolaire pour les parents peut aussi être mis en place via les applications de carsharing.



Plans de Déplacements Scolaires (PDS) de la Région bruxelloise



Zoom sur les liaisons entre les écoles et les réseaux structurants de l'(hyper-)centre de Mouscron

3. Améliorer la mobilité scolaire

3.3. Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école

Description de la mesure

La stratégie pour inciter les élèves à l'usage des modes actifs consiste principalement à impliquer les établissements (direction et corps enseignants) dans leur rôle de sensibilisation aux enjeux liés à la mobilité scolaire

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Améliorer la mobilité scolaire — Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école — Augmenter la part modale des déplacements actifs — Inciter à un usage plus rationnel de la voiture — Améliorer la qualité de vie et des espaces publics en réduisant le nombre de voitures	1.1, 1.2., 2.1., 2.2., 2.3.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Ville , écoles Partenaire(s) : SPW, Police, Tous à Pied, Atingo, le GRACQ, ProVélo Règlementaires : /	Nature de la mesure	Soutien-Accompagnement
	Type d'opération	Information
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€

Outils et références

Éducation Mobilité et Sécurité routière (EMSR), Wallonie Mobilité SPW

Les services et outils gratuits en EMSR, Wallonie Mobilité SPW

Outils pédagogiques, Wallonie Mobilité SPW

Brevet du piéton, Tous à pied

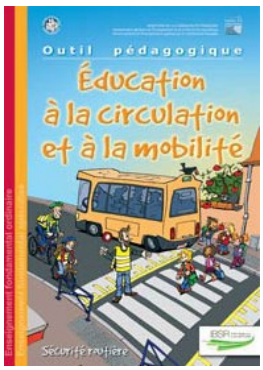
Décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires, WALLEX

Les plans de déplacements Scolaires, Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles

Mobilité scolaire, quoi de neuf? Cémathèque n°48, Wallonie







Indicateurs

- Brevet du cycliste - nombre de classes concernées
- Brevet du cycliste - nombre de participants
- Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école
- Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école
- Nombre de vélos stationnés à l école

Pour impliquer le corps enseignant, les directions, les parents et les élèves dans l'implantation d'alternatives de mobilité, les axes suivants sont encouragés :

Création d'une cellule Mobilité scolaire avec directions et service enseignement et mobilité

Cet objectif vise la tenue de réunions (biannuelles voire trimestrielles) avec un comité composé des partenaires impliqués dans le domaine de la mobilité scolaire de Mouscron : l'autorité communale, l'ensemble des directeurs d'écoles et la Police. En fonction des thématiques et des sujets identifiés, des personnes ressources de différentes associations actives dans les domaines de la mobilité durable (Tous à pied, Atingo, ProVélo, le Gracq, etc.) sont conviées pour partager leur expertise.

À l'occasion de ces réunions, la cellule mobilité scolaire abordera les défis rencontrés par les établissements, les alternatives à la voiture, les services et les infrastructures qu'il est possible de mettre en place, les actions de sensibilisation et de promotion des modes actifs à réaliser, etc. Ce sera également l'occasion pour les établissements scolaires de partager entre eux les outils pédagogiques qu'ils utilisent sur le thème de la mobilité durable.

Éducation et formations

Le SPW propose une formation gratuite à destination des professionnels de l'enseignement pour devenir référent Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR). L'EMSR, c'est un triple objectif : renforcer les capacités des élèves à se déplacer, apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement et exercer les élèves à opérer les choix de mobilité pertinents. Un enseignant formé à l'EMSR pourra éduquer les élèves aux thématiques de mobilité et de sécurité routière (le piéton, le cycliste, les nouvelles mobilités, la responsabilité du conducteur et du passager, etc).

Une série d'outils pédagogiques pour les élèves, les enseignants ou encore les parents sont à télécharger, à commander ou à emprunter auprès de Wallonie Mobilité.



Puisque l'EMSR vise les écoles fondamentales mais aussi les écoles secondaires, cette formation pourra constituer une continuité dans le parcours de l'élève qui n'est plus formé après le passage du brevet cycliste à la fin des primaires. Elle pourrait être accompagnée par un développement d'un brevet cycliste vers un « brevet mécanique » pour apprendre à entretenir et réparer son vélo, par exemple.

Le brevet piéton a quant à lui fait son apparition en Wallonie en 2023, encadré par l'asbl Tous à Pied, pour apprendre aux élèves de 8 à 12 ans à se déplacer en rue de la manière la plus sécurisée possible.



Réalisation de plans de déplacements scolaires

Un plan de déplacements scolaires (PDS) permet à une école de mieux comprendre sa situation actuelle de mobilité et d'être guidé dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation d'actions pour promouvoir des déplacements plus actifs et surs.

Depuis 2004, un Décret du Gouvernement Wallon accompagne les écoles dans la création d'un PDS. Un tel outil vise à améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles par la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires face à ces enjeux. Un PDS vise également à redonner confiance aux parents quand à la sécurité des déplacements scolaires.

La réalisation du PDE est réalisée par une commission d'école, créée à cet effet et composée de représentants du pouvoir organisateur, de la communauté éducative, de parents et d'élèves (dans l'enseignement secondaire ordinaire). Dans le cas d'une procédure encadrée par la Région, une intervention financière peut être sollicitée par l'établissement.



Sensibilisation

En plus des actions de sensibilisation qui seront initiées aux travers de la Cellule mobilité scolaire et grâce à un personnel formé, la Ville veillera à informer les écoles des différents événements de mobilité organisés en dehors du cadre scolaire (cfr. fiche 2.3.).

D'autres pistes peuvent aussi être envisagées sous la forme de challenge et concours inter-écoles.

4. Améliorer le cadre de vie

4.1. Renforcer la fonction de séjou r dans les espaces publics

Description de la mesure

Réaménager les places et centres de ville et villages en espaces publics de rencontre conviviaux

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Améliorer la qualité du cadre de vie — Améliorer la convivialité des espaces publics	6.1., 7.1., 7.2.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, comité de citoyens Règlementaires : /	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Étude, réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 2
	Budget	€€, €€€

Outils et références

— Aménager les espaces publics wallons, Eléments constitutifs d'un vade-mecum, CPDT (2020)

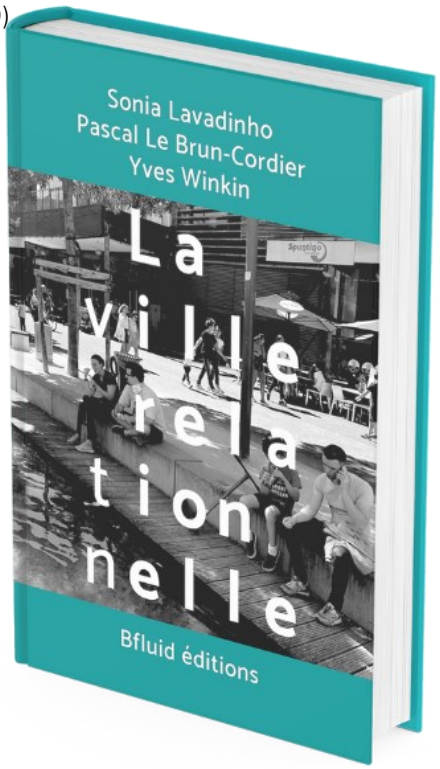
— Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs, Eventail de bonnes pratiques, CPDT (2019)

— Guide de l'espace public bruxellois,]pyblik[+ Artgineering

— Rénovation urbaine, Wallonie territoire SPW

— La ville relationnelle, S. Lavadinho, P. Le Brun-Cordier, Y. Winkin (2022)

— Ville de Seraing, Aménagement des espaces publics dans le cadre de la mise en œuvre du Masterplan de la vallée sérésienne, CPDT R6 : Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs (2018)



Indicateurs

/

Principes de mise en œuvre et recommandations

Les espaces publics des cœurs des villes et villages seront progressivement réaménagés par la Ville afin de renforcer leur fonction de séjour, c'est-à-dire de les rendre plus conviviaux pour favoriser les moments et espaces de rencontre entre les citoyens. Pour transformer ces lieux où les habitants pourront se retrouver, discuter, il est nécessaire d'y réduire l'espace voué aux voitures (circulation et stationnement) au profit des modes actifs. Le choix de mobilier urbain adapté (ludique et intergénérationnel) joue un rôle clé dans la réussite de ces transformations : bancs, modules de jeux, etc.

Principes d'aménagement

Tous les espaces publics peuvent être ciblés pour le renforcement de leur fonction de séjour : la place, la rue, l'axe structurant, le croisement ou encore les parcs, les jardins et bords de cours d'eau.

Les aménagements présenteront des caractéristiques communes pour assurer une cohérence et une reconnaissance aisée de ces lieux de convivialité sur le territoire en assurant une vision d'ensemble. Néanmoins, le gestionnaire de voirie doit garder à l'esprit que chaque espace public est singulier, inscrit dans son contexte, ce qui implique le besoin d'une conception juste, adaptée à chaque endroit et qui invite les citoyens à avoir des relations en dehors de leurs habitations.

Le Guide pour aménager les espaces publics wallons (CPDT) est une vade-mecum qui accompagne les pouvoirs publics dans le processus d'aménagement des espaces en décodant les étapes du processus de projet et en proposant une série d'outils d'aide à la conception et à l'opérationnalité des projets.

Les enjeux et concepts à prendre en compte lors de l'étude du réaménagement d'un espace public, similaires dans les guides wallons et bruxellois, sont listés ici sur base du Guide de l'espace public bruxellois :

› maillage et connectivité : vision d'ensemble, au sein des RS piéton et cyclable, cohérence avec les espaces publics adjacents, insertion d'espaces de franchissement et de transition (passerelles, escaliers, ponts, passages souterrains, etc.)

› partage : pour tous (résidents, scolaires, travailleurs, PMR, touristes, loisirs, etc.), pour les 3 fonctions de l'espace publics (passage, séjour, desserte), respect du principe STOP, intermodalité, espace désencombré, prise en compte des activités existantes des immeubles et riverains, flexibilité (espace et temporalité), agréabilité de l'espace public (confort, bien-être…)

› Écosystème : renforcement du maillage vert, respect du cycle et des chemins de l'eau, minimisation de l'impact environnemental, facilité d'entretien des aménagements, invitation à la réflexion éco-responsable des usagers, considération du microclimat du lieu, continuité du maillage écomobile (RS transport en commun).

› Esthétique : valorisation des tracés historiques et le paysage, choix de matériaux de qualité, sobres et en cohérence, calorisation des éléments patrimoniaux, scénographie nocturne pour des ambiances différées, intégration de l'ensemble des facultés sensorielles pour favoriser le sentiment de bien-être, l'art de la ville avant l'art dans la ville.

La Région wallonne possède une législation qui encadre la rénovation urbaine (voir section « Outils et références ») dont les objectifs sont les suivants :

› Rénover dans une perspective économique et sociale afin de maintenir pour tous la possibilité d'habiter en ville et d'accéder aux avantages de la vie urbaine plurifonctionnelle et diversifiée ;

› Entreprendre une action d'aménagement globale, cohérente et participative d'initiative communale et à l'échelle de l'homme ;

› Maîtriser le coût des constructions, la rente foncière et les plus-values ;

› Établir une nouvelle répartition contractuelle des responsabilités d'urbanisme en faveur des pouvoirs locaux.

Dans ce cadre, des subventions peuvent être octroyée aux communes qui réalisent une opération de rénovation urbaine. Il est à noter que certaines rénovations urbaines sont actuellement en rénovation (Centre-Ville de Marche-en-Famenne notamment).

NB : Le livre « La ville relationnelle » (voir section « Outils et références ») invite à réinventer l'aménagement du territoire en dehors de la logique du « tout à la voiture » avec des pistes surprenantes, notamment avec les concepts de ligne de désir, de bande ludique ou encore de Ville du Dehors ou Ville Amie.

À Mouscron

Plusieurs projets de réaménagement sont en cours :

— Entrée de ville au Mont-à-Leux depuis la France : vise l'élargissement de la zone via la démolition d'une dizaine de maisons pour améliorer le cadre de vie et insérer du stationnement à cet endroit ;

— Abords de la gare (élargissement des trottoirs, accent sur la convivialité par l'installation de terrasses et zones végétalisées, apaisement de la circulation, agrandissement gare des bus, côté Luingne également visé par le réaménagement) ;

— Square Marcel Demeulemeester au Tuquet (végétalisation de l'espace et intégration de tous les modes au réaménagement) ;

— Rue de Tourcoing et parking Métropole.

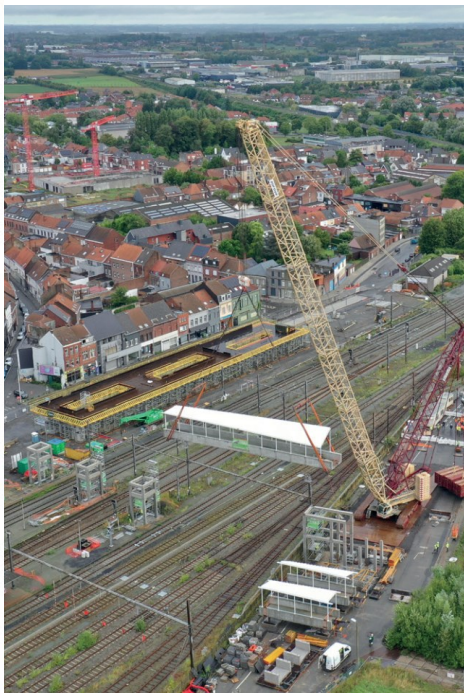
Pour assurer la convivialité des espaces aménagés, il s'agit de les accompagner en assurant leur entretien régulier.



Projet entrée du Mont-à-Leux



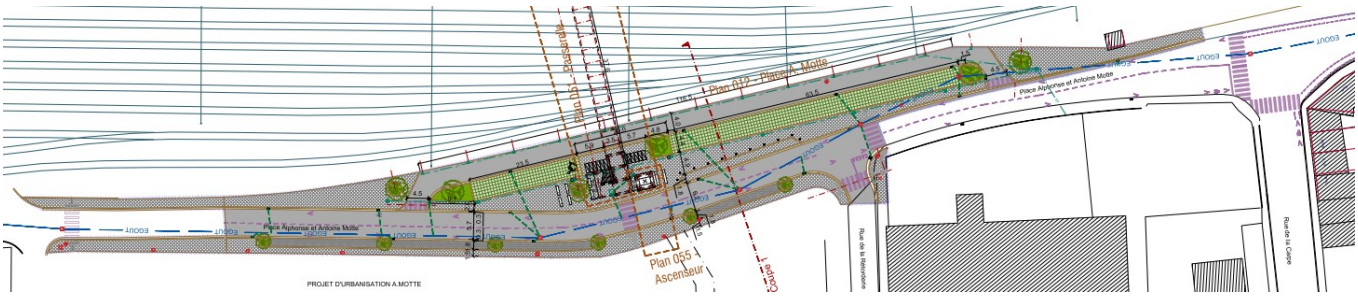








Projet gare et abords







Projet square Marcel Demeulemeester

Sources : Feuillet « Mouscron, la mobilité en actions », septembre 2023 et esquisses transmises par la Ville

À Mouscron

Les espaces suivants pourraient faire l'objet d'une réflexion :

— Les places des quartiers (Risquons-Tout, Coquinie) ;

— La place d'Herseaux : pour sa position stratégique sur tous les réseaux structurants et pour le potentiel qu'offre l'espace large dédié principalement au stationnement actuellement (à l'exception de quelques terrasses) ;

— La place de Luingne : ayant été refaite il y a une dizaine d'années, il est constaté que la place dédiée au stationnement automobile est un peu réduite mais cette fonction reste prioritaire. Pour sa position stratégique résidentielle, commerciale et dans le réseau piéton et de TP, une réflexion sur la valorisation de l'espace existant peut être entamée pour y accentuer la fonction de séjour ;

— Le square situé au croisement des rues du Couët, de Bruges, St-Eloi : pour sa position stratégique sur les réseaux structurants piéton, cyclable et TP et pour diversifier sa fonction uniquement dédiée au stationnement dans un quartier résidentiel ;

— Le futur MobiPôle du rond-point des M : pour sa position stratégique sur les réseaux structurants piéton, cyclable et TP, pour sa position stratégique sur le boulevard des Alliés dont des sections pourraient être visées par un aménagement en boulevard urbain (projet d'infrastructure SPW), pour sa fonction intermodale et grâce à l'espace disponible (cfr. Fiches action 6.1. et 7.1.).



Square situé au croisement des rues du Couët, de Bruges, St-Eloi



Place d'Herseaux



Place d'Herseaux



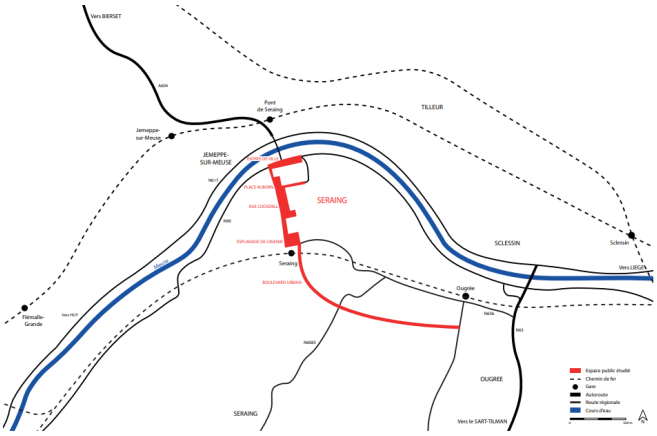
Place du Tuquet



Place de la Main

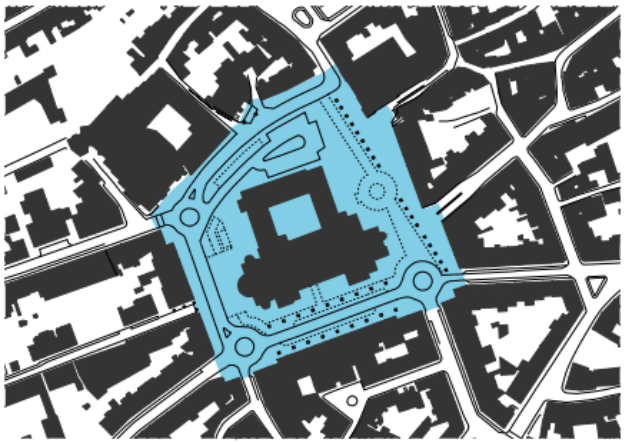
Et ailleurs…

La CPDT met en évidence des espaces publics dont le réaménagement a été considéré comme une réussite en termes de qualité, de convivialité et de sécurité. En voici quelques un :



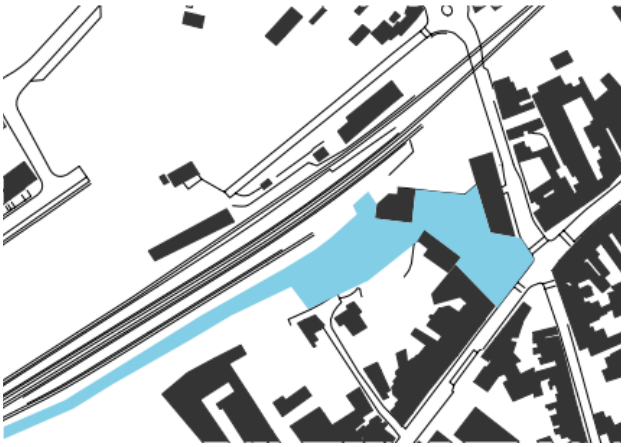


Seraing, axes structurants et places en centre urbain





Nivelles, Grand-Place





Herstal, Pôle Marexhe-gare





Herstal, Rue Petite Voie

5. Encourager les déplacements en transports en commun

5.1. Maintenir et développer les services de bus

Description de la mesure

La stratégie pour maintenir et développer les services de bus consiste principalement à se positionner en partenaire privilégié de l'AOT et du TEC avec :

1. Une philosophie à suivre pour être un partenaire privilégié des négociations
2. L'accent sur la création d'une ligne directe Mouscron-Dottignies par le boulevard des Alliés

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Encourager les déplacements en transports en commun — Faciliter les déplacements entre Mouscron et Dottignies	6.1., 7.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : AOT, OTW, TEC Humaines : Pilote(s) : Ville, AOT Partenaire(s) : Ville, TEC, SPW, communes limitrophes, (De Lijn, Ilévia) Règlementaires : /	Nature de la mesure	Planification
	Type d'opération	Étude/Négociation
	Caractère	Nouveauté/Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€

Références et outils

— Guide de bonnes pratiques : Principes d'aménagement des infrastructures routières en faveur des transports en commun, SRWT (2015)
— Les lignes express, Le TEC
— Aménager pour la circulation des bus : grands principes réglementaires, Sécurothèque, fiche pratique n°94, SPW
— Chaussée de Louvain : Site Spécial Franchissable, le nid, Namur Capitale, juin 2022

Indicateurs

— Nombre d'abonnements TEC
— Nombre d'abonnements TEC/nombre d'habitants
— Nombre d'élèves se déplaçant en bus
— Nombre de voyages sur la ligne X/an
— Nombre de kilomètres/an
— Nombre de lignes traversant la commune
— Nombre d'arrêts
— Nombre d'arrêts aménagés
— Nombre d'arrêts aménagés/nombre d'arrêts
— Longueur de site spécial franchissable-bande bus réalisés/ longueur totale projetée
— Nombre de carrefours priorisés bus/nombre de carrefours priorisés projetés
— Vitesse commerciale de la ligne X

Philosophie à suivre pour se positionner en partenaire privilégié des négociations

Le redéploiement du réseau de bus TEC de la zone de Mouscron est prévu à l'horizon 2031 (études opérationnelles à partir de 2028). En ce sens, les évolutions de la desserte en bus auxquelles le territoire peut prétendre pour les 10 prochaines années sont minimes et cadrées par les conditions suivantes : garder un nombre équivalent de kilomètres parcourus, de bus et de conducteurs. Les demandes éventuelles sont soumises à étude et analyse de l'opérateur.

La Ville de Mouscron a décidé de raisonner selon les axes suivants :

- Être présentes aux futures réunions de travail et se présenter en partenaire privilégié des négociations pour participer à l'élaboration du nouveau réseau

  En prévision du redéploiement du réseau, la Ville identifiera les différents pôles d'importance à desservir (CHM, lieux d'emploi, lieux de vie, écoles, centres sportifs, etc.) ainsi que les besoins en termes d'horaires (heures de pointe scolaires et de travail, besoins le week-end et en soirée, correspondances autres opérateurs de transport,…) qui seront communiqués à l'AOT en temps voulu. Elle préparera aussi la présentation de ses projets et ambitions (à titre d'exemple, Mouscron envisage de mettre en place un système de navette en centre-ville qui rapatrierait les usagers au MobiPôle de la gare).

- Économiser des kilomètres sur la desserte actuelle pour les reporter sur des besoins actuels et à venir

  Cette stratégie vise principalement l'importance de connecter les pôles d'emploi au reste du réseau de transport en commun (zones d'activités économiques) et de créer une connexion directe Mouscron-Dottignies via la RN58 qui dessert le Futurosport. En effet, le site du Futurosport accueillera sous peu de nombreux élèves venant apprendre à l'École des Sports qui y sera implantée.

  Pour économiser des kilomètres, deux pistes qui nécessite des études plus approfondies sont envisagées à ce stade :

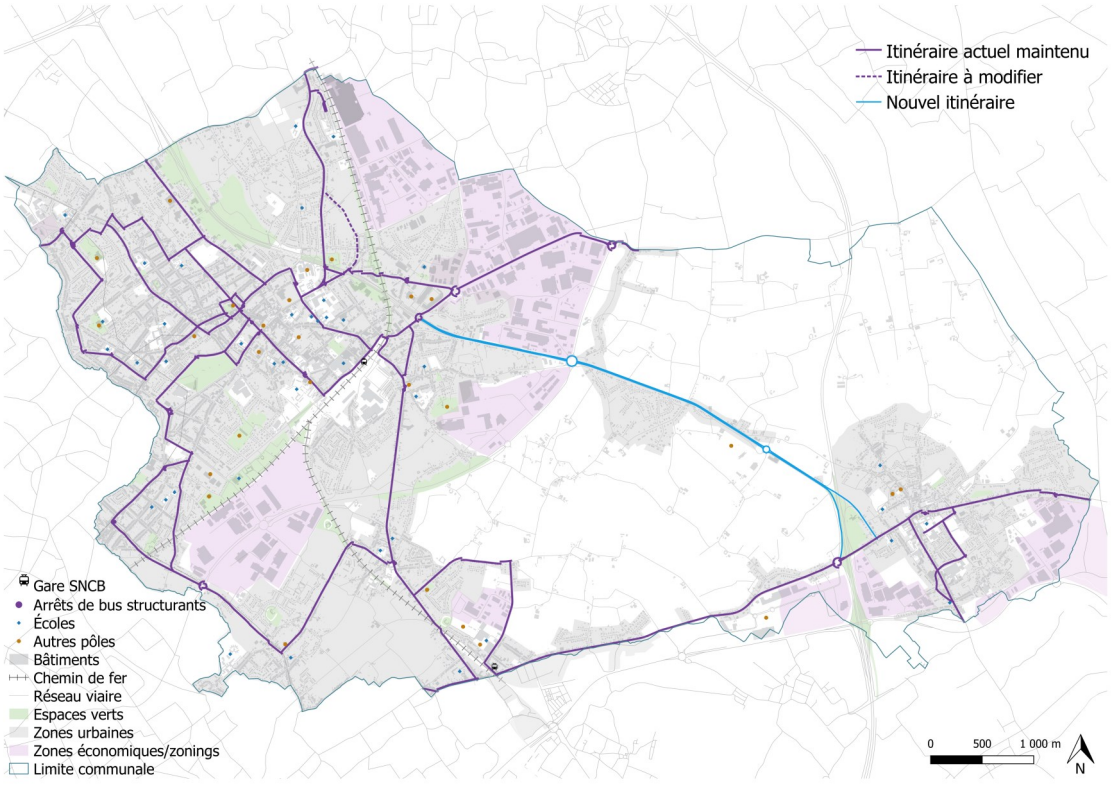
  - Suppression d'une boucle dans le centre-ville (passant par la rue Roger Salengro) ;
  - Alterner l'itinéraire pour la ligne 2 assurant la connexion entre Mouscron et Dottignies : via Herseaux (itinéraire actuel) et via la RN58 (cadence à définir).

  Des réflexions ont été menées quand à l'éventuelle nécessité de modifier la boucle empruntée par les bus dans le centre-ville. Celle-ci convient en l'état.

- Sensibiliser et informer les usagers

  En outre des mesures proposées, la sensibilisation pour l'usage des transports en commun, l'information sur l'offre existante et la lisibilité des services sera menée.

Concernant la circulation des bus De Lijn, il est prévu de demander à cet opérateur de dévier les bus qui circulent actuellement sur l'ancienne Chaussée d'Aelbeke afin de libérer cet axe d'une partie de la circulation motorisée. Cette volonté d'apaisement Ville est déjà marquée par une restriction de tonnage et le changement de priorité opéré par rapport à l'avenue Reine Astrid (N514).



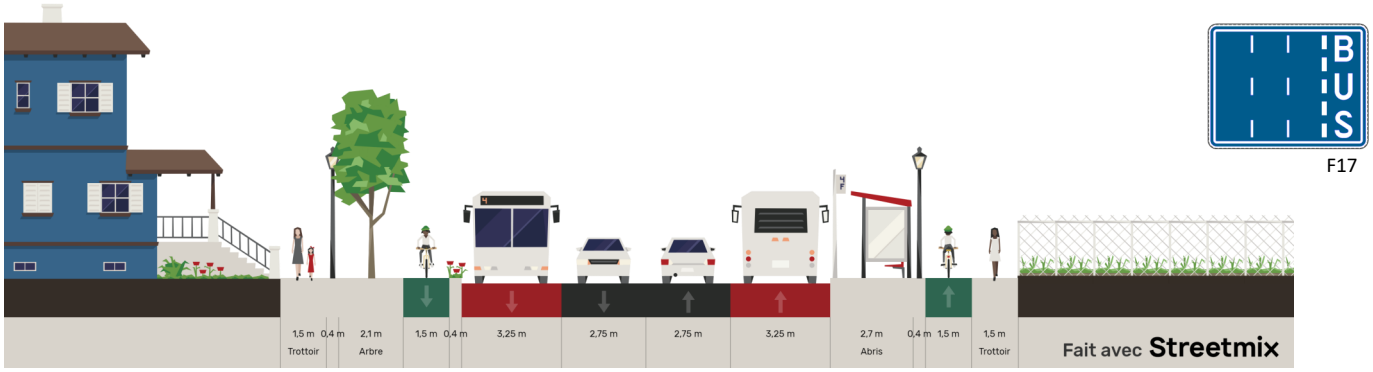
Modifications proposées pour le réseau de bus

Ligne directe Mouscron-Dottignies (boulevard des Alliés)

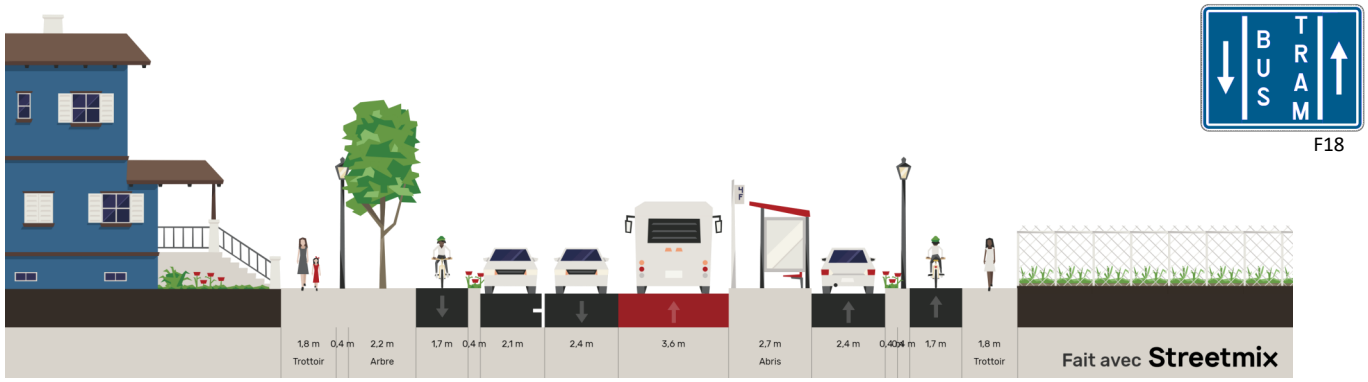
L'action consiste à créer une connexion directe en bus entre Mouscron et Dottignies. Les bus emprunteront le boulevard des Alliés qui sera réaménagé en boulevard urbain comportant des sites propres piétons, vélos et bus. La création d'une voie réservée a pour but de permettre une circulation plus rapide des bus entre les deux entités (et notamment en liaison avec les futurs Mobi-Pôles et le Futurosport, cfr fiche action 6.1).

Plusieurs scénarios sont envisagés pour le réaménagement de la section entre Dottiginies et l'entrée de Mouscron :

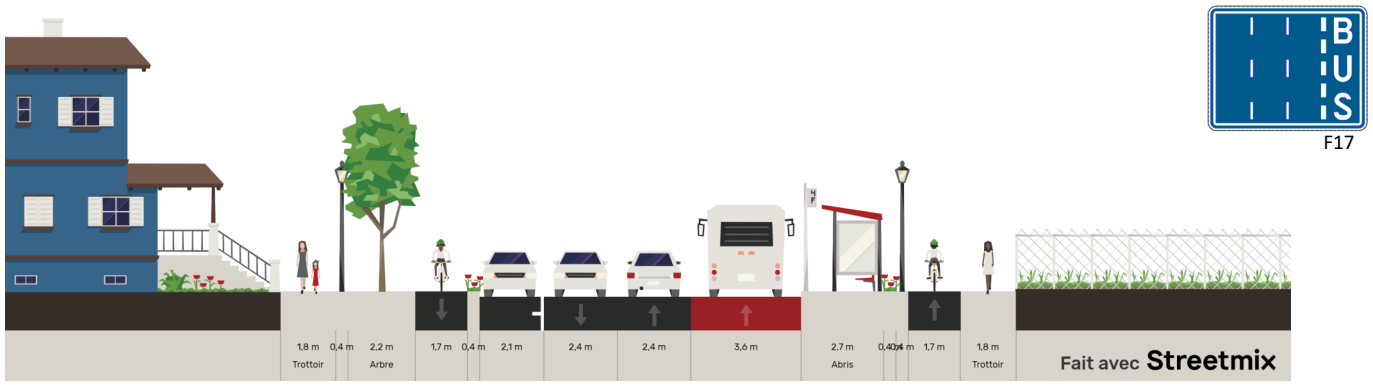
1. *Aménagement d'une bande bus par sens de circulation (contraintes : largeur de voie minimale pour tous les modes)*



2. *Aménagement d'une voie bidirectionnelle au centre de la voirie (site spécial franchissable) dont le sens est déterminé par des plages horaires fixes et invariables (contraintes : temps d'adaptation)*



3. *Aménagement d'une voie réservée pour les bus dans un seul sens (bande bus), côté à déterminer en fonction de la direction la moins fluide à l'heure de pointe la plus chargée (contraintes : pas adapté si la congestion est marquée dans les deux directions)*



Une autre option consisterait à aménager ces voies bus uniquement à l'approche des ronds-points pour assurer la vitesse commerciale des lignes dans ces lieux de congestion aux heures de pointe.

Cette connexion pourrait constituer un maillon au sein d'une ligne expresse structurante traversant plusieurs territoires. La concertation avec les communes avoisinantes aux moments clés de l'étude du redéploiement (ateliers, réunions citoyennes à partir de 2027 pour la zone de Tournai, dont certaines lignes traversent Mouscron, et de 2028 pour la zone Estaimpuis-Mouscron-Tournai) permettra d'identifier les besoins et potentielles connexions. Une ligne express structurante présente les caractéristiques suivantes : rapidité, peu d'arrêts bien choisis, complémentarité, bonne fréquence de passage, plage horaire étendue,…

5. Encourager les déplacements en transports en commun

5.2. Maintenir et développer les liaisons ferroviaires

Description de la mesure

La stratégie pour maintenir et développer les services de trains consiste principalement à se positionner en partenaire de négociation privilégié de la SNCB pour maintenir et augmenter les liaisons ferroviaires vers les villes d'importance (dimension transfrontalière et transrégionale) et la fréquence de passage de ces trains.

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

En outre, la sensibilisation pour l'usage des transports en commun, l'information sur l'offre existante et la lisibilité des services sera menée par la Ville sur son site internet et aux moments clés déjà dédiés à la mobilité de Mouscron : Mobicity, semaine de la mobilité, distribution du cahier d'informations, etc. Le confort et la diversité des services offerts dans les gares seront aussi des éléments clés pour inciter les citoyens à prendre le train, surtout si les services permettent de combiner les modes de transport (cfr. fiche 6.1.)

<table>
<tr><th colspan="2">Objectif(s) poursuivi(s)</th><th>Mesure(s) liée(s)</th></tr>
<tr><td colspan="2">— Encourager les déplacements en transports en commun
— Maintenir et développer les liaisons ferroviaires avec les pôles externes</td><td>5.1.</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Financement et Ressources</td><td>Nature de la mesure</td><td>Planification/soutien/ Accompagnement</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Budgétaires : SNCB, Infrabel
Humaines :
Pilote(s) : Ville, SNCB, Infrabel
Partenaire(s) : Ccommunes limitrophes, opérateurs bus
Règlementaires : /</td><td>Type d'opération</td><td>Négociation</td></tr>
<tr><td>Caractère</td><td>Renforcement</td></tr>
<tr><td>Délai de mise en œuvre</td><td>Action continue, priorité 1</td></tr>
<tr><td>Budget</td><td>€</td></tr>
</table>

Références

— Vision Rail 2040. Le rail : la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, SPF Mobilité et transports (2022)

— Vision Rail 2040 : En train vers demain ! SPF Mobilité et transports (2022)

— Concrétiser la Vision Rail 2040, Conseil Central de l'Économie (2023)

Indicateurs

— Nombre d'usagers fréquentant la gare

— Nombre de passages de trains/jour

— Nombre d'abonnements, nombre d'abonnements combinés train/bus

— Nombre d'élèves se déplaçant en train

6. Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité

6.1. Développer des MobiPoints et MobiPôles

Description de la mesure

La présente mesure consiste à développer des MobiPôles et des MobiPoints attractifs, c'est-à-dire des lieux qui où convergent différentes offres de services (vélos partagés, vente de titres de transport, voitures partagées,…) et infrastructures de mobilité (parkings vélos, bornes de réparation vélo, bornes de recharge, parking de covoiturage…).

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité — Faciliter le transport multimodal — Encourager un usage rationnel de la voiture — Soulager la pression sur le stationnement	3.2., 4.1., 7.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, SPW (subsides PIMACI) Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, Province, AOT, SNCB, De Lijn, Transpole, GRACQ Règlementaires : /	Nature de la mesure	Planification/Infrastructure
	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€€

Outils et références

— Signalétique des MobiPôles et MobiPoints, Sécurothèque fiche pratique n°163, SPW Mobilité&Infrastructures

— Fonctionnalités cibles selon le type de MobiPôles/MobiPoint en Wallonie, SPW Mobilité&Infrastructures

— CeMaphore n°161, SPW Mobilité&Infrastructures(2023)

Indicateurs

— Nombre de mobipôles sur le territoire
— Carsharing – nombre d'adhérents
— Carsharing – nombre de véhicules
— Carsharing – nombre de locations/an
— Taxi social – nombre de personnes transportées/an
— Bus local (Proxibus) – nombre moyen de personnes transportées/jour
— Bus local (Proxibus) – nombre de personnes transportées/an
— PDE communal : nombre de cyclistes – de covoitureurs – d'usagers TC/an
— Centrale de mobilité – nombre de demandes/nombre de demandes traitées
— Covoiturage – nombre de parkings
— Covoiturage – taux d'occupation du parking X
— Service de location de vélos – nombre de vélos
— Service de location de vélos – nombre de locations/an
— Service de réparations de vélos – nombre de réparations/an
— Moyens humains affectés à la politique mobilité

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

Ces lieux sont répartis selon une typologie basée sur les fonctionnalités du point :

Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	**Gares supra-locales** (entre 500 et 8.000 montées) **de destination ou mixte** (destination et origine)	**Gares supra-locales** (entre 500 et 8.000 montées) **d'origine** **Gares locales** **Gares Bus** (hors gare train)	**Arrêts de Bus sur lignes structurantes** (Express, Tram, BHNS, ...)	**Points non urbains de multimodalité** sans Transport Public structurant	**Points urbains de multimodalité** sans Transport Public structurant
MobiPôle **XL**	MobiPôle **L**	MobiPôle **M**	MobiPôle **S**	MobiPoint **XS**	MobiPoint **XS**

Les fonctionnalités reprennent à la fois la qualité des infrastructures (trottoirs et passages piétons larges et sécurisés, « 100% PMR proof », itinéraires cyclables larges et sécurisés,…) et les services présents offerts. Il est à noter que l'aménagement des MobiPôles et MobiPoints doit se concevoir dans la philosophie du principe STOP.

Quelques services que l'on peut retrouver en ces endroits (liste non-exhaustive) : signalétique de balisage piétonne ou vélo, espaces de séjour, vélos partagés (électriques ou non, cargo), parking vélo sécurisé, drop-off zone pour vélos ou trottinettes en free-floating, station de réparation vélo, arrêts de transport confortables et équipés, information réseau transport public, voitures partagées, stations de recharge (tout type de véhicule motorisé), parking de covoiturage, etc.

D'autres services peuvent y être instaurés :



MobiPôle

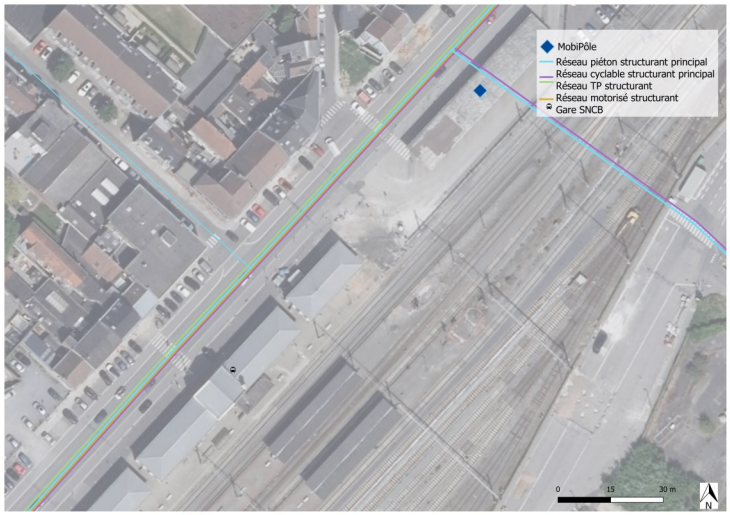


Le processus de conception des Mobipoints devra se faire en concertation avec les opérateurs de transport, les associations de promotion des modes actifs et les autorités provinciales et régionales. Il est également suggéré à la Ville de sonder ses citoyens dans ce processus afin de privilégier la prise en compte de leur perspective et de leurs besoins. La co-construction avec les utilisateurs peut se réaliser sous forme d'interviews dans la rue, d'une enquête en ligne ou de réunions de concertation.

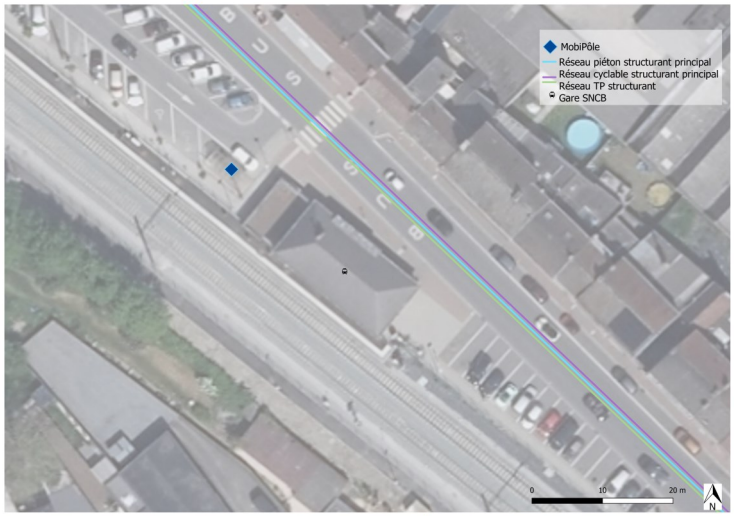
Le site d'intermodalité doit être signalé par un totem (point d'ancrage) qui reprend un plan du quartier et un QR code infos. Le MobiPôle peut aussi disposer d'un écran d'information et d'un point d'ancrage digital. Les éléments graphiques et de marquage sont dictés par la fiche pratique n°163 « Signalétique des MobiPôles et MobiPoint » présentée en « Références ».

Source : Sécurothèque

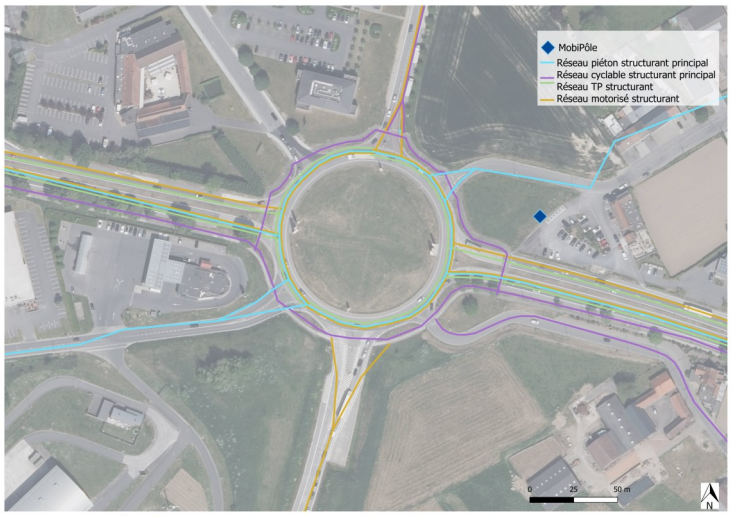
Les MobiPôles et leur position au sein des réseaux structurants projetés :



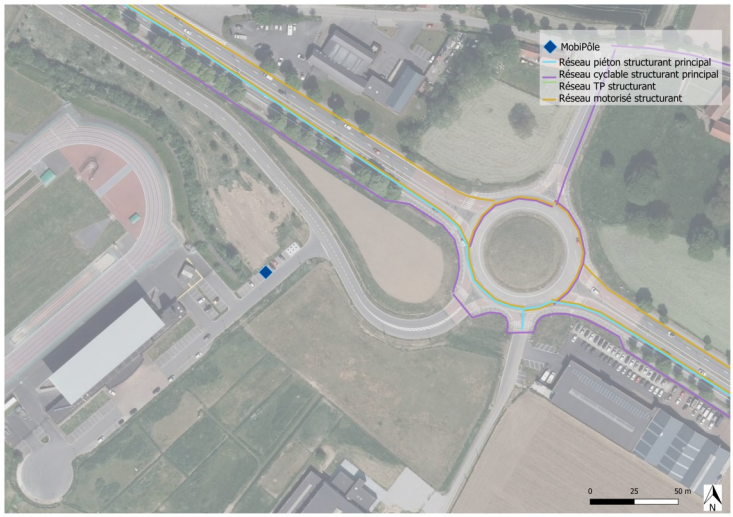
La gare de Mouscron



La gare de Herseaux



Le rond-point des M



Le Futurosport















1. Stationnement vélo, Leuven

2. Emplacement de recharge pour véhicule électrique, Leuven

3. Voitures partagées, Leuven

4. Vélo cargo en libre-service, Leuven

5. Totem Hoppinpunt, Leuven

(en Flandre, les MobiPôles et MobiPoints sont appelés mobipunt et hoppinpunten)

6. Distributeur de colis bpost, Leuven

7. Totem MobiPôle

Source : Sécurothèque)

7. Sécuriser les déplacements

7.1. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Description de la mesure

La stratégie de sécurisation des carrefours vise à revoir l'organisation de certains carrefours identifiés comme accidentogènes dans le cadre du PCM. Elle repose majoritairement sur la révision des carrefours selon le principe STOP pour la sécurisation des déplacements pour les modes actifs et l'apaisement de la circulation en général.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Sécuriser les déplacements — Réduire le nombre d'accidents et de blessés de la route	1.1., 2.1., 2.2., 6.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, SPW, subsides PIMACI Humaines : Pilote(s) : Ville, SPW Partenaire(s) : Police, AOT Règlementaires : voir références	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Etude/Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€€€

Outils et références

— Dossiers thématiques, Sécurothèque, SPW

— La zone cyclable, Sécurothèque, Fiche pratique n°291, SPW

— La bande cyclable suggérée, Sécurothèque, Fiche pratique n°286, SPW



Grandes oreilles de trottoirs (Leuven)



Rond-point sécurisé pour les modes actifs (Namur)

Indicateurs

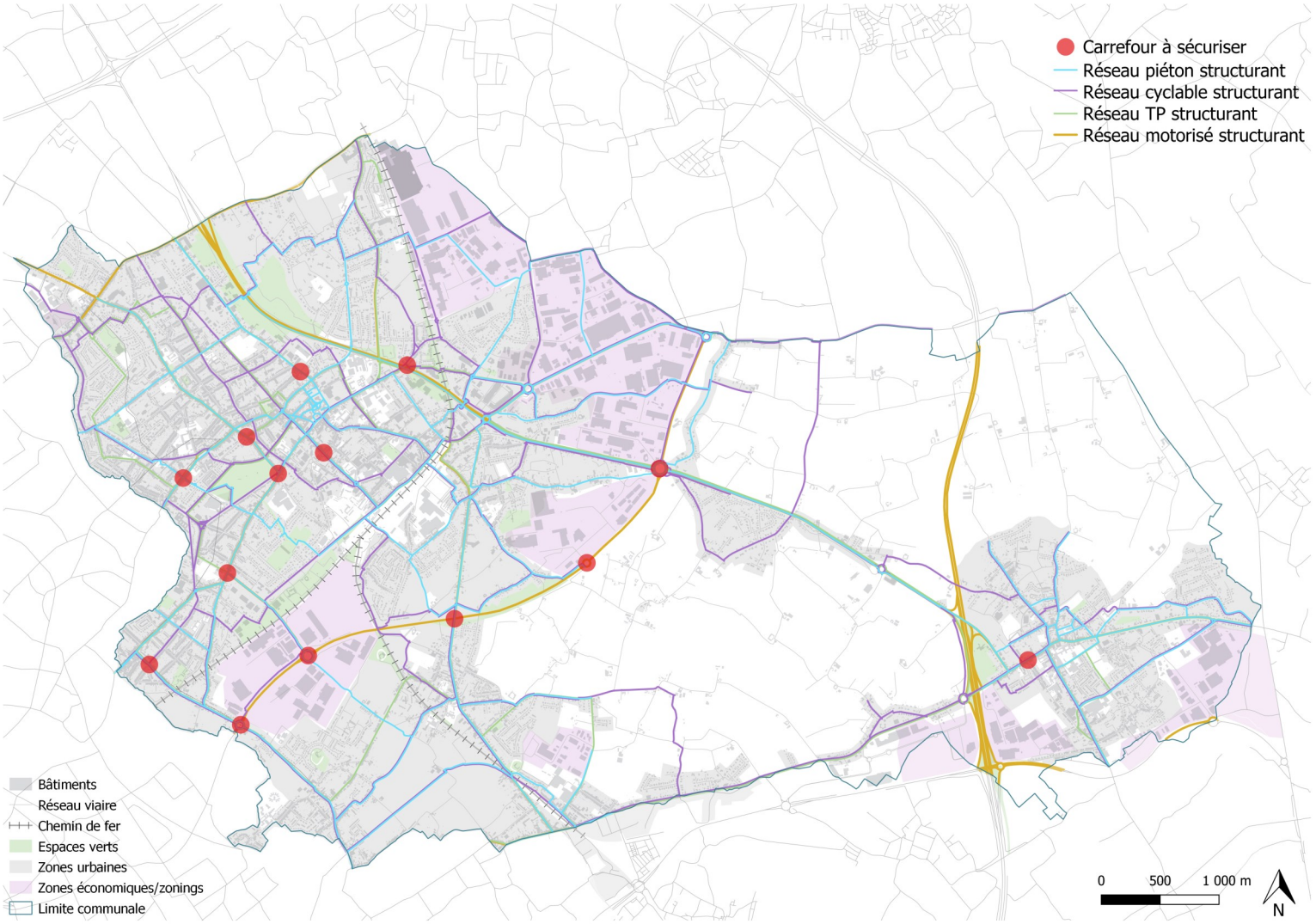
— Nombre d'accidents avec dégâts corporels
— Nombre de victimes
— Nombre de victimes cyclistes
— Nombre de victimes piétons
— Nombre de tués
— Nombre de tués cyclistes
— Nombre de tués piétons
— Nombre de blessés graves
— Nombre de blessés graves cyclistes
— Nombre de blessés graves piétons
— Nombre de blessés légers
— Nombre de blessés légers cyclistes
— Nombre de blessés légers piétons

Le travail attendu pour sécuriser les carrefours identifiés sera réalisé par l'autorité compétente en charge (voirie communale ou régionale). Celles-ci se coordonneront pour l'étude et la réalisation des travaux d'infrastructures lorsque leurs voiries respectives se croisent.

La carte ci-contre vise les carrefours accidentogènes du territoire communal (liste non-exhaustive) en raison de leurs caractéristiques et des enjeux liés (manque de visibilité, trottoirs trop étroits, localisation sur itinéraire structurant piéton et ou cyclable, etc.).

Des propositions de solution d'aménagement sont présentées à titre illustratif pour certains des carrefours identifiés.

D'autres, comme le carrefour de la Patte d'Oie (Parc Communal), nécessitent une étude spécifique pour concevoir leur réaménagement.



Carrefours à sécuriser au sein des réseaux structurants

Principes de mise en œuvre et recommandations

Voici quelques pistes pour revoir l'organisation des carrefours :

- Mise en place de dispositifs ralentisseurs ;
- Intervention sur le régime de vitesse ;
- Sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes ;
- Sécurisation des trottoirs et pistes cyclables ;
- Passage en sens unique ;
- Changement du système de priorité (route prioritaire, priorités de droite, priorité à certains usagers…) ;
- Réduction à une bande de circulation par sens ;
- Installation de bandes tourne-à-gauche ou tourne-à-droite ;
- Mise en place d'un RP (lorsque la place le permet, peu adapté à Mouscron) ;
- Installation de feux de signalisation ;
- Changement de fonction d'une des voiries (rue scolaire par ex) ;
- Donner d'autres fonctions au carrefour pour le rendre plus vivant (végétalisation, zone de rencontre dans le carrefour, pas de marquage ou marquage inhabituel, en priorité où il y a déjà de la vie) ;
- Installer une signalétique directionnelle aux entrées de Mouscron, surtout depuis la Flandre, pour réduire la pression sur les axes et carrefours denses voire saturés.

Dans le cadre du marché public « Voitures connectées – FCD », la Région wallonne a communiqué des données concernant les vitesses pratiquées, les taux de congestion et les origines et destinations des flux sur des segments précis sur le territoire. Il s'agit de Floating Car Data fournies par Be-Mobile via sa plateforme « Flowcheck ». Ces données ont pu alimenter les réflexions autour des propositions de réaménagement des carrefours étudiés.

Rond-point des M (Blvd des Alliés x Route de la Laine)

Réseaux structurants : Piéton, cyclable, transports publics, motorisé

Enjeux, problématiques et processus de réflexion:

Une sécurisation générale pour les modes actifs est nécessaire et des besoins cyclables sont identifiés rue de la Bassée (voir figure ci-dessous).

Les bretelles d'entrée et de sortie du rond-point sont très nombreuses (8), ce qui induit une difficultés à s'engager, majoritairement depuis les bretelles de petit gabarit (rue de Tombrouck, rue G. Fache,…).

Les vitesses pratiquées aux entrées du RP depuis les axes structurants (boulevard des Alliés et route de la Laine) sont trop rapides, provoquant des accidents dans le RP (principalement en venant de Mouscron).

L'oreille de la bretelle rue G. Fache n'est pas adaptée au passage des poids-lourds (voir figure ci-dessous).

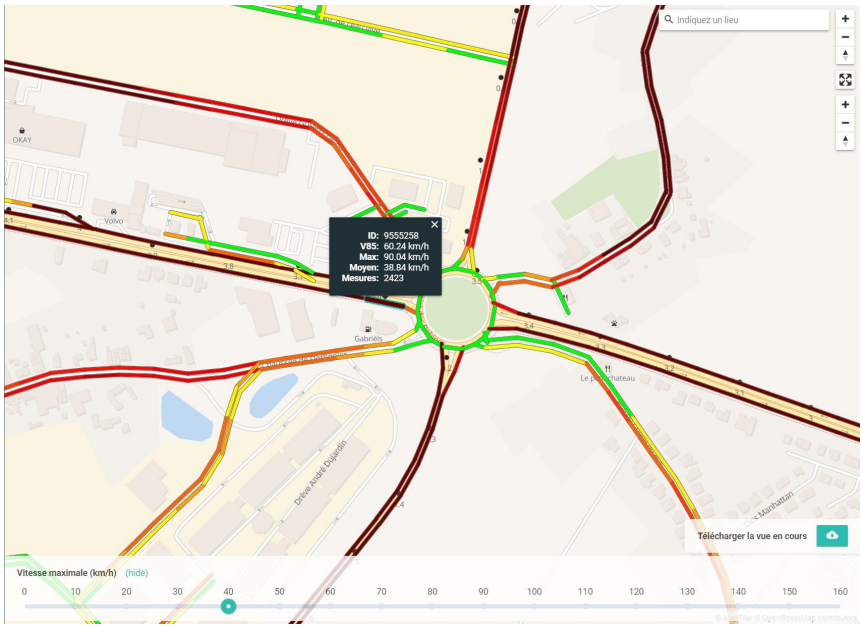
Situation en février 2023



Trace passage cyclistes rue de la Bassée

(février 2023)





Comparaison historique des vitesses

Source : SPW—MP voitures connectées - FCD



Trace passages PL

(février 2023)

Rond-point des M (Blvd des Alliés x Route de la Laine)

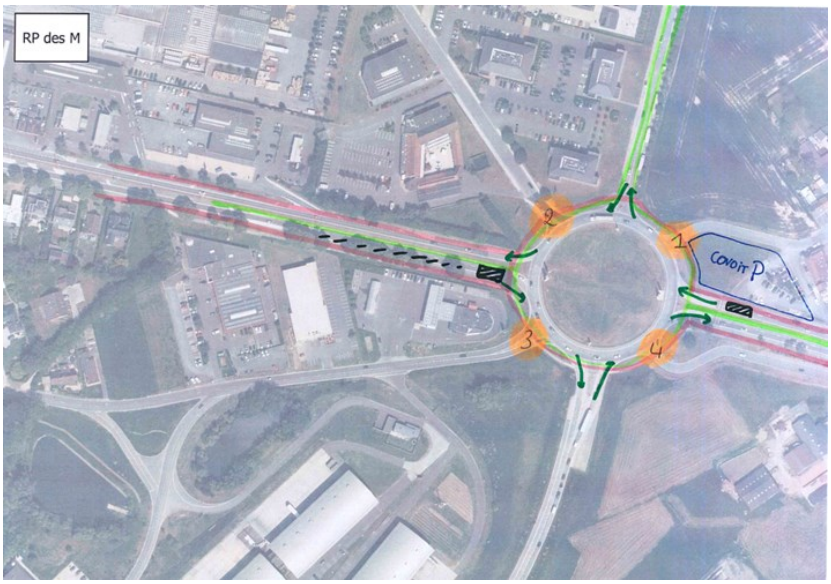
Processus de réflexion

Une solution envisagée pour réduire la complexité de ce carrefour a été d'étudier la possibilité de fermer totalement ou partiellement des bretelles d'entrée et de sortie du RP et de reporter le trafic sur les bretelles conservées. Les images ci-dessous présentent les scénarios envisagés

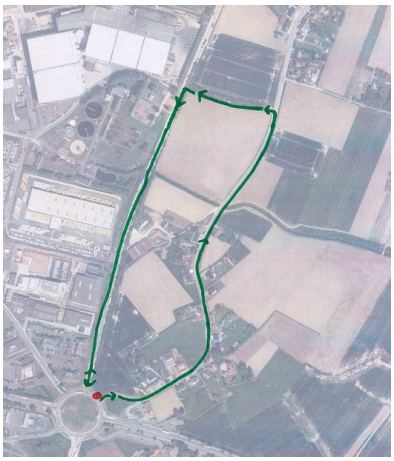
Ceux-ci ont été abandonnés pour ces raisons notamment de ces éléments :

- Tous les axes sont déjà congestionnés aux heures de pointe, reporter le trafic sur des axes déjà chargés empirerait la situation de congestion (voir figure ci-dessous);
- Les fermetures envisagées ne sont pas pertinentes : itinéraires trop longs, risques de bypass, manque de cohérence avec d'autres projets tels que la création d'un MobiPôle (garder l'accès via la sortie 1), etc.

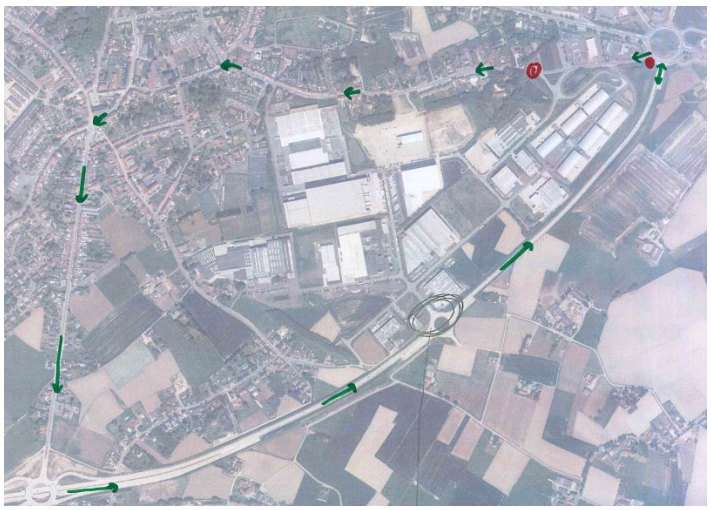
Les propositions ayant émanés de ce processus de réflexion sont présentées à la page suivante.



Esquisses réalisées durant la phase de travail









Congestion le 8/11/22 à 8h15

Source : SPW—MP voitures connectées - FCD

Rond-point des M (Blvd des Alliés x Route de la Laine)

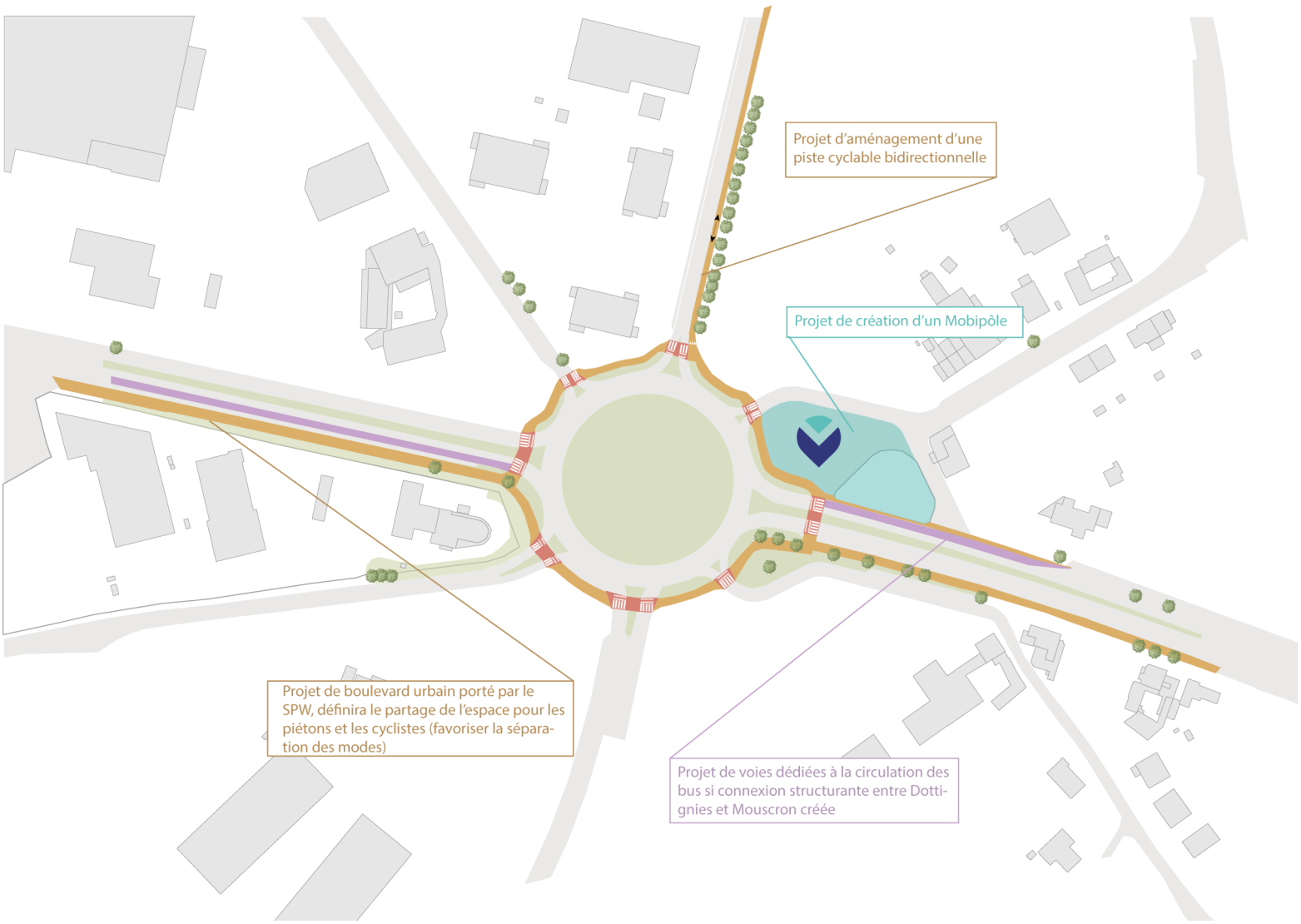
Propositions

Vu l'impossibilité à l'heure actuelle de réduire le trafic automobile en fermant totalement ou partiellement des bretelles d'entrée et de sortie du RP, la stratégie générale vise à miser sur le développement d'infrastructures en faveur des déplacements alternatifs à la voiture afin de diminuer la pression automobile sur ce nœud de circulation. Les propositions consistent à accompagner la transformation du boulevard des Alliés en boulevard urbain (précision 1), à créer un MobiPôle à hauteur du RP (précision 2) et à militer pour la création d'une connexion structurante en bus entre Mouscron et Dottignies (précisions à la fiche action 5.1.).

De plus, sur base des éléments observés sur le terrain et mis en évidence à la page précédente, les aménagements suivants sont conseillés : créer un segment cyclable venant de la rue de la Bassée (précisions à la fiche action 2.2.) et élargir l'oreille venant de la rue G. Fache pour faciliter le passage des poids-lourds.

Précision 1 : La transformation du boulevard des Alliés en boulevard urbain est un objectif régional qui consistera à apaiser le trafic automobile et à sécuriser les infrastructures des modes de déplacements actifs (profils proposés à la page suivante). La circulation sera réduite à une bande de circulation. Il s'agira aussi, si la connexion bus Mouscron-Dottignies est créée, de dédier cette voie pour les bus à l'approche du rond-point (200m) pour assurer la vitesse commerciale de ce mode en heures de pointe.

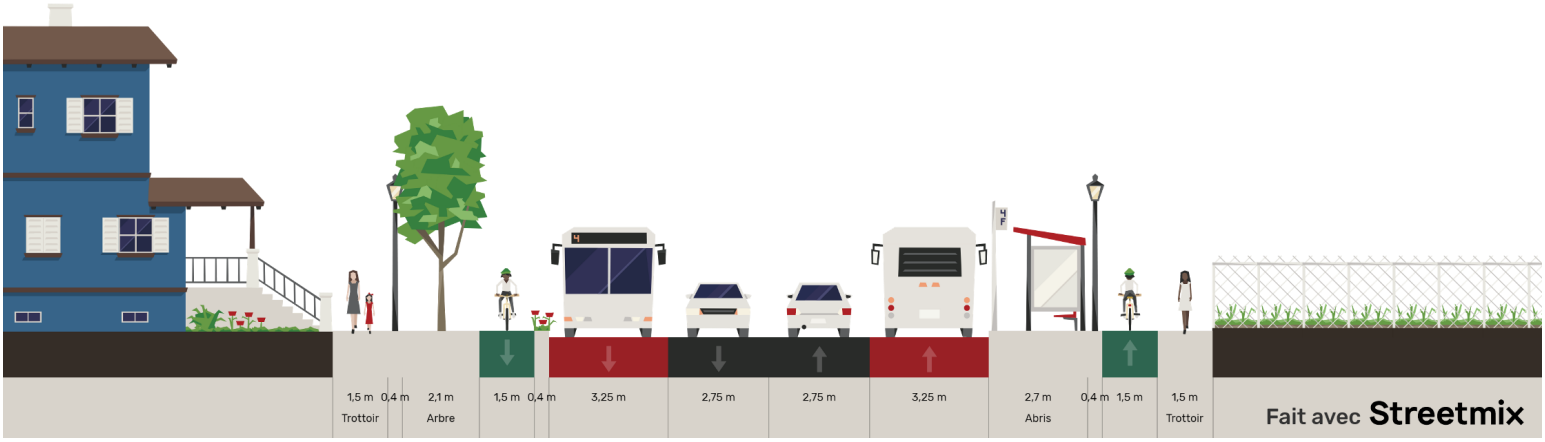
Précision 2 : Le « MobiPôle des M » pourrait être localisé à l'Est du RP (à hauteur des bulles à verres et du parking existant), il serait accessible depuis la rue de Tombrouck. Pour plus d'informations sur la création d'un MobiPôle, se référer à la fiche action 6.1.



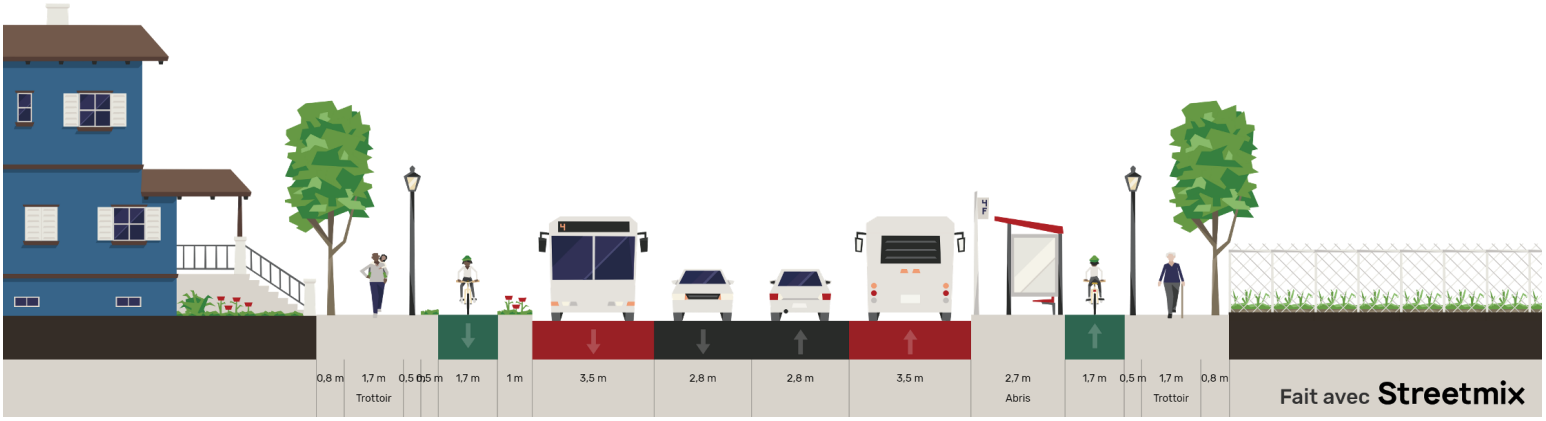
Rond-point des M (Blvd des Alliés x Route de la Laine)

Le boulevard urbain par section

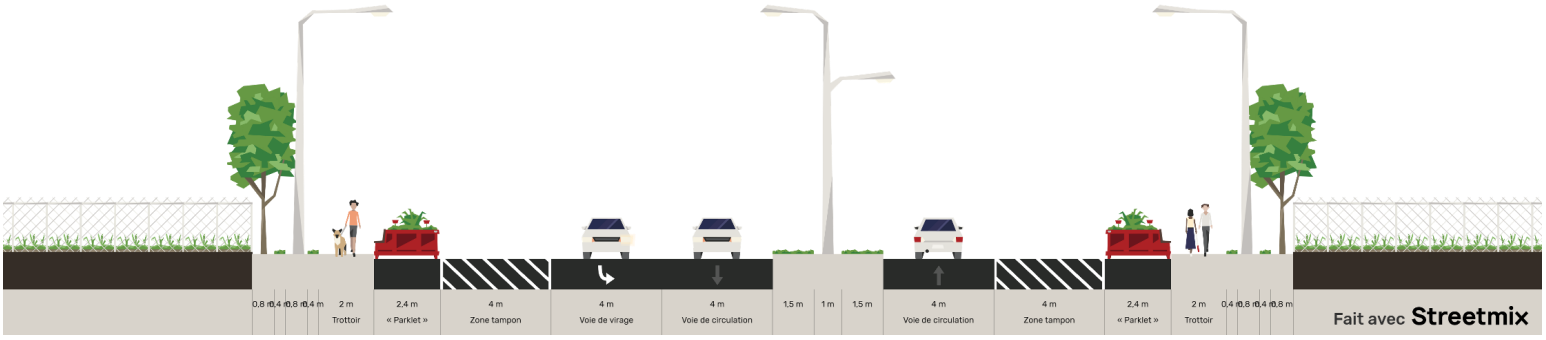
— Scénario proposé pour la section située entre Dottignies et le rond-point des M



— Scénario proposé pour la section située entre le rond-point des M et le rond-point Tunnel



— Scénario proposé pour la section située entre le rond-point Tunnel et la Flandre



Rues A. Den Reep x St-Joseph x du Luxembourg

Réseaux structurants : Piéton, cyclable, transports publics

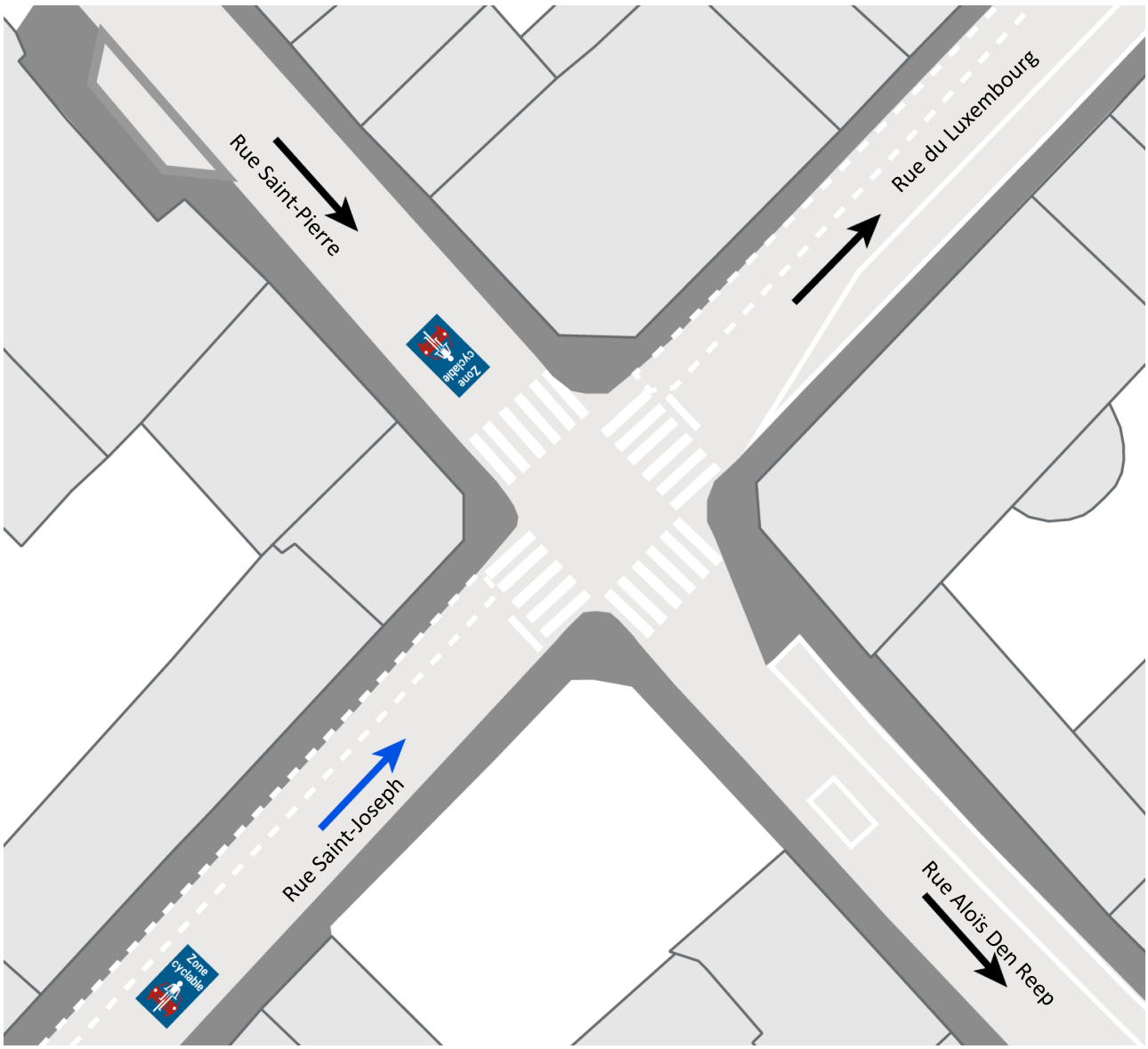
Propositions

L'objectif premier est de concrétiser les aménagements existants (marquages au sol et piquets rouges) en agrandissant les oreilles de trottoirs. De plus, la rue Saint-Joseph pourrait être transformée en zone cyclable en passant à sens unique limité (piste cyclable marquée en sens inverse). Il s'agirait d'une extension de la zone cyclable qui s'étend de la Grand Place à la rue Aloïs Den Reep. La mise en sens unique de la rue St-Joseph est adressée à la page suivante. Dans un second temps, il est prévu par la Ville de revoir l'aménagement du parking.





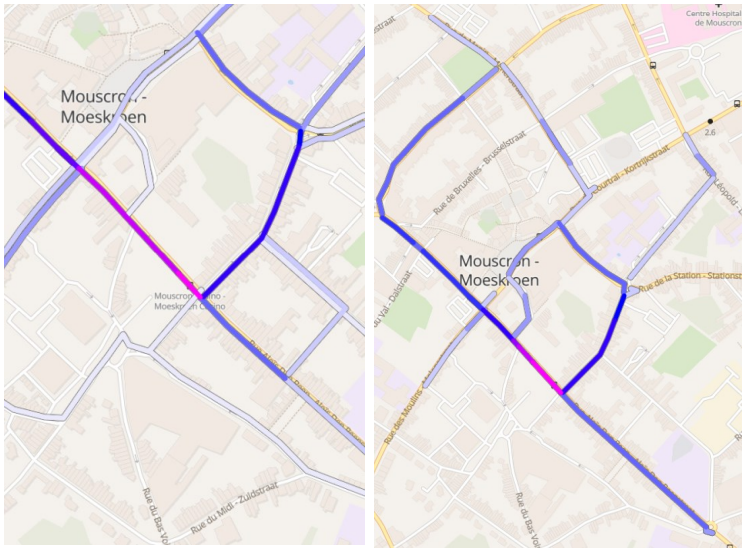
Situation en février 2023



Rues A. Den Reep x St-Joseph x du Luxembourg

La mise en sens unique de la rue St-Joseph implique une réflexion à propos de la circulation à l'échelle du quartier. Il est proposé que les utilisateurs venant de la rue St-Pierre soient invités à utiliser la rue du Bas Voisinage, située à moins de 150 mètres en amont de la rue St-Joseph. Les données FCD présentées ci-dessous illustrent que le tourne-à-droite de la rue St-Pierre vers la rue St-Joseph est peu emprunté et que par conséquent le report de trafic sur la rue du Bas Voisinage sera limité. En ce sens, les mesures proposées sécurisent le carrefour sans entrainer un impact négatif sur les voiries adjacentes.

L'accès à l'Institut scolaire des Frères Maristes a aussi fait l'objet de réflexions suite à la proposition de passer la rue St-Joseph en sens unique. Il a été question d'aménager la rue des Étudiants en rue scolaire mais cette proposition a été écartée par manque de pertinence.

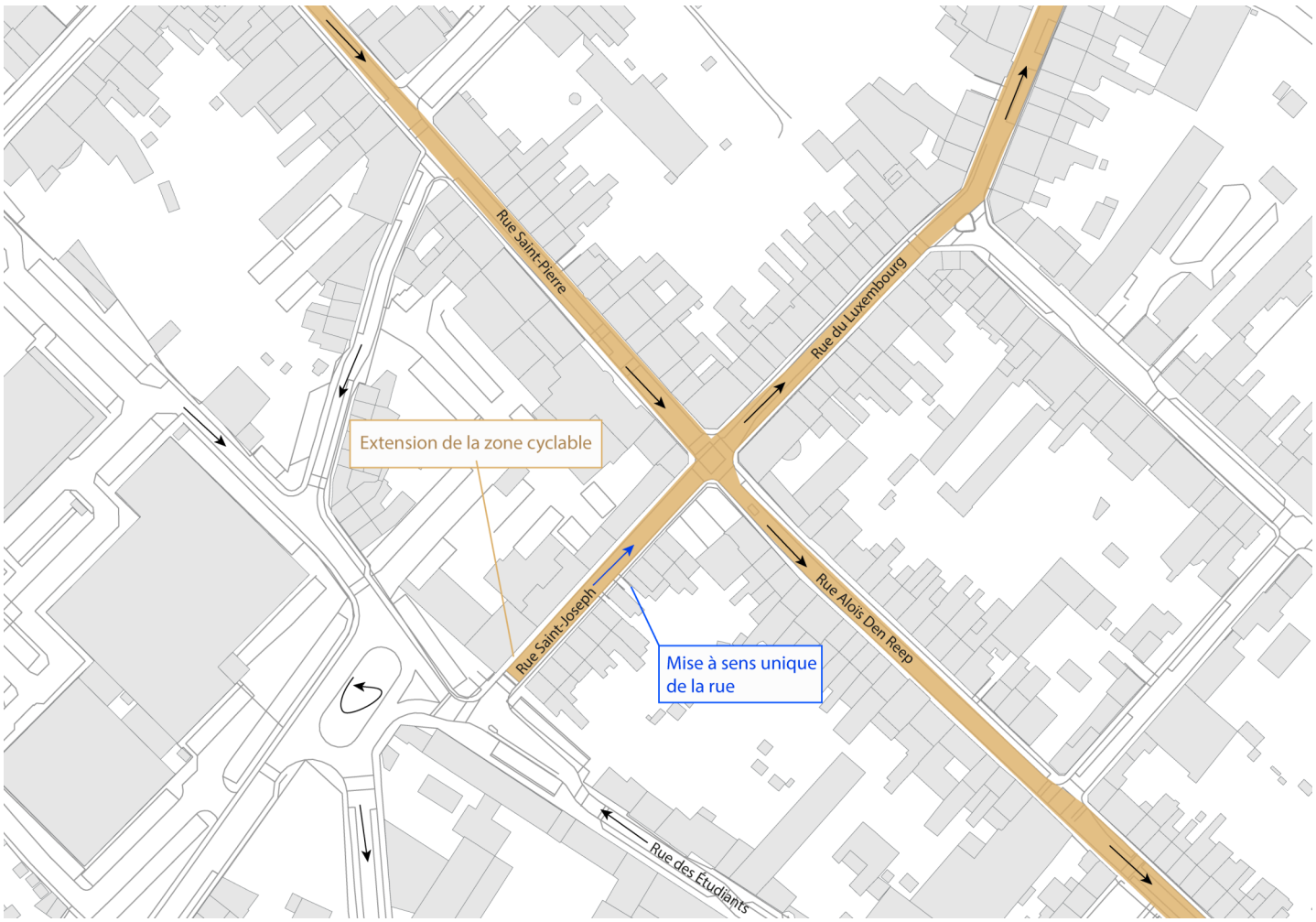


Analyse segment pour la période du 7 novembre au 18 décembre les lun-mar-jeu-ven de 7h30 à 9h (gauche) et les mercredis de la même période entre 11h30 et 12h30



Rue du Bas Voisinage—juillet 2022

Source : SPW—MP voitures connectées - FCD



Rue Saint-Achaire x Chaussée d'Aelbeke

Réseaux structurants : Cyclable, transports publics

Propositions

L'objectif du réaménagement de ce carrefour est double : fluidifier le trafic venant de la RN58 (éviter les files pour s'engager vers Mouscron) et renforcer le déclassement de la chaussée d'Aelbeke, déjà entamé avec la création de l'avenue Reine Astrid et la déviation des bus TEC. Pour cela :

Changer le système de priorité :

1. En venant de la RN58 et en allant vers le centre-ville, vous devez céder le passage aux véhicules venant de gauche (du centre-ville vers la rue Saint-Achaire). Ensuite, vous continuez vers le carrefour avec la chaussée d'Aelbeke en choisissant votre bande de circulation (droite ou gauche) en fonction de la destination souhaitée. Là encore, vous devez céder le passage aux véhicules venant de gauche (du centre-ville vers la chaussée d'Aelbeke). Attention, vous devez aussi laisser la priorité aux cyclistes venant de votre gauche.

2. En venant de la chaussée d'Aelbeke et en allant vers le centre-ville ou vers la rue Saint-Achaire, vous devez marquer le stop à hauteur de la boulangerie avant de continuer tout droit vers le centre-ville.

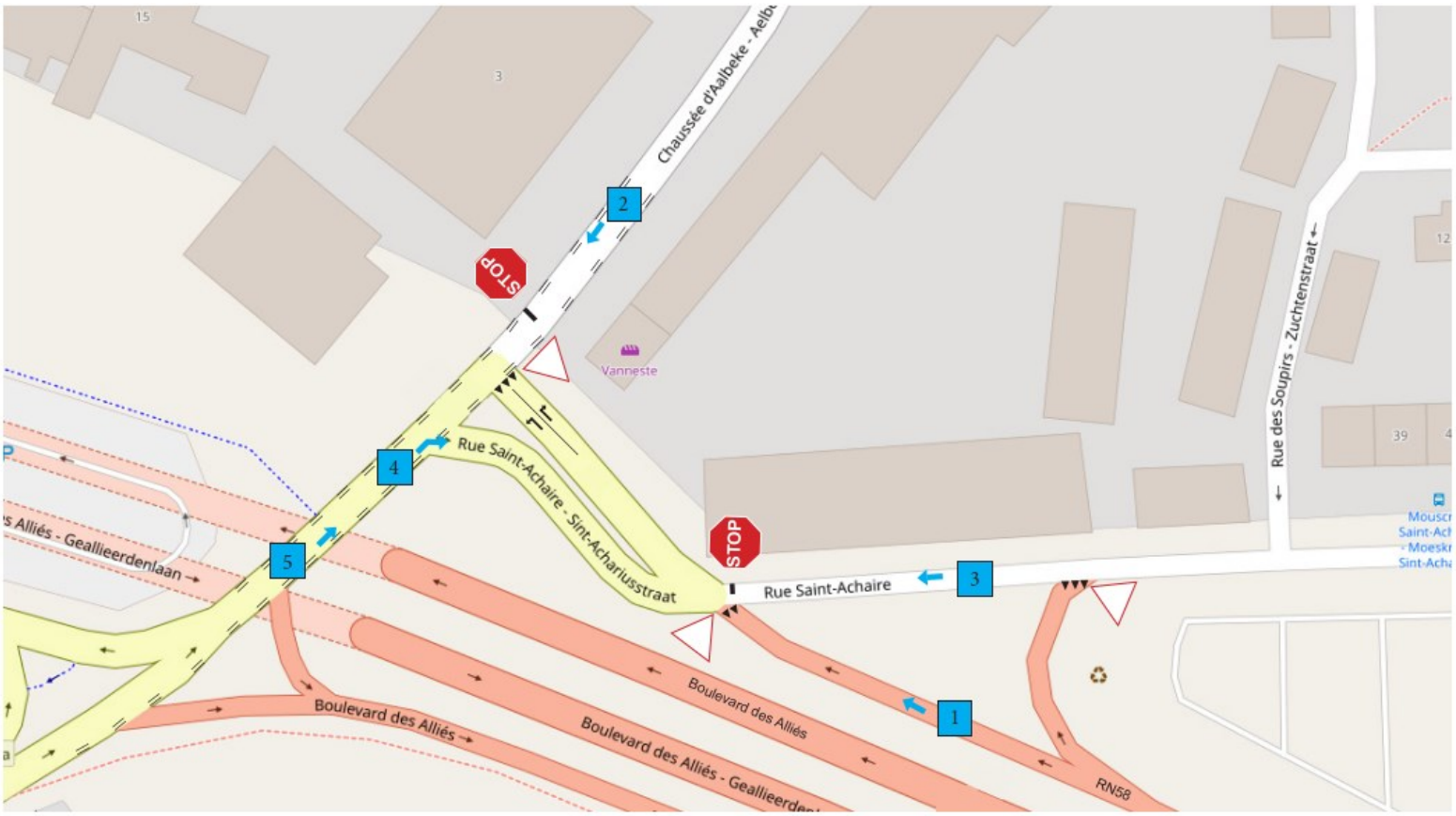
3. En venant de la rue Saint-Achaire et en allant vers le centre-ville, vous devez marquer le stop et laisser passer les véhicules venant de la RN58 avant de continuer vers le carrefour avec la chaussée d'Aelbeke en choisissant votre bande de circulation (droite ou gauche) en fonction de la destination souhaitée. Vous devez céder le passage aux véhicules venant de gauche (du centre-ville vers la chaussée d'Aelbeke).

4. En venant du centre-ville et en allant vers la rue Saint-Achaire, vous tournez à droite et, attention, vous traversez une piste cyclable, soyez donc attentifs aux cyclistes ! Ensuite, vous avez priorité sur les véhicules venant de la RN58.

5. En venant du centre-ville et pour aller tout droit vers la chaussée d'Aelbeke, vous avez la priorité sur les véhicules venant de la rue Saint-Achaire.

La Ville a débuté une phase test de ces aménagements à l'automne 2023 qui se poursuit encore. Les premiers résultats du test sont concluants.

De plus, il est proposé de dévier l'itinéraire des bus De Lijn qui empruntent encore cette voirie et les diriger vers l'Avenue Reine Astrid.

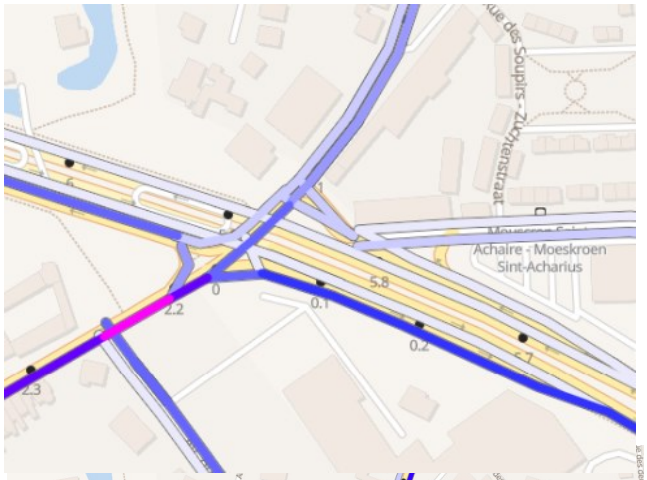


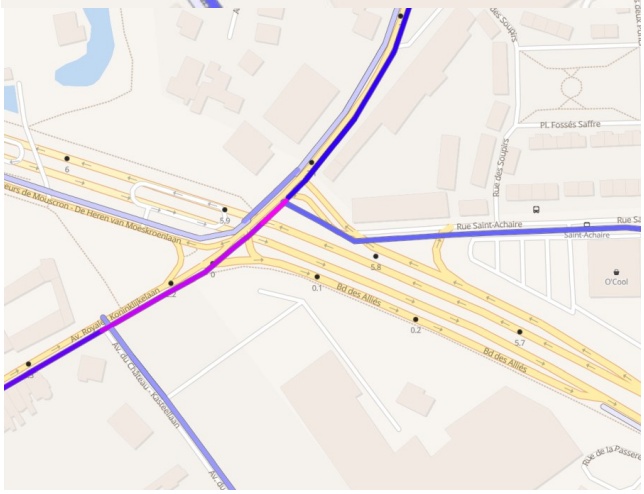
Esquisse transmise par la Ville de Mouscron

Rue Saint-Achaire x Chaussée d'Aelbeke

Analyse segment pour la période du 7 novembre au 18 décembre les lun-mar-jeu-ven de 7h30 à 9h

Source : SPW—MP voitures connectées - FCD





Situation en février 2023





Rue Saint-Achaire x Chaussée d'Aelbeke

Le carrefour pourrait aussi être revu pour devenir un rond-point. Dans le cas où les bus ne peuvent pas être déviés, un rond-point franchissable devrait alors être envisagé.



Rues de la Marlière x Musette x d'Outremeuse

Réseaux structurants : Piéton, transports publics

Situation en février 2023





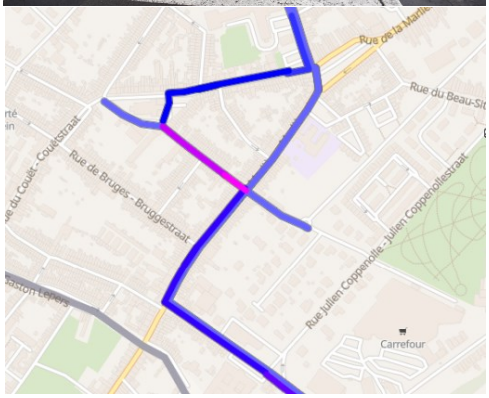
Propositions

Par rapport à la fonction piétonne (position dans le RS) et la disposition du carrefour, l'étude d'un plan de circulation pourrait être initiée (à l'échelle du quartier) pour identifier la possibilité de passer certaines branches du carrefour en sens unique. Réduire la place de circulation de la voiture permettrait de sécuriser les déplacements des piétons en élargissant les trottoirs, les oreilles de trottoirs et en réduisant la longueur des passages piétons. Cela pourrait également permettre de formaliser du stationnement automobile qui est actuellement pratiqué de manière illicite et non-encadrée dans la rue d'Outremeuse.

Dans le cas où une étude de circulation identifierait la nécessité de conserver les double-sens, il serait envisageable de tout de même élargir des trottoirs en supprimant du stationnement existant (pour cet aspect aussi, une étude spécifique de stationnement est à mettre en place).

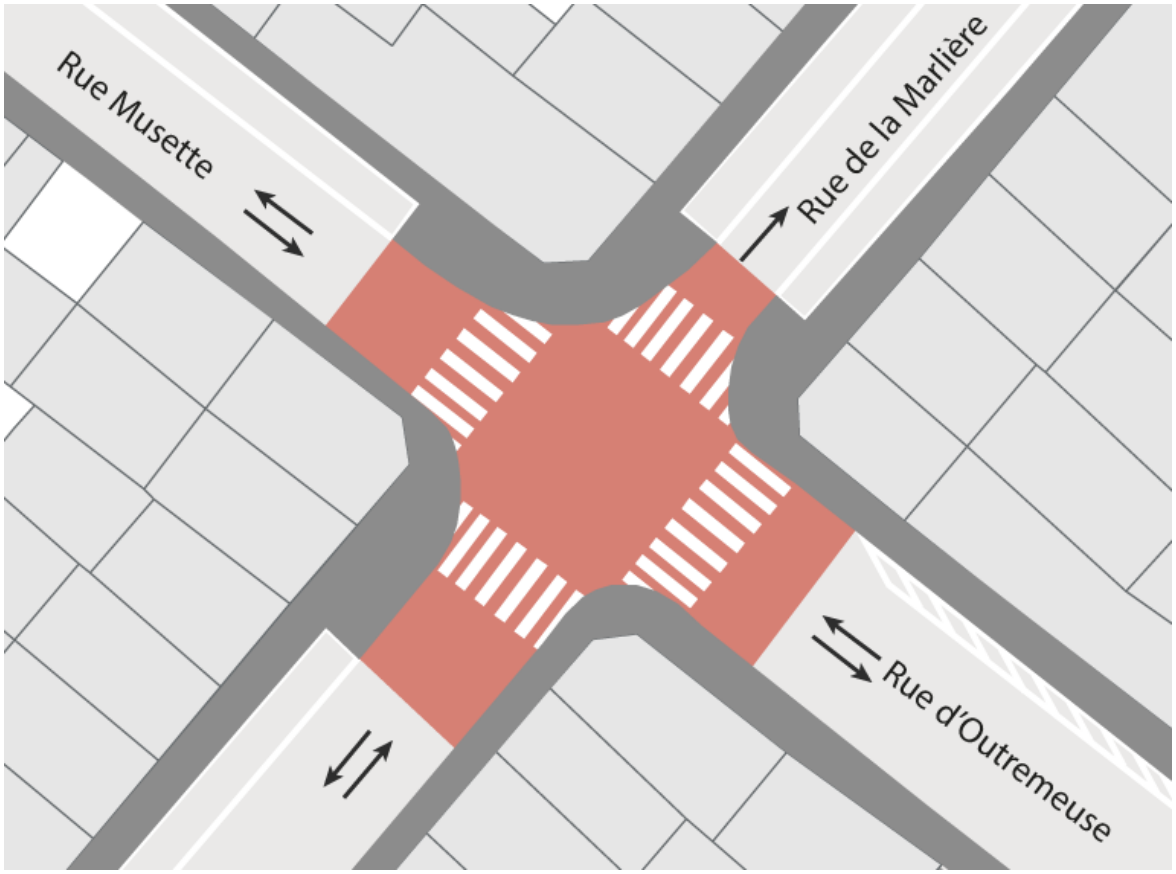
Dans un premier temps, il est conseillé d'agrandir les oreilles de trottoirs derrière chaque zone de stationnement, ce qui réduit la longueur des traversées piétonnes et permet de casser la prise de vitesse. L'aménagement d'un carrefour en plateau et l'instauration de priorités de droite accentueraient cet objectif de réduction des vitesses pratiquées. Il est également conseillé d'empêcher le stationnement illicite dans la rue d'Outremeuse qui ne présente pas une largeur de voirie suffisante pour y conserver 2 sens de circulation et de formaliser une bande de stationnement.

Le passage de bus dans la rue de la Marlière est à garder à l'esprit dans tout réaménagement de ce carrefour (une largeur de voirie de minimum 3,5 m doit être conservée).



Analyse segment pour la période du 7 novembre au 18 décembre les lun-mar-jeu-ven de 7h30 à 9h

Source : SPW—MP voitures connectées - FCD



Rues de France x de St-Léger x A. Roelandt

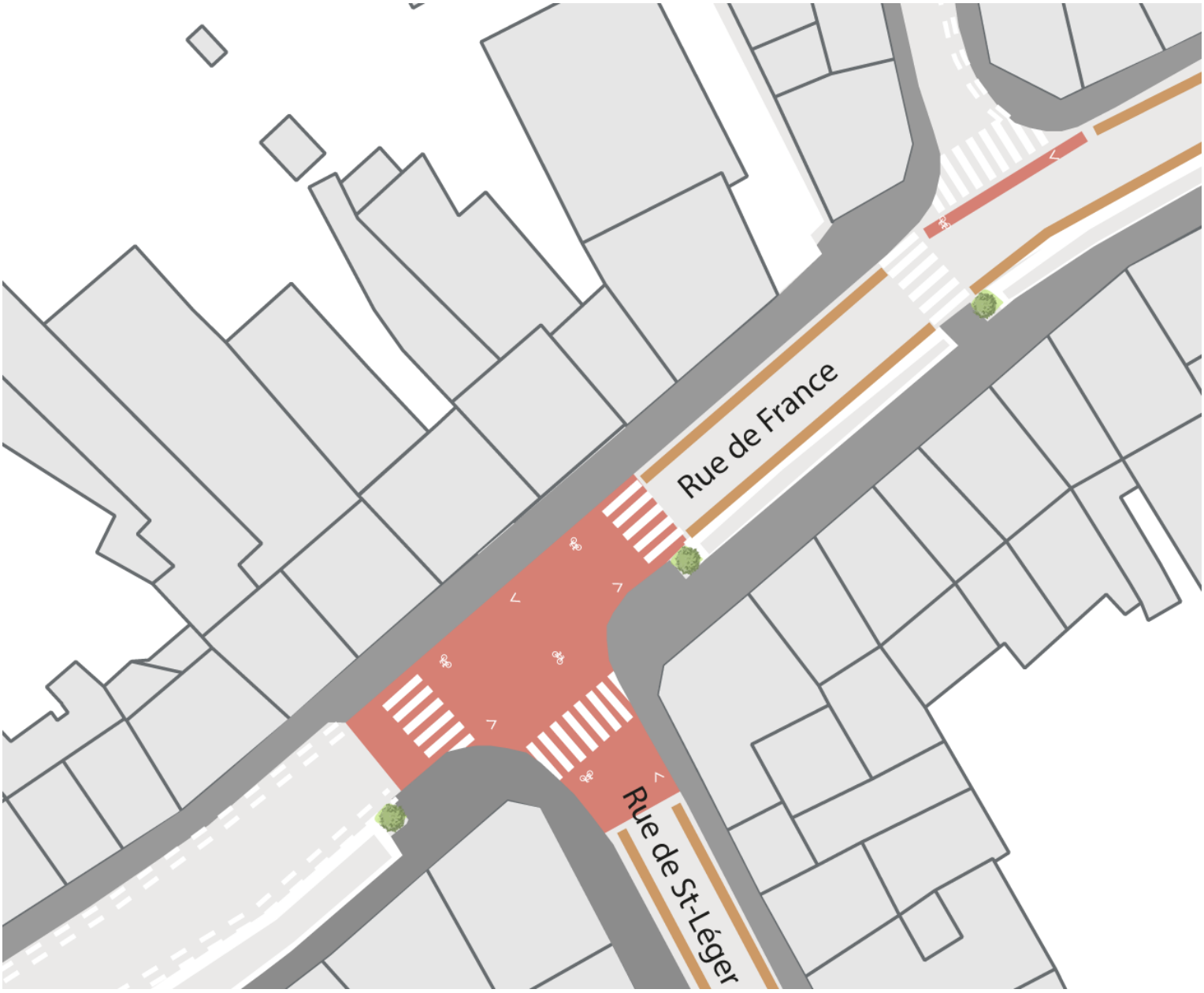
Réseaux structurants : Piéton, cyclable, transports publics, motorisé

Propositions

Des mesures d'apaisement et de sécurisation générales sont proposées : instauration d'un passage piéton supplémentaire, de dispositifs ralentisseurs, de pistes cyclable marquées en amont du carrefour et de bandes cyclables ensuite.



Situation en février 2023



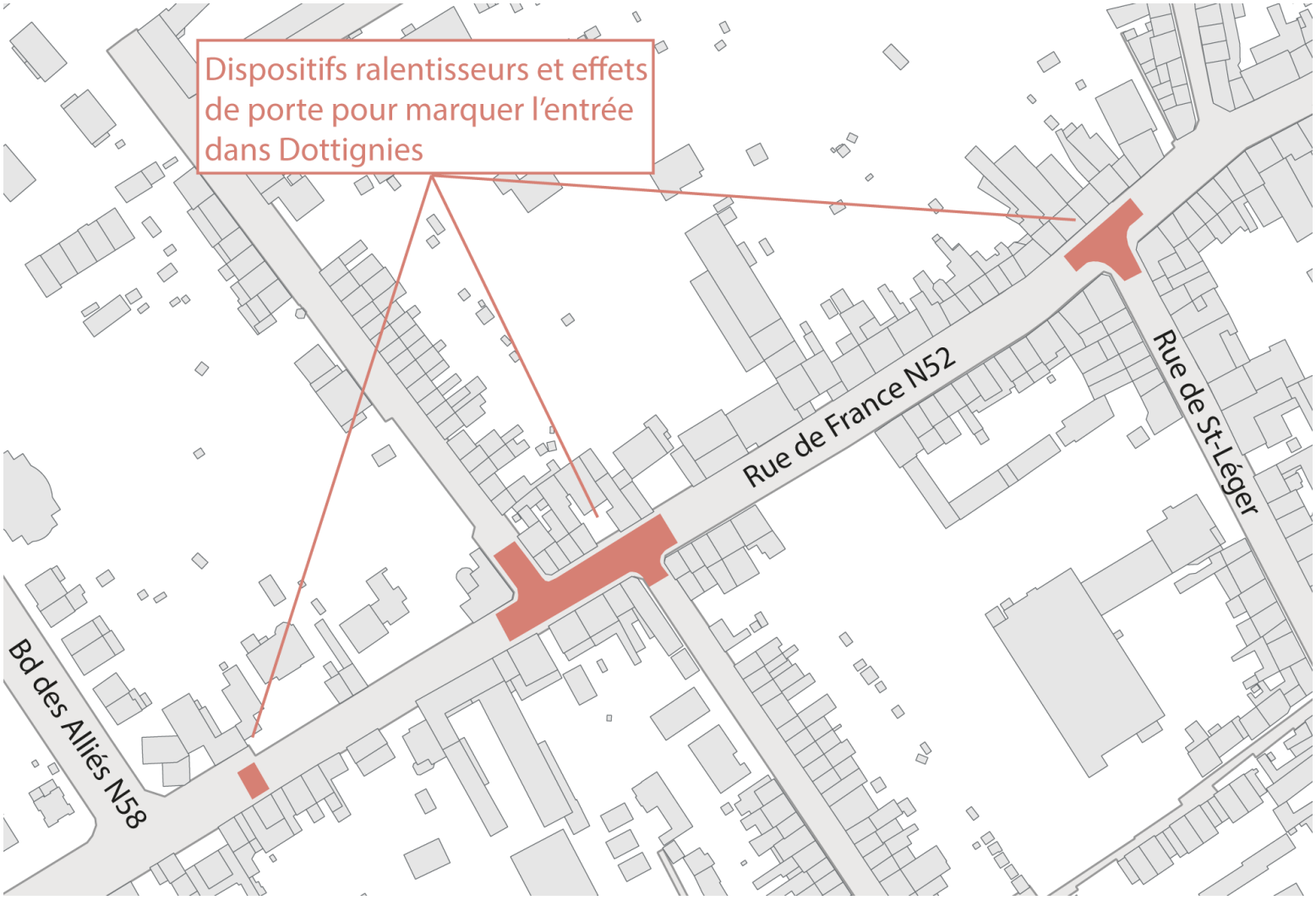
Rues de France x de St-Léger x A. Roelandt

Par cette entrée dans Dottignies, l'usager traverse deux zones 30 existantes sur l'axe entre le croisement avec le boulevard des Alliés et la rue Vicaire Georges Minne. Il s'agirait d'unifier ces zones 30 afin de sécuriser cet axe structurant d'entrée dans le centre de Dottignies (cf. fiche action 7.2. pour plus d'informations sur les zones apaisées visées par ce PCM).

Un effet de porte est à créer à l'entrée de la zone 30 : pour ralentir la circulation tout en assurant sa fluidité, il s'agit d'installer des dispositifs ralentisseurs qui ne réduisent pas la circulation à une bande (coussin berlinois central).

Pour garantir le respect de la limitation de la vitesse et sécuriser les carrefours, des plateaux surélevés pourraient être aménagés à tous les carrefours et les existants pourraient être réfectionnés, dont un plateau continu pour les carrefours de la rue de France avec les rues Cardinal Mercier et Deplasse.

Il est à noter que l'entreprise Kluber située entre les rues Cardinal Mercier et de St-Léger prévoit la création d'une nouvelle voirie entre la rue du Cardinal Mercier et la rue Théodore Kluber avec une sortie rue de France (carrefour à feu tricolore envisagé).



Rues du Dragon x des Villas x de Wallonie

Réseaux structurants : Piéton, transports publics, motorisé

Propositions

Pour sécuriser ce carrefour, les propositions consistent à agrandir les oreilles de trottoirs, veiller à la sécurité des traversées et à la qualité du revêtement (sécuriser les déplacements piétons et PMR), en organisant le stationnement de manière à créer des dévoiements et à créer éventuellement un plateau (maitriser les vitesses). De plus, une attention sera portée à l'emplacement du marquage au sol « stop » qui doit être placé avant le passage piéton.

Le passage de bus depuis la rue des Villas vers la rue du Dragon est à garder à l'esprit dans tout réaménagement de ce carrefour (une largeur de voirie de minimum 3,5 m doit être conservée).





Situation en février 2023



Rues de Menin x St-Germaine x av. J. Vandevelde

Réseaux structurants : Piéton, motorisé

Propositions

Pour sécuriser ce carrefour, les propositions consistent à élargir la zone 30 pour qu'elle débute en amont du carrefour à tous les embranchements. L'entrée dans la zone sera annoncée par les aménagements référés à la fiche action 7.2. et par la création d'un plateau surélevé. Les trottoirs seront rénovés (élargissement des oreilles, qualité du revêtement, etc.). De plus, afin de supprimer le transit via le parking, l'accès y sera interdit depuis la rue de Menin (prolongation de la bordure existante le long de cette rue). Un trottoir sera aménagé le long de l'avenue J. Vandevelde afin de sécuriser les déplacements piétons, il sera de plain-pied pour garder la possibilité de tenir des évènements avec chapiteau sur le parking.





Situation en février 2023



Rues du Bois x du Chalet

Réseaux structurants : Piéton, cyclable, transports publics

Propositions

Dans ce quartier, de nombreux carrefours ont des profils similaires. Celui-ci a été choisi à titre illustratif. L'étude d'un plan de circulation est en cours à l'échelle de l'entrée dans le quartier du Mont-à-Leux. De ce plan pourrait découler la mise en sens unique de certains axes pour créer des boucles de circulation. Un projet de redynamisation de l'espace public vise l'espace du parking du Mont-à-Leux, comprenant la destruction de bâtiments présents au croisement entre la rue du Bois et du Chalet (cf. esquisse ci-dessous).

Le passage de rues en sens unique, qui pourrait découler du plan de circulation en cours, amènerait un gain d'espace permettant l'élargissement des trottoirs, la rétrécissement des traversées et l'augmentation de la sécurité grâce à la position des véhicules motorisés au milieu de la route (et plus en bordure des trottoirs).

Le réseau structurant vélo transitant par les rues du Bois et du Chalet, voici les infrastructures cyclables recommandées : la rue du Bois pourrait devenir une zone cyclable tandis que la rue du Chalet s'équiperait de bandes cyclables suggérées puisqu'il s'agit d'un itinéraire structurant de bus. Une concertation pourrait être envisagée avec le TEC pour passer également cette rue en zone cyclable.

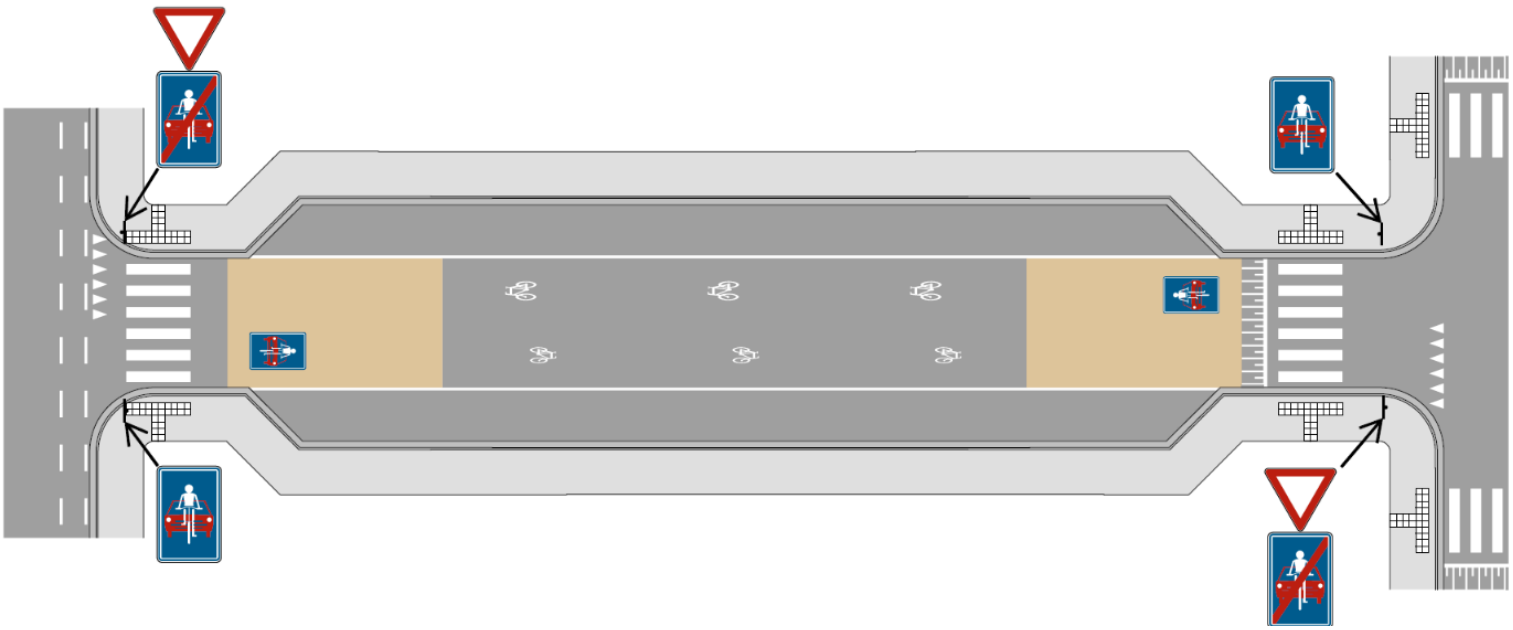


Esquisse projet de réaménagement de l'entrée du Mont-à-Leux (support visuel transmis par la Ville)

Rues du Bois x du Chalet



Situation en février 2023



Aménagement d'une zone cyclable bidirectionnelle, Sécurothèque, Fiche pratique n°291, 2023

7. Sécuriser les déplacements

7.2. Étendre les zones apaisées

Description de la mesure

La seconde mesure de sécurisation des déplacements est celle de l'apaisement de la circulation sur le territoire communal par l'extension des zones apaisées. Il s'agit d'une catégorie qui reprend des zones où le trafic est maitrisé et apaisé : zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes,...
A l'instar d'autres villes wallonnes, Mouscron a mis en place de plus en plus de zones limitées à 30km/h. Le PCM propose ainsi de poursuivre cette mesure et d'étendre ces zones dites « apaisées » à l'ensemble des zones urbaines du territoire. Cette action du PCM vise à poursuivre et renforcer les mesures d'apaisement déjà mise en place et envisager l'extension des zones 30 km/h à l'échelle de toutes les zones urbaines pour gagner en lisibilité, sécurité et cohérence. Cette mesure vise également à améliorer le confort et la sécurité des modes actifs et ainsi à encourager l'utilisation de la marche et du vélo à Mouscron.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Sécuriser les déplacements de tous les usagers — Favoriser les déplacements actifs — Réduire le nombre d'accidents — Définir un régime de vitesse en adéquation avec les fonctions « vie locale » et « circulation » de la voirie	4.1., 7.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, Subsides SPW MI (PIC, PIMACI, PIWaCy, Cœur de villages, Habitats permanents, Espaces de convivialité, Abords d'école, FEDER), Subsides PIV, Subsides Revitalisation urbaine (TLPE), Subsides PCDR (ARNE) Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, Police, AOT Règlementaires : Arrêté de mise en place	Nature de la mesure	Planification/Infrastructures
	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Poursuite-Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€€

Outils et références

— Circulation apaisée—La zone 30, Sécurothèque Fiche pratique n°398, SPW
— Circulation apaisée—La zone de rencontre, Sécurothèque Fiche pratique n°276, SPW
— Circulation apaisée—La zone résidentielle, Sécurothèque Fiche pratique n°294, SPW
— Circulation apaisée—La zone piétonne, Sécurothèque Fiche pratique n°277, SPW
— Aménager des rues apaisées, Cerema
— Espace Publiek : 10 tips pour aménager la rue locale, BMA brussels
— Aménagements tests. D'une approche globale aux (bonnes) raisons de s'intéresser aux mesures temporaires, Cémathèque n°52, SPW
— Vitesse, SPW Infrastructures
— Dossier thématique : Vitesse, Sécurothèque
— Quelle limite de vitesse choisir?, Sécurothèque Fiche pratique n°268, 2018
— Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils?, La CeMathèque n°42, 2016
— Logigramme—Vitesse induite, Sécurothèque Fiche pratique n°148, 2018

Indicateurs

— Nombre de km aménagés en zone 30
— Nombre de km aménagés en zone 20
— Taux de rues apaisées/total voiries communales
— Nombre d'accidents avec dégâts corporels
— Nombre de victimes
— Nombre de tués
— Nombre de victimes cyclistes
— Nombre de victimes piétons
— Nombre de tués cyclistes
— Nombre de tués piétons
— Nombre de blessés graves
— Nombre de blessés graves cyclistes
— Nombre de blessés graves piétons
— Nombre de blessés légers
— Nombre de blessés légers cyclistes
— Nombre de blessés légers piétons
— Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses
— Nombre d'accidents

La tendance actuelle de généralisation du 30 km/h dans les zones urbanisées comporte de nombreux avantages. L'apaisement de la vitesse contribue à renforcer la sécurité des déplacements (en diminuant les risques d'accidents et leur gravité: la distance d'arrêt d'un véhicule est de l'ordre de 13m, soit la moitié de la distance d'arrêt d'un véhicule circulant à 50km/h (26m) et en cas d'accident, le risque de décès d'un piéton est divisé par 9 par rapport à 50km/h). En outre, cette mesure représente aussi une véritable opportunité pour améliorer l'espace public, la cohabitation des usages, le bien-être des habitant.es (réduction du bruit et de la pollution de l'air,…) le cadre de vie et l'attractivité du territoire.

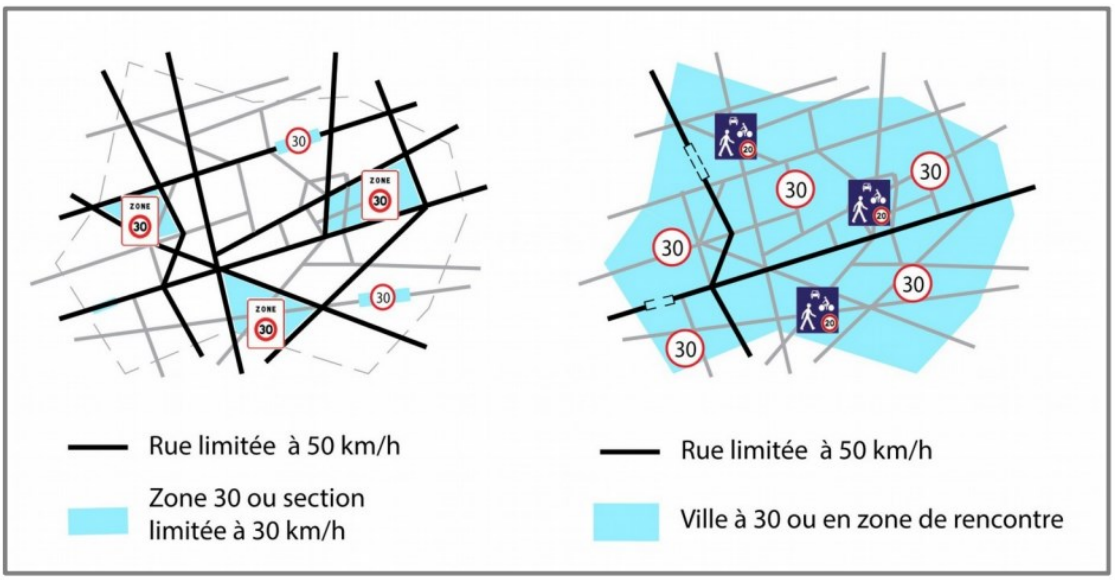
À Mouscron, des mesures ont déjà été entamées dans le sens de l'apaisement du territoire (centre-ville, quartier résidentiel du Blanc-Ballot ou encore du centre de Herseaux ou de Luingne sont en zones apaisées). La carte ci-dessous met en évidence les zones limitées à 30 km/h (ou moins) sur le territoire. Elle met en évidence que celles-ci sont présentes dans les centres-villes mais sont encore relativement isolées.

Principe général

L'approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur les voiries du réseau communal (de desserte, de collecte et de liaison). Elle repose ainsi sur la hiérarchisation du réseau en conservant un régime de vitesse plus important sur les axes structurants du réseau. Le principe général de mise en œuvre repose sur une volonté de généraliser la zone 30 sur le territoire afin que les zones apaisées soient plus cohérentes et lisibles et afin de rendre la circulation des modes actifs plus confortable, sécurisée et agréable.

Le principe généralement applicable pour la généralisation du 30km/h à large échelle (d'une commune, région, métropole,…) est « **l'inversion de la règle de l'exception** »: le 30km/h est la règle et plus l'exception.

Les cartes qui suivent présentent pour chaque voirie du territoire, les rues pouvant bénéficier une mise à 30km/h à court et moyen terme. Notons qu'il s'agit ici d'une proposition du PCM élaborée dans le cadre de l'étude. Si et lorsque la Commune décide de mettre en œuvre cette action, il s'agira de vérifier la faisabilité et pertinence de ce régime de vitesse pour toutes les rues proposées ici. Des adaptations pourraient dès lors avoir lieu par rapport à la proposition présentée ici.

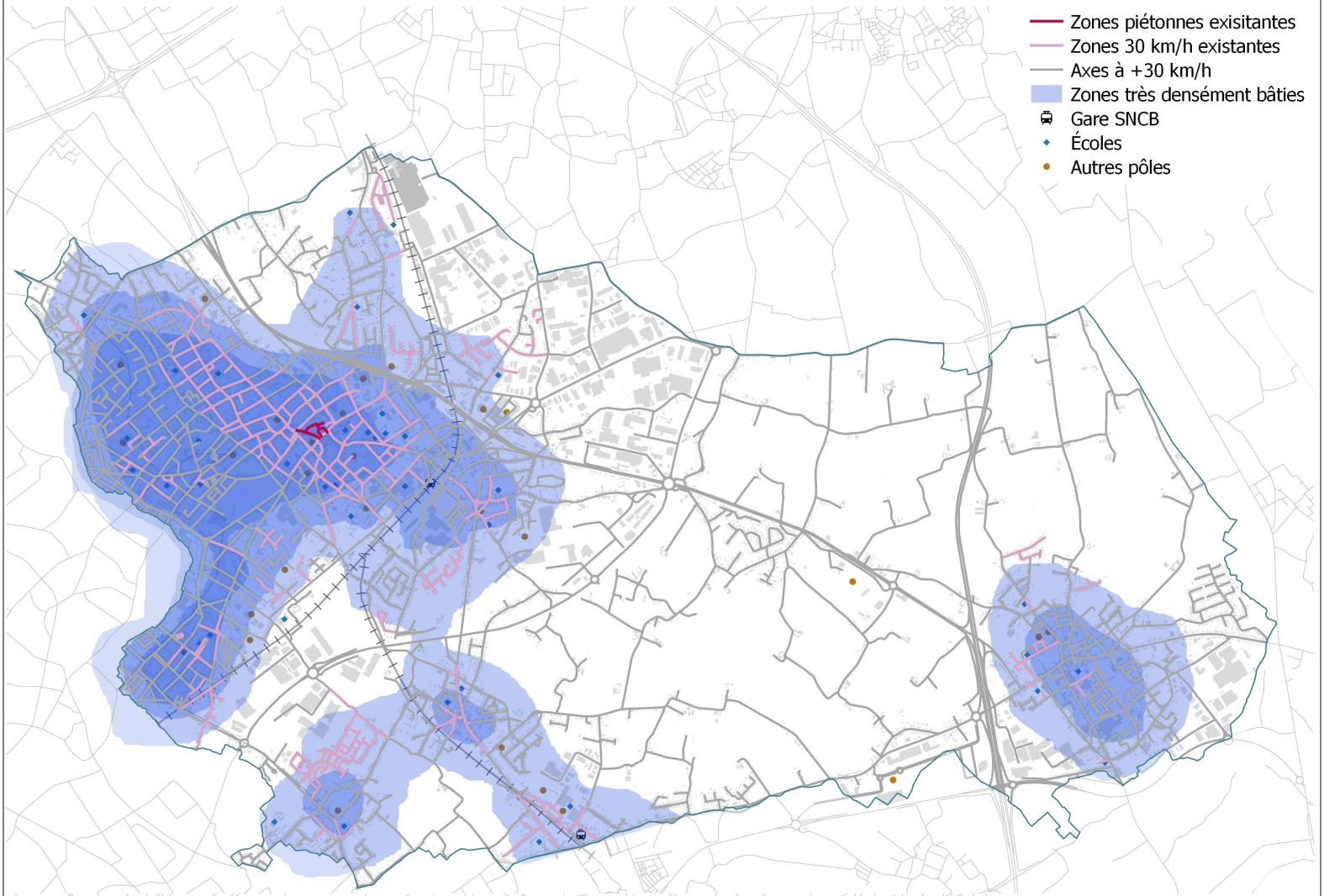


Principes d'inversion de la règle et l'exception

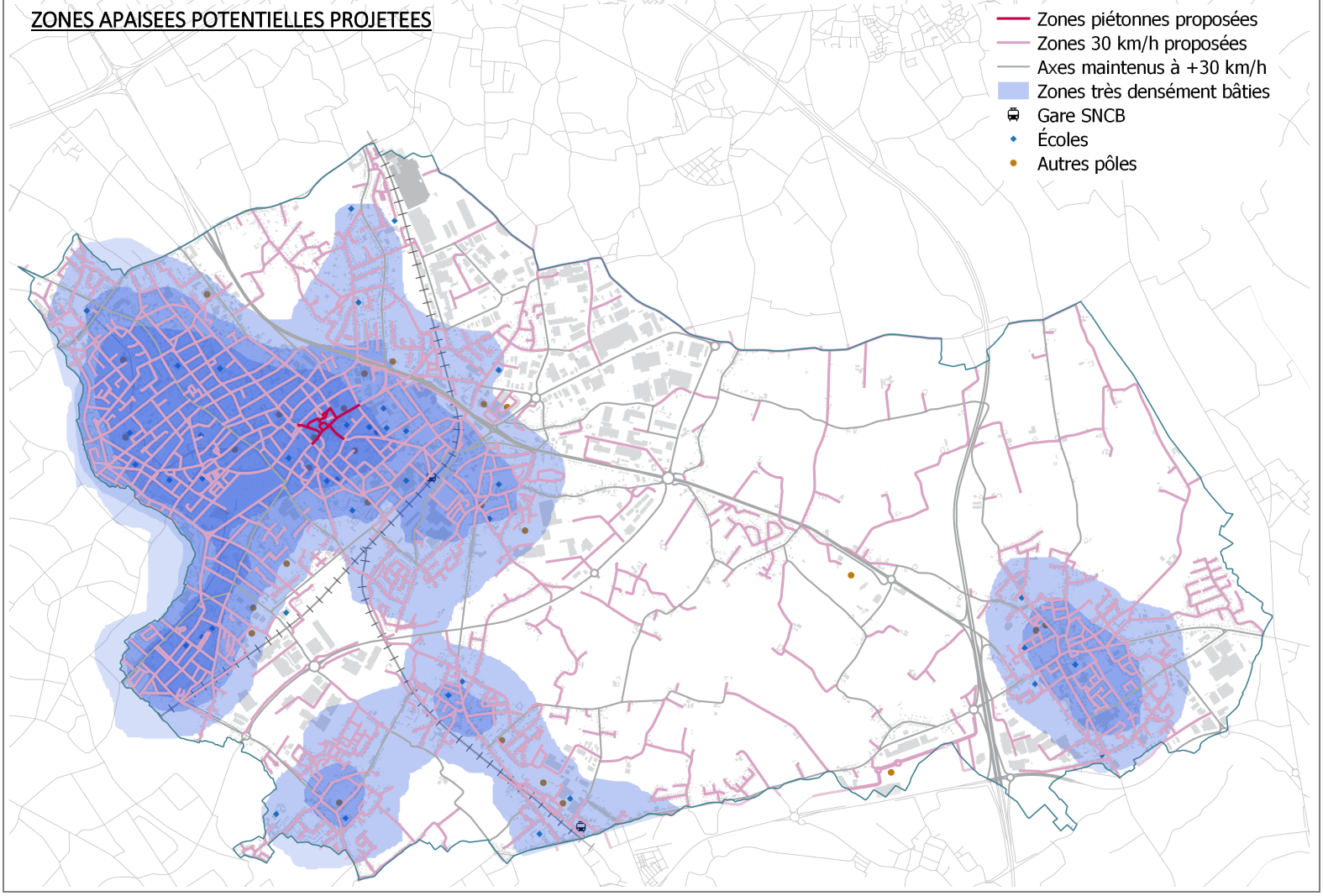
Source: Cerema,

Grenoble Métropole apaisée— Evaluation du dispositif « villes et villages à 30 km/h » (2017)

ZONES APAISEES EXISTANTES



ZONES APAISEES POTENTIELLES PROJETEES



PRIORISATION

L'approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur toutes les voiries du réseau communal de desserte et de collecte. A Mouscron, elles représentent une grande part du territoire, à la fois dans les zones urbaines et rurales de la Commune.

Dans les centralités urbaines et les zones denses, elles peuvent toutefois être envisagées sur des axes de niveau supérieur dans la hiérarchie du réseau (par exemple dans le centre de Dottignies, une zone 30 est proposée sur la rue Basse (N515) qui est un axe de niveau secondaire). En effet, cela s'explique par la présence de nombreux pôles urbains et des flux des modes actifs plus importants dans les centres, justifiant ainsi une zone 30 à cet endroit là.

L'apaisement de Mouscron est à envisager de manière phasée et progressive. Trois ordres de priorité ont été définis ici. Il s'agit d'un guide pour la Ville de Mouscron afin d'orienter ses choix. Cet ordre pourrait toutefois être revu lors de la phase de mise en œuvre (opportunité d'un réaménagement, volonté spécifique identifiée dans une zone,…). Il s'agit ici d'une première proposition qui sera probablement revue dans la pratique.

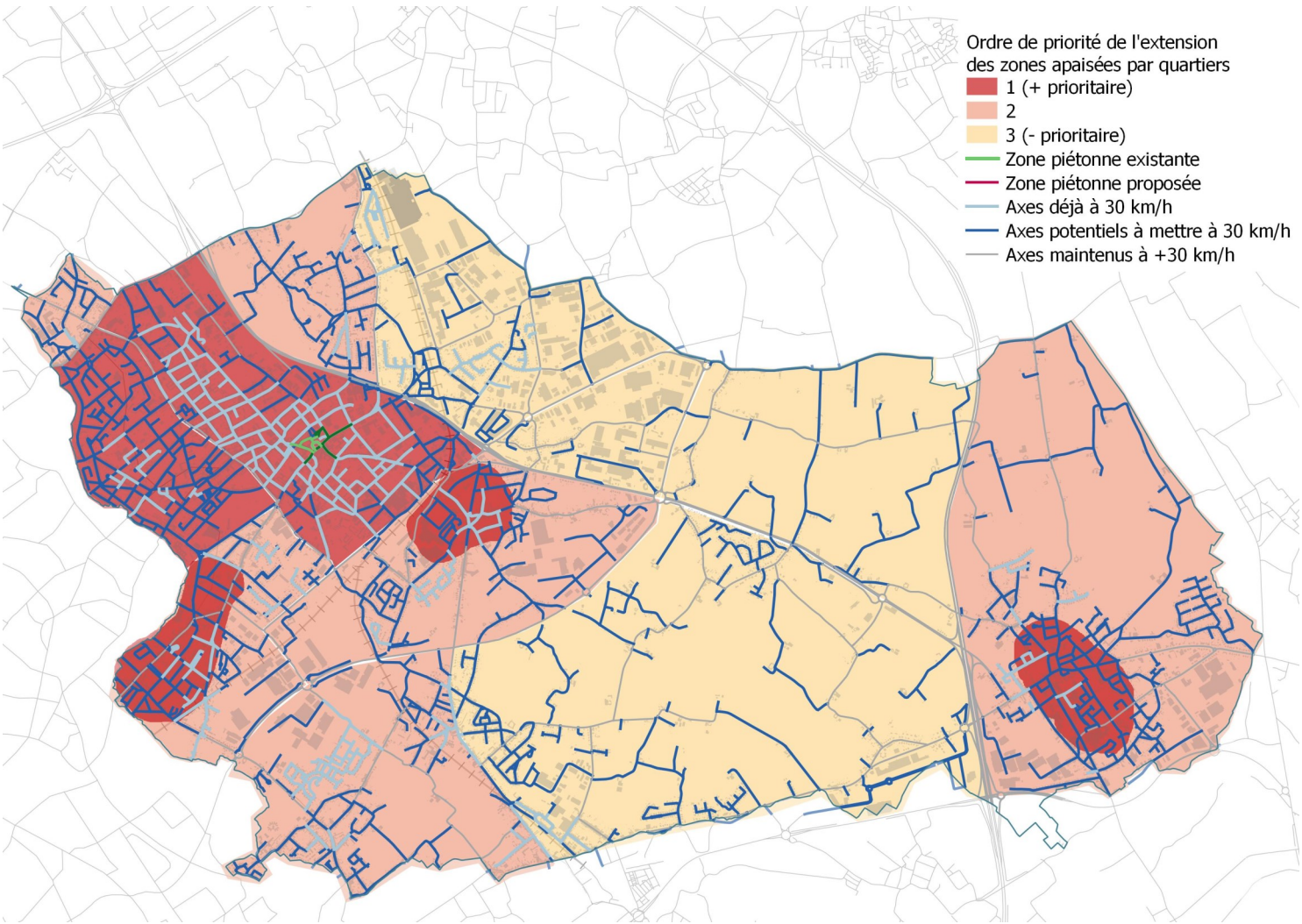
Les zones les plus prioritaires (niveau 1) sont les zones les plus denses :

- Le centre de Mouscron : où il reste peu d'axes à passer en zone 30 pour atteindre une large zone apaisée ;
- Le quartier du Risquons-Tout ;
- Le quartier du Mont-à-Leux ;
- Le centre de Dottignies ;
- Le centre de Luingne.

Les zones de priorité 2 sont celles en périphérie des zones urbaines centrales :

- Herseaux (et Heseaux-Ballons) : où les axes du centres sont déjà en partie à 30km/h donc il s'agit d'étendre cela au reste du quartier ;
- L'extension de Luingne ;
- L'extension de Dottignies ;
- Le quartier de Coquinie.

Les zones de priorité 3 sont dans l'ensemble les zonings et les zones plus rurales du territoire.



Principes de signalisation

Théoriquement, le principe d'inversion de la règle d'exception s'applique également en matière de signalisation. Dans de nombreux cas de généralisation des zones 30, le principe de signalisation retenu consiste à associer le panneau de limitation de vitesse à 30 km/h à celui d'entrée en agglomération (signaux C43 et F1) aux entrées du territoire. Un totem d'information peut y être adjoint pour attirer l'attention sur le panneau de signalisation (cfr Mesure 1.03).

La vitesse limite dans l'agglomération est donc de 30km/h pour toutes les rues sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, 70 ou 90 km/h….

Cela permettrait de désencombrer l'espace public en ne multipliant pas les panneaux et leurs mats et réduire le bruit visuel que cela représente. En cas d'incertitude, le 30 km/h étant la règle, cela ne représente pas de risque dans le cas où un·e conducteur·trice circulerait à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h.

Ce principe de signalisation présente comme avantage principal qu'il permettrait de désencombrer l'espace public en ne multipliant pas les panneaux et leurs mats et réduire le bruit visuel que cela représente. En cas d'incertitude, le 30 km/h étant la règle, cela ne représente pas de risque dans le cas où un·e conducteur·trice circulerait à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h

En France, la signalisation des axes qui restent à 50 km/h a été simplifiée dans la réglementation, les panneaux 50km/h ne sont plus obligatoires, un marquage ellipse 50 sur ces axes isolés suffit.

Toutefois, notons que l'existence de zones 30 généralisées à des territoires ou des quartiers entiers est encore peu répandue. Ainsi, cette mesure est encore peu connue des utilisateurs de la route. Il sera ainsi indispensable de mener une large campagne de communication et d'information auprès de la population mouscronnoise sur cette mesure. Il sera aussi important d'informer efficacement et lisiblement les non-mouscronnois sur l'existence de cette mesure particulièrement aux entrées de ville (e.a. via totems aux entrées de villes,…).

Il s'agit d'un principe de signalisation peu mis en œuvre en Wallonie à l'heure actuelle. Il s'agira donc de préciser, lorsque et si cette mesure est mise en œuvre, la faisabilité de ce principe de signalisation à Mouscron. Une concertation importante sera dès lors à mener avec les communes voisines (dont françaises) ainsi qu'avec le SPW.



Signal de limitation de vitesse à 30 km/h au dessus du signal de début d'agglomération



Panneau 30 km/h aux entrées de ville en Région Bruxelles-Capitale



Marquage au sol 50km/h à Grenoble Alpes Métropole

(Source: Cerema, Lionel Faure)

Principes d'aménagement

Effets de portes et dispositifs ralentisseurs

La généralisation du 30 km/h ne signifie pas que des aménagements sont uniquement à prévoir dans les zones apaisées. L'approche des zones à faible vitesse est également à soigner et à marquer au moyen d'aménagements. Lors d'un changement de limitation de vitesse, un aménagement permet de le rendre lisible et d'inciter le/la conducteur.trice à réduire sa vitesse. C'est ce que l'on appelle des « effets de porte ».
Dans l'ensemble, il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire pour permettre de rendre les zones apaisées plus lisibles et identifiables.
Il existe deux grandes catégories de dispositifs qui contraignent physiquement à ralentir la vitesse de son véhicule selon la Sécurothèque :

— Les dispositifs modifiant le tracé de la route : dévoiement, rétrécissement et ilot ;
— Les dispositifs surélevés : coussins, plateau et ralentisseur de vitesse.

Le centre de recherches routières a développé une liste d'aménagements supports à la Ville 30 et des fiches techniques correspondantes. Il catégorie 3 types de mesures liées à la Ville 30 :

— Les aménagements visuels (marquages, radars et rétrécissements via marquages) ;
— Les dispositifs surélevés (coussins, plateaux, trottoirs traversants,…) ;
— Les répartitions de l'espace (chicane, ilot, rétrécissement via obstacles, avancée de trottoirs,…).

Ces aménagements sont applicables soit aux entrées d'une zone, en section (sur l'axe) ou à des carrefours.

Catégorie	Aménagement	Application		
		Entrée de zone	Section	Carrefour
Visuel	Marquage 30	X	X	
	Rétrécissement de la route par marquage	X	X	X
	Radar préventif		X	
Dispositif surélevé	Ralentisseur	X	X	
	Coussin berlinois	X	X	
	Plateau			X
	Passage pour piétons surélevé		X	X
	Trottoir traversant		X	X
Répartition de l'espace	Avancée de trottoir			X
	Giratoire de taille réduite			X
	Chicane	X	X	
	Ilot	X	X	
	Passage alterné	X	X	
	Rétrécissement de la route par obstacle	X	X	
	(Fermeture sélective)	X		

Listes des aménagements supports de la Ville 30

(Source: centre recherches routières, 2022)

En dehors de la zones 30 qui s'envisage à large échelle, d'autres zones apaisées sont à envisager à Mouscron pour apaiser la circulation. Dépendant du contexte, l'une ou l'autre est plus pertinente:

Zone 30, 20 ou piétonne?

Le passage d'une voirie en zone 30 est pertinent en dehors des axes de transit et lorsque la voirie accueille d'autres fonctions que celle de circulation : des lotissements, des rues reliant une zone piétonne au cœur de la ville et des quartiers résidentiels, des rues à vocation commerciale ou les piétons sont nombreux, des rues desservant un centre sportif, etc.

La zone résidentielle est une zone dans laquelle l'habitat est la fonction prépondérante. La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h.

La zone de rencontre est étroitement liée à la zone résidentielle, sauf qu'elle peut comporter d'autres fonctions (commerce par exemple) alors que la zone résidentielle n'en possède pas.

La zone piétonne est choisie pour faciliter les déplacements à pied, peu importe ses fonctions (habitat, commerce, tourisme).

Principes d'aménagement

Type de zone	Objectif du gestionnaire de voirie	Aménagement	Panneautique
Zone 30	Faire prendre conscience aux conducteurs qu'ils entrent dans une zone spécifique où ils doivent réduire leur vitesse	Effet de porte : changement de revêtement, dispositif ralentisseur, végétation, trottoir traversant, réduction de la largeur de la chaussée, marquage au sol du signal F4a,… Un + : aménagement uniforme sur tout le territoire communal	 F4a  F4b
Zone de rencontre et résidentielle	Faire prendre conscience à l'ensemble des usagers que les piétons peuvent utiliser tout l'espace de la voie publique et que les conducteurs doivent rouler à 20 km/h maximum	Surélévation en entrée et en sortie, revêtement identique de façade à façade (pas de trottoir), filet d'eau central et dévoiements réguliers (chicane, stationnement alterné).	 F12a  F12b
Zone piétonne	Permettre une circulation exclusivement réservée aux piétons (à quelques exceptions près qui doivent rouler à l'allure du pas)	Idem zone de rencontre Attention particulière au confort pour les PMR	 F103  F105



1



2



3



4



5


6


7


8

1 Entrée en zone 30 avec plateau et changement de revêtement à Ganshoren (photo credit: BRAT)

2 Trottoir traversant à Sambreville (photo credit : BRAT)

3 Entrée en zone 30 avec changement de revêtement (photo crédit: Sécurothèque)

4 Entrée en zone 30 avec coussin berlinois et rétrécissement (photo crédit: Sécurothèque)

5 Entrée en zone 30 avec marquage au sol de couleur (photo crédit: Sécurothèque)

6 Dévoiement (photo crédit: Sécurothèque)

7 Chicane avec passage libre pour vélos (photo credit: Bruxelles Mobilité)

8 Utilisation d'un bac à fleur à Ixelles (photo credit: Bruxelles Mobilité)

1 « Tuinstraat » à Anvers, Lange Ridderstraat (photo credit: Jeroen Broeckx)

2 Panneau informatif sur la zone de rencontre (photo credit: ville de Noirmoutier)

3 Zone de rencontre (photo credit: Imaginer le Québec autrement)

4 Dévoiement via stationnement et alignement d'arbres à Jambes

(photo credit : ICEDD)


1



2


3


4


5



Mettre en place une Campagne de Communication

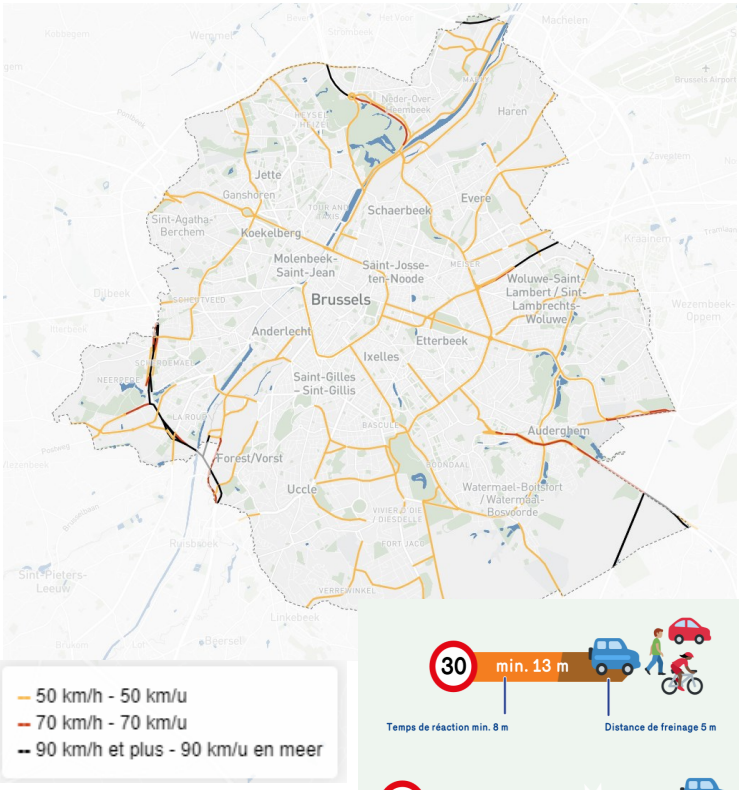
Il est indispensable de prévoir une campagne de sensibilisation et de communication auprès de la population pour faire connaitre, comprendre et respecter l'extension de zones apaisées à large échelle. C'est un des éléments clés pour faire adhérer la population au nouveau projet de ville.

En matière de communication, les outils suivants sont recommandés :

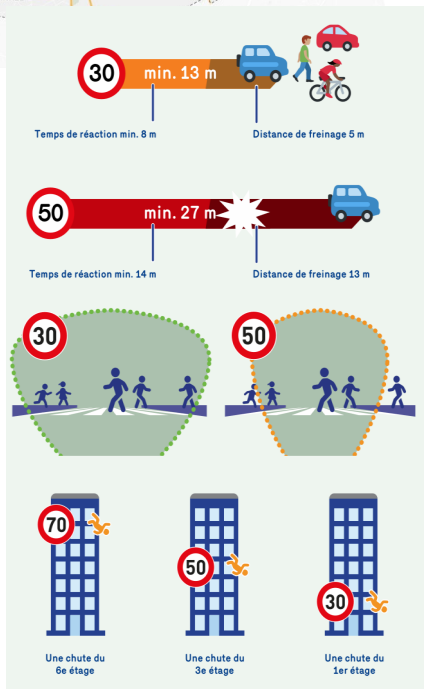
- Développement d'un plan de communication (dans la presse, réseaux numériques et sociaux, dans l'espace public, auprès d'acteurs relais…) ;
- Plusieurs moments de consultation à plusieurs endroits clés, à déterminer par la commune. Prévoir également les supports de communication nécessaires à cet effet (panneaux, dépliants,…) ;
- Mise à jours des médias numériques, y compris explication des différentes phases de mise en œuvre et de l'implication des citoyens ;
- Prévoir un point de contact continu (numérique et adresse postale) à la Commune pour les informer de la suite du processus, de la mise en œuvre et des éventuelles adaptations suite au monitoring.

Pour la bonne réussite du projet, il est indispensable d'impliquer les acteurs locaux dès les premières étapes (associations, écoles, commerces, centres sportifs, entreprises,…). Ces acteurs peuvent agir comme des relais et contribuer à toucher le public le plus large, diversifié et représentatif possible. La multiplication des canaux d'information (numériques et analogiques) et une communication adaptée seront des aspects importants pour atteindre cet objectif.

Ceci est d'autant plus important si, dans un premier temps, la mesure règlementaire n'est pas directement accompagnée de mesures de réaménagement (à l'exception de marquages et de signalisation).



Carte interactive des régimes de vitesse, Région Bruxelles-Capitale



Bénéfices de la Ville 30, Région Bruxelles-Capitale



Totems Métropole Apaisée (photo credit: Métropole de Grenoble)



Totems Ville 30, (photo credit : Ville de Soignies)



7. Sécuriser les déplacements

Action 7.3. Adapter et faire respecter les régimes de vitesse

Description de la mesure

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

De plus, pour assurer la pérennité de la mesure et son respect, la mise en place de dispositifs pour rappeler la vitesse de circulation est à privilégier. A titre préventif, des radars seront disposés à des endroits stratégiques de l'entité. Certains modèles affichent la vitesse pratiquée et sont accompagnés d'un message pédagogique. A titre répressif, la zone de police devra également pratiquer divers contrôles de vitesse que ce soit de manière sporadique ou plus systématique. Une étroite collaboration avec la Zone de Police est ainsi attendue pour assurer le succès de la mesure.

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

Objectif(s) poursuivi(s)		Mesure(s) liée(s)
— Diminuer le risque d'accident — Diminuer le nombre d'excès de vitesse		2.2., 3.1., 4.1., 7.2.
Financement et Ressources	**Nature de la mesure**	Infrastructures
Budgétaires : Fonds propres Ville, subsides Humaines : Pilote(s) : Ville, SPW Partenaire(s) : Police	**Type d'opération**	Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€, €€

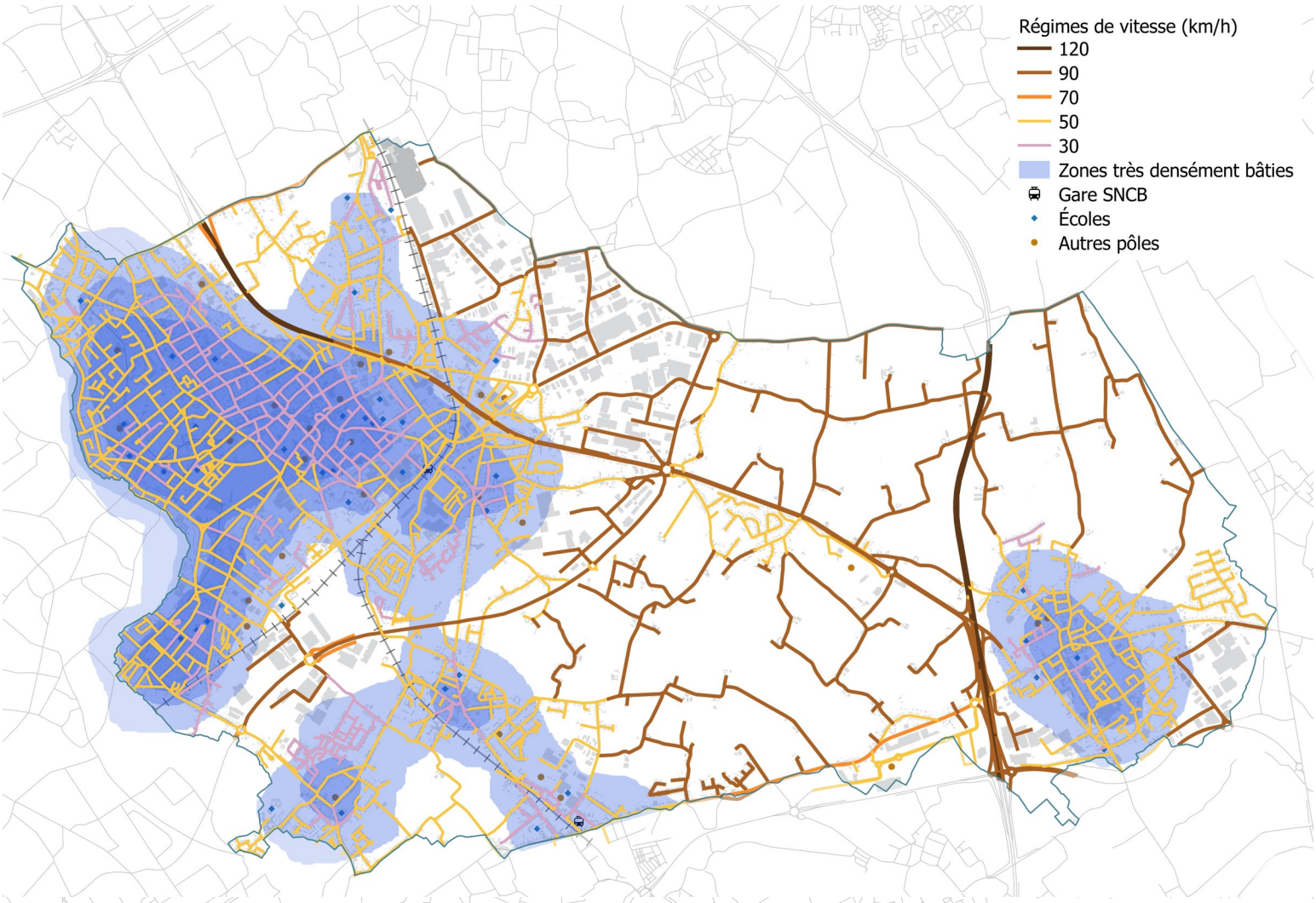
Outils et références

— Vitesse, SPW Infrastructures
— Dossier thématique : Vitesse, Sécurothèque
— Quelle limite de vitesse choisir?, Sécurothèque Fiche pratique n°268, 2018
— Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils?, La CeMathèque n°42, 2016
— Logigramme—Vitesse induite, Sécurothèque Fiche pratique n°148, 2018
— Rue ou zone à trafic limité. Contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes, Cemathèque n°54, SPW
— Radar préventif Application: en section. Fiche Technique pour la mise en œuvre rapide d'aménagements Ville 30, Bruxelles Mobilité & Centre de recherches routières

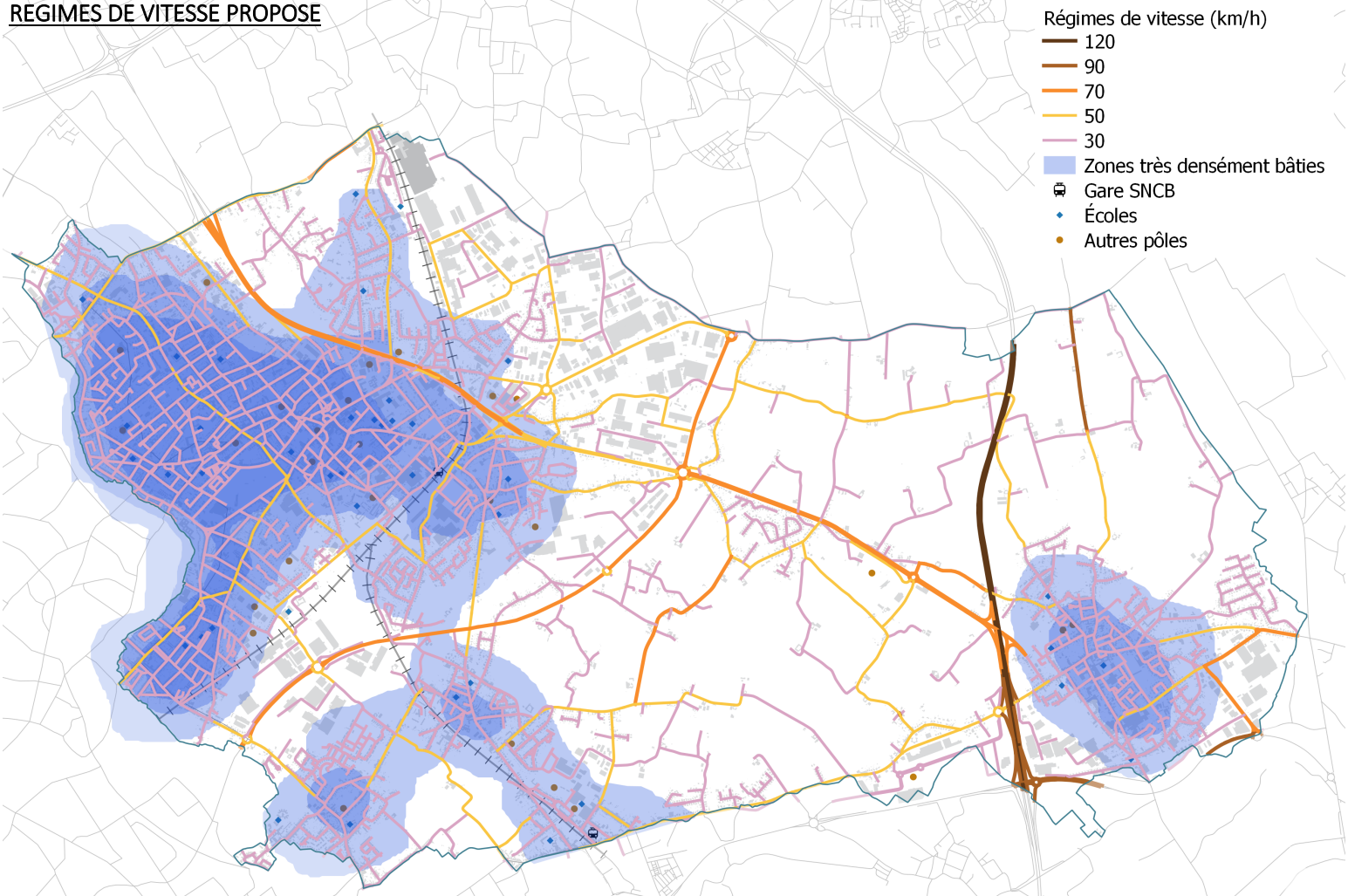
Indicateurs

— Nombre de tronçons où la limite de vitesse a été réajustée
— Nombre d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées
— Nombre d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse
— Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses
— Nombre d'accidents avec dégâts corporels
— Nombre de victimes
— Nombre de victimes cyclistes
— Nombre de victimes piétons
— Nombre de tués
— Nombre de tués cyclistes
— Nombre de tués piétons
— Nombre de blessés graves
— Nombre de blessés graves cyclistes
— Nombre de blessés graves piétons
— Nombre de blessés légers
— Nombre de blessés légers cyclistes
— Nombre de blessés légers piétons

REGIMES DE VITESSE ACTUEL



REGIMES DE VITESSE PROPOSE



Principes de mise en œuvre et recommandations

Définir les régimes de vitesse...

La méthodologie proposée ici pour la révision des régimes de vitesse croise la hiérarchie du réseau avec la densité de population du territoire.
Dans un premier temps, tous les axes du réseau local (c'est-à-dire ceux de desserte et de collecte) ont été identifiés comme propices à une mise en zone 30 km/h. En effet, il s'agit d'axes qui ne sont pas supposés accueillir un trafic important ni un trafic de transit depuis/vers les territoires voisins. Une très grande partie du réseau mouscronnois étant de niveau 'desserte locale', cela constitue ainsi la large majorité de celui-ci. Les axes de liaison, secondaires, primaires et autoroutiers par contre sont plus propices à des régimes supérieurs: 50, 70, 90 ou 120 km/h (uniquement pour l'autoroute).
Dans un deuxième temps, il a été question d'identifier les axes repris dans les zones urbaines et les plus densément habitées du territoire. S'agissant également d'une caractéristique du territoire mouscronnois, la plus grande partie de l'Est de Mouscron ainsi que les centres de Dottignies, Herseaux et Luingne ont été identifiés comme propices à la mise en place de zones apaisées à large échelle.
Le choix a également été de faire primer le facteur « densité de population » dans la prise de décision. Ainsi, dans le cas d'axes du réseau primaire dans des zones très denses, une potentielle mise en zone 30 est justifiée malgré leur importance dans le réseau, leur typologie et leur localisation (ex : la rue Basse dans le centre de Dottignies qui fait partie du réseau secondaire projeté).

La révision des régimes de vitesse tient également compte de certaines propositions du PCM. Il est préconisé de réduire la vitesse du boulevard des Alliés à 50 km/h dans les portions aménagées en boulevard urbain et à 70 km/h en provenance de la Flandre, afin d'assurer une cohérence entre les régions mais aussi d'amorcer une vitesse plus réduite dans l'entrée de l'agglomération mouscronnoise.
Le 90 km/h est conservé sur les axes structurants comme la route de la Laine et la RN58 et l'autoroute conserve la limite actuelle de 120 km/h. Ailleurs, la vitesse maximale dans le réseau communal est limitée à 70 km/h.

Pour initier un changement de régime de vitesse, il s'agira de le faire lors de la mise en œuvre des réseaux piétons et cyclables par exemple, dans les zones prioritaires identifiées pour les zones apaisées (Fiche 7.2) ou à l'occasion de travaux (mise en œuvre progressive).

... Et les faire respecter

Le plus important pour faire respecter une limitation de vitesse est que celle-ci soit crédible. Pour cela, il faut que l'environnement de la voirie soit en adéquation avec la limite autorisée. Cet environnement dépend de 5 paramètres principaux : la densité d'habitat, la largeur de bande, le dégagement visuel latéral, la distance de visibilité et la présence de vie locale. Si ces paramètres sont rencontrés, l'usager respectera instinctivement la limite de vitesse imposée.
Pour plus de renseignements, se référer à la notion de « vitesse induite » (Fiche pratique n°148 de la Sécurothèque).
L'espace dévolu à la voiture est défini sur base des fonctions qu'occupent une voirie et de sa place dans les réseaux structurants des modes actifs. En ce sens, plus la fonction de séjour est importante, moins de place est accordée aux déplacements motorisés et plus la vitesse maximale autorisée est réduite (cfr. Fiche action 7.2.).
Pour adapter l'environnement dans le but de réduire les vitesses pratiquées, plusieurs aménagements peuvent être prévus (dispositifs ralentisseurs, chicanes, effets de porte,...) :

› aux entrées d'agglomération ;
› aux entrées des villages ;
› au sein des zones règlementées ;
› aux abords des écoles (cfr. Fiche action 3.1.).

Les gestionnaires de voiries sont invités à réaliser d'abord des périodes de tests, surtout en ce qui concerne les dispositifs ralentisseurs qui sont parfois décriés par les riverains après leur installation.
De plus, avant tout changement d'environnement, il est vivement conseillé de mesurer les vitesses effectivement pratiquées via des comptages automatiques afin d'identifier l'ampleur des excès.
En parallèle à l'importance de l'environnement, les gestionnaires de voiries prévoient des campagnes de sensibilisation, placent des radars préventifs et passent ensuite à l'étape de la répression (contrôles de police avec verbalisation).







1. Sensibilisation

Photocredit : AWSR

2. Prévention

Photocredit : Sudinfo

3. Répression (rue du Bilemont)

Photocredit : Google Street View

8. Organiser le stationnement

Action 8.1. Optimiser la gestion du stationnement

Description de la mesure

Le stationnement fait partie intégrante des outils de mise en œuvre d'une politique de mobilité. Les conditions de stationnement sont en effet un élément déterminant lorsqu'il s'agit pour l'usager de choisir le mode de transport avec lequel il va se déplacer. Selon la politique menée, le renoncement à l'usage de la voiture pour certains motifs de déplacements peut être favorisé. La politique de stationnement relève de la manière dont une entité géographique territoriale (ville, commune, agglomération) gère ses places de parking, ce qui intègre notamment le nombre de places mises à disposition des usagers, leur localisation et leur régime d'exploitation (durée du stationnement autorisé, tarification, exceptions, …)[1].

L'objectif est d'améliorer la gestion du stationnement en termes de hiérarchisation, respect et lisibilité des zones réglementées, et de visibilité des parkings publics hoirs voirie.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Harmoniser et faire respecter les zones bleues — Améliorer la signalétique des parkings hors-voirie	8.2

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Ville, Police Partenaire(s) : gestion centre-ville, SPW Règlementaires : Code de la Route, Règlement stationnement	Nature de la mesure	Soutien-Accompagnement — Planification— Infrastructure
	Type d'opération	Étude, réalisation - Information
	Caractère	Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€

Outils et références

— CéMathèque n°11 : Le stationnement, partie 1, encore et toujours au cœur de la mobilité, SPW Mobilité (2004)

— CéMathèque n°21 : Le stationnement, partie 3, besoins spécifiques, SPW Mobilité (2007)

— Communication et mobilité – Quelle stratégie adopter ?, CeMatelier n°6, SPW, 2018

— Déploiement du Smart parking – Enjeux, diagnostic, observatoire, outils et stratégie, Transitec – ICEDD, 2020 (https://www.dhnet.be/regions/charleroi/2021/06/01/bientot-plein-de-stats-sur-le-parking-K65QVKWZ75D4ZFVKVAYK3JAMZM/)

— La Scan-Car, un outil au service des mobilités. Cémathèque n°55, SPW

— Rue ou zone à trafic limité. Contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes, Cemathèque n°54, SPW

— La scan-car : perspectives d'un nouvel outil, article du Mouvement communal n°959, UVCW, Juin-Juillet2021

— La prise en compte des personnes en situation de handicap dans le contrôle automatisé du stationnement, Unia, 2020

— Communication et mobilité – Quelle stratégie adopter ?, CeMatelier n°6, SPW, 2018

Indicateurs

— Nombres d'emplacements en zone bleue
— Part des emplacements en zone bleue sur l'offre totale (en voirie et hors voirie)
— Nombre de contraventions
— Taux d'occupation du parking
— Taux d'occupation du stationnement en voirie dans la rue

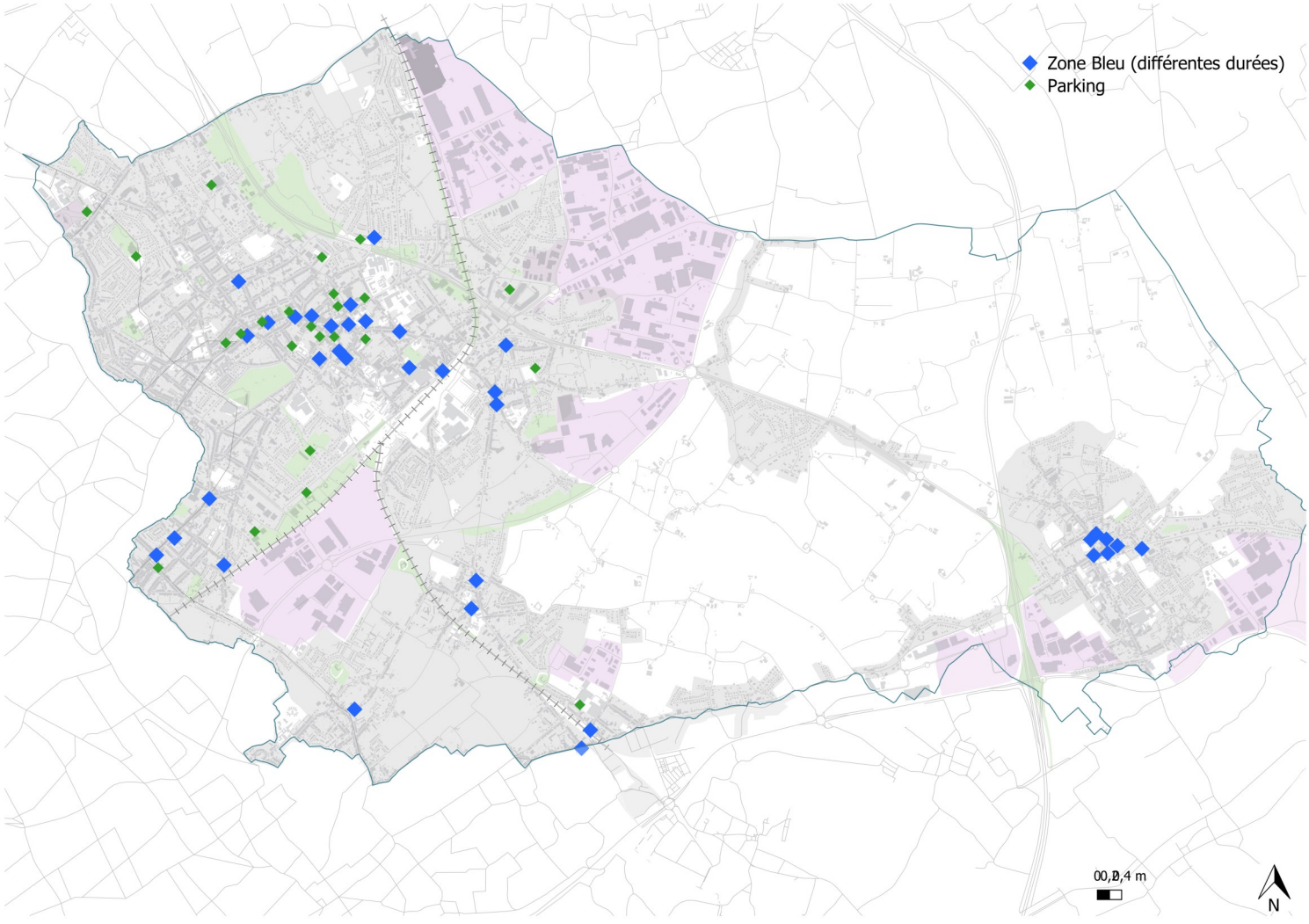
Harmoniser et faire respecter les zones bleues à Mouscron

A Mouscron, certaines zones du territoire sont sujettes à une règlementation particulière en matière de stationnement. La Ville de Mouscron a 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 30 minutes, 1 heure et 2 heures. Si les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans le centre-ville de Mouscron, cette politique de gestion et de contrôle du stationnement devrait également s'étendre aux villages de Luingne, Herseaux et Dottignies. Même si pas d'actualité, une extension de la zone bleue avec harmonisation horaire devrait être envisagée pour améliorer la lisibilité et le respect des zones réglementées.

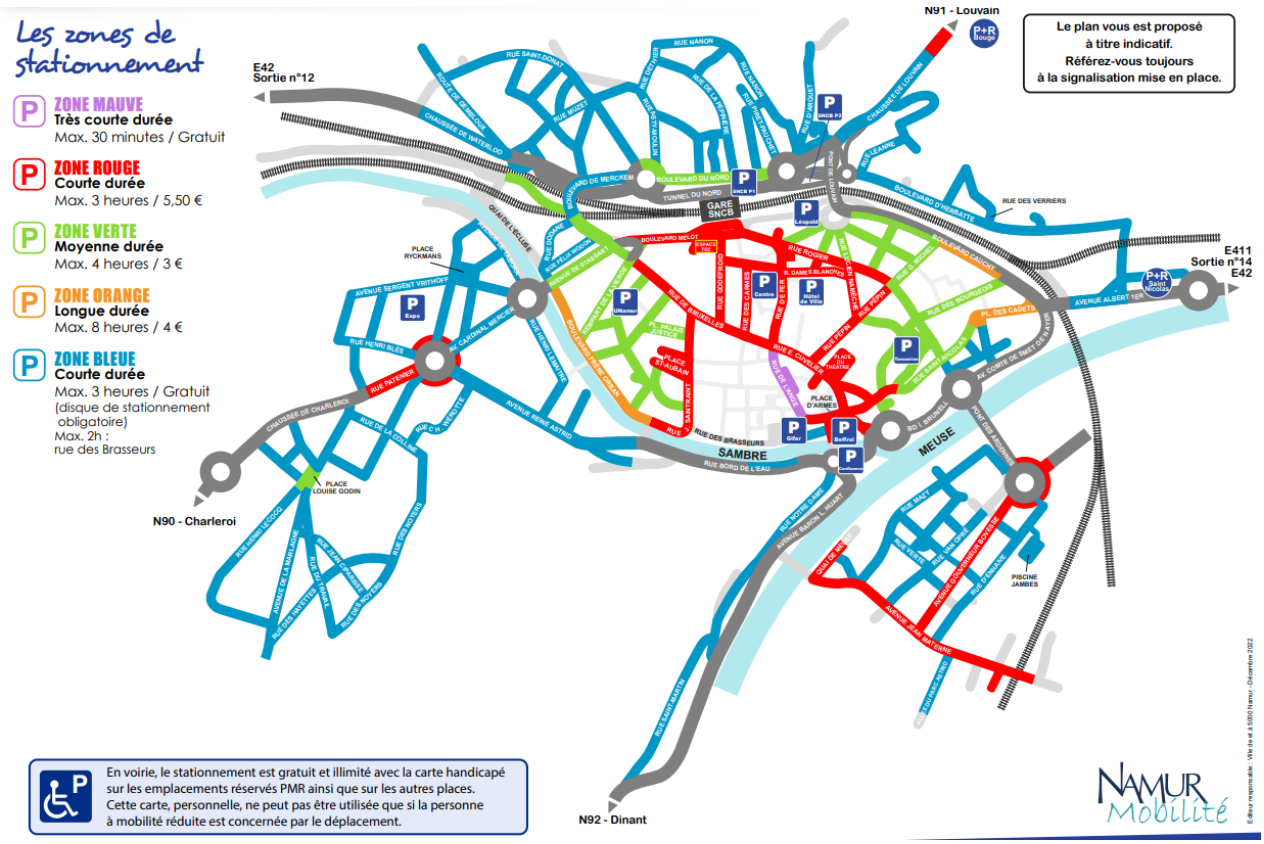
« Très efficace, la politique de stationnement est néanmoins un outil délicat à mettre en œuvre. Les règles fixées peuvent facilement être transgressées par les usagers. Ainsi, l'efficacité d'une politique de stationnement est directement liée à la volonté politique de contrôle, ce qui implique bien évidemment des sanctions pour les contrevenants ». (Cémathèque 55, p5).

En effet, à Mouscron, si la règlementation existe, le contrôle et les sanctions en cas d'infractions ne sont pas encore systématiquement mis en œuvre. Les modalités de contrôle évoluent fortement ces dernières années avec l'apparition des nouvelles technologies comme les scan-car ou les caméra ANPR (automatic number plate recognition) et permettent d'augmenter de manière significative l'efficacité des contrôles. Un agent à pied ne peut contrôler que 200 à 300 places par jour (Cémathèque 5, p5). Etant donné l'échelle de couverture possible par une scan-car, la mutualisation à l'échelle d'une zone de police ou d'un bassin de mobilité cohérent est à envisager et ce à plusieurs niveaux : pour les frais d'acquisition/de leasing du matériel (plusieurs communes décident de partager une scan-car pour contrôler plusieurs centres urbains proches) ; pour le back office (traitement des données, contrôles, émissions des redevances,…).

C'est également une opportunité pour assurer une évaluation du stationnement et un monitoring dans le temps. A Charleroi par exemple, les données collectées par la scan-car servent à l'établissement d'un Observatoire du Stationnement.



Il s'agira également de communiquer au maximum sur le respect des zones bleues ainsi qu'améliorer la lisibilité du mode de gestion du stationnement.



Plan des zones de stationnement, Ville de Namur (source: https://mobilite.namur.be/stationnement/voiture/visiteur-client-centre-ville)

Améliorer la signalétique des parkings hors-voirie à Mouscron

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. Améliorer l'indication des parkings hors-voirie contribuera à encourager leur utilisation. Cette action vise à améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement hors-voirie et ainsi encourager leur utilisation au détriment du stationnement en voirie, en particulier dans le centre de Mouscron. Cela vise également à réduire le plus possible et de manière efficace la circulation automobile dans le centre.

La signalisation veille à inclure en priorité: le nom du parking, le nombre de places disponibles et le régime de stationnement (gratuit, zone bleue, payant,…). Il s'agira de combiner la signalétique des parkings à celle à destination des piétons afin de guider les personnes depuis/vers le parking et les pôles d'intérêt. Une information dynamique et en temps réel pourrait être indiquée le cas échant.

La localisation des panneaux de signalisation des parkings est primordiale pour assurer son efficacité. Il s'agira ainsi de les localiser depuis les axes principaux et sur l'itinéraire privilégié pour accéder aux parkings. Attention à ne pas surcharger toutefois l'espace public de panneaux en les rationnalisant. Il pourra par exemple être question de placer un panneau indiquant la présence de parkings et l'offre totale disponible.

Plan des parkings publics hors-voirie dans le centre de Mouscron (Ville de Mouscron)







Exemple de signalétique pour les parkings (Olivet, France) et de signalisation interactive des parkings avec information sur la disponibilité des places en temps réel (Evreux, France)

8. Organiser le stationnement

Action 8.2. Encadrer le stationnement pour les livraisons et développer la cyclologistique

Description de la mesure

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

- au minimum au niveau des centres (villages, quartiers et centres)
- aussi au niveau des commerces ayant des besoins spécifiques sur des courtes périodes

Ainsi que de limiter l'accès dédié à ces zones de livraison dans le temps, à l'instar des zones de livraisons de la Grand'Place

Un autre objectif est de développer une stratégie en matière de cyclologistique afin d'encourager des systèmes de livraisons et d'approvisionnement plus durables. Les livraisons seraient alors assurées à vélo cargo depuis des points « hubs » dans lesquels les livreurs poids-lourds déchargeraient leurs marchandises en vue d'approvisionner les commerçants par ces livreurs à deux-roues.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Organiser le stationnement des livraisons en centre-ville — Développer la cyclologistique urbaine	4.1.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville Humaines : Pilote(s) : Ville, Police Partenaire(s) : gestion centre-ville, commerçants, SPW Règlementaires : Voir références	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Étude, réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 2
	Budget	€

Outils et références

- CéMathèque n°11 : Le stationnement, partie 1, encore et toujours au cœur de la mobilité, SPW Mobilité (2004)
- CéMathèque n°21 : Le stationnement, partie 3, besoins spécifiques, SPW Mobilité (2007)
- Cahier du Moniteur de la Mobilité n°8 : Organisation des livraison en voirie en Région de Bruxelles Capitale, SPRB Bruxelles mobilité (2012)
- Info livraison Grand'Place, Ville de Mouscron (2021)
- Livraisons, commune d'Ixelles (2022)
- Les zones de livraison, Préfecture de Police, Paris (2019)
- Stationner sur une place de livraison : les conditions et règles, lintern@ute (2021)
- Le vélo-cargo devient le véhicule de demain à Bruxelles. Particuliers et pros, tous en selle pour la qualité de l'air ! Cairgobike (2023)
- Le programme EVOLVE, pour booster la durabilité de votre entreprise, Evolve (2022)
- 6 avantages de la cyclologistique pour les entreprises, SPW Mobilité (2022)

Indicateurs

- Nombre d'emplacements de livraison
- Taux de rotation par emplacement
- Nombre de véhicules illicites

Monitorer et répondre aux besoins évolutifs en aires de livraison

Le choix d'implantation des zones de livraisons est guidé par :

- Le contexte de la demande : zone commerciale, générateur isolé, générateur important
  - ◊ Les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces, soit les aires de livraison de secteur[1]
  - ◊ Les générateurs isolés ou importants, soit les aires de livraison spécifiques
- La fréquence des livraisons
- La pression du stationnement aux alentours
- La régularité des livraisons (heure et jour fixe permettant de fixer un horaire à la zone de livraison)
- La durée moyenne d'une livraison
- Le type de véhicule
- Le type de marchandises (Alimentaire (petit magasin à la grande surface mais aussi et surtout à l'HoReCa), moyenne surface de non alimentaire (vêtements, quincaillerie, produits de beauté et de soin, etc.), commerces à besoins spécifiques,…)
- L'organisation générale de la voirie (présence de passages piétons, de pistes cyclables, de lignes de trams ou de bus,...)
- L'horaire et implantation des autres zones de livraisons dans le quartier (recherche de cohérence)



Zone de livraison rue St-Pierre (Mouscron)

Source : Google Street View 2022

Une bonne zone de livraison est :

- composée de :
  - ◊ Dimensions adaptées aux besoins (espace de déchargement, type de véhicule)
  - ◊ Signalisation (panneautique : horaire, début/fin de la zone)
  - ◊ Marquage au sol spécifique (symbole reconnaissable et harmonisé sur tout le territoire)
- accompagnée par :
  - ◊ Un système de contrôle si un horaire est appliqué
  - ◊ Une stratégie de communication pour faire adhérer les commerçants et pour informer les citoyens (bon exemple du feuillet distribué aux commerçants de Mouscron en 2021, voir image contre) - en cours

De plus, la Ville est encouragée à pratiquer des horaires harmonisés le plus possible afin de faciliter la gestion, le contrôle, l'utilisation des zones. Les horaires doivent aussi éviter la nuit afin de générer le moins de nuisances possibles pour les riverains. Il n'est pas exclu de garder certains emplacements réservés de manière permanente aux livraisons si les besoins des commerces proches le justifient.

Une réévaluation régulière doit être faite au regard des évolutions commerciales (turn-over).



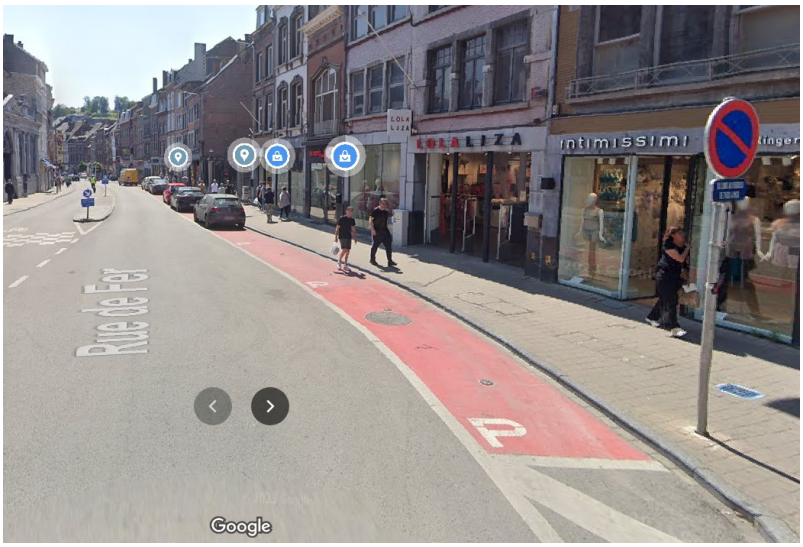
Info livraisons Grand'Place

Source : Ville de Mouscron, 2021

[1] Pour déterminer les besoins en aires de livraison de secteur, voir la méthodologie du Cahier du Moniteur de la Mobilité n°8 (Bruxelles Mobilité)

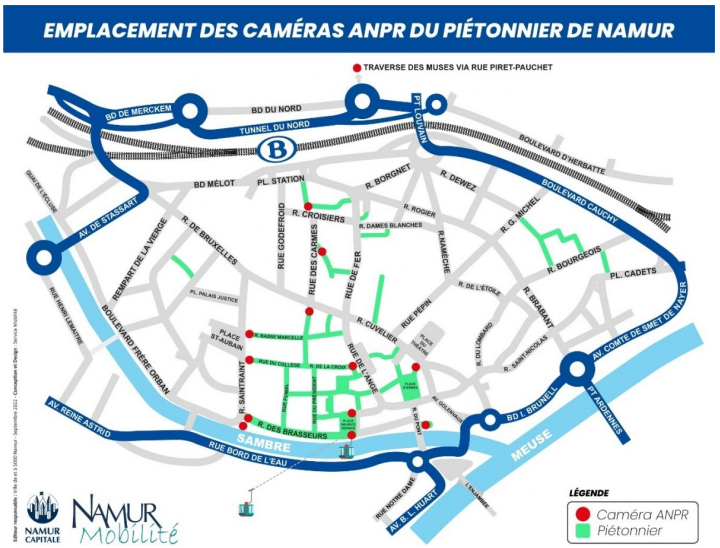
Ailleurs…

À Namur, les zones de livraison sont peintes en rouge et réservées à l'arrêt de 7h30 à 11h30. En dehors de ce créneau, tous les véhicules peuvent y stationner. Pour les chargement et déchargements en zone piétonne (livraisons et riverains), l'accès, contrôlé par caméra ANPR, est autorisé de 5h30 à 7h30, de 9h à 11h30 et de 17h30 à 20h.



La zone de livraison rue de Fer (Namur)

Source : Google Street View, 2023



Emplacement des caméras ANPR du piétonnier de Namur

Source : Le Nid, 2022

À Ixelles, la commune a choisi de dépénaliser certaines zones de livraison afin d'en assurer un meilleur fonctionnement. Ces zones sont contrôlées par les stewards de contrôle du plan de stationnement (redevance de 100€ pour les véhicules en stationnement durant la tranche horaire dédiée à la livraison).

À Paris, deux types de zones de livraison existent, elles sont distinguées par des marquages distincts :



La zone dite « partagée »

Source : Préfecture de Police, 2019



La zone dite « sanctuarisée »

Source : Préfecture de Police, 2019

Développer une stratégie en matière de cyclologistique urbaine



Le vélo cargo de la marque Velove (Suède)

Source : Velove.se, 2023

Dans les grandes métropoles, des systèmes de cyclologistique voient de plus en plus le jour dans le but de désengorger les centres du transport lourd de marchandises. Le vélo-cargo nécessite lui aussi un emplacement de livraison adapté à ses dimensions. Ce mode de déplacement, qui séduit autant les professionnels que les particuliers, permet d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le trafic motorisé. Des experts accompagnent les organisations (entreprises, collectivités, administrations) à mettre en place ce type de système (entre autres actions pour rendre leurs activités plus durables, voir références). À Bruxelles, la Pédicure Manami a sauté le pas pour ses déplacements à domicile « Le stationnement est facile et j'apporte tout mon matériel avec moi. C'est parfait ![1] ». A Mouscron, Pignon sur rue est une société active depuis 2017 dans la logistique urbaine cyclable (livraisons en vélos cargo pour d'autres sociétés).

[1] Le vélo-cargo devient le véhicule de demain à Bruxelles. Particuliers et pros, tous en selle pour la qualité de l'air ! Cairgobike (2023)

À Mouscron

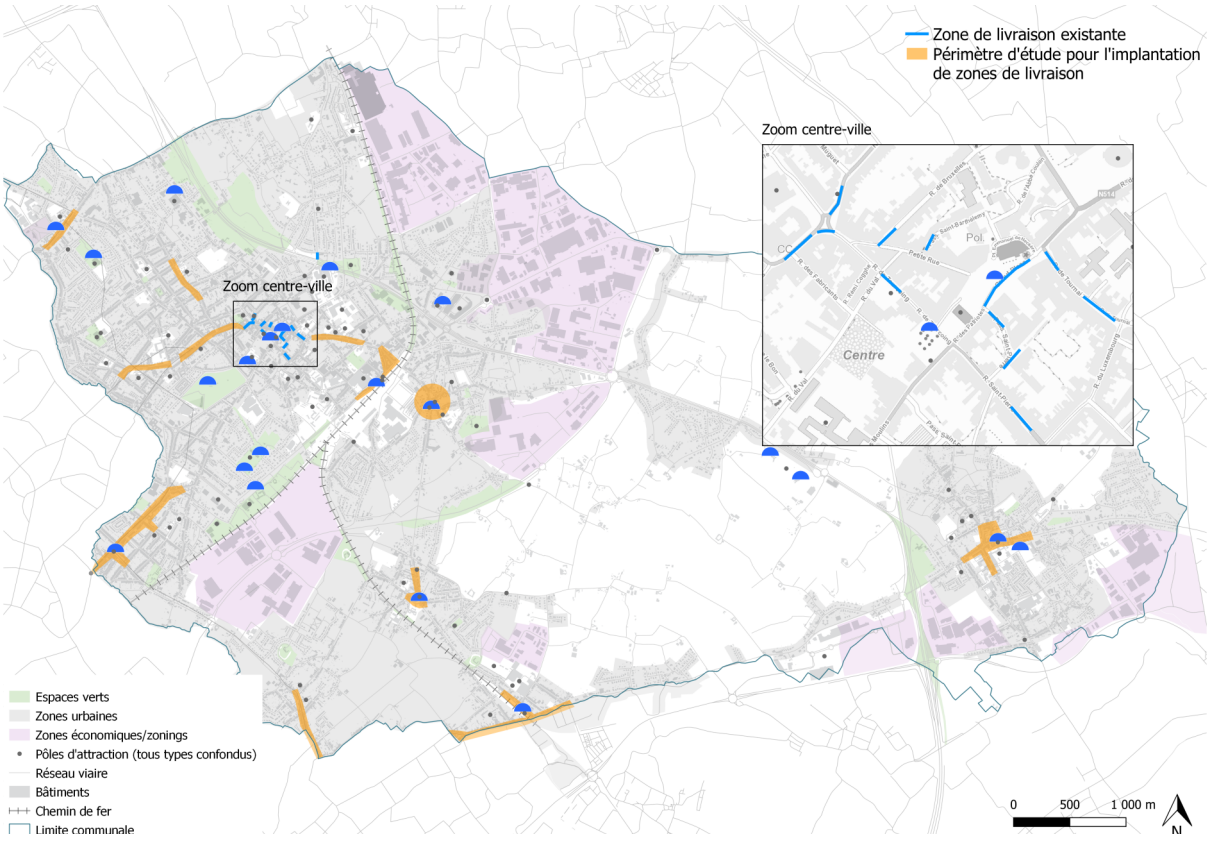
Actuellement, le (hyper-)centre de Mouscron est le seul à disposer de zones dédiées à la livraison. D'après une enquête réalisée en 2023 auprès des commençants de la Ville (157 répondants), environ 19% reçoivent des livraisons tous les jours (HoReCa et commerces alimentaires). Pour la majorité des répondants, la fréquence diminue de 1 à 3 livraisons par semaine. Le modèle de cette enquête peut être répliqué pour évaluer les besoins des autres centres du territoire communal, la Ville peut aussi s'inspirer du Cahier du Moniteur de la Mobilité n°8 (annexe 2).

Puisque les livraisons ont lieu dans un cadre temporel assez précis, il est possible d'instaurer des zones de livraisons partagées qui seront réservées de manière périodique aux livraisons. Sur l'esplanade, l'horaire actuel pour les livraisons est : tous les jours de 6 à 10h, excepté le mardi et le dimanche. Afin d'offrir une réglementation uniforme qui englobe les besoins de plus nombreux commerces à Mouscron, l'horaire des zones partagées pour les livraisons pourrait par exemple être calibré sur ces moments : tous les matins (excepté le dimanche) et les vendredis après-midi. En fonction des changements effectués (nouveaux emplacements et horaires), la Ville communiquera ceux-ci auprès des commerçants et des citoyens. Sur le site de la Ville, un onglet peut être ajouté pour les demandes de nouvelles zones de livraison.

En termes de stratégie de développement de la cyclologistique urbaine pour la Ville, il s'agirait d'identifier des lieux potentiels pour accueillir des pôles de livraison, en périphérie de la ville, qui pourraient être combinés avec le développement d'un système de cyclologistique. Les livraisons seraient alors assurées à vélo cargo depuis des points « hubs » dans lesquels les livreurs poids-lourds déchargeraient leurs marchandises. Les commerçants seraient alors approvisionnés par ces livreurs à deux-roues. Pour ce faire, l'amélioration du réseau cyclable constitue un levier indispensable au déploiement de ces activités. Les hubs pourraient prendre place dans des lieux stratégiques facilement accessibles pour favoriser la gestion et la prise en charge (tri, distribution) des marchandises (places de livraisons dédiées, locaux spécifiques).

Des sociétés utilisant des plus gros véhicules pourraient compléter leur flotte par un/des vélo(s) cargo leur permettant de réaliser certaines tâches certains jours sans devoir déplacer leurs véhicules imposants. Les problématiques de stationnement rencontrées dans les centres urbains et la nécessité d'y favoriser l'accès en priorité pour les modes de transport actifs) pourraient favoriser cette évolution. Une première opportunité en termes de stationnement professionnel est le développement de hubs de logistique urbaine permettant la distribution de colis/marchandises à vélo pour les derniers kilomètres. Une possibilité serait de développer ce type de hub mais de manière mobile, dans ou à proximité immédiate des conteneurs déposés par les camions entrant dans Mouscron plutôt que de faire venir ces camions dans les centres urbains.

La figure ci-contre illustre les emplacements livraison existants et les périmètres pertinents où la Ville est encouragée à faire un diagnostic des besoins (quartiers et rues commerçantes, noyaux commerciaux), tandis que les zonings constituent des lieux potentiels pour l'implantation de hubs pour approvisionner les commerces centraux.



Zones de livraison existantes et périmètres pertinents pour une réévaluation régulière des besoins

Localisation des zonings à intégrer dans une stratégie de déploiement de la cyclogistique urbaine à Mouscron

8. Organiser le stationnement

Action 8.3. Renforcer l'offre en stationnement vélo

Description de la mesure

Le développement de la pratique du vélo à Mouscron doit s'accompagner par la création de nombreux dispositifs de stationnement vélo de courte et de longue durée pour encourager la pratique du vélo en :

- ciblant les besoins et les manques en terme de stationnement
- augmentant l'offre en stationnement et en proposant des dispositifs adaptés et divers
- offrant du stationnement à destination (notamment le stationnement sécurisé longue durée dans les potentiels mobipôles et des locaux vélos/remorques dans les écoles et centres sportifs/culturels ou à proximité des commerces)
- assurant l'entretien des dispositifs existants

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
— Offrir du stationnement de courte durée et des dispositifs sécurisés, faciles d'accès et confortables pour encourager la pratique du vélo	2.3.

Financement et Ressources		
Budgétaires : Fonds propres Ville, SPW (subside WACY), subventions TEC, subventions SNCB Humaines : Pilote(s) : Ville Partenaire(s) : SPW, TEC, SNCB, écoles Règlementaires : Voir références	Nature de la mesure	Infrastructure
	Type d'opération	Étude, réalisation
	Caractère	Poursuite
	Délai de mise en œuvre	Action continue, priorité 1
	Budget	€ €

Outils et références

— Le stationnement des vélos en et hors voirie, Sécurothèque (https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/Fiche_stationnement_velo_mai2016.pdf)

— Stationnement vélo aux arrêts de bus – Note explicative, TEC (https://www.gracq.org/sites/default/files/20170427_note_explicative.pdf)

— Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Stationnement vélo, be.brussels (https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7-stationnement-velo-web.pdf)

— Stratégie de stationnement - vélos cargo en Région Bruxelles-Capitale, parking.brussels (https://parking.brussels/sites/default/files/rapport_cairgobike_2022_annexes_fr_new.pdf)

Indicateurs

— Nombre de sites de stationnement vélo

— Nombre d'emplacements de stationnement vélo

— Nombre d'emplacements de stationnement vélo (par type : arceaux, sécurisé—boxes,…)

— Nombre d'emplacements de stationnement vélo cargo

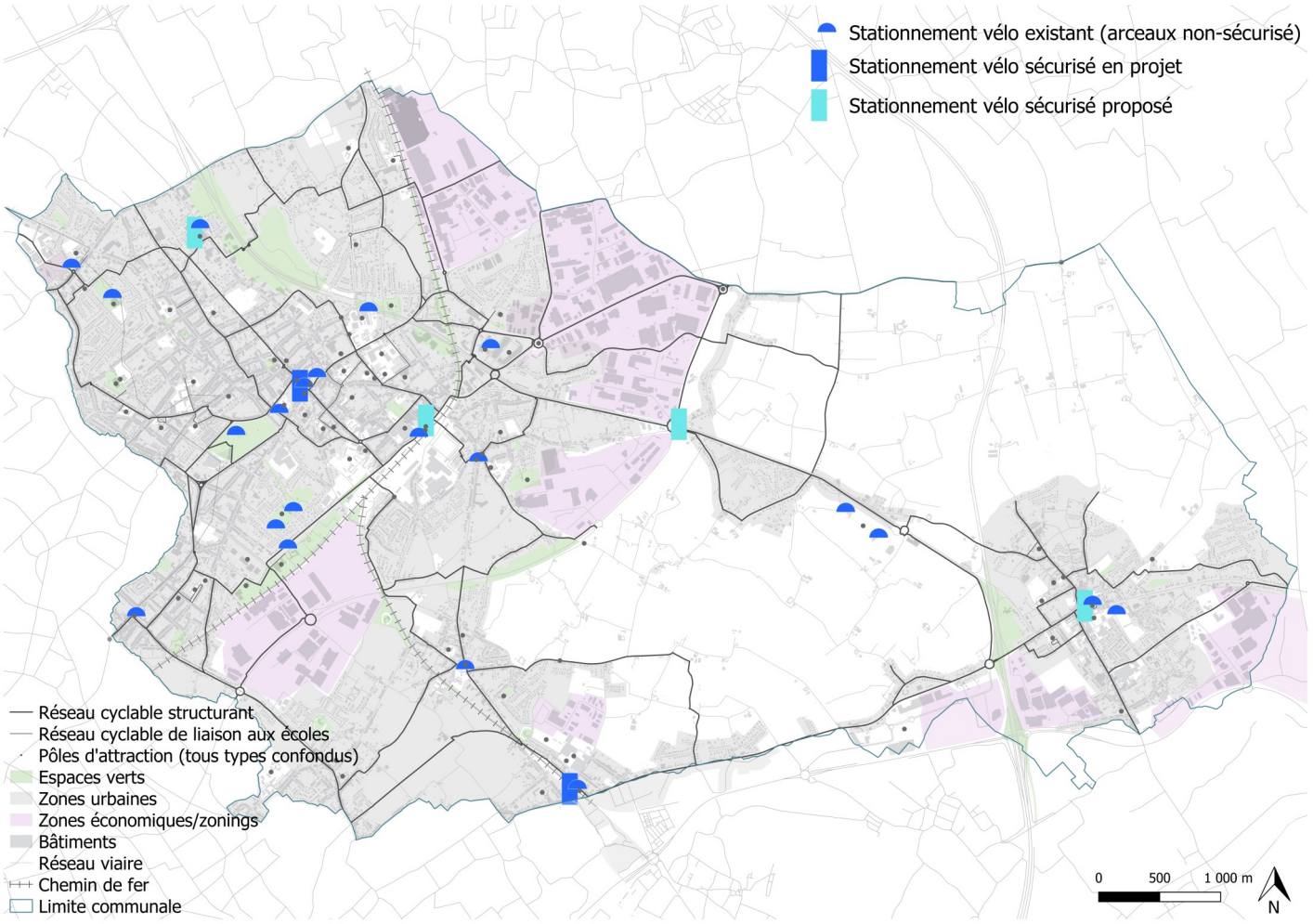
— Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X

À Mouscron

Actuellement, il existe une vingtaine de pôles de stationnement pour les vélos sur le territoire. Ils sont localisés principalement dans le centre et dans les centres des villages. Il s'agit d'arceaux permettant d'y 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.

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

La figure suivante illustre les dispositifs existants et les dispositifs de stationnement sécurisé projetés (PIWaCy et PIMACI). Par ailleurs, la Ville est encouragée à faire un diagnostic des besoins au sein des quartiers denses et aux abords de pôles importants et noyaux commerciaux. L'offre pourrait être également étoffée en installant des dispositifs de stationnement dans les zones d'activité économique.



Cette carte propose l'implantation de stationnement vélo sécurisé type boxes-vélos. De manière générale, des emplacements vélos sont proposés à des lieux principaux « de destination »: aux abords des pôles générant des déplacements, dans les lieux de passage, aux abords des écoles, des pôles d'emploi, des pôles publics et de l'administration communale, des arrêts structurants de transports publics, à la Gare et aux mobipôles et mobipoints. Pour certains pôles d'attraction qui nécessitent une offre de moyenne voire longue durée (sécurisée) comme les pôles scolaires ou d'emploi, l'offre en stationnement peut également être proposée par l'établissement et être ainsi localisée sur le site même. L'offre privée est alors plus sécurisée que celle sur la voie publique. Les écoles qui font l'objet d'une proposition de stationnement vélo sont les écoles secondaires. Concernant les pôles d'emploi visés par des propositions, l'offre pour les employés doit être préférablement sécurisée et sur site. Les abords de ces pôles doivent être équipés d'arceaux pour les visiteurs et clients.

De plus, il s'agit d'implanter des emplacements vélos à des lieux d' « origine », soit proche des centralités et zones densément bâties. Dans ce cas, il s'agit surtout de favoriser du stationnement sécurisé de longue durée.

Principes théoriques

Lignes de conduite pour choisir un dispositif adéquat pour chaque localisation :

- Pour proposer des infrastructures de stationnement à domicile de longue durée, des box collectifs de 5 places (« tambours à vélos ») sur l'espace public installées dans les centres des villages (photo 5)
- À l'école et au travail, des arceaux couverts et dont la forme permet d'attacher son vélo en sécurité et adapté à tous les types de jantes et de pneus (photos 1, 2 et 4)
- Dans les lieux de passage (commerces, services, loisirs, sportifs,…), des arceaux sécurisés et couverts lorsque l'espace le permet (photos 2 et 4)
- Aux gares, le système d'abri collectif avec contrôle d'accès garantissent à l'utilisateur que son vélo reste en sécurité peu importe la durée de son absence, payant ou gratuit, l'accès peut-être géré via une application ou un badge. Les boxes vélos individuels sont moins conseillés (photo 1)
- Aux arrêts de bus les plus fréquentés par des cyclistes, la commune peut prétendre à des subventions du TEC pour l'installation d'équipements de stationnement (80% du prix)

De manière générale, le parking vélo doit répondre aux critères : contrôle social, proximité des lieux de destination, couvert, éclairé, signalé et visible.











Photo 1 : Abris avec contrôle d'accès au CHR à Sambreville

Photo 2 : Arceaux en « U » inversé et couverts à Mouscron

Photo 3 : Arceaux à Comines (attache en 2 points)

Photo 4 : Arceaux en « U » inversé et couverts à la gare d'Herseaux

Photo 5 : Tambours collectifs 5 places à Namur

Modèles permettant plusieurs points de fixation encouragés, modèles en « pince roue » totalement déconseillés.

[1]Pour déterminer les besoins en aires de livraison de secteur, voir la méthodologie du Cahier du Moniteur de la Mobilité n°8 (Bruxelles Mobilité)

Des exemples d'emplacement de stationnement pour les vélos de plus grand gabarit (longtail, cargo, etc.) :

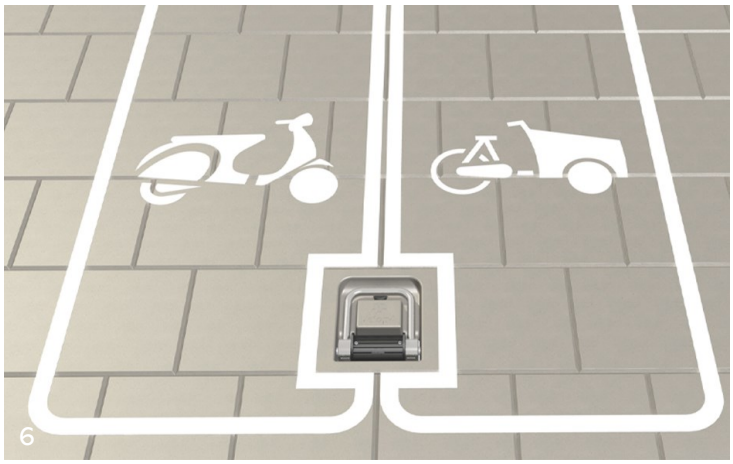














1 : Emplacement vélo cargo au parking sous-terrain « Bourse » à Bruxelles (Photo credit : GRACQ)

2 : Solution de stationnement vélo cargo, Ville de Strasbourg (Photo credit: Strasbourg)

3 : Les stationnements TBM, Bordeaux Métropole (Photo credit : JB Menges)

4 : Emplacement vélo cargo dans l'espace public, Bordeaux Métropole (photo credit: Bordeaux)

5-6 : Étrier pour parking 2 roues, VelopA (Source: VelopA)

7 : Cargo Bike specific parking, Copenhague (photo credit: Copenhagenize.com)