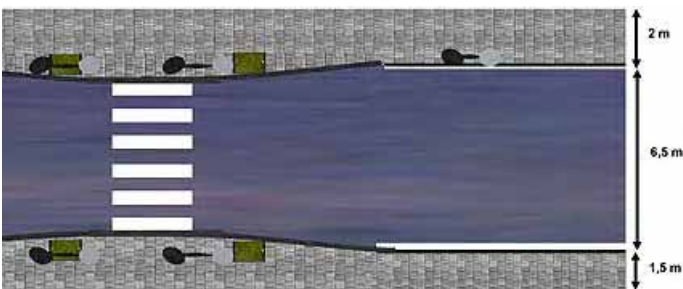


2 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 10 m de large à double sens :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,4 m et, de l'autre, un trottoir de 2,2 m avec un revêtement, des luminaires et du mobilier urbain spécifique et des plantations.

La voirie à double sens est sans marquage et possède une largeur de 6,4 m. Le stationnement y est autorisé d'un seul côté avec une alternance 1-15 / 16-30. Les vélos circulent sur la chaussée.

Exemple : rue du Blanc-Pignon (Coupe D)



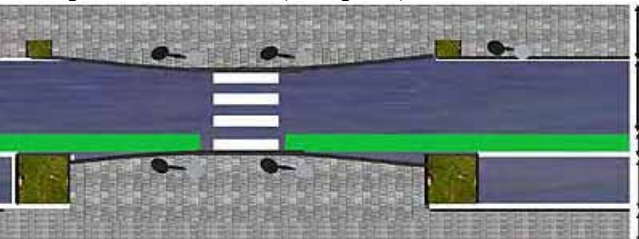
3 Aménagement de la promenade urbaine dans une rue de 10 m de large à sens unique :

Cet aménagement comporte, d'un côté, un trottoir de 1,5 m et, de l'autre, un trottoir 2,5 m avec un revêtement, des luminaires, du mobilier urbain spécifiques et des plantations.

La voirie à sens unique a une largeur de 6m :

- 3m pour la circulation automobile ;
- 1m de bande cyclable pour les cyclistes à contresens (SUL) ;
- 2m pour le stationnement avec des arbres tous les 3 à 5 emplacements.

Exemple : rue du Val (Coupe B)



La photo ci-contre envisage la rue du Val à 2 sens de circulation. Cette solution dégage moins de convivialité et moins de sécurité subjective. C'est pourquoi nous proposons la mise en sens unique de certaines rues.

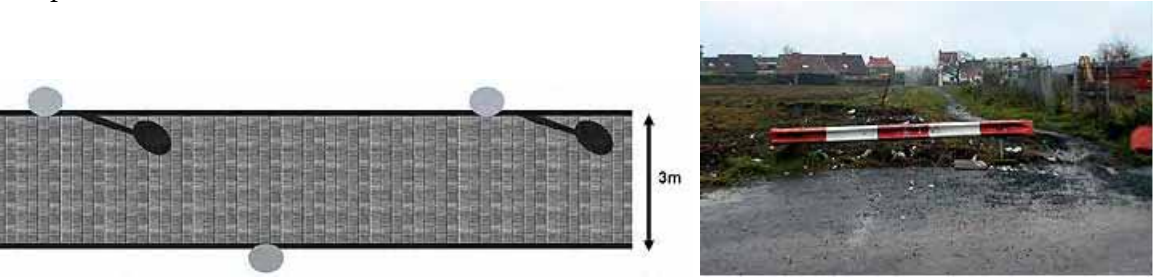
Outre les aspects sécuritaires et de convivialité, cette mesure permet de planter des arbres des deux côtés de la voirie. Une attention particulière doit être apportée à la qualité de l'intervention, car des aménagements incomplets dans une rue à sens unique permettent des vitesses plus élevées ce qui porte l'insécurité subjective à un niveau supérieur à celui d'une même rue mise à double sens de circulation.



4 Aménagement de la promenade urbaine sur un site propre avec les vélos :

Cet aménagement est du type RAVeL et consiste en une coexistence de l’ensemble des modes doux sur une largeur de 3m.

Coupe A : Av des Feux-Follets



Exemple d’aménagement de promenade urbaine le long de la Sambre à Namur.



5 Piétonnier et semi-piétonnier :

La fiche 4.7 décrit les aménagements de ce type de voirie.

Interventions particulières :

Afin d’assurer la continuité des promenades, 5 interventions particulières sont à préciser :

- Place Charles de Gaulle (en cours d’étude) : raccord entre le centre-ville et la promenade P2 ;
- Place de la Gare (concours d’architecture à lancer) ;
- Le raccord entre la rue d’Italie (en site propre) et la rue de la Station ;
- Le raccord entre la Place Kasiers, la rue de Bruxelles, la rue de Menin jusqu’à la rue de la Pépinière (la promenade P3) ;
- Passage St Pierre en rue piétonne.

Caractéristiques des 5 types d’itinéraires piétons :

Outre les promenades urbaines dont les différents types sont décrits ci-dessus, le plan Piéton et PMR propose 4 autres types de parcours complémentaires. Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques des différents types de parcours proposés par le Plan Piéton et PMR.

	Traversée sécurisée	Luminaire spécial	Mobilier urbain spécial	Signal	Revêtement spécial	Plain-pied	Largeur>= 2 m+ arbre	Largeur>= 1,5m	Amgt à thème
Itinéraires «piétonnier»	X	X	X	X	X	X	-	-	X
Itinéraires «promenade urbaine»	X	X	X	X	X	-	X	-	X
Itinéraires de «prolongement promenade»	X	X	X	X	X	-	-	X	X
Itinéraires de «liaison»	X	-	-	X	-	-	-	X	-
Itinéraires «école»	X	-	-	-	-	-	-	X	-

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 1 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DU PARC

THEME 4

ACTION 1

CONTEXTE

Actuellement, la liaison pédestre entre la Grand’Place et le Parc communal n’est pas visible et agréable. Cette première fiche action dans le thème des modes doux, décrit une promenade qui relie ces deux pôles. 5 autres itinéraires de promenades urbaines seront décrits par la suite.



DESCRIPTION DE L’ACTION

La promenade du Parc avec l’ensemble de ses aménagements, débute à la Grand’Place, passe par la Petite-Rue et par la rue des Froidchamps devenue piétonne. Puis, elle emprunte toute la rue du Val où un trottoir de 2,5 m aura été aménagé (voir images de synthèse et description des aménagements des rues à sens unique de 10 m dans la fiche d’introduction aux modes doux). Et enfin, elle aboutit au Grand Parc de la ville de Mouscron où le carrefour sera aménagé pour une traversée sécurisée de la rue du Dragon des modes doux.



Prolongement de la promenade avec aménagement partiel :

La promenade se poursuit à travers le parc et son extension pour aboutir le long du centre commercial du «Carrefour». Puis elle emprunte une ancienne ligne de tram qui porte le nom de sentier Parmentier, pour aboutir, par la rue de l’Artre, à la Grand’Rue, la rue commerçante du Mont-à-Leux.



Description de l’aménagement :

La promenade :

Voir les principes généraux d’aménagement d’une rue de 10 m de large et le plan et l’image de synthèse de l’aménagement de la rue du Val.

Pour la description de l’aménagement de la rue des Froidchamps, voir la fiche 4.7 concernant les piétons et les semi-piétons.

Le prolongement de la promenade :

Réfection des trottoirs dans les mêmes matériaux que ceux de la promenade, mais à des largeurs de 1,5 m. Le tronçon reprenant l’ancienne voie de tram, doit être aménagé comme un RAVeL (voir aménagement d’un site propre modes doux).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand’Place, au Parc, au centre Commercial «Carrefour» et au quartier commerçant du Mont-à-Leux ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie :
0,1 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 0,375 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 2,2 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires)
= 257 500 € d’investissements.
- Etude : 8% soit 20 600 €
- Le Mobilier urbain : 2,68 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 66 311 € .

Total de 344 410 € .

PHASAGE

Aménagement à réalisé à moyen terme.

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain de l’agglomération ;
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme, etc ...).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 2 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DES EXPOS

THEME 4

ACTION 2

CONTEXTE

Actuellement, la liaison pédestre entre la Grand’ Place et le Centr’Expo n’est pas visible et agréable. Cette fiche action décrit une promenade qui relie ces deux pôles en passant par le Centre culturel et le futur Centre d’Art contemporain.

DESCRIPTION DE L’ACTION

La promenade des Expos débute de la Grand’ Place et passe par la Petite Rue, comme pour la promenade du Parc, pour aboutir à la place Charles De Gaulle (qui sera entièrement réaménagée). Puis



elle emprunte toute la rue Roger Salengro et l’avenue des Feux Follets sur un trottoir élargi à 2,5 m (voir images de synthèse et description des aménagements des rues double sens unique de 13 -15 m de large dans l’introduction). La fin de cette avenue passe par un champ (future zone résidentielle) et sera aménagée en site propre modes doux (voir images de synthèse dans l’introduction), pour enfin aboutir au Centr’Expo par la rue du Blanc Pignon (voir images de synthèse dans l’introduction).



Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Marlière

Ce prolongement est important pour le lien urbain et la survie commerciale du quartier du Christ et de la Marlière. La connexion de ce prolongement et de la promenade urbaine est très importante et doit faire l’objet d’une étude sur le visuel.

Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers le Risquons-Tout

Ce prolongement se fait sur une ancienne ligne de tram transformé en un site propre modes doux. Ensuite, c’est le lien avec le pôle commercial du Risquons Tout.

Description de l’aménagement :

La promenade :

Voir dans l’introduction les principes généraux d’aménagement d’une rue de 13-15 m de large, d’un site propre modes doux et d’une rue de 10 m large.

La place Charles De Gaulles demande un projet d’aménagement spécifique qui est en cours d’élaboration.

Pour la description de l’aménagement du prolongement du piétonnier de la Petite Rue voir la fiche 1.7 sur les piétonniers et les semi-piétonniers.

Les prolongements de la promenade :

Réaménager les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m. Le tronçon reprenant l’ancienne voie de tram doit être aménagé comme un RAVeL (voir aménagement d’un site propre modes doux).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier les infrastructures importantes de la ville : la Grand’Place, la Gare, Le Centre culturel, le Centr’Expo, les 3 parcs et les centres commerciaux ;
- Donner à Mouscron un aspect urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,125 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 1,5 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 2,5 km de petit trottoir à 75 000 €
+ 37 500 €/km de luminaires)
= 418 320 € d’investissements.

Etude : 8% soit 33 465 € .

Le Mobilier urbain : 4,13 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 102 255 €.

Total de 554 040 € .

PHASAGE

Court terme : la promenade urbaine (277 020 €)

Moyen terme : les extensions (277 020 €).

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations ;
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 3 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE PEPINIERE

THEME 4

ACTION 3

CONTEXTE

Cette fiche action décrit une promenade qui relie la Grand’Place au petit parc récemment aménagé se trouvant le long de la rue de la Pépinière. Actuellement, la liaison piétonnière entre ces deux pôles n’est pas visible et agréable.



DESCRIPTION DE L’ACTION

La promenade de la Pépinière part de la Grand’ Place et passe par la rénovation urbaine. Les vélos et les PMR transitent par la Poste, les piétons ont la possibilité d’emprunter la diagonale de la fontaine vers l’esplanade Orchidée et par les jardins suspendus entre RU et Orchidée pour rejoindre la rue de Rome. Elle longe ensuite la rue de Rome avec un large trottoir pour aboutir au Parc de la rue de la Pépinière.



Le prolongement de la promenade vers les commerces de la rue de Menin

Après avoir traversé le parc diagonalement, cet itinéraire avec aménagement partiel longe une portion de la rue de Menin où quelques commerces et un grand parking sont installés.



Description de l’aménagement :

La promenade :

Dans la rénovation urbaine, à part le jalonnement, aucun aménagement n’est à réaliser. Il faut repenser à la traversée de la rue de Bruxelles. Voir, dans les principes généraux (introduction), les aménagements de la rue de Rome : rue de 10 m de large et le plan et l’image de synthèse de l’aménagement de la rue du Val.

Le prolongement de la promenade :

Réaménager les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand’Place au petit Parc en passant par la rénovation urbaine ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,5 km de grand trottoir à 520 000 €/km
+ 0,8 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
= 115 270 € d’investissements.
- Etude : 8% soit 9 220 €.
- Le mobilier urbain : 1,3 km à 25 000€/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tt les 5m) soit 32 225 € .

Total de 156 720 € .

PHASAGE

Moyen terme 50% (78 360 €)

Long terme 50% (78 360 €).

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation;
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (construction de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations ;
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

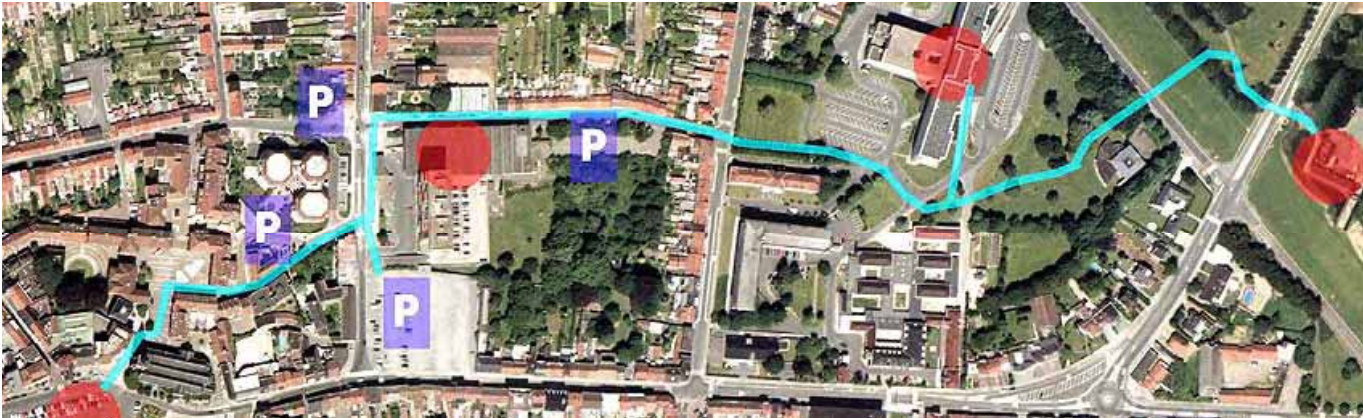
ACTION N° 4 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DU CHATEAU DES COMTES

THEME 4

ACTION 4

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui relie la Grand’Place au Château des Comtes en passant par l’hôpital, les futurs bâtiments communaux avec plus de 1 000 places de parkings et l’emplacement du futur Hôtel de Police. Actuellement, le lien piétonnier entre ces deux pôles n’est pas visible et agréable.



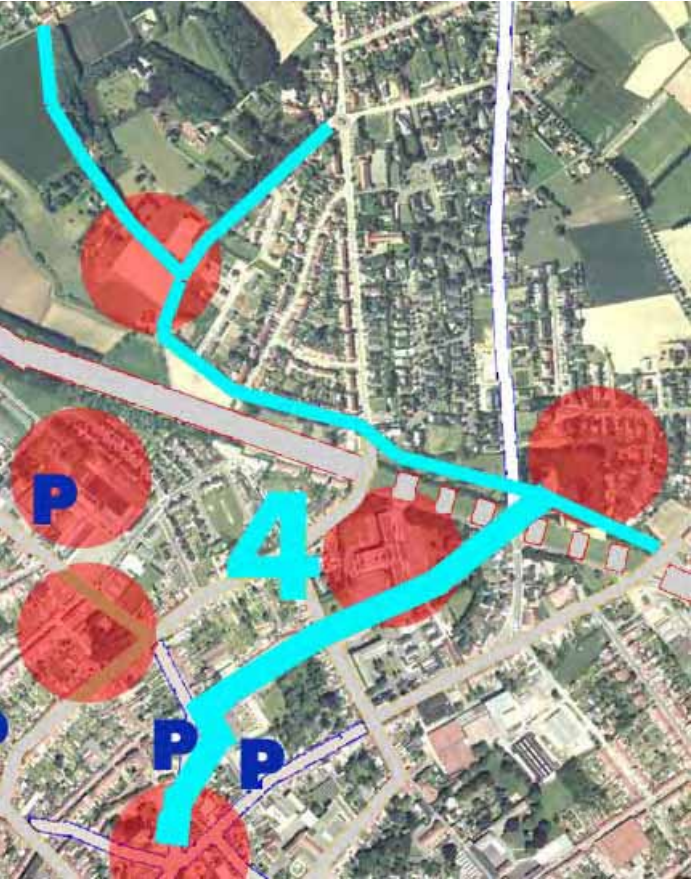
DESCRIPTION DE L’ACTION

La promenade du Château des Comtes: part de la Grand’Place, passe par la rénovation urbaine et la rue de l’Abbé Coulon où se trouve un petit parking. Ensuite, elle aboutit à la rue de Menin d’où il sera possible d’atteindre le futur parking de plus de 1000 places par la droite ou de prolonger la promenade par la gauche. Puis la promenade passe par la rue des Courtils. Le parc du C.H.R est alors traversé en empruntant un aménagement en site propre modes doux. Enfin, en passant près du nouveau bâtiment de la Croix Rouge, la promenade aboutit au Château des Comtes par un espace vert qui doit être aménagé.



Le prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Fontaine Bleue :

La zone verte est traversée pour aboutir à l’avenue de la Promenade et au sentier menant à la Fontaine Bleue. Le prolongement se fait aussi par la rue de la Fontaine et la rue de l’Oratoire pour relier le quartier des Bois Fichaux à la promenade du Château des Comtes et à cette zone naturelle et de loisirs.



Description de l’aménagement :

La promenade :

Dans la rénovation urbaine, aucun aménagement n’est à réaliser à part le jalonnement. Dans la rue de Menin un trottoir large de 2,5 m est à aménager. Voir dans l’introduction les aménagements de la rue des Courtils : rue de 10 m de large, le plan et l’image de synthèse de l’aménagement de la rue du Val .

Pour la description de l’aménagement de la traversée du parc de l’hôpital et de la zone verte voir les aménagements type RAVeL dans la partie générale.

Le prolongement de la promenade :

Les interventions sont principalement de la sécurisation des carrefours et du jalonnement. Le seul tronçon à aménager est le lien entre l’avenue de la Promenade et la Fontaine Bleue (qui passe à travers les champs actuellement) en type RAVeL (voir aménagement d’un site propre modes doux dans la partie générale).

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand’Place, au futur grand parking de 1000 places, à l’hôpital, au Château des Comtes et à la fontaine Bleue en passant par la rénovation urbaine ;
- Offrir un circuit de promenade à travers les zones de loisirs liées à la nature (Fontaine Bleue) ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie: 0,7 km d’aménagement type RAVeL à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires)
+ 1,33 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 1,5 km de signalisation et de sécurisation sites propres existants piéton et vélo
= 254 710 € d’investissements.

Etude : 8% soit 20 380 € .

Le mobilier urbain : 3,15 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 78 090 €.

Total de 353 170 € .

PHASAGE

moyen terme : 50% (176 585 €)

long terme : 50% (176 585 €).

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT :

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation,
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations.
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 5 - AMENAGEMENT DE LA PROMENADE DE LA GARE

THEME 4

ACTION 5

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui part de la Grand' Place vers la Gare. Actuellement le lien pédestre entre ces deux pôles les plus importants de l'agglomération, n'est pas visible et agréable. Quand on sort de la gare, il est difficile de percevoir l'itinéraire qui mène au centre-ville.



La promenade de la Gare débute à la Grand' Place puis transite via la rue de Tournai, axe commercial important qui devrait être aménagé en semi-piétonnier. Ensuite, elle parcourt la rue de la Station jusqu'à la rue d'Italie rendue semi-piétonnière sur ce tronçon. Puis, après avoir pris la rue de Naples, la promenade traverse le parc du Sacré Cœur (le long du terrain de sport) pour aboutir à la rue du Télégraphe. Et enfin, la promenade arrive en face de la Gare avec l'accès direct aux quais par une rampe exécutée lors des travaux d'extension du passage souterrain.



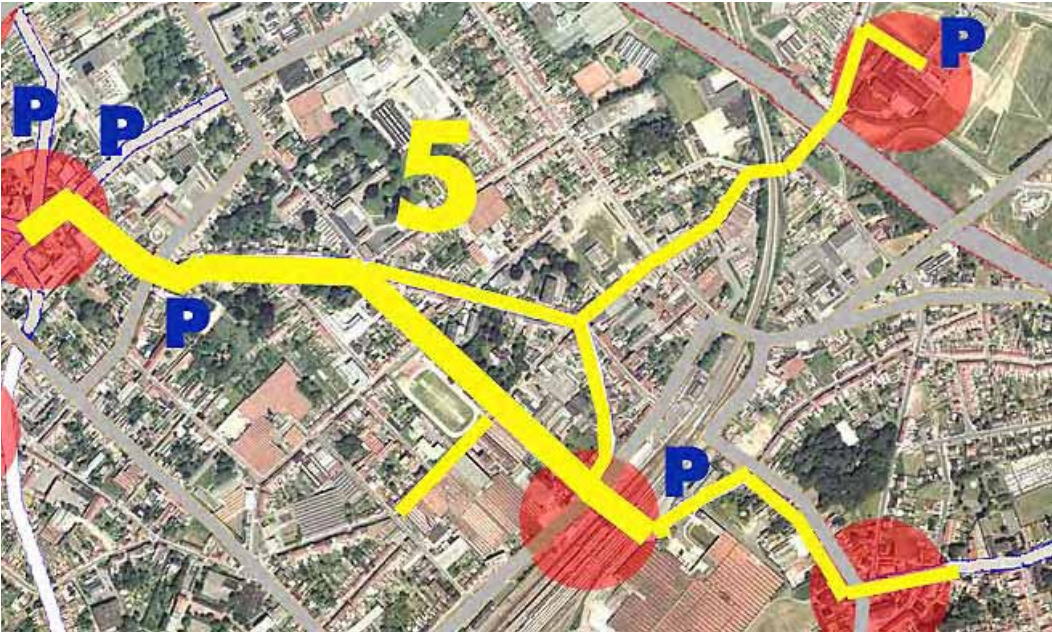
Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers Luigne:

Le prolongement du tunnel sous les voies ou la construction d'une passerelle au-dessus des voies, permet de rejoindre directement le centre de Luigne.

Prolongement de la promenade avec aménagement partiel vers la Piscine :

Le prolongement de la rue de la Station permet l'accès à la Piscine du centre-ville en passant par la rue de la Passerelle et la passerelle sur la N58. Cet itinéraire permet aussi l'accès à la Chambre du Commerce, au Macdonald et à toute l'activité économique (bureaux + industries) se trouvant derrière la Piscine.

La rue du Gaz reste une rue assez commerçante (ancien axe de communication entre Mouscron-Luigne-Herseaux, avant l'implantation du chemin de fer) avec un trafic de véhicules peu important. Elle permet l'accès à la Piscine, en provenance de la Gare, en passant par la rue de la Passerelle et par la passerelle sur la RN58.



Description de l'aménagement :

La promenade :

La rue de Tournai est transformée en rue semi-piétonne avec le début de la rue d'Italie (voir fiche 1-7). La rue de la Station et la rue du Télégraphe sont mises en sens unique avec un trottoir de 2,5 m de large (voir aménagement type d'une rue de 10 m de large, le plan et l'image de synthèse de l'aménagement de la rue du Val dans l'introduction). La traversée du Parc se fait par un aménagement de type Ravel (voir introduction pour les détails d'aménagement).

Le prolongement de la promenade :

Refaire les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5m. La passerelle ne demande pas d'intervention particulière.

PASSAGE SNCB : Prolonger le sous-terrain ou construire une passerelle ?

Cette intervention, à faire en collaboration avec la SNCB, permettra, pour les piétons et les PMR, une traversée du chemin de fer plus directe, agréable et sécurisante que le passage actuel de la rue de Boclé. En aménageant des rampes sur les quais, on assure une meilleure accessibilité des trains pour les PMR, des poussettes, valise à roulettes et autres objets sur roues sera possible.

La solution du prolongement du passage en souterrain :



Passage sous-terrain actuel de la gare

Avantage :

- le coût ;
- facile à exécuter ;
- permet l'accès aux quais aux PMR et vélos ;
- pas d'impact visuel et peu d'emprise au sol ;
- lien le plus direct avec la promenade de la Gare

Inconvénient :

- insécurité la nuit

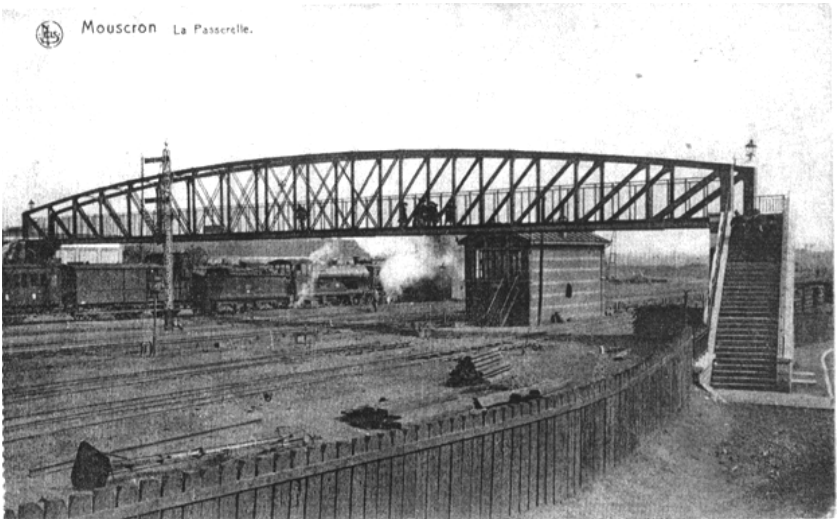
La solution de la construction d'une passerelle :

Avantage :

- sécurité la nuit

Inconvénient :

- le coût ;
- exécution difficile et à intégrer avec aménagement de la place de la Gare ;
- ne permet pas l'accès aux quais aux PMR et vélos ;
- impact visuel et emprise au sol important ;
- lien moins direct avec la promenade de la Gare.



Passerelle au-dessus du Chemin de fer avant sa destruction en 1918

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand'Place, la Gare, la piscine et Luigne ;
- Permettre l'accès aux quais aux PMR et aux vélos ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,25 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 0,75 km de grand trottoir à 110 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ 2,1 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
+ travaux du passage sous-terrain à 243 780 €
= 568 290 € d'investissements.
- Etude : 8% soit : 45 565 €.
- Le mobilier urbain : 3,1 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 76 867 € .

Total de 690 605 € .

PHASAGE

Court terme pour la promenade jusqu’à la gare (446 825 €)
Moyen terme pour le passage du chemin de fer (243 780 €).

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation,
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain des agglomérations.
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 6 : AMENAGEMENT DE LA PROMENADE EXCELSIOR

THEME 4

ACTION 6

CONTEXTE

Cette fiche action décrit la promenade qui relie la Grand’Place au Centre Commercial des Moulins et qui est prolongée jusqu’au stade de l’Excelsior. Actuellement, le lien pédestre entre ces pôles n’est pas visible et agréable. Le Passage St-Pierre n’est actuellement pas agréable à traverser mais, dans un avenir proche, il pourrait devenir un axe commercial convivial.



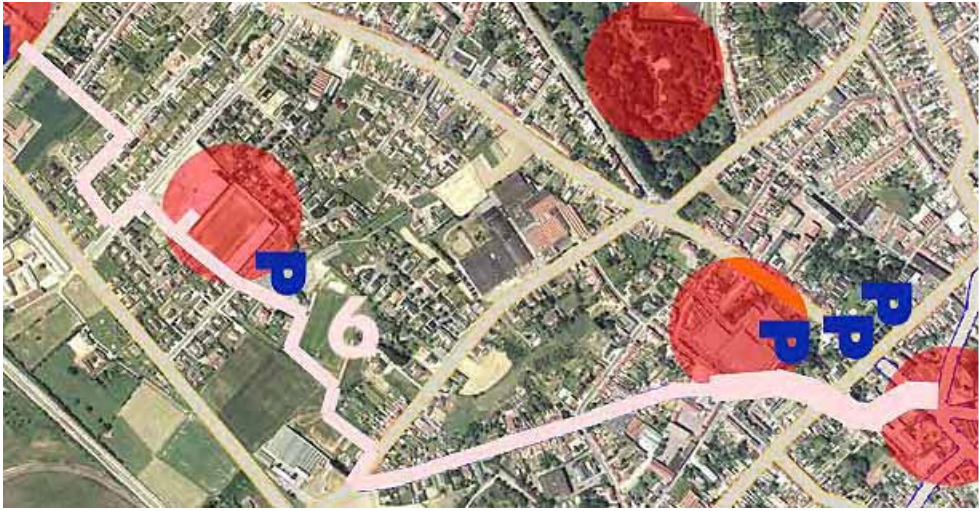
DESCRIPTION DE L’ACTION

La promenade vers le centre des Moulins (partie avec aménagement complet) part de la Grand’Place, passe par le passage St Pierre, la rue St-Joseph et le début de la rue des Bas-Voisinage qui seront rendus semi-piétonniers, pour aboutir au Centre Commercial des Moulins et à un parking assez important.



Prolongement de la promenade vers le stade l’Excelsior:

Le carrefour traversé, on trouve le centre commercial. La promenade se prolonge alors par la rue du Bas-Voisinage pour aboutir à la rue de la Vellerie juste avant l’avenue de Barry. Puis, en passant par une série de sentiers dans le quartier résidentiel, la promenade aboutit au Stade par ses différentes entrées. La promenade se termine par un sentier vers le Centre Commercial de l’avenue W.A. Mozart.



Description de l’aménagement :

La promenade :

Le passage St-Pierre est transformé en rue semi-piétonne avec le début de la rue du Bas-Voisinage. Il faudra faire attention à la traversée de la rue St-Pierre.

Le prolongement de promenade :

Refaire les trottoirs dans les mêmes matériaux que dans la promenade, mais à des largeurs de 1,5 m pour le reste de la rue du Bas-Voisinage. Après cette rue, les interventions sont principalement de sécurisation des carrefours et de jalonnement : ces endroits sont principalement piétons.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Permettre un transfert modal de la voiture vers la marche à pied et le vélo ;
- Structurer le centre-ville ;
- Rendre la vie à Mouscron plus conviviale ;
- Lier la Grand’Place au Centre Commercial des Moulins et au stade Excelsior ;
- Donner à Mouscron un aspect plus urbain.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,315 km de piétonnier à 520 000 €/km
+ 1,2 km de petit trottoir à 75 000 €/km
+ 37 500 €/km de luminaires
= 253 220 € d’investissements.

Etude : 8% soit : 20 258 € .

Le mobilier urbain : 1,52 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40 m, une poubelle tous les 40 m + un potelet tous les 5 m) soit 37 556 € .

Total de 311 035 € .

PHASAGE

Long terme.

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police avec verbalisation ;
- Lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Aménagements architecturaux ou artistiques (implantations de bâtiments exceptionnels, de fontaines ou statues) pour embellir la commune et renforcer le caractère urbain de l’agglomération ;
- Synergie et cohérence entre la politique d’urbanisme et le Plan Communal de Mobilité (par exemple : favoriser l’implantation de nouveaux commerces et activités liés à la promenade, au tourisme etc).

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 7 : LE PIETONNIER

THEME 4

ACTION 7

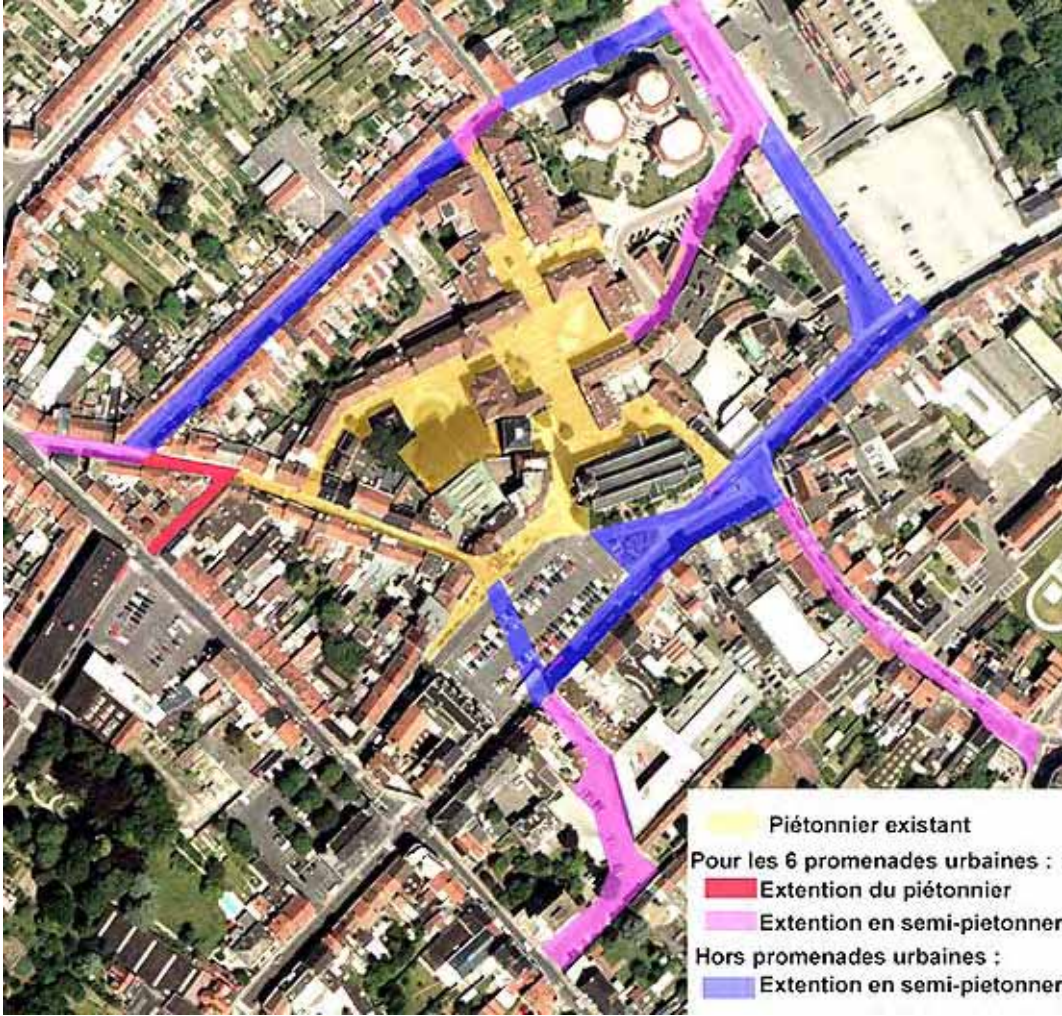
CONTEXTE

Pour rendre le centre-ville plus urbain et plus convivial et favoriser les modes doux, il est nécessaire de compléter les aménagements de piétons et semi-piétons des 6 promenades urbaines au centre-ville.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la sécurité des modes doux ;
- Pousser les automobilistes à emprunter les modes doux ;
- Donner une convivialité et un caractère urbain à la ville de Mouscron.

DESCRIPTION DE L’ACTION



Prolonger les aménagements qui ont déjà été réalisés dans la Petite Rue et dans la rénovation urbaine.

Le semi-piétonnier est un aménagement qui ressemble à celui d’un piétonnier (sans trottoir et de plain-pied), où les accès doivent rester possibles aux voitures des riverains et aux bus, tout en ne gênant pas les modes doux.

Prolonger le piétonnier de la Petite Rue et rendre piétonne la rue des Froidchamps.

Rendre semi-piétonnier : la rue de Bruxelles, la rue de Tournai, le début de la rue de Courtrai, le début de la rue de Menin, les accès à la rénovation urbaine et une partie de la Grand Place.

Description de l’aménagement :

C’est un aménagement de type centre. En ce qui concerne la Grand’Place, il serait judicieux de lancer un projet complet pour son réaménagement. Les coûts de réalisation de l’opération sont, à ce stade, difficiles à estimer.

A l’entrée des semi-piétonniers: des portes « 30 »

La porte sera constituée d’un plateau à l’entrée de la zone.



PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 0,8 km de piétonnier à 520 000 €/km = 416 470 € d’investissements.
- Etude : 8% soit 33 320 € .
- Le mobilier urbain : 1,6 km à 25 000 €/km (un banc tous les 40m, une poubelle tous les 40m + un potelet tous les 5 m) soit 39 665 € .

Total de 489 450 € .

PHASAGE

Moyen terme.

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 8 : LES ITINERAIRES DES ECOLES

THEME 4

ACTION 8

CONTEXTE

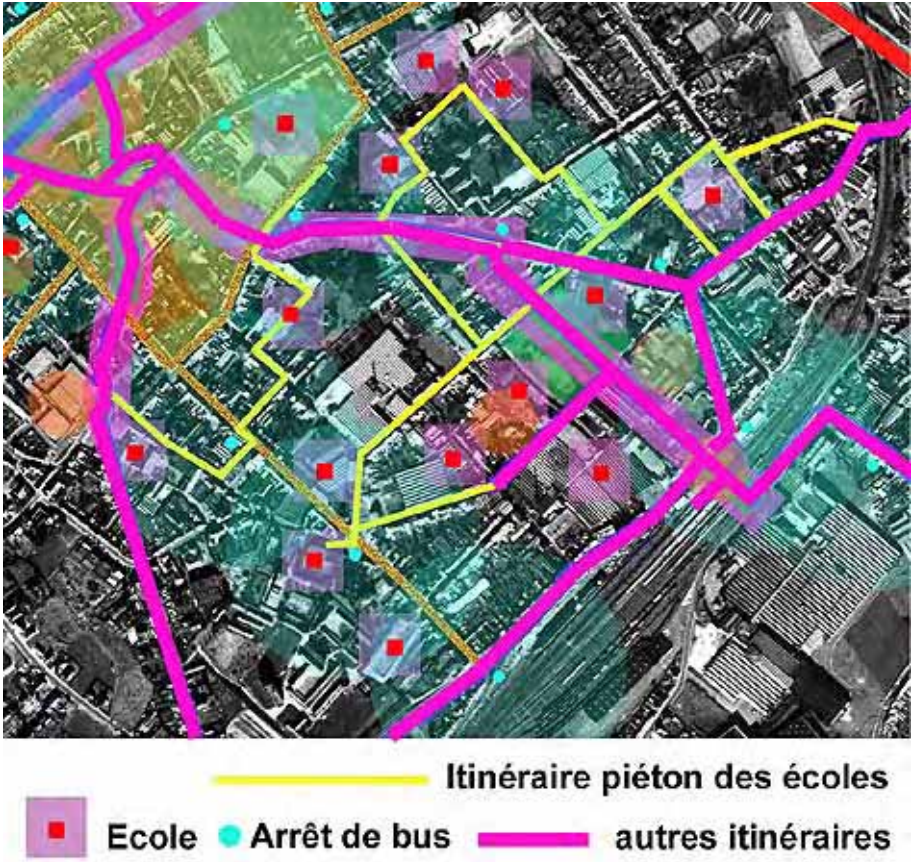
Le centre-ville de Mouscron comporte de nombreuses écoles. Un aménagement des itinéraires empruntés par les écoliers est nécessaire pour assurer leur sécurité. Par contre, l’accessibilité des PMR sur ces itinéraires est moins importante que sur les promenades urbaines et sur les itinéraires de liaison où leur accessibilité doit être garantie.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Améliorer la sécurité des écoliers sur leurs trajets vers l’école.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Seuls les itinéraires pour accéder aux écoles qui ne sont pas repris dans les 4 autres itinéraires piétons sont pris en compte. Les autres types d’itinéraires sont déjà sécurisés pour les modes doux.



Description de l’aménagement :

Réfection des trottoirs qui n’ont pas 1,5 m de large ou qui ont un mauvais revêtement, déplacement des obstacles se trouvant sur les trottoirs, installation des barrières pour séparer les piétons de la chaussée aux endroits les plus dangereux, sécurisation des traversées piétonnes, signalement et éclairage les zones qui sont sombres la nuit.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

- La voirie : 3,25 km d’itinéraires avec sécurisation, refaire certains trottoirs et signalisation à 18 500€ = 60 435 € d’investissements.

Etude : 8% soit 4 835 €

Total de 65 258 €.

PHASAGE

Court terme.

MESURES D’ACCOMPAGNEMENT (facultatif)

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation et lancement d’une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse ;
- Mise en zone 30 des environs des écoles.

THEME N° 4 – LES MODES DOUX

ACTION N° 9 : LES ITINERAIRES DE LIAISON

THEME 4

ACTION 9

CONTEXTE

Les 6 promenades urbaines et leurs prolongements n’offrent pas la possibilité de liaison pédestre entre des pôles importants se trouvant en périphérie de l’agglomération de Mouscron (comme par exemple, entre le Château des Comtes et la piscine ou entre le Risquon-Tout et la Marlière). Un réseau d’itinéraires de liaison des extrémités des promenades urbaines est donc proposé pour lier ces pôles entre eux. Un itinéraire qui lie Mouscron, Luigne et Herseaux-place est également inclus, il sera aménagé par le MET lors de la construction de la Route de la Laine.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Améliorer la sécurité des piétons sur ces itinéraires ;
- Lier les pôles périphériques de l’agglomération de Mouscron.

DESCRIPTION DE L’ACTION

Ce réseau d’itinéraires complète l’infrastructure de déplacements pédestres dans l’agglomération mouscronoise. Ce réseau a un but moins structurant que les promenades urbaines mais doit aider les piétons à se déplacer à la périphérie de l’agglomération.

Description de l’aménagement :

Réfection des trottoirs qui n’ont pas 1,5 m de large ou qui ont un mauvais revêtement, déplacement des obstacles se trouvant sur les trottoirs, signalement et éclairage des endroits qui ne le sont pas assez.

PARTENAIRES

- Pilote : Commune.
- Partenaires : Gestion Centre-ville, développement du tourisme, police et riverains.

COUTS

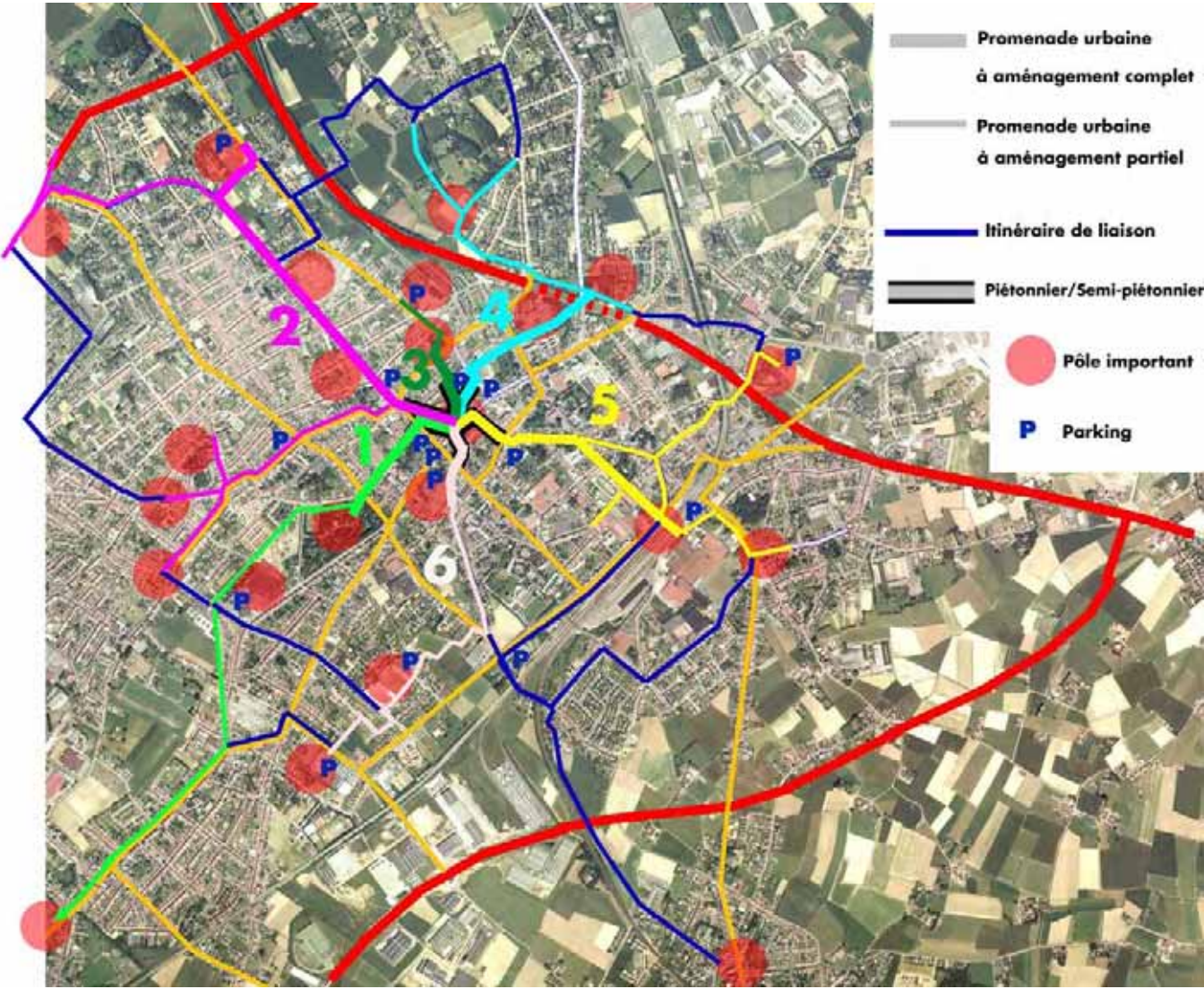
La voirie : 9,1 km d’itinéraires avec sécurisation, refaire certains trottoirs et signalisation à 30 000€ = 169 187 € d’investissements.

Etude : 8% soit : 13 535 € .

Total de 182 720 €.

PHASAGE

Long terme, une fois les 6 promenades terminées.



MESURES D’ACCOMPAGNEMENT (facultatif)

- Contrôle des vitesses par la police le long de ces itinéraires avec verbalisation ;
- Lancer une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°10: AMENAGEMENT D'HERSEAUX & DOTTIGNIES

THEME 4

ACTION 10

Contexte :

La traversée d'Herseaux et de Dottignies à pied, pour les PMR ou à vélo donne un sentiment d'insécurité subjective important et n'est ni confortable, ni agréable.

Objectifs poursuivis :

- Améliorer la sécurité routière ;
- Donner un aspect urbain à ces centres ;
- Dévier le trafic poids lourd ;
- Réduire les vitesses des véhicules dans la traversée de ces agglomérations ;
- Rendre plus convivial et donner une meilleure sécurité subjective.

DESCRIPTION DE L'ACTION A HERSEAUX

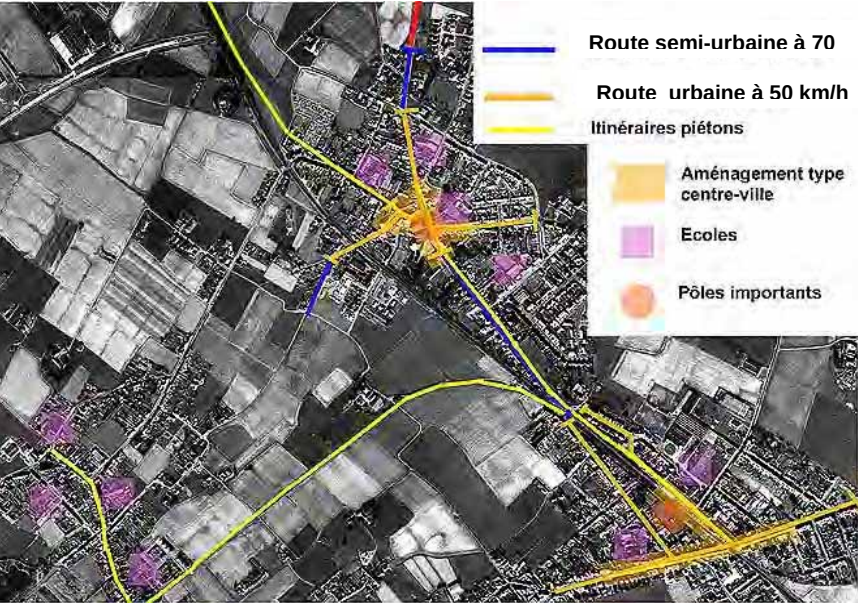
Principes pour les cyclistes

- Insertion des itinéraires venant de Mouscron dans l'agglomération.
- Circulation des vélos dans l'agglomération avec les voitures circulant à basse vitesse et sans poids lourds.
- Le passage de Herseaux Place à Herseaux Gare peut se faire de deux façons :
 - Directement par la route ;
 - Par la piste cyclable se trouvant à l'Est de Herseaux.

La solution directe par la route est meilleure (presque de moitié moins longue que la piste cyclable actuelle), mais il faut étudier l'installation d'une piste cyclable sur cette voirie.

Principes pour les piétons

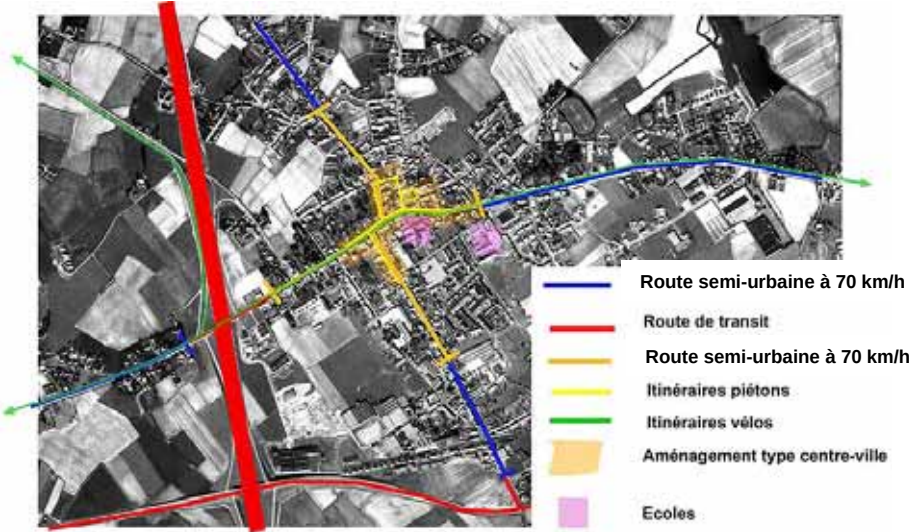
- Aménagement de trottoirs à l'intérieur de la zone urbaine type centre-ville (zone en orange sur la carte) pour une accessibilité des piétons et des PMR confortable et en toute sécurité.
- Le lien entre les trois parties d'Herseaux peut se faire par : l'aménagement d'une ancienne ligne de chemin de fer entre Herseaux Gare et Herseaux Ballon et par l'aménagement d'un chemin entre Herseaux Gare et Herseaux Place et entre Herseaux Ballon et Herseaux Place.



DESCRIPTION DE L'ACTION A DOTTIGNIES

Principes pour les cyclistes

- Insertion des pistes cyclables de la N512 dans l'agglomération.
- Circulation des vélos dans l'agglomération avec des voitures circulant à basse vitesse et sans poids lourds.



Principes

pour les piétons

- Aménagement de trottoirs à l'intérieur de la zone urbaine type centre-ville (zone en orange sur la carte) pour une accessibilité des piétons et des PMR confortable et en toute sécurité.

Description de l'aménagement : les fiches 1.6 et 1.7 du premier thème décrivent plus en détail les aménagements à réaliser pour sécuriser la traversée de ces deux pôles agglomérés.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Contrôle des vitesses par la police à ces endroits avec verbalisation et lancement d'une campagne de sensibilisation mettant en évidence le lien entre sécurité routière et vitesse.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°11 : LES ITINERAIRES CYCLABLES

THEME 4

ACTION 11

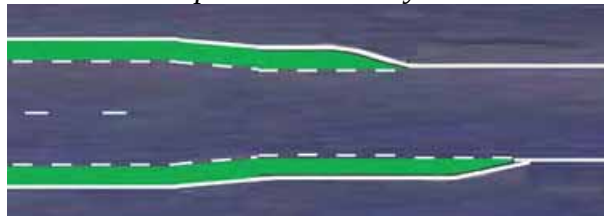
CONTEXTE

Mouscron est une des communes où le vélo est le plus utilisé en Wallonie. Sur la majorité des voiries communales, il existe une piste cyclable. Ces itinéraires ont été décrits dans la phase 1 de l'étude (diagnostic). Les demandes actuelles et potentielles sont importantes ; elles requièrent un réseau d'itinéraires complet, sécurisant et confortable pour les vélos.

Le plan vélo prévoit de garder les pistes cyclables existantes, sauf celle de la Pépinière (qui n'est pas compatible avec un éventuel aménagement du petit « Ring »).

Une quarantaine « **d'insertions cyclistes** » est à mettre en place pour insérer le cycliste d'une piste cyclable sur la chaussée sur un même itinéraire cycliste (voir carte du Plan vélo dans la première partie).

Exemple d'insertion cycliste



OBJECTIFS POURSUIVIS

- rouler à vélo dans toute la commune sur un réseau d'itinéraires sûrs,
- diminuer les accidents impliquant un vélo,
- assurer un confort de circulation pour les cyclistes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Mise en place de 3 nouvelles pistes cyclables :

- Prolongement de la piste cyclable sur la N43 jusqu'au Risquons-Tout ;
- Mise en place d'une piste entre Mouscron et Aelbeke ;
- Mise en place d'une piste cyclable entre Herseaux-Place et Herseaux-Gare.

B Mise en place de 6 itinéraires cyclables en site propre comprenant les piétons et les PMR (panneau type RAVeL ou panneau de police D9):

- Promenade P1 (voir fiche 4.1) de la Place De Gaulle jusqu'au Centre Expo sur un ancien vicinal.
- La traversée du Parc de l'Hôpital ;
- Le RAVeL sur l'ancienne voie de chemin de fer L85 allant de Herseaux Gare à Herseaux Ballon ;
- L'itinéraire entre Herseaux Place et Mouscron, le long du chemin de fer ;
- Le sentier Parmentier, ancien vicinal ;
- Le prolongement dans le parc de la rue du Télégraphe.



Panneau type RAVeL uniquement pour les vélos et les piétons, tout moyen de transport motorisé est interdit (à la différence du panneau D7 ou D9, où les mobylettes classe A sont admises).

C. Aménagement de 19 carrefours pour la sécurité et le confort des cyclistes, dont :

- Le raccord de la piste cyclable de la N58 avec Mouscron et Luignne.
- Le passage à niveau entre Herseaux Gare et Herseaux Place ;
- Le nouveau carrefour de la Route de la Laine avec la chaussée du Clorbus ;
- Le nouveau carrefour de la Route de la Laine avec le sentier de la Bourgerie ;
- La traversée en face de la gare ;
- Le long de la bretelle du boulevard des Alliés et de la rue St. Achaire ;
- Le carrefour entre la rue de Menin et la rue de Comines (en face de la Passerelle).

D. Refection du revêtement de 2 tronçons pour le confort des cyclistes:

- La piste cyclable entre Herseaux Ballons et le Mont-à-Leux ;
- La rue du bois au Mont-à-Leux.

E. Aménagement de 4 tronçons pour la sécurité et le confort des cyclistes:

- La traversée de Dottignies ;
- La traversée de Herseaux Gare ;
- La traversée de Herseaux Place ;
- La rue du Bas-voisinage.

F. Prolonger le passage sous le chemin de fer depuis Luignne jusqu'à la Gare et construire des rampes d'accès (utile aussi pour les PMR)

Cette intervention, à faire en collaboration avec la SNCB, permettra une traversée du chemin de fer plus directe, agréable et sécurisante que le passage actuel de la rue de Boclé. Cette connexion est importante pour les itinéraires du centre de Mouscron avec Luignne et Dottignies.

En aménageant aussi des rampes sur les quais, une meilleure accessibilité aux trains pour les vélos sera possible.

THEME N°4 – LES MODES DOUX

ACTION N°12 : MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT VÉLO

THEME 4

ACTION 12

CONTEXTE :

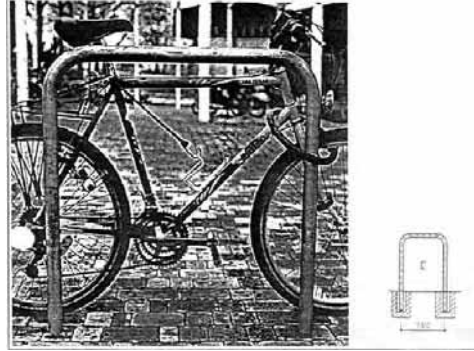
L'utilisation du vélo est freinée par les problèmes de vol. Pour favoriser une bonne utilisation du vélo, la commune doit offrir des stationnements vélo sûrs et confortables devant les pôles attractifs. Nous proposons une campagne de pose minimale pour répondre aux besoins de stationnement vélo en fonction de la durée de stationnement. Avec le temps, certains emplacements seront saturés et d'autres moins remplis. Aux emplacements saturés, il faudra en ajouter d'autres pour mieux répondre à la demande.

OBJECTIFS POURSUIVIS :

- proposer une offre en stationnement devant les pôles attractifs des cyclistes hors des habitations ;
- offrir une sécurité contre le vol de vélo en fonction de la durée du stationnement ;
- offrir un confort pour le stationnement (stabilité lors du stationnement et espace réservé).

A. Les quatre types de stationnement vélo :

- **1 : Le stationnement vélo de type simple.** C'est en général un U renversé en acier peint ou galvanisé. Il est économique (de l'ordre de 3 000 BEF) et permet de protéger contre le vol le cadre et une des deux roues avec un cadenas. Son utilisation est bonne pour un stationnement de courte durée dans des endroits où il existe beaucoup de passage.



- **2 : Le stationnement vélo de type complet.** Il est plus onéreux (+/- 9 000 BEF) et il permet la protection du vélo contre le vol du cadre, des deux roues et de la selle avec un seul cadenas. Son utilisation est bonne pour un stationnement à durée moyenne comme une demi-journée.



- **3 : Le stationnement vélo de type box fermé.** Il est très onéreux (de l'ordre de 50 000 BEF) et permet de protéger contre le vol tout le vélo car il est enfermé dans le box. Il convient pour un stationnement de longue durée et dans des endroits peu surveillés (comme aux gares ou aux arrêts de bus). Cette solution demande beaucoup d'espace, une gestion des emplacements et s'intègre difficilement dans le paysage urbain.



- **4 : Le stationnement vélo de type parc.** C'est en général un U renversé en acier peint en vert ou un modèle avec du bois. Il est assez économique (de l'ordre de 5 000 BEF) et permet de protéger contre le vol le cadre et une des deux roues avec un cadenas. Il doit s'intégrer au mobilier pour les parcs. Il convient pour un stationnement de courte durée dans les parcs et RAvel.

B. Localisation des différents types de stationnement (voir carte) :

En face de chaque pôle attractif pour les cyclistes hors habitation, une estimation minimaliste d'emplacement des trois types de stationnement a été évaluée en fonction de l'importance du pôle et du type de demande de stationnement (courte, moyenne ou longue durée).

PARTENAIRES

- Pilote : commune.
- Partenaires : crédit multimodal de la DG3 et du cabinet Daras, SNCB, DGTLP, TEC Hainaut, SRWT, commerçants.

PHASAGE

Court terme pour les 226 stationnements de type simple et les 446 stationnements de type complet ;
Moyen terme pour les 17 de type parc, les 45 box.

A moyen et long terme :

En fonction du remplissage des stationnements vélo, ajouter des emplacements dans les zones saturées (estimation d'augmentation de 25% pour le moyen terme et de 25% pour le long terme, ce qui donnera un parc vélo de 1100 places à long terme).