

4 LES FICHES ACTIONS

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 1 : LA ROUTE DE LA LAINE

THEME 1

ACTION 1

CONTEXTE

La RN58, d’orientation Est-Ouest, constitue la véritable colonne vertébrale du réseau routier qui irrigue le territoire mouscronnois. Par conséquent, la majorité des implantations industrielles est venue s’implanter à proximité directe.

Mais le développement de la commune ne se fait pas uniquement sur l’axe de la RN58. En effet, d’autres zones du territoire sont en pleine mutation. C’est le cas pour le territoire situé au sud de la ligne de chemin de fer Mouscron – Lille, composé en grande partie de la zone de la Martinoire.

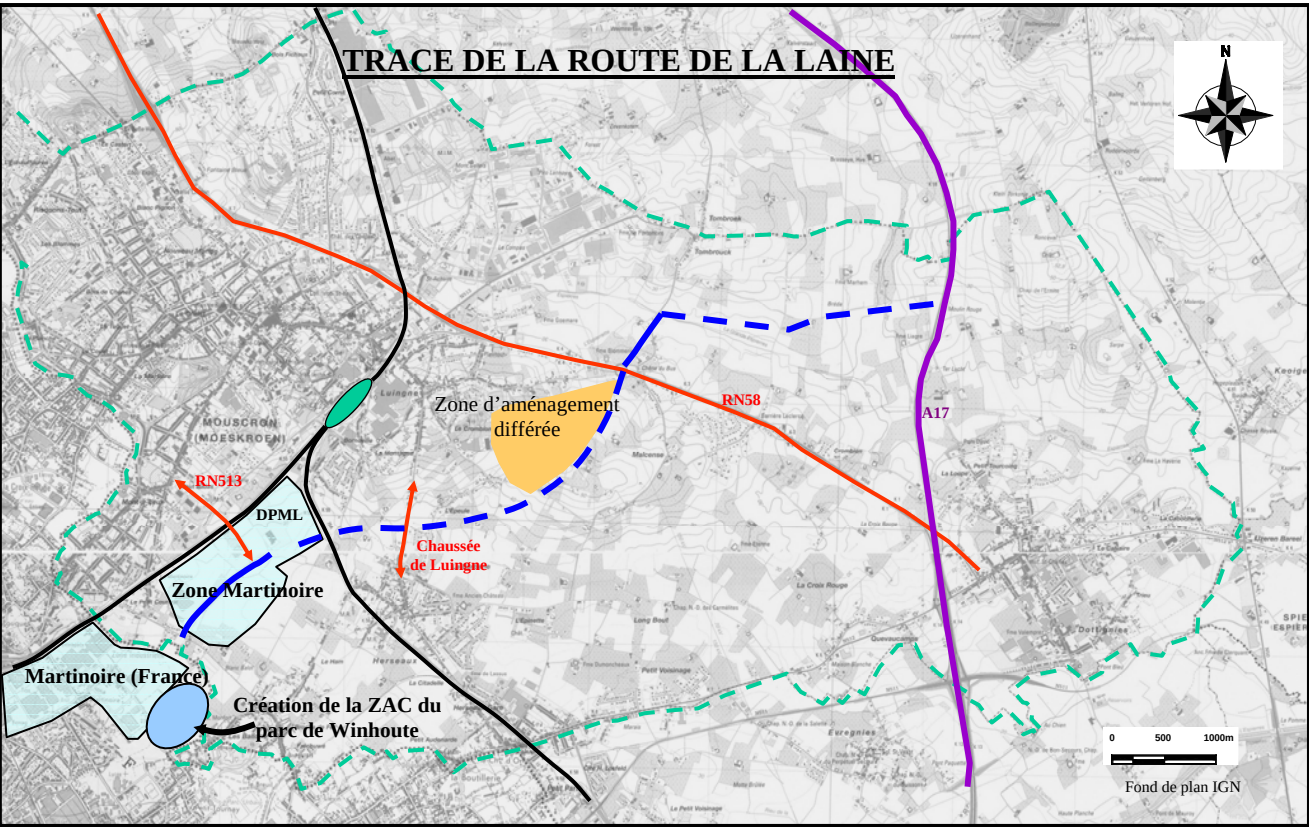
Pour desservir cette zone industrielle, mais également les zones commerciales de l’avenue Mozart et le stade de l’Excelsior, un axe routier, de fonctionnalité analogue à la RN58, fut projeté par le MET et dénommé **Route de la Laine (RN518)**. Mais la voirie projetée avait initialement un rôle régional puisqu’elle devait constituer la liaison transrégionale Roubaix – Wattrelos – Mouscron – Kortrijk. Cette voirie, indispensable pour le désenclavement de cette zone de la commune, mais aussi pour la création d’un véritable axe transfrontalier structurant, devait être terminée, dans sa totalité en 1998. Malheureusement, des problèmes budgétaires ont repoussé sans cesse son achèvement.

Or, les nuisances que provoque ce chaînon manquant sont de plus en plus importantes et incompatibles avec la rénovation urbaine de la place de la Gare et les gabarits des voiries qui pénètrent dans la cité (boulevard Industriel, Pont Ste-Thérèse, avenue de la Gare). Plus concrètement, on estime que l’ouverture de cette route aura un impact considérable sur le trafic : 80% du volume actuel des poids lourds et 10% des véhicules légers transitant par l’avenue de la Gare seraient absorbés par la route de la Laine.

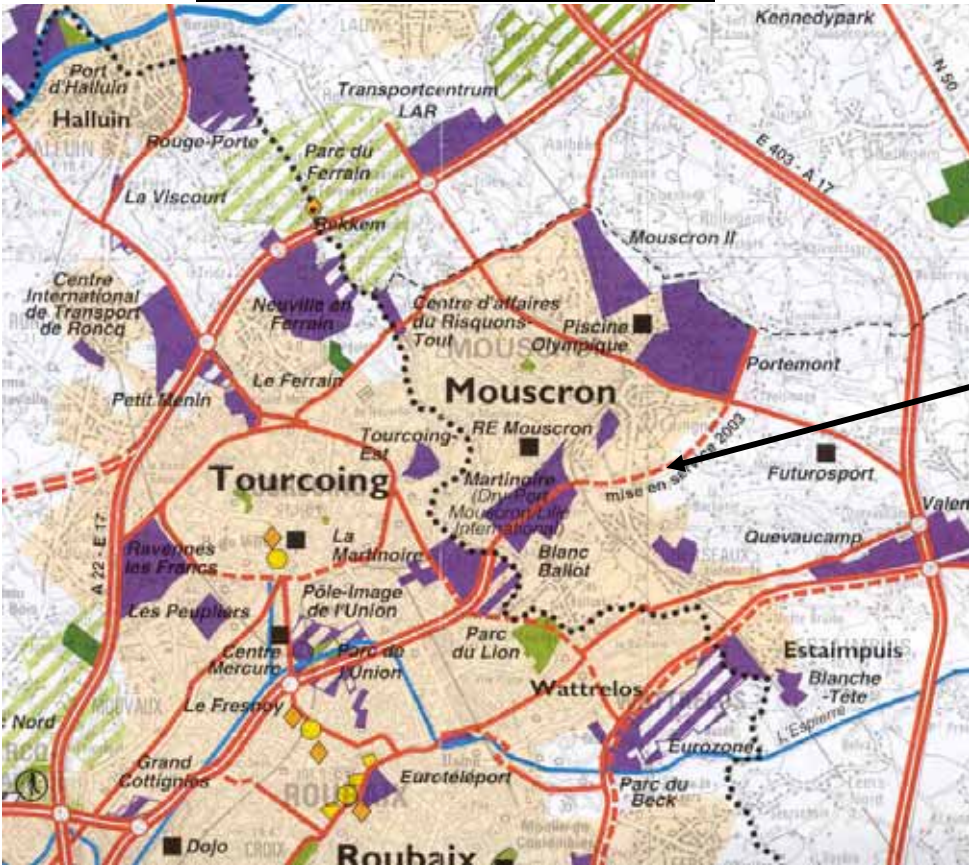
De plus, il est important de mettre en évidence que la RN518 s’intégrera dans le réseau structurant de l’agglomération transfrontalière Lille – Mouscron – Courtrai et permettra d’irriguer les zones industrielles actuelles et en projet (Zone d’aménagement différé qui accueillera le MIM, la ZAC du parc du Winhoute,...)

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Désenclaver la zone de la Martinoire ;
- Relier la métropole lilloise à Mouscron et à l’A17 ;
- Permettre une requalification de la RN58
- Eliminer le transit dans le quartier de la gare et du boulevard Industriel



LE RESEAU TRANSFRONTALIER



La Route de la Laine – RN518

Extrait de la carte « La Métropole Franco-Belge » Copit – GEIE – janvier 2002

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

DESCRIPTION DE L’ACTION

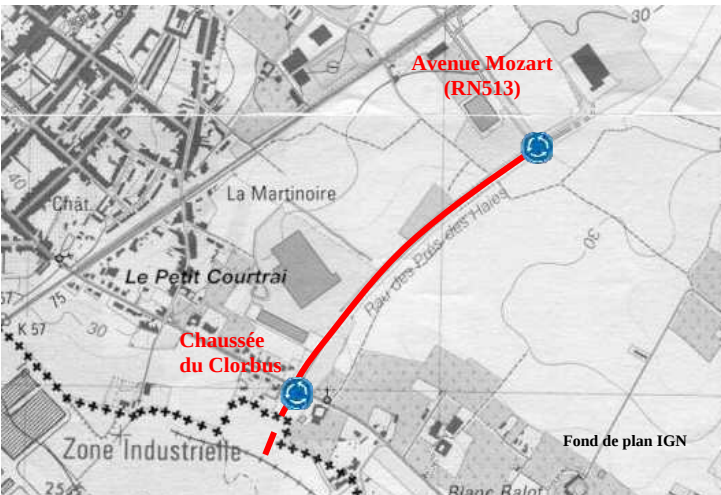
Cette route est constituée de plusieurs tronçons :

A. Frontière française – giratoire RN513

Le tronçon entre la Chaussée du Clorbus et l’Avenue Mozart (RN513) est déjà en service. Le croisement avec l’avenue Mozart est aménagé en giratoire.

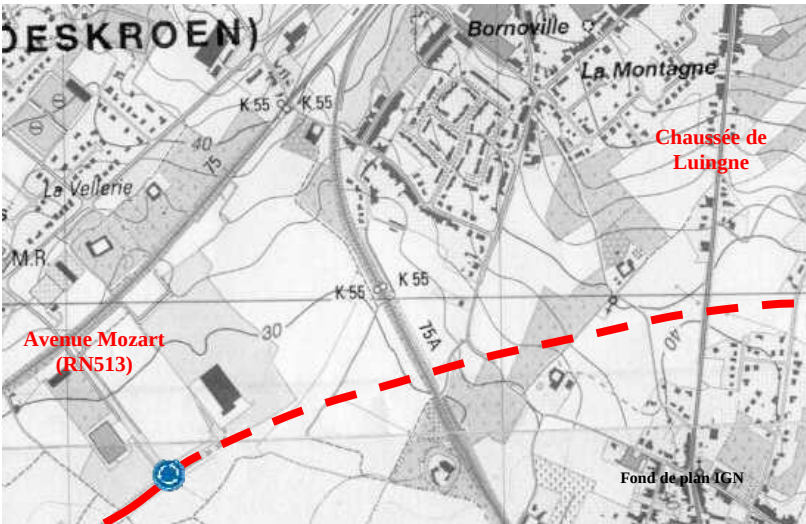
Actuellement, il ne manque plus que la réalisation du segment transfrontalier (+/- 100m.) afin de relier les zones industrielles belges et françaises.

Le carrefour entre la RN518 et la Chaussée du Clorbus sera aménagé en giratoire.



B. Giratoire RN513 – Chaussée de Luininge

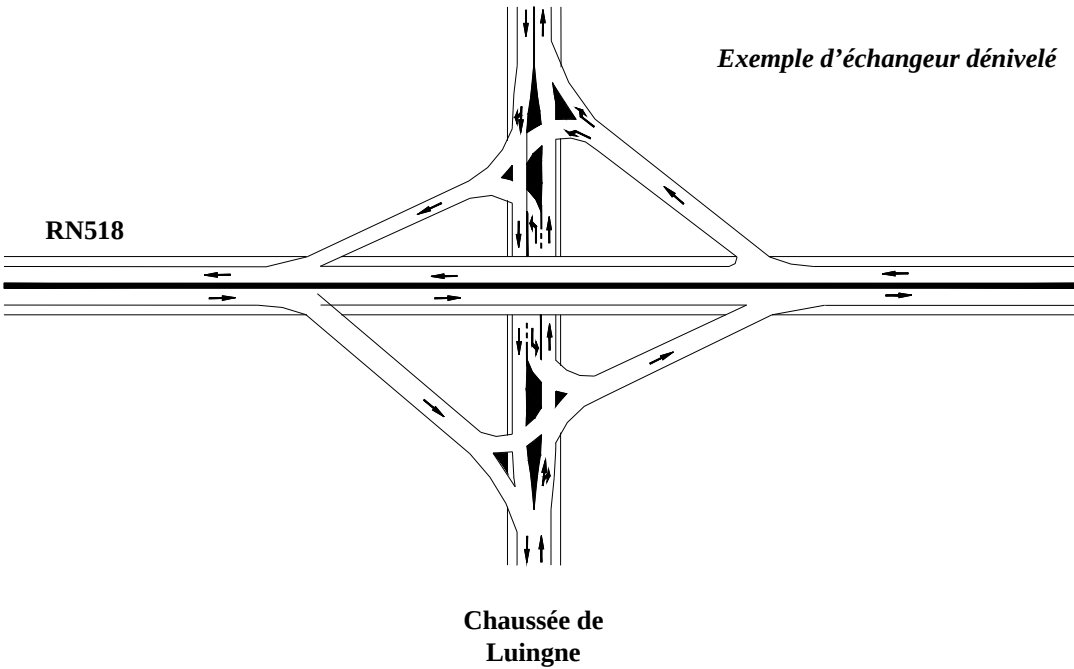
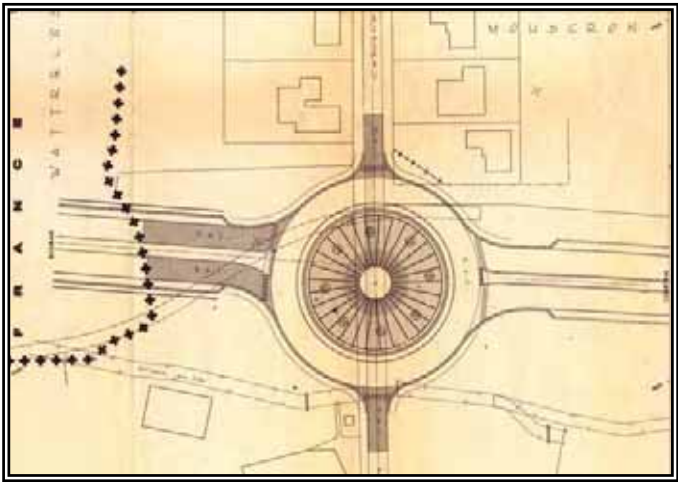
Le seul obstacle sur ce tronçon est le franchissement du chemin de fer qui s’effectuera via un tunnel



C. Franchissement de la Chaussée de Luininge

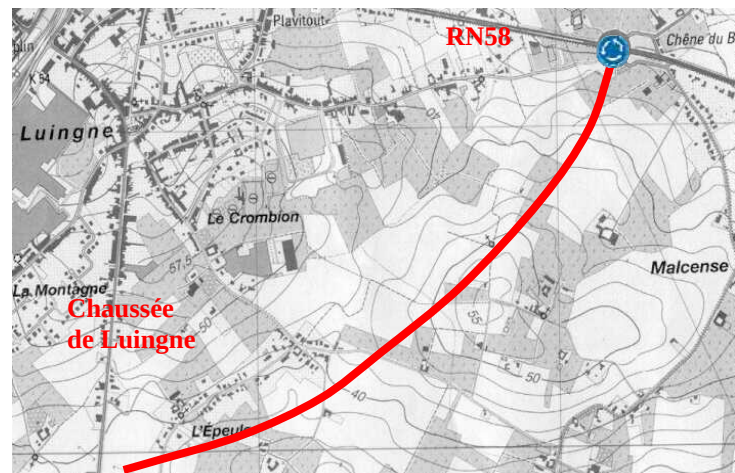
Ce carrefour serait de type dénivelé, la chaussée de Luininge passant sous la Route de la Laine. Il sera le seul point d’échange entre les giratoires de l’avenue Mozart et de la RN58.

En terme de sécurité, il sera nécessaire d’aménager le carrefour sur la chaussée de Luininge, notamment avec des bandes de tourne-à-gauche qui seraient protégées par des îlots directionnels.



D. Chaussée de Luigne – Giratoire «Chêne du Bus»

Ce tronçon longe la Zone d'Aménagement Différé dont la structure est présentée sur le plan ci-dessous. Actuellement, aucun accès n'est prévu sur ce segment de la Route de la Laine. Les accès de la ZAD se feront directement à partir du



giratoire du « Chêne du Bus ».



Le giratoire du Chêne du Bus

E. Giratoire du «Chêne du Bus»

Ce giratoire constitue une véritable porte d'entrée de la commune. Il joue un rôle stratégique sur le système circulatoire de Mouscron. Or, les projections de trafic, reprises ci-dessous, montrent clairement que ce giratoire présentera de plus en plus fréquemment des problèmes de saturation. En effet, d'après les estimations, c'est près de 4 000 véhicules par heure que le giratoire devra absorber aux heures de pointe.

Devant ce constat, deux stratégies sont envisageables :

- A.-on maintient l'ensemble des voiries sur le giratoire et on confère à celui-ci un rôle de régulateur naturel de la circulation. Le danger est le report du flux vers d'autres voiries, notamment la chaussée de Luigne.
- B.-on dénivelé la Route de la Laine afin que le flux restant sur cet axe ne vienne pas charger le giratoire. Cette solution permettrait une fluidité du trafic lourd sur l'axe de la Route de la Laine et par conséquent le dissuaderait d'utiliser la RN58 qui connaîtrait encore quelques problèmes de congestion. Cette configuration renforcerait le rôle de distribution de la Route de la Laine. L'inconvénient majeur de cette solution est évidemment un coût de réalisation plus important.

Les estimations reprennent différentes configurations de trafic généré par les différents projets qui influenceront le trafic de ces deux axes. Elles sont établies à l'horizon 2012.

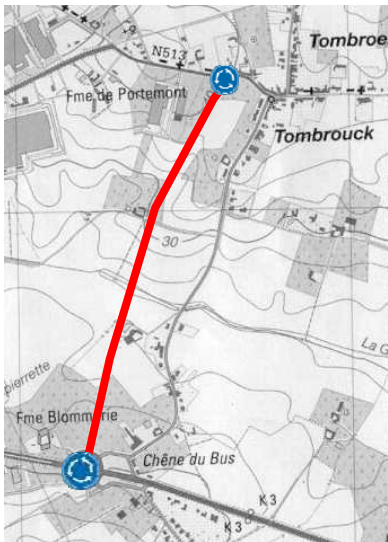
La mise à deux voies d'entrée de la RN58 ne consistera pas une solution suffisante.

Taux de saturation des entrées principales du giratoire « Chêne du Bus »
pointe du Soir

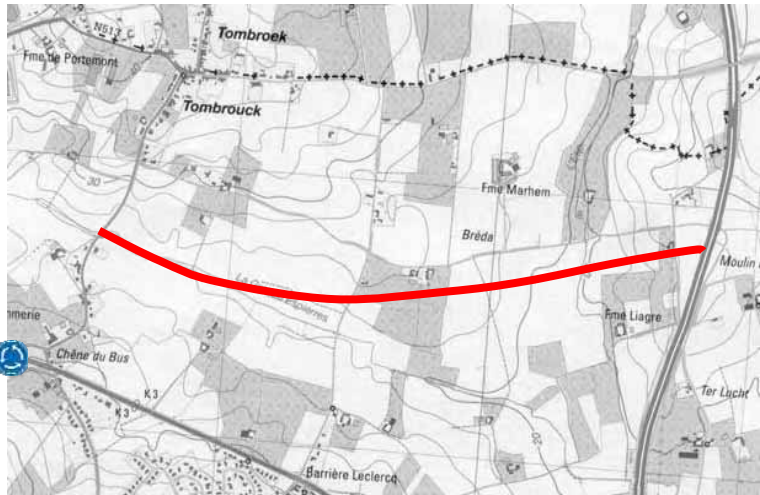
Réalisation projets et Configuration	Entrées			
	RN58 Dott	RN518 Nord	RN58 Mousc	RN518 Sud
Situation actuelle	85%	31%	76%	---
2012 sans RN518 sud	91%	40%	89%	---
+ 2 bandes d'entrée	64%	40%	58%	---
2012 avec RN518 sud	119%	55%	176%	108%
+ 2 bandes d'entrée	77%	45%	114%	70%
2012 avec RN518 + liaison vers l'A17	125%	92%	179%	39%
+ 2 bandes d'entrée	81%	92%	116%	39%
+ RN518 dénivelé	66%	49%	89%	18%

F. Giratoire du «Chêne du Bus» - RN513

Ce segment permettra d'irriguer les zones industrielles existantes à partir de l'A17, sans devoir emprunter la RN18.



G. RN518 existant – A17



Ce tronçon, non prévu initialement, permettrait de relier directement les zonings situés au Nord de la commune à l'A17. Cette liaison suivrait approximativement le ruisseau « La Grande Espierre » et se connecterait à l'A17, via une aire de repos en projet. Ce segment sera nécessaire à moyen/long terme afin de décharger la RN58 de son trafic lourd dont le volume est sans cesse croissant.

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 2 : LA COLONNE VERTEBRALE , LA RN58

THEME 1

ACTION 2

CONTEXTE

Comme précisé dans l’action précédente, la RN58 constitue le véritable axe structurant de la commune. Actuellement, elle cumule l’ensemble des différents types de trafic, tant au niveau des véhicules légers que des poids lourds : transit, trafic d’échange ou de desserte.

La réalisation de la Route de la Laine (RN518) permettra de détourner une partie des usagers de cet axe de plus en plus chargé. Dès lors, des opportunités de réaménagement s’offriront pour certains tronçons.

Comme le préconise la nouvelle hiérarchisation de la voirie, la RN58 devra jouer, à l’avenir un rôle plus important de distribution du trafic. En particulier, un des fils conducteurs de ce Plan Communal de Mobilité est de reporter une partie des entrées empruntant le carrefour de la Piscine vers l’avenue Royale.

Enfin, de nouveaux projets se concrétisent progressivement le long de cet axe, modifiant progressivement sa vocation de voie express en véritable boulevard urbain, correspondant mieux aux différentes fonctions urbaines situées le long du linéaire routier.

OBJECTIF

- Mieux équilibrer les entrées de ville
- Reporter le trafic lourd vers la Route de la Laine
- Aménager l’axe en boulevard urbain

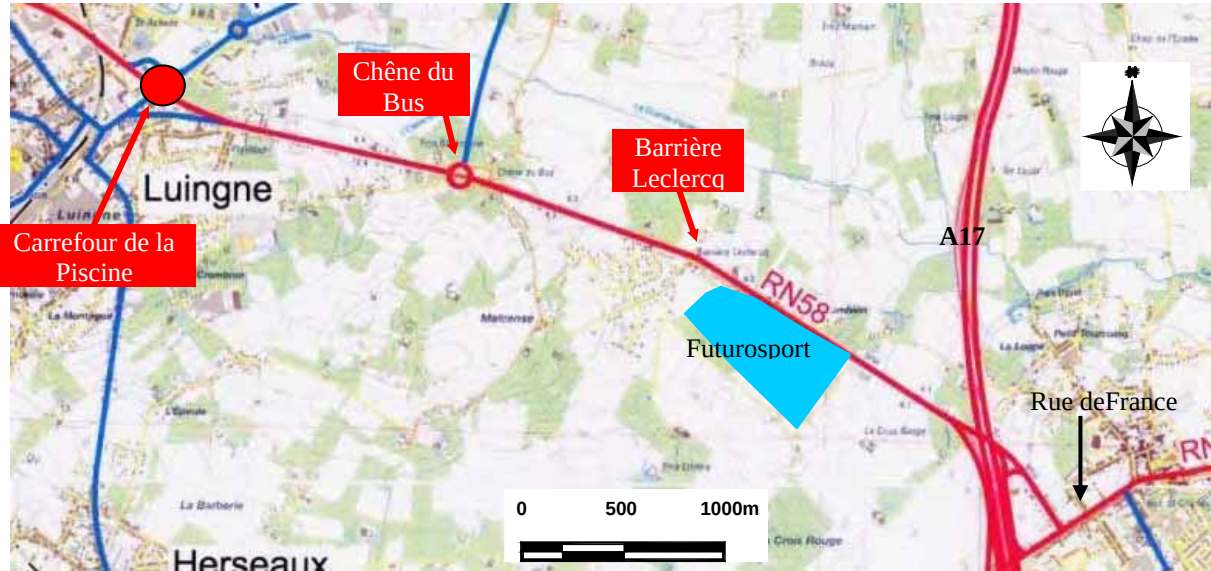
DESCRIPTION DE L’ACTION

Les différentes actions concernant cet axe se localisent entre le carrefour de la Piscine (RN513) et la rue de France à Dottignies. Elles concernent les tronçons suivants :

- Entre la rue de France (RN512) et l’A17 : ce tronçon correspond au début de la RN58. Il est prépondérant à plusieurs titres :
 - Pour le sens A17 – RN512, il fait office de tampon entre l’autoroute et la zone urbaine de Dottignies. Dès lors, son aménagement devra traduire cette fonctionnalité
 - Dans l’autre sens, sa configuration actuelle induit une augmentation des vitesses. Dès lors, un recalibrage et un retraitement paysager de l’axe sera nécessaire afin d’introduire des éléments verticaux pour réduire les largeurs du champ visuel de l’automobiliste.

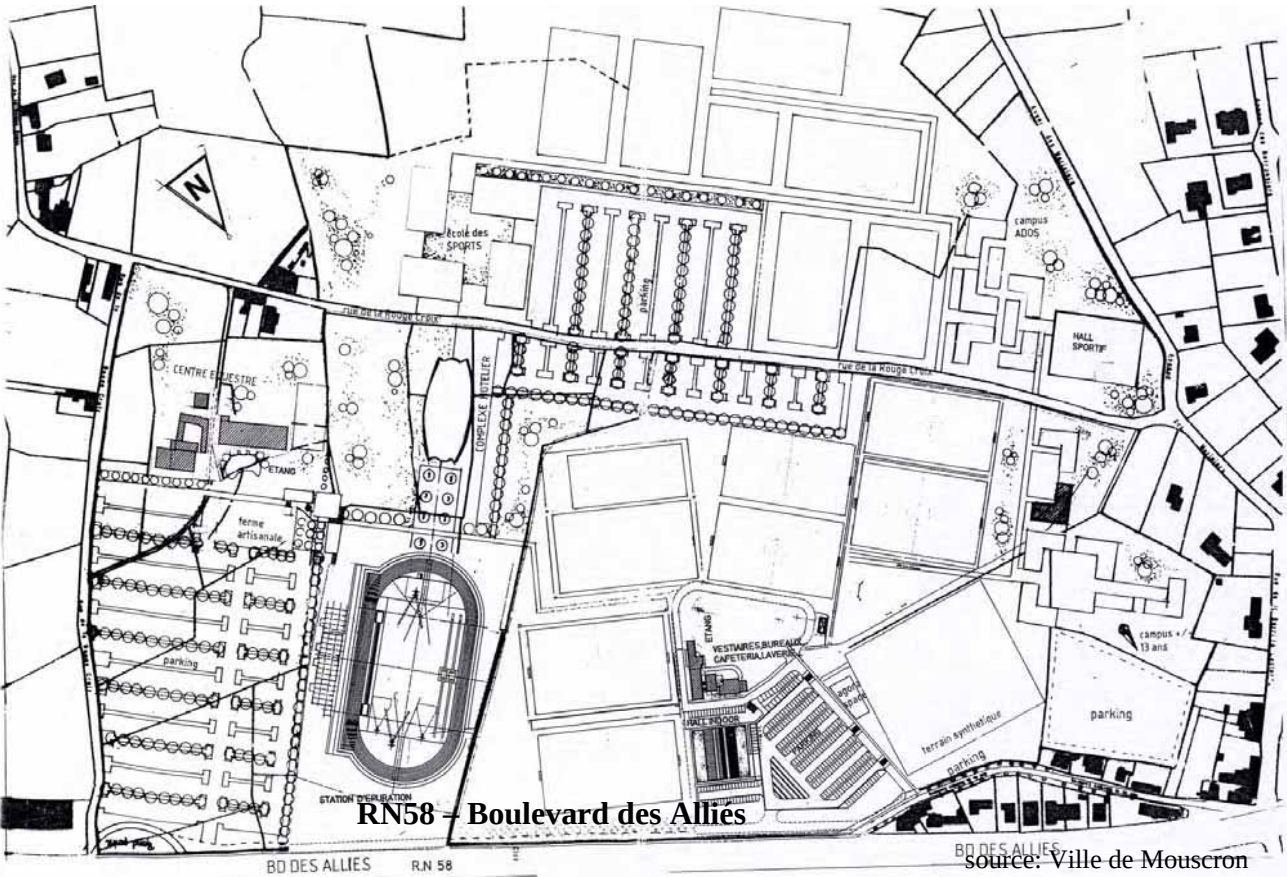
Dès lors, ce tronçon devra être requalifié en boulevard urbain

LOCALISATION DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA RN58



- **Entre l’A17 et le giratoire du Chêne du Bus :**
Ce segment longe le site du Futurosport qui connaîtra, à court ou moyen terme, un développement important. Il devrait accueillir un public nombreux. Le plan ci-dessous reprend les différentes implantations qui s’y retrouveront (Centre équestre, terrain d’athlétisme, hôtel de 200 lits, hall sportif, ferme artisanale,...) et localise les aires de stationnement projetées.

PROJET D’EXTENSION DU FUTUROSPORT



La mise en service complète de ce complexe nécessitera une sécurisation du carrefour (Rue de la Rouge Croix – RN58) donnant accès au Futurosport. L'aménagement préconisé est un giratoire qui, d'une part, aura un rôle de modérateur de vitesse sur la RN58 et, d'autre part, permettra une insertion aisée à partir du site.

Cette implantation d'un nouveau giratoire est en parfaite cohérence avec la requalification de ce tronçon en boulevard urbain. Il est important de signaler que la requalification de ce segment ne pourra être réellement effective que lorsque le trafic lourd en sera limité, ce qui induit la création du barreau A17 – RN518 décrit dans l'action précédente.

Enfin, il est à noter qu'un nouveau bras du diffuseur de l'A17 sera bientôt mis en service (voir plan ci-contre). Il permettra la liaison rapide E17 – A17 – RN58.

- **Giratoire du «Chêne du bus» :** Sa problématique est développée dans l'action 1.1

- **Giratoire du «Chêne du Bus» – Carrefour de la Piscine**

La configuration de ce tronçon fut déjà ramenée à 2 X 1 voie de circulation. Malheureusement, il manque des aménagements paysagers pour renforcer le concept de boulevard urbain.

Il est à noter que les accès des futures implantations commerciales se feront à partir d'une voie latérale.

- **Le carrefour de la Piscine**

C'est le carrefour le plus stratégique de la Ville de Mouscron. Il gère aussi bien les flux d'entrée du centre ville que les flux poids lourds à destination des différents zonings industriels.

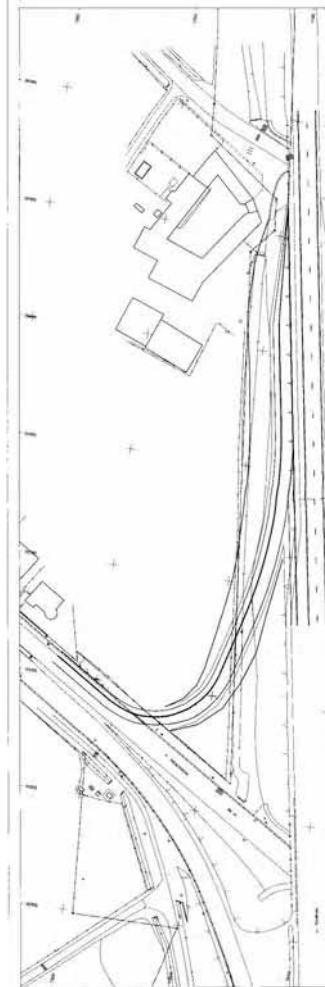
Lors des 5 dernières années, ce carrefour fut le lieu de 22 accidents dont 3 ont engendré des blessés graves. Dès lors, de nombreux intervenants ont réclamé la mise en place d'un giratoire.

Mais il est important de signaler que ce carrefour régule les entrées de ville et devra, à l'avenir, permettre un report vers l'avenue Royale. En supprimant les feux, il ne sera plus possible de maîtriser les différents flux. **Par conséquent, il est prépondérant de maintenir une gestion de ce carrefour à l'aide de feux tricolores.**

Les deux bandes de présélection des «tourne-à-gauche» devraient être allongées afin d'éviter une remontée de file sur les bandes de «va-tout-droit» de la RN58.

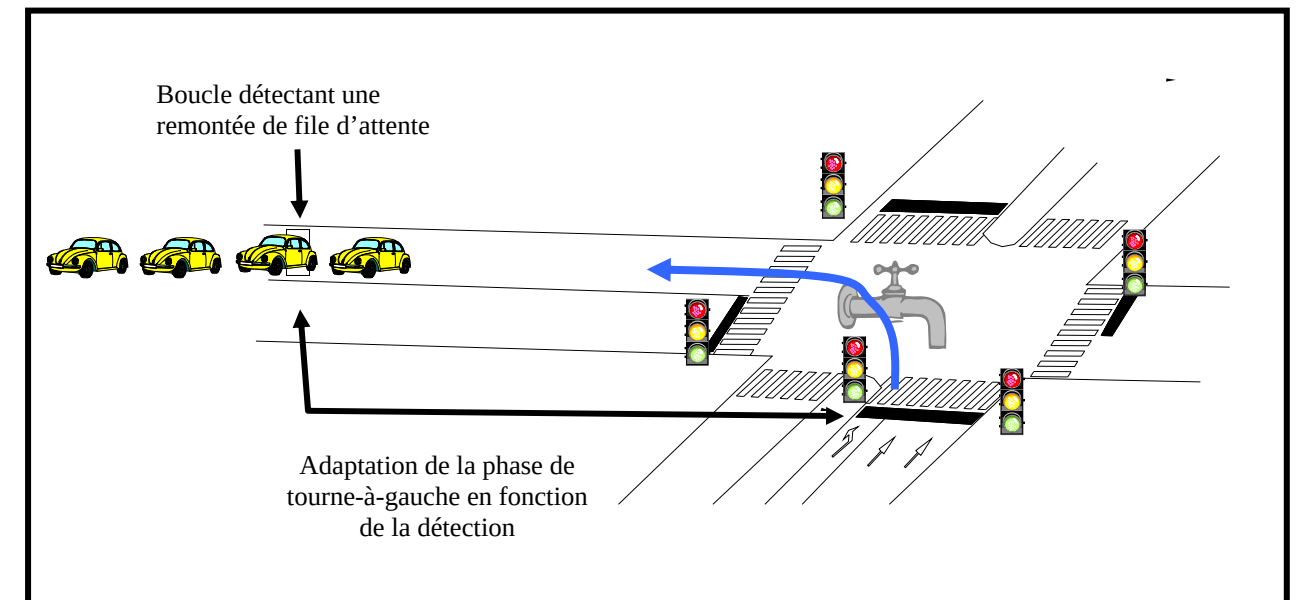
Stratégie de régulation du carrefour de la Piscine

Ce carrefour fut déjà l'objet de réglages spécifiques. Actuellement, il fonctionne en 3 phases, une pour les mouvements du boulevard Industriel et 2 pour ceux du boulevard des Alliés (une pour le va-tout-droit et le tourne à droite, une autre pour les tourne-à-gauche.



Ce cycle de feux devra être complété par deux principes :

- En période nocturne, **implantation d'une phase de rouge intégral**
Le principe de cette stratégie de régulation est de revenir à un état de rouge pour tous les feux lorsqu'il n'y a plus de demande sur aucun des mouvements (véhicules, piétons et cyclistes le cas échéant). Elle ne peut évidemment s'appliquer que sur un carrefour où tous les courants sont pourvus de détecteurs (radars, boucles électromagnétiques, boutons-poussoir ...). L'objectif principal est de réduire la vitesse des automobilistes en approche du carrefour. On atténue ainsi l'effet « aspirateur » du feu vert aperçu par les conducteurs. Dès que le véhicule entre dans la zone de détection (limites définies selon le réglage et le type de matériel : radar, boucles), le contrôleur lui accorde le vert, pourvu qu'aucun usager n'ait été détecté auparavant sur un mouvement antagoniste. Ce système améliore donc également le confort des usagers en réduisant leur temps d'attente. Le rouge au repos aura peu d'effet sur un carrefour chargé, les demandes permanentes l'empêchant de revenir à sa position de repos. Il sera plus d'application lorsque le trafic sera moins dense, notamment la nuit.
- Maîtrise de la capacité du tourne-à-gauche, originaire du giratoire du Chêne du Bus, en fonction de l'occupation du boulevard Industriel et de la rue du Bocle. Si une remontée de file d'attente trop importante est détectée, les feux du carrefour de la Piscine retiennent le mouvement de tourne-à-gauche, tant qu'une fluidité n'est pas retrouvée.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 3 : AMENAGEMENT DE LA PORTE D'ENTREE
« PISCINE »

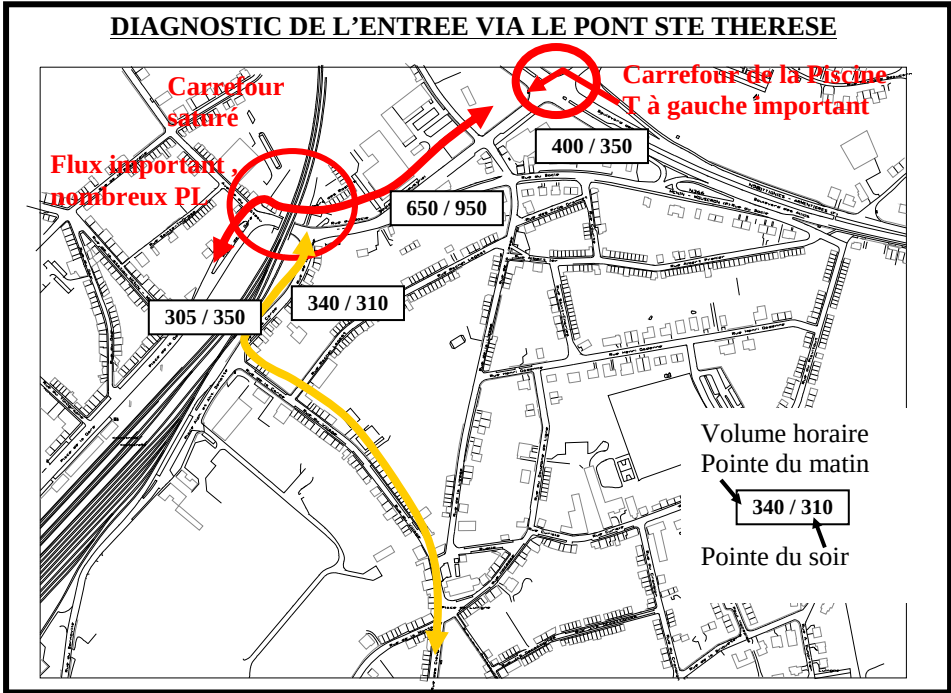
THEME 1

ACTION 3

CONTEXTE

- Cette porte d'entrée du centre ville de Mouscron est la plus usitée actuellement pour plusieurs raisons :
- Tant que la N518 (Route de la Laine) ne sera pas achevée, le trafic à destination de la Martinoire, des zones commerciales de l'avenue Mozart et du Stade de football, transiteront par le pont St-Thérèse.
 - Ce carrefour est le premier qui renseigne le centre ville lorsque l'automobiliste provient de l'Est.
 - Elle donne accès à un grand nombre d'établissements scolaires.

Ces flux aux fonctionnalités diverses provoquent, aux différentes heures de pointe, une congestion récurrente. Dès lors, la tentation d'augmenter les capacités du carrefour de la piscine est forte. Mais ce type de traitement ne fera que reporter un peu plus loin le problème de la saturation, en particulier au niveau du Pont Ste-Thérèse.



- Enfin, plusieurs projets, développés dans ce PCM, devraient permettre d'alléger le flux d'entrée par cette porte :
- ouverture de la Route de la Laine
 - création d'un axe industriel desservant directement les différents zonings
 - optimisation de l'accès centre ville par l'avenue Royale

OBJECTIFS POURSUIVIS

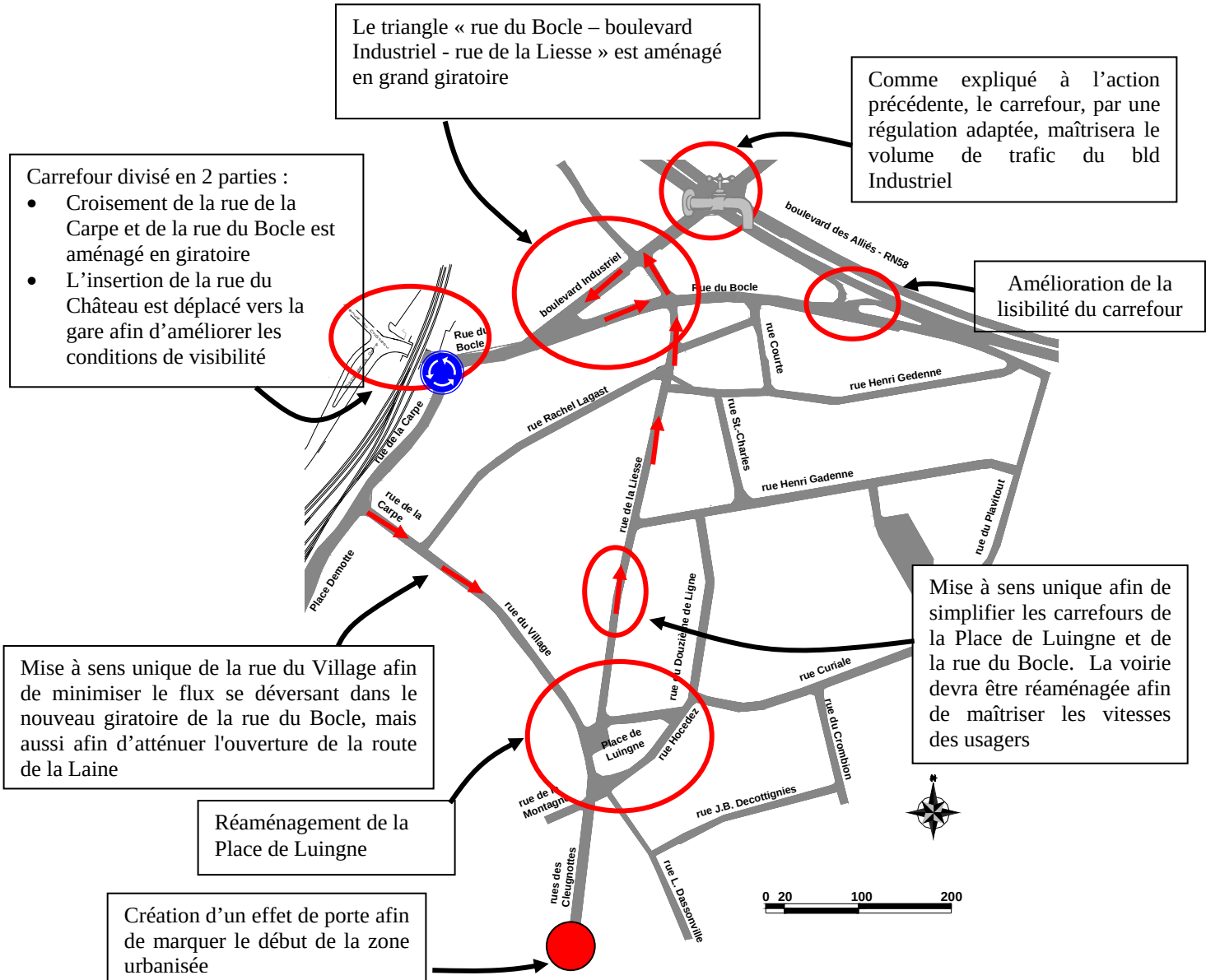
L'objectif de cette action est de créer une véritable entrée de ville par l'axe Piscine – Ste-Thérèse, tout en maîtrisant les flux d'entrée grâce à un système de régulation favorisant la fluidité au niveau du pont du chemin de fer.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avant de décrire dans le détail les principes d'organisation de la circulation, il est important de faire plusieurs remarques :

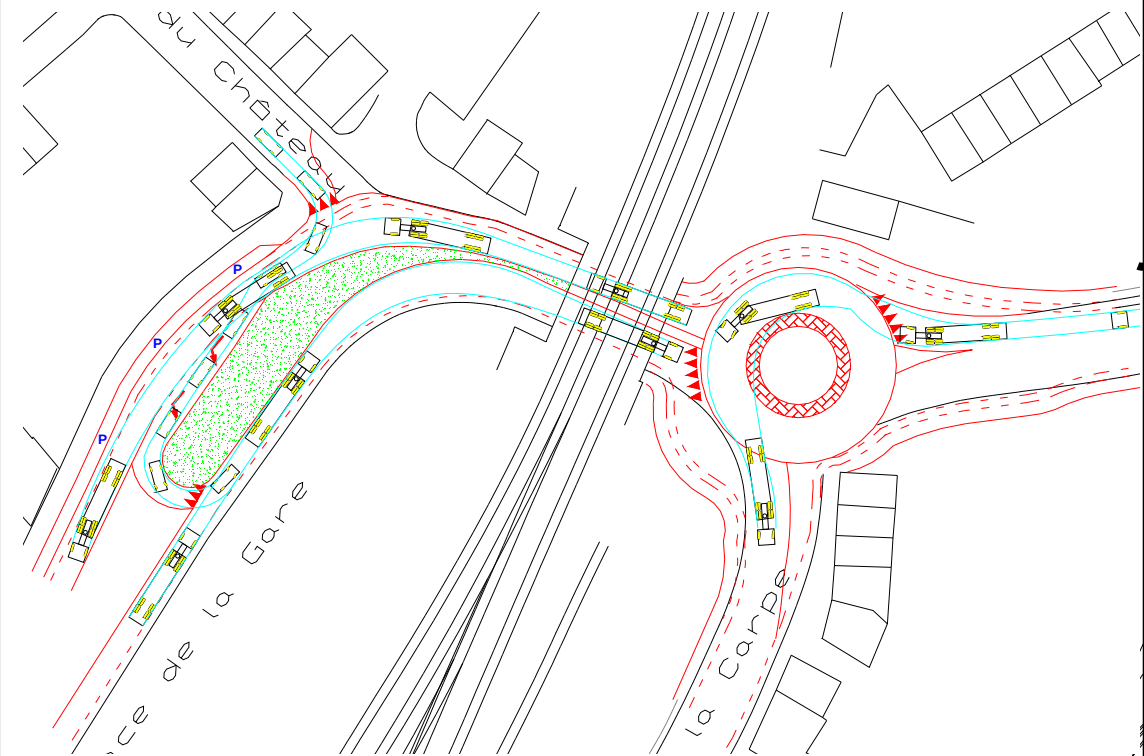
- les principes exposés ci-dessous devront être accompagnés par des aménagements paysagers;
- l'ouverture de la Route de la Laine (RN518) aura un impact négatif sur le centre de Luvingne. En effet, afin de court-circuiter le carrefour de la Piscine, certains usagers seront tentés d'emprunter la RN518, puis la Chaussée de Luvingne pour déboucher au niveau du Pont Ste-Thérèse;
- L'entrée sud de Luvingne devra absolument être aménagée par chicane ou dévoiement afin de réduire les vitesses des automobilistes.

LES PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CIRCULATION



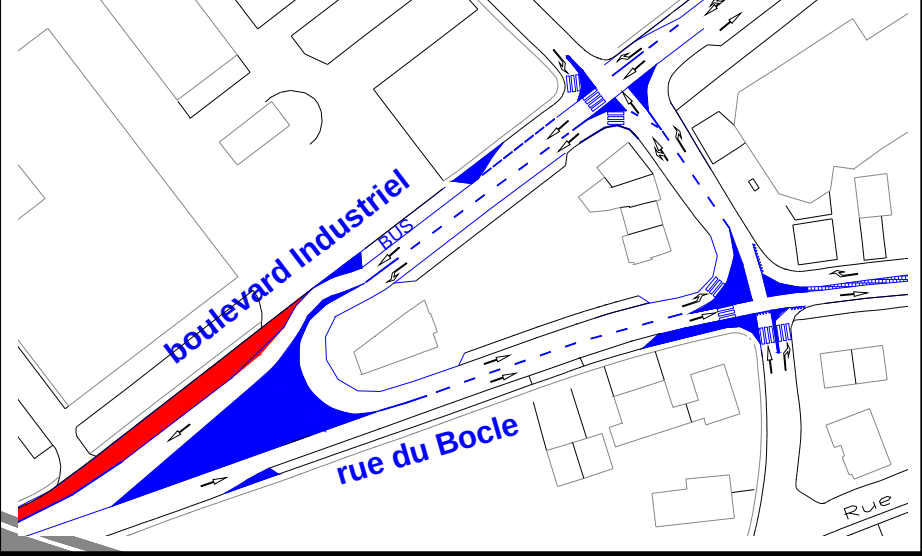
QUELQUES ESQUISSES

ESQUISSE DU PROJET DU PONT SAINTE THERESE



PROJET DE REAMENAGEMENT DU TRIANGLE

« INDUSTRIEL – BOCLE – LIESSE »

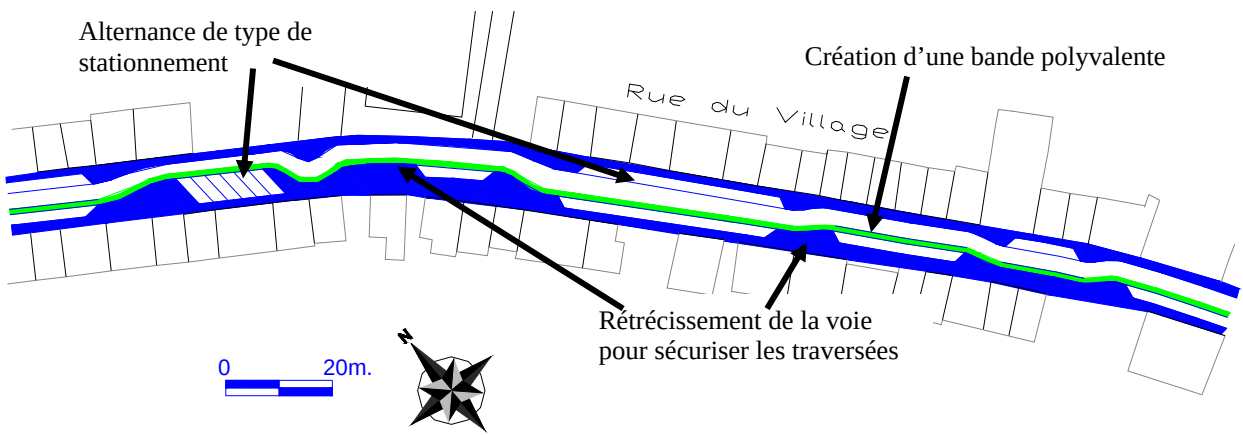


PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA PLACE DE LUINGNE

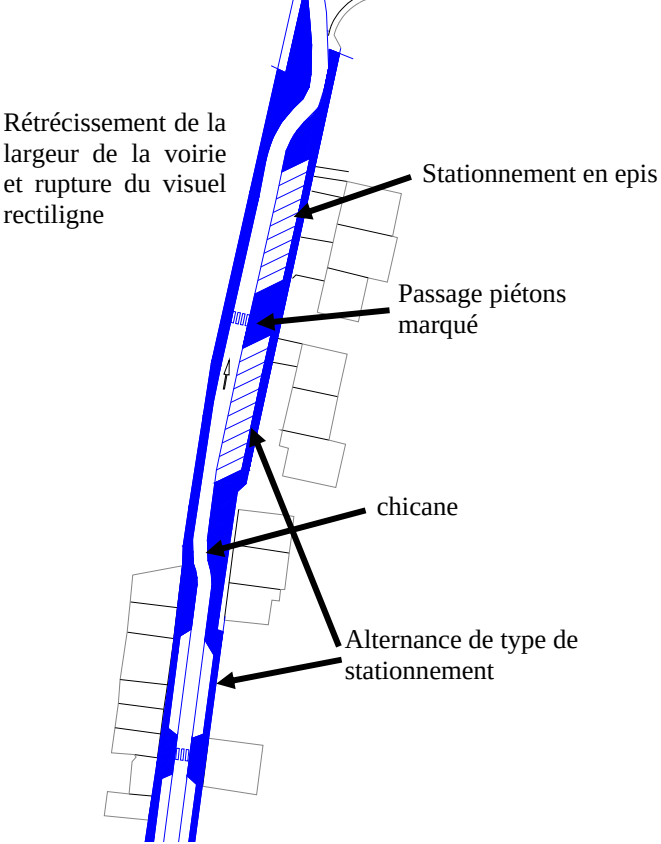


Source : Ville de Mouscron

PROPOSITION D'AMENAGEMENT POUR LA RUE DU VILLAGE



PROPOSITION D'AMENAGEMENT POUR LA RUE DE LA LIESSE



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 4 : AMENAGEMENT DE LA PORTE D’ENTREE
«AVENUE ROYALE»

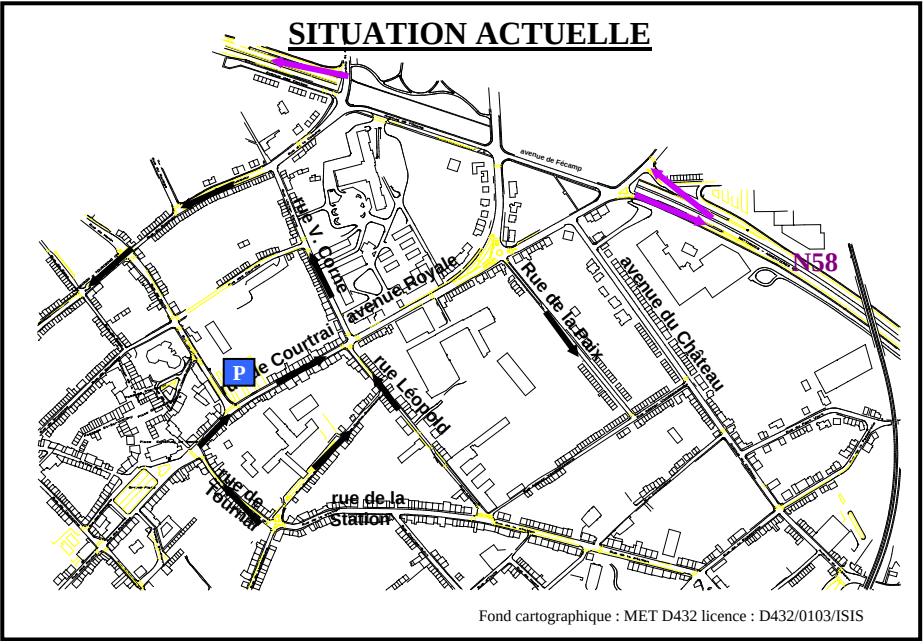
THEME 1

ACTION 4

CONTEXTE

Cette porte d’entrée du centre ville de Mouscron est sous utilisée actuellement pourtant, en terme de distance, c’est l’accès de la N58 le plus proche de la Grand’Place.

Une des explications est le nombre important de sens unique qui ne permet d’atteindre directement ni le centre, ni une zone de stationnement proche. Cette entrée n’attire pas grand monde.



OBJECTIFS POURSUIVIS

- Requalifier et aménager cette entrée ville afin qu’elle devienne la porte d’entrée de la Grand’Place.

DESCRIPTION DE L’ACTION

La réorganisation de cet axe d’entrée peut se décliner suivant deux variantes

- **Variante 1 :double sens dans la rue de Courtai jusqu’au parking du futur centre administratif**

Principe de fonctionnement

Le seul changement par rapport à la situation actuelle est la mise à double sens de la rue de Courtai entre les rues de Menin et Léopold. Cette modification permettrait de proposer une voie directe pour atteindre

la zone de stationnement du futur centre administratif. A partir de celui-ci, des cheminements piétonniers seraient mis en place pour rejoindre de façon confortable et sécurisée la Grand’Place.

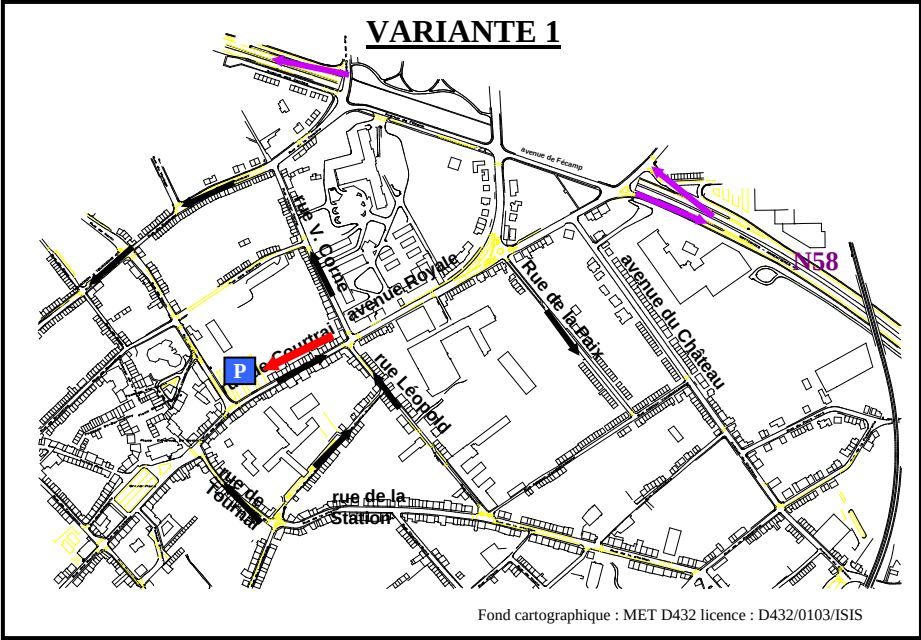
La sortie de la N58 devra être sécurisée.
AVANTAGES

- Liaison directe entre le parking et l’échangeur de la N58
- Peu de modifications dans les flux

INCONVENIENTS

- Suppression de 10 places de stationnement dont 1 pour personnes moins valides

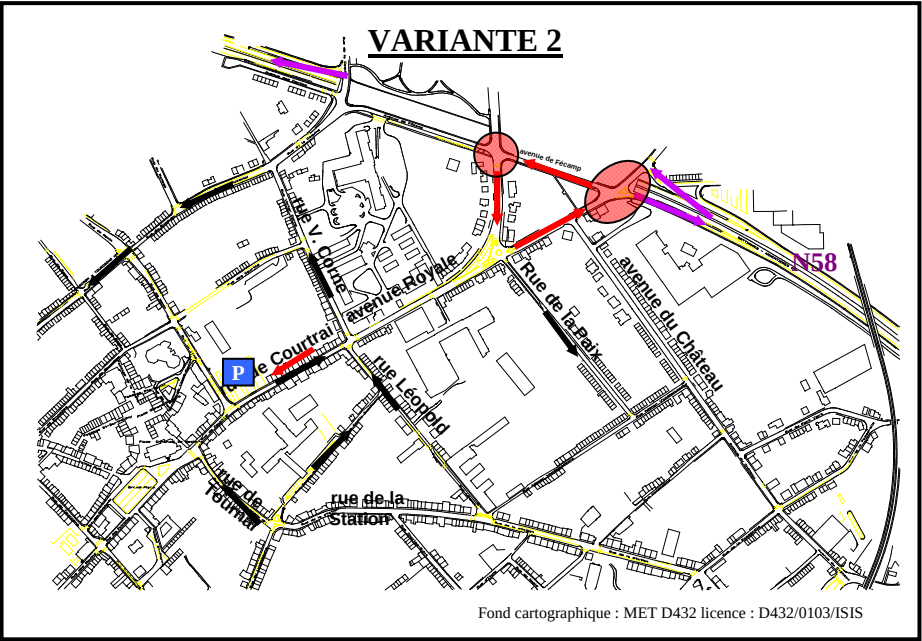
Cet inconvénient pourrait disparaître si les quelques maisons du tronçon étroit de la rue de Courtrai étaient expropriées.



- **Variante 2 : liaison entre la Coquinie et l’avenue Royale**

Principe de fonctionnement

- Amener le flux entrant de la N58 vers l’avenue Reine Astrid
- Aménagement du croisement de la sortie de la RN58 et de la chaussée d’Aelbeke en giratoire, ce qui permettrait simultanément de sécuriser et d’augmenter la capacité du mouvement provenant de la RN58.
- Aménager le carrefour avenue Reine Astrid – avenue de Fécamp afin de le sécuriser
- Axe avenue Reine Astrid devient la porte d’entrée Est du Centre
- Mise à sens unique de l’avenue Royale, entre la rue de la Paix et la rue de Fécamp, de l’avenue Reine Astrid, entre l’avenue de Fécamp et l’avenue Royale.



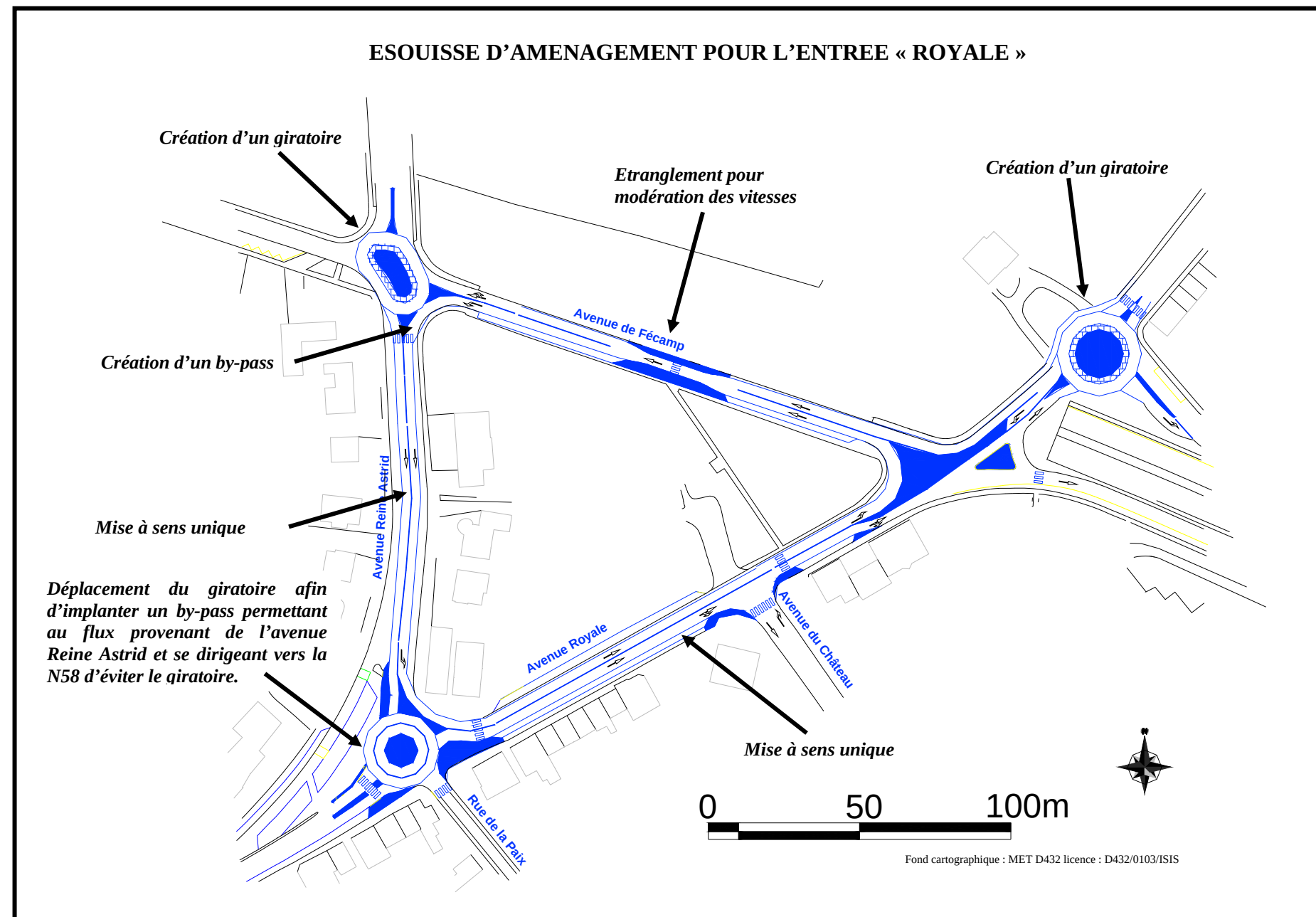
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

AVANTAGES

- Amélioration de l'écoulement du giratoire «avenue Royale – avenue Reine Astrid »
- Sécurisation des deux carrefours de l'avenue de Fécamp
- Liaison directe vers une zone de stationnement du centre ville (parking du centre administratif)
- L'implantation des différents carrefours « casse » les vitesses, et par conséquent sécurise cette partie de la commune.
- Cette organisation de circulation mettrait en valeur le site du Château des Comtes.

INCONVENIENTS

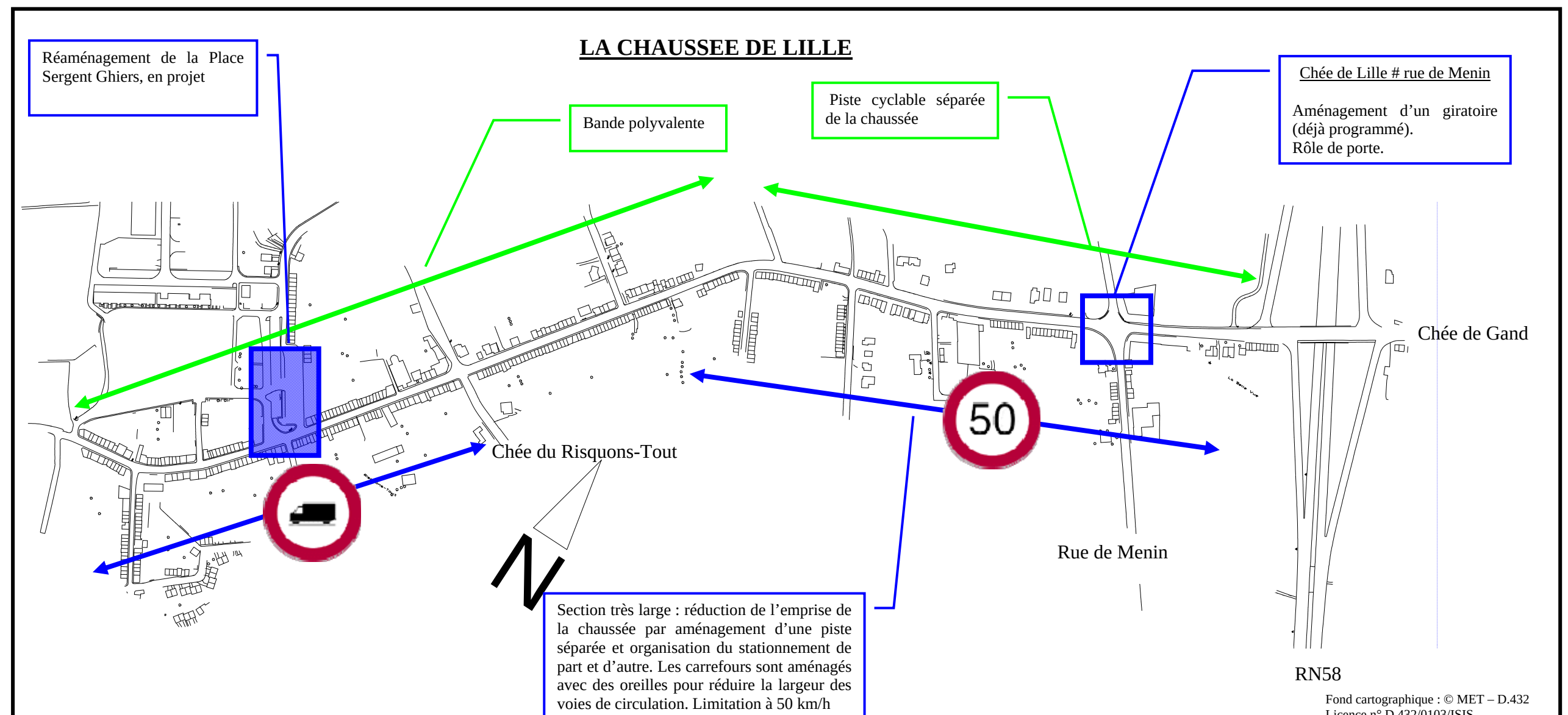
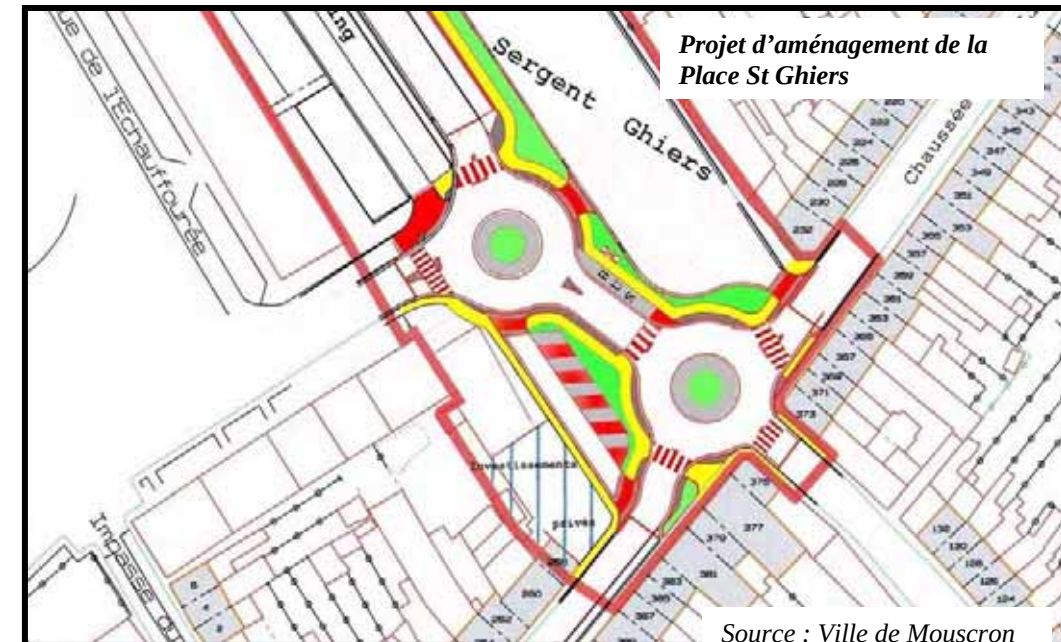
- Une petite expropriation de terrain sera nécessaire pour le giratoire « chaussée d'Aelbeke – RN58 »
- Cette solution nécessitera l'aménagement de 3 carrefours



La chaussée de Lille

La chaussée de Lille présente deux sections d'aspects différents :

- la première, côté RN58, est très large. L'emprise de la chaussée est réduite par l'aménagement de pistes cyclables séparées et par l'organisation du stationnement. La limitation à 50 km/h est bien marquée. Les carrefours sont aménagés avec des oreilles pour réduire ponctuellement la largeur de traversée de piétons. Un giratoire est programmé au carrefour Lille # Menin; il jouera un rôle de porte de ville pour, notamment, les usagers venant de la N58.
- La seconde section, côté frontière, est beaucoup plus urbaine. Ce caractère est marqué par la création d'une place au niveau de l'accès du centre de douanes, qui « déborde » sur la chaussée de Lille sous forme d'un grand plateau. Les poids lourds sont interdits à partir de la chaussée du Risquons-Tout et une bande polyvalente marque le cheminement des cyclistes.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 6 :AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA PATTE D'OIE ET DE L'ENTREE EST DE LA VILLE

THEME 1

ACTION 6

CONTEXTE

Aujourd’hui, le carrefour de la Patte d’Oie est peu lisible. Lors de l’ouverture de la Route de la Laine, les volumes de trafic supplémentaires en provenance de l’avenue Mozart vont modifier les flux de circulation dans l’ensemble du quartier compris entre le Mont-à-Leux et la Patte d’Oie.

Certains problèmes, déjà identifiés à l’heure actuelle, s’amplifieront du fait de cette croissance du trafic, en particulier les vitesses importantes pratiquées dans l’avenue du Parc et la rue de Roubaix et la dangerosité des carrefours rue de Roubaix # avenue Mozart et rue du Mont-à-Leux # rue de Roubaix.

Un autre problème est la largeur de la rue de Roubaix qui oblige à implanter du stationnement sur le trottoir dans sa partie nord.

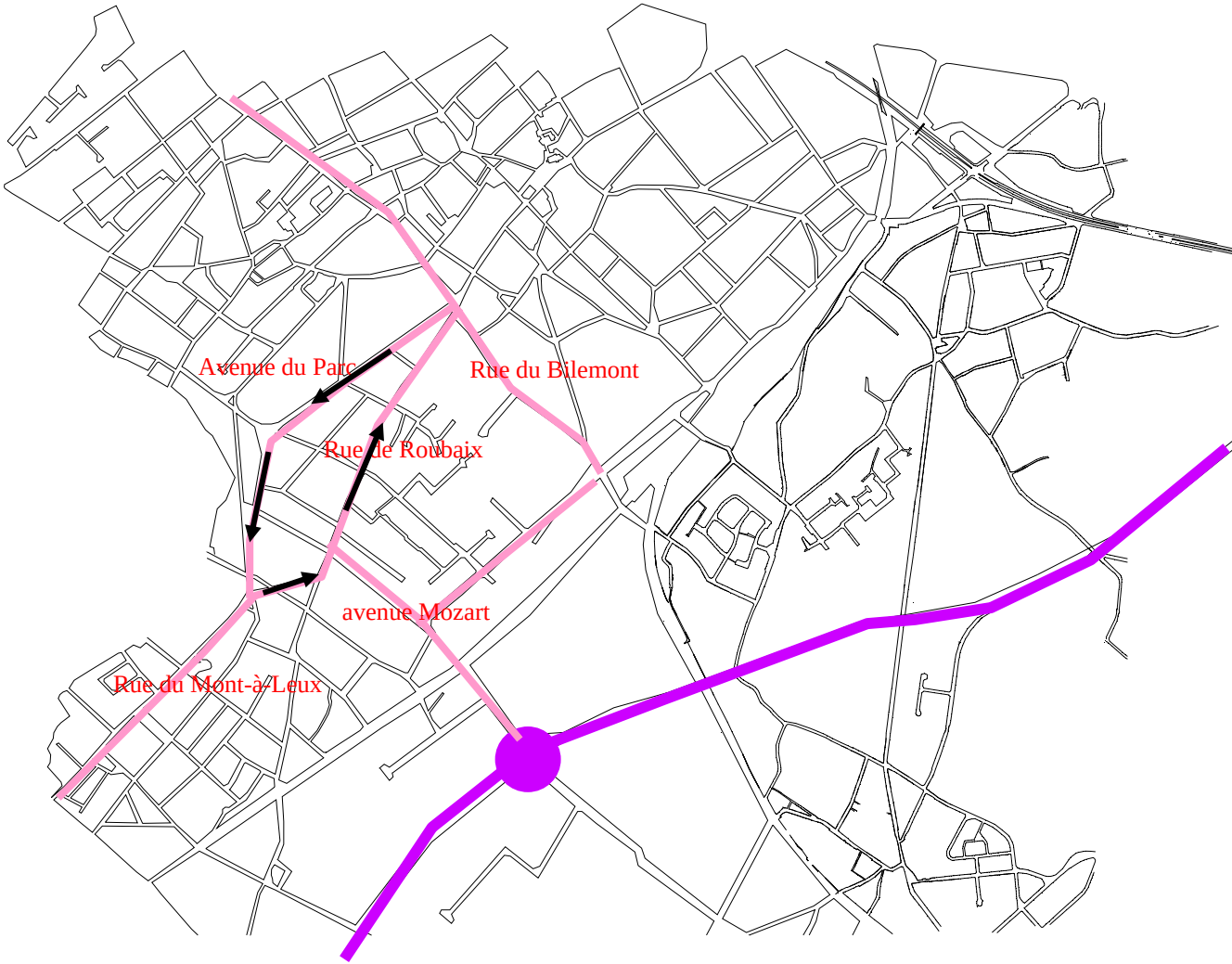
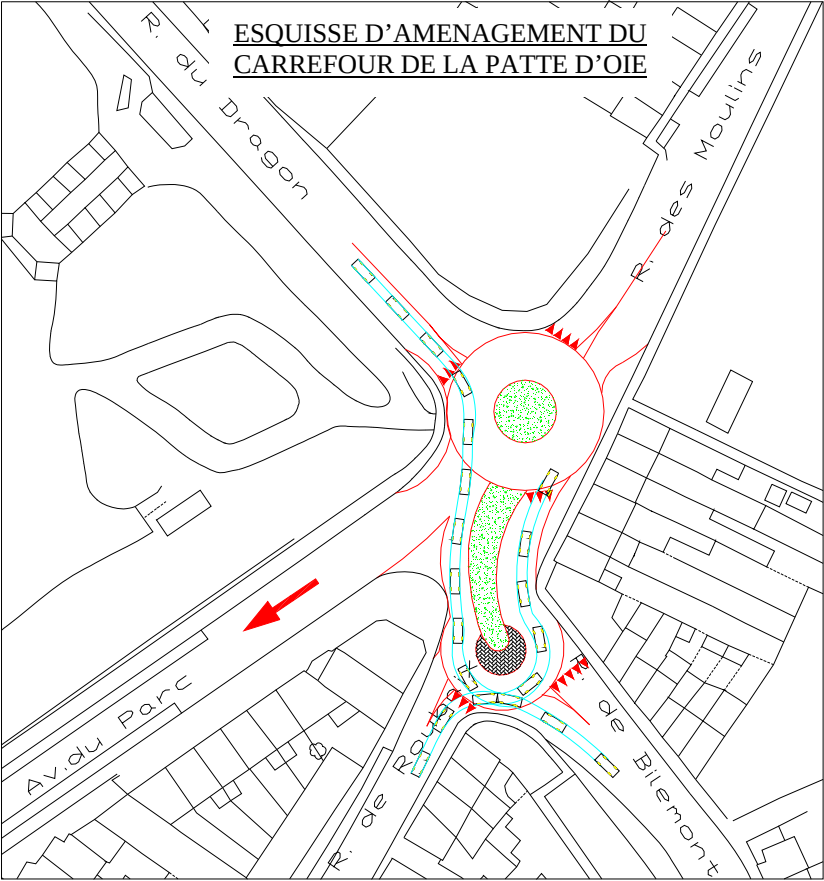
Pour pallier à l’ensemble de ces inconvénients, le plan de mobilité propose le réaménagement du carrefour de la Patte d’Oie ainsi qu’un plan de circulation dans le quartier du parc.

OBJECTIFS POURSUIVIS

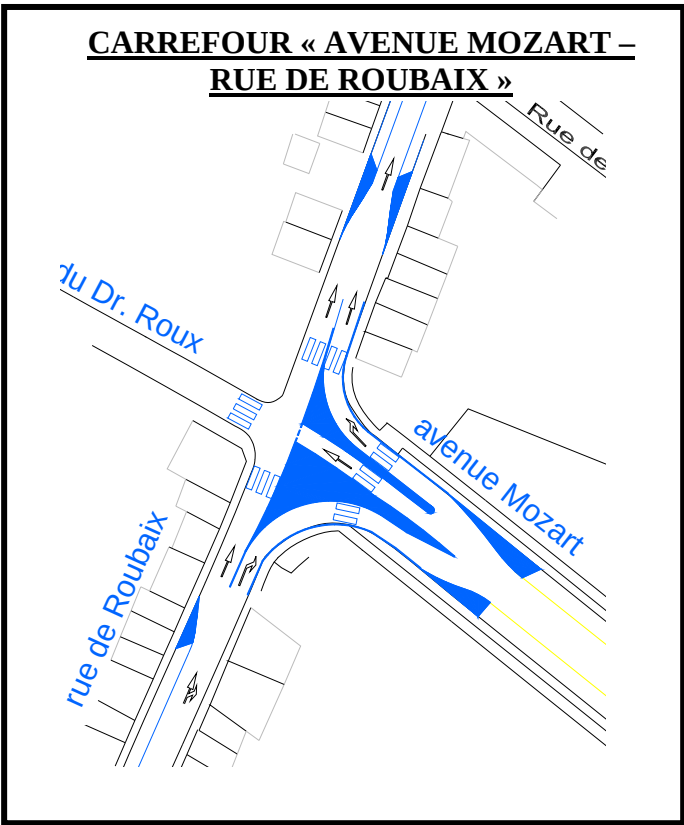
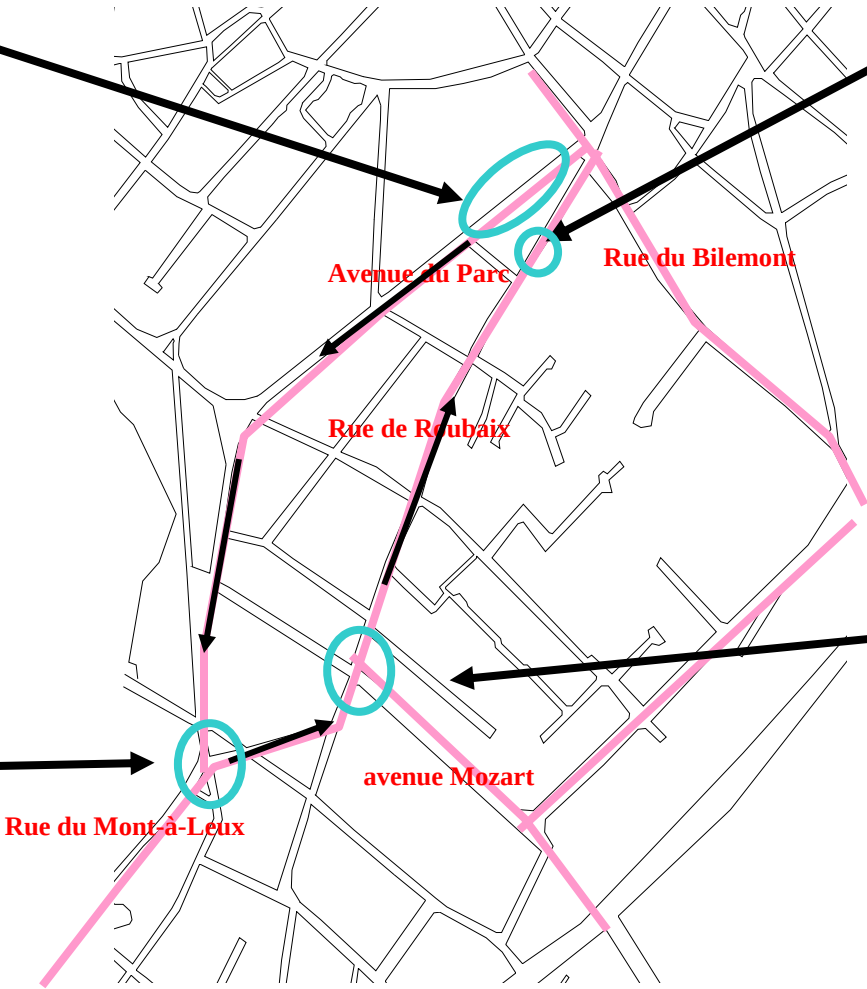
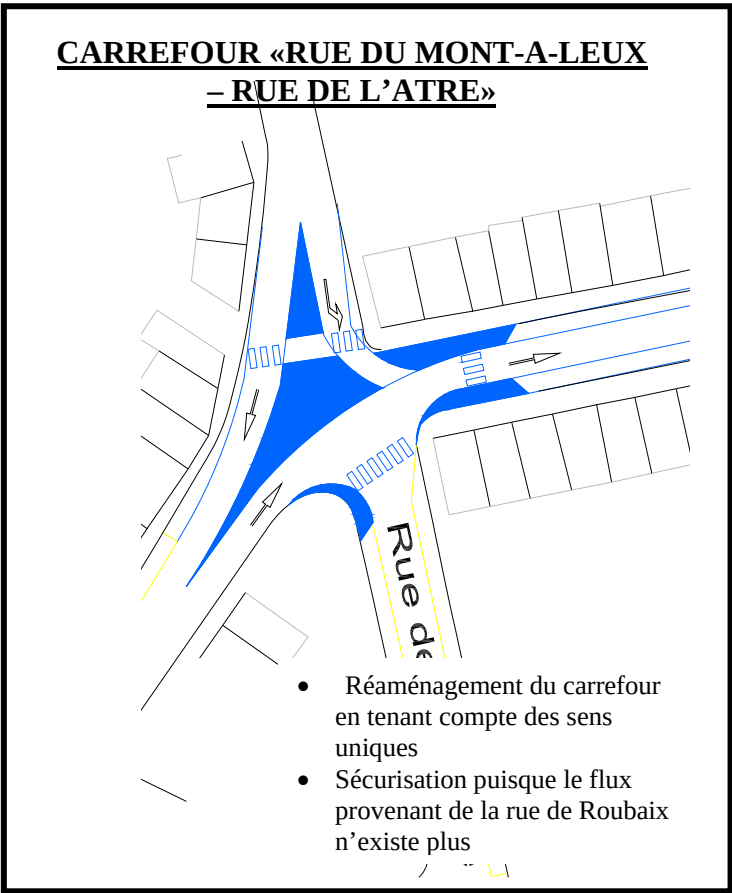
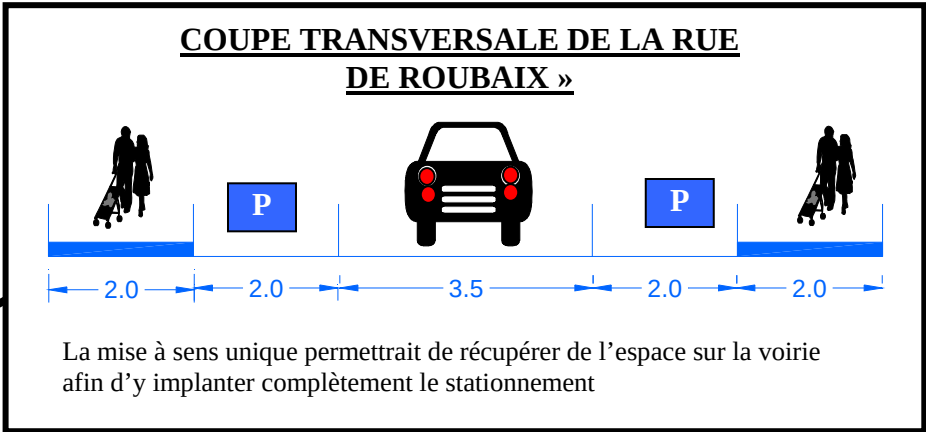
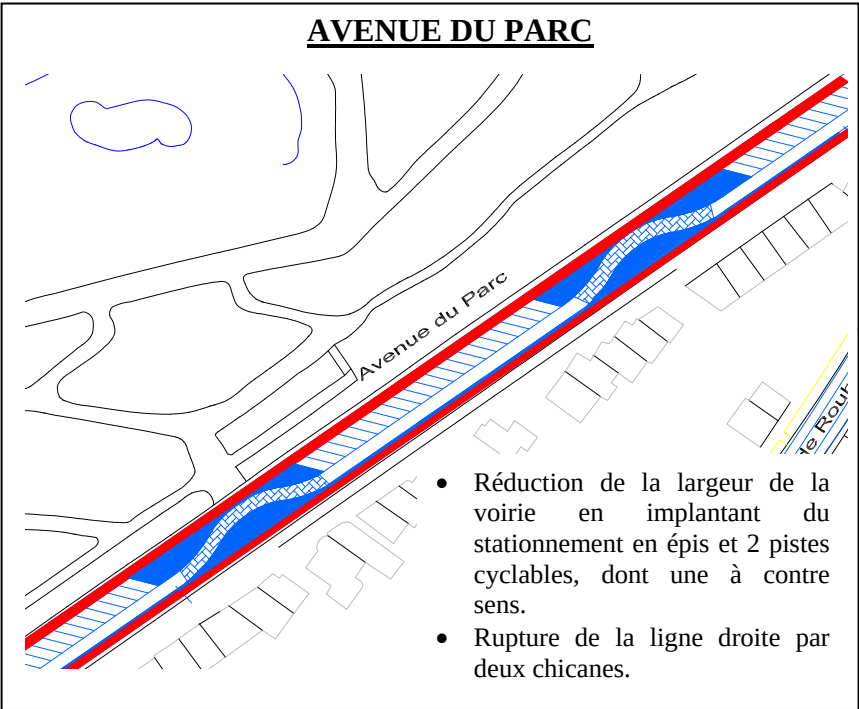
- Augmenter la lisibilité de carrefour de la Patte d’Oie ;
- Diminuer l’insécurité liée aux vitesses élevées ;
- Faciliter les traversées des voiries pour les modes doux ;
- Améliorer la convivialité du quartier.

DESCRIPTION DE L’ACTION

- Création d’un nouveau carrefour à la Patte d’Oie avec pour principes :
 - Décomposition du carrefour en deux giratoires ;
 - Interdiction du mouvement Bilemont – Roubaix ;
 - Mise en sens unique de l’avenue du Parc;
- Mise à sens unique de l’avenue du Parc et de la rue de Roubaix afin de reconquérir de l’espace public à aménager pour calmer les automobilistes ;
- Aménagement des carrefours ;
- Possibilité d’implanter des aménagements cyclables ;
- Aménager et sécuriser la rue du Mont-à-Leux : création d’oreilles pour limiter les traversées piétonnes, délimiter les zones de stationnement.



QUELQUES ESQUISSES



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 7 : AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'HERSEAUX-GARE ET PLACE

THEME 1

ACTION 7

CONTEXTE

La traversée des zones agglomérées du village d’Herseaux pose de gros problèmes de sécurité. Le plan de mobilité propose des aménagements afin de sécuriser ces traversées et rendre plus conviviaux les cœurs de hameau.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser la traversée des zones agglomérées
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Améliorer la convivialité des centres

DESCRIPTION DE L’ACTION

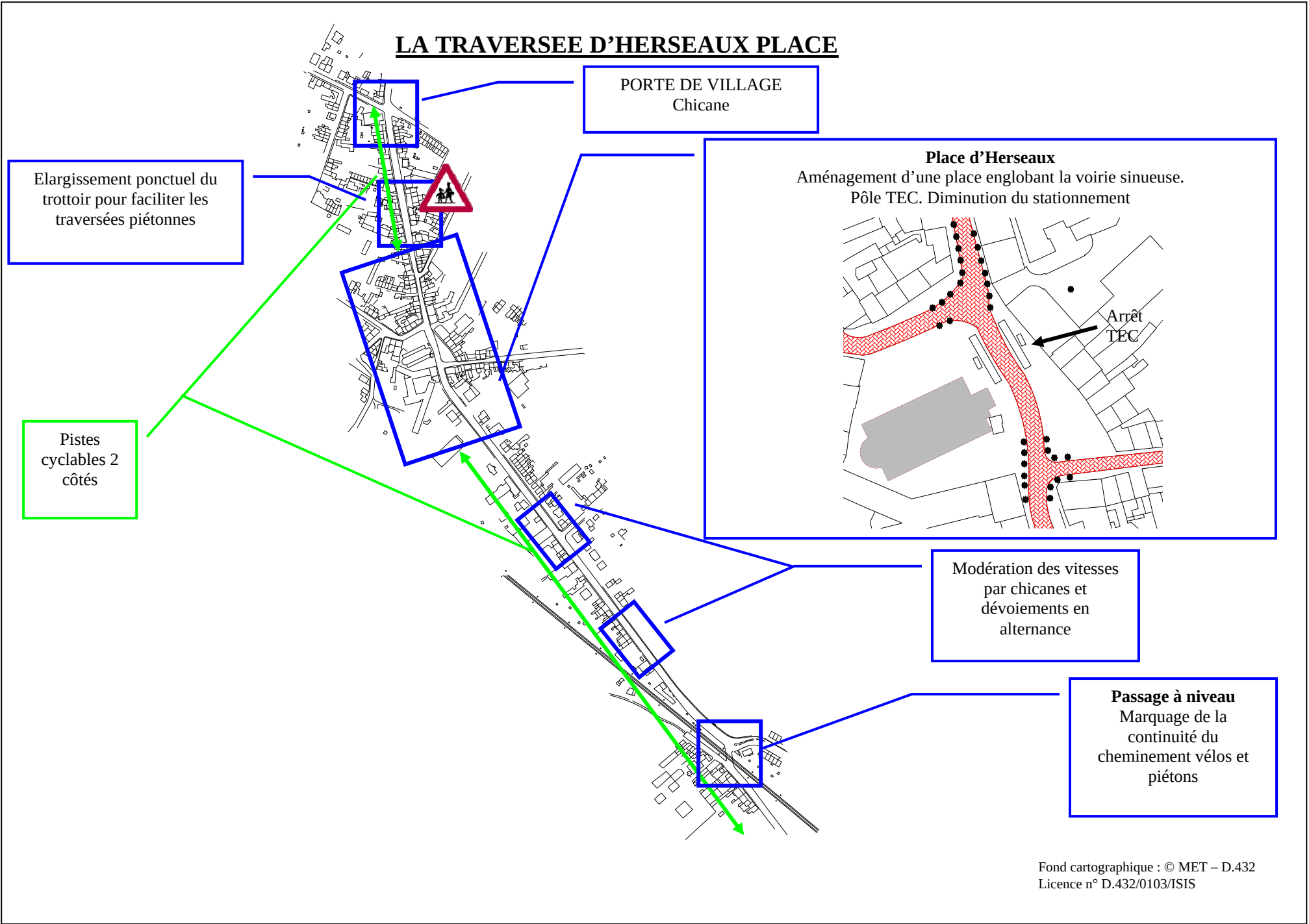
Herseaux-Place

En venant de Luvingne, les automobilistes sont confrontés à un premier aménagement (chicane) qui marque l’entrée du village. Un second rétrécissement marque la proximité de l’école et permet des traversées piétonnes plus aisées.

La place d’Herseaux est aménagée de plain-pied et la chaussée est déviée. Un pôle TEC est présent.

En direction de la gare, les vitesses sont maintenues à un niveau modéré par des aménagements adéquats.

Des pistes cyclables sécurisent les cheminements cyclistes et le passage à niveau est aménagé pour permettre la continuité des cheminements piétons et cyclistes.



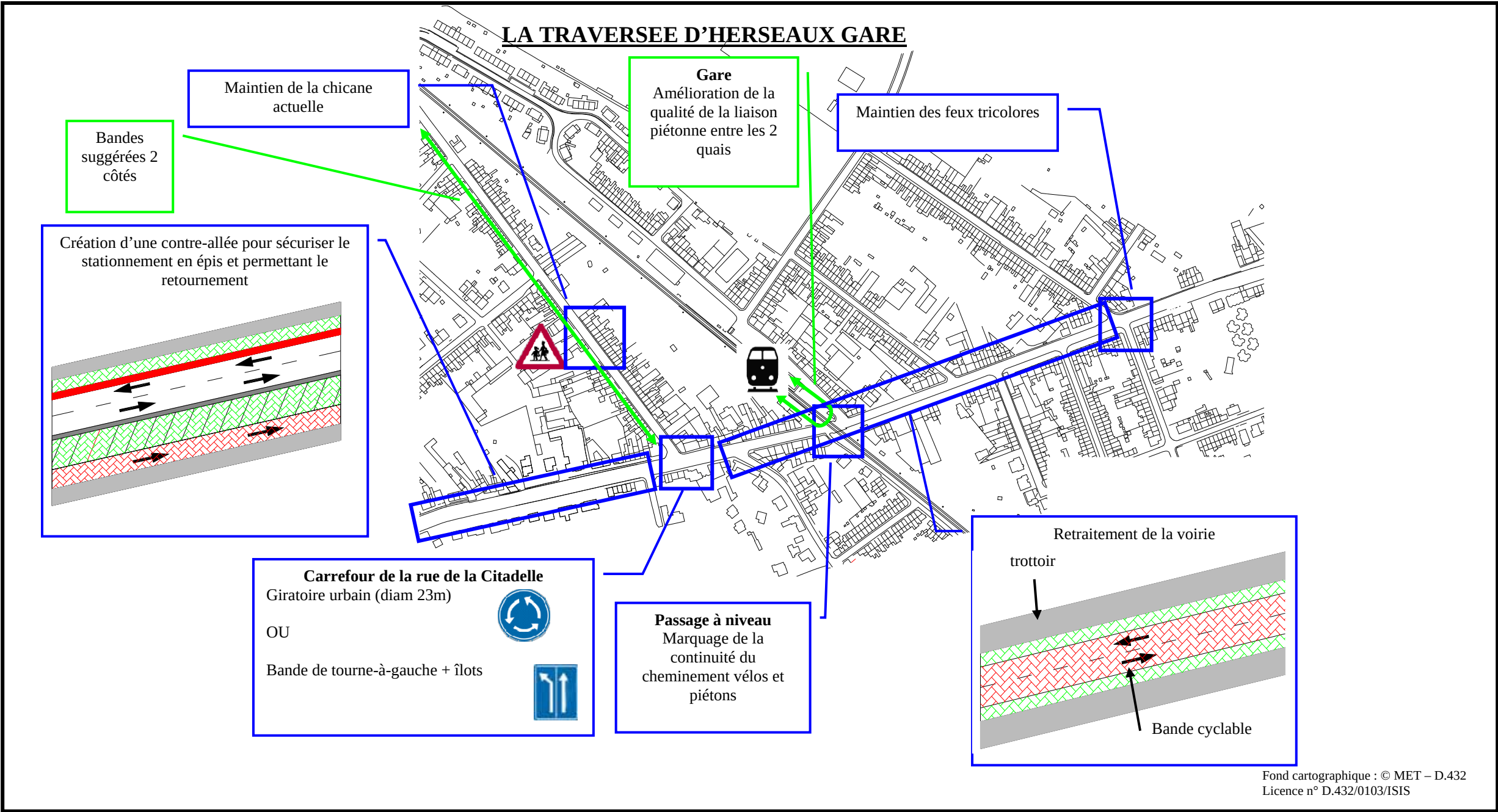
Herseaux-Gare

La section comprise entre la frontière et le chemin de fer est très large. Une voie latérale réservée au stationnement permet de réduire l’emprise de la chaussée. Une partie de l’emprise se situe sur le territoire français. Le carrefour de la rue de la Citadelle est aménagé soit avec un petit giratoire urbain soit en une voie de tourne-à-gauche.

De l’autre coté du passage à niveau, la voirie est retraitée de manière plus urbaine.

Le passage à niveau est aménagé afin de renforcer la liaison entre les deux quais.

Les feux tricolores de la RN512 et la chicane face à l’école de la rue de la Citadelle sont maintenus.



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 8 :LA COMPLEMENTARITE DE LA RN511 ET LA RN512

THEME 1

ACTION 8

CONTEXTE

Le réseau régional a la particularité de compter 2 voiries quasiment parallèles, la RN511 et la RN512.

La RN512 est l’axe plus ancien qui relie les centres d’Herseaux et de Dottignies. Un peu plus de 7000 usagers l’utilisent quotidiennement, dont quelque 450 poids lourds. Cet axe, particulièrement rectiligne et dégagé, engendre des vitesses importantes qui induit une insécurité subjective croissante. Comme le montre la carte ci-après, plusieurs sites d’urbanisation se sont développés le long de l’axe, notamment à la sortie d’Herseaux.

La RN511est un axe plus récent qui n’est pas encore complètement achevé. En effet, il manque la liaison transfrontalière qui permettra de faire la suture avec le réseau principale français via la D700, axe structurant qui fait office de contournement de Roubaix. A son autre extrémité, elle constitue le contournement de Dottignies et sera prochainement reliée à la RN50 (Chaussée de Courtrai). Cette voirie est totalement dégagée (pas de zone d’urbanisation) et pourra être élargie si le besoin s’en fait sentir. Actuellement, elle est sous utilisée puisque moins de 5000 véhicules y transitent quotidiennement.

Ces deux axes sont connectés au réseau autoroutier via l’A17. La connexion entre ceux-ci se fait par plusieurs transversales qui ne sont pas dimensionnées pour absorber un trafic sans cesse croissant.

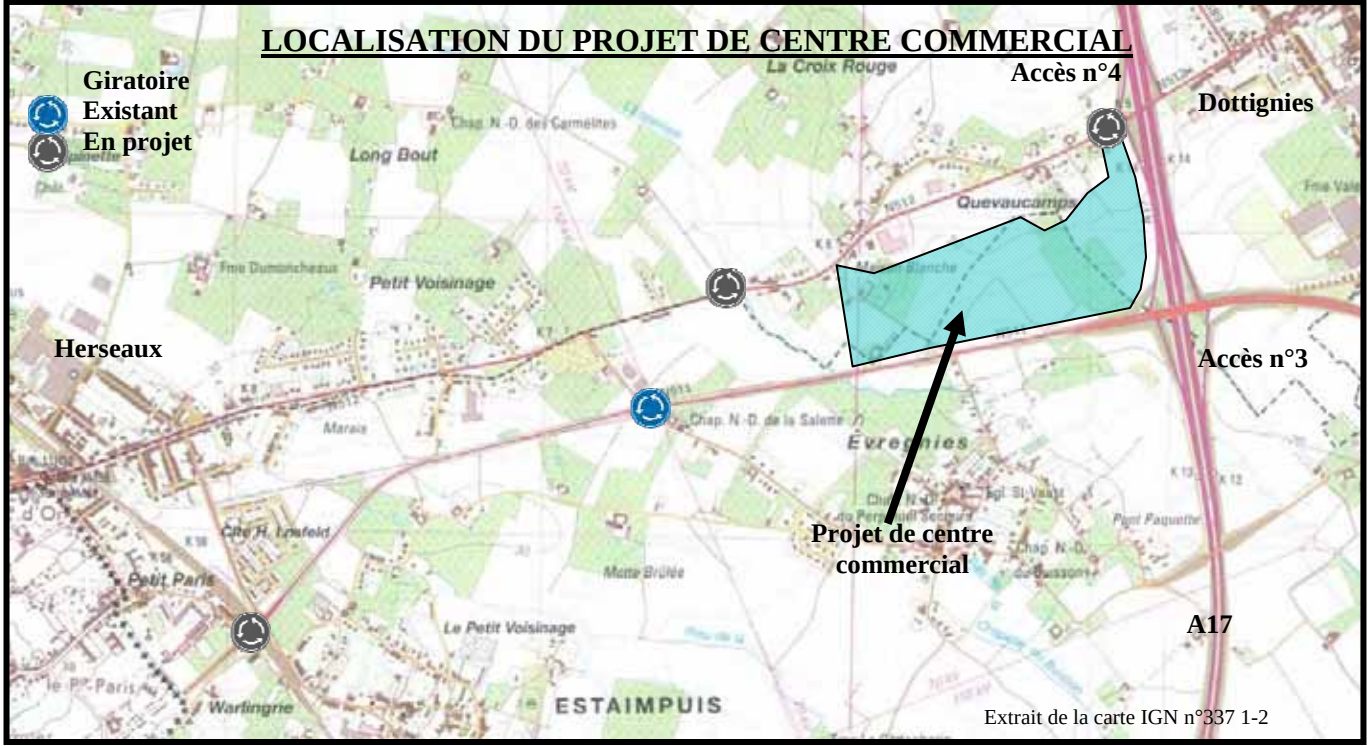
Enfin, la vie de ces deux axes va être très fortement influencée par le projet d’implantation d’un centre commercial sur le site du Quevauamps. Ce projet n’a pas encore reçu toutes les autorisations nécessaires. Néanmoins, cette fiche action tient compte de cette possibilité.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser la traversée des zones agglomérées
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Favoriser le report de la RN512 vers la RN511
- Sécuriser et optimiser les carrefours avec le projet de centre commercial

DESCRIPTION DE L’ACTION

Tout d’abord, dès que le chaînon transfrontalier sera créé, un report de trafic naturel aura lieu entre la RN512 et RN511. Néanmoins, le trafic d’échange entre Dottignies et Herseaux utilisera toujours l’axe « ancestral » de la RN512. Celui-ci restera le chemin le plus court entre les deux entités. Dès lors, il serait utile de le réaménager en créant plusieurs étranglements (le trafic lourd devra être privilégié sur la RN511) et/ou chicanes afin de maîtriser les vitesses et de sécuriser les traversées piétonnes. Ces aménagements sont indépendants de l’implantation du centre commercial.



Le projet de centre commercial

Le site de Quevauamps pourrait accueillir un centre commercial composé d’un hypermarché, d’une galerie commerçante et de salles de cinéma. Si ce projet se concrétise, les volumes de trafic sur les RN511 et RN512 se modifieront considérablement.

Les impacts générés par ce projet ont été étudiés dans le cadre d’une étude d’incidences¹. Celle-ci estime que la pointe des trafics hebdomadaire aurait lieu le samedi après-midi et que le volume de trafic, en sortie, atteindrait les 2000 véhicules par heure.

Pour absorber de tels flux, il sera nécessaire d’appliquer 2 grands principes:

- Il faut plusieurs entrées-sorties afin de limiter les impacts sur un seul carrefour;
- Il faut privilégier les entrées-sorties par le carrefour le plus capacitaire;
- Il faut éviter toute remontée de file sur la voie public, et particulièrement sur le réseau autoroutier.

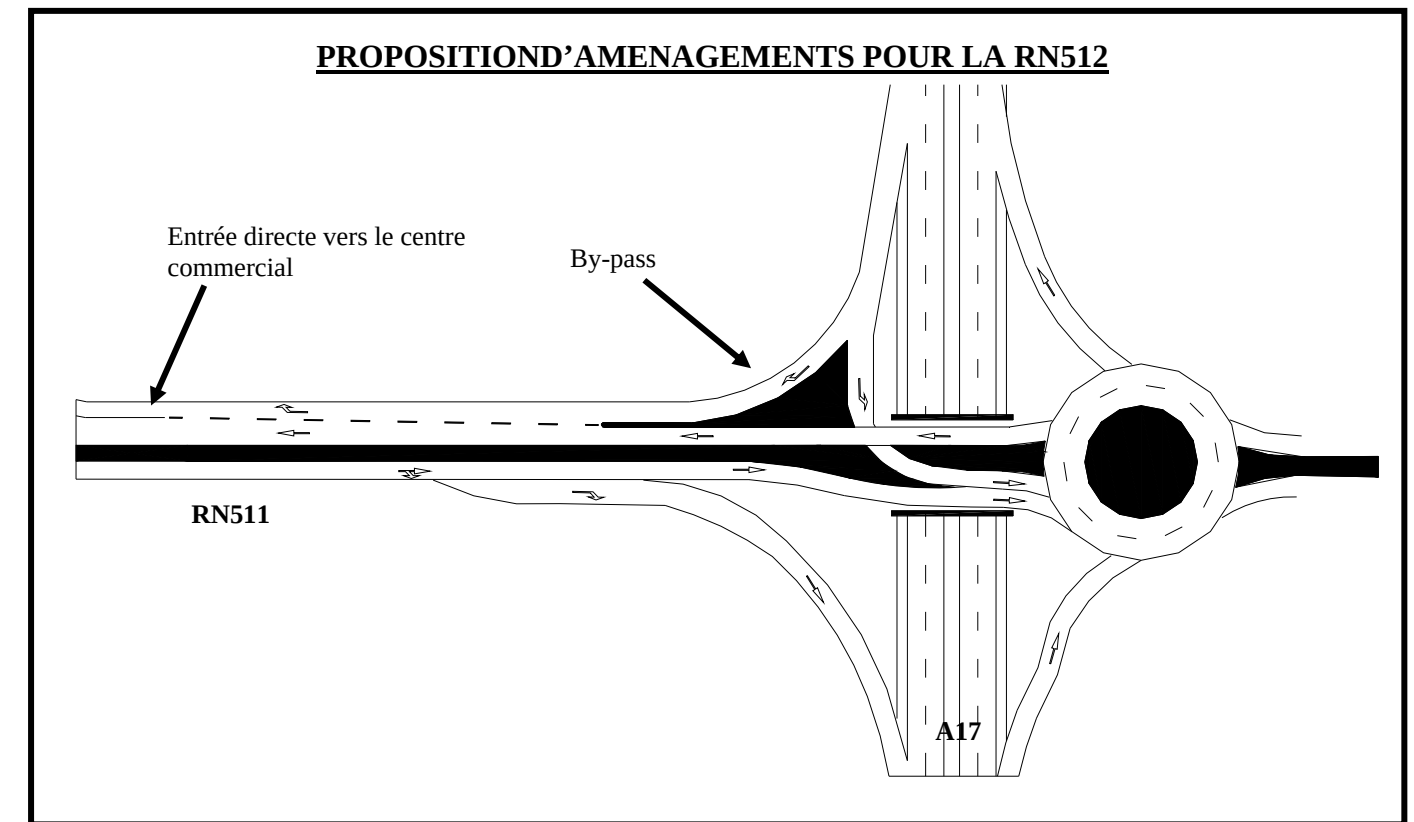
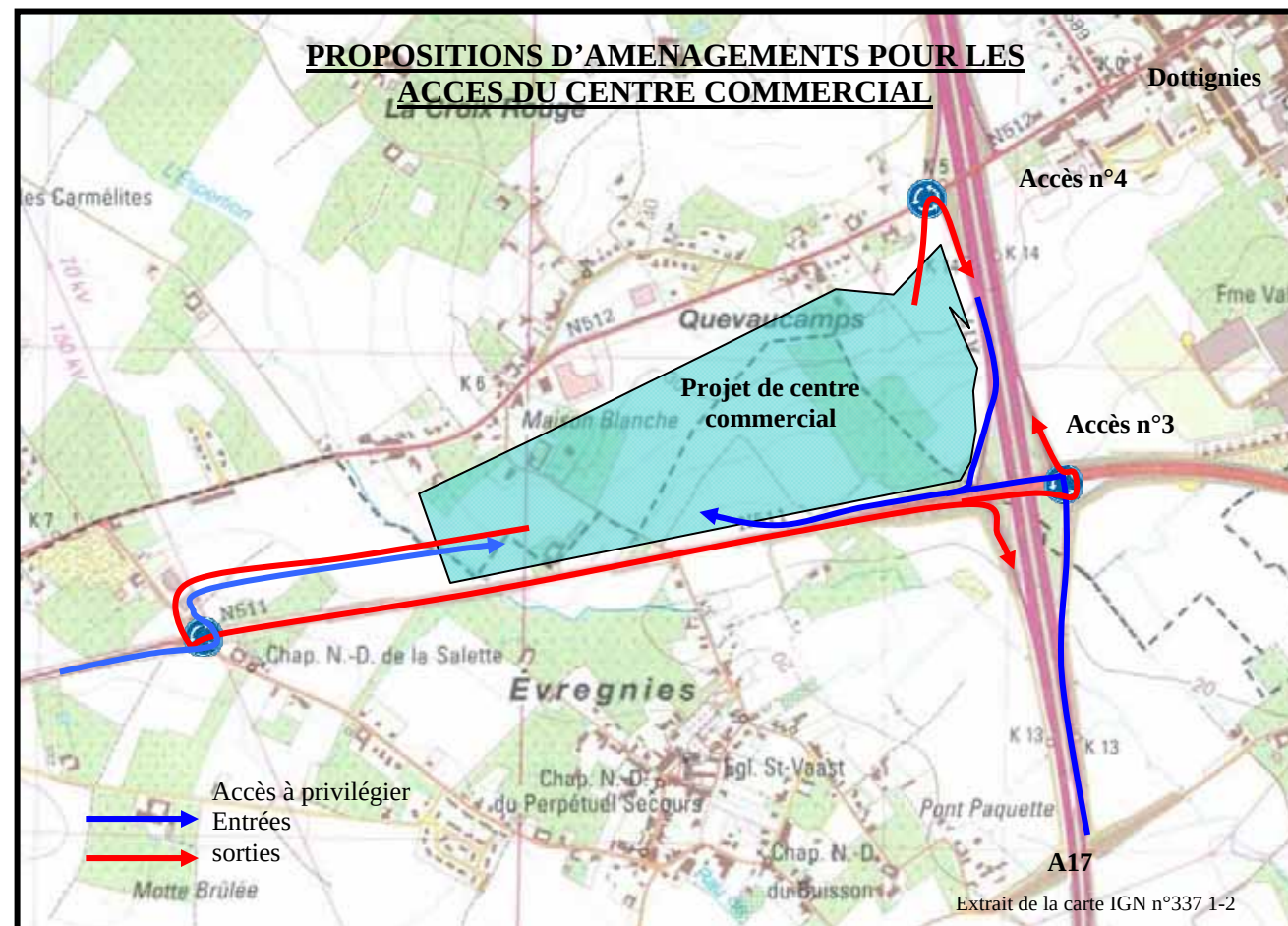
Concrètement, ces principes nécessitent les aménagements suivants:

- Création d’un giratoire sur la RN512, au niveau de la la branche Ouest du diffuseur n°4 de l’A17 (en projet);

¹ Etude d’incidence – Bureau Poly’ Art - 2002

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

- Sécurisation de la RN512 par rétrécissement de la bande de roulage et par retraitement paysager
- Favoriser le report de trafic de la RN512 vers la RN511 en marquant clairement les liaisons entre les deux voies régionales
- Déclassement d'une partie de la RN512
- Favoriser les accès à partir du diffuseur n°3 de l'A17
- Sécurisation de ce diffuseur n°3 par l'implantation d'un giratoire, sur la branche Est,
- Création d'une entrée directe à partir de la RN511; en effet l'obligation d'utiliser l'entrée Ouest sera dissuasif pour un grand nombre de clients qui emprunteront, dès lors, l'accès nord du site, par la RN512. Dans cette hypothèse, ce flux viendra croiser les mouvements entre Herseaux et Dottignies.
- L'implantation d'un giratoire sur la branche Ouest du diffuseur n°3 n'est pas indispensable, si un by-pass est créé à partir de la branche autoroutière .



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 9 : AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE
DOTTIGNIES (RN512)

THEME 1

ACTION 9

OBJECTIFS POURSUIVIS

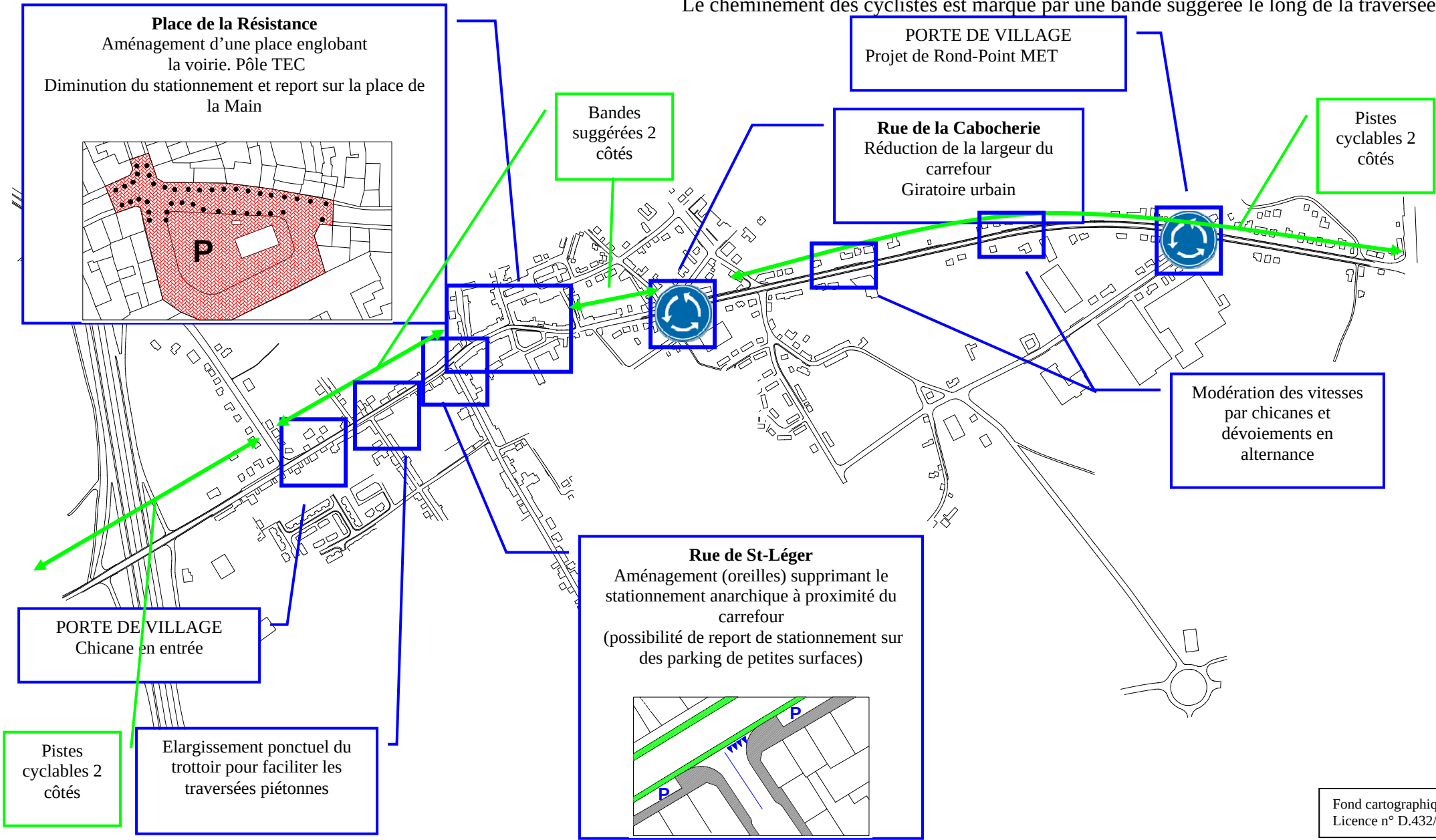
- Sécuriser la traversée de la zone agglomérée;
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux ;
- Améliorer la convivialité du centre de l'entité;
- Faciliter les insertions à partir des rues latérales sur la RN512.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La circulation est ralentie aux entrées de la zone par des aménagements provoquant un « effet de porte ». La vitesse est maintenue à un niveau modéré par la présence d'aménagements(dévoiemnts et chicanes). Le cœur de Dottignies (place de la Résistance) est aménagé en un espace de plain-pied où les déplacements des modes doux sont privilégiés. Un pôle TEC y est installé.

Afin de rendre plus fluides les insertions à partir des rues latérales, des giratoires ou d'autres aménagements sont mis en place aux carrefours les plus importants (rue de St-Léger,...)

Le cheminement des cyclistes est marqué par une bande suggérée le long de la traversée de Dottignies.



Fond cartographique : © MET – D.432
Licence n° D.432/0103/ISIS