

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N° 10 : ORGANISATION DU CENTRE VILLE

THEME 1

ACTION 10

CONTEXTE

Le centre ville de Mouscron est constitué de nombreuses voiries étroites qui ont nécessité, au fur et à mesure de l'avènement de la voiture particulière, la mise en place d'une organisation des circulations basée sur les sens uniques. Simultanément, le tissu urbain présent dans le centre ville ne favorise pas la lisibilité du territoire urbain. Dès lors, l'usager utilise l'ensemble des voiries pour tous les types de déplacements, sans hiérachisation particulière. Cela implique que de nombreuses petites voiries sont sujettes à un trafic important, peu en rapport avec leur configuration.

OBJECTIFS POURSUIVIS

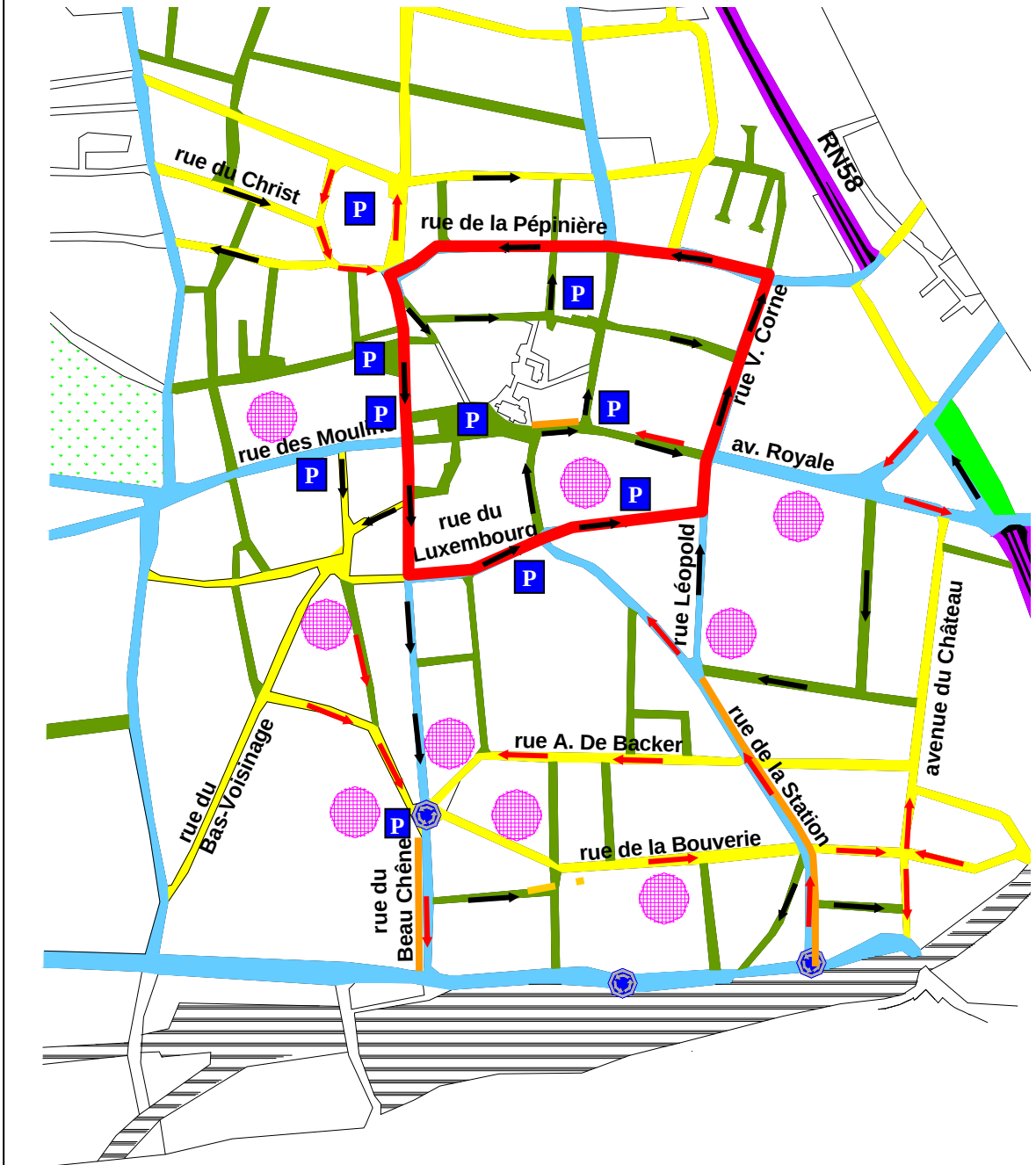
- Hiérarchiser le réseau afin de structurer les circulations
- Aménager les différentes voiries afin de favoriser cette hiérarchisation
- Améliorer les différentes sorties du centre ville

DESCRIPTION DE L'ACTION

Principe de fonctionnement

- Le centre ville est ceinturé par une voie d'évitement, (et non un ring) qui sera aménagé afin de maîtriser les vitesses et de sécuriser les traversées piétonnes;
- Toutes les voiries situées à l'intérieur de cette voie d'évitement sont à trafic calmé (zone 30 ou zone 15);
- Mise à sens unique de la rue de la Station et du Beau-Chêne afin de créer un site propre bus ;
- Utilisation des rues De Backer et du Bas-Voisinage pour la desserte des écoles ;
- Double sens dans toutes les voies 30;
- Un parking hors voirie est associé à chaque pénétrante;
- **Implantation de 2 giratoires devant la gare afin de faciliter les retournements ;**
- **Réalisation d'une Place de la Gare conviviale et multimodale ;**
- Rupture de la continuité de l'avenue du Château afin de sécuriser les abords de l'Ecole Européenne ;
- Création d'un grand giratoire autour de l'îlot Staquet afin d'éviter les croisements au carrefour de la rue de Tourcoing et de la rue de la Pépinière

ORGANISATION DU CENTRE VILLE



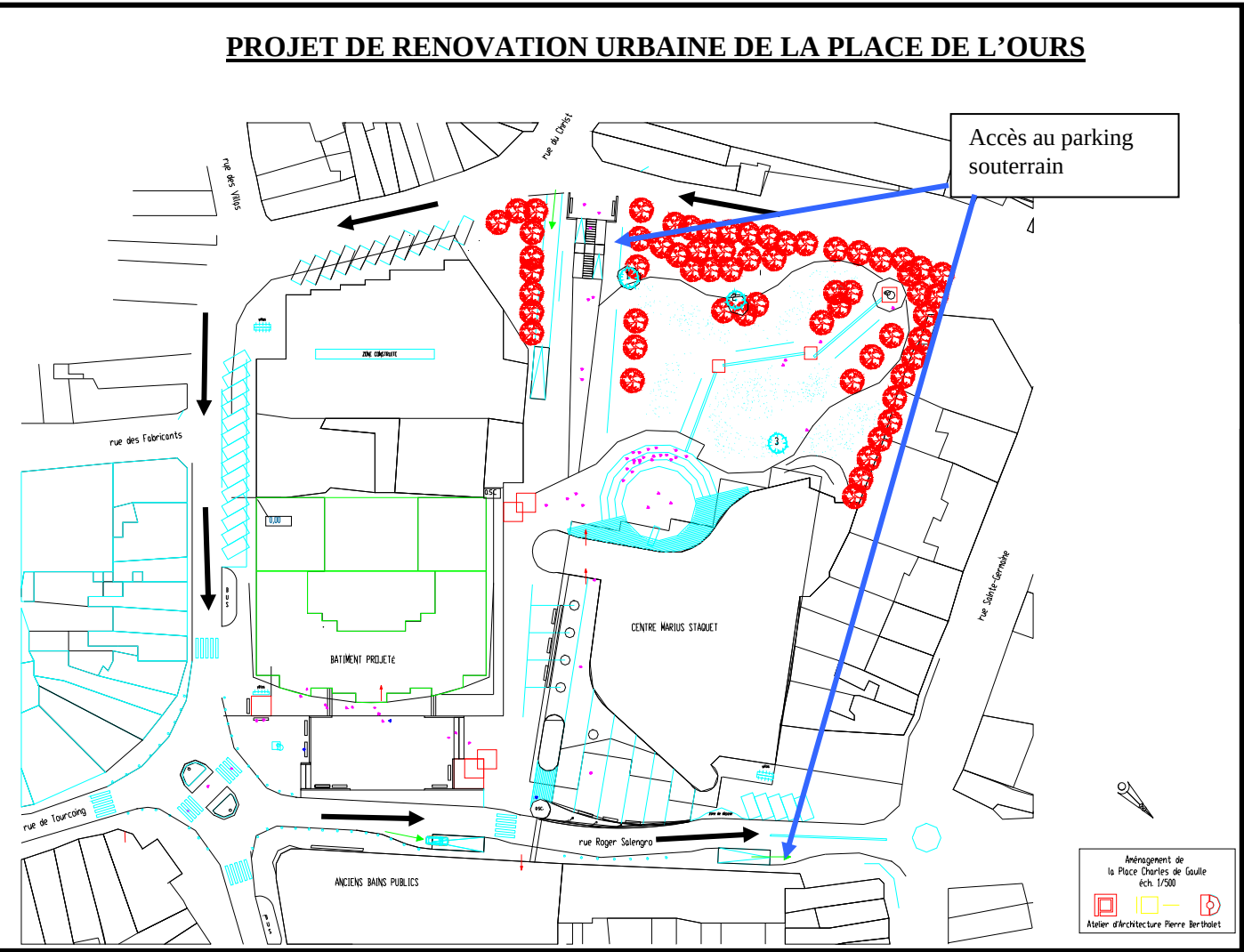
- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|------------------------------|
| | Etablissement scolaire | | Parking hors voirie |
| | Voirie principale du centre ville | | sens de circulation inchangé |
| | Voirie de desserte | | sens de circulation modifié |
| | Voirie à trafic calmé | | site propre bus |
| | Voirie d'évitement du centre | | |

Place de l'Ours

Cette place occupe une position stratégique dans l'organisation des circulations du centre ville de Mouscron, et ceci à 2 titres :

- Elle fait le lien entre deux segments commerciaux du centre ville, la rue du Christ et la Petite Rue ;
- Elle constitue une partie de la voie d'évitement du centre ville.

De plus, un projet ambitieux de rénovation urbaine est en cours dont une des composantes sera l'implantation d'un vaste parking (300 à 350 pl.) souterrain. Ce projet est repris ci-dessous.



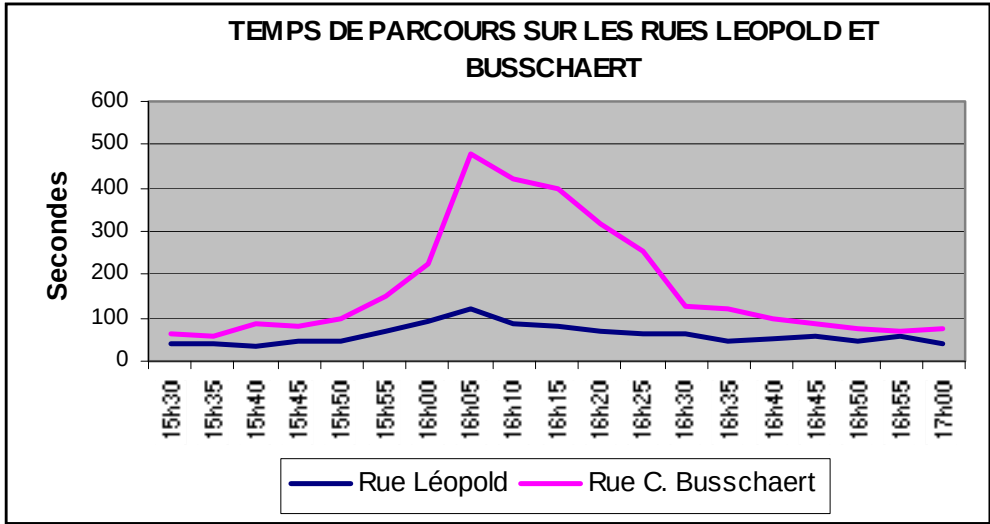
Dans un objectif de sécurisation et de récupération d'espace public, un sens giratoire est proposé, dans le sens anti-horlogique, autour de l'îlot. Néanmoins la rue Sainte-Germain est maintenue à double sens. Cette configuration permet essentiellement de supprimer un croisement au niveau de la Place De Gaulle. La zone de confluence entre la rue de la Pépinière et de la rue de Tourcoing sera réaménagée en un vaste plateau marquant clairement la priorité aux piétons.

Rue Léopold – Rue Busschaert

La rue Camille Busschaert est également un maillon de la voie d'évitement du centre ville. Or celle-ci pose, de manière récurrente, des problèmes de saturation de trafic. Ceux-ci sont causés, d'une part, par la proximité des accès des établissements scolaires et, d'autre part, par de faibles capacités d'absorption des hyperpoints de cette partie de la ville. En effet, aux différentes périodes de pointe, les problèmes d'écoulement commencent au giratoire de l'avenue Royale (les aménagements proposés à la fiche action n°1.4 devraient remédier, en partie, à ce problème). Les remontées de files diminuent les capacités d'écoulement des feux tricolores de la rue Léopold qui influent directement sur la rue C. Busschaert qui n'est pas prioritaire. Cette multitude de petits problèmes est renforcée par la présence massive de piétons et de cyclistes.



Le graphique ci-dessous détaille les temps de parcours entre 15h30 et 17h00. Il renseigne que plus de 8 minutes sont nécessaires pour parcourir l'ensemble de la voirie.



Néanmoins, il est important de relativiser ces petits problèmes :

- La congestion est limitée dans le temps ;
- Cette congestion évite des vitesses importantes devant les établissements scolaires où de nombreux piétons et cyclistes sont présents ;
- Cette congestion sera un des éléments incitatifs pour développer les modes alternatifs.

Pour toutes ces raisons, il nous semble que la rue C. Busschaert sera capable d'assumer son rôle d'évitement du centre ville.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Dans le projet du plan de circulation de ce PCM, la rue Léopold serait utilisée par le nouvel itinéraire bus du centre ville (voir fiche action n°2.2). Mais les problèmes de congestion que connaît cette voirie ne risquent-ils pas de pénaliser fortement les bus ?

Le graphique de la page précédente montre clairement que la rue Léopold n'est pas fortement touchée par un manque de fluidité. En effet, à l'hyperpointe, la totalité de la rue est parcourue en plus ou moins 2 minutes et cette hyperpointe est extrêmement courte (moins de 10 minutes). Cette différence avec la rue C. Busschaert est due en grande partie à la priorité de la rue Léopold sur cette dernière.

Par contre, un problème plus sensible risque de se poser si aucune mesure n'est prise pour endiguer le stationnement sauvage sur le trottoir qui bloque les plus gros véhicules. Une zone de «Kiss and Ride» devra être aménagée aux abords de l'école afin d'éviter que ces places ne soient occupées par un stationnement de longue durée.

Une des améliorations qui pourra être apportée à la rue Léopold sera de développer un système de priorité bus aux feux tricolores implantés à l'extrémité de la rue. Concrètement, cela consisterait à implanter une balise sur le feu qui détecterait la présence d'un bus (muni d'un émetteur), et modifierait, en conséquence, les phases de feux tricolores afin de minimiser le temps d'attente du bus.

Enfin, une solution complémentaire, à très court terme, consisterait à mieux utiliser la zone de stationnement du futur centre administratif, localisée à l'angle de la rue de Menin et de l'avenue Royale. En effet, sur ce lieu, il serait aisé d'organiser une zone d'embarquement des élèves entre 16 et 16h30 afin de désengorger les rues Léopold et Busschaert. Mais cela nécessiterait l'organisation de rang entre les établissements scolaires et ce parking.



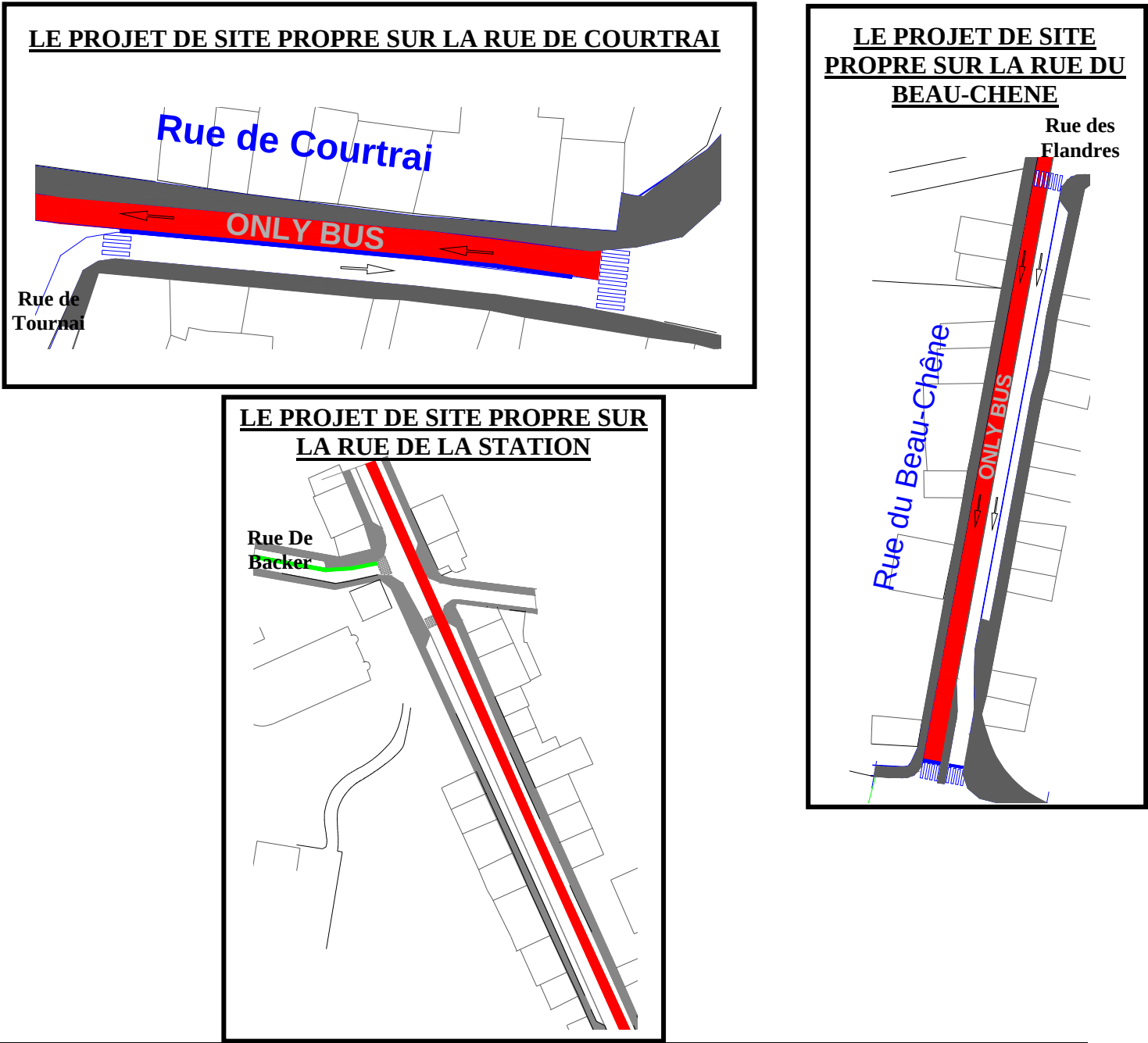
Les différents sites propres bus

Le concept général d'un Plan Communal de Mobilité est de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle afin de désengorger les zones denses. Cette incitation passe obligatoirement par une «priorisation» sur certains axes stratégiques des autres modes de transport

Au niveau des bus, ces principes se concrétisent par l'implantation de site propre sur des voiries chargées, à savoir pour le centre ville de Mouscron:

- Sur la rue de la Station, entre la gare et la rue Léopold ;
- Sur la rue du Beau-Chêne ;
- Sur la rue de Courtrai, entre la rue de Tournai et la rue de Menin.

Les 3 esquisses reprises ci-dessous permettent de visualiser ces implantations.



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

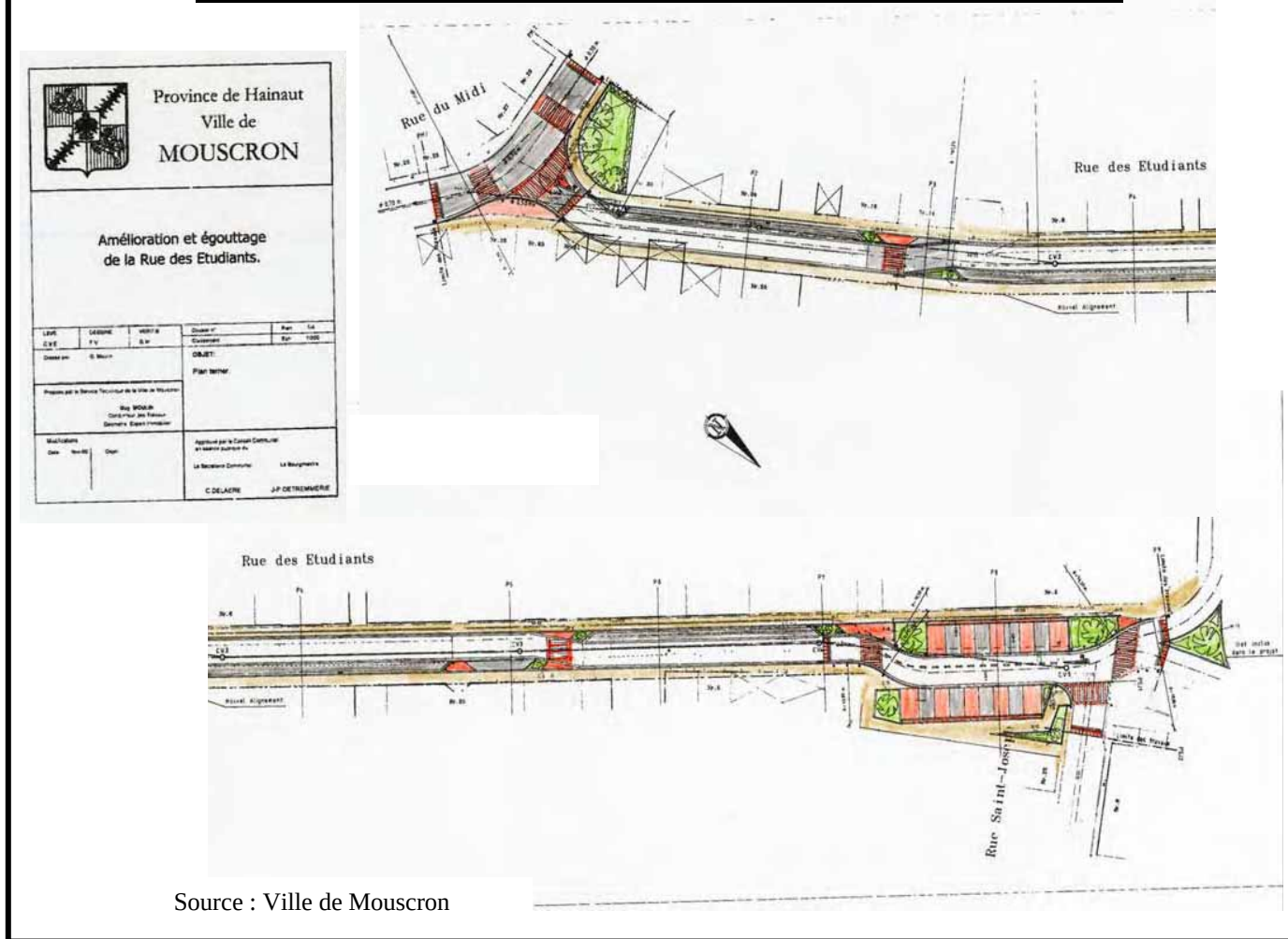
L'organisation de la circulation aux abords de la Place de la Justice

La place de la Justice est un point de focalisation des trafics dans cette partie du centre ville. Cette spécificité provoque un dysfonctionnement du réseau. Dès lors, l'organisation proposée a pour objectif de limiter les conflits entre les mouvements opposés et d'améliorer les conditions d'écoulement des nombreuses lignes de bus qui transitent par ce lieu.

L'implantation d'un site propre sur la rue du Beau-Chêne nécessite sa mise à sens unique. Par conséquent, la desserte à partir de l'avenue de la Gare, de la rue des Etudiants et de la rue du Midi ne peut se faire qu'à partir de la rue du Bas-Voisinage.

La mise à sens unique de la rue des Etudiants est nécessaire afin de gagner de l'espace public pour sa rénovation, mais le sens de circulation n'est pas stratégique. En effet, elle ne joue qu'un rôle local et ne doit pas être la complémentaire de la rue A. Denreep.

LE PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA RUE DES ETUDIANTS



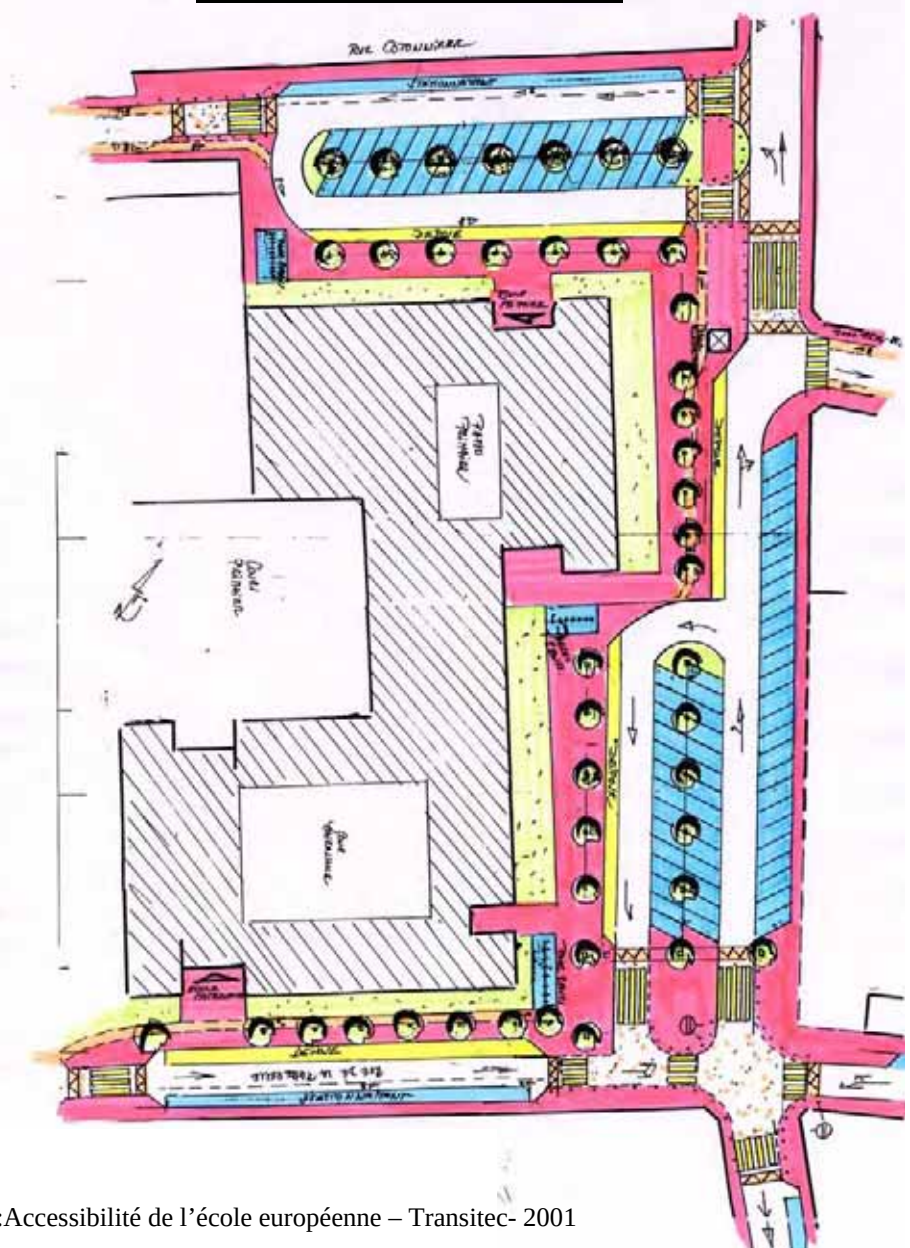
Source : Ville de Mouscron

Le projet de l'avenue du Château

Le projet de réaménagement des abords de l'avenue du Château sont les suivants

- Les accès routiers se feront sous forme de boucles convergeant dans les mêmes sens de circulation;
- les cheminements piétons et 2Roues privilégient les itinéraires les plus attractifs et les plus confortables :
 - l'accès Gare se fera plutôt par la rue du Boclé, puis le Sud de l'avenue du Château; si cet itinéraire est plus long que celui via la rue du Gaz ou la rue de la Station, il dispose d'emprises suffisantes pour y aménager un cheminement large et sécurisant ;
 - l'accès Nord - Est, côté passerelle sur le boulevard des Alliés, se cale en bordure de la boucle voiture, afin de ne pas la croiser pour ne pas générer de conflits. A relever que les 2Roues devront disposer d'un contre-sens dans la rue du Pont Vert ;
 - l'accès Nord – Ouest, côté centre-ville, prolonge le cheminement déjà aménagé par la rue de la Paix.

LE PROJET DE REAMENAGEMENT AUX ABORDS DE L'ECOLE EUROPEENNE



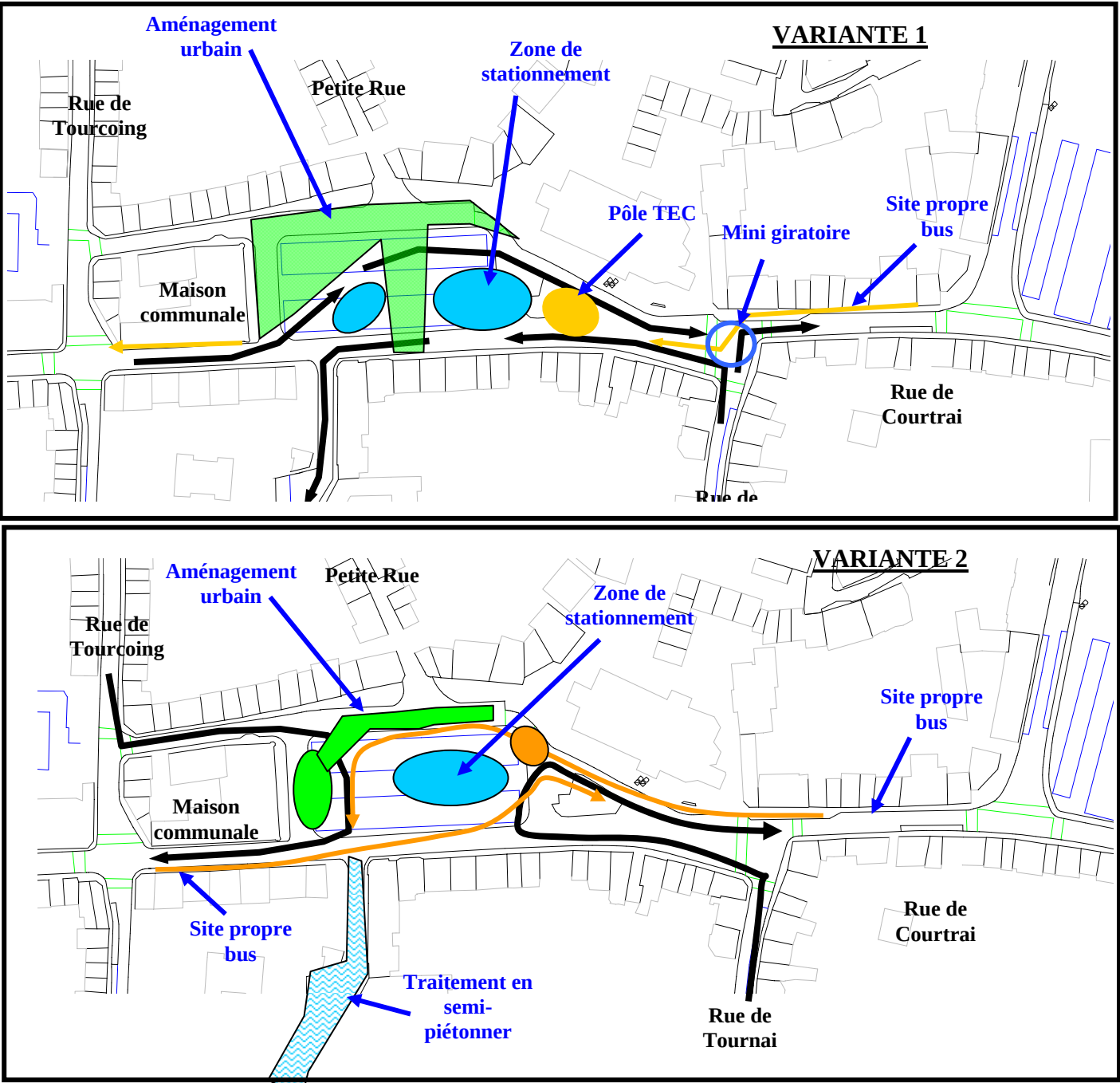
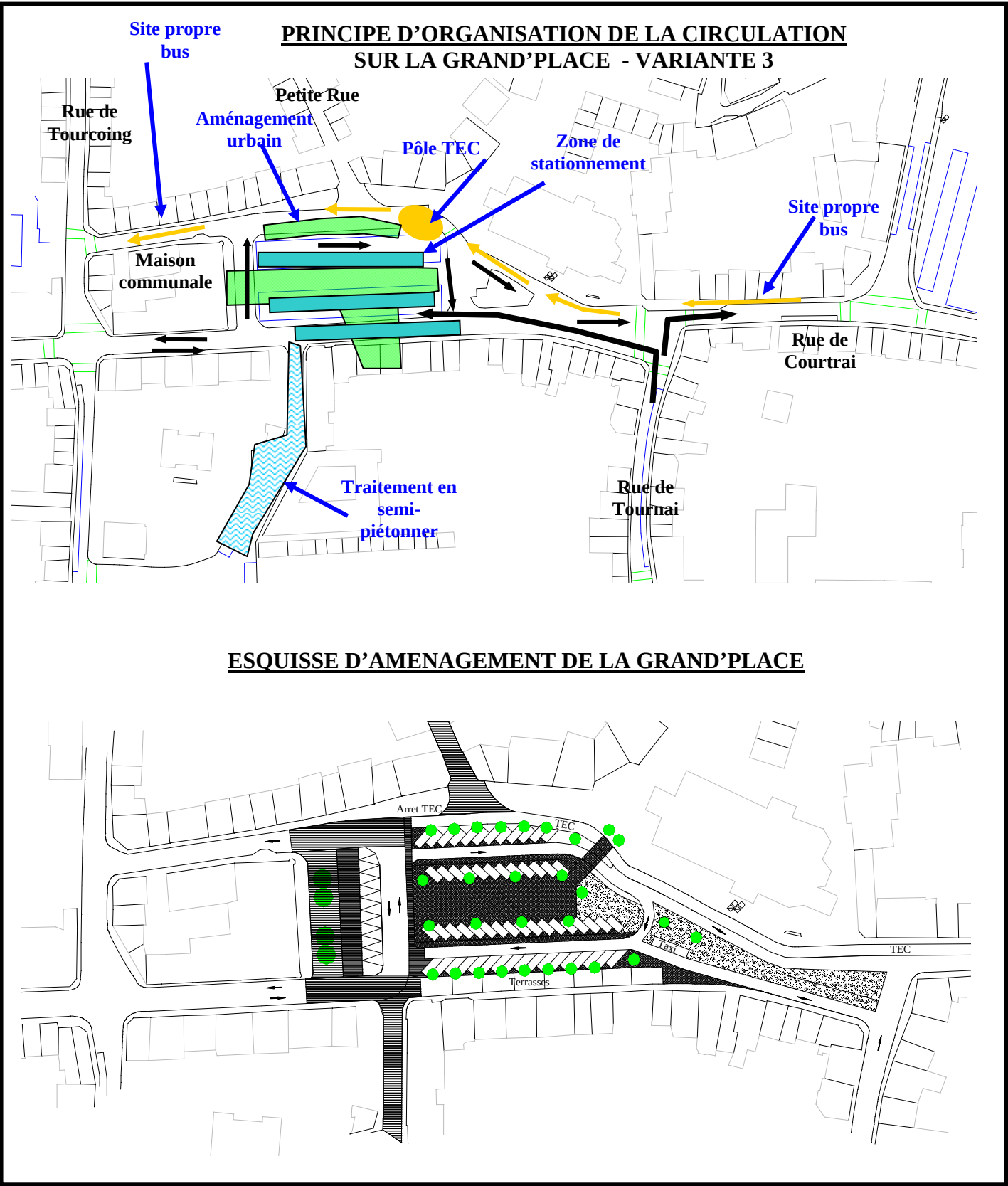
Source :Accessibilité de l'école européenne – Transitec- 2001

L'organisation de la Grand Place

Il existe plusieurs variantes possibles pour l'organisation de la circulation sur la Grand'Place. Néanmoins, nous estimons que ce n'e sont pas les aménagements routiers qui doivent prévaloir sur un tel site. L'automobiliste n'est qu'un acteur parmi tant d'autres. La démarche doit être avant tout, une démarche urbanistique pour valoriser le site et ses fonctionnalités spécifiques.

Les seules contraintes que le PCM va introduire pour la mise en place des différents objectifs sont :

- Création d'un mail piéton entre les deux « rives » de la Grand'Place ;
- Maintien d'une circulation automobile, mais à vitesse faible (zone 30) ;
- Maintien du stationnement, mais possibilité de réduction ;
- Création d'un pôle TEC;
- Création de petits sites propres bus pour des liaisons directes entre la Grand'Place et les rues de Courtrai et des Moulins.



THEME N°1 – LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°11: DEVELOPPEMENT DES ZONES 30

THEME 1

ACTION 11

COUT

Etudes : 0,3 MEuros
Investissement par zone: 1,4 MEuros pour une zone 30 en centre ville
0,75 MEuros dans un centre secondaire
0,25 MEuros pour une zone résidentielle

PARTENAIRES

Communes – MET



CONTEXTE

Le concept de la zone 30 existe peu actuellement dans la commune. Ce concept permet d’améliorer la lisibilité de la voirie empruntée et surtout de déterminer des vitesses mieux adaptées à l’environnement rencontré. C’est pourquoi il serait judicieux de développer dans l’agglomération ce concept qui est un instrument de valorisation des quartiers améliorant la qualité de la vie des habitants.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Le classement en zone 30 traduit le souci politique de privilégier les piétons et les cyclistes et de limiter les nuisances induites par le trafic automobile. Elle peut être aménagée dans un secteur résidentiel, à proximité des établissements scolaires ou des zones commerciales. Ces zones fonctionnent mieux lorsqu’elles englobent un ensemble de rues ou un quartier.

Elle assure la protection des piétons, des cyclistes, des rollers,... et crée une ville à leur échelle, sans pour autant supprimer le trafic des voitures ou des bus.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Les zones 30 nécessitent des aménagements spécifiques, de type «traffic calming» :

- Vitesse limitée à 30 km/h
- Aménagement de sas d’entrée de quartier
- Accès bien signalés
- Réduction de l’emprise des voies de façon contraignante
- Elargissement des trottoirs
- Organisation du stationnement de manière à limiter les vitesses des automobilistes
- Aménagements spécifiques : plateau, éclairage, mobilier urbain, végétation, matériaux de qualité,...
- Gestion des carrefours, inclus dans la zone 30, en priorité de droite
- Usage réduit des panneaux de signalisation et de marquage
- Mise en double sens de circulation

PHASAGE

Dans un premier temps il importe de réaliser une étude technique qui déterminera, pour chacune des zones 30, les aménagements à réaliser ainsi que leurs coûts. Un classement de la priorité de réalisation sera établi afin de programmer et budgétiser les mises en œuvre. Il faut tendre à la réalisation de deux zones 30 chaque année.

THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 2 : L'ORGANISATION DES CIRCUITS DE BUS

THEME 2

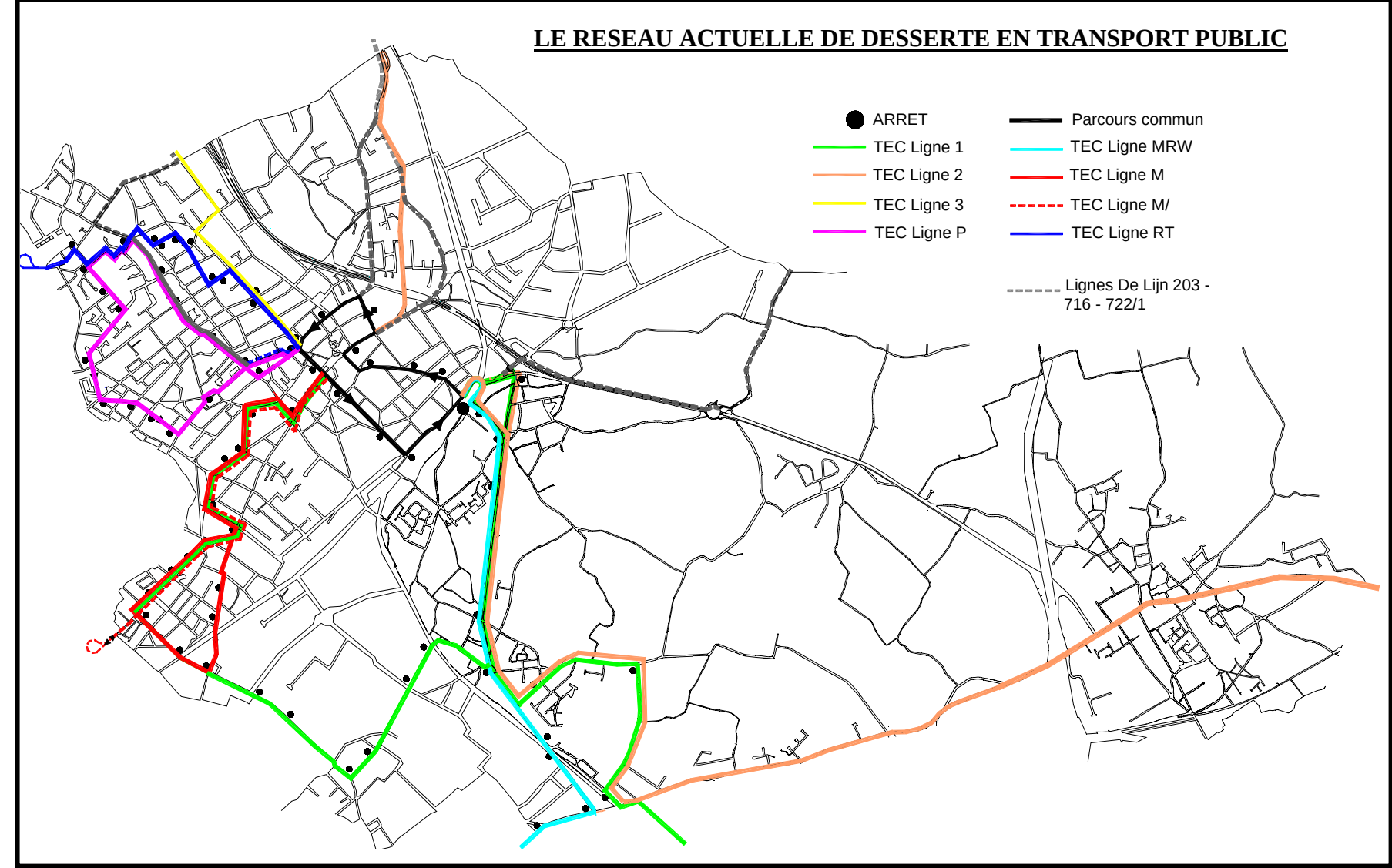
ACTION 2

- image peu valorisante ;
- manque de priorisation spécifique sur le réseau de voiries, aux différentes heures de pointe;
- manque de lisibilité du réseau.

CONTEXTE

Le territoire de la commune de Mouscron est composé de plusieurs entités (Mouscron, Dottignies, Herseaux, Luigne) bien desservies par les différents réseaux de transport public, à l'exception de la liaison entre Mouscron et Dottignies. Dans le centre de Mouscron, l'ensemble des lignes empruntent la même boucle permettant une fréquence très élevée pour les déplacements internes. L'offre (voir carte ci-après) est composée de lignes urbaines et de lignes «intercités» reliant les principaux pôles de la Région Transfrontalière.

- Le diagnostic a mis en évidence quelques lacunes qui pénalisent son attractivité générale :
- manque de site propre bus afin de dégager les bus des points de congestion récurrente (rue de la Station, Pont St-Thérèse,...) ;
 - manque d'un pôle TEC sur la Grand Place, afin de renforcer sa présence au centre ville ;



OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif général est de rendre plus attractif le système de transport public, afin de libérer le centre ville d'une partie du trafic automobile « ventouse ».

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avant de décrire les différentes propositions, il nous semble important 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 : « Toute extension du réseau doit se faire 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 composer avec un sentiment d'insécurité croissant (souvent subjectif, sauf sur la ligne MWR du côté français !) qui renforce le pouvoir du mode individuel (la voiture) au détriment du collectif.

Par conséquent, la question essentielle est : « **Comment restructurer le réseau, sans détériorer sa couverture, afin de dégager des moyens pour des nouveaux itinéraires ou une meilleure fréquence ?** »

Les pistes suivantes ont été exploitées pour rendre possibles les aménagements proposés :

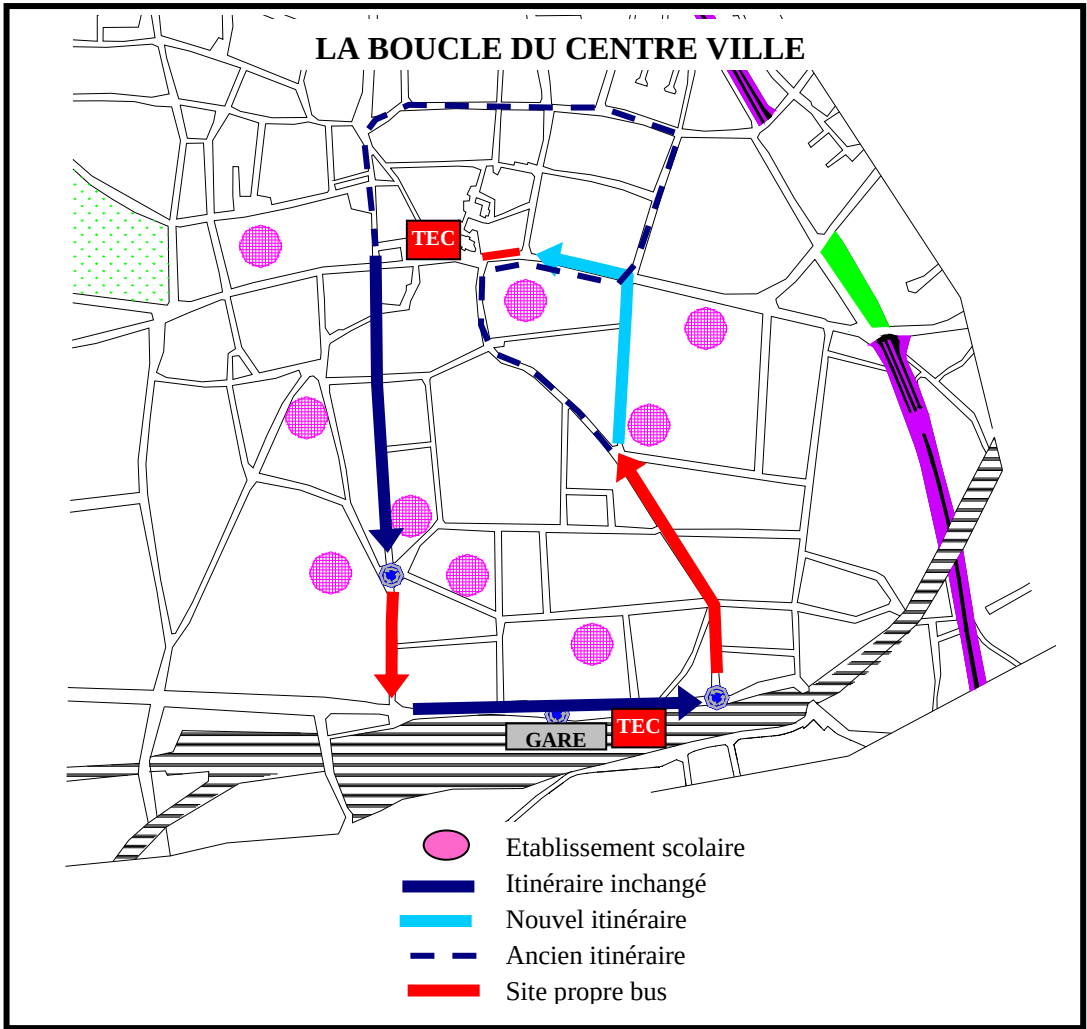
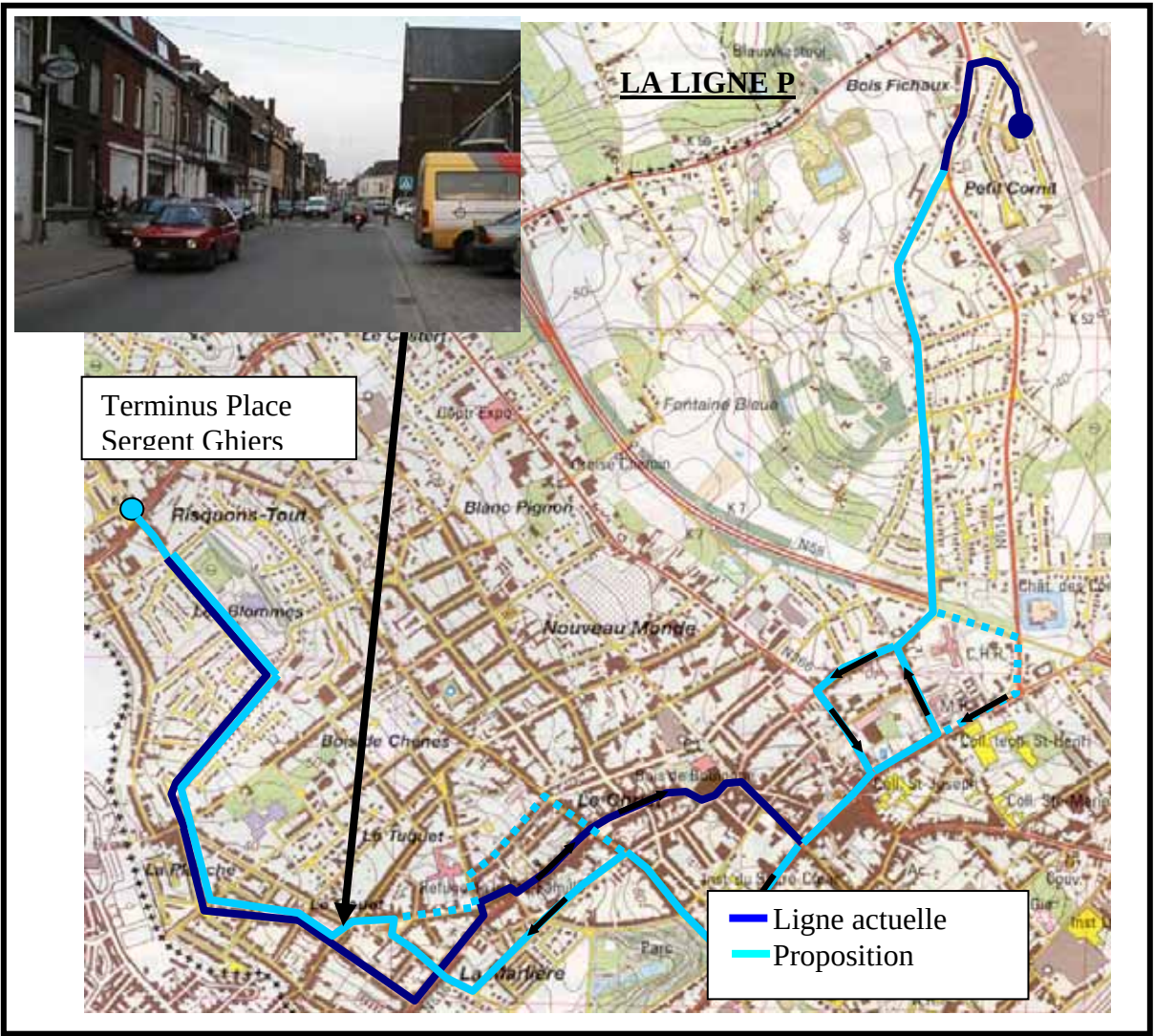
- raccourcir la boucle « centre ville » ou la supprimer dans certains cas
- grouper certaines lignes afin de diminuer le nombre de boucle « centre ville »

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

A. La boucle du centre ville

L'objectif recherché sur ce secteur est de raccourcir la boucle commune du centre ville afin de redistribuer les km gagnés sur d'autres lignes et de prioriser les lignes sur les voiries les plus congestionnées. Ces principes se concrétisent de la manière suivante :

- La nouvelle boucle emprunte la rue Léopold (voir fiche 1.10) et la rue de Courtrai à contre-sens, et évite la rue de la Pépinière;
- Elle transite par la Grand'Place où un pôle TEC est implanté;
- Cette modification économise 1170 m à chaque trajet (2880 au lieu de 4050m.);
- Maintien d'une bonne desserte des pôles scolaires et du CHR.;
- Création de site propre :
 - rue de la station entre la Gare et la rue Léopold;
 - rue du Beau-Chêne, entre la Place de la Justice et rue du Phénix
 - rue de Courtrai, entre la rue de Menin et la rue de Tournai



B. Restructuration des lignes

LA LIGNE P

Principe de fonctionnement actuel

- La ligne P fonctionne en boucle, cadencée à la 1/2h.;
- La boucle introduit des désagréments pour la moitié des déplacements des usagers ; en effet , soit à aller, soit au retour l'utilisateur est obligé de parcourir un long parcours en bus; c'est surtout le cas pour la « quartier » de la Planche;
- L'axe Risquons-Tout – Nouveau Monde est desservi par 2 lignes : la RT et une ligne De Lijn;

Propositions

- Configurer l'itinéraire en aller – retour et par conséquent ne plus passer par la rue du Risquons Tout ;
- Mettre le terminus à la Place Sergent Ghiers;
- Deux variantes d'itinéraire retour, l'une desservant le Refuge, l'autre les habitats collectifs de la Marlière
- Coupler la ligne P avec l'extension Petit-Cornil de la ligne 2;
- Cette ligne transiterait à chaque parcours par la Grand'Place, ce qui induit la création d'un site propre en contre sens au début de la rue de Courtrai et sur la rue des Patriotes.

LE COUPLAGE DES LIGNES RT ET M/

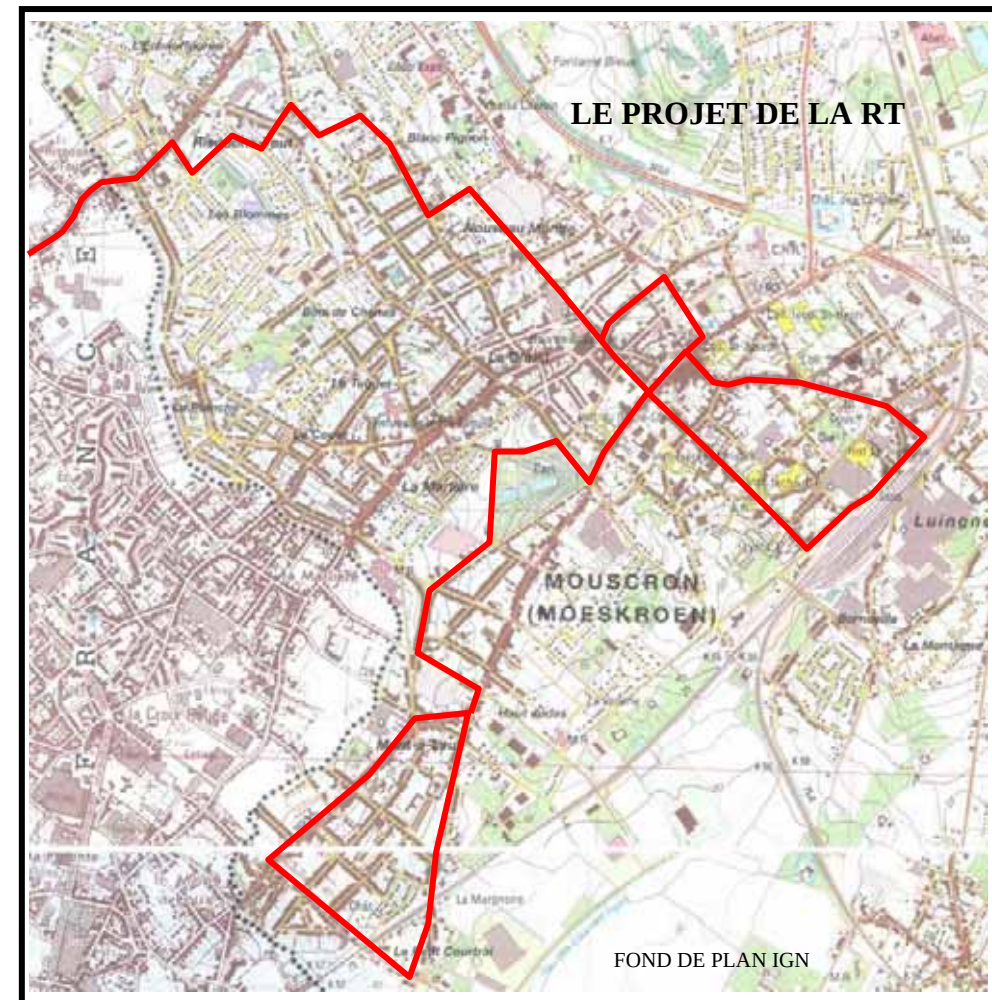
Principe de fonctionnement

- Actuellement, la M/ et la RT effectuent l'ensemble de la boucle du centre ville, par conséquent pour 1 AR des 2 lignes, les véhicules réalisent 2 boucles CV; en couplant la M/ et la RT, sans rien changer à leur itinéraire respectif, on gagne quasiment une boucle, soit 3500m.
- L'itinéraire serait : DRON jusqu'à la Gare, boucle, Mont-à-Leux (aller), Mont-à-Leux (Retour), Grand'Place, RT (Retour vers Dron);
- Extension de cette ligne le WE jusqu'à Hôpital de Dron;
- Ce couplage peut éventuellement s'effectuer entre la RT et la M, ce qui permettrait de doubler la fréquence de la RT, mais cela impliquerait 75 km/jour supplémentaires;
- une enquête origine-destination permettrait d'évaluer la nécessité de contourner le parc et de déterminer le meilleur moment pour effectuer la boucle.

LA LIGNE 2

Principe de fonctionnement

- La ligne 2 est restructurée en ligne « intercity », son segment desservant le Petit Cornil fait partie de la ligne P ;
- Réduction de la boucle Centre Ville;
- Création d'une ligne semi-directe entre Dottignies et la Gare de Mouscron, cadencée à l'heure, ce qui représente 207 km/jour;
- Cette proposition maintient la Ligne 2 + la ligne semi-directe, néanmoins avec une meilleure connaissance des origines-destinations des usagers, il doit être possible de diminuer la fréquence de la Ligne 2, à moins que le report sur la MWR soit trop mal perçu;
- La nouvelle ligne emprunte, à partir du giratoire « Chêne du Bus », la chaussée de Dottignies, ce qui permet une desserte bus à cette partie de Luigne qui actuellement n'en bénéficie pas..



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Recapitulatif

Les tableaux ci-dessous reprennent les caractéristiques des lignes avant et après restructuration. La situation après modification comprend la création de la ligne semi-directe Dottignies – Mouscron, la restructuration des Lignes 2 et P et le couplage des lignes RT et M/ . N’est pas compris dans le tableau, le couplage des lignes M et RT, qui induirait 75 km supplémentaires par jour et le passage à une fréquence de 20’ sur la ligne P+2 qui coûterait quelques 150 km supplémentaires par jour.

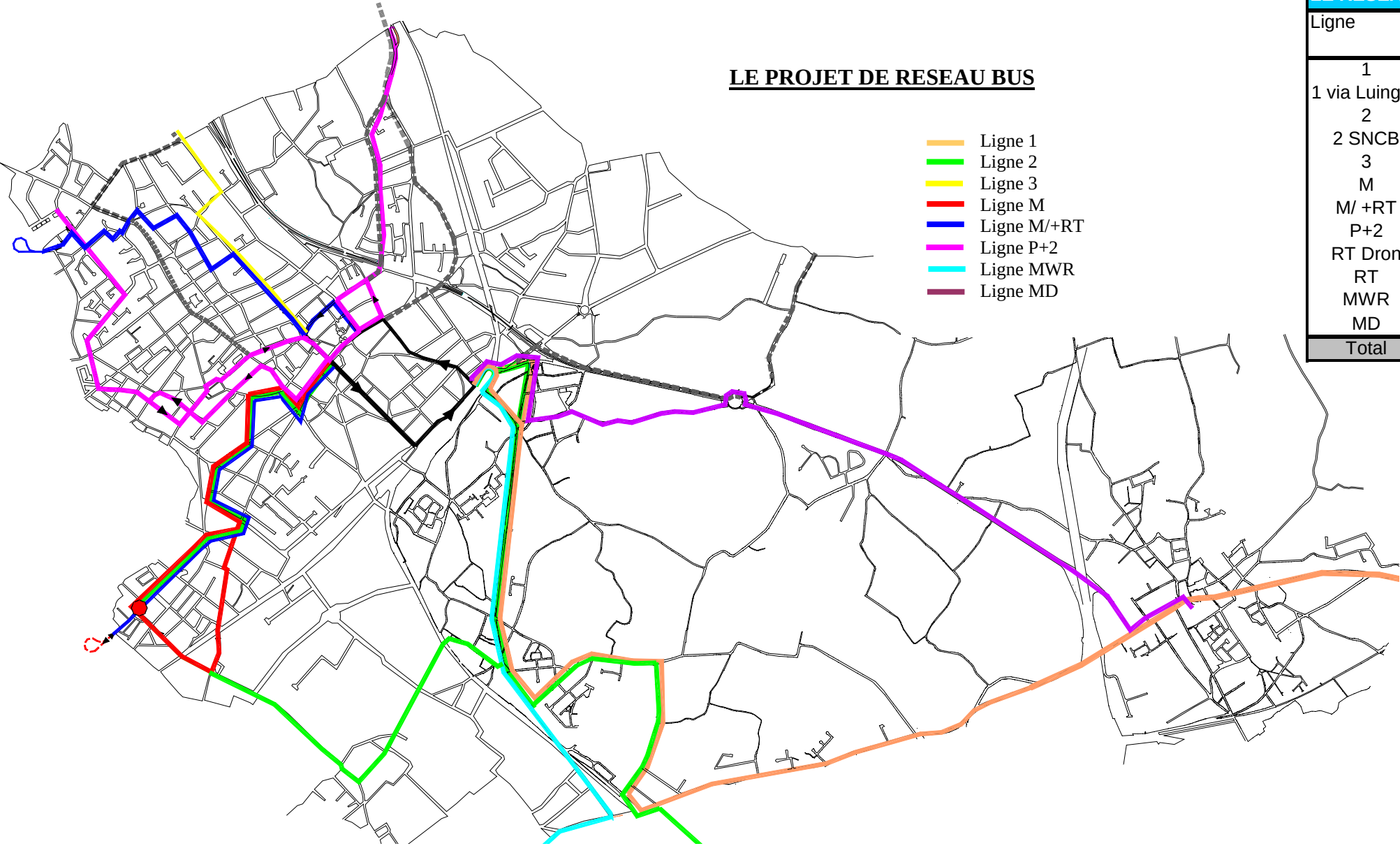
L’ensemble de ces modifications induirait une centaine de km journaliers supplémentaires.

Avant de procéder aux restructurations proposées, il sera nécessaire d’effectuer des enquêtes « origine – destination » sur les arrêts qui ne seraient plus desservis par la boucle du centre ville.

Ce réaménagement de réseau ne propose rien pour desservir les différents zonings industriels. Actuellement, ce type de clientèle n’est absolument pas intéressé par une desserte bus. Néanmoins, afin d’appréhender l’évolution du potentiel de ce type de zone, il serait nécessaire de procéder, de manière récurrente (tous les 2 ans), à des enquêtes auprès des différentes entreprises. En fonction de la demande exprimée, il sera possible de créer un service sur certains créneaux horaires, voire d’ébaucher un petit système à la demande (à condition d’une participation financière de la part des entreprises).

CARACTERISTIQUES DU RESEAU SUR LE TERRITOIRE COMMUNALE					
Ligne	Longueur (en m.)		Fréquence		km/jour
	Aller	Retour	Aller	Retour	
1	11634	12715	16	14	364
1 via Luingne	6000	7081	3	4	46
2	15443	16650	13	15	451
2 SNCB	11700	11500	3	2	58
3	3770	4358	8	8	65
M	5280	5858	15	15	167
M/	4815	6030	12	12	130
P	9570		26		249
RT Dron	5585	6119	12	13	147
RT	4385	4919	4	4	37
MWR	8859	4643	18	19	248
Total					1962

LE RESEAU APRES MODIFICATION					
Ligne	Longueur		Fréquence		km/jour
	Aller	Retour	Aller	Retour	
1	10874	11295	16	14	332
1 via Luingne	6000	7081	3	4	46
2	14580	11500	13	15	362
2 SNCB	11700	11500	3	2	58
3	3770	4358	8	8	65
M	5280	5690	15	15	165
M/ +RT	8805	9669	12	12	222
P+2	6560	6694	26	26	345
RT Dron	0	0	12	13	0
RT	4385	4919	4	4	37
MWR	7729	4643	18	19	227
MD	6830	7010	15	15	208
Total					2067



THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 3 : HIERARCHIE DES POINTS D’ARRET DU
TRANSPORT PUBLIC

THEME 2

ACTION 3

Ils sont en nombre restreints et sont aménagés en fonction de leur environnement avec un véritable projet d’urbanisme et dans une réflexion globale du site dans lequel ils sont implantés. Ils ne doivent pas être conçus comme une suite d’abris, mais comme de véritables projets globaux faisant l’objet d’une recherche architecturale de prestige.

Evidemment ces sites seront dotés de systèmes performants d’informations aux usagers. Leurs cheminements piétonniers seront particulièrement soignés.

Sur le territoire communal, deux sites devraient accueillir ce type de point d’arrêt :

- la gare de Mouscron, point de convergence de toutes les lignes qui desservent la commune
- la Grand’Place qui deviendrait la vitrine du centre ville et serait le point de convergence des lignes urbaines

Les arrêts de correspondances ou d’échanges

Ce sont des points d’arrêt où se présentent plusieurs lignes de transport public (train, bus) qui ont des directions différenciées.

Par conséquent, l’aménagement doit favoriser ces correspondances en soignant l’information directionnelle, l’information sur les correspondances, les conditions de confort des temps d’attente et les cheminements piétonniers de traversée.

Sur le territoire communal, trois sites devraient accueillir ce type de point d’arrêt :

- la place de Dottignies
- Herseaux Place
- Herseaux Gare

Les pôles de quartier

Les arrêts du réseau bus constituent des points privilégiés de l’animation d’un quartier. Ils sont souvent utilisés comme points de repère, lieux de rencontre et support d’informations. Ces arrêts doivent renforcer le rôle des différents pôles de quartier.

Ces points d’embarquement doivent contenir des informations statiques sur le réseau (plan, horaire,..) et sur le quartier (plan des rues, mise en valeur des éléments particuliers,...). Leur aménagement devrait traduire la spécificité de chaque quartier. Au minimum, leur aménagement devra contenir un abri de qualité, des emplacements de stationnement vélo, un traitement de sol différencié de l’arrêt et de ses abords et un plan lumière limitant les zones d’ombre.

Ce type de point d’arrêt se localiserait notamment au Mont-à-Leux, au Petit Cornil, Place de Luigne,...

Les arrêts simples

Ce sont les arrêts qui desservent leur zone d’influence sans jouer de rôle particulier dans le réseau. Ils sont souvent simplement visualisés par un simple poteau, plus rarement par un abri. La matérialisation de ces points dépendra de l’espace disponible. En dehors du milieu urbain, il serait souhaitable pour

CONTEXTE

La qualité de service des transports en commun est un élément clé d’une alternative crédible à la voiture particulière.

Le point d’arrêt où s’effectue l’attente du bus constitue, en fonction de la perception qu’en ont les utilisateurs, un maillon important dans la chaîne des éléments qui déterminent la qualité de service. Il est souvent le premier contact avec les transports publics. Ses conditions de confort et les informations disponibles seront autant d’atouts pour attirer une nouvelle clientèle. Dans une démarche de PCM, l’arrêt, conçu comme une véritable station en relation avec la maille piétonne, devrait être un des éléments parmi les plus importants d’amélioration d’image du réseau.

Les conditions d’accès et d’attente aux points d’arrêt sont souvent les maillons faibles de la chaîne de déplacements. Dès lors, il est essentiel d’intégrer un ensemble d’aménagements qualitatifs pour rendre le réseau attractif : favoriser le repérage, l’intégration du point d’arrêt et de son accessibilité dans la trame urbaine, accroître le confort global de l’usager et son sentiment de sécurité,...

Enfin, il est nécessaire de rappeler que les différents points d’arrêts ont des fonctionnalités différentes par rapport à leur lieu d’implantation (terminus, point de convergence, multimodalité, simple desserte,...). Dès lors, il sera nécessaire de traduire la fonction de l’arrêt dans son aménagement afin de marquer son rôle dans le réseau global.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- instaurer une hiérarchie des différents points d’arrêt afin de marquer leur fonction et leur échelle de desserte

DESCRIPTION DE L’ACTION

La hiérarchisation proposée est structurée en 4 niveaux :

- les arrêts centraux
- les arrêts de correspondance ou d’échange
- les pôles de quartier
- les arrêts simples

Les arrêts centraux

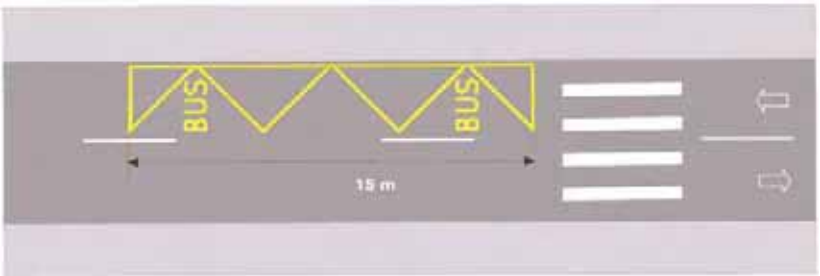
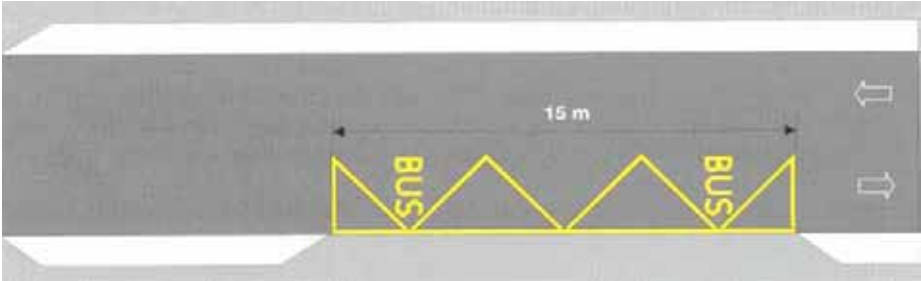
Ils sont situés sur des lieux à forte centralité communale (place, square,...) et reçoivent la grande majorité des lignes qui desservent la commune. Leur position centrale leur confère un rôle important dans le développement de l’image de marque du réseau. Ce sont les véritables vitrines des TC.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

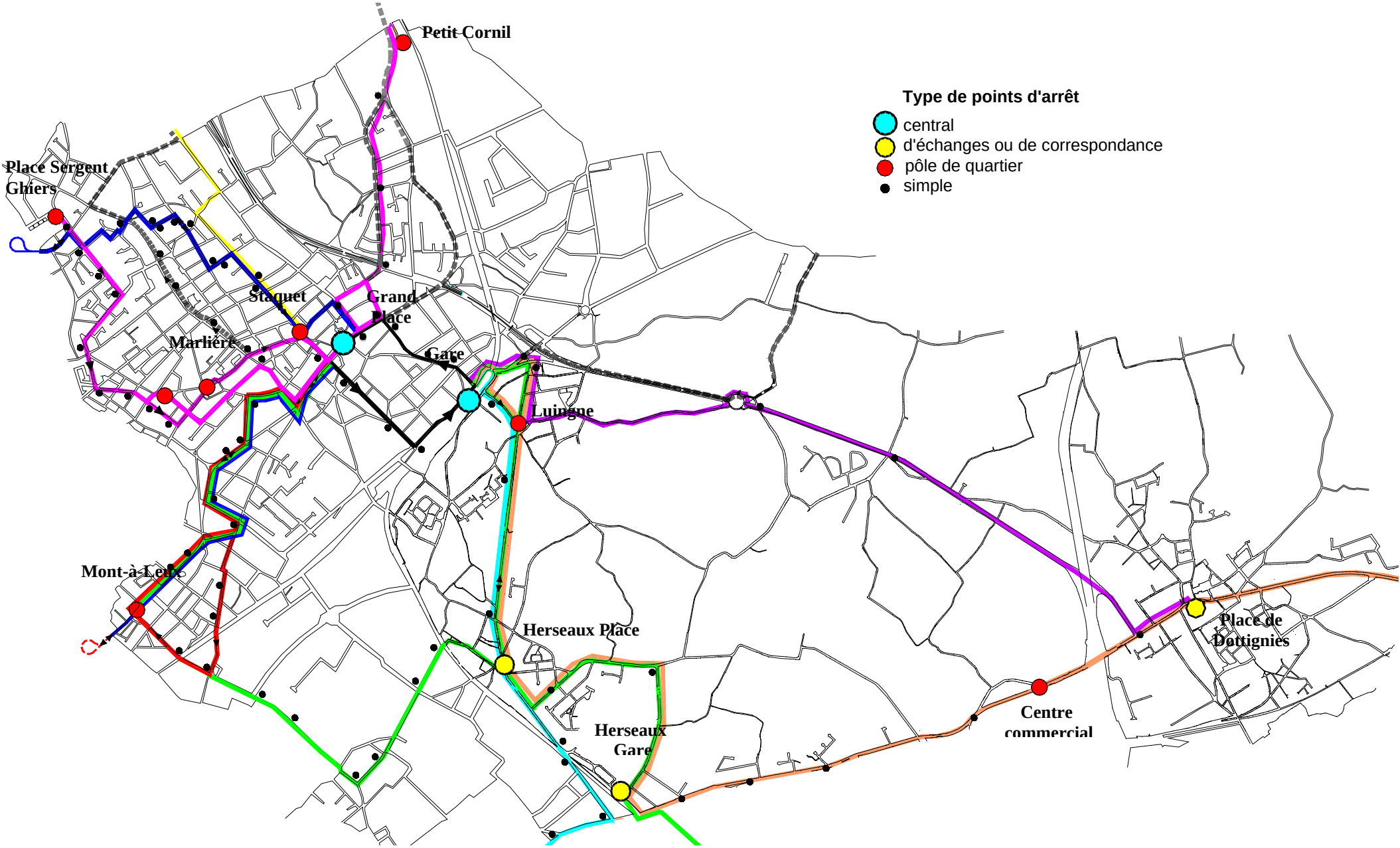
améliorer le confort de l’attente (en grande majorité, ces points d’arrêt ne sont desservies que pas une seule ligne) d’implanter un abri.

En milieu urbain, ces arrêts s’effectueront systématiquement en voirie. En effet, la pratique de l’arrêt sur voirie permet d’installer les aires d’attente des usagers sans gêner l’écoulement des flux piétons grâce à l’espace libéré sur les trottoirs. Cette disposition facilite d’autre part la réinsertion des bus sur les voies à forte circulation, notamment sur les axes prioritaires où les enjeux sont les plus forts pour les transports collectifs. Elle sera préférée également même dans le cas où l’arrêt occuperait de ce fait la seule voie de circulation, le temps d’attente des véhicules suivant le bus étant limité à la durée des mouvements de montée et de descente des passagers ; cette attente jouera un rôle de modération de la vitesse et renforcera la sécurité.

Exemple de point d’arrêt en voirie, avec ou sans stationnement de véhicules



LOCALISATION DES DIFFERENTS TYPES DE POINTS D'ARRET



- Type de points d'arrêt
- central
 - d'échanges ou de correspondance
 - pôle de quartier
 - simple

THEME N° 2 – LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION N° 4 : AMELIORATION DE L'INFORMATION AUX USAGERS

THEME 2

ACTION 4

CONTEXTE

Le Plan de mobilité a relevé une certaine méconnaissance du réseau de transport en commun de la part de la population. Des efforts de communication doivent être entrepris afin de faire connaître les services que rendent les sociétés de transport collectif.

De plus, le Plan de mobilité propose des modifications du réseau TEC. Le remodelage des lignes urbaines de Mouscron (RT, M, P,...) va changer les habitudes de leurs usagers. Une campagne d'information doit être menée d'une part auprès des usagers actuels de ces lignes afin qu'ils intègrent la nouvelle offre mise à leur disposition et d'autre part auprès de l'ensemble de la population des quartiers desservis afin de leur présenter le potentiel des transports publics comme une alternative pour leurs déplacements vers le centre-ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Faciliter l'usage des transports en commun
- Informer des modifications du réseau
- Développer la notion de réseau de transport mouscronnois
- Améliorer la convivialité des points de correspondance des transports publics

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Aménagement de points d'information aux principaux points de connexion (Gare, Grand'Place), il sera nécessaire d'implanter une information complète et lisible sur l'ensemble du réseau : itinéraire, point d'arrêt, horaire, tarification, offre SNCB,... ;
- Edition d'un plan, au format de poche, du réseau des transports publics à l'échelle de la commune. Ce plan viendrait compléter les plans des lignes que publie le TEC ;
- Mise en service d'un numéro vert centralisant les informations sur le réseau et les horaires ;
- Réalisation d'opérations pour faire découvrir les modifications de ligne proposées par le Plan de Mobilité.

PARTENAIRES

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

PHASAGE

Les opérations de communication sont à mettre en œuvre dès le début de la réalisation des différentes actions du Plan de Mobilité.



THEME N° 3 – LE STATIONNEMENT
ACTION N° 1 : LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

THEME 3

ACTION 1

OBJECTIFS POURSUIVIS

Le centre de Mouscron doit maintenir son accueil légendaire et doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent commerces et équipements. Les usagers en situation de longue durée de stationnement ne doivent plus stationner dans l’hypercentre.

DESCRIPTION DE L’ACTION

L’enjeux de ce volet stationnement est de déterminer s’il est indispensable d’implanter une tarification du stationnement dans le centre de Mouscron, et si oui, sur quel périmètre.

Plusieurs scénarios sont possibles, du plus libéral au plus contraignant mais ils ont des impacts très contrastés.

Les différents scénarios

A. maintien de la situation actuelle + les nouveaux projets

L’augmentation de la demande, 10% en dix ans, déterminera un taux d’occupation de près de 95% aux abords de la Grand’Place. Ce taux sera ressenti comme des conditions de saturation du stationnement.

La création de nouveaux emplacements hors voirie ne changera rien à la situation, puisque, actuellement, l’offre n’est pas saturée sur les lieux où les projets devront s’implanter (Place M. Staquet, Centre Administratif).

Par conséquent, toute suppression de places dans l’hypercentre se fera au détriment de la courte durée, et sera dommageable à l’attractivité du centre ville puisque les visiteurs ne trouveront plus de place à proximité immédiat de la Grand’Place.

Ce scénario avantagera les premiers arrivés, et provoquera une augmentation du volume de trafic aux abords des parkings puisque, ne trouvant pas de place immédiatement, l’automobiliste tournera plusieurs fois pour trouver la place qui se libère !

Ce scénario est d’autant plus réaliste qu’il existe d’importantes fonctions administratives et scolaires à proximité du centre ville à Mouscron.

Ce scénario va à l’encontre du développement du centre ville. D’autant plus, qu’il induira une pression de plus en plus forte des usagers qui, habitués à disposer d’une offre gratuite, demanderont sans cesse de nouveaux parkings qui défigureront le centre ville.

B. Introduction d’une réglementation + maintien du nombre de place

L’hypercentre est géré par un stationnement payant en voirie. Les abords de la Grand’Place, la rue de Tournai, la rue du Christ, une partie de la rue de Courtrai deviennent payantes. Par conséquent la longue durée se reportera sur les parkings gratuits. Ce report ne poserait pas de problème aujourd’hui (71 places libres dans le parking rue de Courtrai et 35 dans le parking de la rue du Luxembourg).

CONTEXTE

Le stationnement est un élément de régulation des pratiques de déplacements pour le centre de l’agglomération. Ainsi, dans le centre de Mouscron, les caractéristiques de l’offre de stationnement actuelle incitent à l’usage de la voiture pour les déplacements « domicile – travail » : l’offre est en effet abondante et gratuite.

On observe ainsi une saturation de l’espace public au bénéfice des voitures en situation de stationnement longue durée alors que dans le même temps des emplacements sont disponibles dans les parcs en ouvrage à proximité directe de la Grand’Place.

Le tableau ci-dessous détaille pour les principaux lieux de stationnement du centre ville de Mouscron, la ventilation par durée de stationnement. Il montre clairement que l’attractivité commerciale pourrait être largement améliorée si le parking de longue durée était repoussé dans les parkings hors voirie.

MODULATION DU STATIONNEMENT EN FONCTION DU TEMPS D'IMMOBILISATION DU VEHICULE									
	Offre	Taux de saturation 16h	Nombre de véhicules sur la journée			Nombre de places à 16h			TOTAL
			CD	MD	LD	CD	MD	LD	
Grand'Place	136	102%	455	92	62	64	31	43	138
Pkg Courtrai	161	56%	300	45	34	44	18	28	90
Métropole	61	93%	115	62	17	17	27	13	57
Pkg Tourcoing	53	98%	156	46	18	21	17	14	52
Rue de Tournai	21	105%	42	7	14	6	3	13	22
Rue du Christ	62	100%	213	4	25	26	14	22	62
Total	494	85%	1281	256	170	178	110	133	421

Sur la Grand’Place, entre 15 et 16 heures, 1/3 des places sont occupées par des véhicules restant au moins 4 heures, soit 43 véhicules. Or, simultanément, dans le parking de la rue de Courtrai, il reste 71 places libres.

Si ce report a lieu, c’est près de 430m² d’espace public qui se libèrent, soit un carré de plus de 20m. de coté, surface permettant un aménagement urbain conséquent.

LES DIFFERENTS PROJETS INFLUENÇANT LE STATIONNEMENT EN CENTRE VILLE

- Le déménagement de l’Hôtel de police, qui libérera des places aux abords de la Grand’Place
- La création du Centre administratif qui apportera 1000 places supplémentaires
- La rénovation de l’îlot Staquet qui apportera quelques 300 à 350 places supplémentaires

Les places libérées seraient assez vite utilisées par les usagers de courte durée qui aujourd’hui se parquent dans les parkings hors voirie. Par conséquent, la Grand’Place et les différentes rues commerçantes seraient toujours aussi occupées. Le gain en « qualité de vie » serait insignifiant mais l’offre de stationnement serait en adéquation avec la demande.

C. Introduction d’une réglementation différenciée et suppression de places sur les lieux centraux.

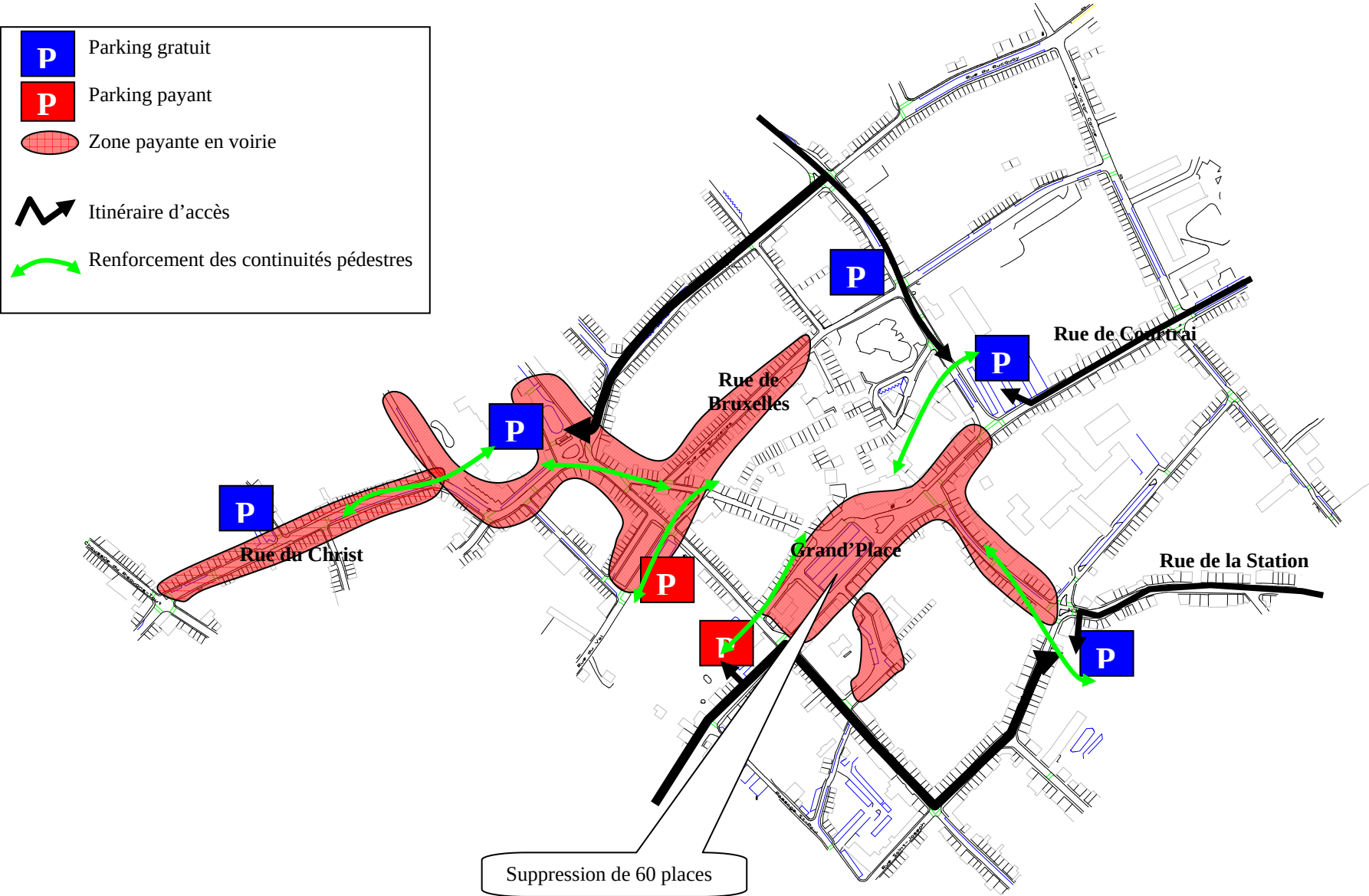
Le centre de Mouscron doit être accessible prioritairement aux usagers de courte durée qui fréquentent commerces et équipements. Les usagers en situation de longue durée de stationnement ne doivent plus stationner dans le centre : une offre alternative leur est proposée sous deux formes : des parcs hors voirie aux abords de la voie d’évitement ou un report modal.

Création de zones payantes, avec une tarification différenciée:

- **l’hypercentre:**
 - stationnement limité à 2 heures
 - tarification progressive **avec premier 1/4 h. gratuit**
 - mesure en faveur des riverains (gratuité)
 - contrôlé plusieurs fois par jour pour les artères commerçantes (rue de Tournai, rue du Christ, Grand’Place)
 - **les parkings payants de l’hypercentre**
 - tarification linéaire
 - accès contrôlés
 - renseignés par jalonnement
 - Parking Métropole;
 - Parking Place Picardie;
- Cette action n’augmente pas le volume des places de stationnement mais permet de sécuriser et de contrôler les parcs existants.
- **les parkings gratuits :** se localisent en bordure de l’hyper centre et sont reliés directement aux pénétrantes renseignés par jalonnement

L’ensemble des parkings hors voirie ferait l’objet d’une signalisation spécifique afin de prendre en charge le visiteur dès qu’il emprunte une des pénétrantes vers le centre ville. A plus long terme, ce système de signalisation devrait être de type dynamique et renseigner, en temps réel, des saturations des différents parkings hors voirie

ORGANISATION DU STATIONNEMENT DU CENTRE VILLE



THEME N° 1 – LE STATIONNEMENT
ACTION N° 2 : LE STATIONNEMENT DES POIDS-LOURDS

THEME 3
ACTION 2

CONTEXTE

OBJECTIFS POURSUIVIS



DESCRIPTION DE L’ACTION

PHASAGE

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

INTRODUCTION : SCHEMA GENERAL D’AMENAGEMENT DES
PROMENADES URBAINES

THEME 4

INTRO

Principes généraux du plan vélo :

Dans la mesure du possible, il faut garantir le confort et la sécurité des cyclistes dans l’ensemble de la commune, ce qui est difficilement applicable partout pour des problèmes soit budgétaires, de trafic ou d’espace à disposition sur certaines voiries.

Pour permettre un bon déplacement dans la commune, nous proposons de mettre en place un réseau d’itinéraires cyclables reliant les principaux pôles de l’entité utilisés par les cyclistes quotidiens. Le long de ces itinéraires cyclables, il faut garantir : sécurité, liaison directe, stationnement, confort et agrément.

Itinéraires cyclables hors agglomération :

- Doubles pistes cyclables de part et d’autre de la chaussée si le trafic est moyen et la vitesse modérée ;
- Pistes cyclables séparées de la chaussée si le trafic est important et la vitesse élevée (comme sur la N58).

Garder le plus possible les pistes cyclables existantes, revoir leur sécurité et l’état du revêtement.

Itinéraires cyclables en agglomération :

- Pas de piste cyclable sauf pour des itinéraires de promenades mélangeant les modes doux dans des sites propres de promenades urbaines ;
- Itinéraire le plus direct, confortable et sécurisant ;
- Insertion confortable et claire en agglomération des pistes cyclables par des « insertions cyclistes »;
- Signalisation et marquage délimitant les itinéraires qui aident les cyclistes à aller d’un pôle à l’autre de l’agglomération ;
- Traversées des carrefours des itinéraires cyclables sécurisées et avec un revêtement confortable ;
- Bande cyclable pour les tronçons d’itinéraires demandant à être sécurisés.

Mettre en place une offre en stationnement vélo permettant de ranger son vélo en sécurité et confortablement sur l’espace public de la commune. 3 types de stationnements vélos seront proposés en fonction de la longueur de stationnement.

Aider l’orientation du cycliste par l’indication claire des itinéraires cyclistes par un marquage au sol et par la mise en place d’un jalonnement cycliste.

Favoriser une série d’activités liées au vélo :

- services de location de vélo ;
- activité école à vélo ;
- services d’entretien et de réparation de vélos ;
- service de renseignements sur le tourisme, itinéraires sur cartes.

Principes généraux du plan piéton et PMR :

Dans la mesure du possible il faut garantir le maximum de sécurité et l’accessibilité des PMR dans l’ensemble de l’entité.

Il n’est pas possible de garantir un confort et une accessibilité pour les PMR partout, pour des raisons d’espace, budgétaires et de largeur des voiries.

Nous proposons de mettre en place des itinéraires piétons et PMR où il sera garanti : sécurité, liaison directe, confort et agrément. Dans l’agglomération de Mouscron, la majorité de ces itinéraires sont proposés en promenades urbaines.

Aménagement type centre-ville au centre des agglomérations (Mouscron, Herseaux et Dottignies) :

- Aménager des trottoirs d’au moins 1,5m ou permettre la circulation des piétons et des PMR sur la chaussée en toute sécurité ;
- Permettre l’accessibilité PMR dans toute la zone.

Mise en place des promenades urbaines dans l’agglomération de Mouscron :

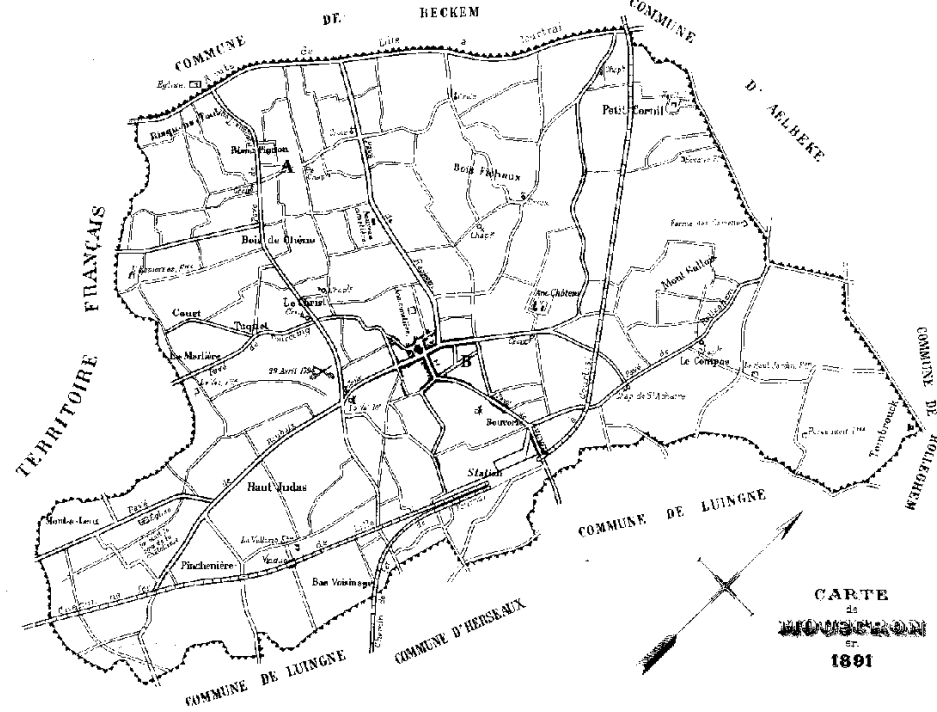
- Aménagement et signalisation de promenades urbaines piétonnes pour aller du centre aux principaux pôles de l’agglomération (la gare, la piscine, les 3 parcs, le centre culturel, le centre Expo et le stade Excelsior). Des aménagements particuliers sont proposés pour donner à Mouscron des déplacements à pied dignes du centre d’une grande ville ;
- La meilleure accessibilité PMR possible le long de ces itinéraires.

Garder les deux piétonniers et les étendre en semi-piétonnier dans toute la zone 30 du centre de Mouscron.

Mise en place d’itinéraires reliant les écoles aux arrêts de bus, à la gare et à la Grand Place pour la sécurité des déplacements des écoliers

Mise en place des promenades urbaines à Mouscron :

Dans le passé les routes de transit passaient par la Grand Place :



La construction de la N58 et de la route de la laine (la N518) permet de dévier le transit hors du centre de l'agglomération de Mouscron et d'aménager un centre-ville à trafic automobile faible et lent.

Réduire du trafic de véhicules en agglomération est utile pour les rues d'habitations, mais est plus difficilement acceptable pour les commerces. Ainsi, pour le développement du centre-ville et de ses commerces, il est nécessaire de remplacer un trafic voiture par un trafic

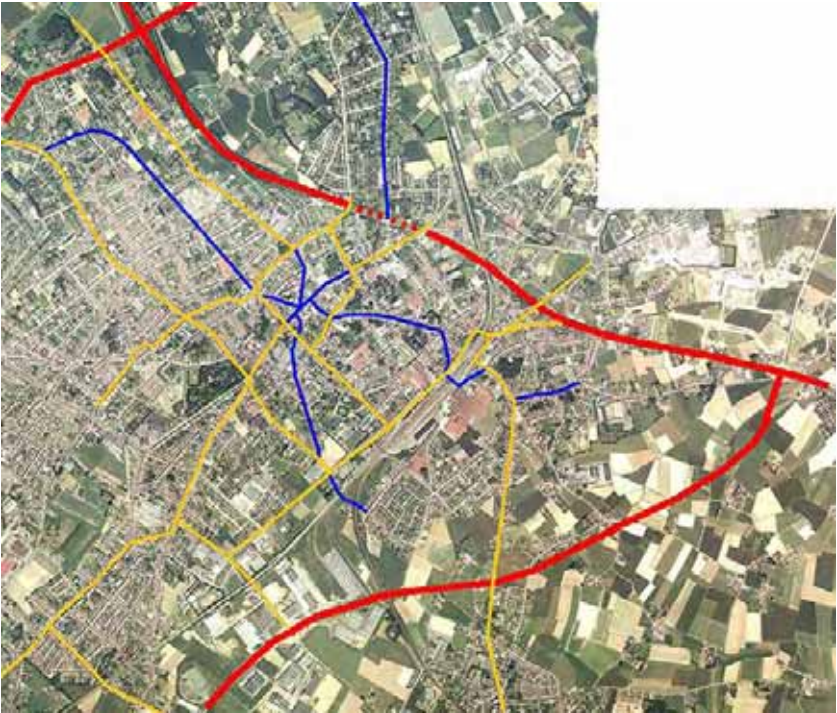
piéton et cycliste. Pour cela, il faut mettre à disposition des routes d'accès pour les voitures, des routes de transits, du stationnement et des itinéraires piétons.

Nous avons favorisé les modes doux sur les anciens axes de communications qui traversent le centre de Mouscron. Ces axes sont les plus directs, intuitifs et se trouvent le long des commerces. Ce principe a été appliqué aussi bien pour le plan vélo que pour le plan piéton et PMR.

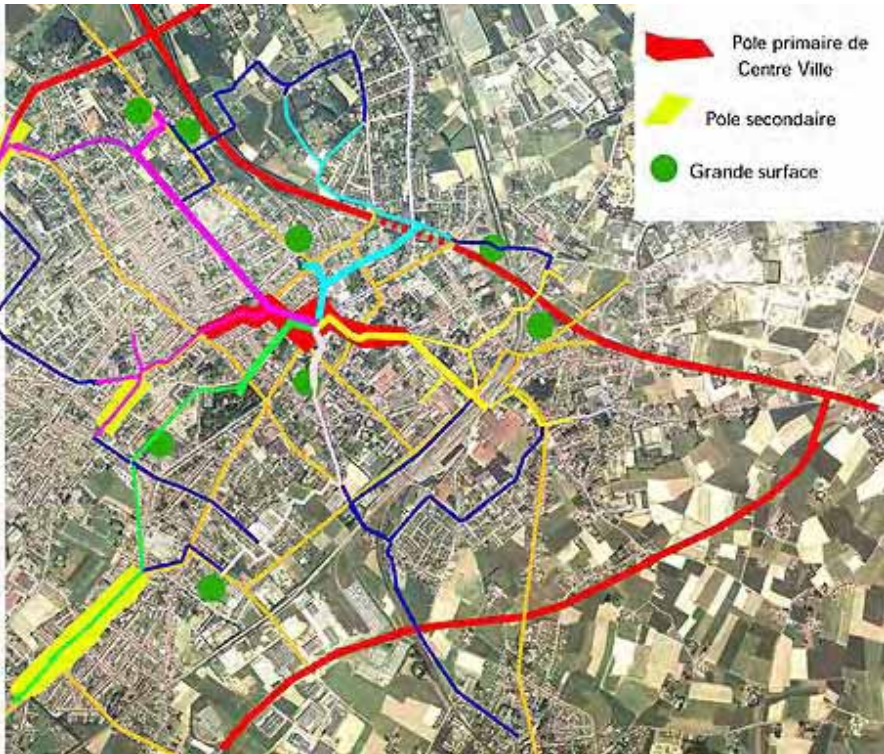
Les tronçons du centre ville des anciens axes de communications rendus aux modes doux sont les suivants (en bleu) :

Le développement des commerces est très sensible à la mobilité : Dans le diagnostic, nous avons présenté 3 types de commerces dans la commune de Mouscron : un pôle principal autour de la Grand-place, 6 pôles secondaires dont 3 dans l'agglomération de Mouscron et des grandes surfaces.

Le pôle primaire commercial a une attractivité suffisante pour demander à l'usager de stationner son véhicule dans un parking et de marcher ±250m. Ces parcours piétons demandent un aménagement convivial, confortable et sécurisant.



Les pôles secondaires ne sont assez attractifs pour demander à l'automobiliste de stationner et de marcher quelques centaines de mètres. Le parking en face des commerces est nécessaire pour leur viabilité. Vu la largeur de la chaussée à ces endroits, nous ne pouvons pas proposer de promenades à aménagement complet. Par contre, l'accessibilité des PMR devrait être assurée sur les trottoirs des deux côtés de la voirie.



Les grandes surfaces sont situées en général près d'axes de circulation importante. Elles ont besoin d'une bonne accessibilité voiture à leur parking. Pour permettre leur accessibilité aux piétons, aux cyclistes et aux PMR, il y a toujours un itinéraire qui passe près de ce type de commerce.

Nous distinguons 6 promenades urbaines :

- Promenade P1 : **Promenade du Parc** : Grand Place – Grand Parc ;
- Promenade P2 : **Promenade des Expos** : Grand Place – Centre Culturel – Cimetière – Centre-EXPO ;
- Promenade P3 : **Promenade de la Pépinière** : Grand Place – Petit Parc ;
- Promenade P4 : **Promenade du Château** : Grand Place – CHU – Château ;
- Promenade P5 : **Promenade de la Gare** : Grand Place – Gare ;
- Promenade P6 : **Promenade Exelcior** : Grand Place – Centre Commercial des Moulins.

Toutes les promenades urbaines passent par la Grand-place.

Nous distinguons 5 types d'itinéraires piétons (voir carte) :

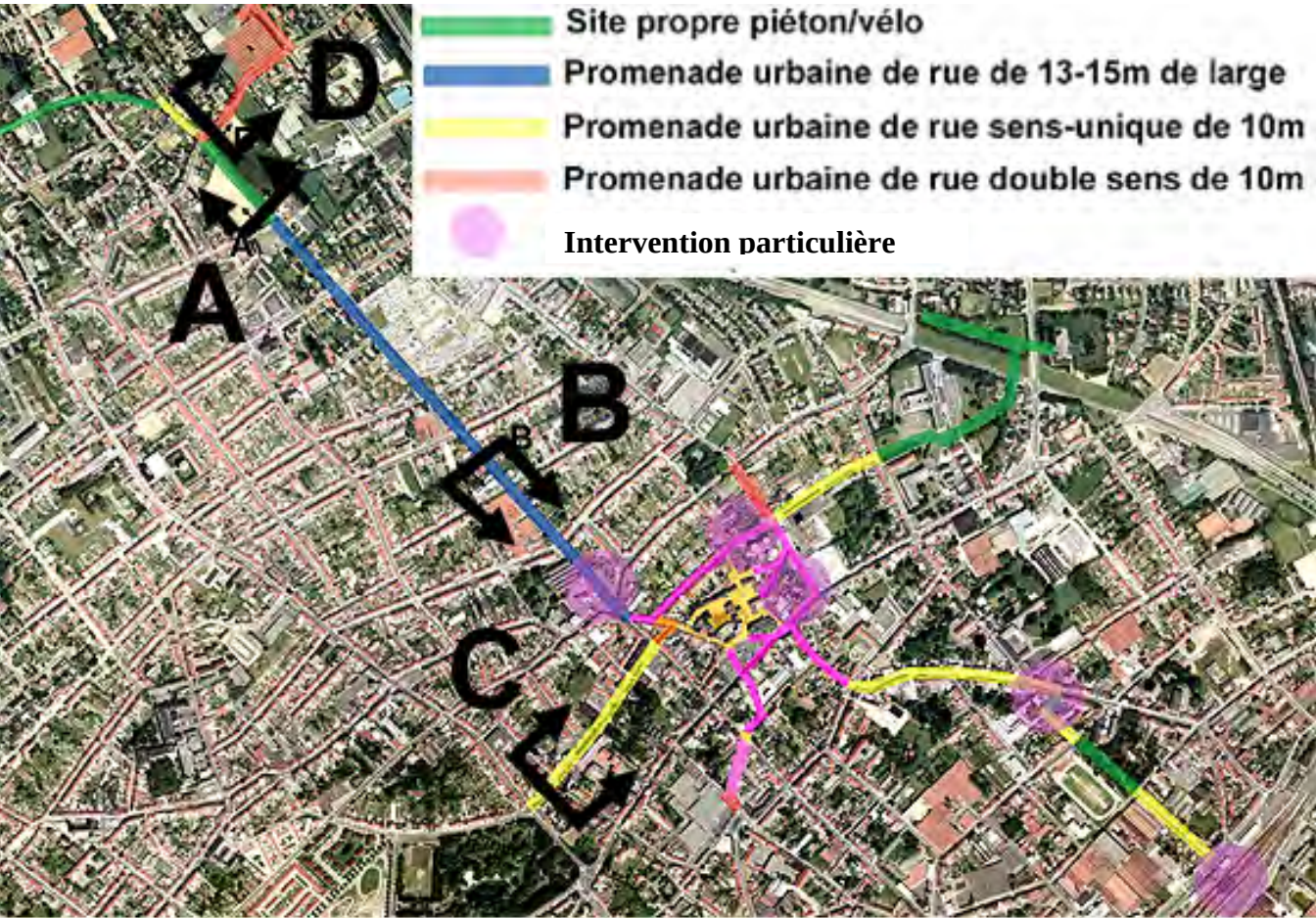
- **Piétonnier et semi-piétonnier** ;
- **Promenades urbaines avec aménagement complet** : elles sont les axes principaux structurants qui relient les pôles importants de l'agglomération de Mouscron.
- **Prolongements de promenade urbaine avec aménagement partiel** : ce sont les prolongements des promenades urbaines liant les 3 pôles commerciaux secondaires et les quartiers résidentiels au centre ville.
- **Itinéraires de liaison** : ils sont les liens entre les pôles périphériques de l'agglomération.
- **Itinéraires piétons des écoles** : en complément aux autres itinéraires permettent l'accès aux écoles en sécurité (pour le détail voir fiche 1-9).

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

Le Plan Piétons et PMR propose une série de parcours aménagés, parmi lesquels 6 promenades urbaines. Les cheminements de ces promenades sont décrits par les 6 fiches actions suivantes (4.1 à 4.6).

De manière générale, 5 types d'aménagements se retrouvent tout au long de ces promenades :

- 1 Aménagement de rues de 13 à 15 m de large où l'on circule à double sens ;
- 2 Aménagement de rues de 10 m de large où l'on circule à double sens ;
- 3 Aménagements de rues de 10 m de large où l'on circule à sens unique ;
- 4 Sites propres réservés exclusivement aux modes doux ;
- 5 Les (semi-)piétonniers



1 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 13-15 m de large à double sens :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,5 m et, de l'autre, un trottoir de 3 m à 4,5 m avec un revêtement, des luminaires, du mobilier urbain spécifiques et des plantations. Ces éléments restent encore à définir mais seront communs à l'ensemble des promenades urbaines.

La voirie à double sens est sans marquage et possède une largeur de 9m :

- 5m pour la circulation automobile et des bandes cyclables aux bords de la chaussée
- 2m de part et d'autre de la voirie pour le stationnement avec des arbres tous les 3 à 5 emplacements.

Exemple : Rue Roger Salengro (Coupe C)

