



MINISTRE WALLON DE
L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



VILLE DE MOUSCRON



SOCIÉTÉ RÉGIONALE
WALLONNE DES TRANSPORTS

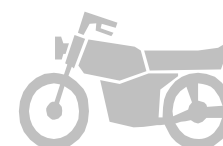
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON



PHASE 3 : ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE



RAPPORT FINAL



APPROUVE PAR LE CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE MOUSCRON, le 30 JUIN 2003



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

SOMMAIRE

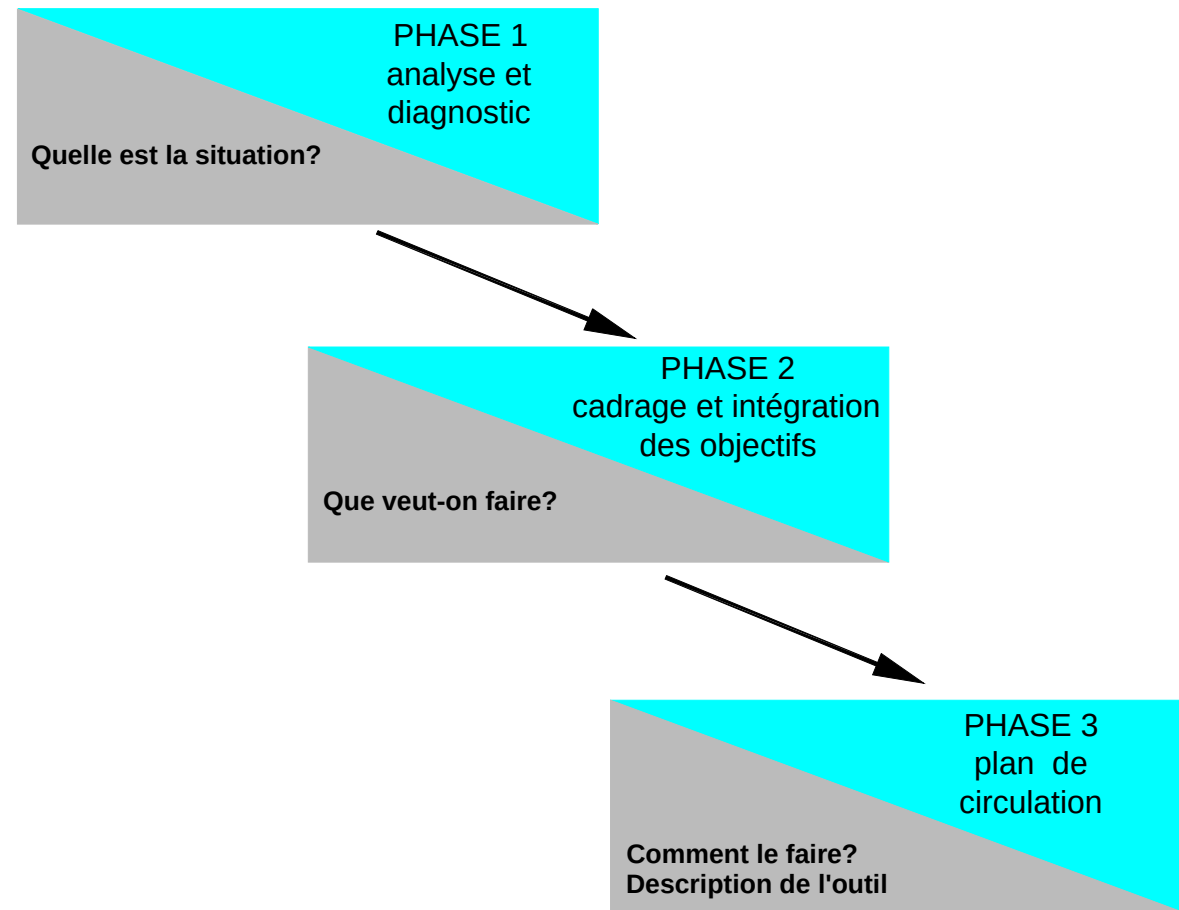
1 INTRODUCTION	2	ACTION N°12 – MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT VELO	78
		ACTION N°13 – LE JALONNEMENT VELO	80
		ACTION N°14 – MARQUAGE DES ITINERAIRES	81
2 LES PRINCIPES D’ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE	4	ACTION N°15– LOCATION ET AUTRES SERVICES VELO	82
L’ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.	5	THEME N°5 – LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	83
2.1 L’ECHELLE REGIONALE	5	ACTION N°1 – ORGANISATION DU TRAFIC MARCHANDISES	83
2.2 L’ECHELLE COMMUNALE	9	ACTION N°2 – LE JALONNEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES	86
2.3 L’ECHELLE DU CENTRE VILLE	12	THEME N°6 – LA COMMUNICATION	86
3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE	15	ACTION N°1 – LA COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC	86
4 LES FICHES ACTIONS	20	5. CHRONOLOGIE DES DIFFERENTES ACTIONS	89
THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER.....	21	6. SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE	93
ACTION N°1 - LA ROUTE DE LA LAINE	21		
ACTION N°2 – LA RN 58	25		
ACTION N°3 – AMENAGEMENT DE LA PORTE DE LA PISCINE	27		
ACTION N°4 – AMENAGEMENT DE LA PORTE D’ENTREE « AVENUE ROYALE »	29		
ACTION N°5 – LA RN 43	31		
ACTION N°6 – ENTREE EST DE LA VILLE	33		
ACTION N°7 – LES TRAVERSEES D’HERSEAUX	35		
ACTION N°8 – LA RN511 ET LA RN512	37		
ACTION N°9 – LA TRAVERSEE DE DOTTIGNIES	39		
ACTION N°10 – L’ORGANISATION DU CENTRE VILLE	40		
ACTION N°11 – LES ZONES 30	45		
THEME N°2 – LES TRANSPORTS PUBLICS	46		
ACTION N°1 – L’AMELIORATION DE L’AXE EUROTELEPORT - WATTRELOS	46		
ACTION N°2 – L’ORGANISATION DES CIRCUITS BUS	47		
ACTION N°3 – HIERARCHIE DES POINTS D’ARRET	51		
ACTION N°4 – AMELIORATION DE L’INFORMATION AUX USAGERS	53		
THEME N°3 – LE STATIONNEMENT	54		
ACTION N°1 – LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE VILLE	54		
THEME N°4 – LES MODES DOUX	56		
INTRODUCTION	56		
ACTION N°1 – LA PROMENADE DU PARC	61		
ACTION N°2 – LA PROMENADE DES EXPOS	63		
ACTION N°3 – LA PROMENADE DE LA PEPINIERE	65		
ACTION N°4 – LA PROMENADE DU CHATEAU DES COMTES	66		
ACTION N°5 – LA PROMENADE DE LA GARE	68		
ACTION N°6 – LA PROMENADE D EXCELSIOR	71		
ACTION N°7 – LE PIETONNIER	73		
ACTION N°8 – LES ITINERAIRES DES ECOLES	74		
ACTION N°9 – LES ITINERAIRES DE LIAISON	75		
ACTION N°10 – HERSEAUX ET DOTTIGNIES	76		
ACTION N°11 – LES ITINERAIRES CYCLABLES	77		

1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

La Région Wallonne en collaboration avec la ville et les TEC a confié aux bureaux d'études ISIS et P21c l'étude d'un plan de mobilité de la ville de Mouscron.

Cette étude se décompose en 3 phases:



La phase 1 fut approuvée en mai 2001 et la phase 2 en septembre 2001.

En septembre et octobre 2001, plusieurs actions de communication (Petits Déjeuners, réunions publiques, réalisation de “toutes boîtes”) ont été menées afin d’une part de sensibiliser la population sur la problématique de la mobilité et d’autre part de mieux connaître les préoccupations des mouscronnois sur le sujet.

La première étape de la troisième phase fut, à partir des constats établis dans le diagnostic et de la formulation des objectifs, de proposer une nouvelle hiérarchisation des voiries.

Ensuite, ISIS a mené une réflexion sur l’ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour la commune de Mouscron.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l’étude et de nombreuses réunions bilatérales entre ISIS et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique du bureau d’études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité de Mouscron. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre reprend les principes d’organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second présente la hiérarchisation des voiries qui en découle,
- le troisième détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,
- le quatrième chapitre explicite les méthodes de suivi du plan communal, puisque ce document constitue le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

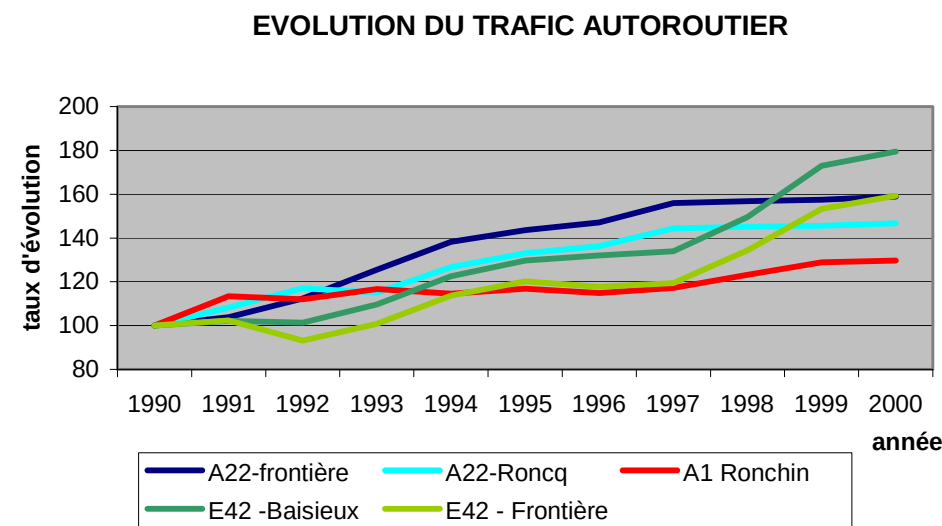
2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU **PLAN DE MOBILITE**

L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS SUIVANT LES DIFFERENTES ECHELLES.

2.1 L'ECHELLE REGIONALE

Comme l'a montré le diagnostic, la commune de Mouscron fait partie d'un espace transfrontalier comptant près de 1,8 millions d'habitants. Cet espace multipolaire dense, tant au niveau de la population que des activités, génère un nombre très important de déplacements. Cette spécificité de multipolarité complique fortement l'organisation des déplacements car elle implique de multiples relations entre les différents pôles de l'agglomération. Néanmoins, actuellement les déplacements à l'intérieur de l'espace transfrontalier ne sont pas encore totalement isotropes. En effet, il persiste encore de nombreuses barrières administratives qui limitent les déplacements quotidiens entre les différents territoires à l'intérieur même de l'espace transfrontalier.

En plus de ses propres déplacements, l'espace transfrontalier doit supporter un nombre sans cesse croissant d'échanges internationaux, en particulier entre le bassin parisien et le nord de l'Europe. Le graphique ci-dessous détaille la croissance du flux des véhicules sur différents segments autoroutiers. Les croissances sur les dix dernières années s'étalent de 30% pour l'A1 (mais avec un volume de trafic dépassant les 120.000 véhicules quotidiens !) à 80% pour l'E42, au niveau de Baisieux,



Parallèlement, la dernière enquête «ménage» réalisée sur l'agglomération lilloise a mis en évidence une progression de la mobilité individuelle qui s'approche des 4 déplacements par jour et par personne et une baisse relative des déplacements «fixes» (domicile - travail ou domicile - école) qui a tendance à favoriser l'utilisation d'un mode individuel de transport.

Les caractéristiques lilloises ne sont malheureusement pas atypiques mais reflètent l'émergence de grandes tendances dans les différentes agglomérations françaises.

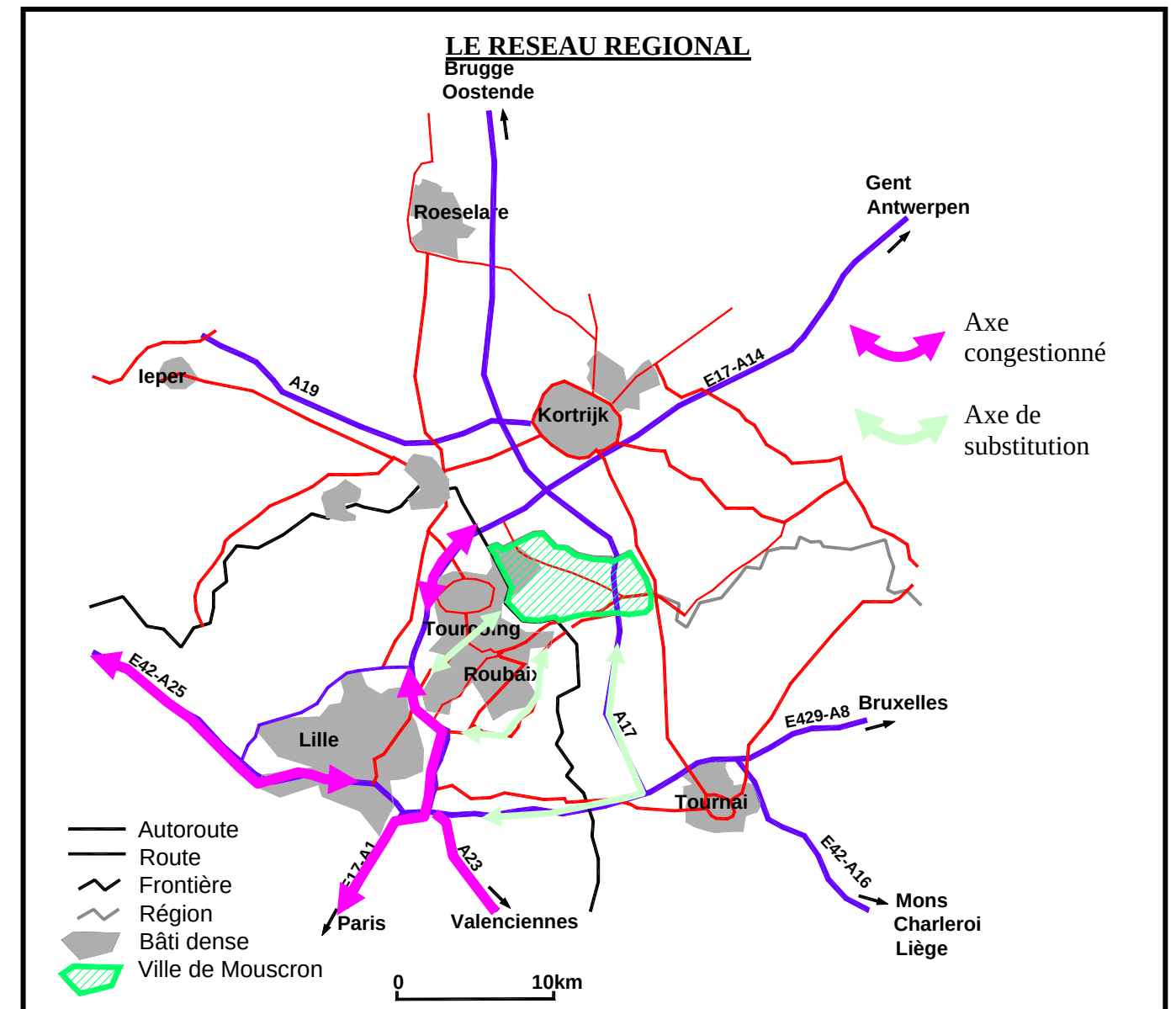
L'ensemble de ces déplacements, qu'ils soient internationaux, régionaux, locaux ou de proximité, utilise le réseau viaire mis en place progressivement. La structure du réseau de l'espace transfrontalier a été mis en place principalement dans les années 70 et 80, mais certains segments n'ont été mis en service que récemment : l'A17 en 1995 ou le nouveau contournement de Lille en 1999.

La configuration de ce réseau a permis pendant de nombreuses années d'absorber la demande. Malheureusement, depuis quelques années des dysfonctionnements importants apparaissent et provoquent un report de trafic vers les réseaux secondaires. En voici 2 exemples :

- l'axe de l'A1 (Paris – Lille) est saturé aux différentes heures de pointe, et particulièrement à celle du matin où les remontées de file commencent au niveau de Dourges.
- le tronçon de l'A22, entre Lille et le poste frontière de Rekkem, devient de plus en plus problématique.

Mais ces dysfonctionnements auront-ils des impacts au niveau du territoire mouscronnois ?

Actuellement le territoire de la commune est suffisamment éloigné des axes congestionnés pour ne pas subir les impacts de la saturation des axes autoroutiers. De plus, la configuration en voirie collectrice de la N58 permet d'éviter le trafic de grand transit dans les zones urbanisées.



Néanmoins, progressivement trois axes seront de plus en plus sollicités pour compenser des tronçons saturés :

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

- l’A17 qui deviendra une voie de déstase pour le grand transit de l’A22, dans la traversée de l’agglomération lilloise.
- Les deux futurs axes de voie rapide transfrontalière que sont d’une part la D700 – N511 et d’autre part la N356- Route de la Laine.

Actuellement, ces deux axes sont interrompus au niveau de la frontière. Par conséquent les flux transfrontaliers sont obligés d’utiliser des alternatives proches, via les zones denses du Mont-à-Leux ou d’Herseaux.

Dès lors, afin de sécuriser les tronçons urbanisés et d’établir des continuités entre les réseaux transfrontaliers, ce plan de mobilité insiste fortement pour réaliser au plus vite les différents segments manquants, à savoir :

- la Route de la Laine (y compris son segment transfrontalier) ; elle aura un double impact local, d’une part l’élimination du trafic des poids lourds devant la gare et d’autre part un allègement des volumes de trafic transfrontalier au niveau du Mont-à-Leux.
- la liaison RN511 –D700, au niveau d’Estaimpuis; celle-ci est particulièrement importante pour structurer le trafic transfrontalier et absorber le trafic induit par le projet commercial prévu sur le site du Quevaucamps.

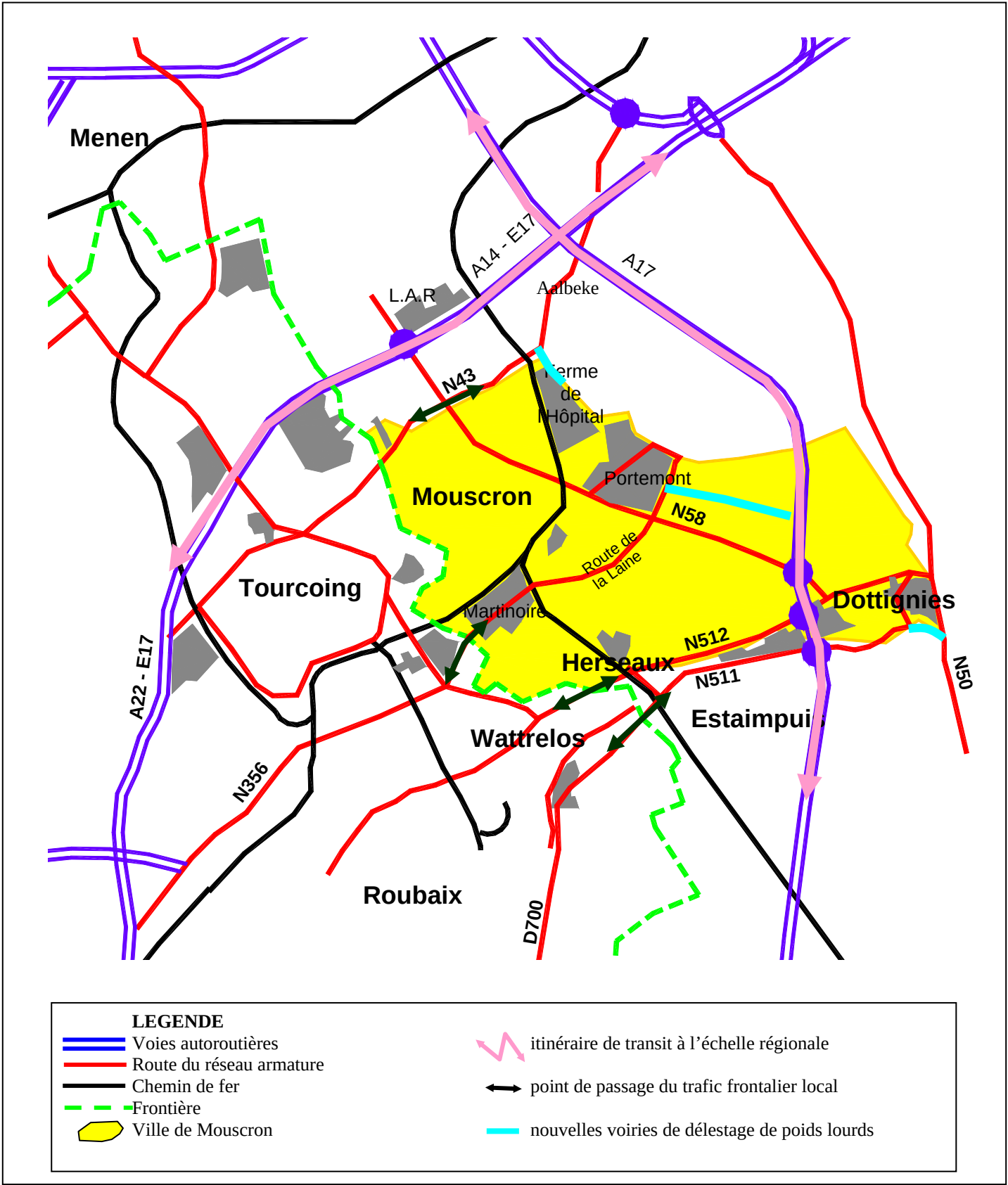
Avec ces deux segments, le territoire mouscronnois serait accessible par des voiries affectées à cette fonctionnalité ce qui éviterait les nuisances sur les zones urbanisées.

Néanmoins, il reste une préoccupation au niveau des portes d’entrée pour le trafic lourd.

La fonction industrielle est un des atouts de la commune. Progressivement, cette fonction s’est déplacée vers les différents zonings situés au nord et à l’est (Martinoire) de la commune. Actuellement, la commune reçoit de nombreuses demandes d’implantation. Cette nouvelle extension va générer un volume de trafic lourd supplémentaire qu’il faudra maîtriser. Dès lors, il est indispensable de maintenir de bonnes conditions d’accessibilité des différentes zones industrielles sans induire des impacts négatifs pour le reste des fonctions de la commune. Aujourd’hui l’ensemble des trafics, lourd et léger, est concentré sur la N58 ; le carrefour de la piscine est le principal élément qui distribue les différents trafics. Afin d’améliorer la répartition des poids lourds et d’alléger la N58 afin qu’elle devienne un véritable boulevard urbain, il sera nécessaire de créer trois autres segments :

- création (ou réaménagement) d’une voirie de desserte directe du zoning Nord à partir de la Chaussée de Gand ; cette liaison éviterait un trafic lourd dans les zones résidentielles de la Chaussée d’Aalbeke et particulièrement dans la rue de la Royenne ;
- création d’un axe spécifiquement poids lourds entre l’A17 , la N518 et le boulevard industriel ; cette nouvelle voirie irriguerait tout le nord de la commune et éviterait l’utilisation de la N58.
- liaison entre la N50 (Tournai – Courtrai) et le giratoire du contournement de Dottignies qui achèverait complètement la N511. Cette liaison nécessiterait l’implantation d’un giratoire au carrefour de la N511 et de la N50.

Dès lors, avec ces différents compléments, le territoire communal serait armé pour le long terme en matière de séparation des différents types de trafic. Simultanément, afin de bien identifier les différentes portes d’entrée, il sera nécessaire d’aménager les différentes voiries pour marquer clairement le début du territoire communal et, ainsi, inciter un changement de comportement chez les automobilistes.



Au niveau des transports publics

La Ville de Mouscron est très bien desservie par les différents réseaux de transport public. Néanmoins, le diagnostic a montré que les échanges avec les régions voisines se faisaient essentiellement en voiture particulière. Le train est utilisé seulement pour les échanges avec le Tournaisis et la région bruxelloise alors que ces navettes sont, en valeur absolue, moins importantes que celles vers la Flandre ou vers l’agglomération lilloise.

Le potentiel de développement de l’attractivité des transports publics se situe essentiellement avec l’agglomération lilloise. Actuellement les échanges vers ou venant de cette zone géographique sont déjà les plus importants, tant pour la fonction scolaire que pour la fonction économique. Mais ceux-ci s’intensifieront progressivement avec l’atténuation progressive des différentes barrières institutionnelles qui rendra le territoire quasiment isotrope.

Par conséquent, en regard de l’importance de l’agglomération lilloise, les principales améliorations proviendront de la mise en place du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Lille.

Le système de transport public de l’agglomération lilloise n’évoluera plus beaucoup dans les dix prochaines années. En effet, après une période de gros travaux d’infrastructures en faveur du métro et du tramway, la CUDL¹ doit désormais digérer ces investissements importants et orientera sa politique de transport public vers une valorisation et une optimisation de l’offre existante et un développement de l’intermodalité. L’amélioration de l’attractivité des transports publics se basera sur 4 axes :

➤ Valorisation du réseau ferré, tant urbain que régional.

L’adaptation de l’offre aux besoins de la population se traduira par une augmentation de la capacité des trains TER et du métro. La Communauté urbaine veut également affirmer la vocation métropolitaine du train pour la desserte interne, en complément de son rôle régional et transfrontalier. Pour arriver à ses fins, la CUDL a entamé des études de faisabilité et d’opportunité d’un système de Tram-Train ; celui-ci consiste à utiliser le réseau de tramways dans les centres urbains et le réseau ferré dans les zones périurbaines. La mise en place de ce système n’est prévue qu’à long terme. Dans la région lilloise, les axes étudiés sont :

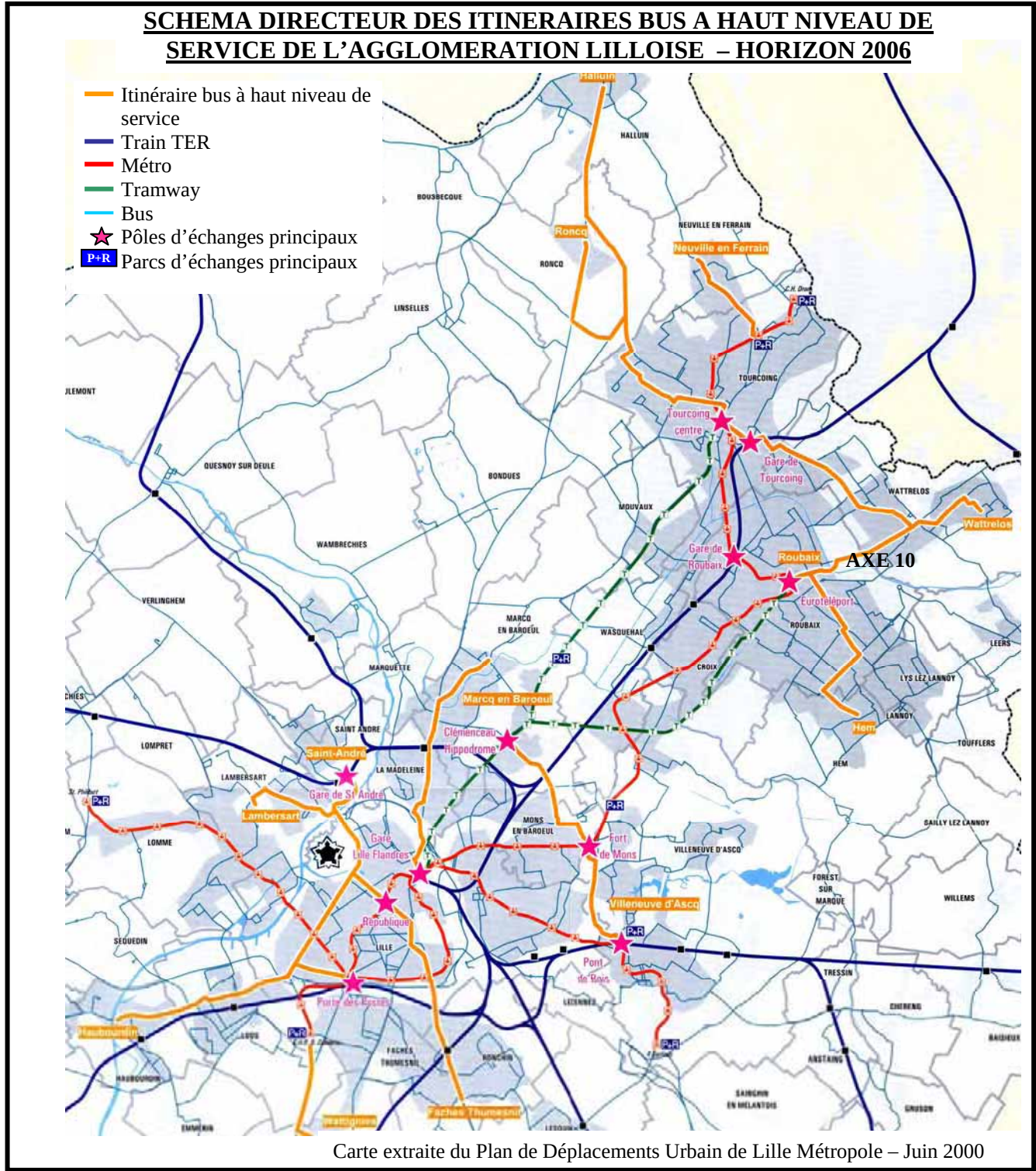
- Armentières – Saint André (extension vers Comines)– Lille
- Baisieux – Villeneuve d’Ascq – Saint Sauveur – Lille
- Desserte de l’aéroport
- Santes – Haubourdin – Loos - Lille

➤ Renforcer l’attrait du bus.

Pour atteindre l’objectif du doublement des usagers des TC d’ici 2015, la CUDL a décidé de mettre en service avant 2006, en complément des axes lourds, 12 lignes à haut niveau de service qui se caractériseront par:

- une augmentation de 20 à 30% de la vitesse commerciale
- de fortes fréquences (5’ en heure de pointe et 12’ en heure creuse)
- une large amplitude
- une offre constante le long de la semaine

Un de ces axes concerne directement les relations transfrontalières avec Mouscron. En effet, l’axe n°10 est l’axe qu’emprunte la ligne MWR, à savoir Eurotéléport – Wattlelos (la description des améliorations de cet axe est reprise dans la fiche action N°2.1). A long terme, en fonction de la demande, la transformation de ces axes à haut niveau de service en site propre lourd sera étudiée.



➤ Organiser la continuité entre les transports collectifs et individuels

D’ici 2006, 25 parcs d’échanges importants feront l’objet d’améliorations en matière de stationnement, de signalisation, de surveillance, d’éclairage, de qualité des cheminements

¹ CUDL : Communauté Urbaine de Lille

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

piétonniers,...Simultanément, en fonction de la demande, de nouveaux parcs d'échanges seront ouverts à proximité des stations de train et de métro.

➤ Poursuivre l'intégration tarifaire et l'information multimodale

C'est un des plus grands défis des dix prochaines années. L'ensemble des Autorités Organisatrices françaises s'est engagé dans une refonte de leur système de billettique et de tarification.

En terme de billettique, des démarches sont entreprises pour évoluer vers une carte multitransport (même titre de transport quel que soit le mode choisi) de type « sans contact ».

En terme de tarification, l'objectif est de proposer un tarif et un titre unique indépendamment du mode utilisé sur un secteur donné.

A moyen terme, seule, l'amélioration de la qualité de service aura un impact sur les échanges transfrontaliers.

Par contre, à plus long terme (horizon 2015 – 2020), plusieurs synergies pourront se mettre progressivement en place avec l'agglomération lilloise :

- En terme de tarification, il serait intéressant que la Ville de Mouscron intègre la zone de tarification de la CUDL et puisse bénéficier du prix unique quel que soit le mode utilisé. Néanmoins cette intégration tarifaire suppose l'élimination de certaines barrières institutionnelles et une volonté de partenariat entre les deux Autorités Organisatrices de transports publics.
- La prolongation du métro, à partir de l'hôpital Dron, vers le centre de Mouscron semble peu probante en regard d'une part des investissements colossaux que cette extension nécessiterait (0,4 à 0,5 milliards d'euros par km) et d'autre part du potentiel de demande. Néanmoins, dans une optique de structuration du territoire transfrontalier, il serait nécessaire de rattacher directement le territoire mouscronnois au réseau lourd de la CUDL. Dès lors, il nous semble qu'une autre option pourrait être à long terme, une liaison Tram-Train entre le centre de Lille et la gare de Mouscron, via l'Eurotéléport, Wattlelos et la gare d'Herseaux. En effet, le réseau tramway existe déjà jusqu'à l'Eurotéléport, et sa prolongation jusqu'à Wattlelos deviendra à court terme un axe à haut niveau de service qui pourra se transformer en axe lourd si la demande suit. Dès lors, il ne resterait qu'un tronçon de 2 km pour rejoindre la gare d'Herseaux et emprunter le sillon ferré existant. Mais soyons clairs, cette solution n'est absolument pas d'actualité, mais si l'évolution de l'agglomération transfrontalière gomme progressivement les barrières institutionnelles et densifie ce secteur, il existe une possibilité de créer un axe lourd de TP qui aboutirait au centre de Mouscron.

Au niveau du réseau cycliste

Il est évident que le vélo ne concurrencera jamais les deux modes précédents sur des déplacements régionaux. Néanmoins, il doit être considéré comme un complément aux transports publics. Dès lors, les principaux points d'arrêt de la desserte régionale devront être dotés de stationnements protégés et sécurisés. Par exemple, un résident du Risquons-Tout peut atteindre très rapidement (via le parking de l'hôpital) la station de métro de l'hôpital Dron en vélo, et s'ouvrir l'ensemble du réseau Transpole.

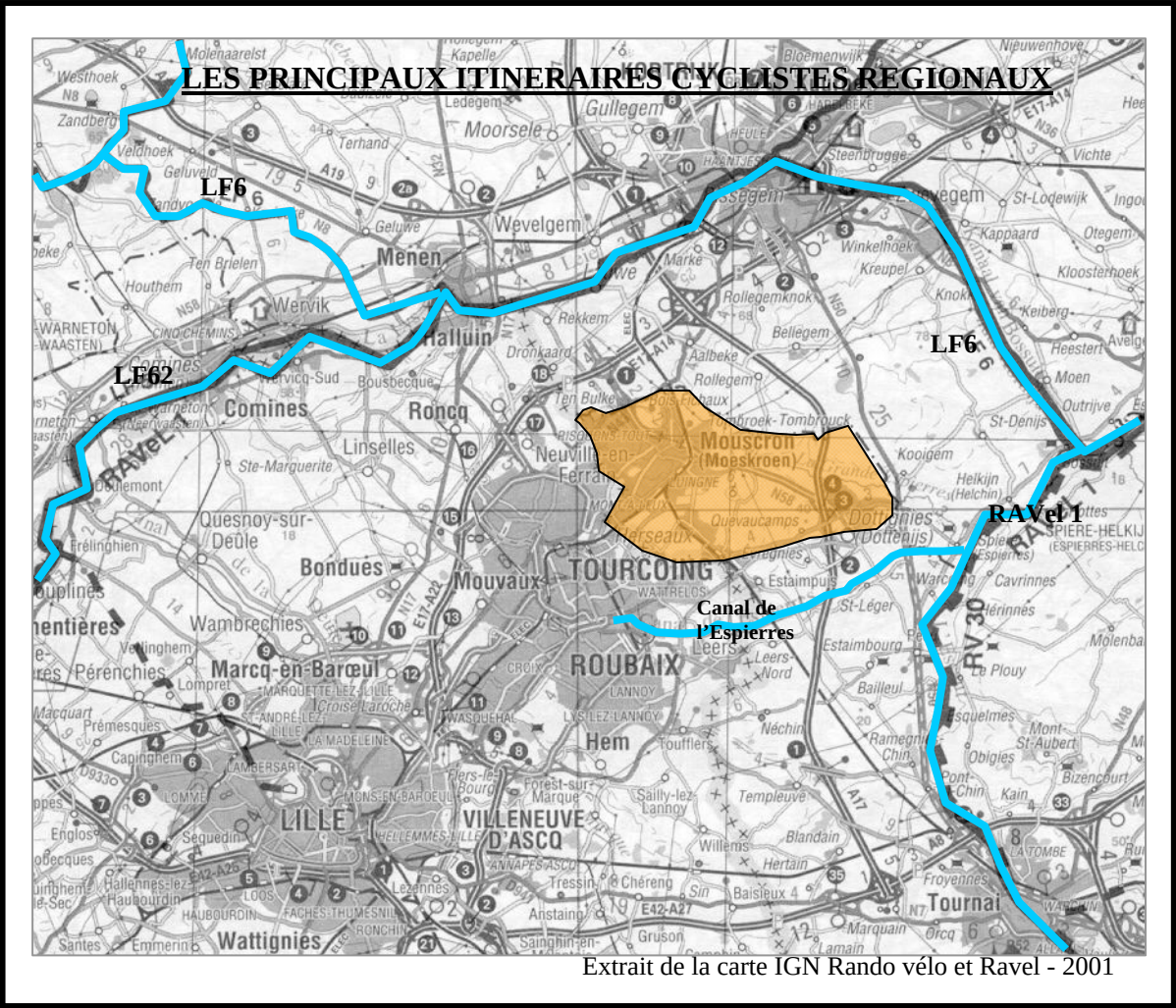
Parallèlement, pour un usage récréatif, il est nécessaire d'organiser un véritable réseau régional qui viendrait s'appuyer sur les réseaux français et flamands existants ou en développement. A proximité de la commune, il existe trois itinéraires cyclistes de grande qualité environnementale :

- Le chemin de halage le long de l'Escaut qui relie directement Tournai à Gand
- L'itinéraire le long de la Lys et du canal de Bossuit
- Le chemin sur les berges du canal de l'Espierres qui pénètre directement dans le tissu dense de l'agglomération lilloise.

Ces trois itinéraires feront partis, à terme, du projet de la voie verte européenne « Charles le Téméraire »².

Ce réseau régional pourra s'appuyer sur le maillage local (voir fiche n°4.1) étudié dans le cadre de ce PCM. Inversement, le maillage local devra permettre de rejoindre rapidement et en toute sécurité le réseau régional.

Enfin, il est important d'insister sur le fait que l'interaction entre ces deux réseaux (le local et le régional) ne verra sa concrétisation que si des acteurs locaux (élus, techniciens, membres d'association) portent le projet et créent une véritable dynamique autour de ce thème.



Extrait de la carte IGN Rando vélo et Ravel - 2001

² voir sur ce sujet : «Le réseau vert métropolitain : proposition de développement d'un réseau vélo de loisirs» – Agence de développement et d'Urbanisme de Lille Métropole – Janvier 2002

2.2 L'ECHELLE COMMUNALE

Grâce à la réalisation des différents chaînons manquants, l'organisation de la circulation communale pourra s'appuyer sur une desserte articulée à partir de trois axes :

- **La N58** (boulevard des Alliés – Route Express) qui restera la véritable colonne vertébrale de la commune et le principal accès au centre ville ; néanmoins, un rééquilibrage sera réalisé entre le carrefour de la Piscine et l'échangeur Royale – Rucquoy.
- **La N518** (Route de la Laine) qui alimentera le sud-ouest de la zone dense de Mouscron : le Mont-à-Leux, le zoning de la Martinoire et le stade de l'Excelsior
- **La N43** (chaussée de Lille – chaussée de Gand) qui irriguera le nord de la commune et en particulier le quartier du Risquons-tout et le secteur de l'ancienne douane.

Ces 3 axes permettraient d'éclater assez rapidement la circulation à destination des différents quartiers de la commune et éviteraient une concentration sur 1 ou 2 carrefours, cas actuel avec une pression très importante sur le carrefour de la Piscine.

Le bouclage de ce réseau pourrait se réaliser via les boulevards de Tourcoing. Néanmoins, ceux-ci sont fort éloignés pour jouer un rôle de distribution pour le quartier de la Marlière.

Ce rôle de distribution de trafic ne transformera pas pour autant ces axes en voiries autoroutières. En effet le niveau des volumes de trafic sur ces voiries ne justifiera pas une configuration complète en 2X2 voies de circulation. Il ne faut jamais oublier que la capacité d'un réseau urbain dépend de la capacités de ces carrefours et non pas du nombre de voies de circulation.

Au contraire, la N58 et la N43 devront être réaménagées dans une optique de sécurisation pour l'ensemble des usagers et de modération des vitesses. Il ne faut pas que ces axes deviennent de véritables barrières géographiques qui segmenteraient le territoire mouscronnois. Ainsi, plusieurs giratoires seront implantés sur la commune (rue de Menin – N43, sur la N58,...) afin de casser les vitesses et de faciliter les tourne-à-gauche. De plus, lorsque le trafic des poids lourds sera détourné, la N58 devra être réhabilitée en véritable boulevard urbain, particulièrement entre le giratoire du Chêne du Bus et le carrefour de la Piscine.

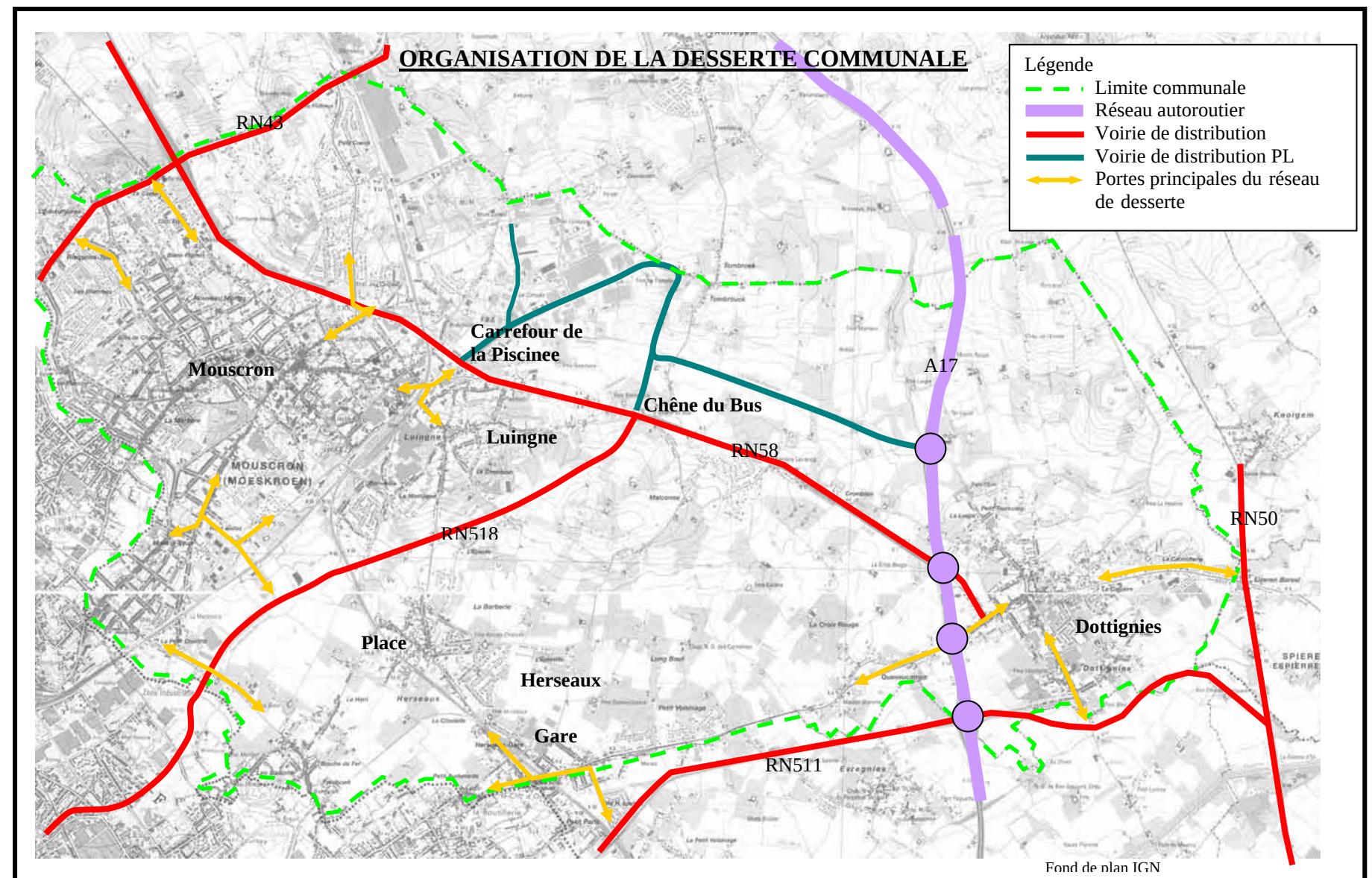
Ce système circulatorie permettrait de libérer certains axes pour les spécialiser dans les relations intracommunales, en particulier :

- La N512 serait « déclassée » au détriment de la N511 pour le trafic de transit et réaménagée afin de sécuriser les déplacements multimodaux entre Herseaux et Dottignies
- La chaussée de Luingne pour les liaisons entre Herseaux et Mouscron. Comme pour le précédent, cet axe devra être aménagé dans chaque zone urbanisée qu'il traverse, en particulier au niveau de Luingne, d'Herseaux-Place et d'Herseaux-Gare.

L'objectif recherché pour ces deux axes est une maîtrise des vitesses afin de rendre le réseau de desserte (N58 – N43 – N518) plus attractif pour les déplacements de plus longue portée, mais surtout **réduction du sentiment d'insécurité** subjectif qui se développe de plus en plus sur les différentes voiries de la commune. En effet, l'observation montre que la présence unique de panneaux limitant la vitesse est insuffisante pour obtenir un résultat probant.

Pour qu'un automobiliste modère sa vitesse en entrant dans un secteur urbanisé, il est nécessaire que son regard abandonne la continuité monotone du ruban routier pour se porter sur les particularités et l'ambiance des lieux traversés. L'architecture de la voirie et de ses abords n'apparaît plus seulement comme un enjeu social ou symbolique, mais aussi comme élément efficace pour modérer le trafic.

Les principes à mettre en place consistent à segmenter les traversées et à y implanter des aménagements différenciés. L'enchaînement des séquences doit conduire à une réduction des vitesses par paliers, chaque séquence se caractérisant par une ambiance particulière (ouverture ou fermeture des espaces, création de lieux centraux, implantation de « porte d'entrée », habillage de la voirie,...).



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

En dehors des voiries citées précédemment, il sera nécessaire de procéder à une requalification des axes suivants :

- La chaussée d’Aalbeke (RN514) afin qu’elle perde son caractère roulant
- La rue de Menin (RN 366) afin de gagner en lisibilité et d’améliorer sa sécurité
- La rue du Mont-à-Leux afin de dissuader le trafic de transit
- La rue de la Marlière afin de lui donner une véritable identité de porte d’entrée de la commune

Le réseau bus

Actuellement, la commune est desservie par 2 grands types de service :

- **les lignes interurbaines** qui débutent à l’extérieur du territoire mouscronnois dont une fonctionnalité première est la desserte scolaire.
- **Les lignes urbaines** qui relient la plupart des quartiers au centre de la commune et à la gare.

Le diagnostic a montré que l’ensemble du territoire est bien couvert par l’ensemble des exploitants. Seule une liaison directe avec Dottignies manque. En effet, actuellement, cette liaison nécessite d’emprunter une ligne qui transite via Herseaux, ce qui génère des temps de parcours deux fois plus longs.

Mais, avant de décrire les modifications du réseau, il est nécessaire de rappeler que, depuis plusieurs années, les budgets alloués au TEC ne permettent plus de développer le réseau ou d’augmenter les différentes fréquences afin de maintenir une concurrence à la voiture particulière. Dans ces conditions, il est extrêmement délicat d’améliorer la configuration du réseau. Le corollaire qui en découle est que toute extension du réseau doit se faire quasiment à budget constant, en d’autres mots au dépend d’une autre ligne.

Les différents services d’exploitation du TEC doivent en permanence se battre pour maintenir leur réseau en bonne condition et doivent en plus composer avec un sentiment d’insécurité croissant (souvent subjectif, sauf sur la ligne MWR du côté français !). Cela renforce le pouvoir du mode individuel (la voiture) au détriment du collectif.

Au niveau des relations intracommunales, deux types de modification sont proposés (voir fiche action 2.2):

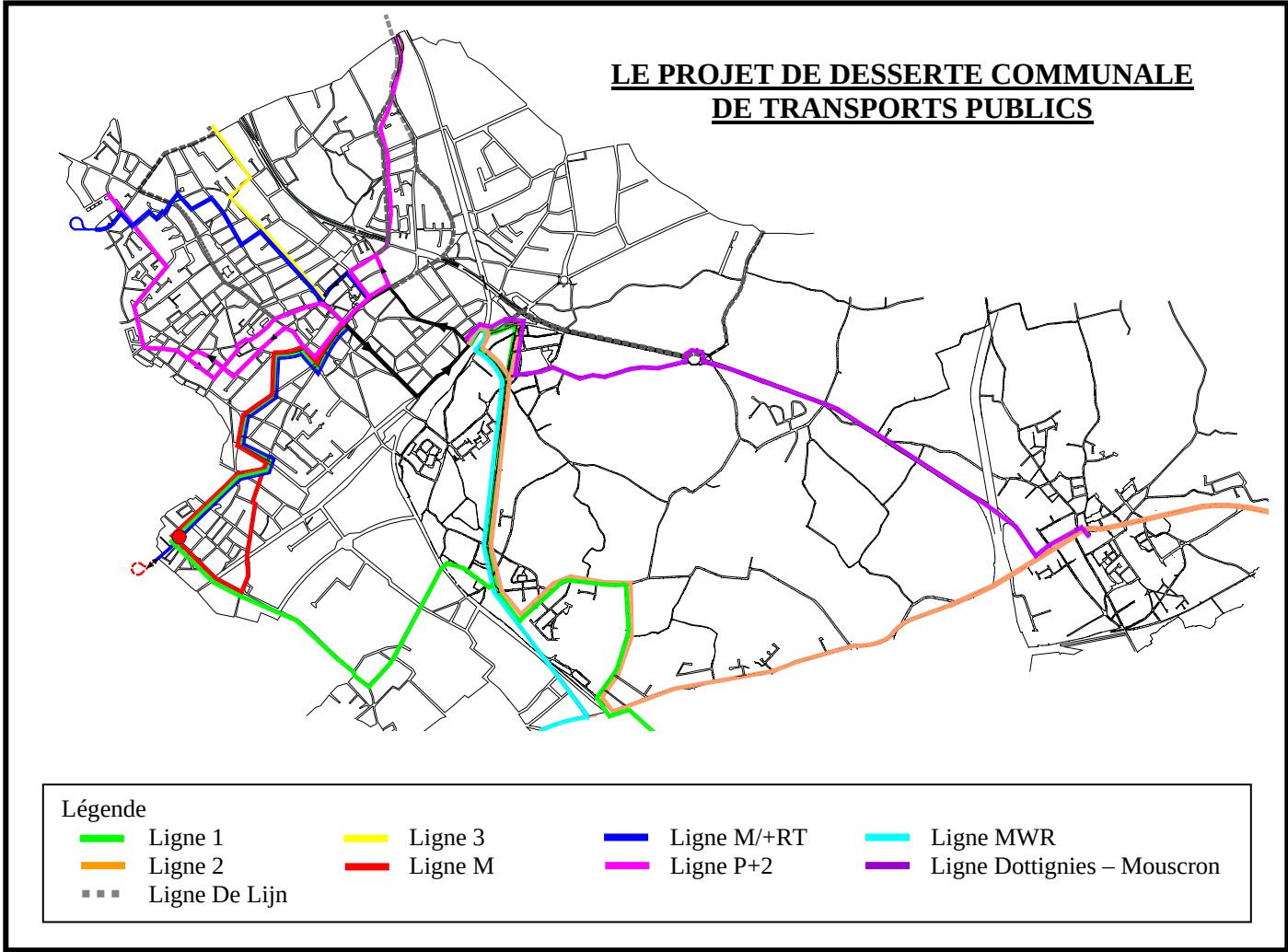
- Création d’une ligne directe vers Dottignies qui emprunterait la N58 jusqu’au giratoire du Chêne du Bus, ensuite la chaussée de Dottignies jusqu’à la gare ; ce dernier tronçon permettrait de desservir Luigne
- Restructuration des lignes dans le centre ville afin d’obtenir deux lignes urbaines cadencées :
 - Couplage de la ligne P avec l’extension du Petit Cornil de la ligne 2
 - Couplage de la M/ avec la RT

Ces deux couplages permettront d’économiser des km et d’offrir un bon cadencement pour la desserte des différents quartiers.

Simultanément, afin de mettre le réseau en valeur, il sera nécessaire de hiérarchiser (voir fiche action n°2.3), les différents points d’arrêts, avec comme principe de traduire la fonctionnalité de l’arrêt. En effet, les points d’embarquement n’ont pas tous la même importance : certains jouent un rôle à l’échelle régionale (la gare), d’autres à l’échelle du quartier, d’autres enfin n’ont qu’une importance locale.

La restructuration du réseau propose de limiter la boucle centrale et de transiter systématiquement par la Grand’Place. Dès lors, celle-ci deviendra un pôle central du réseau qu’il sera nécessaire « d’habiller », avec un véritable projet urbanistique tenant compte de l’environnement particulier dans lequel elle se situe et de la doter d’un système performant d’informations aux usagers.

D’autres sites mériteraient un tel système d’informations aux usagers : les gares de Mouscron et d’Herseaux, la place de Dottignies,...Ceux-ci seraient également dotés de stationnement vélo afin de renforcer le caractère multimodal des déplacements à l’échelle communale.



Le réseau cyclable

La commune a des dimensions qui permettent le développement des déplacements en vélo. Pour favoriser ce type de mobilité, il est nécessaire de créer un véritable réseau cyclable. En effet, il ne suffit pas d’intervenir ponctuellement à travers l’aménagement d’une rue ou d’une place. Ce réseau doit donner accès aux différents pôles de la commune.

Le principe de ce réseau est d’utiliser au mieux l’existant et le potentiel des voiries secondaires de la commune et d’amener les cyclistes sur certains points de traversées du contournement qui seront sécurisés (voir fiche action n°4.1).

Ce mode de déplacement peut-être aussi bien utilisé pour un trajet direct, entre un pôle aggloméré et le centre ville, que pour un trajet de rabattement vers le réseau de transport public.

2.3 A L’ECHELLE DU CENTRE VILLE

A cette échelle, l’objectif prioritaire est de minimiser l’utilisation de la voiture individuelle, et particulièrement pour les déplacements internes au centre-ville. Les priorités doivent donc être de **récupérer de l’espace public en faveur des modes doux**.

L’organisation régionale tend à restructurer les différents réseaux de transports publics afin qu’ils deviennent concurrentiels à la voiture individuelle. Cette restructuration ne pourra être efficace que si elle est accompagnée d’un réaménagement du centre-ville, qui privilégie les déplacements lents et la qualité de l’espace public.

L’organisation du centre-ville jouera donc un rôle déterminant dans le choix du mode de déplacement des usagers. En améliorant la qualité et le confort des cheminements piétonniers entre les points d’arrêts des TC et les pôles d’activités et simultanément en pénalisant les temps de parcours des véhicules individuels et le stationnement de longue durée, les gestionnaires peuvent inciter les usagers à venir autrement dans le centre ville, ou au moins à le pratiquer autrement.

A ce niveau, il ne faut pas faire « l’autruche ». Si le centre de Mouscron veut améliorer son attractivité, il sera nécessaire de récupérer de l’espace public au détriment de la voiture individuelle. Réaliser des aménagements en faveur des modes doux, tout en continuant de créer des parkings et d’augmenter les capacités des carrefours du centre ville, ne servirait pas à grand chose. La ville est complexe et multiple et c’est pour ces raisons qu’elle attire. Réduire le centre ville à un unique centre commercial condamnerait le centre de Mouscron puisqu’il sera toujours moins pratique qu’un centre commercial classique.

De plus en plus, une démarche de la population pour un retour vers le centre ville s’amorce en Wallonie. Cette tendance est corroborée par l’étude sur le comportement d’achats des ménages menée par l’Association transfrontalière de l’Agglomération du PED³ en novembre 2001 qui donne des résultats qui vont à l’encontre de certaines idées reçues :

- *tous produits confondus, le territoire belge se caractérise par une prédominance de la fréquentation du petit commerce, contrairement au territoire français, où la part de la grande distribution est prédominante*
- *l’évasion du territoire belge est deux fois moins importante que celle du territoire français.*

Par conséquent, il nous semble important que ce PCM amorce et renforce ce changement de mentalité. De plus, il est nécessaire d’insister sur les perceptions parfois erronées des élus sur les attentes de la population. Il ne faut jamais oublier qu’un centre ville qui ne se rénove pas est un lieu qui perd de son attractivité puisqu’il n’apporte plus de « surprise ». L’exemple de Marche montre qu’une rénovation du centre d’une petite commune peut redévelopper son attractivité.

Dès lors, l’organisation des circulations du centre ville doit **simultanément** mettre en place une maîtrise des déplacements automobiles et une amélioration du confort et de la continuité des cheminements piétonniers.

Au niveau du réseau routier

A partir des voiries de distribution (N43 – N58 – N518), comment l’automobiliste doit-il pénétrer dans le centre-ville de Mouscron? Quelles sont les entrées de ville qui doivent être privilégiées?

Les objectifs sont:

- à partir des voiries de distribution (dont le double rôle est d’absorber le trafic de transit et de distribuer le trafic aboutissant), proposer plusieurs entrées de ville afin d’éviter des concentrations sur l’un ou l’autre carrefour,
- mettre en valeur un réseau de pénétrantes entre les voies de distribution et l’hypercentre,
- protéger l’hypercentre par une voirie d’évitement,
- aménager l’ensemble des pénétrantes afin de sécuriser les traversées, de maîtriser les vitesses et de faciliter les insertions sur le réseau de desserte locale ; des études françaises et allemandes ont montré que la qualité des aménagements jouait un rôle important sur le respect du milieu traversé,
- donner la possibilité de stationner avant d’atteindre la voie d’évitement de l’hypercentre,
- aménager une entrée de ville principale pour les usagers non avertis,
- dissuader l’usage de la voiture pour les petits déplacements (moins d’1km),
- maîtriser et sécuriser la circulation sur la voie d’évitement de l’hypercentre.

Concrètement pour renforcer ces différents principes, il sera nécessaire de :

- réaménager les axes dans leur ensemble, en sécurisant les traversées piétonnes et les itinéraires cyclistes, en implantant des aménagements maîtrisant les vitesses,...
- améliorer les conditions de sécurité et de lisibilité des différentes entrées : avenue Royale, Patte d’oie, Pont Ste-Thérèse, rue de Menin afin de mieux répartir le trafic aboutissant
- organiser la circulation sous forme de giratoire autour de l’îlot Staquet
- créer une véritable place de la gare qui deviendrait un lieu de centralité, et plus un simple lieu de passage
- aménager des aires de stationnement « longue durée » directement accessibles à partir des 3 principaux axes de pénétration afin de proposer des solutions alternatives au stationnement de l’hypercentre des navetteurs. (voir fiche n°3.1).

³ PED : Pôle Européen de Développement. Ce site s’implante sur des communes belges (Aubange), française (Longwy,...) et luxembourgeoise (Rodange)

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Au niveau du stationnement

L’offre en stationnement est importante et diversifiée dans le centre de Mouscron (voir fiche action 3.1). Mais sa grande particularité actuelle est sa gratuité.

Dans le projet de ce PCM, plusieurs scénarios ont été développés. En fonction de la demande sans cesse croissante et des potentialités d’offres futures, ISIS propose d’instaurer une tarification pour les secteurs soumis aux plus fortes demandes, à savoir les zones où la fonction commerciale est importante.

En instaurant une tarification, il sera possible de privilégier l’offre de courte durée en voirie dans l’hypercentre afin de favoriser son attractivité commerciale et de services. Simultanément, les véhicules stationnant sur de longues durées devront soit se rabattre sur une série de parkings hors voirie située en dehors de l’hypercentre (mais à moins de 5 minutes à pied de la Grand’Place!), soit, plus radicalement, se diriger vers un autre mode de transport.

La clé de la réussite d’une politique de stationnement est le développement des contrôles en voirie.

L’offre hors voirie sera également remaniée dans la même logique que l’offre en voirie, à savoir une instauration d’une tarification dans les deux parkings les plus proches de la Grand’Place (parking Métropole et place Picardie) et une offre gratuite dans les autres qui seront directement accessibles à partir d’une des pénétrantes afin de minimiser les tours et les détours dans le centre urbain.

A plus long terme, un système d’information et de jalonnement dynamique des différentes zones de stationnement devrait être mis en place afin de diriger le plus rapidement possible les visiteurs à destination de la zone de stationnement. Cette tarification ne s’appliquera pas aux riverains⁴, mais ceux-ci n’auront pas d’emplacement réservé.

De plus, afin de regagner de l’espace public pour continuer la rénovation du centre ville, ISIS propose de diminuer le nombre de places disponibles (de 50 à 60 places) sur la Grand’Place (tout en maintenant le nombre de places pour les personnes moins valides) et d’implanter d’une part des places réservées exclusivement aux livraisons à destination des commerces de la Petite Rue et d’autre part une zone d’embarquement/débarquement où les véhicules pourront s’arrêter quelques minutes pour déposer une personne ou charger un colis

Cette politique de stationnement est amenée à évoluer en fonction de l’augmentation de la demande et du volume de trafic. Un suivi régulier permettra de faire face à tout dysfonctionnement. Enfin, il sera indispensable d’accompagner la mise en place de la tarification d’une campagne d’information conséquente afin d’expliquer la logique globale d’une telle mesure.

Le développement des cheminements piétonniers

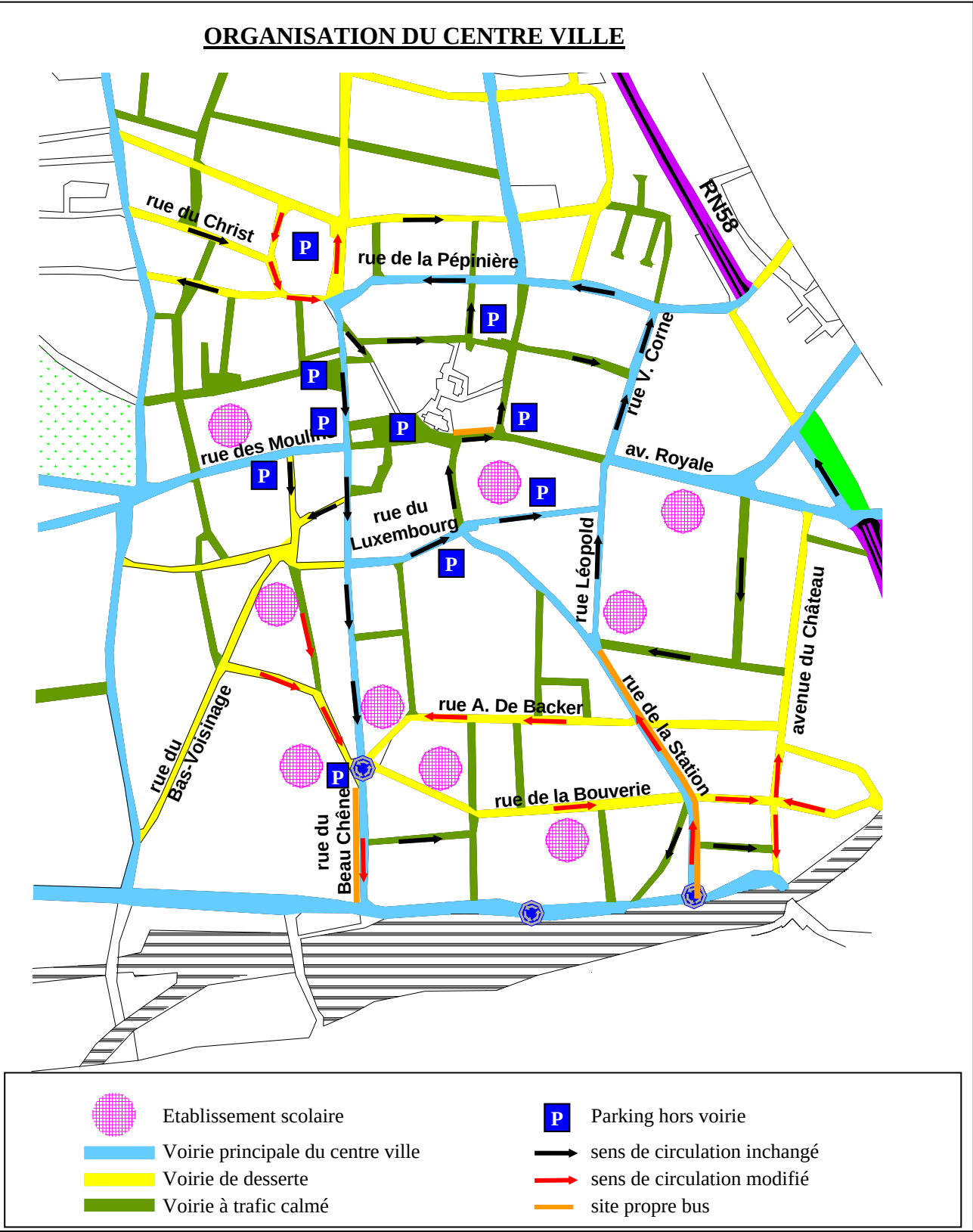
Un des principaux objectifs de ce PCM est de rendre le centre ville aux piétons. Les villes attractives sont celles qui ont développé un réseau maillé reliant l’ensemble des pôles de la commune.

Le centre ville de Mouscron possède une échelle appropriée au développement de la marche à pied. En pénalisant les traversées en véhicules privés grâce aux nombreux sens uniques et en aménageant des itinéraires complets accessibles à tous les usagers sur l’ensemble du centre ville, les Autorités communales afficheront une volonté claire en faveur des piétons.

⁴ Le terme « riverain » ne s’applique, dans ce contexte, qu’aux résidents et pas aux actifs

Plus concrètement, il sera nécessaire de :

- renforcer les liaisons piétonnes entre la Petite Rue et la rue du Christ,
- améliorer et sécuriser les liaisons entre les pôles scolaires et les lieux de centralité que sont la Grand’Place et la Gare,
- créer des promenades urbaines qui irrigueront l’ensemble du territoire,
- implanter plusieurs « zone 30 » dont une englobant la Grand’Place et les voiries commerçantes avoisinantes,



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

➤ aménager systématiquement des continuités piétonnes afin de les rendre accessibles à l'ensemble des usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite. Les caractéristiques élémentaires seraient :

- largeur de passage minimum de 1,5m (entre le mobilier urbain)
- trottoir en bateau pour faciliter les traversées ou aménagement de plateau
- rétrécissement de la voirie au niveau des traversées (aménagement d'oreilles)

Au niveau du réseau bus

En terme de point d'arrêt, le centre ville se caractérisera par la présence de 2 grands pôles regroupant l'ensemble des lignes TEC : la gare et la Grand'Place. Ces deux sites seront les lieux privilégiés pour les échanges multimodaux. Dès lors, il sera nécessaire de les « soigner » afin qu'ils véhiculent une bonne image.

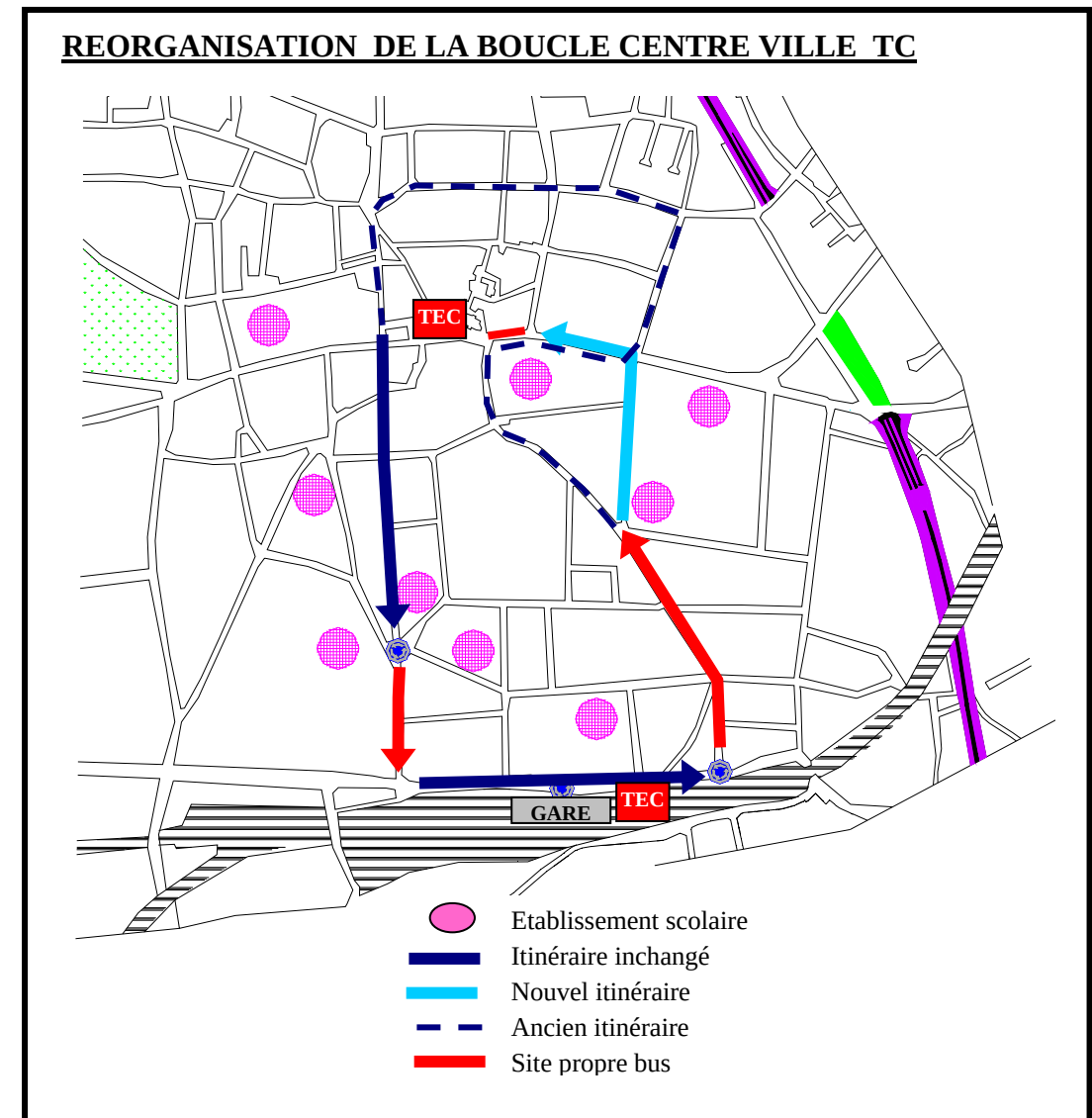
Pour les autres points d'arrêt, on supprimera les encoches et favorisera les arrêts en voirie. En effet, ceux munis « d'encoche » favorisent particulièrement les automobilistes et, à l'inverse, pénalisent les TC et les piétons et cela pour plusieurs raisons :

- réduction des largeurs de trottoirs au lieu d'attente des usagers,
- consommateurs d'espace public,
- souvent investis par du stationnement illicite,
- réinsertion souvent difficile sur les voiries fortement circulées,
- source d'inconfort pour les passagers soumis à de nombreux ballottages lors des manœuvres d'entrée – sortie du bus.

En terme d'infrastructure, il sera nécessaire de créer 3 sites propres :

- au niveau de la rue de la Station
- au niveau de la rue du Beau Chêne qui sera mise en sens unique
- au niveau du début de la rue de Courtrai, en contre sens de la circulation des véhicules privés afin de raccourcir la boucle centrale des TC.

Par ces différents aménagements, le transport public urbain marquera clairement sa place et sa présence dans le centre ville, condition absolument nécessaire pour attirer une nouvelle clientèle.



3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

CONTEXTE

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure la ville. Il regroupe l’essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L’exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d’accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s’agit de hiérarchiser, à l’échelle du territoire mouscronnois, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l’aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l’environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d’accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d’autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d’autres encore devront être créés.

DESCRIPTION DE L’ACTION

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l’échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L’établissement d’une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- ⇒ dans une logique d’usager, d’effectuer un choix de mode ou d’itinéraire dans le cadre d’un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- ⇒ dans une logique de territoire, d’assurer la desserte et de garantir l’accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- ⇒ dans une logique d’Autorité Organisatrice des transports et de maître d’ouvrage contribuant à la politique des déplacements:

- de définir et de garantir l’offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d’orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
- d’assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L’enjeu de la hiérarchisation est d’ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d’une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l’usager.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l’usager)
- territoriale (territoires à desservir et à protéger)
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser)
- dans un cadre global et cohérent

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

Ex. : l’A17

NIVEAU 2 : réseau d’agglomération

Il s’agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l’échelle de l’agglomération
- échange entre les rings
- donne accès au réseau de niveau 1

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau sont principalement des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km.

Ce niveau correspond au RGG3 de la nomenclature wallonne.

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Ce niveau peut se segmenter en trois catégories:

- Les voiries où aucun mode n’est privilégié
- Les voiries où les TC sont prioritaires
- Les voiries qui donnent accès aux gros générateurs de trafic «poids lourds»

Il est important de noter que l’enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3. Il peut se traduire de la façon suivante:

Minimiser le trafic sur l’ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l’origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu’au plus près de la destination.

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l’architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

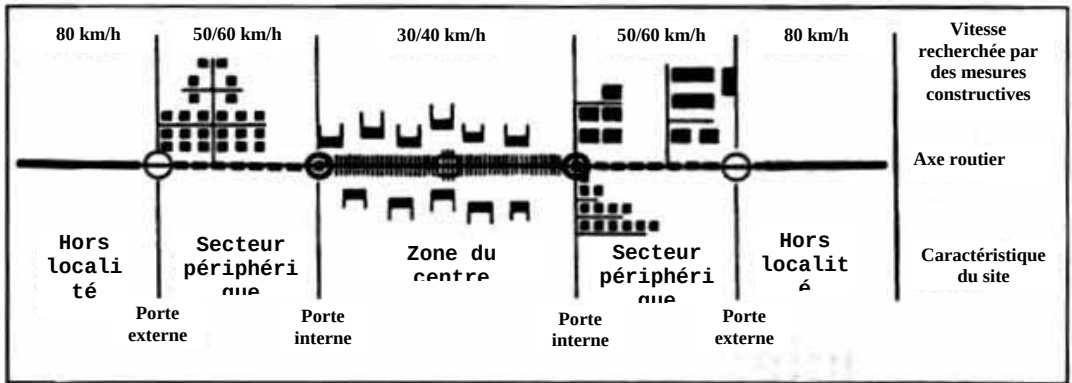
En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c’est essentiellement à ce niveau que s’exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic et pour accorder des

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,...).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.



Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

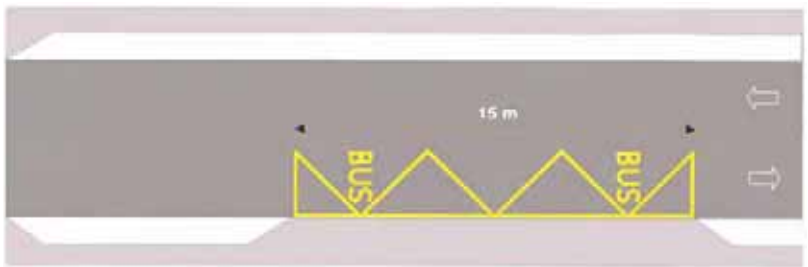
Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

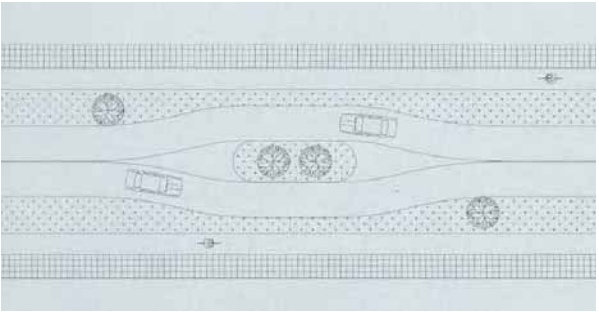
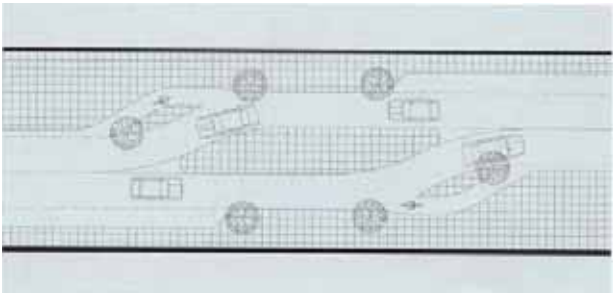
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les PMR,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

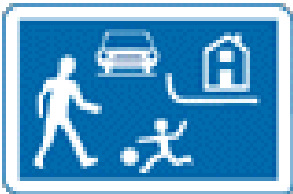
Les éléments de modulation de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Échelle des territoires et portée des déplacements	Région	Agglomération	Commune	Pôle urbain	Quartier, Zone
Catégorie du réseau viaire	Réseau national et global	Réseau d'agglomération	Réseau de distribution et de liaison entre pôles	Réseau de déplacements interquartiers	Réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
Thèmes de préconisations					
Affectation					
Mobiles affectés	VP – PL O/D hors aggro.	VP – PL O/D dans l'agglo	VP - PL livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons	VP - livraisons
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés
Exploitation					
Vitesses maxi autorisées	120	120-90-70-50	70-50	50	< 50
Aménagements					
Nombre de voies VP	2 par sens ?	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total
Stationnement	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée ou longitudinal (urbain)	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux		Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)
Jalonnement					
Mentions	Villes, agglomération, grands équipements	Secteurs, grands quartiers, pôles d'agglomération, connexions au réseau national	Pôles dans et hors secteur, quartiers, connexions au réseau d'agglo. et réseau national	Quartiers, pôles importants du secteur, équipements de proximité	Équipements de proximité

