MOUSCRON

Plan Communal Cyclable

2011-2015

Plan Communal Cyclable de la Ville de Mouscron

Approuvé par le Conseil Communal de Mouscron, le 26 Septembre 2011.

TABLE DES MATIÈRES

1 Le vélo aujourd'hui 9

1.1 Profil de la commune et potentiel du vélo 9

1.2 La méthode BYPAD 25

1.3 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil 29

1.4 Le diagnostic par module 30

2 Le vélo demain 37

2.1 Objectifs généraux 37

2.2 Vision et ambitions de la commune 38

3 Actions : Rouler à vélo 41

3.1 Repères pour le réseau vélo 41

3.2 Leviers prioritaires 42

3.3 Fiches d'action 43

4 Actions : Le vélo à l'arrêt 114

4.1 Repères pour le stationnement vélo 114

4.2 Leviers prioritaires 114

4.3 Fiches d'action 114

5 Actions : Encourager la pratique du vélo 125

5.1 Repères pour la promotion de la pratique du vélo 125

5.2 Leviers prioritaires 125

5.3 Fiches d'action 125

6 Actions : Ancrer la politique cyclable 148

6.1 Repères pour les aspects organisationnels 148

6.2 Leviers prioritaires 148

6.3 Fiches d'action 149

7 Annexes 162

7.1 Boîte à outils 162

7.2 Résultats des comptages 162

7.3 Visites de terrain 191

7.4 Cahier cartographique 191

7.5 Aperçu des actions 198

7.6 Budget 2011-2014 207

7.7 Tableau de bord 209

7.8 Récapitulatif des réunions et actions menées 214

TABLEAUX

Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC 27

Tableau 2 – Calendrier de l'élaboration du PCC 28

Tableau 3 – Modules de l'évaluation BYPAD 29

Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d'action 37

Tableau 5 – Aperçu des actions 198

Tableau 6 – Tableau de bord 209

FIGURES

Figure 1 – Les modules BYPAD 26

Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD 26

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC 27

Figure 4 – Diagnostic BYPAD 29

Figure 5 – Ambitions BYPAD 40

LE PROJET
« COMMUNES PILOTES WALLONIE CYCLABLE »

Ce Plan Communal Cyclable a été préparé dans le cadre du projet régional « communes pilotes Wallonie cyclable ». [1]

La Déclaration de Politique Régionale prévoit de travailler avec une demi-douzaine de villes cyclables pilotes. L'idée de la mesure est de concentrer les moyens sur un nombre limité de communes afin de pouvoir arriver à un impact significatif. Ceci contribuera aux objectifs de mobilité durable, notamment celui de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. Pour y parvenir, le Gouvernement ambitionne notamment de rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité active et de promouvoir le vélo.

Les objectifs spécifiques du projet « communes pilotes Wallonie cyclable » sont :

- Développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- Identifier les meilleures stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels ;
- Développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, ce qui contribuera à une image favorable de la Wallonie.

Le projet suit les étapes suivantes:

- Appel à projet aux communes ou associations de communes rurales
- Sélection d'une douzaine de communes sur base du dossier de candidature
- Préparation du Plan Communal Cyclable (PCC) par les communes ou associations de communes sélectionnées (le présent document)
- Sélection de 6 à 8 communes ou associations de communes
- Mise en œuvre des PCC sélectionnés de 2011 à 2015 à l'aide de moyens financiers régionaux.

La commune de Mouscron est parmi les 13 communes ou association de communes sélectionnées. En préparant le PCC, elle a bénéficié d'une assistance d'expert fourni par l'association de bureaux ICEDD / TIMENCO / PROVELO.

[1] Le texte suivant est largement extrait du règlement de l'appel à projet aux communes

1 LE VÉLO AUJOURD'HUI

Diagnostic de la politique cyclable

1.1 Profil de la commune et potentiel du vélo

Profil de la commune

La Commune de Mouscron est située à l'**extrême nord-ouest de la province du Hainaut** et de ce fait de la Région Wallonne, au centre du triangle formé par les villes de Tournai, Courtrai et Lille.

Cette position stratégique intègre Mouscron dans des planifications telles que l'Eurovélo 5 (relier Londres à Rome via Bruxelles), le Schéma Directeur Vélo Wallon et le Schéma Directeur Vélo de la Wallonie Picarde mais lui permet aussi d'être au carrefour de 2 réseaux limitrophes sur lesquels se brancher : les réputées Fietsroute flamandes et les futurs itinéraires cyclables imaginés dans le Plan de Déplacement Urbain de Lille Métropole.

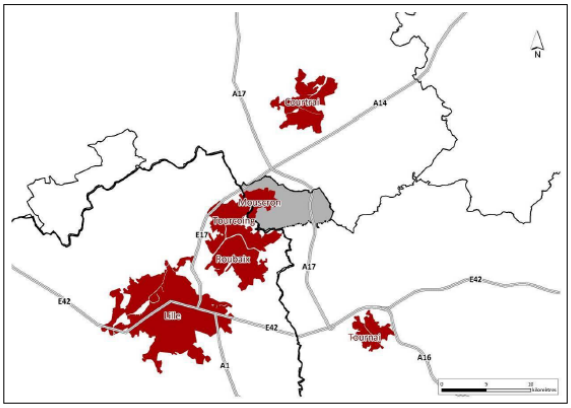


Figure 1 : Localisation de la commune de Mouscron (Cartographie JNC AWP)

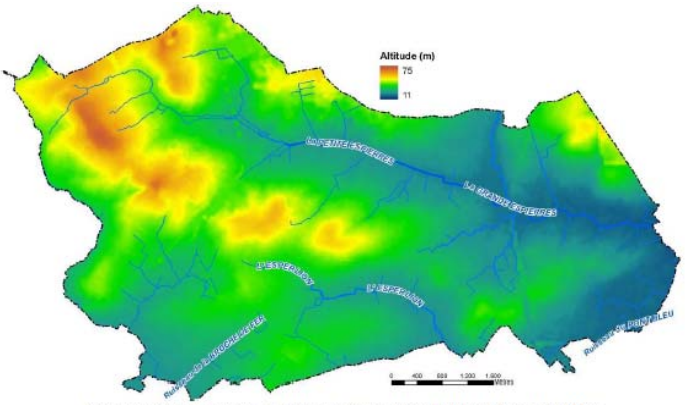


Figure 2: relief de la commune de Mouscron (Source: PICC / SPW-DGST-DTC, 1997-2008)

Commune à facilités linguistiques, Mouscron est enclavée entre la Flandre au nord et la France au sud-ouest. Mouscron est composée de 4 anciennes communes (Dottignies, Herseaux, Luingne et Mouscron).

Avec plus de **54.688 habitants** (au 01/01/2010) et une densité de population dépassant les **1.300 habitants par km²** (ancienne commune de Mouscron : près de 2.500 hab/km²), Mouscron est considérée comme une ville régionale.

Le territoire communal mouscronnois s'étend sur **une superficie de 4.068 ha dans le plateau limoneux hennuyer**. Le relief y est relativement plat (de 16 à 71 mètres d'altitude).

Le paysage mouscronnois peut se décomposer en trois espaces paysagers :

- les ensembles urbains (28 % par les terrains résidentiels);
- les ensembles d'activités économiques (14 % par l'activité économique);
- les ensembles agricoles ouverts (49 % du territoire est concerné par l'agriculture).

Ces caractéristiques géographiques, de relief, de population et de densité attestent clairement d'une morphologie favorable au développement du vélo comme moyen de déplacement quotidien.

Plusieurs éléments structurants ont manifestement joué un rôle dans la mise en place du paysage actuel, il s'agit du tracé de la N58, des deux lignes de chemin de fer, de l'autoroute A17 et de la future Route de la Laine…. L'autoroute relie Tournai à Bruges et traverse l'est du territoire dans la direction nord-sud.

Plusieurs voiries de transit traversent l'entité, dont la plus importante est la N58 qui constitue l'épine dorsale de Mouscron. Cette voirie est vouée à devenir un véritable boulevard urbain grâce à plusieurs interventions (ronds-points, verdurisation, continuités cyclables,…) liées à la mise en oeuvre du PCM. Les autres voiries de transit sont la N43, la N518 (Route de la Laine - en cours de construction) et la N511 au sud de Dottignies.

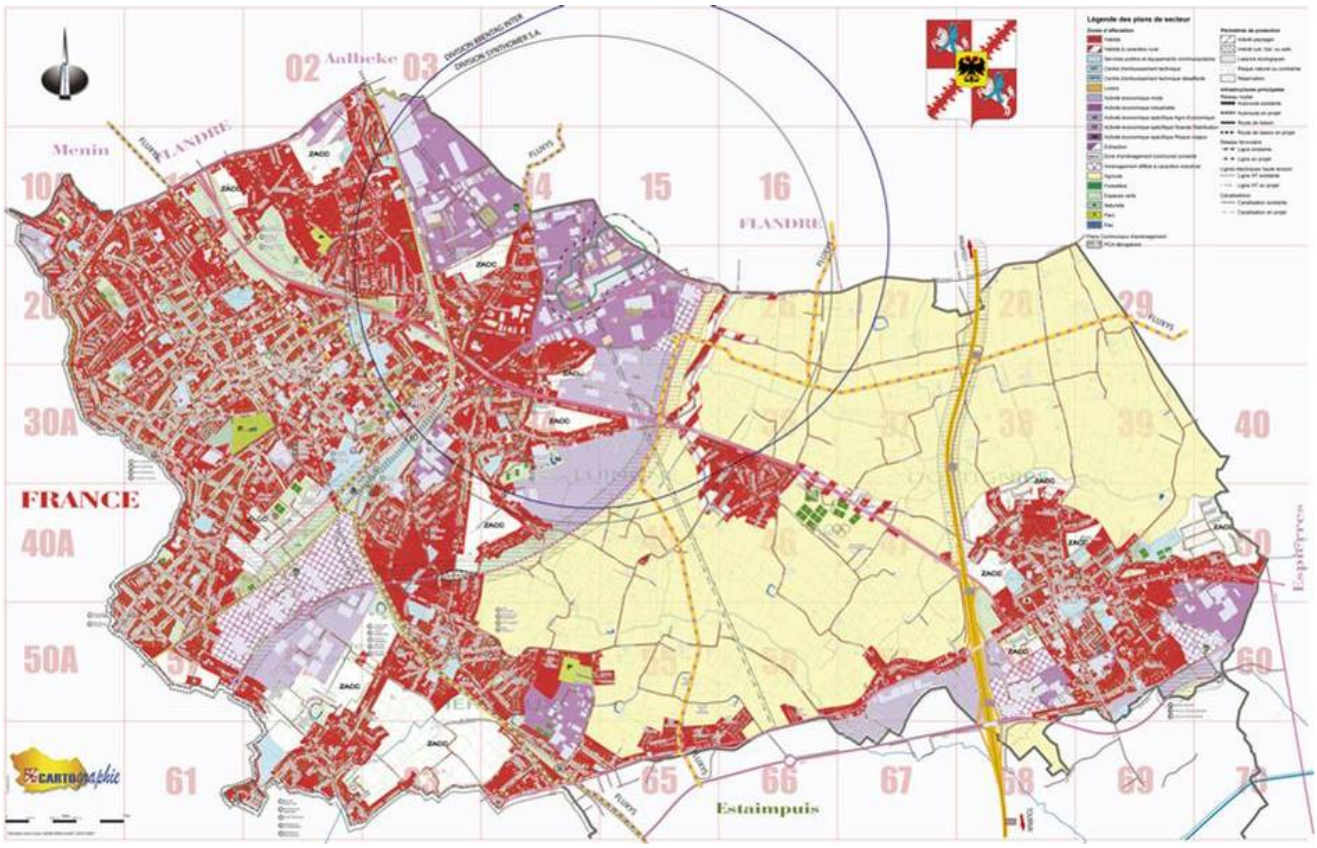
Mouscron est également traversée par la ligne de chemin de fer Gand-Lille ainsi que par la ligne Mouscron-Tournai. Deux gares sont présentes sur le territoire : la gare de Mouscron, située à l'est du centre urbain et la gare d'Herseaux.

Dix lignes de bus parcourent le territoire mouscronnois et forment un réseau de transports publics bien développé. Certaines lignes des TEC et de De Lijn permettent de rallier la Flandres. Il existe une collaboration transfrontalière : la ligne MWR (Mouscron-Wattrelos-Roubaix).

Enfin, au niveau du réseau des voies lentes, certaines rues de Mouscron sont dotées de pistes cyclables et la réalisation de six promenades urbaines est planifiée dans le cadre du PCM. Un GR traverse également l'entité du nord au sud. Le RAVeL ne passe pas à Mouscron, mais le tronçon n°1 passe à proximité, le long du canal de l'Espierres.

Mouscron compte pas moins de 30 écoles, dont une vingtaine proposant de l'enseignement fondamental et une dizaine de l'enseignement secondaire. D'autres services sont également bien représentés dans l'entité : plusieurs crèches, onze maisons de repos, un hôpital régional, 12,6 % de logements publics parmi le nombre total de logement, des résidences et services pour les personnes handicapées, etc …

Plan de secteur de la commune de Mouscron



<u>Le potentiel du vélo – La part modale du vélo</u>

La Commune de Mouscron dispose d'un potentiel cyclable important.

> **Avec ses 10,11% de cyclistes, le potentiel existe. Mouscron dispose d'une des plus fortes part modale en Wallonie.**

En attestent les données présentées ci-après.

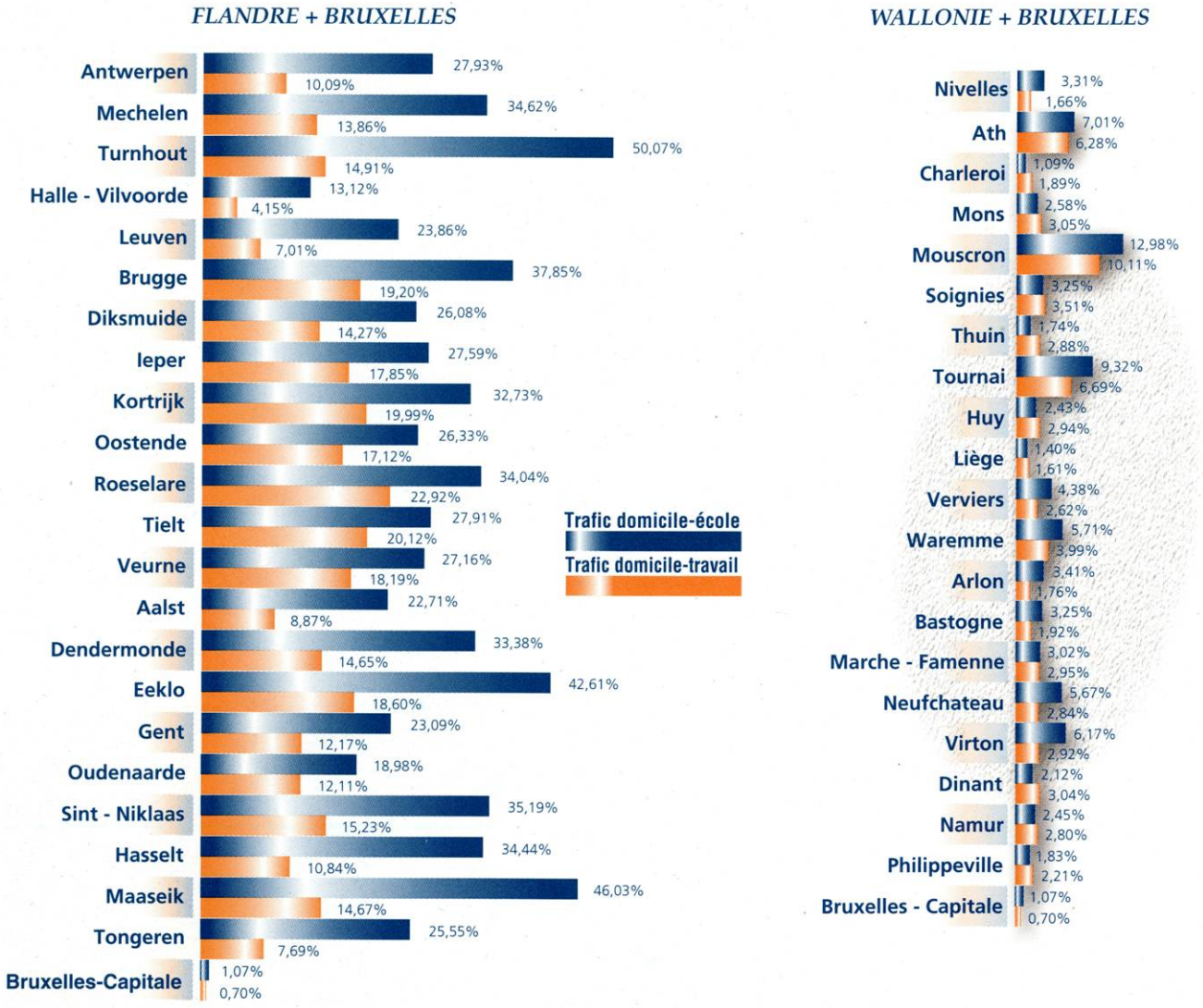
- **Extraits de la Brochure de l'IBSR (Données de l'INS, Recensement 1991) - « Aménagements cyclables – Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes ».**

<u>Déplacement domicile-travail</u>

Région flamande	*12,2% de la population active utilise le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*
Région wallonne	*2,8% de la population active utilise le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*
	Mouscron : 10,11%.
Région Bruxelles-Capitale	*0,7% de la population active utilise le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*

<u>Déplacement domicile-école</u>

Région flamande	*29,8% des élèves utilisent le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*
Région wallonne	*3,2% des élèves utilisent le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*
	Mouscron : 12,98%.
Région Bruxelles-Capitale	*1,0% des élèves utilisent le vélo (cyclomoteur) comme moyen de transport principal.*



Ces données attestent clairement que Mouscron jouit d'un part modale cycliste beaucoup plus élevée que la moyenne wallonne et que dès lors, les cyclistes mouscronnois méritent des aménagements à leur mesure.

- **L'enquête déplacements 2006 – Territoire de Lille Métropole : Enquête transfrontalière sur la mobilité des ménages – Résultat sur le volet wallon – Enquête SPW.**

Cette enquête 2006 sur les déplacements des habitants de Lille Métropole Communauté Urbaine s'intègre dans un programme d'enquête sur une aire d'étude qui dépasse les limites du territoire communautaire :

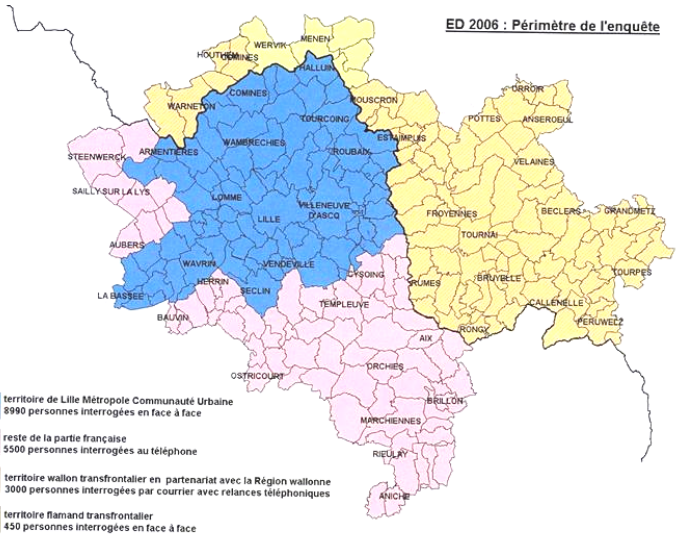
- *le périmètre d'étude de l'enquête déplacement 2006 est composé des aires urbaines d'Armentières et de Lille ainsi que des communes dites multipolaires qui sont rattachées au pôle lillois ;*
- *viennent s'ajouter les territoires frontaliers wallon et flamand dans le but d'intégrer la problématique des déplacements transfrontaliers.*

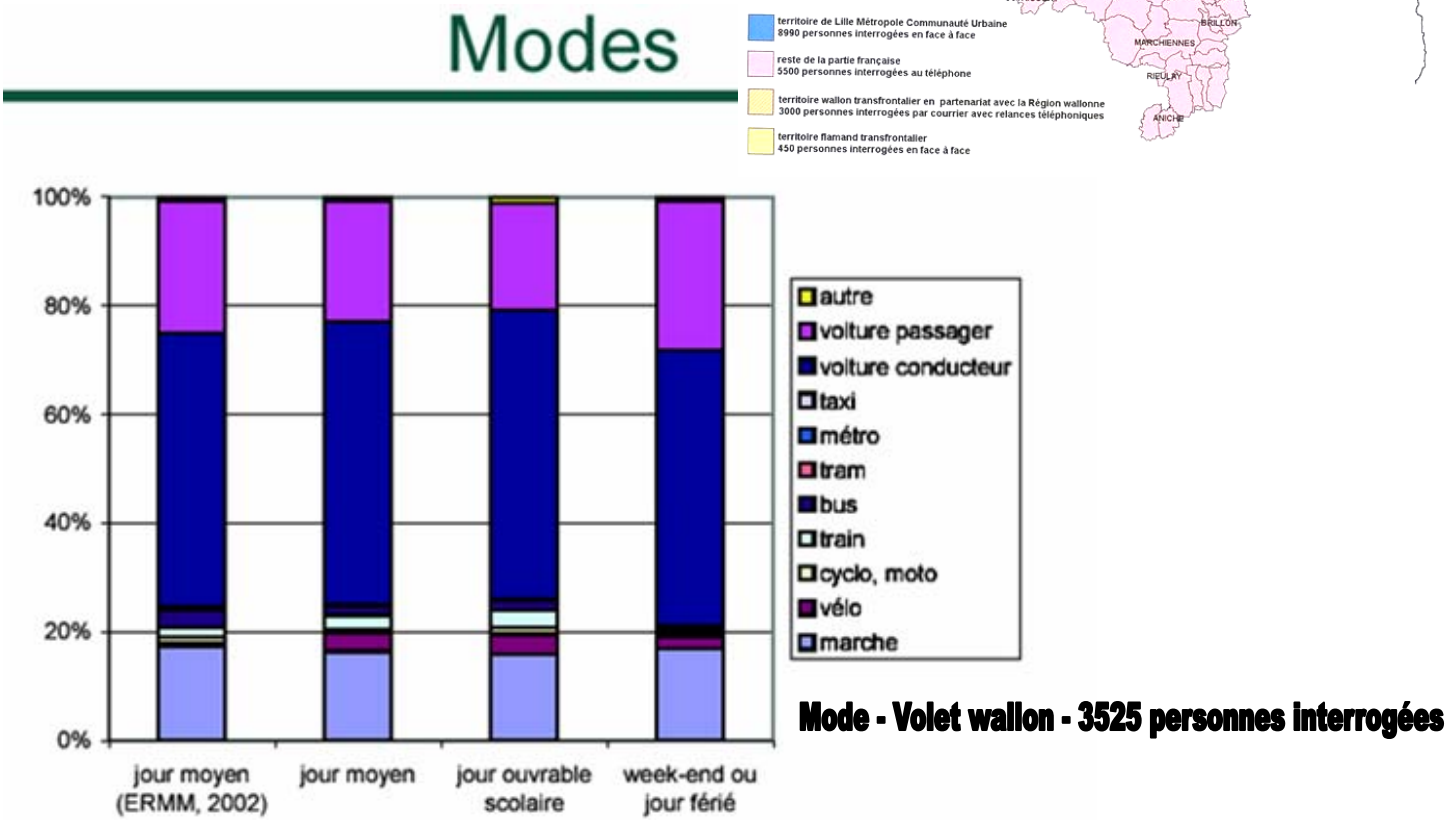
***Pour le volet français**, **8890 habitants représentatifs de la population des 85 communes de Lille métropole** ont été interrogées, à leur domicile sur les déplacements entre janvier 2006 et juin 2006.*

Pour le volet belge (wallon)**, l'enquête de déplacements transfrontaliers s'est déroulée en 2006 et 2007 dans les arrondissements de Tournai et Mouscron. Pour cette enquête, **3525 personnes ont répondu à des questions relatives à leurs habitudes en matière de déplacement.

L'enquête sur les déplacements 2006 permet de photographier différents points :

- *le nombre de déplacements de chaque habitants un jour de semaine (hors vacances scolaires) ;*
- *les motifs des déplacements (loisirs, travail, étude, consommation de services, …) ;*
- *les modes de transports utilisés (voiture, transports en commun, vélos, marche à pied, …) ;*
- *la répartition horaire des déplacements.*





Enquête sur la Mobilité Scolaire 2010 - Menée par le Service Public de Wallonie – Direction de la Planification de la Mobilité (contact Philippe LORENT et Dominique VAN DUYSE).

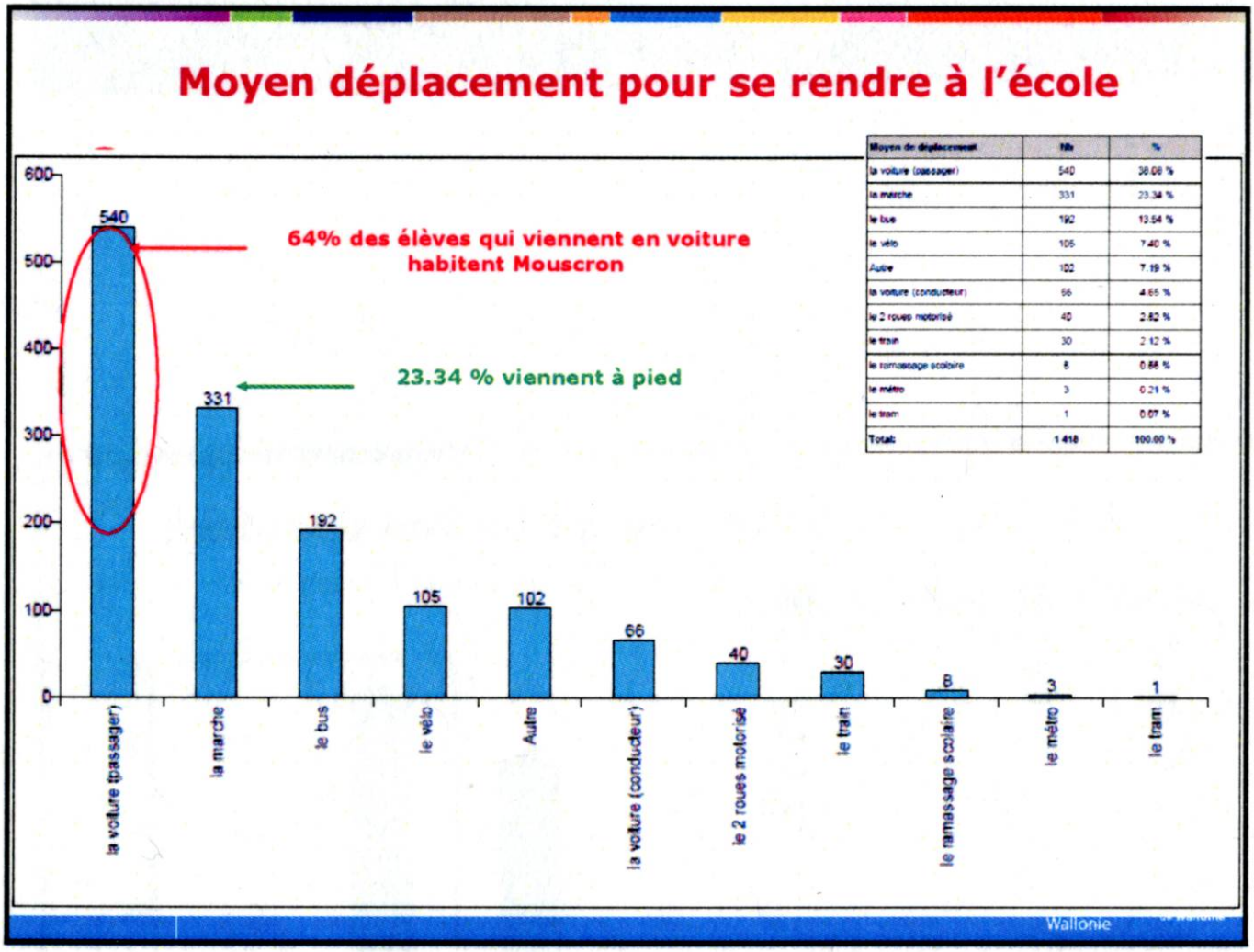
L'enquête sur la mobilité scolaire est :

- *Un outil proposé aux écoles qui permet de diagnostiquer les comportements de mobilité de leurs élèves.*
- *Le diagnostic qui s'en suit comprend une synthèse des résultats ainsi qu'une représentation cartographique du lieu de résidence des élèves en fonction de leur mode de déplacement.*

6 écoles ont répondu à l'enquête : Collège Saint-Henri, ITCF Mouscron, Institut des frères Maristes, Collège Sainte-Marie, Athénée Royal, Institut Communal d'Enseignement Technique. Les encodages des formulaires ont été réalisés par le Forem et la Ville de Mouscron.

Nombre total des élèves concernés : 1418/2266 élèves ont répondu à l'enquête - Taux de participation : 63%

Ces résultats nous montre que 64% des élèves qui viennent en voiture à l'école habitent MOUSCRON, ce qui signifie que la commune a un grand potentiel cycliste au niveau scolaire par rapport au 7.4% des élèves qui viennent à vélo. De plus, cette enquête nous révèle que 52% des élèves habitent à moins de 4 km ce qui est une distance raisonnable pour l'utilisation des doux (qui est de 5 km environ). Nous constatons aussi que les plus grands freins à l'utilisation du vélo sont les conditions climatiques.



Moyen de déplacement	Nb	%
la voiture (passager)	540	38.08 %
la marche	331	23.34 %
le bus	192	13.54 %
le vélo	105	7.40 %
Autre	102	7.19 %
la voiture (conducteur)	66	4.65 %
le 2 roues motorisé	40	2.82 %
le train	30	2.12 %
le ramassage scolaire	8	0.56 %
le métro	3	0.21 %
le tram	1	0.07 %
Total:	1.418	100.00 %

Relation entre la distance et le moyen de déplacement

	Moins de 1 Km	1 à 4 Km	4 à 12 Km	12 à 20 Km	Plus de 20 Km	Total
la voiture (passager)	17	210	218	73	22	540
la voiture (conducteur)	1	29	28	4	4	66
le bus	2	34	111	25	20	192
le train	--	2	11	6	11	30
le vélo	6	66	28	5	--	105
la marche	143	162	23	3	--	331
Autre	4	37	40	11	10	102
le tram	--	1	--	--	--	1
le métro	--	2	1	--	--	3
le 2 roues motorisé	2	16	19	3	--	40
le ramassage scolaire	--	--	1	6	1	8
Total	175	559	480	136	68	1 418

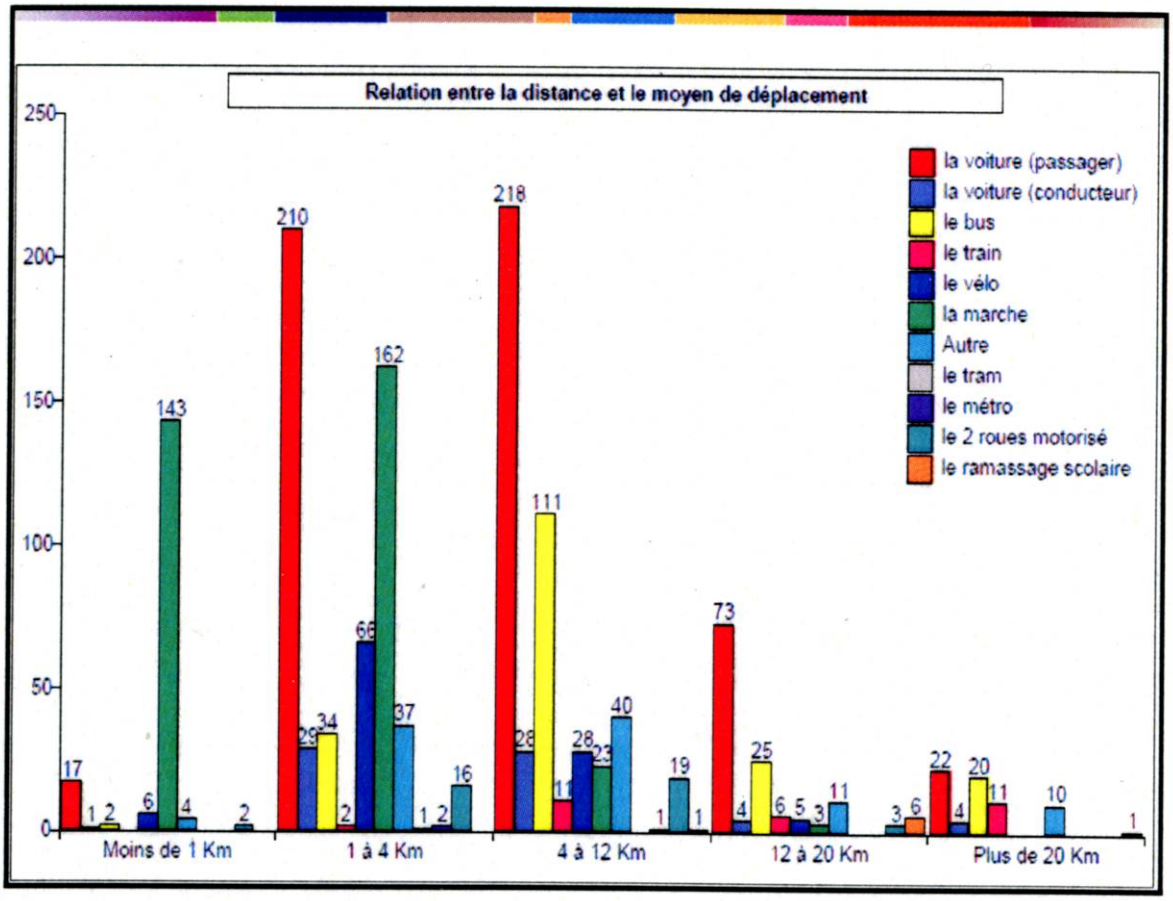
17 % !

21%

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
15

Wallonie

SPW Service public de Wallonie



Relation entre le moyen de déplacement et la durée pour aller à l'école

	la voiture (passager)	la voiture (conducteur)	le bus	le train	le vélo	la marche	Autre	le tram	le métro	le 2 roues motorisé	le ramassage scolaire	Total
0 min	--	--	--	--	--	4	--	--	--	--	--	4
5 min	44	4	2	--	8	56	11	1	--	6	--	132
10 min	149	20	4	2	35	74	12	--	--	14	--	310
15 min	140	19	10	1	24	71	19	--	1	9	--	294
20 min	74	10	12	2	12	39	9	--	--	5	--	163
25 min	65	4	28	4	6	40	9	--	--	2	1	159
30 min	37	4	19	5	8	24	6	--	--	2	4	109
35 min	12	2	21	2	5	5	9	--	--	1	--	57
40 min	8	1	31	1	4	5	3	--	--	1	--	54
45 min	--	2	18	4	2	3	5	--	1	--	1	36
50 min	4	--	13	1	1	5	4	--	--	--	1	29
55 min	3	--	8	1	--	2	2	--	1	--	1	18
60 min	2	--	8	4	--	3	7	--	--	--	--	24
65 min	--	--	4	2	--	--	--	--	--	--	--	6
70 min	1	--	5	1	--	--	5	--	--	--	--	12
80 min	--	--							--	--	--	3
85 min	--	--							--	--	--	2
90 min	--	--	1	--	--	--	--	--	--	--	--	1
75 min	1	--	3	--	--	--	--	--	--	--	--	4
105 min	--	--	--	--	--	--	1	--	--	--	--	1
Total	540	66	192	30	105	331	102	1	3	40	8	1418

La majorité des trajets en voiture durent moins de 15 min... = 29 % des élèves

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
18

Wallonie

SPW Service public de Wallonie

Le report modal vers le vélo

La part modale des cyclistes ne demande qu'à être étendue. Cette augmentation passera par la sécurisation des itinéraires et la promotion des trajets domicile-travail/école mais aussi, en moindre mesure, des déplacements récréatifs.

Toute une série de données disponibles permettent de juger du potentiel de report modal vers le vélo sur le territoire de Mouscron.

- **Enquête Mobilpol 2010 - SNCB**

Mobilpol est l'enquête mobilité de la SNCB réalisée sur base d'une liste de questions informatisées. L'output de ce questionnaire donne une analyse détaillée des déplacements « domicile-lieu de travail » des employés et un aperçu de la motivation dans le choix du moyen de transport.

Afin de disposer de données globales, il a été décidé d'enquêter sur :

1. *les travailleurs d'autres entreprises que celles implantées dans les zonings mais employant beaucoup de personnel : Administration, Hôpital, Forem, …*
2. *les demandeurs d'emploi qui sont confrontés à des problèmes de mobilité dans leur recherche d'emploi.*

Synthèse des données « vélo » de l'enquête Mobilpol :

- *351 travailleurs dont 49.57% de femmes et 50.43% ont rempli le questionnaire.*
- *44.16% ont entre 26 et 40 ans et 46.44% entre 40 et 60 ans.*
- *La majorité des participants à l'enquête habitent dans la région (dans une région < à 10 km).*
- *44.16% disposent de 2 voitures pour effectuer un trajet domicile-travail < à 10 km.*
- *8% pratiquent le covoiturage.*
- *26,4% ne renonceront pas à la voiture pour un autre moyen de transport.*

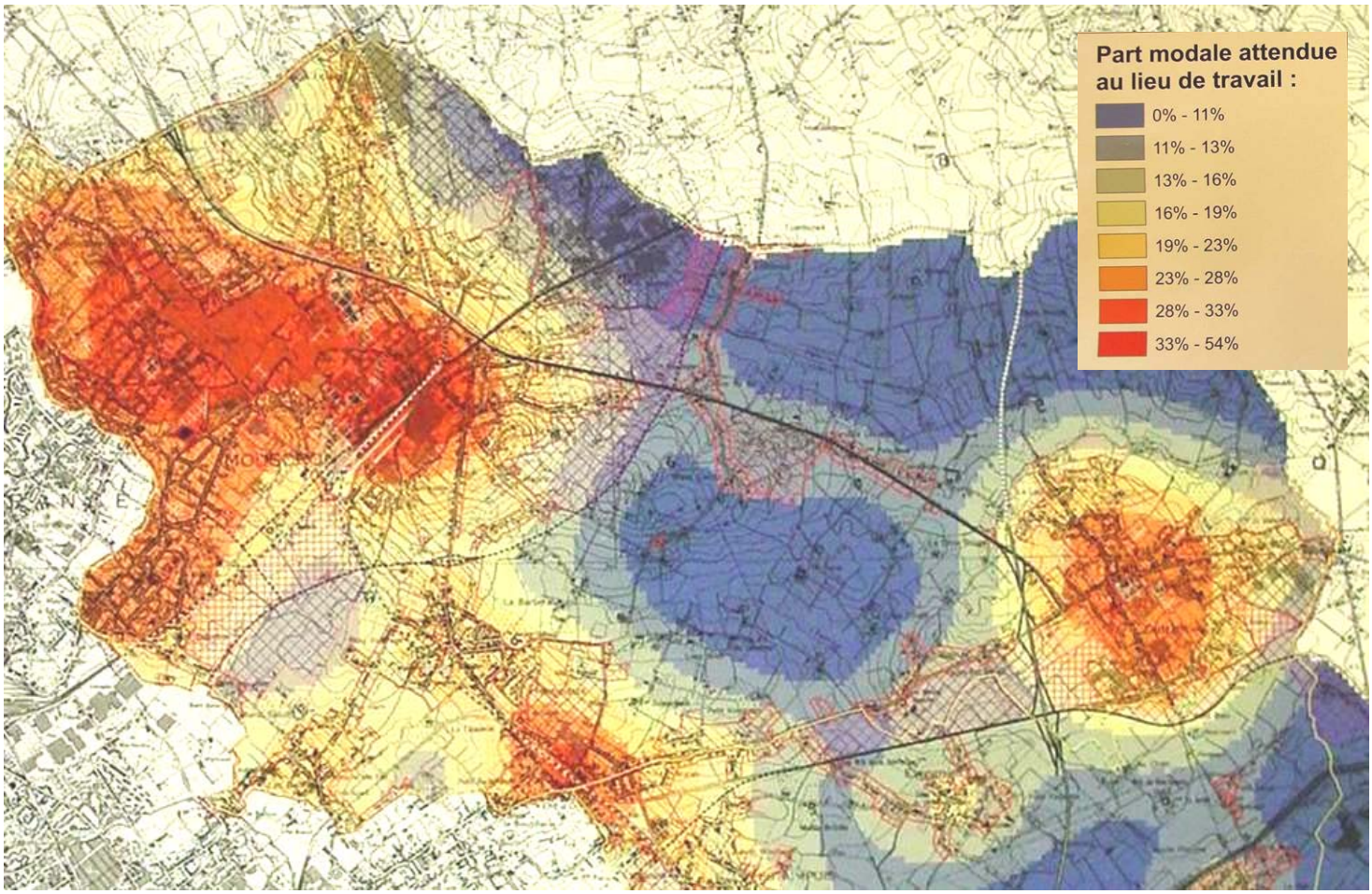
Passage de la voiture au vélo :

- *Parmi les participants, 90% accepteraient d'utiliser le vélo si l'itinéraire est plus sûr*
- *80% accepteraient d'utiliser le vélo s'il y a un emplacement vélo dans l'entreprise.*
- *70% accepteraient d'utiliser le vélo s'il y a une indemnisation pour l'utilisation du vélo et aussi, s'il y a des vestiaires et douches dans l'entreprise.*
- *89% accepteraient d'utiliser le vélo s'il y a une alternative en cas de mauvais temps.*

L'aspect fiscal est un levier intéressant dans le cadre de la promotion des trajets domicile-travail.

- **Les Cartes de la CPDT 09-2009 sources INS-FRWT-SNCB-LEPUR-ULG**
  Carte n°1 : Part modale totale attendue pour les alternatives à la voiture au lieu de travail au sein des zones urbanisables de la commune de Mouscron

Les zones qui se retrouvent en rouge sur la carte, représentent les lieux où un fort potentiel d'alternative à la voiture pour se rendre au travail existe. Ces zones représentent le centre de Mouscron, Herseaux et Dottignies. Il s'agit des zones à la forte densité du bâti et de la population.



Les forces vives mouscronnoises favorables au vélo

- **Des forces vives communales motivées par la promotion du vélo**

Un service Mobilité géré par une Conseillère en mobilité à temps plein qui depuis 12 ans œuvre en étroite collaboration avec les services techniques voirie (1 CEM diplômé) et la Police Locale (2 CEM diplômés).

Depuis le 1er Septembre 2011, le service mobilité est doté d'un nouveau membre : un Mr Vélo chargé spécifiquement de la politique cyclable de la Ville de Mouscron. Sa mission : devenir le référent « vélo », utilisateur attentif aux enjeux cyclables, ancrer la politique cyclable dans la politique communale, faire vivre la Charte communale cyclable, suivre et mettre en œuvre le Plan Communal Cyclable, coordonner et animer le Conseil Consultatif Communal Vélo, …

Un Plan Communal de Mobilité approuvé, mis en œuvre et évalué depuis 2003 dont une large part traite des modes doux et plus particulièrement des cyclistes.

Des Crédits d'Impulsion ayant permis à la commune de financer sa politique volontariste en matière d'aménagements favorables aux cyclistes.

- **Une nouvelle locale du Gracq à Mouscron**

Depuis novembre 2008, **une locale du Gracq a été créée à Mouscron**. Elle regroupe une quinzaine de membres défendant la place du vélo et menant des actions de promotion du vélo au quotidien.

Un premier partenariat avec la Ville de Mouscron a d'ailleurs permis d'aboutir, lors de la Semaine de la Mobilité 2009, à la signature de la charte pour la promotion du vélo au quotidien et l'amélioration de la cyclabilité à Mouscron.

Extraits de la Charte :

- *Etablir un plan annuel d'amélioration de la cyclabilité*
- *Généraliser les SUL's*
- *Relever les « points noirs »*
- *Augmenter le nombre de voiries en Zone 30*
- *Améliorer le réseau cyclable communal*
- *Créer des espaces de stationnement pour le vélo*
- *Prévenir le vol de vélos*
- *Créer des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores*

La signature de cette Charte aura été le point de départ d'une étroite collaboration entre la nouvelle locale du Gracq, la Ville de Mouscron et la Police Locale. Des échanges réguliers ont permis la mise sur pied d'un projet d'ampleur : la généralisation des SUL's sur le territoire de Mouscron financée grâce au Crédit d'Impulsion 2010.

- **De nombreuses actions de communication, de sensibilisation ou des manifestations « vélos » se tiennent régulièrement sur le territoire de Mouscron :**

  - 8ème édition du Rallye Vélos Polis, organisé par les agents de quartier, a rassemblé 600 cyclistes lors de la Semaine de la Mobilité 2010. Le 17 Septembre 2011 se tient la 9ème édition de ce rallye Vélos Polis.
  - Le brevet cycliste, organisé en collaboration avec Provélo a un grand succès auprès des écoles.
  - Le Rallye Vélo organisé pour les enfants par le Service Prévention de la Police Locale est soutenu par de nombreux partenaires.
  - Location de vélos et de vélos électriques.
  - Organisation de balades découvertes en vélo du patrimoine mouscronnois.

- **Des projets favorables à la sécurisation des déplacements en vélo**

De nombreuses avancées significatives ont également été permises lors de la présente législature, grâce à des Crédits d'Impulsion, des investissements européens, des subventions « Revitalisations urbaines », des investissements sur fonds propres ou encore des partenariats avec le SPW - Direction des Routes de Mons. Tous ces projets sont conformes aux préceptes du Plan Communal de Mobilité.

On peut citer à titre d'exemples, des projets ayant clairement sécurisés les déplacements des cyclistes :

- Le projet d'aménagement de l'entrée de Ville Avenue Royale et des abords du Centre Hospitalier ;
- Le projet d'aménagement des abords de la Place Charles de Gaulle ;
- Le projet de refonte complète de la traversée de Herseaux Place ;
- Le projet de refonte complète de la traversée de Dottignies ;
- La voie cyclable de la chaussée d'Aelbeke ;
- Le giratoire Futurosport et ses traversées cyclables de la Route Express ;
- Le rond-point tunnel au carrefour de la RN58 et RN513 et ses traversées piétons/cyclistes ;
- La création de SUL ponctuels : rue de Paix, rue Cotonnière, rue du Pont Vert ;
- La généralisation des SUL's sur le territoire de Mouscron rendue effective pour la Semaine de la Mobilité 2011.

Les études, planifications et enquêtes de référence

Depuis l'approbation du Plan Communal de Mobilité, des avancées significatives ont vu le jour en matière d'aménagements ou d'actions favorables aux cyclistes, tant en interne à la commune qu'en externe.

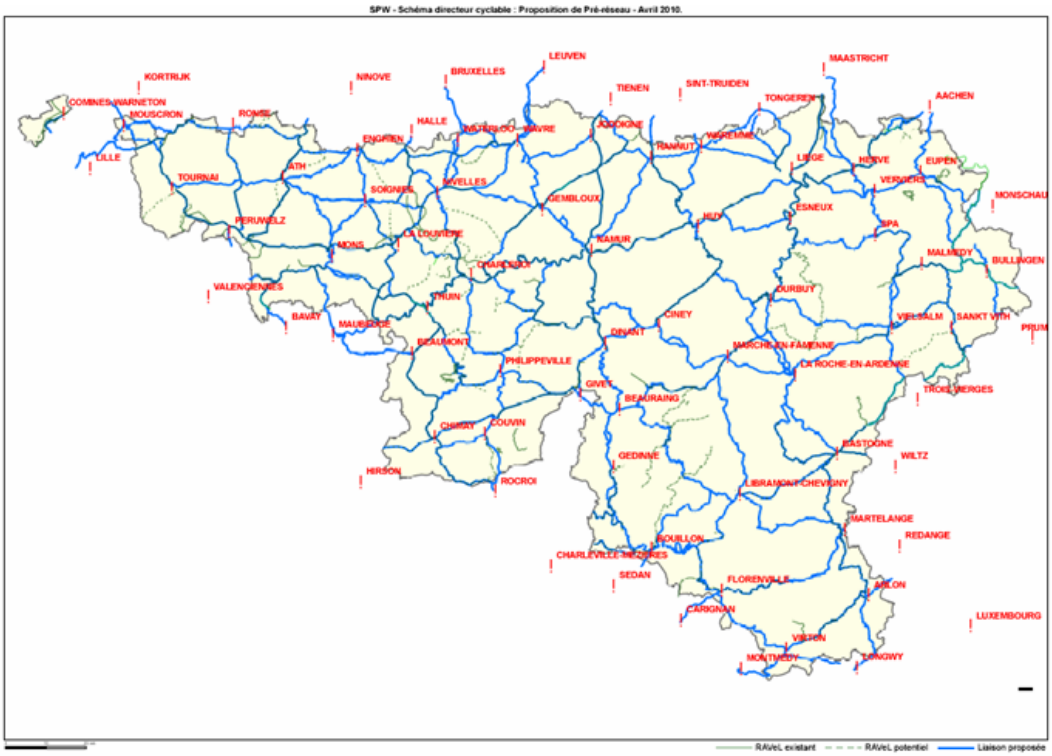
- En préambule, aux projets proprement dits, nous tenons à rappeler que de nombreuses études en matière de continuités cyclables qui ont été menées ou sont en cours actuellement.

➢ ***Le projet Euro Vélo 5 : Relier Londres à Rome en passant par Bruxelles.***

➢ **Le schéma Directeur Vélo de la Région Wallonne**

L'étude d'un réseau cyclable couvrant le territoire régional a été menée. L'objectif de ce projet est de parvenir à un réseau cyclable régional wallon cohérent qui guidera les aménagements futurs, tout en tenant compte des aménagements existants et planifiés.

Pour atteindre cette cohérence, la construction de ce réseau a consisté en la définition des itinéraires de qualité assurant sécurité, confort, revêtement adéquat, pente douce et attrait paysager aux différentes catégories de cyclistes. Au total, il s'agit de définir 162 liaisons entre 77 "communes pôles" (dont 44 en Wallonie), éloignées de 20 à 35 km en moyenne. Si cette distance paraît considérable (voire réservée au cyclisme de loisirs), le maillage des liaisons étudiées recherche aussi une vocation utilitaire, en définissant des trajets directs entre ces "communes pôles".



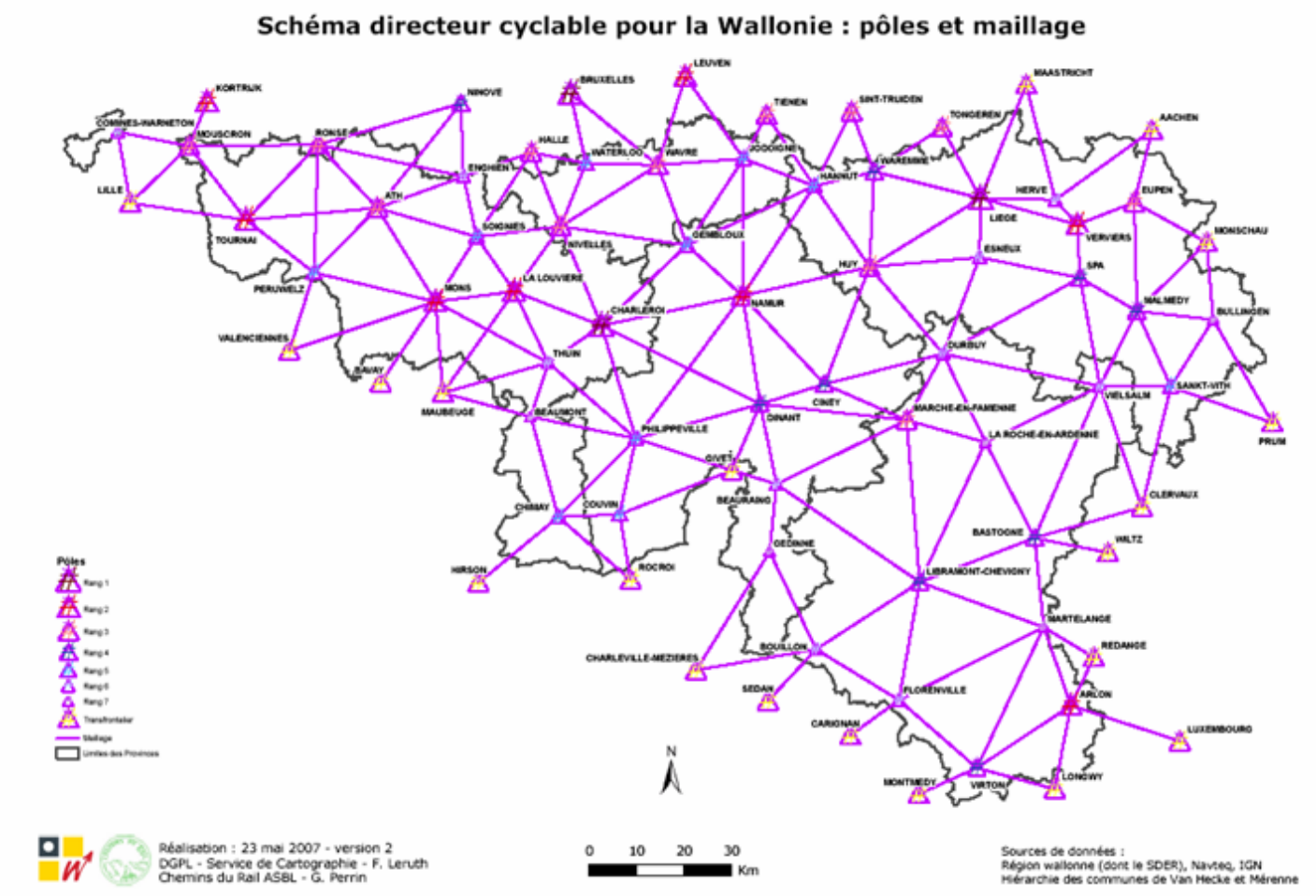
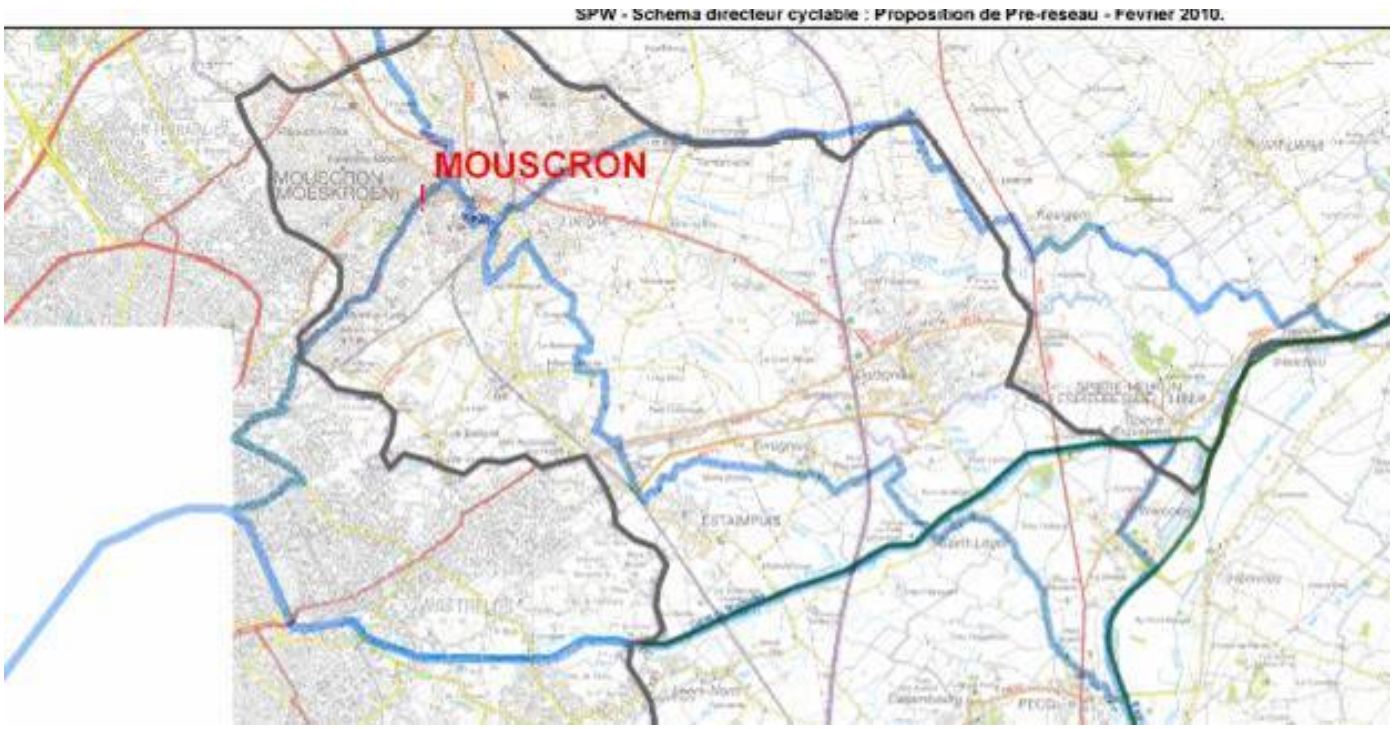


Schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage
KORTRIJK
COMINES-WARNETON
MOUSCRON
RONSE
NINOVE
BRUXELLES
LEUVEN
TIENEN
SINT-TRUIDEN
MAASTRICHT
TONGEREN
AACHEN
LILLE
TOURNAI
ATH
ENGHIEN
HALLE
WATERLOO
WAVRE
GEMBLOUX
HANNUT
WAREMME
HERVE
EUPEN
LIEGE
VERVIERS
MONSCHAU
SOIGNIES
NIVELLES
ESNEUX
SPA
PERUWELZ
MONS
LA LOUVIERE
HUY
MALMEDY
BULLINGEN
CHARLEROI
NAMUR
VALENCIENNES
THUIN
DURBUY
BAVAY
MAUBEUGE
BEAUMONT
CINEY
MARCHE-EN-FAMENNE
VIELSALM
SANKT-VITH
PHILIPPEVILLE
DINANT
LA ROCHE-EN-ARDENNE
PRUM
GIVET
CLERVAUX
CHIMAY
COUVIN
BEAURAING
BASTOGNE
WILTZ
GEDINNE
HIRSON
ROCROI
LIBRAMONT-CHEVIGNY
MARTELANGE
REDANGE
BOUILLON
CHARLEVILLE-MEZIERES
SEDAN
FLORENVILLE
ARLON
CARIGNAN
LUXEMBOURG
MONTMEDY
VIRTON
LONGWY
N
Pôles
Réalisation : 23 mai 2007 - version 2
DGPL - Service de Cartographie - F. Leruth
Chemins du Rail ASBL - G. Perrin
0 10 20 30
Km
Sources de données :
Région wallonne (dont le SDER), Navteq, IGN
Hiérarchie des communes de Van Hecke et Mérenne


SPW - Schéma directeur cyclable : Proposition de Pre-reseau - Février 2010.
MOUSCRON

➢ Le Schéma Directeur Cyclable de Wallonie Picarde

Avec ce projet d'élaboration d'un schéma directeur du vélo, le développement de la filière vélo entre dans une nouvelle phase. Le bureau d'études Inddigo-Altermodal (en association avec Pro Vélo asbl et GMT-Editions) a été chargé d'accompagner IDETA dans le développement de ce schéma.

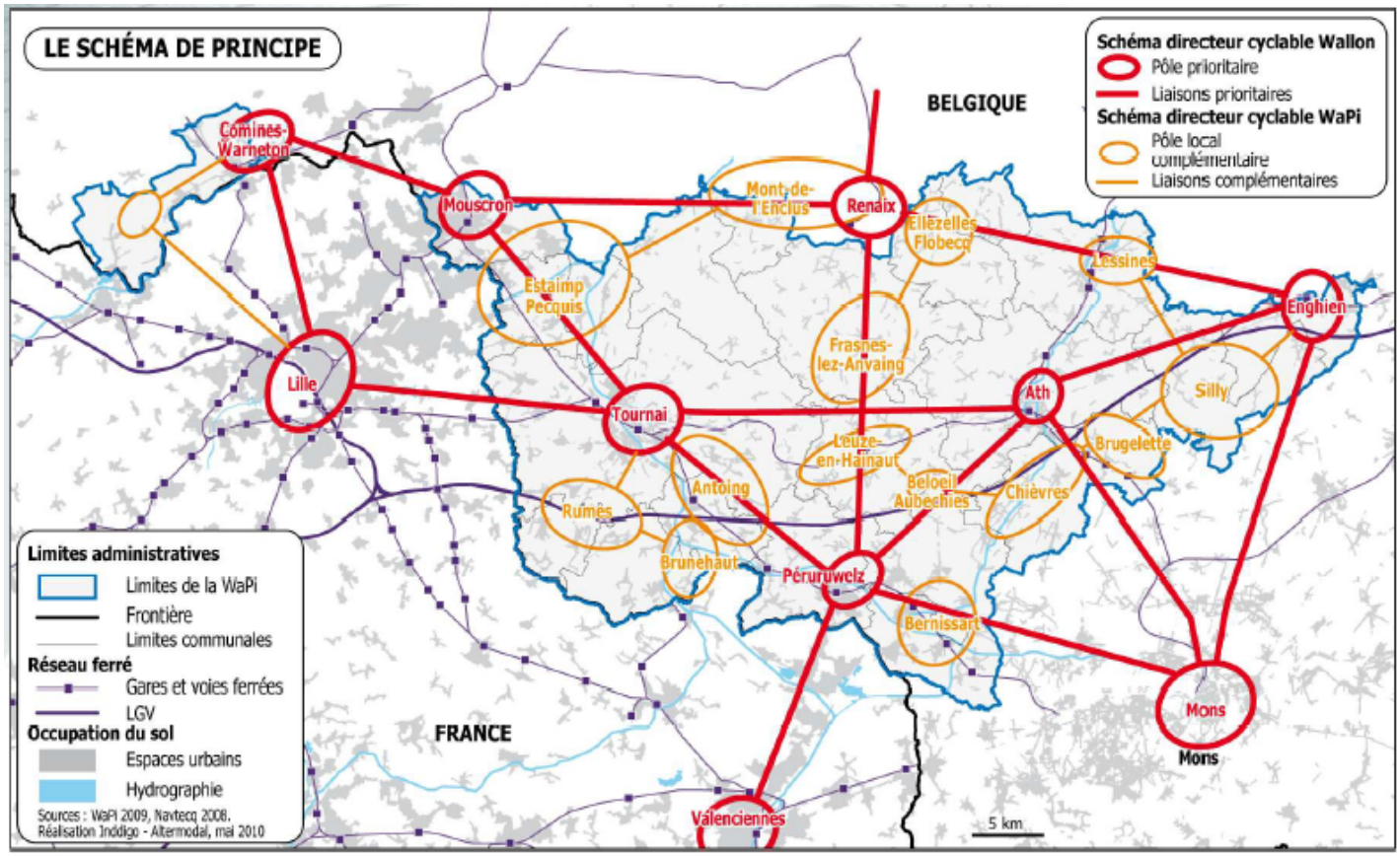
Après une nécessaire étape de diagnostic, le consultant a proposé des tracés, des collaborations et des aménagements en continuité avec l'existant et les projets en cours de développement au niveau régional, provincial, communal et transfrontalier.

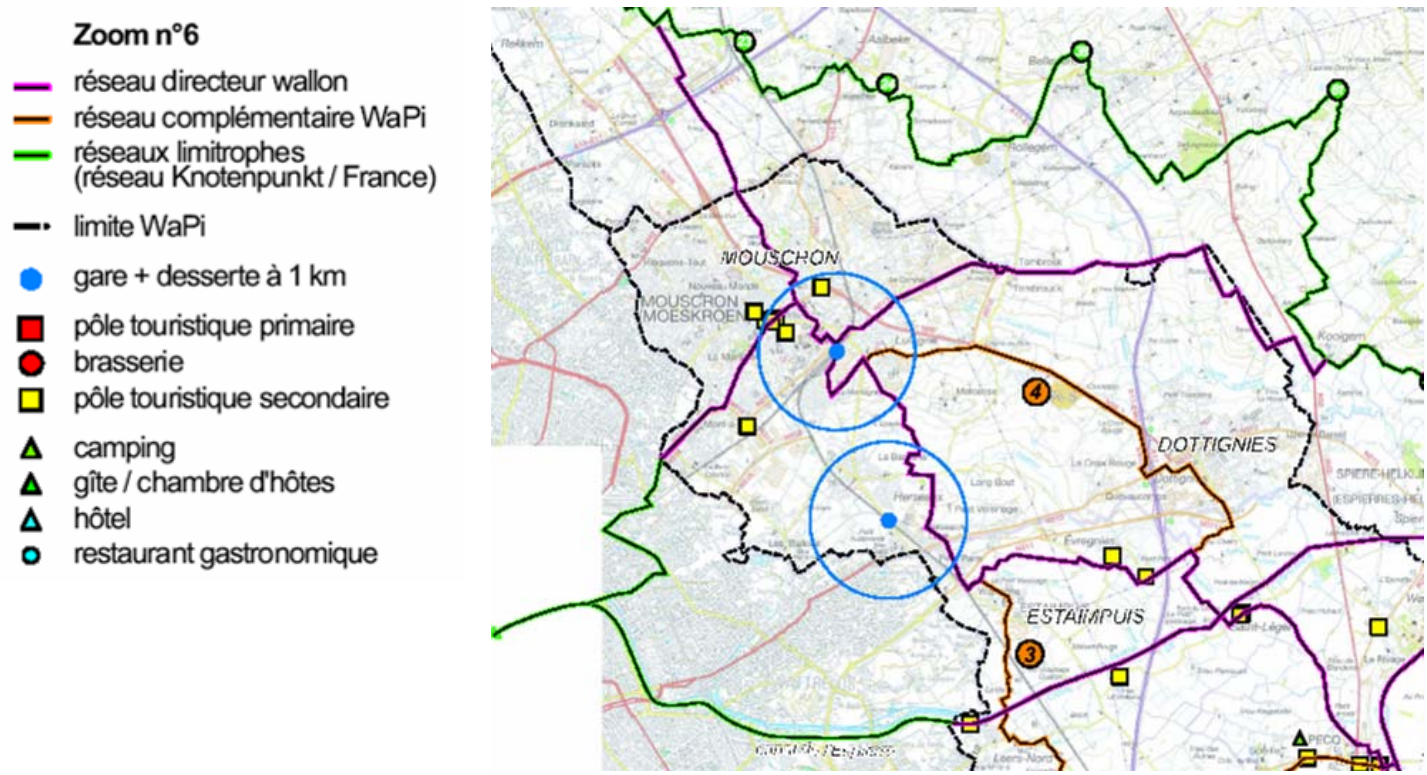
Objectif de la mission :

- *Constituer un réseau d'itinéraires cyclables de longue distance en Wallonie Picarde ;*
  - *En connexion avec les territoires voisins et les transports en commun ;*
  - *En cohérence avec le Schéma Régional Cyclable Wallon ;*
- *Faciliter les traversées urbaines ;*
- *Offrir des itinéraires en boucle ;*
- *Générer des retombées économiques ;*
- *Contribuer à l'identité et à la notoriété du territoire de la WAPI ;*
- *Mettre en place un concept permettant l'application des nouvelles technologies en matière de « guidage » des cyclistes.*

Réseau structurant wallon :

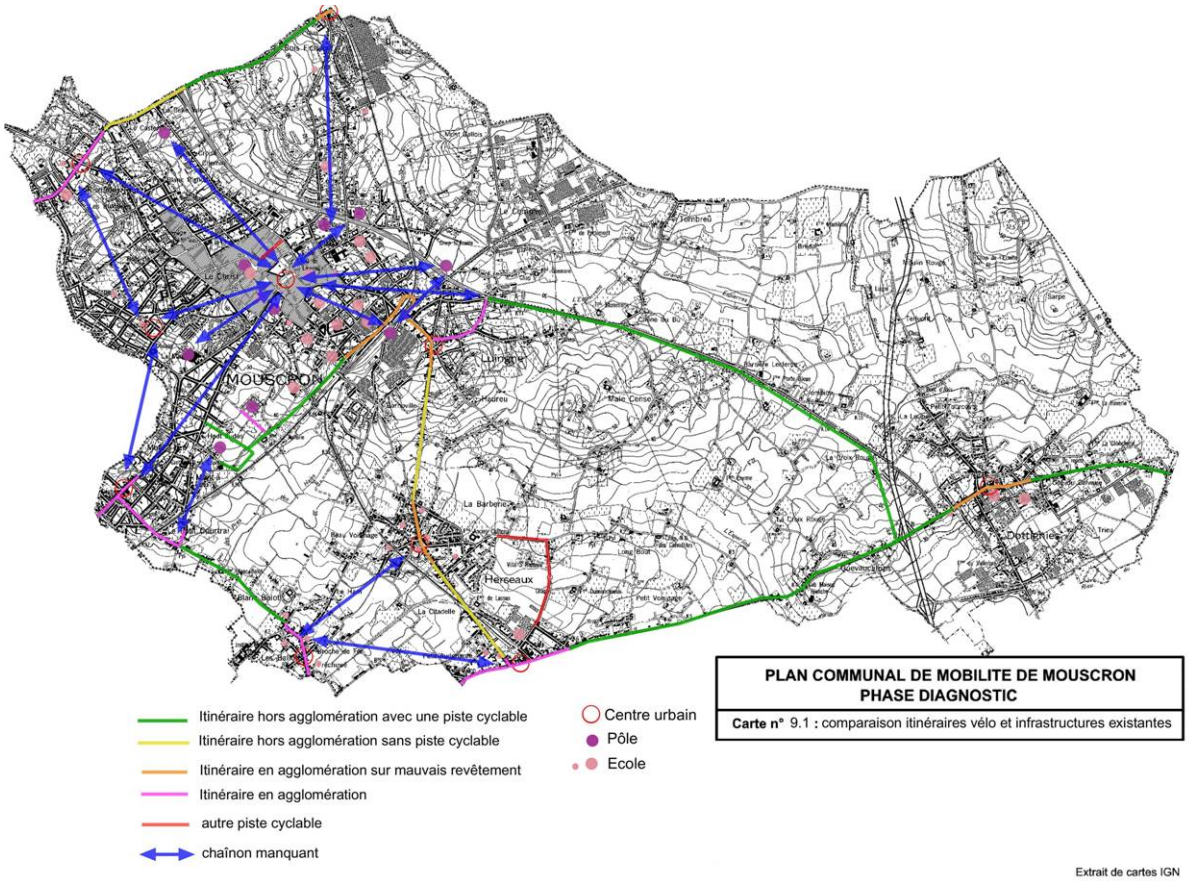
- *Liaison Tournai/Mouscron via Estaimpuis/Pecq*
- *Liaison Mouscron/Renaix via Mont-de-l'Enclus*
- *Liaison Mouscron/Lille*
- *Liaison Mouscron/Comines-Warneton*

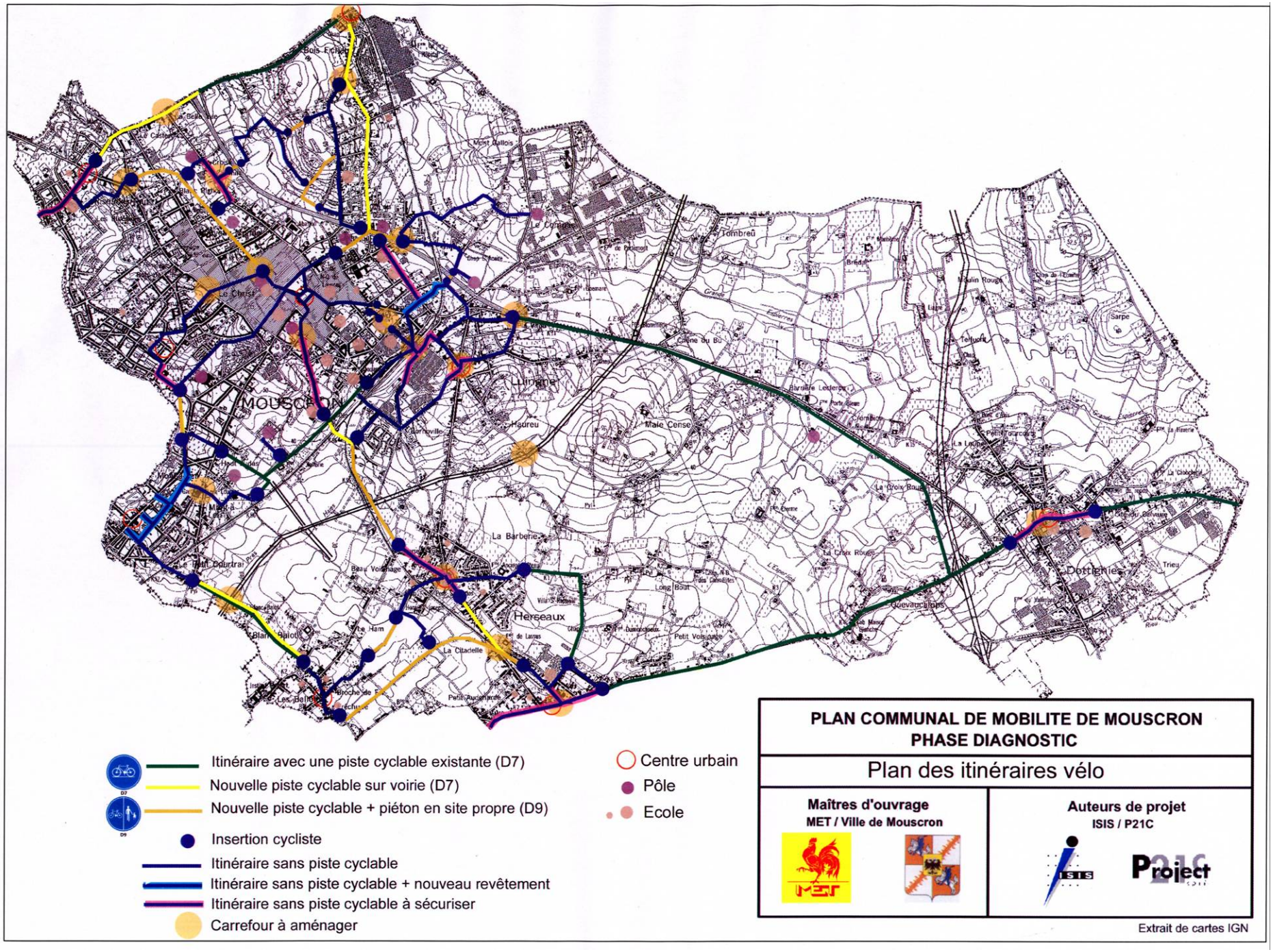




➢ **Plan des itinéraires « Vélo » extrait du Plan Communal de Mobilité de Mouscron.**

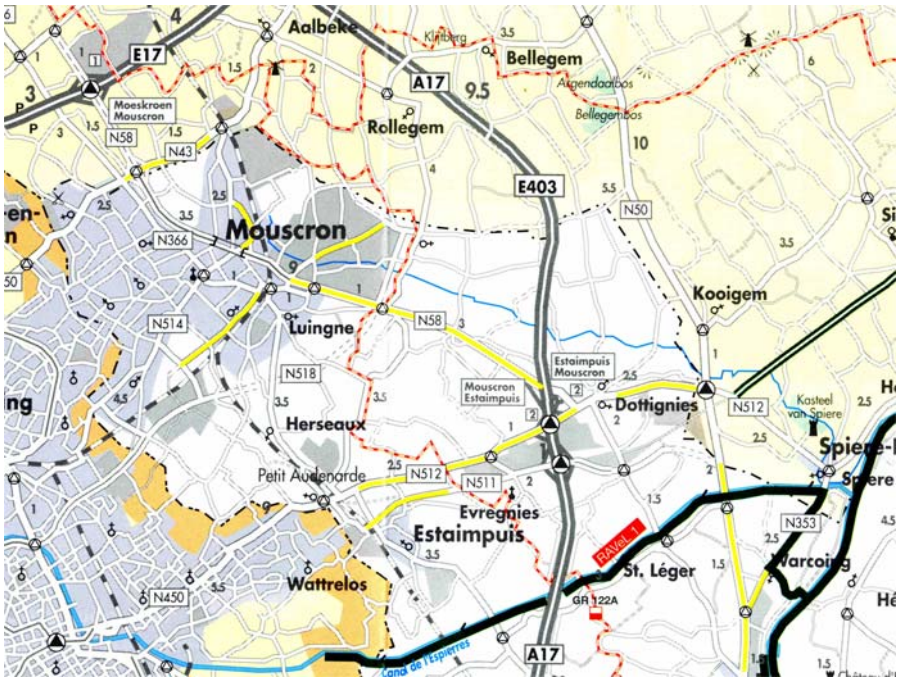
Avant la rédaction de ce Plan Communal Cyclable, l'étude de référence pour Mouscron en matière de planification des itinéraires « Vélo » était le PCM approuvé en 2003, mis en œuvre et évalué depuis par un comité d'accompagnement spécifique ayant intégré l'ancienne Commission Vélo




PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON
PHASE DIAGNOSTIC
Plan des itinéraires vélo
Maîtres d'ouvrage
MET / Ville de Mouscron
Auteurs de projet
ISIS / P21C
Extrait de cartes IGN
Itinéraire avec une piste cyclable existante (D7)
Nouvelle piste cyclable sur voirie (D7)
Nouvelle piste cyclable + piéton en site propre (D9)
Insertion cycliste
Itinéraire sans piste cyclable
Itinéraire sans piste cyclable + nouveau revêtement
Itinéraire sans piste cyclable à sécuriser
Carrefour à aménager
Centre urbain
Pôle
Ecole
MOUSCRON
Herseaux
Dottignies
Luingne
Tombreu
Le Cimetière
Le Christ
Haureu
Male Cense
La Barberie
Le Ham
La Citadelle
Quevaucamps
Trieu
Sarpe
Mont Gallois
Bois Fichaux
Le Petit Courtrai
Blanc Bajiot
Les Balins
Petit Vossujage
Long Bout
Petit Aucamarde
Tetuette
Moulin Rouge
Brasserie Leclercq
La Croix Rouge
Petit Tourcoing
Ferme du Bois
Ferme du Bouvaye
Rieu

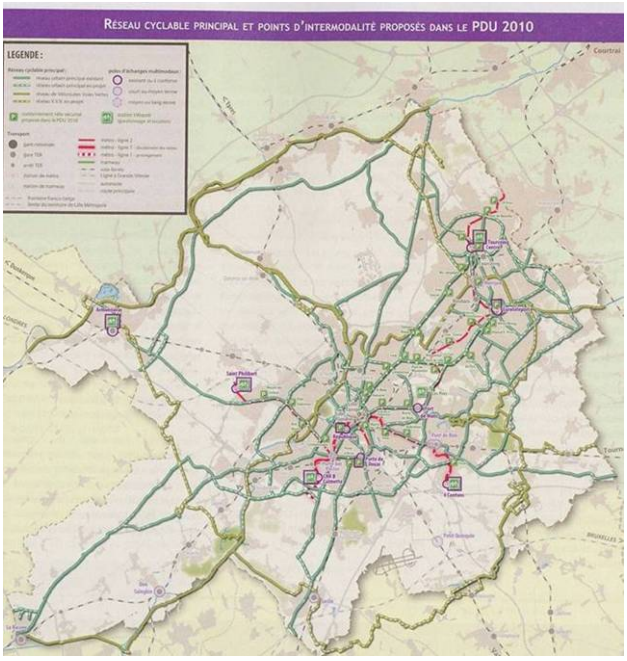
- Il va de soi que nous disposons également des plans cyclables de nos voisins à savoir :

  a. *Le Ravel en Wallonie qui passe à proximité de Mouscron*



  b. *Les fietsroute en Flandre*

  c. *Le réseau cyclable français détaillé dans le Plan de Déplacement Urbain de Lille 2010 (PDU).*

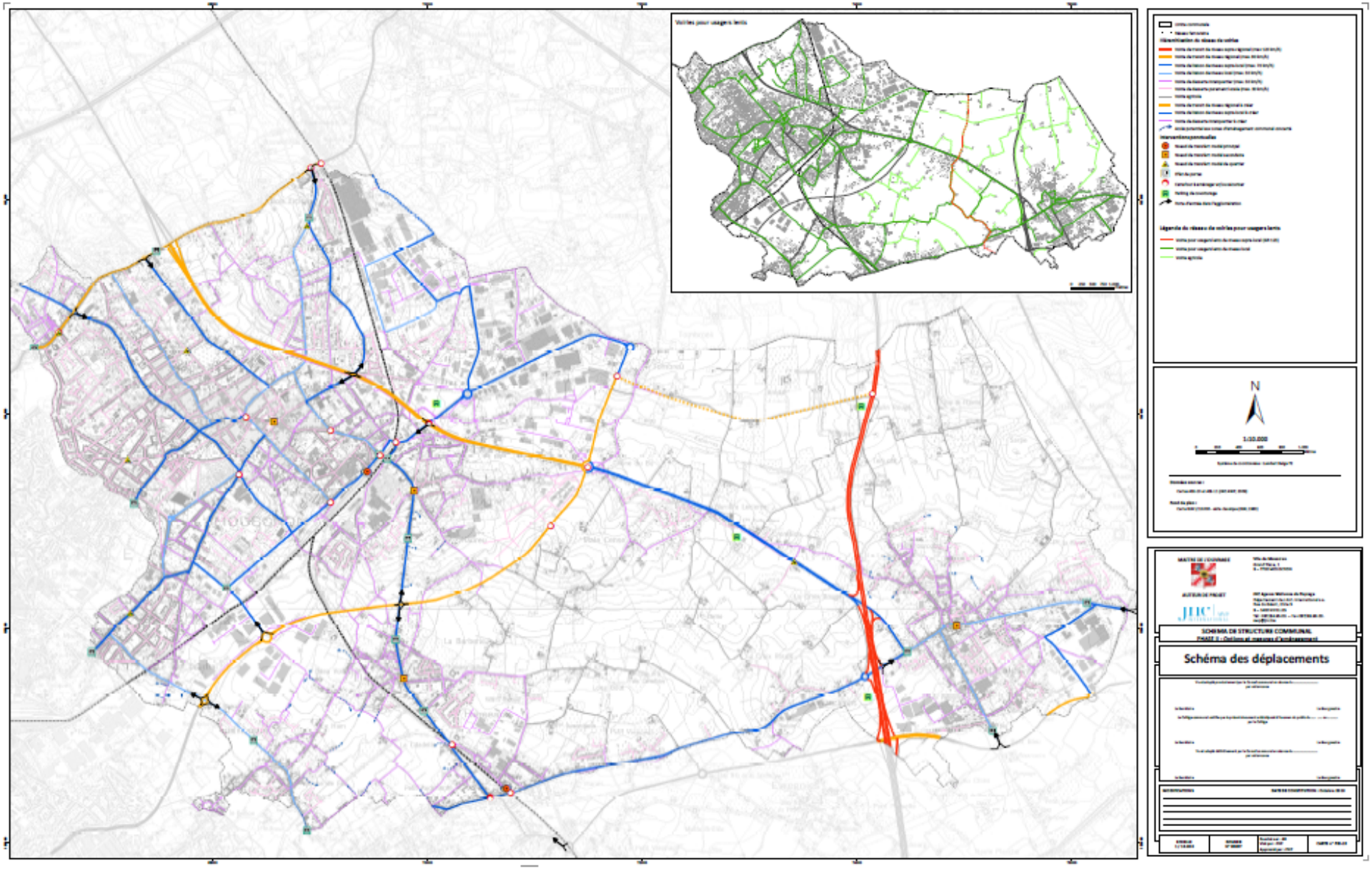


- Les planifications de références

Le PCM – Plan Communal de Mobilité approuvé par le Conseil Communal en Juin 2003.

Le Plan Stratégique Communal et son Agenda 21 : « 21 actions pour le 21ème siècle ».

Le SSC – Schéma de Structure Communal et le RCU – Règlement communal d'Urbanisme qui sont actuellement en cours de révision (Service Urbanisme – Bureau JNC/AWP). Ci après est présenté le schéma des déplacements issu du Schéma de Structure Communal.


Voiries pour usagers lents
N
1:10.000
SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL
Schéma des déplacements

1.2 La méthode BYPAD

Le PCC prend comme point de départ le dossier de candidature de la commune. Les grandes étapes suivies sont le diagnostic, les objectifs, les actions. Cette approche classique a été enrichie en utilisant la méthode BYPAD.

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD est basé sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (BicYcle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand elles s'imposent et seulement quand elles s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cyclable est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cyclable atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD

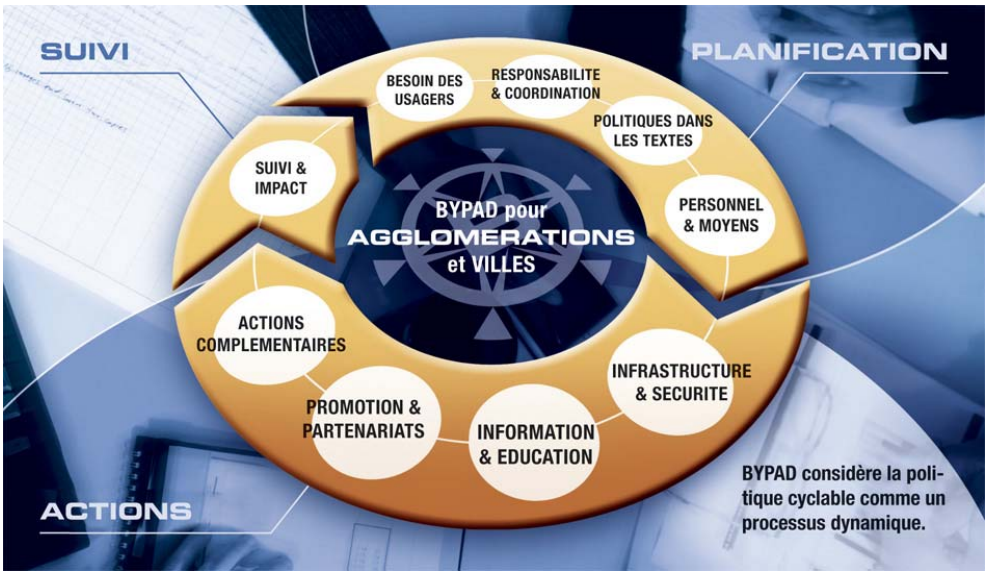


Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD

La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cyclable** :

- Une politique cyclable approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cyclable mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Label de qualité et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD (www.bypad.org).

Toutes les communes ayant élaboré leur PCC en utilisant la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cyclable intégrée.

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC

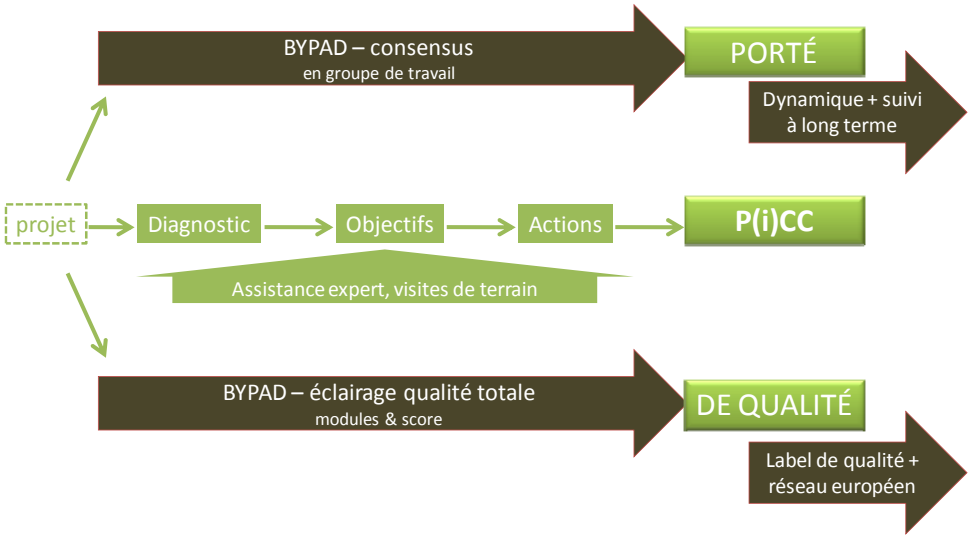


Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email / tél
Usager	Ronald VANDENBERGHE	Usager - Membre du Gracq (ancien policier mouscronnois)	vandenberghe.ronald@skynet.be 0472/388.108
Usager	Christophe DENEVE	Usager – Membre du Gracq – Responsable de la Cellule Environnement – Ville Mouscron	xtof.deneve@live.be 0497/52.77.33
Usager	Christophe BOLAND	Usager – Président de la Locale du Gracq à Mouscron	ch.boland@skynet.be 0478/53.15.78
Décideur politique	Damien YZERBYT	Député-Echevin de la Mobilité, des Travaux et des Finances	secretariat.yzerbyt@mouscron.be 056/860.510
Décideur politique	Mathilde VANDORPE	Echevin de la Jeunesse et de l'Environnement	mathilde.vandorpe@mouscron.be 056/860.304
Décideur politique	Gaétan VANNESTE	Echevin des Sports	sport@mouscron.be 056/860.333
Fonctionnaire	Nathalie BLANCKE	Conseiller en Mobilité – Responsable Service Mobilité	s.mobilite@mouscron.be 056/860.815
Fonctionnaire	Paul TANGHE	Conseiller en Mobilité – Dessinateur au Service Voirie	christophe.vanerpe@mouscron.be 056/860.821
Fonctionnaire	Ralph SPEGELAERE	Cellule Prévention - Police Locale	spegelaere.ralph@policemouscron.be 056/860.765

Depuis le 1er Septembre, Michaël DEROUBAIX, le Mr Vélo du Service Mobilité a intégré ce groupe.

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email / tél
Fonctionnaire	Michaël DEROUBAIX	Mr Vélo – Service Mobilité	velo@mouscron.be 056/860.838

Tableau 2 – Calendrier de l'élaboration du PCC

26 janvier 2011	Journée de lancement
17 février 2011	**GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION°1 : DIAGNOSTIC**
Février - Août	Visites de terrain
15 mars 2011	Réunion CCCV1 (Conseil Consultatif Communal vélo)
23-25 mars 2011	Participation à Vélocity : Damien YZERBYT, Député-Echevin et Nathalie BLANCKE, CEM
21 Mars 2011	**GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION°2 : OBJECTIFS ET LEVIERS PRIORITAIRES**
26 Avril 2011	Réunion CCCV2 (Conseil Consultatif Communal vélo)
27 Mai 2011	**GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION°3 : ACTIONS**
12 Août 2011	**GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION°4 : ACTIONS**
22 Août 2011	Réunion CCCV3 (Conseil Consultatif Communal vélo)
5 Septembre 2011	Présentation du PCC à la Locale du Gracq
21 Septembre 2011	Présentation du PCC à la CCATM (Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité)
22 Septembre 2011	Commission du Conseil Communal en vue de l'approbation du Plan Communal Cyclable
26 septembre 2011	Approbation du PCC au Conseil communal

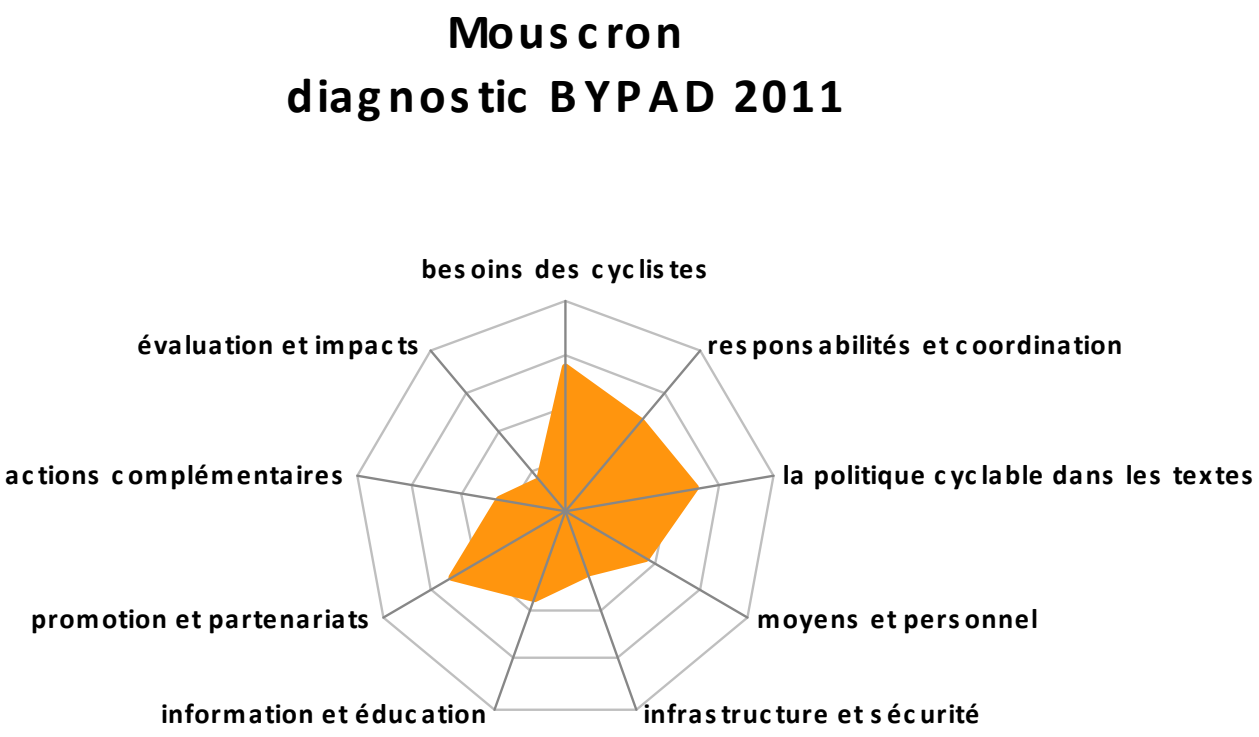
Dans la partie 7 : Annexe, est repris en point 8, un récapitulatif complet des actions menées dans le cadre de l'élaboration du Plan Communal Cyclable de la Ville de Mouscron et de sa politique cyclable.

1.3 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Tableau 3 – Modules de l'évaluation BYPAD

		2011
1	besoins des cyclistes	2,75
2	responsabilités et coordination	2,25
3	la politique cyclable dans les textes	2,50
4	moyens et personnel	1,75
5	infrastructure et sécurité	1,25
6	information et éducation	1,75
7	promotion et partenariats	2,50
8	actions complémentaires	1,25
9	évaluation et impacts	0,75

Figure 4 – Diagnostic BYPAD



1.4 Le diagnostic par module

Module 1 : Besoins des cyclistes

Q1. Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes? (niv 2,5)
Q2. Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité? (niv 3).

FORCES

- Suivi systématique des problèmes signalés par la population (accusé de réception, visite de l'agent de quartier et rapport).
- Existence d'une charte créée à l'initiative du Gracq et signée par le Collège Communal lors de la Semaine de la Mobilité 2009.
- Collaboration avec le Gracq permettant de dégager une vision à long terme de la politique vélo.

FAIBLESSES

- Dispersion des demandes des citoyens sur plusieurs services.
- Le Gracq reçoit également des demandes des citoyens mais n'a pas le temps de les traiter de manière systématique.
- Prise d'avis des membres du Gracq mais il n'y a pas de dispositif permettant au Gracq de faire remonter des propositions dans le cadre de réunions régulières.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- Systématiser les réunions avec les représentants des cyclistes au travers d'un « comité vélo » (calendrier prévu à l'avance avec ordre du jour alimenté à la fois par l'administration et le politique mais aussi par les représentants des cyclistes).
- Mettre en place un outil centralisé de récolte des demandes des cyclistes AVEC les moyens derrière pour en assurer le suivi.

Module 2 : Responsabilité et coordination

Q3. Quelle est l'importance du vélo au niveau politique et de l'administration? (Niv 3)
Q4. Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures (sociétés TC, autorités supérieures, etc)? (Niv 1,5).

FORCES

- CEM et échevin très dynamiques et conscients de l'importance d'une politique vélo pro-active.
- Les nouveaux projets (pas encore réalisés) intègrent mieux la spécificité cycliste.

FAIBLESSES

- Nécessité de pérenniser la dynamique en la rendant moins tributaire de la personnalité et des intérêts de la CEM et de l'échevin.
- Coopérations régionales assez difficiles, comme partout, aussi bien avec le SPW qu'avec les TEC ou la SNCB.
- Peu/pas de prise en compte des cyclistes dans les aménagements régionaux qui non seulement ne sont pas adaptés mais semblent même parfois dangereux.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- Nécessité de mettre les aménageurs en selle et de leur faire « vivre » la réalité des cyclistes.

Module 3 : La politique cyclable dans les textes

Q5. Comment le vélo est-il ancré dans les politiques de transport? (Niv 2,5)

FORCES

- La signature de la charte a engagé l'ensemble des élus qui sont donc impliqués par la force des choses.

FAIBLESSES

- La charte n'a pas assez d'implications concrètes.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- La charte pourrait intégrer un calendrier avec des priorités de réalisations par année.

Module 4 : Moyens et acteurs

Q6. Comment le financement de la politique cyclable est-il assuré? (Niv 2,5)
Q7. Qui est responsable de la mise en oeuvre de la politique cyclable? (Niv 1)

FORCES

- Engagement pérenne pour tout ce qui concerne la formation, l'événementiel et la communication.
- Engagements ponctuels en infrastructure.
- La CEM est reconnue pour son travail.

FAIBLESSES

- Dépendance par rapport aux subsides pour tout ce qui concerne les infrastructures.
- La pérennité des engagements financiers est fortement dépendante du fait que l'échevin de la mobilité est également échevin du budget.
- Beaucoup repose sur la CEM pour qui la question du vélo n'est qu'une partie de sa mission.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- Le mode de financement des communes en Wallonie implique une « chasse aux subsides » qui ne permet pas toujours une continuité dans la politique cyclable.
- Il faudrait un budget spécifique pour le vélo.
- Tout aménagement de voirie devrait bénéficier d'un subside supplémentaire de la part de la Région si la commune s'engage à intégrer la politique cyclable.

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q8. Quelles sont l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant? (Niv 1,5)
Q9. Comment est organisé l'entretien des infrastructures? (Niv 1)
Q10. Qu'est-il fait pour améliorer la sécurité des cyclistes? (Niv 1,5)
Q11. Qu'est-il fait pour optimiser l'intermodalité entre les TC et le vélo? (Niv 1)

FORCES

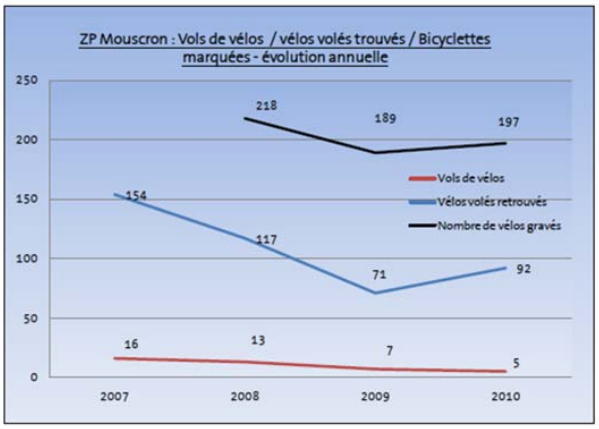
- Certains tronçons réalisés.

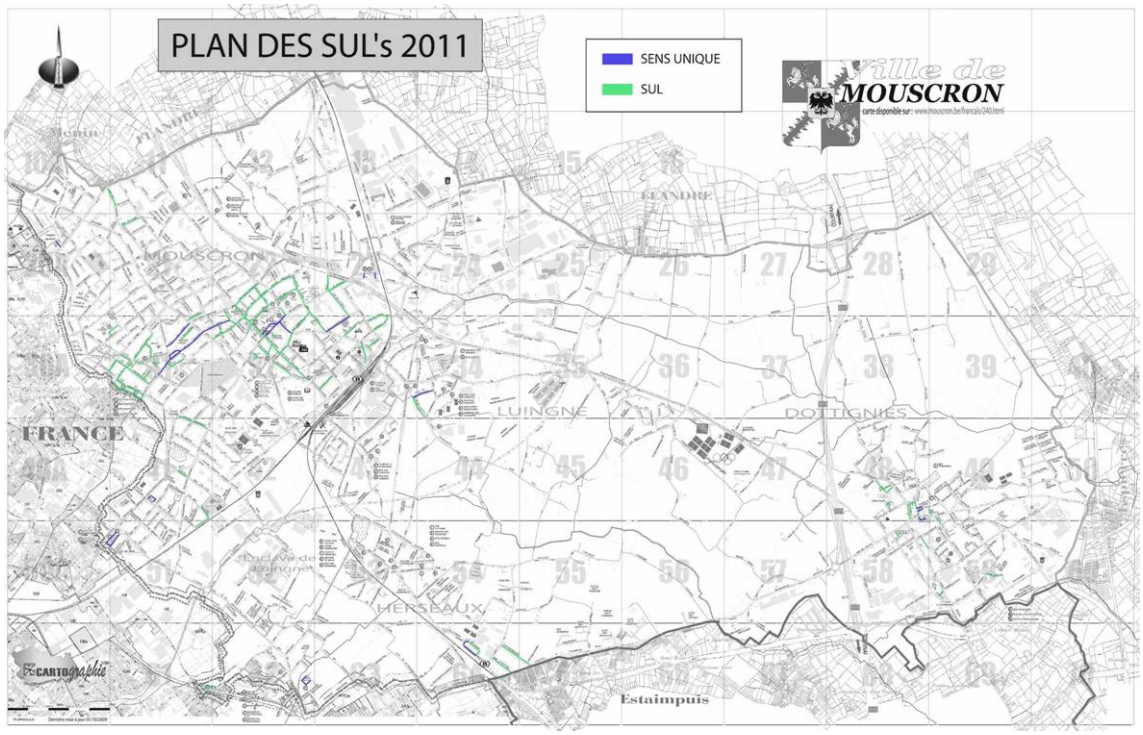
FAIBLESSES

- Tronçons insuffisamment reliés et donc pas de réseau.
- Qualité discutable de certains aménagements linéaires.
- Mauvais entretien du réseau régional.
- Coût élevé de la main-d'oeuvre pour l'entretien.
- Pas de matériel adapté pour l'entretien des voies hors de la circulation.
- La zone 30 devrait être étendue.
- Les aménagements pour limiter la vitesse sont contestés (coussins berlinois).
- Sécurité du stationnement vélo insuffisante au niveau de la gare.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- La mixité des fonctions et la densité de l'urbanisation du centre nécessiteraient un traitement par zone plus qu'un réseau linéaire proprement dit.
- Nécessité de revendiquer l'extension des zones 30 et d'aménager en conséquence en communiquant plus vers les automobilistes au sujet des objectifs recherchés.
- L'aménagement d'un local fermé pour le parking vélo sera prochainement réalisé.





Module 6 : Communication et éducation

Q12. Comment le public est-il informé de la politique cyclable et des évènements liés au vélo? (Niv 1,5)
Q13. Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage au vélo? (Niv 2)

FORCES

- Commune pilote en matière d'information pour le PCM.
- Formation via brevet, rallye.

FAIBLESSES

- Les nouveaux projets cyclables ne sont pas systématiquement communiqués au travers d'un feuillet.
- Le site Internet n'est pas à jour.
- Pas de formation pour le public non scolaire.

PISTES EVOQUEES POUR L'AVENIR

- Réalisation d'une carte cyclable au format poche.
- Remise en selle des senior.

Module 7 : Promotion et partenariats

Q14. Quelles sont les initiatives pour encourager le vélo à tous les âges? (Niv 2,5)

FORCES

- Mise à disposition de vélo pour le public à 3 endroits différents et pour des publics différents.

FAIBLESSES

- Pas d'accompagnement spécifique.

Module 8 : Actions complémentaires

Q15. Quelles mesures sont prises pour assurer des avantages équivalents pour les automobilistes et pour les cyclistes? (Niv 1)

Q16. De quelle manière l'urbanisme concourt à soutenir la politique cyclable? (Niv 1,5)

FORCES

- Progressivement, la commune intègre de plus en plus la question cycliste dans ses nouveaux projets.

FAIBLESSES

- Les réalisations ne sont pas encore visibles à l'heure actuelle.
- Pas d'exigences en matière d'aménagement du territoire.

Module 9 : Évaluation et impacts

Q17. Comment les données concernant le vélo sont-elles collectées et utilisées? (Niv 1)
Q18. Comment la commune collecte-t-elle des données sur l'accidentologie? (Niv 0,5)

FORCES

- Identification des points stratégiques qui devraient faire l'objet de comptage.

FAIBLESSES

- Pas de comptage systématique.
- Pas d'utilisation systématique des données d'accidentologie.
- Données peu utilisables.

Données sur l'accidentologie

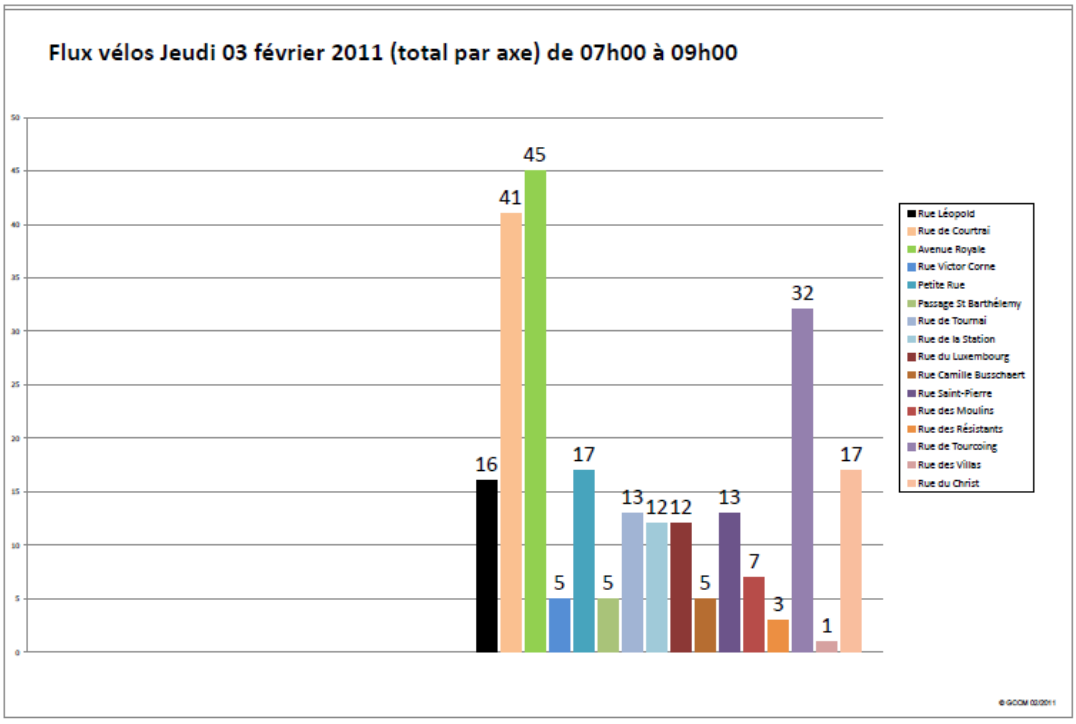
Nombre d'accidents (absolus)	2008	2009	2010	Évolution 2007-2010
Total (constats)	729	863	980	34%
Avec blessés/morts	187	203	136	-27%
Impliquant cyclistes	24	19	24	0%
Total avec cyclistes	24	19	24	0%
Avec blessés	20	14	14	-30%

Le nombre de constats d'accidents est en augmentation : +34%. Ceci est en partie dû à l'augmentation des constats d'accidents avec dégâts matériels et délit de fuite (pour lesquels un constat est systématiquement rédigé à la demande de la « victime »).

Le nombre d'accidents impliquant les cyclistes reste stable (24) tandis que le nombre de cyclistes blessés diminue (-30%)

Pour 2010 :
24 accidents / 23 cyclistes identifiés
Moyenne d'âge : 32 ans.
Minimum : 8 ans
Maximum : 96 ans

0-18 ans	9
18-20 ans	6
20-50 ans	0
50-60 ans	5
60 ans et +	3
Ind.	1



2 LE VÉLO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux de la politique cyclable sont identiques dans toutes les communes, et peuvent être résumés comme suit : rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.

Ceci implique que :

- Le PCC vise à stimuler la pratique quotidienne du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PCC vise avant tout à 'améliorer la cyclabilité générale, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PCC vise à sensibiliser et renforcer l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cyclable	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

2.2 Vision et ambitions de la commune

	2011	2015	2020
1 besoins des cyclistes	2,75	3,00	3,00
2 responsabilités et coordination	2,25	2,50	3,00
3 la politique cyclable dans les textes	2,50	3,00	3,00
4 moyens et personnel	1,75	3,00	3,00
5 infrastructure et sécurité	1,25	2,00	3,00
6 information et éducation	1,75	3,00	3,00
7 promotion et partenariats	2,50	2,50	3,00
8 actions complémentaires	1,25	2,00	2,50
9 évaluation et impacts	0,75	2,00	2,00

La CCCV et le Groupe de Travail PCC 2 ont proposé des priorités et des ambitions pour l'avenir. L'essentiel étant d'avoir identifier des priorités qui auront un véritable effet levier.

Comment parvenir à atteindre les priorités et les ambitions ? Brainstorming d'idées.

Module 1 : Besoins des cyclistes

- Pérenniser et formaliser la charte.
- Déterminer une procédure de mise en œuvre et d'évaluation de la charte. Veiller à concrétiser la mise en œuvre, par exemple, une action par an. Veiller à développer et tirer parti de la force de la Charte.
- Centraliser les demandes, les suggestions et les problèmes. Comment classer les remarques ? Créer une boîte mail spécifique systématiquement mise à jour.
- Créer un site Internet spécifique pour les cyclistes quotidiens mouscronnois.
- Systématiser les réunions avec les représentants des cyclistes. Officialiser les réunions par exemple 2/an ou 1/trimestre. Mettre en place un calendrier avec le pouvoir organisateur.
- Créer un point vélo à la gare de Mouscron. Identifier un point de contact spécifique, pourquoi pas, du type Maison des Cyclistes ou un point de ralliement unique pour les locations de vélo. Créer un lieu précis et identifié avec sa propre identité.
- Développer des ateliers vélos où pouvoir travailler sur son vélo.

Module 2 : Responsabilité et coordination

- Systématiser l'implication des acteurs présents à la CCCV (Tec, SPW, SNCB, …). Maintenir la dynamique initiée depuis les 5 dernières années, notamment grâce au PCM et à sa mise en œuvre depuis 2003.
- Impliquer la CCATM (Commission Consultative d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité).
- Mettre en place une plateforme de collaboration plus formalisée, via le CCCV (après l'élaboration du PCC, la dynamique devra se poursuivre et le CCCV devra jouer son rôle de conseil dans le cadre des projets proposés que ce soit par la Ville de Mouscron, le SPW, la SNCB ou encore la SRWT et les TEC, …).
- Donner aux usagers leur place dans la réflexion. Définir les grandes options avec les utilisateurs. Les usagers doivent prendre leur place dans la dynamique. Chacun doit avoir son rôle à jouer : utilisateurs, techniciens et politiques.
- Mettre en place des collaborations dès l'élaboration des projets et pas seulement au moment de l'exécution.
- Aller visiter ce qui se fait de bien ailleurs. Kortrijk, toute proche, doit nous servir d'exemple.

Module 3 : La politique cyclable dans les textes

- Inscrire dans les textes ce qui est progressivement acquis au fi des discussions au sein du collège.
- Les forces existent, les faiblesses ne doivent plus en être : A nous de donner toute sa force à la Charte.

Module 4 : Moyens et acteurs

- Mise en place rapide d'une personne référent en matière de « politique vélo ». Condition préalable à toutes les autres mesures pour garantir le suivi des actions. Un Monsieur ou une madame vélo au sein du service mobilité.
- Penser vélo dans les projets subsidié, tout en tenant compte de la notion d'itinéraires.
- Prévoir un vélo de fonction pour la Conseillère en Mobilité ou pour le Monsieur/Madame Vélo.
- Prévoir un budget vélo annuel et pérenne.
- Disposer d'un éducateur Vélo (éducateur détaché) au sein des écoles mouscronnoises. Organisation des activités scolaires.

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Chaque partenaire s'accorde à le dire, c'est un module sur lequel intervenir en priorité.

- Développement d'itinéraires sécurisés de pénétration en centre-ville (marquage visible).
- Développement des zones de limitation de vitesse en insistant sur la qualité de vie en ville pour tous et pas seulement pour les cyclistes (zone 30 et/ou aménagement limitant effectivement la vitesse à 50 km/h).
- Aménagement en zone de confort sur les rues pavées.
- Généraliser les sas vélos aux carrefours à feux.
- Améliorer la qualité et la quantité des zones de stationnement pour les vélos.
- Identification et cartographie des points noirs.
- Baliser et jalonner les itinéraires cyclables.
- Quels sont les enjeux :
    - Travailler sur l'infrastructure et le réseau cyclable en développant un réseau vélo répondant aux 5 critères: sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable.
    - Relier les maillages existants : Fietsroute en Flandre et leurs points nœuds, Le Plan Cyclable du PDU de la Métropole Lilloise, Eurovélo 5, relier Londres à Rome via Bruxelles (itinéraire de liaison), le Schéma Directeur Vélo Wallon incluant le RAVEL (grandes mailles structurantes d'environ 15km) et le Schéma Directeur Vélo en Wallonie Picarde (maille de 5km à l'intérieur des mailles du Schéma Directeur Wallon)
    - Collaborer avec le SPW concernant les grandes liaisons le long des axes principaux que sont les routes régionales.
    - Définir des itinéraires cyclables en ville. Après la généralisation des SUL, comment relier les pôles attractifs de la commune pour promouvoir les déplacements en vélo domicile/école et domicile/travail ?
    - Penser le stationnement vélos.
    - Identifier et solutionner les points noirs. Améliorer l'entretien et l'éclairage des itinéraires existants et à venir.

Module 6 : Communication et éducation

- Soigner la communication sur les infrastructures réalisées à l'égard des cyclistes (effectifs et potentiels) mais aussi des automobilistes (comment se comporter). Eduquer les cyclistes mais aussi les automobilistes, notamment pour le projet de généralisation des SUL à partir de Septembre 2011.
- Etendre la formation vélo-trafic organisée par la police aux adultes qui le souhaitent.
- Au GRACQ Mouscron, Ronald et Jacky sont moniteurs vélo et pourront former les adultes à la remise en selle. Après une phase de test, l'année prochaine, ils devraient être complètement opérationnels.
- La Cellule Prévention de la Police prévoit d'organiser les formations adultes à la pratique du vélo via le carrefour des générations.
- Créer une identité visuelle spécifique de promotion du vélo.
- Mettre en valeur les initiatives telles que les actions avec le TEC du type BUS+VELO. Si cela s'avère nécessaire, développer de nouveaux projets du même type.
- Promouvoir, développer et pérenniser pour tous les élèves, le brevet cycliste. Créer une vision à long terme pour ce projet. Pérenniser la complémentarité entre le Brevet cycliste et le Rallye Vélo.
- Développer les projets REVE avec les écoles (Créer des réseaux d'écoles à vélo – Tracer des itinéraires vélos depuis l'école vers les 4 points cardinaux). Travailler en priorité avec celles ayant participé à l'enquête mobilité scolaire 2010 en partenariat avec la Région Wallonne.

Module 7 : Promotion et partenariats

- Encourager le prêt des vélos et des vélos électriques tout en évaluant les locations actuelles et le potentiel.
- Envisager des partenariats transfrontaliers en bénéficiant de l'expertise et du réseau français.
- Encourager les entreprises (en ce compris la Ville de Mouscron) à promouvoir l'utilisation du vélo pour son personnel – Véhiculer une image de marque positive.
- Faire connaître les avantages pour les entreprises à la promotion du vélo, notamment dans le cadre d'aménagements pour les locaux de douche/vélo.

- Faire la promotion de l'indemnité vélo pour les travailleurs – Communiquer sur ce qui existe. La Ville de Mouscron paie déjà à son personnel cycliste cette indemnité vélo.
- Encourager les commerçants à la pratique du vélo.

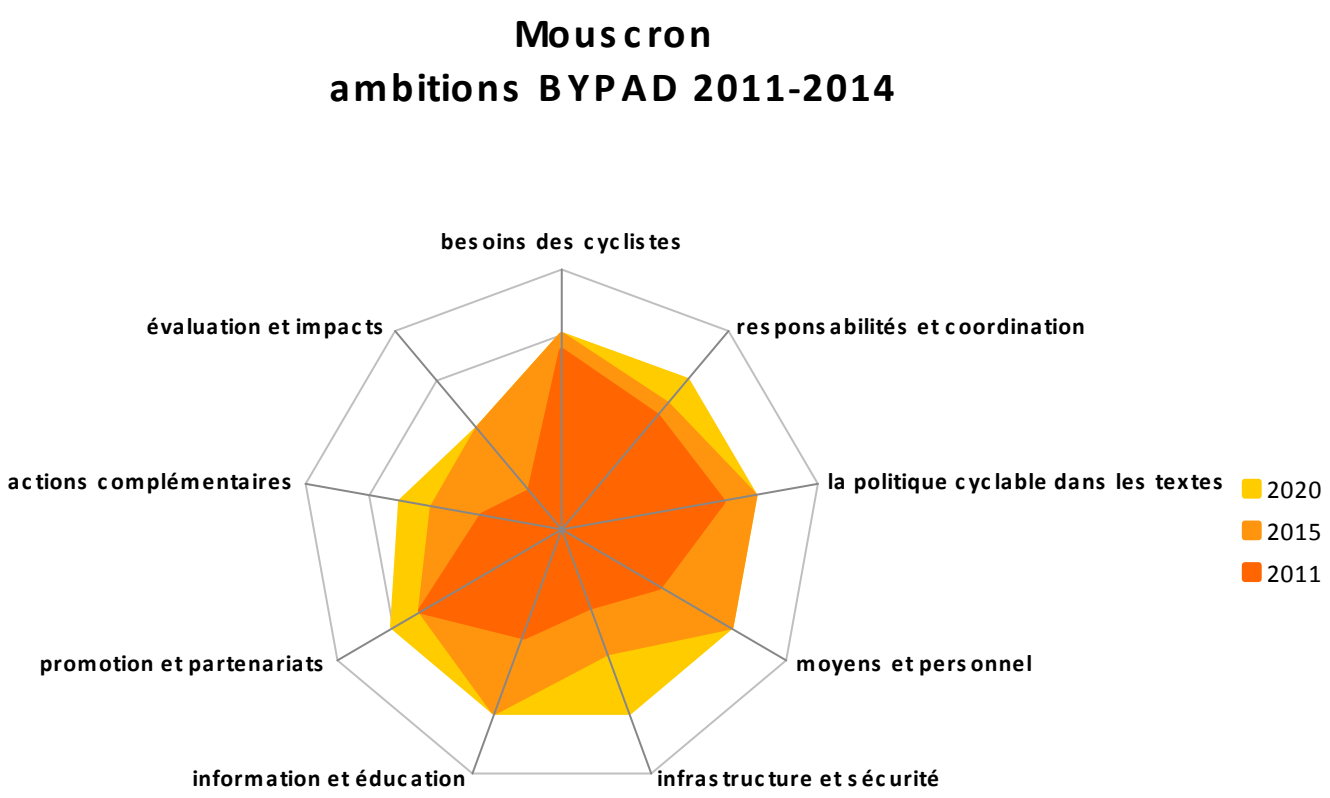
Module 8 : Actions complémentaires

- Les aménagements tels qu'ils sont envisagés impliquent une réduction des avantages donnés à la voiture en favorisant le vélo.
- Inclure systématiquement le point de vue cycliste quand la Cem doit rendre un avis sur la mobilité pour les nouveaux projets (voiries, lotissements, …).
- Dans les nouveaux appartements, prévoir si possible un local pour le rangement des vélos.

Module 9 : Évaluation et impacts

- Mettre en place des indicateurs spécifiques au PCC.
- Organiser des campagnes de comptages récurrentes – Définir des points de comptages (fréquentation des voiries et taux d'occupation des emplacements de stationnement).
- Définir une politique de récolte des indicateurs.
- Disposer de chiffres clé de référence « vélo » pour pouvoir analyser et appréhender les tendances d'évolution.

Figure 1 – Ambitions BYPAD



3 ACTIONS : ROULER À VÉLO

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

3.1 Repères pour le réseau vélo

Objectif général : développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, direct, cohérent, confortable, agréable).

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,…)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

En pratique, il est souvent impossible de satisfaire l'ensemble de ces critères: longer les grandes routes est souvent rapide mais peu agréable, des voies lentes peuvent être agréables et confortables mais présenter des détours et un sentiment d'insécurité nocturne, ... Des arbitrages seront nécessaires, tenant compte des destinations, des publics cibles, etc. Mais le principe est de tenter de satisfaire au mieux aux critères de qualité.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur des itinéraires complets, soit sur un quartier dans son ensemble.

3.2 Leviers prioritaires

Dans le cadre du projet pilote Wallonie Cyclable, des indicateurs de réalisation et d'impact de la politique cyclable des communes pilotes ont été définis. **Il s'agit d'évaluer la cyclabilité de la commune**.

La définition précise d'indicateurs et de leur méthode de calcul permettra une évaluation homogène au cours du temps et entre les différentes communes. Le calcul de ces indicateurs demandera beaucoup de travail et une coordination entre plusieurs services de la commune. **Seules les communes sélectionnées comme «communes cyclables pilotes» devront faire cet exercice, à l'horizon 2012.**

On distinguera les indicateurs de réalisation – qui mesurent les efforts réalisés sur le terrain (infrastructures, formations, promotions), et les indicateurs d'impact – qui évaluent l'impact de la politique cyclable sur l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement régulier.

Concernant la qualité de la politique cyclable communale, d'une manière générale, **l'audit BYPAD** a permis en un temps t0 de mesurer l'importance de la politique cyclable au sein de la commune pour chacun de ses aspects. **Un nouvel audit réalisé dans 3, 4 ou 5 ans permettra de mesurer les progrès réalisés**.

Les indicateurs définis sont repris au sein de ce dossier, classés chacun dans les actions aux quelles ils se rapportent. Il sont détaillés dans la partie 7 : Annexes – Tableau de bord.

Dans un contexte wallon, tout réseau cyclable communal comportera des éléments situés au sein d'une agglomération, et d'autres éléments situés hors agglomération. Ces deux situations seront traitées différemment. Ce travail spécifique de calcul sera réalisé par les communes sélectionnées.

1. En agglomération: proportion de la voirie accessible aux cyclistes en sécurité (linéaire).

Principes

En agglomération, un cycliste doit pouvoir se déplacer de tout point A à tout point B en sécurité. Idéalement, l'ensemble des voiries d'une agglomération doivent être accessibles aux cyclistes dans des conditions de sécurité suffisantes. En mesurant la cyclablité, il s'agit d'évaluer la qualité offerte du point de vue du cycliste. Il va de soi que la sécurité routière est une considération prioritaire.

Le Club des Villes et Territoires cyclables, le CERTU et la FUBicy ont élaboré un indicateur permettant d'évaluer la situation d'une agglomération à un temps déterminé et son évolution dans le temps. Il s'agit de mesurer le pourcentage de voirie aménagée pour les cyclistes, c'est-à-dire la part de la voirie totale (tous statuts et types confondus) qui est considérée comme cyclable (avec infrastructure spécifique ou mesures de réduction des vitesses) dans les deux sens de circulation.

Les aménagements cyclables hors voirie n'entrent pas dans le calcul de l'indicateur proprement dit, mais sont comptabilisés séparément. Ce calcul permet non seulement de connaître la part de voirie aménagée pour les cyclistes, mais également d'établir un « profil cyclable » de la commune (types d'aménagements préconisés).

Calcul de l'indicateur

Le calcul sera réalisé pour toutes les agglomérations d'une commune (agglomérations-pôles et agglomérations résidentielles). Il sera réalisé en complétant un tableau pré-établi transmis aux communes. Les situations qui seront effectivement considérées comme cyclables sont synthétisées dans le tableau ci-dessous (tableau 1). Il comporte certaines adaptations au contexte wallon, et permet la prise en compte de solutions intermédiaires (score de 0,5), la solution optimale recommandée recevant un score de 1.

		mixité	Mixité avec bande cyclable suggérée par des chevrons et logos	Mixité avec bande cyclable suggérée par des tirets ou schlam	piste cyclable marquée sans bord fictif de chaussée	piste cyclable marquée avec bord de chaussée	piste cyclable séparée	bande bus+vélo
zone piétonne		1	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.
zone de rencontre (20 km/h)		1	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.	p.a.
Zone 30	avec stationnement le long de la chaussée	1	1	0	1	p.a.	1	0,75
	sans stationnement le long de la chaussée	1	1	1	1	1	1	0,75
50 km/h, 1 bande par sens de circulation	avec stationnement le long de la chaussée	0	0,5	0	1	p.a.	1	0,75
	sans stationnement le long de la chaussée	0	0,5	0,5	1	1	1	0,75
50 km/h, 2 bandes par sens de circulation		0	0	0	1	1	1	0,75

Définitions:

Bande cyclable suggérée: marquage sans valeur réglementaire qui suggère la position à adopter par le cycliste

Piste cyclable séparée: piste cyclable séparée physiquement de la voirie par un élément horizontal de min 1 m (espace/berme marquée/terre-plein), une surélévation, du stationnement, un élément Vertical (haie/berme/etc)

Piste cyclable marquée: piste cyclable marquée de minimum 1,3m (marquage de 15 cm compris) avec zone tampon de 80 cm si stationnement. PC marquée avec des traits et avec ou sans Bord fictif (ligne blanche et/ou filet d'eau)

Remarques:

Les chemins F99 sont considérés comme cyclables

Bande bus + vélo: si peu de bus, relativement peu de cyclistes et faible vitesse (et pas de place pour PCM ou PCS)

Tableau 1: Tableau de synthèse des aménagements cyclables en agglomération.

Sources: Presto; Club des villes et territoires cyclables; Vademecum vélo – Région de Bruxelles-Capitale (IBSR); Vademecum fietsvoorvoorzieningen – Vlaams Gewest.

2. Hors agglomération: pourcentage de la population vivant en agglomération résidentielle connectée à une agglomération-pôle (binaire).

Principes

Hors agglomération, un cycliste doit pouvoir relier toute agglomération résidentielle à une agglomération «pôle» où il trouvera différents services et activités (transports en commun, administrations, commerces, écoles, etc.), et ce en sécurité et de manière relativement directe.

Hors agglomération, nous ne nous intéresserons pas au pourcentage de voirie cyclable comme nous le faisons en agglomération, mais bien à la présence/absence de liaisons entre les villages et un pôle majeur (situé dans la commune ou à l'extérieur de celle-ci).

Une liaison sera jugée d'autant plus importante que la population de l'agglomération qu'elle relie est importante. On mesurera ainsi le pourcentage de la population de la commune qui est connectée à un pôle majeur par une liaison cyclable de qualité.

Calcul de l'indicateur

i) identification des connexions théoriques à réaliser

ii) identification de la présence ou absence d'une liaison cyclable de qualité pour chacune des connexions envisagées.

Les situations en voirie qui seront effectivement considérées comme cyclables sont reprises dans le tableau ci-dessous (tableau 2).

Les exigences hors agglomération reposent notamment sur les statistiques d'accidents en Flandre (Onderzoek oorzaken fietsongevallen Vlaanderen 2010 – VSV –en cours), qui indiquent que:

- 66% des accidents mortels avec cyclistes se produisent hors agglomération;
- 60% des accidents mortels avec cyclistes se produisent sur des routes régionales (c'est-à-dire trafic intense et vitesses de 70 ou 90km/h).

iii) Calcul du pourcentage de la population connectée par les liaisons cyclables existantes.

Étant donné la difficulté de connaître le nombre exact de personnes résidant au sein d'une agglomération (qui ne correspond pas toujours à un secteur statistique), nous utiliserons le nombre de km de voiries de l'agglomération, en considérant que plus la population d'une agglomération est importante, plus son réseau de voiries est important. L'avantage de cette méthode est que le nombre total de km de voirie aura déjà été mesuré pour le calcul de l'indicateur précédent.

Hors agglomération

	mixité	Mixité avec bande cyclable suggérée par des chevrons et logos	Mixité avec bande cyclable suggérée par des tirets ou schlam	piste cyclable marquée sans bord fictif de chaussée	piste cyclable marquée avec bord de chaussée	piste cyclable séparée
70 km/h, faible trafic, peu de camions	0	0	),5 à confirmer avec IBSF	0,5	0,75	1
70 km/h, trafic et/ou camion	0	0	0	0	0 *	1
90 km/h	0	0	0	0	0	1

Définitions:

Bande cyclable suggérée: marquage sans valeur réglementaire qui suggère la position à adopter par le cycliste

Piste cyclable séparée: piste cyclable séparée physiquement de la voirie par un élément horizontal de min 1 m (espace/berme marquée/terre-plein), une surélévation, du stationnement, un élément vertical (haie/berme/etc)

Piste cyclable marquée: piste cyclable marquée de minimum 1,3m (marquage de 15 cm compris) avec zone tampon de 80 cm si stationnement. PC marquée avec des traits et avec ou sans bord fictif (ligne blanche et/ou filet d'eau)

Remarques:

Les chemins F99 sont considérés comme cyclables

Bande bus + vélo: si peu de bus, relativement peu de cyclistes et faible vitesse (et pas de place pour PCM ou PCS)

* si l'aménagement d'une piste cyclable séparée est impossible, une PCM avec bord fictif de chaussée peut être envisagée si des mesures de réduction des vitesses et/ou débits sont prises

Tableau 2: Tableau de synthèse des aménagements cyclables hors agglomération.

Sources: Presto; Club des villes et territoires cyclables; Vademecum vélo – Région de Bruxelles-Capitale (IBSR); Vademecum fietsvoorvoorzieningen – Vlaams Gewest.

3. Nombre de « points de discontinuité » résolus (ponctuels)

Principes

Tant au sein des agglomérations qu'en dehors de celles-ci, la majorité des accidents impliquant des cyclistes se produisent aux carrefours. Outre une mesure linéaire des aménagements, il est donc primordial de veiller à la qualité des débuts et fins d'aménagement, changements de profil, carrefours.

Calcul de l'indicateur

i) Recensement des points de discontinuité sur base d'une définition standard

ii) Calcul du nombre de points de discontinuité résolus chaque année

3.3 Fiches d'action

En préambule, il s'agit de clairement appréhender la méthodologie appliquée pour la partie infrastructure et sécurité. En effet, la structure morphologique du territoire mouscronnois a clairement détaillé son potentiel cyclable, cependant, la garantie de la lisibilité des itinéraires et des aménagements a nécessité une attention toute particulière sur la méthode de travail utilisée. Les 5 critères du réseau en tête (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable), nous sommes partis du postulat que de nombreuses études ont déjà été menées dans la région et qu'elles garantissent la cohérence des aménagements.

Plusieurs réseaux limitrophes sur lesquels se brancher :

- Fietsroute en Flandre et leurs points noeuds
- Le Plan Cyclable du PDU de la Métropole Lilloise

Plusieurs réseaux d'itinéraires s'imbriquent déjà sur notre territoire :

- Eurovélo 5, relier Londres à Rome via Bruxelles (itinéraire de liaison)
- Le Schéma Directeur Vélo Wallon incluant le RAVEL (mailles structurantes d'environ 15km)
- Le Schéma Directeur Vélo en Wallonie Picarde (mailles de 5km à l'intérieur des mailles du SDW)

Aussi, le but à atteindre avec notre Plan Communal Cyclable sera de réaliser un maillage de réseau urbain en impulsant la réalisation sur le territoire mouscronnois des différents aménagements prévus dans les planifications diverses mais conçues en totale cohérence.

Ces objectifs seront mis en œuvre au moyen d'interventions classées selon 4 objectifs à atteindre :

- **Objectif 1 : Relier les entités agglomérées**

- Relier les réseaux existants (ou prévus) afin de permettre un maillage vers la Wallonie, la Flandre et la France en passant par des itinéraires définis sur le territoire mouscronnois.
- Relier les différentes entités agglomérées composant Mouscron.
- Réserver des espaces et agir le long des voies ferrées.

- **Objectif 2 : Marquer les entrées de ville cyclable**

- Aménager les entrées de ville cyclable en les sécurisant et en valorisant leur caractère cyclable.
- Donner aux pénétrantes mouscronnoises un caractère cyclable.

- **Objectif 3 : Permettre une mixité des usagers au cœur des entités**

- Aménager les promenades urbaines rayonnant depuis le centre de Mouscron.
- Aménager les voies secondaires de liaison interquartier.
- Réhabiliter et entretenir les sentiers communaux et les voies de remembrements.
- Développer et généraliser les SUL's.
- Développer et multiplier les zones 30.
- Autoriser les cyclistes dans les zones piétonnes.
- Généraliser les sas vélos aux carrefours à feux de l'entité.
- Aménager les pôles multimodaux : Gare de Mouscron, Gare d'Herseaux et Grand'Place.

Ces 3 niveaux d'objectifs seront à envisager en gardant à l'esprit 4 fiches-action indispensables :

- **Identifier et solutionner les points noirs sur les itinéraires définis.**
- **Mettre en place un jalonnement efficace.**
- **Assurer un éclairage des itinéraires cyclables.**
- **Assurer un entretien des aménagements cyclables.**

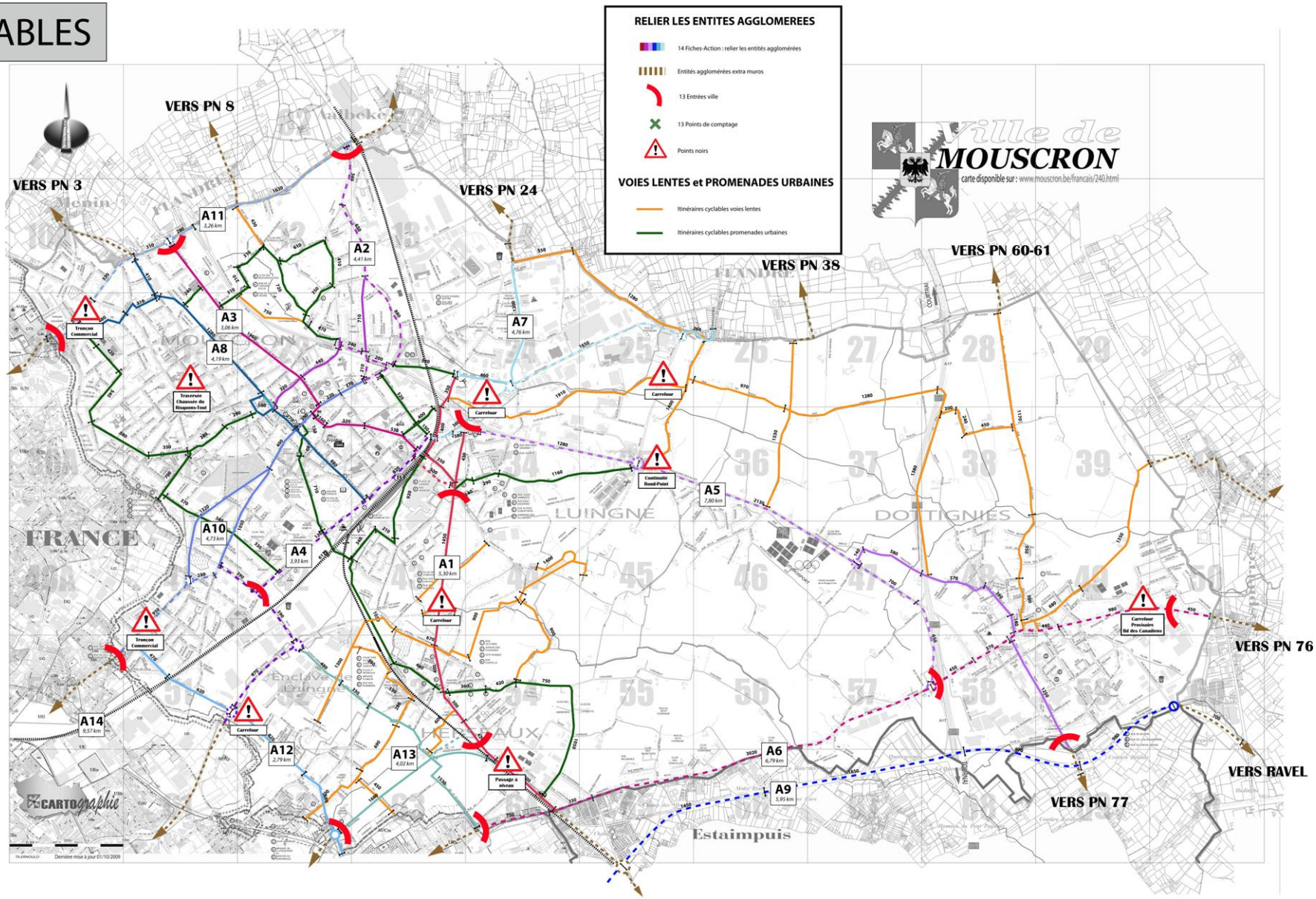
Il va de soi que sont traités les déplacements quotidiens (domicile/école, domicile/travail) en priorité mais également, à moindre mesure, les déplacements récréatifs ou touristiques.

La carte présentée en page suivante représente la totalité des itinéraires qui ont été pensés dans le cadre du Plan Communal Cyclable selon les objectifs prioritaires définis :

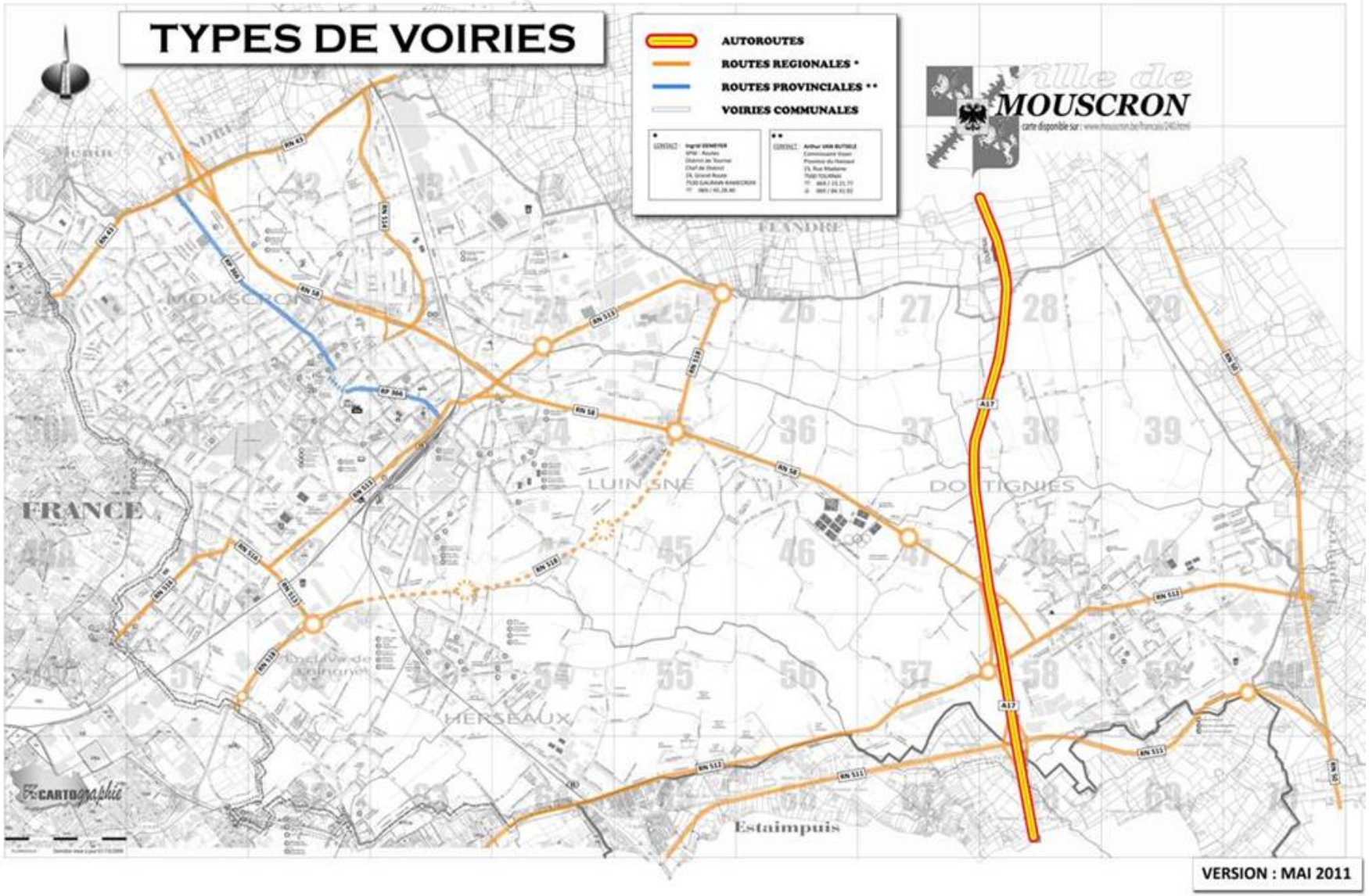
- Les fiches 1 à 14 conformes à l'objectif 1 : « Relier les entités agglomérées ».
- Les 13 portes d'entrée de la commune conformes à l'objectif 2 : « Marquer les entrées de ville cyclable ».
- Conformément à l'objectif « Permettre une mixité des usagers au cœur des entités », les tronçons cyclistes prioritaires pensés dans le cadre des Promenades Urbaines et dans le cadre de la valorisation des sentiers, des voiries de remembrements et des voies agricoles.
- Les 10 points noirs repérés sur le territoire de la commune.

Pour une bonne lisibilité, les tronçons parcourant une route régionale ont été dessinés en traits pointillés.
Selon ces itinéraires principaux à réaliser dans le cadre de notre PCC, 13 points de comptages ont été définis.

ITINERAIRES CYCLABLES



La carte ci-après distingue les voiries régionales des voiries communales et provinciales sur le territoire de Mouscron.



ROULER A VELO : Actions type – liste indicative récapitulative.

- **Objectif 1 : Relier les entités agglomérées**

A1 Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par la Gare d'Herseaux, la Gare de Mousron et la Piscine.

A2 Relier Aalbeke à Mouscron en passant par le Centre Hospitalier, le Château des Comtes et la Place Charles De Gaulle.

A3 Relier Rekkem à Mouscron en passant par le Centr'Expo et la Grand'Place.

A4 Relier Roubaix à Mouscron en passant par la zone d'activités et la Gare de Mouscron.

A5 Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par Dottignies, le Futurosport et la zone d'activités commerciales.

A6 Relier Wattrelos à Spiere en passant par Herseaux Gare et Dottignies.

A7 Relier Rollegem à Mouscron en passant par la zone d'activités, la piscine et la zone commerciale.

A8 Relier Menin à Mouscron en passant par la Place De Gaulle, la Grand'Place et la Gare.

A9 Relier Wattrelos à Pecq en passant par Estaimpuis et Dottignies.

A10 Relier Tourcoing à Mouscron en passant par le Parc Communal, la Grand'Place et le Centre Hospitalier.

A11 Relier Aalbeke à Neuville-en-Ferrain en passant par le Risquons-Tout.

A12 Relier Wattrelos à Tourcoing en passant par Herseaux Ballons, la zone d'activités et le Mont-à-Leux.

A13 Relier Wattrelos à Mouscron en passant par la future zone d'habitat d'Herseaux et la Gare d'Herseaux.

A14 A vélo, sur site propre, le long des voies ferrées

- **Objectif 2 : Marquer les entrées de ville cyclable**

A15 Marquer les 13 entrées de ville cyclable.

- **Objectif 3 : Permettre une mixité des usagers au cœur des entités**

A16 Les promenades urbaines.

A17 A vélo sur les voies secondaires, les voies agricoles et les sentiers communaux.

A18 A vélo dans les SUL's.

A19 A vélo, en sécurité dans les zones 30km/h.

A20 A vélo dans les zones piétonnes.

A21 Des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores.

A22 Des couloirs Bus+Vélos.

A23 Etudier et aménager les abords de la Grand'Place.

A24 Etudier et aménager les abords de la Gare de Mouscron.

A25 Un pôle d'échange à la Gare d'Herseaux.

Ces 3 niveaux d'objectifs seront à envisager en gardant à l'esprit 4 fiches-action indispensables :

A26 Identifier et solutionner les points noirs sur les itinéraires définis.

A27 Mettre en place un jalonnement efficace.

A28 Assurer un éclairage des itinéraires cyclables.

A29 Assurer un entretien des aménagements cyclables.

- **Objectif 1 : Relier les entités agglomérées**

Des réseaux périphériques existent, il s'agit de veiller à les relier en traversant Mouscron, conformément au Schéma Directeur Vélo Wallon et au Schéma Directeur Vélo de la Wallonie Picarde.

L'objectif poursuivi est également de s'inscrire dans une dynamique globale par une politique cyclable transfrontalière (penser sur la globalité du territoire de la Métropole Lilloise).

Notre projet trouve son intérêt dans sa « transfrontalité », actuellement, il n'existe aucun lien cycliste important et clairement identifiable avec nos voisins.

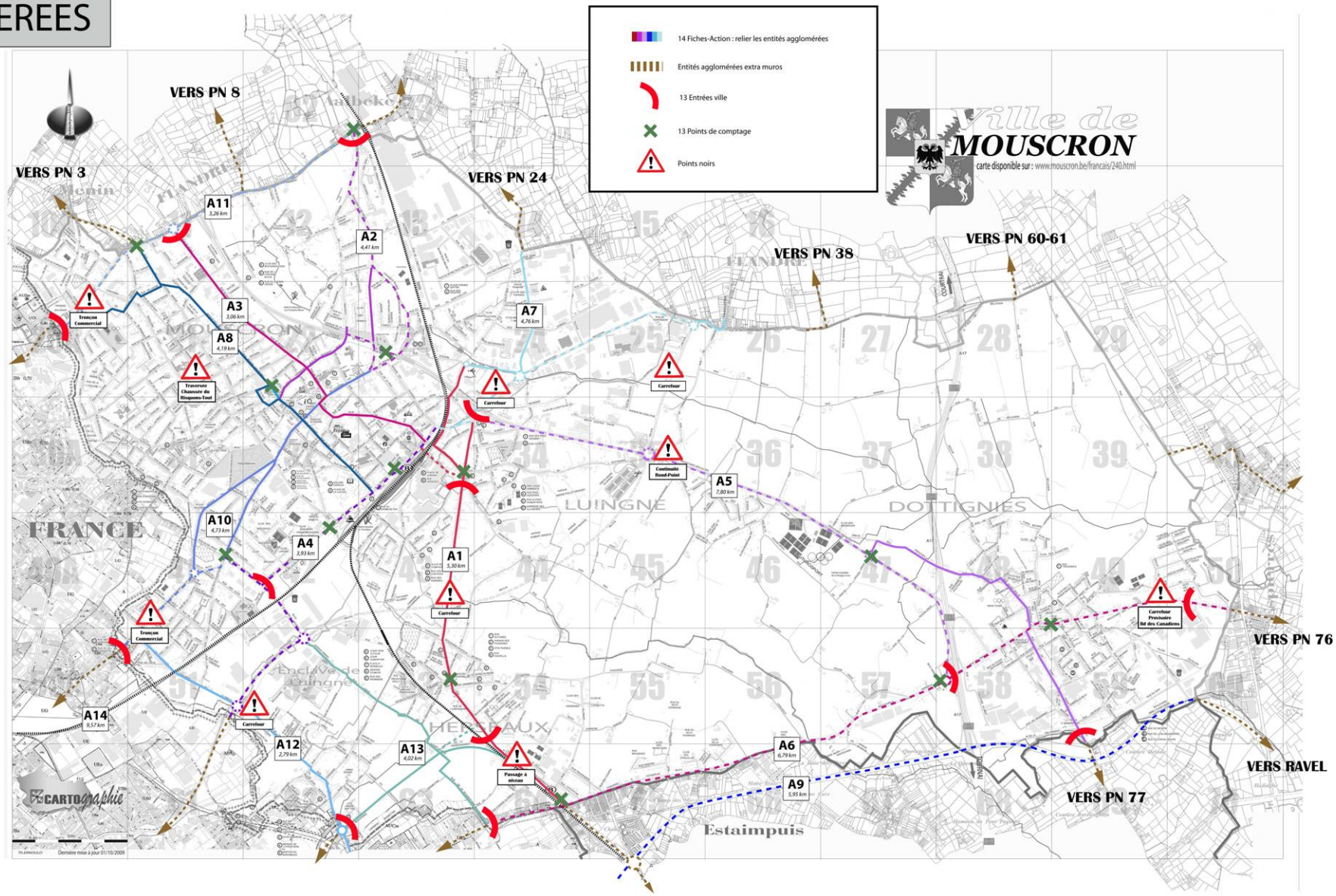
Concrètement, les fiches action numérotées de 1 à 14 proposent de relier les réseaux existants (ou prévus à court terme) afin de permettre un maillage vers la Wallonie, la Flandre et la France en passant par des itinéraires définis sur le territoire mouscronnois mais également de relier les différentes entités agglomérées fusionnées pour composer Mouscron.

Ces 14 fiches-action sont classées par priorité qui correspondent à une période de mise en œuvre.

Les fiches–actions A1 à A14 ont clairement été classées par priorité d'intervention qui correspondent à une année budgétaire définie :

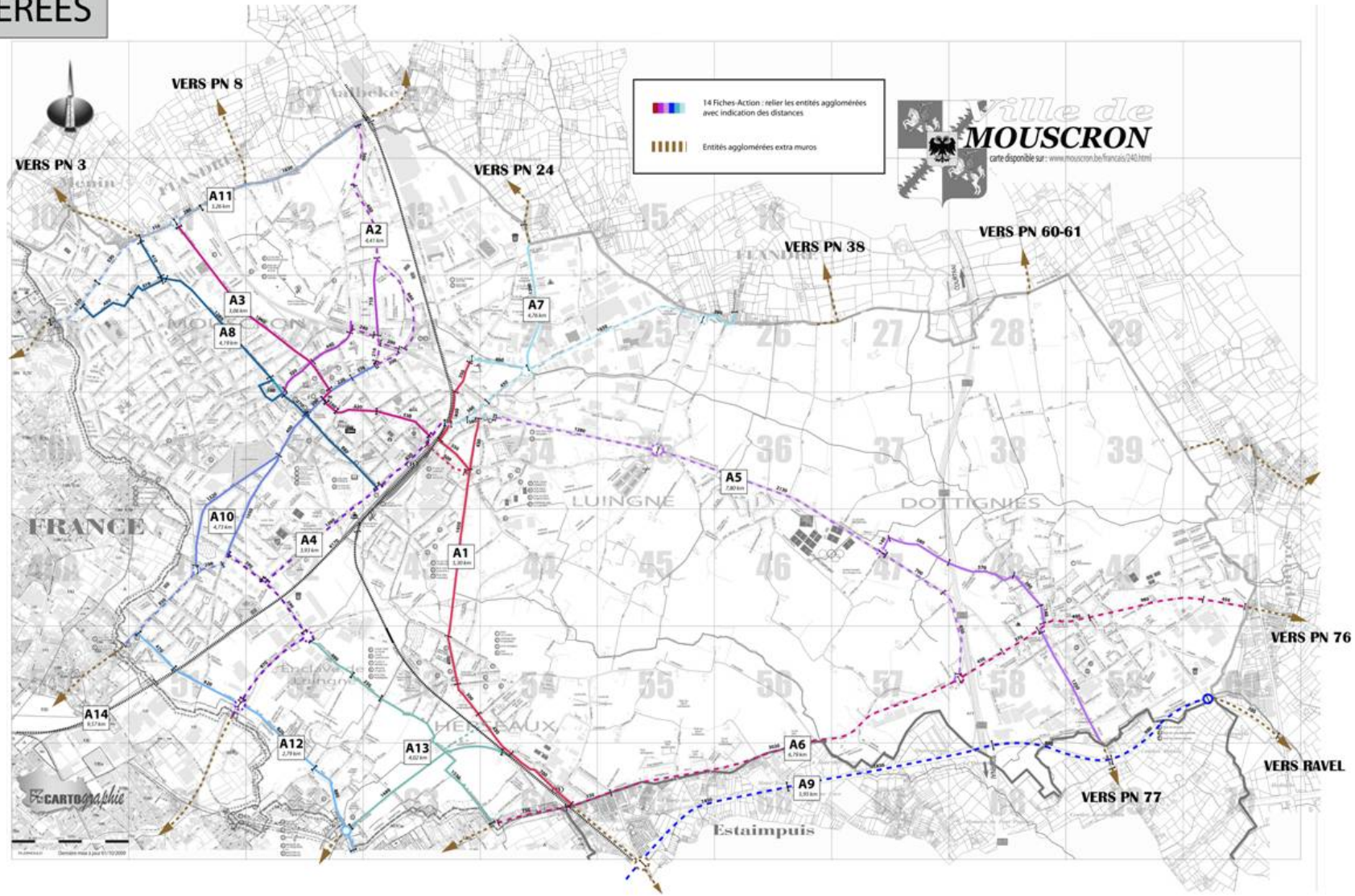
<table>
<tr><th>Priorité</th><th>Année budgétaire</th><th>Ville de Mouscron</th><th>Région Wallonne</th></tr>
<tr><td>Priorité 1</td><td>2011</td><td>A1</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Priorité 1</td><td rowspan="2">2012</td><td>A2 et A3</td><td>A4 et A6</td></tr>
<tr><td colspan="2">A5</td></tr>
<tr><td>Priorité 2</td><td>2013</td><td>A7 et A8</td><td>A9</td></tr>
<tr><td>Priorité 3</td><td>2014</td><td>A10</td><td>A11</td></tr>
<tr><td>Priorité 4</td><td>2015</td><td>A12</td><td></td></tr>
<tr><td>Priorité 5</td><td>Long terme</td><td colspan="2">A13 (ZACC – lotisseur)
A14 (SNCB)
Certains tronçons des fiches :
A5,</td></tr>
</table>

ENTITES AGGLOMEREES



Ces itinéraires de desserte principaux ont été mesurés tronçon par tronçon afin de pouvoir estimer les aménagements à réaliser. Ils présentent une longueur totale de 61km pour les Fiches A1 à A13 et 9,57 km pour la Fiche A14, le long des voies ferrées.

ENTITES AGGLOMEREES



Ces itinéraires de desserte principaux parcourant l'entité de Mouscron avait, pour certains, déjà été analysé et pensés lors de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité.

THEME N°4 – LES MODES DOUX
ACTION N°11 : LES ITINERAIRES CYCLABLES

THEME 4

ACTION 11

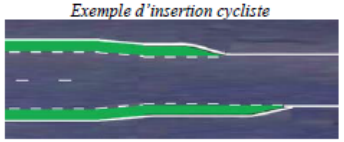
CONTEXTE

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 décris 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 traversé 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 Luingne.
- 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.

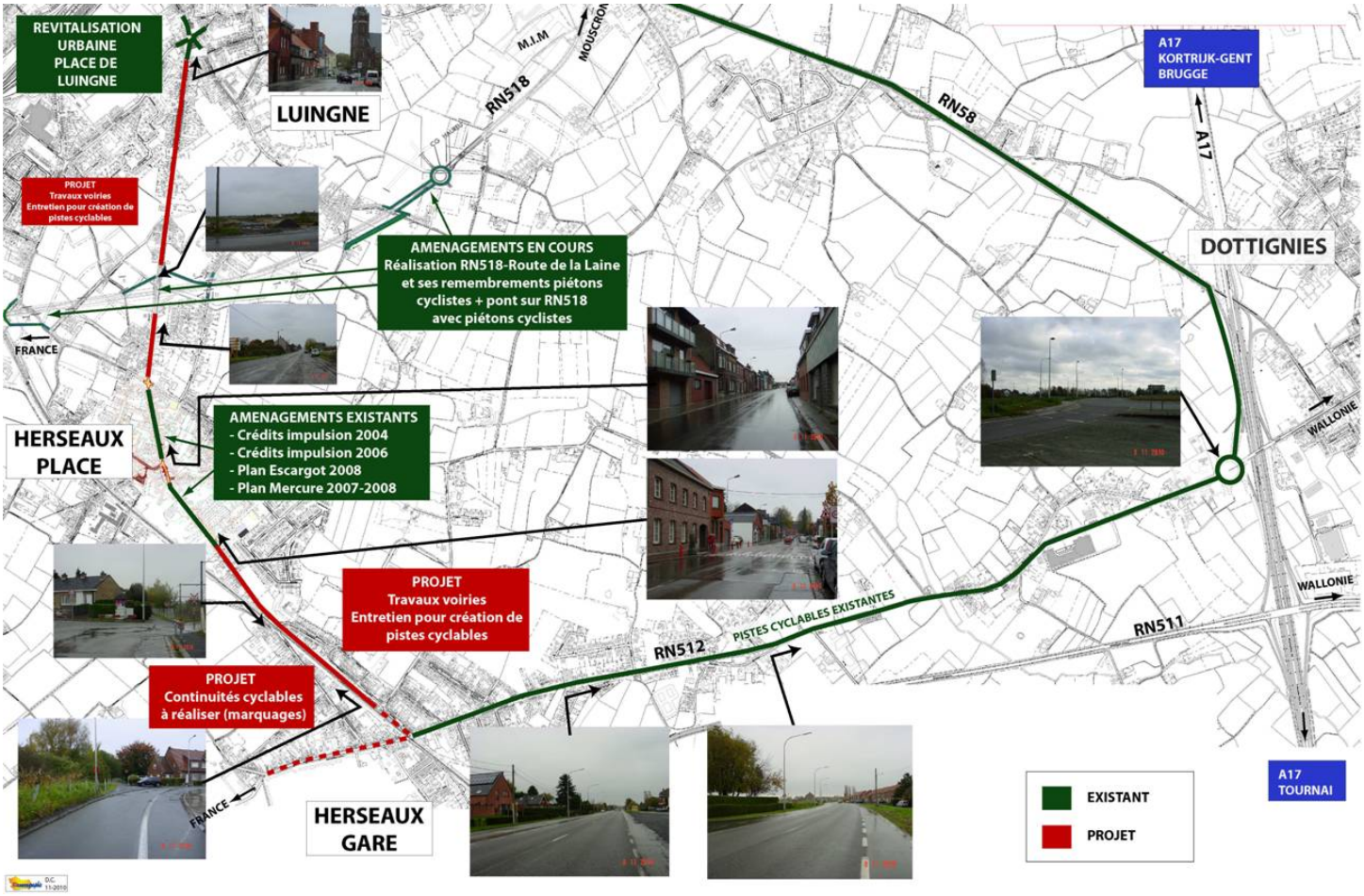
F. Prolonger le passage sous le chemin de fer depuis Luingne jusqu'à la Gare et construire des rampes d'accès (utile aussi pour les PMR)

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 Luingne et Dottignies.

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

FICHE D'ACTION aménagements	**A1**
Type d'aménagement	**Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par la Gare d'Herseaux, la Gare de Mousron et la Piscine.**
Localisation	Herseaux Gare et Herseaux Place, Luingne et Mouscron - Voiries Communales – Longueur de l'itinéraire = **5,3 km.**
Contexte et objectifs	Les objectifs poursuivis par ce projet sont la réalisation complète des aménagements nécessaires à la création d'un itinéraire reliant directement deux pôles multimodaux d'ampleur : la Gare d'Herseaux et la Gare de Mouscron. Cet itinéraire fondamental emprunte plusieurs pôles multimodaux importants : le centre aggloméré d'Herseaux Place, le centre aggloméré de Luingne et le pôle de la Piscine de Mouscron avec son projet de futur pôle commercial et de logements mais aussi la zone d'activités dite du Portemont. Tous les aménagements proposés sont conformes au Plan Communal de Mobilité.
Description de l'aménagement	Réaliser des aménagements de sécurité sur les itinéraires empruntés. Travaux de voirie et entretien pour création de pistes cyclables et travaux de marquages routiers. Réaliser des aménagements cohérents avec les projets déjà réalisés. Il s'agit d'un projet prioritaire, dont une partie sera réalisée grâce au subside de 159.750,00 € obtenu dans le cadre de la sélection de Mouscron dans le projet pilote Wallonie Cyclable. Le reste des financements nécessaires ont été sollicités via un dossier « Crédit d'Impulsion 2011 ». (Pour info, ce projet comprend également le financement d'aménagements en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite). Ces aménagements seront complétés par la réalisation de 2 portes d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2012).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local, Police Locale et Direction des Routes de Mons (pour les croisements de l'itinéraire avec le réseau régional).
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 1, soit prévue pour l'année budgétaire 2011/2012 avec réalisations en 2012/2013.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 5,3 km. Estimation des travaux à réaliser : 745.000 €. 2011 : Projet PCC : 382.000 €. 2011 : Crédit Impulsion : 360.000 €.
Sources de financement	PCC 2011 : 159.715 € de subsides (création de pistes cyclables via la candidature Wallonie cyclable) + 222.285 € de part communale (entretien voirie). CI 2011 : 250.000 € de subsides accordés grâce au Crédit Impulsion 2011) + 110.000 € de part communale.

Un grand pas dans la réalisation de cette fiche sera possible grâce au financement de 159.715 € accordé consécutivement à la sélection de notre dossier de candidature pour devenir Ville Pilote Wallonie cyclable.



Travaux de voirie et entretien pour création de pistes cyclables

Travaux de marquages routiers (à charge de la Ville de Mouscron, via son Service Signalisation)

Subvention pour la réalisation de 159.715 €
Montant total des travaux : 382.000 € TTC – Ouverture des soumissions le vendredi 09/09/2011.

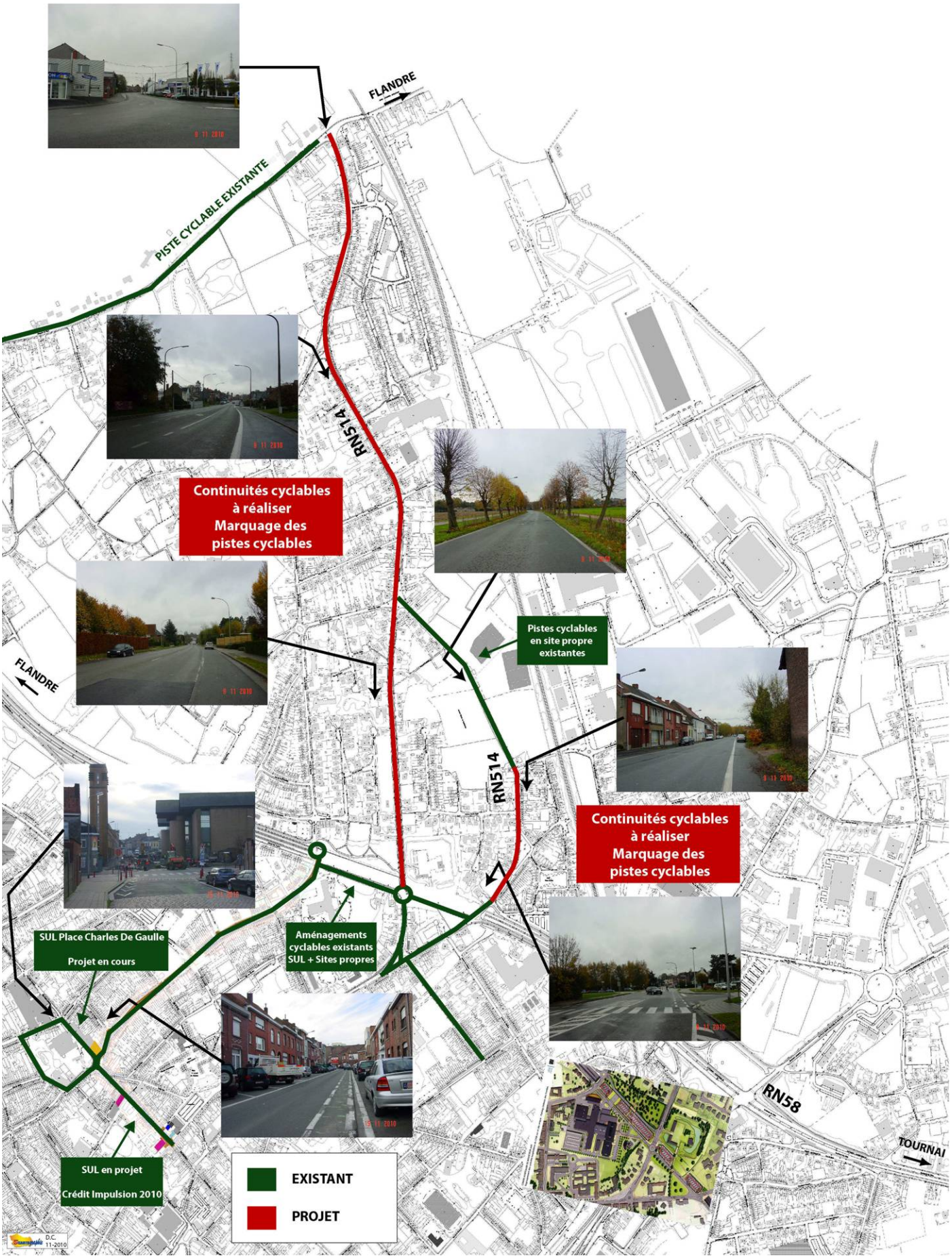
Sur base de l'estimatif : Part création des pistes cyclables : 249.000 € TTC
Part travaux entretien voirie : 133.000 € TTC

Le reste des aménagements pourront également être réalisés, à court terme, en 2012/2013 puisque notre candidature dans le cadre du Crédit d'Impulsion 2011 a été acceptée.

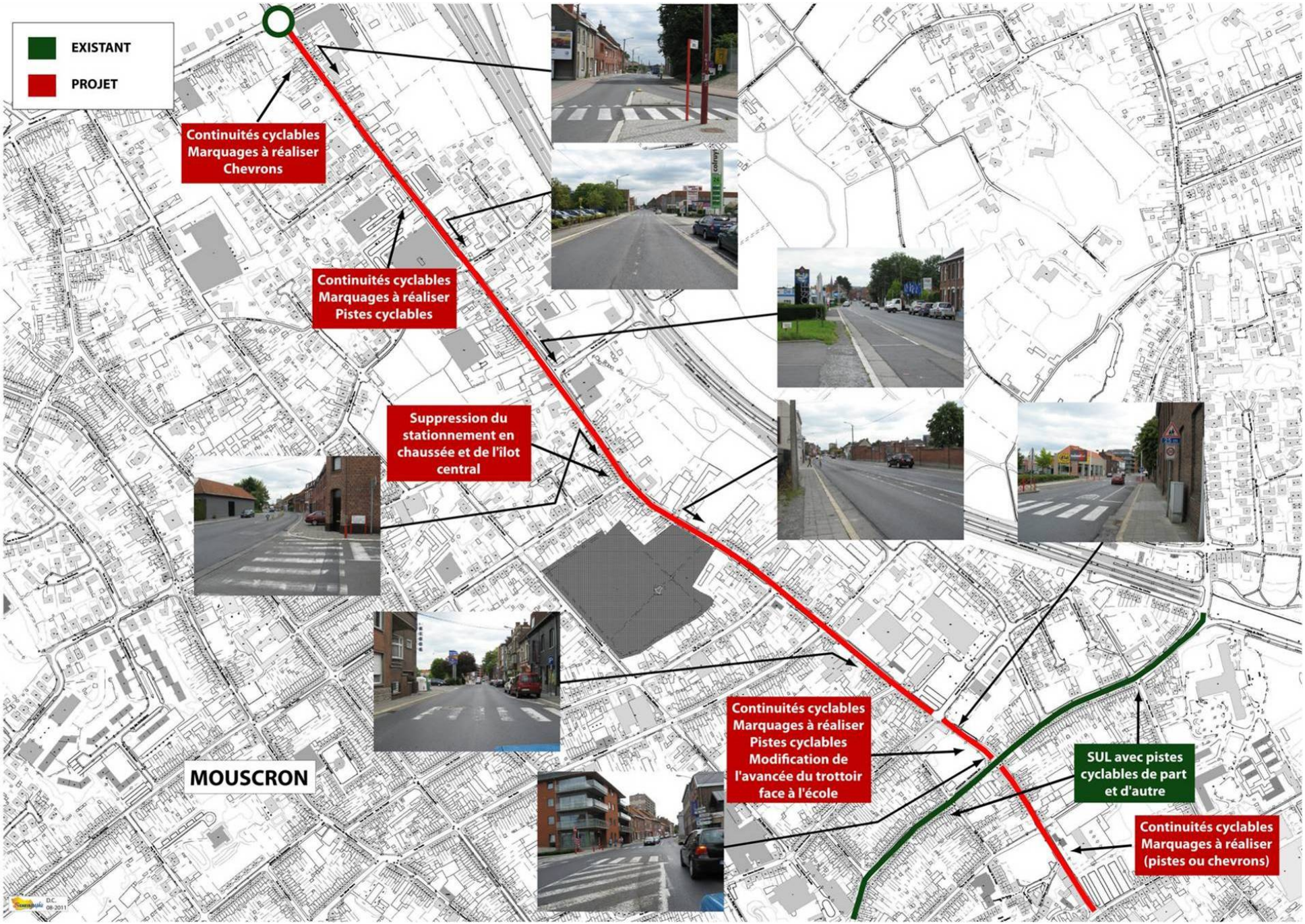
Ce projet prévoit :

1. Sur la totalité de l'itinéraire : abaissement des bordures, réduction des traversées et pose de dalles de repérage podotactiles au droit de tous les passages pour piétons et aux emplacement d'arrêts de bus.
2. Sur la totalité de l'itinéraire : réalisation des marquages routiers inhérents à la réalisation des aménagements cyclables et des traversées piétonnes.
3. Aux abords de la Gare d'Herseaux : Aménagement d'une zone 30 favorisant la mixité des usagers.
4. Le long de la voie ferrée, entre la rue des Cheminots et le passage à niveau : entretien et éclairage du sentier.
5. Dans la rue du Village : aménagement d'une zone 30 favorisant la mixité des usagers ainsi qu'un entretien de voirie en vue de la réalisation des continuités cyclables confortables.
6. Le long de la voie ferrée, entre le pont Sainte-Thérèse et la rue de la Liesse : entretien de voirie et éclairage du sentier.

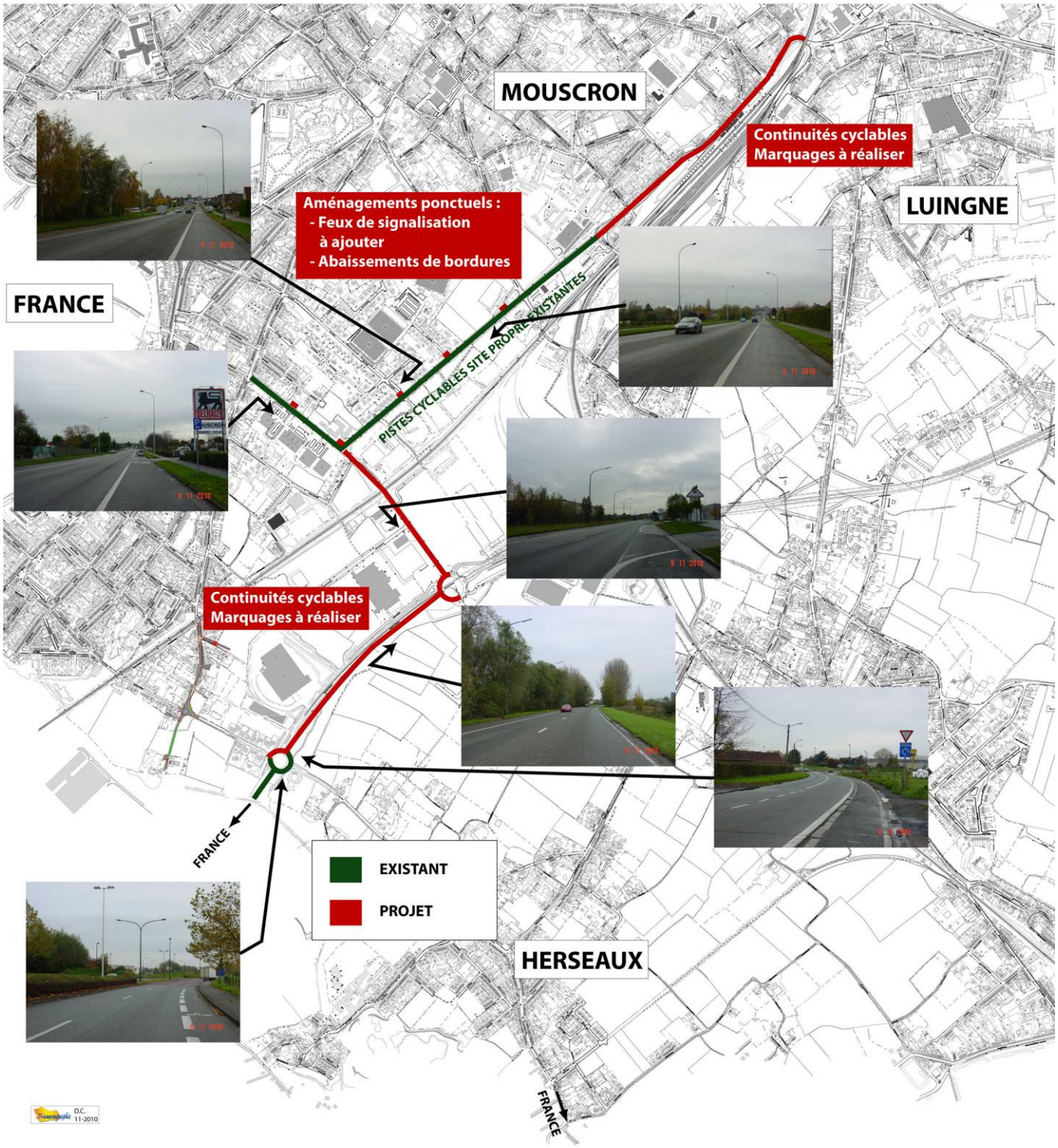
FICHE D'ACTION aménagements	A2
Type d'aménagement	**Relier Aalbeke à Mouscron en passant par le Centre Hospitalier, le Château des Comtes et la Place Charles De Gaulle.**
Localisation	Mouscron (zone d'habitat, quartier de la Coquinie et du centre) – Voiries communales et régionales – Longueur de l'itinéraire = **4,41 km.**
Contexte et objectifs	L'objectif de cette fiche est de venir achever les aménagements cohérents réalisés dans le cadre du projet des abords du CHM, du projet de Revitalisation urbaine de la Place Charles de Gaulle et du projet de généralisation des SUL's (Crédit impulsion 2010). Les aménagements prévus par cette fiche permettront de relier les pôles attractifs du centre ville de Mouscron mais aussi les pôles scolaires entre-eux mais aussi de créer un itinéraire préférentiel vers la Flandre.
Description de l'aménagement	A2.1 A court terme, à charge du SPW - Aménagement/marquages des deux pistes cyclables dans la nouvelle chaussée d'Aelbeke (1210m de longueur). A2.2 A court terme, à charge du SPW - Aménagement d'un trottoir piste/cyclable dans l'ancienne chaussée d'Aelbeke et prolongation des marquages jusqu'aux marquages existants de l'avenue Royale (100m de création de trottoir/PC + 250m de marquages). (Travaux en cours–Ouverture fin septembre 2011). A2.3 A moyen terme, à charge de la Ville de Mouscron Aménagement d'une double piste cyclable dans l'avenue Reine Astrid en supprimant une bande de stationnement. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2012).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons. Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 1 (Année 2011 pour la programmation et en 2012 pour la réalisation).
Coût global estimé	A2.1. Marquages – Collaboration possible avec le service signalisation, A2.2 idem pour les marquages et aménagement de voiries (en cours), A2.3 : Marquages via le service signalisation. Rognage par sablage des marquages existants : 15€/m², soit 1600 m² = 24.000 € + Démontage de bordures dans la partie communale : 16.000 € = 40.000 €.
Sources de financement	PCC 2012 : 40.000 € pour effacer des marquages existants-Collaboration VDM et SPW pour la modification des marquages. Budget Région Wallonne pour le trottoir/piste cyclable en cours de réalisation – Fin des travaux fin septembre 2011.


FLANDRE
PISTE CYCLABLE EXISTANTE
RN514
Continuités cyclables
à réaliser
Marquage des
pistes cyclables
Pistes cyclables
en site propre
existantes
FLANDRE
RN514
Continuités cyclables
à réaliser
Marquage des
pistes cyclables
SUL Place Charles De Gaulle
Projet en cours
Aménagements
cyclables existants
SUL + Sites propres
RN58
TOURNAI
SUL en projet
Crédit Impulsion 2010
EXISTANT
PROJET

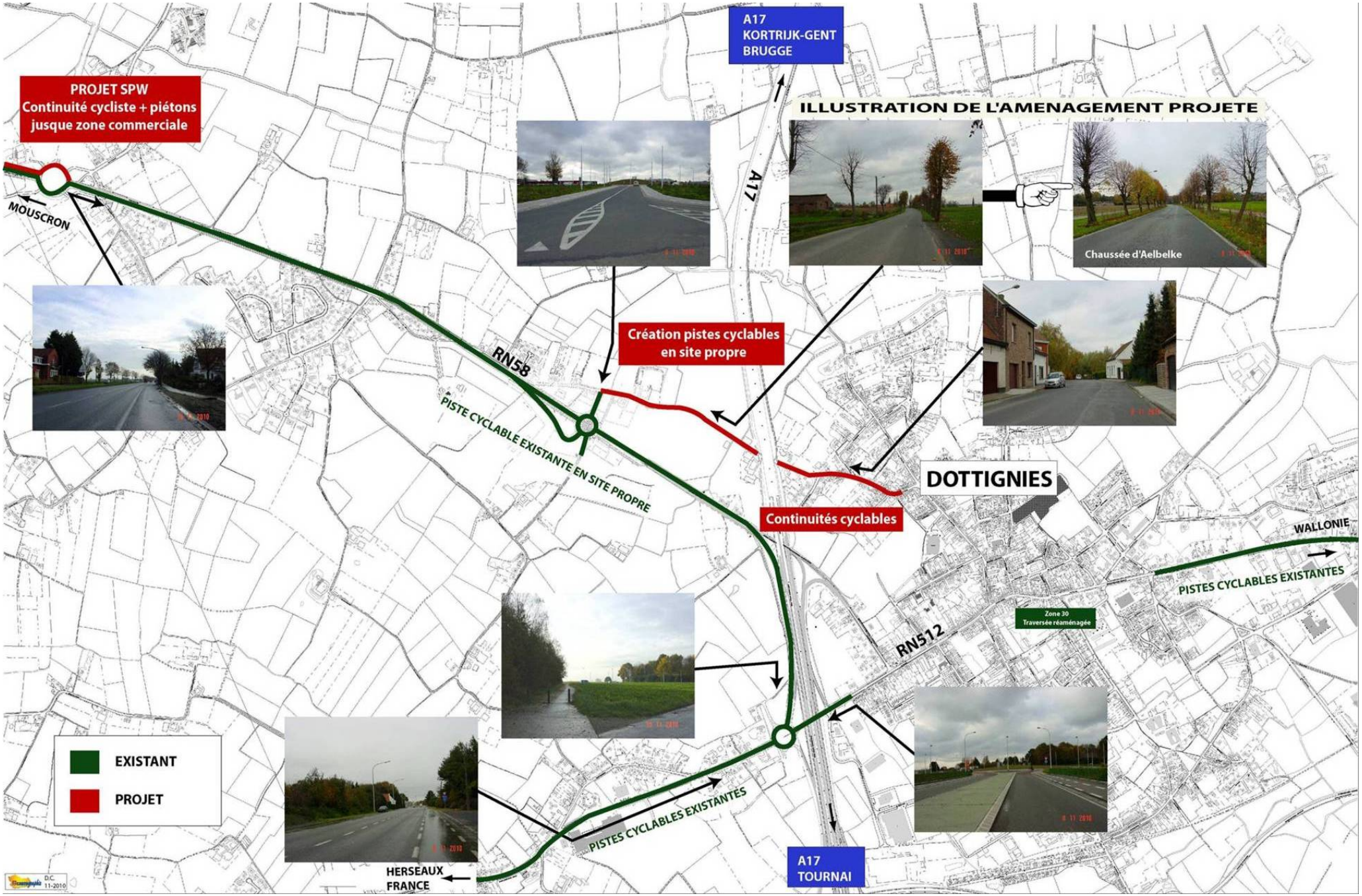
FICHE D'ACTION aménagements	A3
Type d'aménagement	**Relier Rekkem à Mouscron en passant par le Centr'Expo et la Grand'Place.**
Localisation	Mouscron centre – Voiries communales et provinciales – Longueur de l'itinéraire = **3,06 km.**
Contexte et objectifs	La rue de Menin est un axe de pénétration prioritaire dans le centre de Mouscron. Cet axe est insécurisant pour les cyclistes en raison de l'existence d'un îlot central qui rétrécit les bandes de circulation et provoque une insécurité pour les cyclistes qui sont frôlés par les automobilistes. Les objectifs poursuivis sont de sécuriser un axe très direct en marquant une bande cyclable continue de part et d'autre de la voirie. Pour ce faire, il est indispensable de supprimer le stationnement en chaussée (maintien du stationnement hors chaussée) et l'îlot central.
Description de l'aménagement	Les aménagements proposés sont détaillés par tronçon. A3.1 premier tronçon plus étroit, réalisation d'un schlamage tout en maintenant la zone de stationnement : 110m. Cet aménagement est couplé avec l'aménagement d'entrée de ville (voir A15). A3.2 Après le rétrécissement jusqu'au carrefour avec la rue du Rucquoy, 1550m profil 7m + 2 filets d'eau de 50cm. Prévoir un schlamage de 60 cm de chaque côté + modification de l'avancée devant l'école. A3.3. entre la rue du Rucquoy et la rue de Courtrai, 300m, prévoir un schlamage de 60 cm de chaque côté. Les autres tronçons de cet itinéraire sont repris dans les aménagements des couloirs bus+vélo (voir Fiche A22). Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2012).
Responsable de la mise en œuvre	Service Voyer Province de Hainaut et Ville de Mouscron via ses Services Mobilité, Signalisation et Voirie.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 1, soit à prévoir pour l'année budgétaire 2012.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 1960 m - Schlamage : 2.000 m x 2 x 0,6 m = 2.400 m², soit +/- 2.500 m² de schlamage à 20€/m²= 50.000 €. Modification avancée trottoir : 10.000 € - Aménagements ponctuels : 5.000 €. Rognages par sablage des marquages existants : 15€/m² soit 1.500 m² = 22.500 € - Marquages par la Ville de Mouscron. Total : 87.500 €.
Sources de financement	PCC 2012 : 87.500 €.


EXISTANT
PROJET
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
Chevrons
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
Pistes cyclables
Suppression du
stationnement en
chaussée et de l'ilot
central
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
Pistes cyclables
Modification de
l'avancée du trottoir
face à l'école
SUL avec pistes
cyclables de part
et d'autre
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
(pistes ou chevrons)
MOUSCRON

FICHE D'ACTION aménagements	**A4**
Type d'aménagement	**Relier Roubaix à Mouscron en passant par la zone d'activités et la Gare de Mouscron.**
Localisation	Mouscron (de la zone d'activités à la Gare) – Voiries régionales – Longueur de l'itinéraire = **3,93 km.**
Contexte et objectifs	L'axe concerné est un axe de pénétration prioritaire depuis la France passant par la zone d'activités de la Martinoire et regagnant la Gare de Mouscron. Moyennant quelques aménagements, cet axe peut, à court terme devenir très sécurisant pour les cyclistes et par la même occasion pour les piétons. Les objectifs poursuivis sont de sécuriser un axe très direct par des pistes cyclables séparées de la chaussée dans un premier temps et en chaussée en approchant de la Gare de Mouscron. L'itinéraire aboutit au Pont Sainte-Thérèse.
Description de l'aménagement	Les aménagements proposés sont détaillés par tronçon. A4.1 Tronçon entre les giratoires Martinoire, 870 m x 2 de trottoir/piste cyclable à réaliser dans l'accotement herbeux. Ces travaux veilleront à garantir la continuité des itinéraires cyclables autour du giratoire Martinoire : une portion est manquante. A4.2 Jusqu'au feux de la Gare, marquages des pistes cyclables et aménagements ponctuels pour permettre une utilisation des pistes de part et d'autre de la voirie, une dans chaque sens. Ajout d'un mât de signalisation. 2240 m. A4.3. Entre la rue du Beau-Chêne et le Pont Sainte-Thérèse, suppression d'une bande de stationnement, modification des marquages pour la création des continuités des itinéraires cyclables. 820 m. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2012).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation, Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 1 (Année 2012) à prévoir au budget de la Région Wallonne.
Coût global estimé	A4.1 : 870 m x 2 de trottoir/piste cyclable à réaliser dans l'accotement herbeux. A4.2 : 2240 m, aménagements ponctuels et marquages + signalisation verticale. A4.3 : 820 m, marquages + signalisation verticale.
Sources de financement	Région Wallonne via la Direction des Routes de Mons. Collaboration avec la Ville de Mouscron pour les marquages au sol et la fourniture du poteau de feux de rappel.


MOUSCRON
LUINGNE
FRANCE
HERSEAUX
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
Aménagements ponctuels :
- Feux de signalisation
à ajouter
- Abaissements de bordures
PISTES CYCLABLES SITE PROPRE EXISTANTES
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
FRANCE
EXISTANT
PROJET
FRANCE
D.C.
11-2010

FICHE D'ACTION aménagements	**A5**
Type d'aménagement	**Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par Dottignies, le Futurosport et la zone d'activités commerciales.**
Localisation	Dottignies et Mouscron – Voiries communales et régionales – Longueur de l'itinéraire = **7,80 km.**
Contexte et objectifs	L'objectif est de relier de la manière ldirecte le centre de Dottignies à Mouscron et son pôle gare. L'itinéraire proposé emprunte la RN58, colonne vertébrale de l'entité et de ce fait dessert la zone sportive du Futurosport, le quartier de la Malcense et la zone commerciale des Alliés. Deux itinéraires sont possibles : l'un le long de l'autoroute (piste cyclable existante, site propre) et l'autre via l'arrière de Dottignies (pistes cyclables à créer, site propre).La création de ces sites propres est une vision à long terme car l'alternative le long de l'A17 existe.
Description de l'aménagement	A5.1 A court terme, à charge du SPW, réalisation des continuités cyclables autour du giratoire Chêne du bus et prolongement d'un trottoir/piste cyclable en site propre jusqu'à la zone d'activités. A5.2 A long terme, prolongation de ce trottoir/piste cyclable en site propre le long de la RN58 jusqu'au tunnel giratoire au carrefour de la RN58 avec la RN513. A5.3 A long terme, réalisation de l'itinéraire en site propre via la Drève des Préaches. Délais de réalisation - voûtement de fossés et construction de pistes cyclables). Aménagement à court terme Schlamage + marquages des itinéraires sur les tronçons. A5.4 Création d'un itinéraire préférentiel vélo tout au long de la rue de Saint-Léger afin de desservir le sud de Dottignies et regagner le Ravel et le PN77. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2013).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons. Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Région Wallonne : A5.1 - priorité 1 : Année 2012. A5.2 – priorité 5 : long terme. Ville Mouscron : A5.3 – priorité 5 : long terme pistes séparées Alternative existe via la RN58. A5.3 – priorité 1 : Année 2012 – Schlamage. A5.4 – priorité 1 : Année 2012.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 7,80 km. A5.1 : Budget Région Wallonne – Routes de Mons. A5.2. : Budget Région Wallonne – Routes de Mons. A5.3. : Schlamage – 1300 m² à 20€/m² = 26.000 €. A5.4 : Marquages chevrons – Travaux voiries = 14.000 €.
Sources de financement	Budget Région Wallonne – Direction des Routes de Mons. Aménagement communal via le Crédit PCC 2012 : 40.000 €.


A17
KORTRIJK-GENT
BRUGGE
PROJET SPW
Continuité cycliste + piétons
jusque zone commerciale
ILLUSTRATION DE L'AMENAGEMENT PROJETE
MOUSCRON
A17
Chaussée d'Aelbelke
Création pistes cyclables
en site propre
RN58
PISTE CYCLABLE EXISTANTE EN SITE PROPRE
DOTTIGNIES
Continuités cyclables
WALLONIE
PISTES CYCLABLES EXISTANTES
Zone 30
Traversée réaménagée
RN512
EXISTANT
PROJET
PISTES CYCLABLES EXISTANTES
HERSEAUX
FRANCE
A17
TOURNAI

FICHE D'ACTION aménagements	**A6**
Type d'aménagement	**Relier Wattrelos à Spiere en passant par Herseaux Gare et Dottignies.**
Localisation	Herseaux Gare et Dottignies – Voiries Régionales - – Longueur de l'itinéraire = **6,79 km.**
Contexte et objectifs 	Cette fiche est à appréhender en parallèle avec la Fiche A9. Le réseau régional compte 2 voiries quasiment parallèles, la RN511 (l'axe le plus récent) et la RN512 (l'axe plus ancien qui relie les centres d'Herseaux et de Dottignies). RN511 : Trafic en transit –Desserte des zones d'activités. RN512 : Trafic d'échange Dottignies/Herseaux – Pôles urbains. Les objectifs poursuivis sont de : - Sécuriser la traversée des zones agglomérées ; - Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux ; - Favoriser le report de la RN512 vers la RN511 ; - Sécuriser et optimiser les carrefours. Pour la RN512, il s'agira d'opérer une réduction des vitesses, le transit plus rapide et direct sera privilégié sur la RN511 où les pistes cyclables sont en site propre.
Description de l'aménagement 	Réduction des vitesses de circulation hors agglomération à 70km/h et à 30km/h dans les parties agglomérées. Le projet consiste en la pose de signalisation, réalisation de marquages de continuités cyclables et en l'aménagement de zones 30 dans les zones agglomérées. Ces aménagements ont été détaillés dans le Plan Communal de Mobilité avec une attention particulière accordée aux zones agglomérées d'Herseaux Gare et de Dottignies (voir extraits du PCM). Ces aménagements seront complétés par la réalisation de 3 portes d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2013).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons. Une fois aménagée cette voirie pourra être rétrocédée à la commune.
Partenaire(s)	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation. Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 1 (Année 2012) à prévoir au budget de la Région Wallonne – Direction des Routes de Mons.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 6,79 km. Nouveau Carrefour Canadiens - Aménagement de cœur d'entité : reste 370 m entre Saint-Léger et RN58. Marquages et signalisation 70km/h pour le reste du tronçon.
Sources de financement	Région Wallonne – Direction des Routes de Mons pour les travaux de voirie. Collaboration Ville de Mouscron pour la partie marquages.

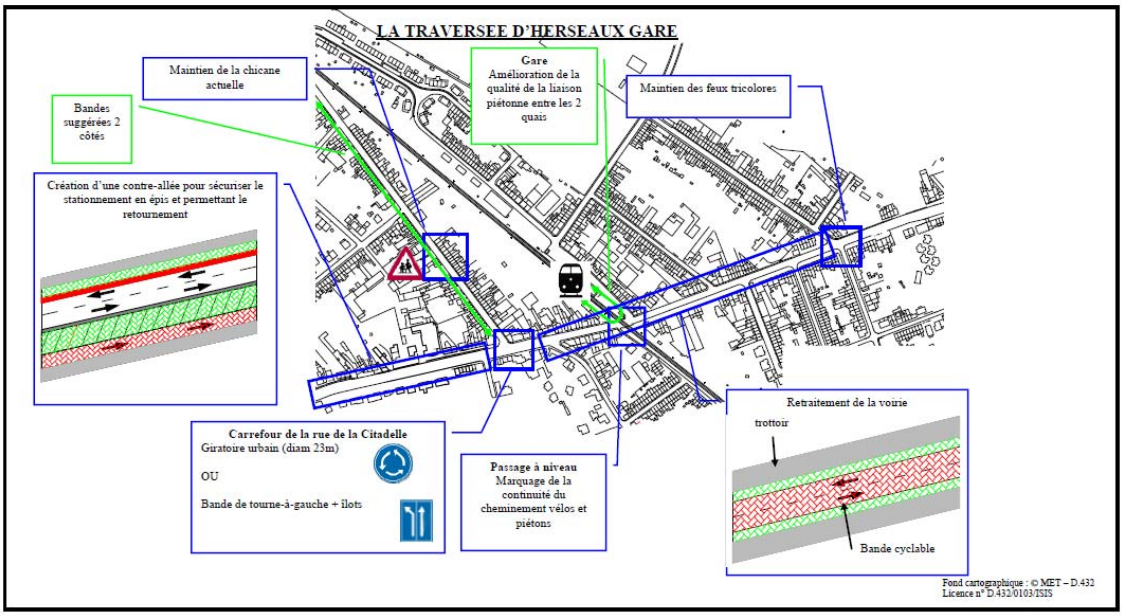
Herseaux-Gare

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

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

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

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



THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 9 : AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE DOTTIGNIES (RN512)

THEME 1

ACTION 9

CONTEXTE

La RN512, fortement fréquentée (quelque 10.000 véhicules/ jour), traverse de part en part la zone agglomérée de Dottignies. La configuration actuelle de la voirie n'est pas adaptée au volume de trafic qui la fréquente. Cela pose des problèmes de sécurité et de nuisances pour les riverains et les modes doux qui empruntent les trottoirs bien souvent trop étroits.

Un second problème, lié au passage de camions dans la zone, est traité par la fiche 5.1.

OBJECTIFS POURSUIVIS

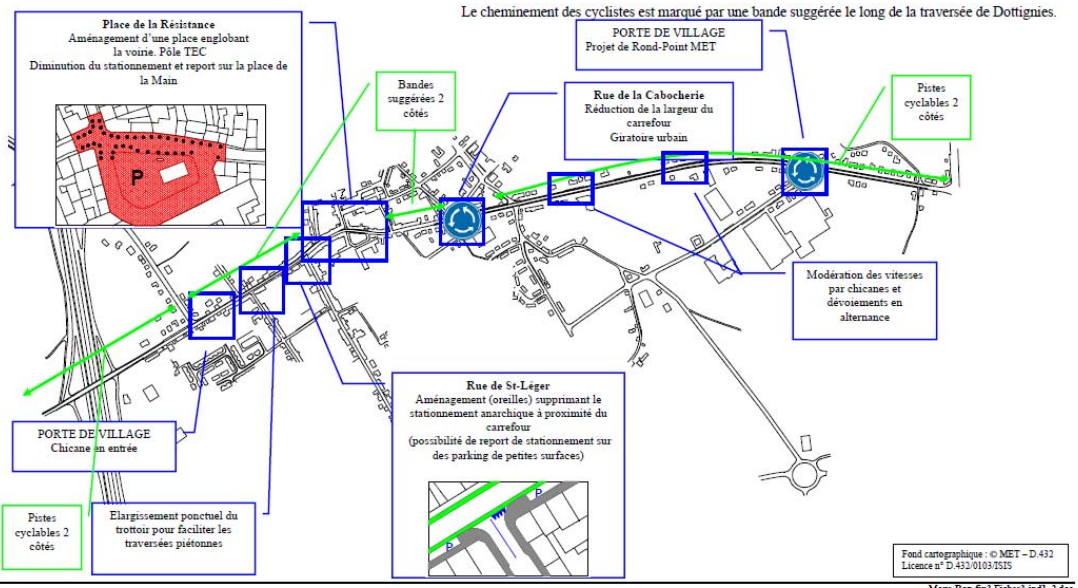
- Sécuriser la traversée de la zone agglomérée;
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux ;
- Améliorer la convivialité du centre de l'entité;
- Faciliter les insertions à partir des rues latérales sur la RN512.

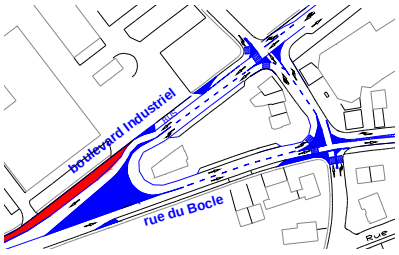
DESCRIPTION DE L'ACTION

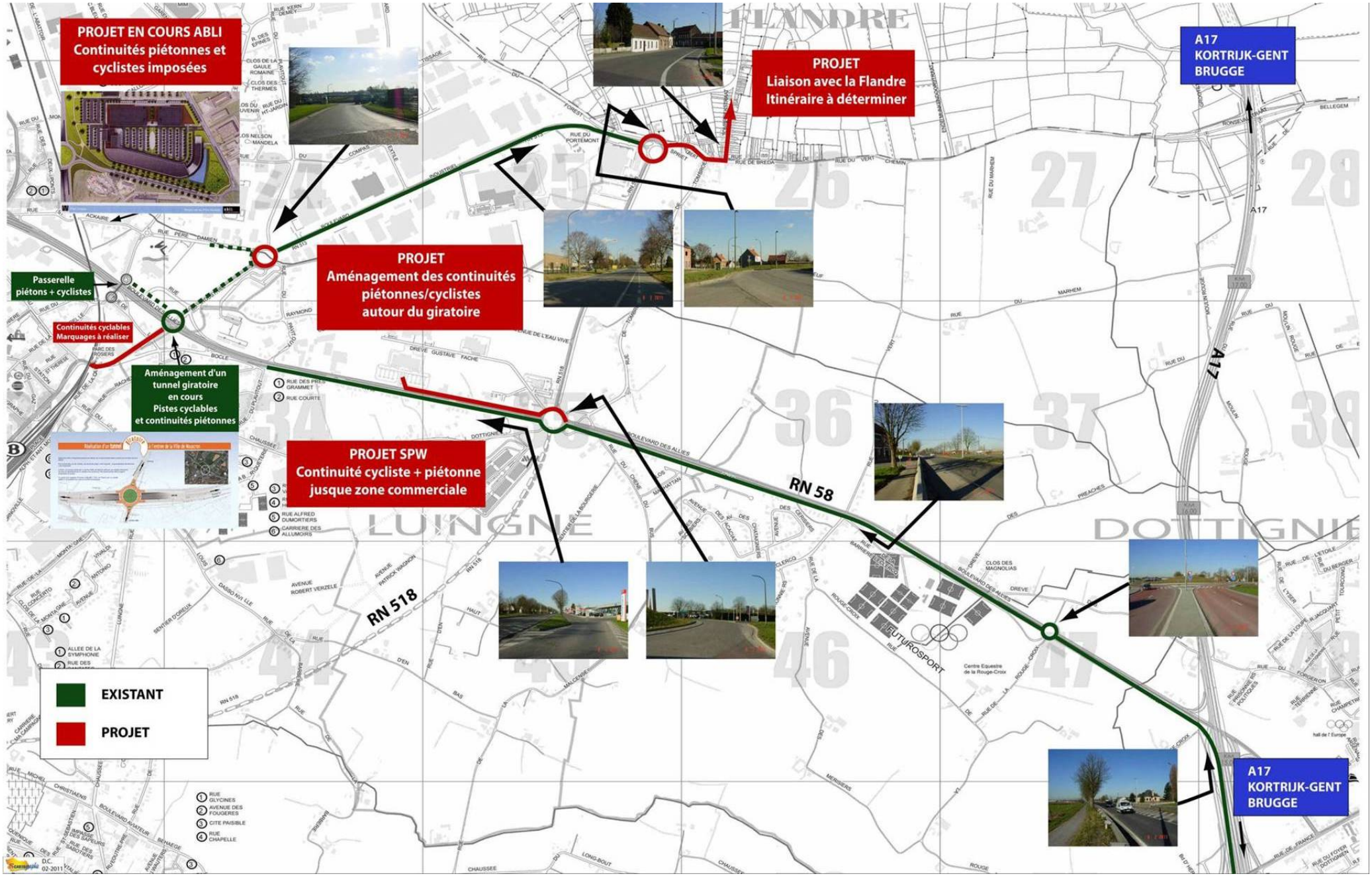
La circulation est ralentie aux entrées de la zone par des aménagements provoquant un « effet de porte ». La vitesse est maintenue à un niveau modéré par la présence d'aménagements(dévoiements et chicanes). Le cœur de Dottignies (place de la Résistance) est aménagé en un espace de plain-pied où les déplacements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

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

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



FICHE D'ACTION aménagements	A7
Type d'aménagement	**Relier Rollegem à Mouscron en passant par la zone d'activités, la piscine et la zone commerciale.**
Localisation	Mouscron (zone d'activités) – Voiries communales et régionales – Longueur de l'itinéraire = **4,76 km.**
Contexte et objectifs	L'objectif est de relier de la manière la plus directe la Flandre, la zone d'activités du Portemont et Mouscron. La partie régionale de l'itinéraire a été aménagée par la création de pistes cyclables continues dans le boulevard industriel. Reste à aménager les continuités cyclables au rond point RN513/518 et le tronçon depuis le rond-point tunnel jusqu'au pont Sainte-Thérèse. La partie communale organise principalement la desserte de la zone d'activités ainsi que la continuité vers la piscine.
Description de l'aménagement 	A7.1 A court terme, à charge du SPW, réalisation des continuités cyclables autour du giratoire RN513/RN518 et prolongation de l'itinéraire vers la Flandre et le PN38. A7.2 A court terme, après mise en service du rond-point/tunnel : aménagement des continuités cyclables entre ce carrefour et le pont sainte-thérèse en accès à la Gare – Marquages des pistes cyclables / Sul organisés. A7.3 A court terme, consécutivement au projet Abli, réalisation des aménagements cyclables sur la rue du Père Damien – Marquages des pistes cyclables. A7.4 A moyen terme, réalisation des aménagements cyclables sur la rue du Plavitout – Création de trottoirs/pistes coté lotissement avec alignement d'arbres – bande en béton de 2,5m. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2013).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons. Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 2 - 2013 grâce au PCC.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 4,76 km. A7.1 SPW : rond-point + 260 m – A7.2 SPW : 750 m Marquages des pistes cyclables / Sul organisés. A7.3 Ville de Mouscron - Marquages des pistes cyclables : 460m + rognage : 200m² à 15€/m² = 3.000 €. A7.4 Ville de Mouscron – Création de trottoirs/pistes cyclables : 1200m – Estimatif (terrassement 55.000 € + Fondation 57.000 € + béton 35.000 € + Aménagements divers 15.000 € + plantations 25.000 € = 187.000 €).
Sources de financement	Région Wallonne pour les parties Régionales. Marquages routiers : budget communal Signalisation. PCC 2013 : 190.000 €.


PROJET EN COURS ABLI
Continuités piétonnes et cyclistes imposées
PROJET
Liaison avec la Flandre
Itinéraire à déterminer
A17
KORTRIJK-GENT
BRUGGE
PROJET
Aménagement des continuités piétonnes/cyclistes autour du giratoire
Passerelle piétons + cyclistes
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
Aménagement d'un tunnel giratoire en cours
Pistes cyclables et continuités piétonnes
PROJET SPW
Continuité cycliste + piétonne jusque zone commerciale
RN 58
RN 518
LUINGNE
DOTTIGNIE
FLANDRE
EXISTANT
PROJET

FICHE D'ACTION aménagements	**A8**
Type d'aménagement	**Relier Menin à Mouscron en passant par la Place De Gaulle, la Grand'Place et la Gare.**
Localisation	Mouscron (du Risquons-Tout au centre) – Voiries communales - – Longueur de l'itinéraire = **4,19 km.**
Contexte et objectifs	L'itinéraire proposé permet une liaison directe entre le quartier densément peuplé du Risquons-Tout, le centre ville et la Gare de Mouscron en passant par le Centre culturel et la Grand'Place. Une grande partie de cet itinéraire existant a été aménagé en poursuivant les objectifs de permettre un transfert modal de la voiture vers le vélo en liaisonnant les infrastructures importantes de la ville : la Grand'Place, la Gare, Le Centre culturel, le Centr'Expo, les 3 parcs et les centres commerciaux.
Description de l'aménagement	Toute la partie principale de l'aménagement a été réalisée grâce aux fonds européens de l'objectif 1 et lors de la généralisation des SUL. Reste quelques aménagements de continuités cyclables (marquages de pistes ou de chevrons) dans le quartier du Risquons-Tout et entre la Grand'Place et la Gare. A8.1 Quartier Risquons-Tout, 1200 m de continuités cyclables – Aménagements ponctuels à prévoir. A8.2 Rue Saint-Pierre : PAS SUL en raison de la largeur de la voirie et du passage des bus – Réfection complète prévue grâce au droit de tirage – Recalibrage de la voirie pour permettre le SUL. 220m à analyser. A8.3. Rue Aloïs Den Reep, 1 tronçon SUL (150m) avec piste réalisé + 1 tronçon PAS SUL (250m) en raison de la largeur de voirie (2 bandes de stationnement+ itinéraire bus). Pour permettre le SUL, nécessité de supprimer une bande de stationnement et modifier les marquages. A8.4. Rue du Beau-Chêne : Les aménagements de ce tronçon (260m) sont repris dans les aménagements des couloir bus+vélo (voir Fiche A22).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 2 (Année 2013) grâce au PCC.
Coût global estimé	A8.1 Aménagements ponctuels - finalisation de la PU : 70.000 €. A8.2 Réfection prévue lors des entretiens (droit de tirage). A8.3. Marquages (service signalisation) si suppression d'une bande de stationnement + rognage 100m² à 15€/m² = 1.500 €+ 3.500 € d'aménagements ponctuels = 5.000 €. A8.4. Voir fiche A22 couloir bus de la rue du Beau-Chêne.
Sources de financement	PCC 2013 : 75.000 €.

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).

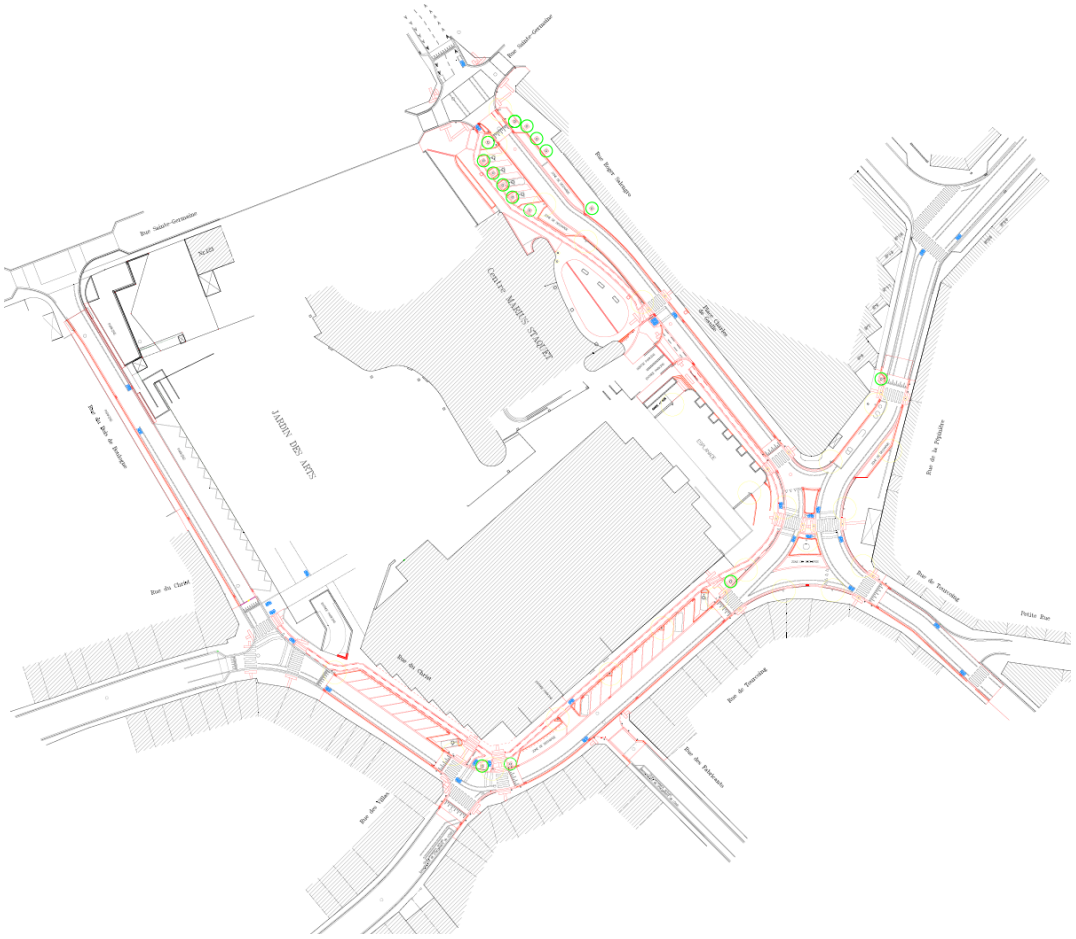
OBJECTIFS POURSUIVIS

- 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.

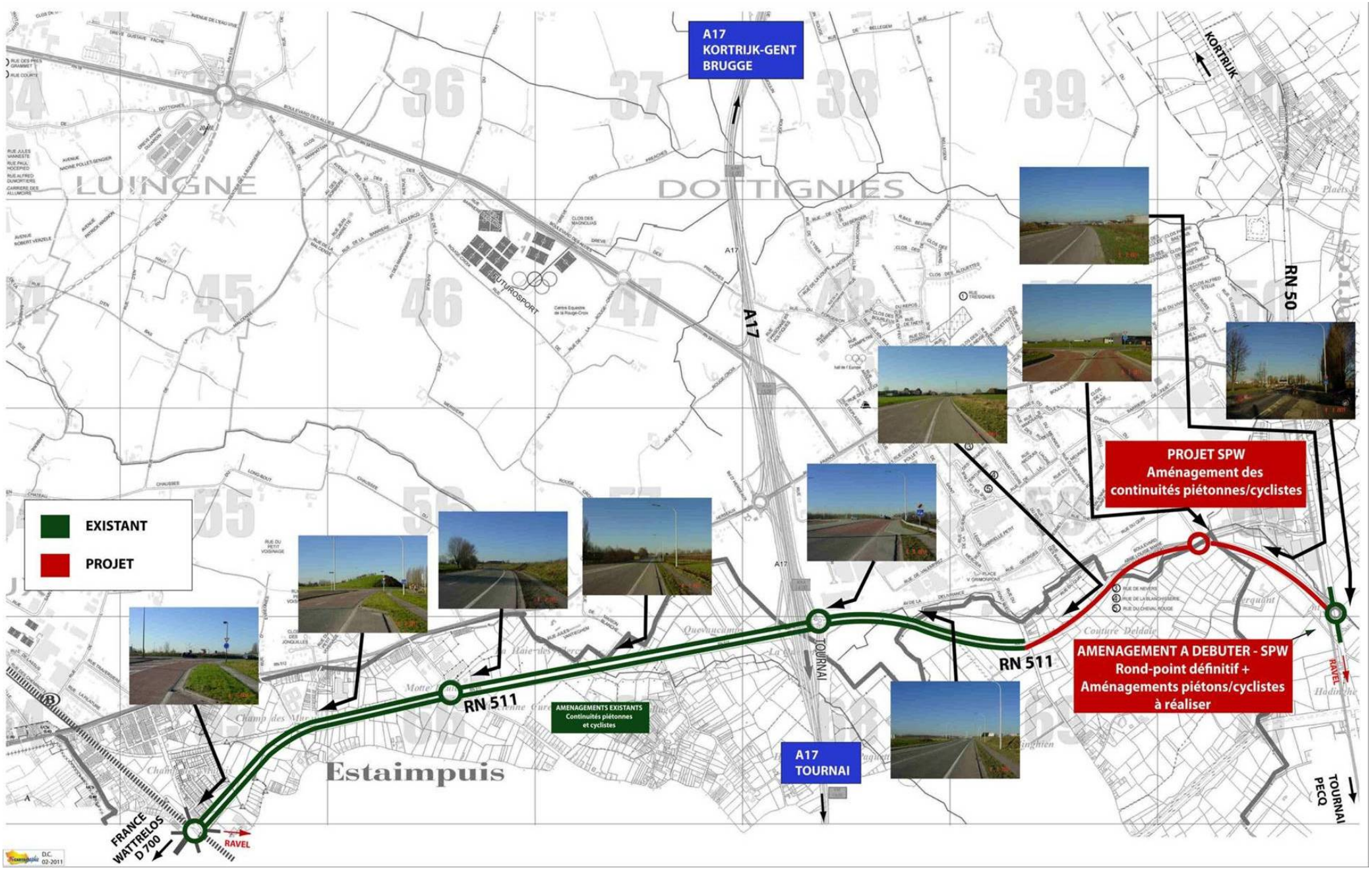
PARTENAIRES

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

Aménagement de la Place Charles de Gaulle.



FICHE D'ACTION aménagements	A9
Type d'aménagement	**Relier Wattrelos à Pecq en passant par Estaimpuis et Dottignies.**
Localisation	Estaimpuis, Pecq et Dottignies – Voiries régionales – Longueur de l'itinéraire = **5,95 km.** Certains tronçons sont localisés sur le territoire de la commune d'Estaimpuis.
Contexte et objectifs 	Cette fiche est à appréhender en parallèle avec la Fiche A6. Le réseau régional compte 2 voiries quasiment parallèles, la RN511 (l'axe le plus récent) et la RN512 (l'axe plus ancien qui relie les centres d'Herseaux et de Dottignies). RN511 : Trafic en transit –Desserte des zones d'activités. RN512 : Trafic d'échange Dottignies/Herseaux – Pôles urbains. Les objectifs poursuivis sont de : - Sécuriser la traversée des zones agglomérées ; - Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux ; - Favoriser le report de la RN512 vers la RN511 ; - Sécuriser et optimiser les carrefours. Pour la RN512, il s'agira d'opérer une réduction des vitesses, le transit plus rapide et direct sera privilégié sur la RN511. Cet itinéraire direct permet de boucler un maillage important et une liaison vers le réseau wallon du RAVEL.
Description de l'aménagement 	Tout au long de cette voirie, des pistes cyclables hors voirie sont existantes, hormis sur un tronçon compris entre les feux du Pont-Bleu et le futur rond-point prévu au carrefour de la RN511 et RN50. Réaliser des aménagements de sécurité sur les itinéraires empruntés. Travaux de voirie et création de pistes cyclables en site propre.
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation. Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 2 (Année 2013) à prévoir au budget de la Région Wallonne – Direction des Routes de Mons.
Coût global estimé	Longueur totale de l'itinéraire : 5,95 km. Longueur du tronçon à aménager : 1.680 m, soit 3.360 m de longueur de piste cyclable d'1m pour les 2 côtés à aménager.
Sources de financement	Région Wallonne – Direction des Routes de Mons.


A17
KORTRIJK-GENT
BRUGGE
KORTRIJK
RN 50
LUINGNE
DOTTIGNIES
A17
PROJET SPW
Aménagement des
continuités piétonnes/cyclistes
EXISTANT
PROJET
RN 511
AMENAGEMENTS EXISTANTS
Continuités piétonnes
et cyclistes
TOURNAI
RN 511
AMENAGEMENT A DEBUTER - SPW
Rond-point définitif +
Aménagements piétons/cyclistes
à réaliser
RAVEL
A17
TOURNAI
Estaimpuis
FRANCE
WATTRELOS
D 700
RAVEL
TOURNAI
PECQ

FICHE D'ACTION aménagements	**A10**
Type d'aménagement	**Relier Tourcoing à Mouscron en passant par le Parc Communal, la Grand'Place et le Centre Hospitalier.**
Localisation	Mouscron (du Mont-à-Leux au centre ville) – Voiries communales et régionales – Longueur de l'itinéraire = **4,73 km.**
Contexte et objectifs	L'itinéraire proposé par cette fiche permet une liaison directe entre le quartier densément peuplé du Mont-à-Leux et le centre ville en passant par le Parc Communal, la Grand'Place et le CHM. Ce tronçon se divise en deux parties : Du Mont-à-Leux à la Grand'Place : Une partie sur voirie régionale et communale insécurisante pour les cyclistes. De la Grand'Place au CHM, une partie qui sera aménagée dans le cadre du concours Grand'Place et des abords du centre administratif. Voir Fiche A23.
Description de l'aménagement	A10.1 3950m du Mont-à-Leux à la Grand'Place, aménagement conformément à la fiche extraite du Plan Communal de Mobilité. Rue du Mont-à-Leux, zone 30 mixité et ensuite continuités cyclables dans les rues de Roubaix et du Parc (mises en sens uniques) et finalement zone 30 et mixité dans la rue des Moulins. A10.2 690m aménagés dans le cadre du projet Grand'Place, abords centre administratif + liaison vers le CHM. (Fiche A23). Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2014).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons. Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 3 (Année 2014) à prévoir grâce au Plan Communal Cyclable. Cependant, le projet étant complexe, la fiche peut être dessinée et pensée dès 2012.
Coût global estimé	A10.1 3950m du Mont-à-Leux à la Grand'Place. On estime à 330.000 € le montant nécessaire à cet aménagement pour la partie communale. A10.2 690m aménagés dans le cadre du projet Grand'Place, abords du centre administratif et liaison vers le CHM. (Voir Fiche A23).
Sources de financement	Région Wallonne via la Direction des Routes de Mons. Ville de Mouscron via PCC 2014 : 330.000 €.

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 6 :AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE LA PATTE D'OIE ET DE L'ENTREE EST DE LA VILLE

THEME 1

ACTION 6

CONTEXTE

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

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

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

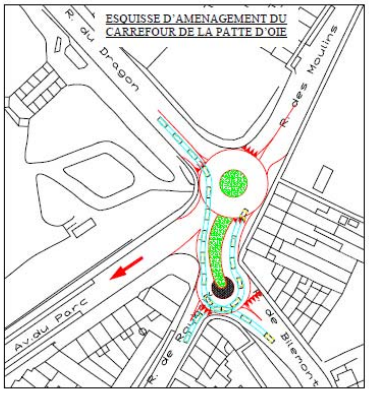
Pour pallier à l'ensemble de ces inconvénients, le plan de mobilité propose le réaménagement du carrefour de la Patte d'Oie ainsi qu'un plan de circulation dans le quartier du parc.

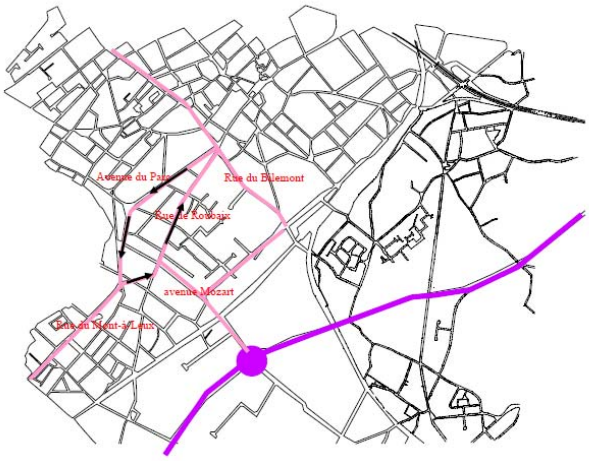
OBJECTIFS POURSUIVIS

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

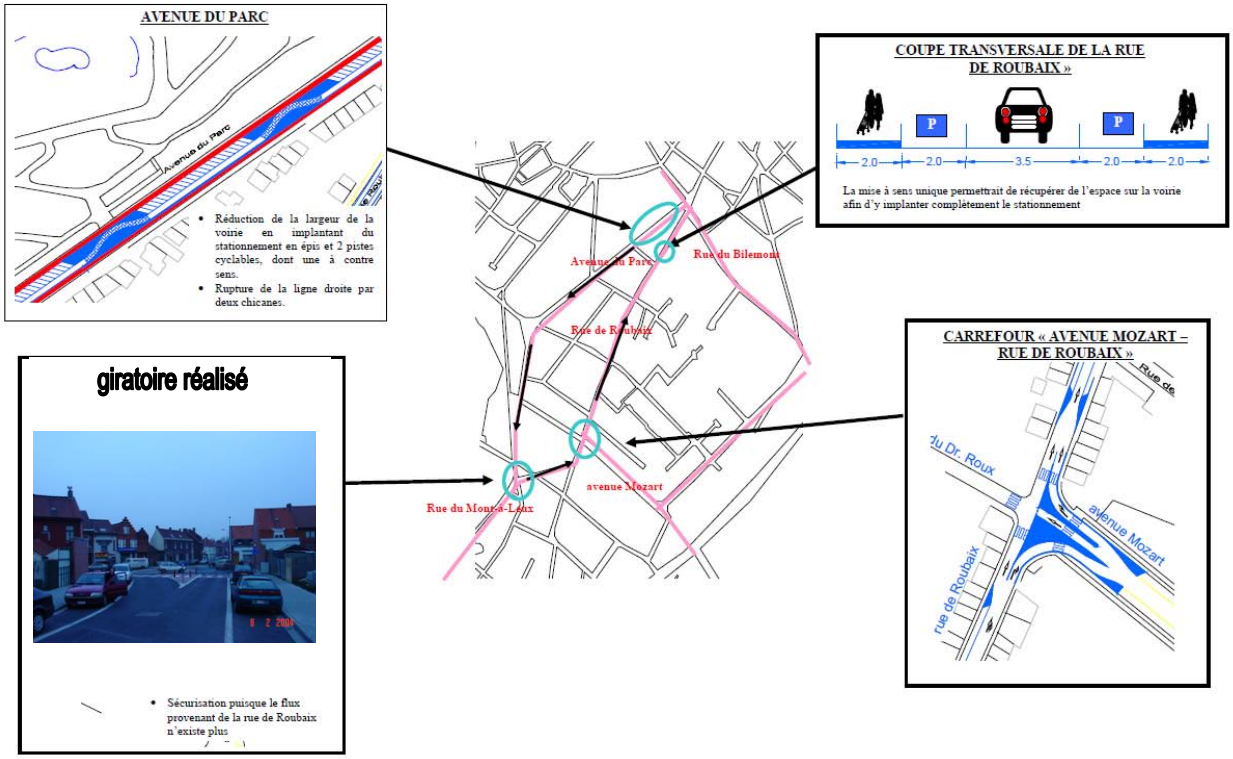
DESCRIPTION DE L'ACTION

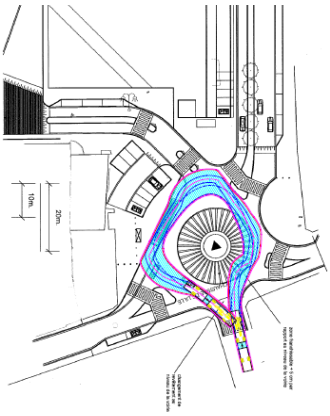
- Création d'un nouveau carrefour à la Patte d'Oie avec pour principes :
  - Décomposition du carrefour en deux giratoires ;
  - Interdiction du mouvement Bilemont – Roubaix ;
  - Mise en sens unique de l'avenue du Parc;
- Mise à sens unique de l'avenue du Parc et de la rue de Roubaix afin de reconquérir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





QUELQUES ESQUISSES



FICHE D'ACTION aménagements	A11
Type d'aménagement	**Relier Aalbeke à Neuville-en-Ferrain en passant par le Risquons-Tout.**
Localisation	Mouscron (quartier du Risquons-Tout) – Voiries régionales – Longueur de l'itinéraire = **3,26 km.**
Contexte et objectifs	La RN43 (chaussée de Gand et chaussée de Lille) irrigue l'extrême nord-est de la commune. Cet axe est fréquenté par un important trafic de poids lourds et les vitesses pratiquées, surtout chaussée de Gand, sont importantes. Les objectifs poursuivis sont de sécuriser un axe très direct mais fréquenté par des poids lourds en séparant les itinéraires cyclables, en facilitant les traversées de la voirie pour les modes doux et en améliorant la convivialité des zones urbanisées.
Description de l'aménagement 	Les aménagements proposés sont conformes au PCM. A11.1 Chaussée de Gand : sur tout le linéaire, séparation physique de la piste cyclable par une haie (RN43 entre la RN514 et la RN58) soit 1630 m de longueur. A11.2 Entre la RN58 et la rue du Nouveau-Monde, aménagement d'une piste cyclable séparée de la chaussée, soit 590 m de longueur. A11.3. Entre la rue du Nouveau-Monde et la chaussée du Risquons-Tout, aménagement de la continuité cyclable type chevron ou bande cyclable, soit 530 m de longueur. A11.4. Entre la chaussée du Risquons-Tout et la frontière, mixité par la création d'une zone 30, soit 510 m de longueur. Une partie est déjà couverte par le projet d'aménagement des abords du CART. A terme cette portion aménagée pourrait être rétrocédée à la ville de Mouscron. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2014).
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation. Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 3 (Année 2014) à prévoir au budget de la Région Wallonne – Direction des Routes de Mons.
Coût global estimé	A11.1, 1630m, A11.2, 590 m, A11.3. 530m, A11.4 510 m – A estimer et budgéter par la Région Wallonne.
Sources de financement	Région Wallonne via la Direction des Routes de Mons.

THEME N° 1 – LE RESEAU ROUTIER
ACTION N° 5 : AMENAGEMENT DES CHAUSSEES DE GAND ET DE LILLE (RN43)

THEME 1

ACTION 5

CONTEXTE

La RN43 (chaussée de Gand et chaussée de Lille) irrigue l'extrême nord-est de la commune. Cet axe est fréquenté par un important trafic de poids lourds et les vitesses pratiquées, surtout chaussée de Gand, sont très importantes. Cette voirie est le lieu de nombreux accidents parfois lourds de conséquence.

Les interventions proposées ci-dessous vise à réduire l'insécurité de cette route régionale qui à la particularité d'être, pour une bonne partie, à cheval sur la limite de province entre le Hainaut et la Flandre occidentale. Ce fait implique la participation du A.W.V. (équivalent du MET en Flandre) dans toutes les démarches d'aménagement.

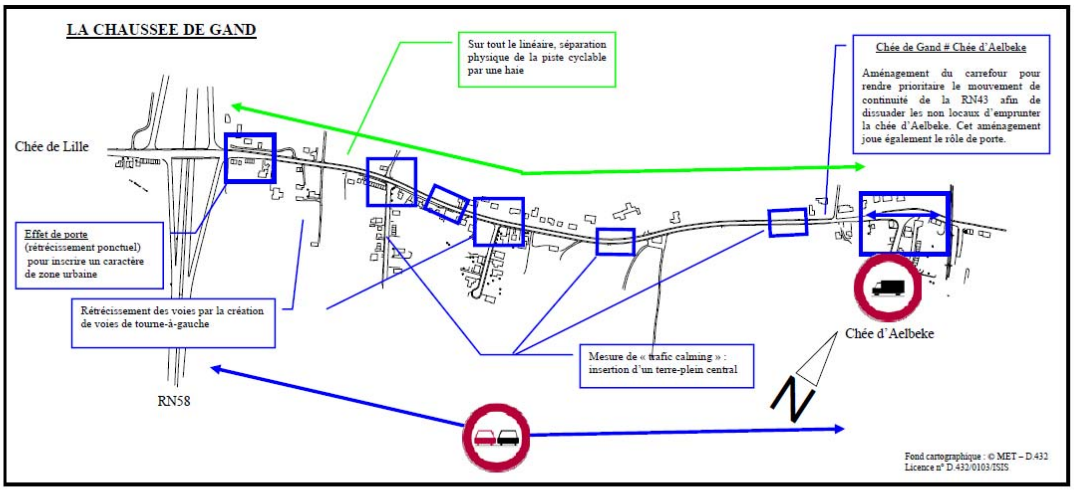
OBJECTIFS POURSUIVIS

- Sécuriser un axe fortement fréquenté par des poids lourds
- Faciliter les traversées de la voirie pour les modes doux
- Améliorer la convivialité des zones urbanisées
- Faciliter les insertions de rues latérales sur la RN43

DESCRIPTION DE L'ACTION

La chaussée de Gand.

Un effet de porte est créé de part et d'autre de la section pour inscrire son caractère urbain. Sur tout le linéaire, la piste cyclable est séparée de la chaussée et l'interdiction de dépasser est rappelée par la présence de terre-pleins centraux, là où ils ne gênent pas les tourne-à-gauche. Des voies de tourne-à-gauche sont aménagées aux carrefours les plus importants ainsi que des traversées piétonnes.

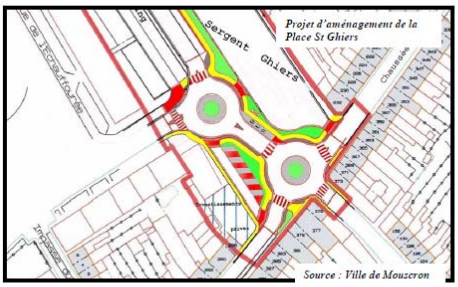


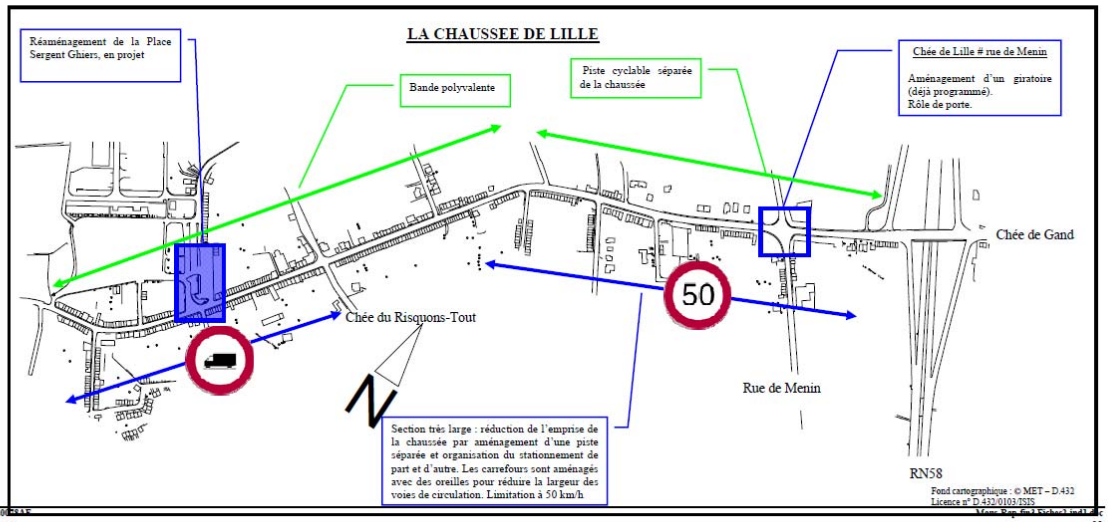
La chaussée de Lille

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

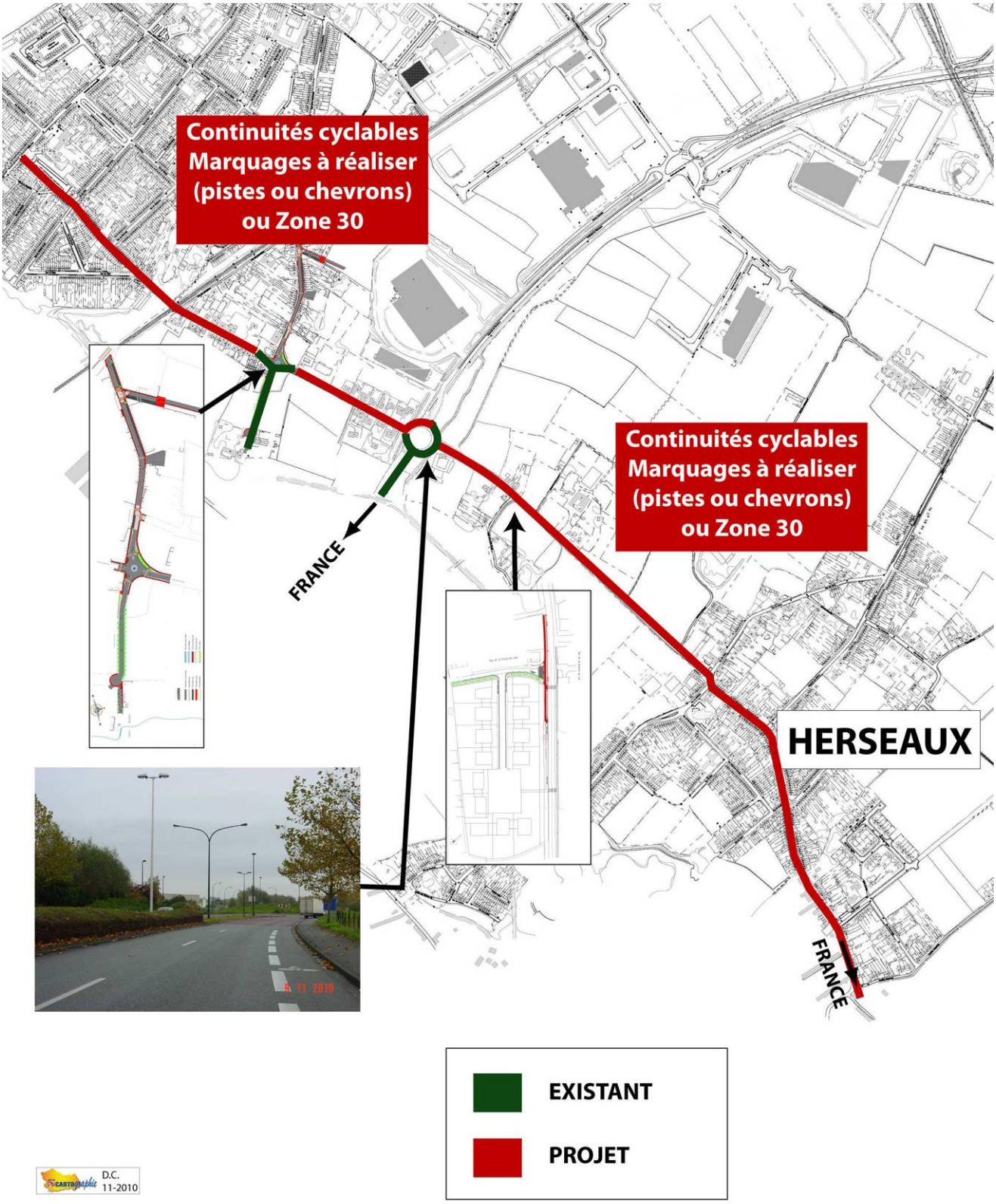
- la première, côté RN58, est très large. L'emprise de la chaussée est réduite par l'aménagement de pistes cyclables séparées et par l'organisation du stationnement. La limitation à 50 km/h est bien marquée. Les carrefours sont aménagés avec des oreilles pour réduire ponctuellement la largeur de traversée de piétons. Un giratoire est programmé au carrefour Lille # Menin; il jouera un rôle de porte de ville pour, notamment, les usagers venant de la N58.

- La seconde section, côté frontière, est beaucoup plus urbaine. Ce caractère est marqué par la création d'une place au niveau de l'accès du centre de douanes, qui « déborde» sur la chaussée de Lille sous forme d'un grand plateau. Les poids lourds sont interdits à partir de la chaussée du Risquons-Tout et une bande polyvalente marque le cheminement des cyclistes.

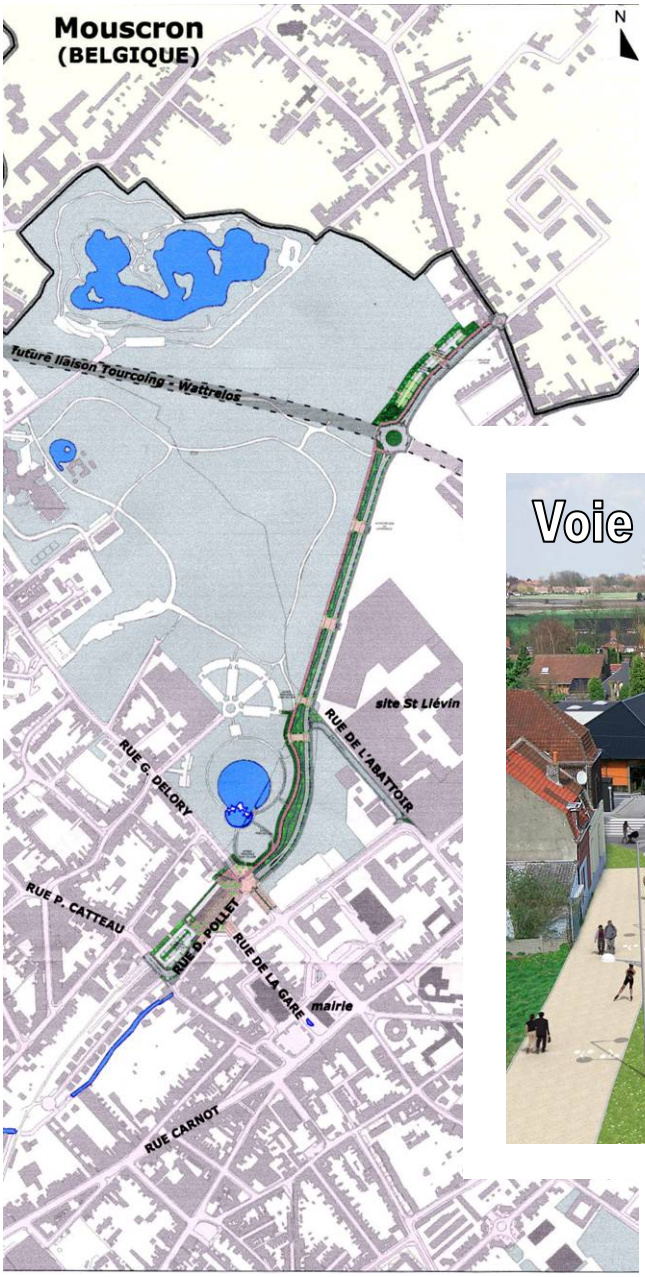




FICHE D'ACTION aménagements	A12
Type d'aménagement	**Relier Wattrelos à Tourcoing en passant par Herseaux Ballons, la zone d'activités et le Mont-à-Leux.**
Localisation	Mouscron et Herseaux (du Mont-à-Leux à Herseaux Ballons) – Voiries communales – Longueur de l'itinéraire = **2,79 km.**
Contexte et objectifs	L'axe concerné est un axe de liaison directe entre le quartier du Mont-à-Leux et Herseaux Ballons, le long de la frontière avec la France. Cet axe est très emprunté et la configuration des lieux rend l'itinéraire insécurisant pour les cyclistes. Deux types d'aménagements sont prévus ; des mixités type zone 30 dans les entités agglomérées (470m Mont-à-Leux et 880 m Borche de Fer) et création de pistes cyclables sur la partie centrale de l'itinéraire (620 m + 820m). Le projet complet ne pourra se réaliser qu'à long terme au regard des emprises à acquérir pour permettre la création des pistes cyclables.
Description de l'aménagement	Les aménagements proposés sont détaillés par tronçon. A12.1 Dans les parties agglomérées, création de zone 30 : 1350m. A12.2 Dans la partie centrale, création de pistes cyclables après acquisitions et voûtement des fossés (620 m et 820 m). Dans ces tronçons, les continuités cyclables existent à hauteur du giratoire Martinoire et sont prévues au croisement avec la rue de la Martinoire (Plan Triennal – chantier en cours). Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'1 porte d'entrée (voir Fiche A15 – Année 2015).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 4 (2015). Cependant, les réflexions peuvent être menées dès à présent mais les réalisations nécessiteront un délai de mise en œuvre plus important.
Coût global estimé	A12.1 Zone 30 : 1350m. A12.2 Création de pistes cyclables après acquisitions et voûtement des fossés (1440 m). On estime le budget nécessaire, hors acquisition des terrains, à 340.000 €.
Sources de financement	Les tronçons seront aménagés au fur et à mesure des investissements consentis dans la zone et finalisés grâce au PCC. PCC 2015 : 340.000 €.


Continuités cyclables
Marquages à réaliser
(pistes ou chevrons)
ou Zone 30
Continuités cyclables
Marquages à réaliser
(pistes ou chevrons)
ou Zone 30
FRANCE
HERSEAUX
FRANCE
EXISTANT
PROJET
D.C.
11-2010

FICHE D'ACTION aménagements	A13
Type d'aménagement	**Relier Wattrelos à Mouscron en passant par la future zone d'habitat d'Herseaux et la Gare d'Herseaux.**
Localisation	Herseaux (des Ballons à la zone d'activités et à la gare) – voiries communales – Longueur de l'itinéraire = **4,02 km.**
Contexte et objectifs	Ce projet prévu à long terme consiste en la création d'une continuité cyclable au travers de la Zone d'Aménagement Communale Concertée(+/- 88ha). Cet aménagement viendra en prolongement de l'aménagement prévu par les français sur la voie du centre à Wattrelos. L'itinéraire emprunte l'ancienne ligne de chemin de fer. Une attention particulière sera accordée à la sécurisation du passage à niveau à hauteur de la rue de la Citadelle. L'objectif est de boucler un itinéraire fondamental reliant la zone dense (bâtie ou à bâtir) couvrant la France (Wattrelos) et Herseaux. Ce projet est très intéressant et utile mais sera à mener à long terme à en parallèle avec le projet de ZACC.
Description de l'aménagement	Les aménagements consistent à créer deux itinéraires cyclables préférentiels au sein de la ZACC, l'un nord/sud et l'autre est/ouest. Il s'agira de garantir la continuité avec le projet français dont l'achèvement est prévu fin 2011. Cette fiche sera clairement à mener en parallèle avec la fiche A25 : « Un pôle d'échange à la Gare d'Herseaux ». Une étude d'incidences relative à ce projet de Remembrement Urbain sera à mener. Celle-ci devra spécifiquement intégrer les objectifs de cette fiche –action.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Propriétaires des terrains de la Zone d'Aménagement Concerté. Responsable de l'étude d'incidences. Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité 5 (Long terme). Cependant, les réflexions peuvent être menées dès à présent mais les réalisations nécessiteront un délai de mise en œuvre plus important.
Coût global estimé	Longueur de l'itinéraire : 4,02 km qui seront pensés et budgétés dans le cadre de l'aménagement des voiries inhérentes à la ZACC.
Sources de financement	La majorité des investissements seront pris en charge dans le cadre des aménagements des voiries de la ZACC. La ville de Mouscron financera les maillons manquants permettant de relier les périmètres d'interventions.



Projet de la voie du centre à Wattrelos

ZACC des Drumes et Roussellerie : Projet à l'étude de Remembrement urbain (densité 14 log/ha)

FICHE D'ACTION aménagements	A14
Type d'aménagement	**A vélo, sur site propre, le long des voies ferrées**
Localisation	Le long des voies ferrées. Deux itinéraires sont possibles : d'Aalbeke à Tourcoing/Wattrelos (6,17km) et d'Estaimpuis à Mouscron (3,4km). Longueur totale de l'itinéraire = **9,57 km.**
Contexte et objectifs	En vue de rencontrer l'objectif de créer des axes de connexion avec nos amis voisins, utiliser les itinéraires le long des voies ferrées peut s'avérer une solution très rapide et intéressante. En effet, les voies ferrées mouscronnoises sont localisées de telle sorte qu'elles permettent une traversée rapide de l'entité. Ce projet, de longue haleine, nécessitera de passer des accords avec la SNCB pour libérer une bande 1,5 m à 2m de large le long de leurs voies pour y aménager, comme à Courtrai ou Waregem, des pistes cyclables en site propre. Cette fiche est clairement liée à la fiche A 28 relative à l'éclairage des itinéraires cyclistes. En effet, promouvoir des itinéraires le long des voies ferrées ne peut se faire que conjointement à la pose d'un éclairage public de qualité garantissant la sécurité.
Description de l'aménagement	Après la réalisation d'un plan définissant les itinéraires à créer, en négociation avec la SNCB, définir sur les priorités d'intervention. Il s'agit de créer des aménagements de type Ravel le long des voies ferrées là où les emprises le permettent. Selon les plans d'emprise de la SNCB et les tronçons possibles à aménager, il s'agira de définir les tronçons prioritaires à réaliser.
Responsable de la mise en œuvre	La SNCB en collaboration avec la Ville de Mouscron (via ses services Mobilité, Voirie, Urbanisme et Signalisation).
Partenaire(s)	Le Gracq Local et la Police Locale.
Période de mise en œuvre	Action classée en priorité « Long terme » c'est-à-dire que les réflexions peuvent être menées dès à présent mais les réalisations nécessiteront un délai de mise en œuvre plus important. Négociations à prévoir à partir de 2012. Ce projet sera de longue haleine sera lourd en négociations.
Coût global estimé	Le coût global d'aménagement des sentiers sera à estimer en collaboration avec la SNCB. Itinéraire 1 : d'Aalbeke à Tourcoing/Wattrelos : lg 6,17km. Itinéraire 2 : d'Estaimpuis à Mouscron : lg 3,4 km.
Sources de financement	SNCB.

➢ **Objectif 2 : Marquer les entrées de ville cyclable**

FICHE D'ACTION aménagements	**A15**
Type d'aménagement	**Marquer les 13 entrées de ville cyclable.**
Localisation	En vue de clairement affirmer le caractère cyclable de la commune, il a été imaginé l'aménagement de 13 portes d'entrées de ville en leur octroyant clairement un caractère cyclable. Il s'agit de la PE chaussée d'Aelbeke, rue de Menin, rue du Boclé, chaussée de Lille, Grand'Rue, avenue Mozart, chaussée de Luingne, rue des Croisiers, rue Broche de Fer, rue du Petit-Audenaerde, Rond-point Quevaucamps, rue du Pont Bleu et finalement rond-point des Canadiens.
Contexte et objectifs	Afin d'affirmer le caractère cyclable de la commune de Mouscron, il s'agit d'aménager les 13 portes d'entrée conformément au Schéma de Structure Communal en cours actuellement. Il s'agit de leur donner un caractère cyclable mettant clairement en évidence la politique cyclable de la commune et la sélection éventuelle de la commune en tant que « Ville Cyclable Wallonne ». Cette fiche est étroitement liée aux fiches A1 à A14.
Description de l'aménagement 	Pour répondre à l'objectif de sécurisation des déplacements, des « effets de portes » sont matérialisés aux entrées des agglomérations (Mouscron, Luingne, Herseaux et Dottignies). Ces aménagements offrent également l'occasion de conférer une carte de visite commune aux endroits de pénétration dans les agglomérations de l'entité. Une réflexion sur la cohérence architecturale de ces interventions sera donc nécessaire (choix des matériaux, du type d'éclairage, ...). Avant de passer aux aménagements proprement dits, il est souhaitable de mener, fin 2011, une réflexion sur les caractéristiques principales que l'on souhaite donner à ces entrées d'agglomérations (concept d'une charte d'aménagement des portes d'entrées cyclables : aménagement de voirie, éclairage, conception d'un totem, …).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation - Région Wallonne – Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011 pour la définition de la Charte d'aménagement des portes. 2012/2013/2014 et 2015 pour la réalisation des aménagements selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) à réaliser. Celles-ci seront liées aux priorités d'aménagement des liaisons principales.
Coût global estimé	On peut néanmoins estimer le coût moyen d'un effet de porte à 25.000 € TTC. Soit 5 portes en 2012 (Fiche A1, A2, A3 et A4), 5 portes en 2013 (Fiche A5, A6, A7 et A8), 2 portes en 2014 (Fiches A9, A10 et A11) et 1 porte (Fiche A12, A13).
Sources de financement	PCC 2012 : 125.000 € (5 portes). PCC 2013 : 125.000 € (5 portes). PCC 2014 : 50.000 € (2 portes). PCC 2015 : 25.000 € (1 porte). Dans un souci de cohérence, ces portes seraient aménagées indépendamment qu'elles soient sur voiries communales ou régionales.

La carte ci-après présente les 13 entrées de ville cyclable répertoriées.

ITINERAIRES CYCLABLES

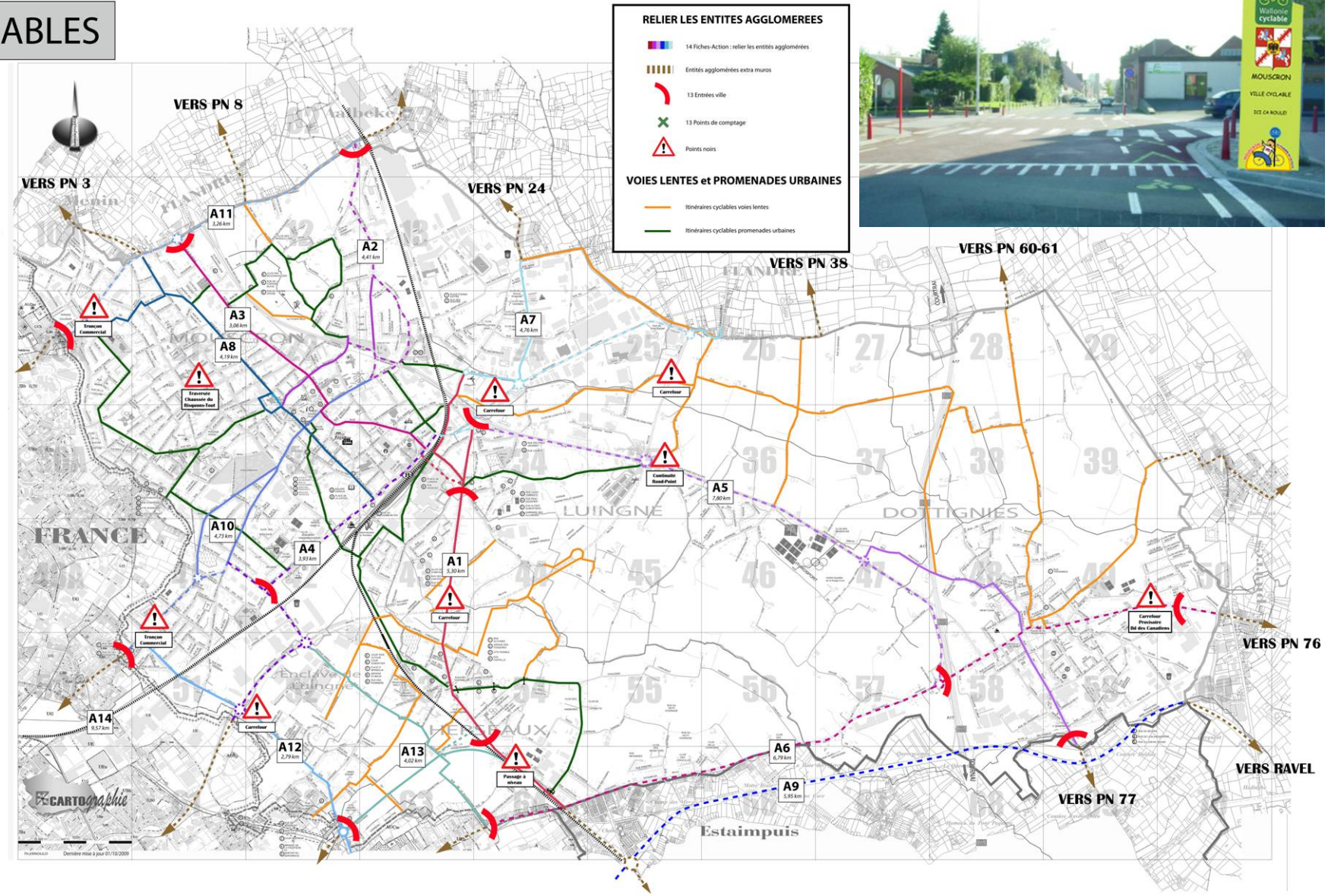
Wallonie cyclable

MOUSCRON

VILLE CYCLABLE

ICI CA ROULE!

MOUSCRON la mobilité en actions



Cette carte est conforme au Schéma des Déplacement et des portes d'entrée de ville telles que prévues dans le cadre de la Révision du Schéma de Structure Communal.

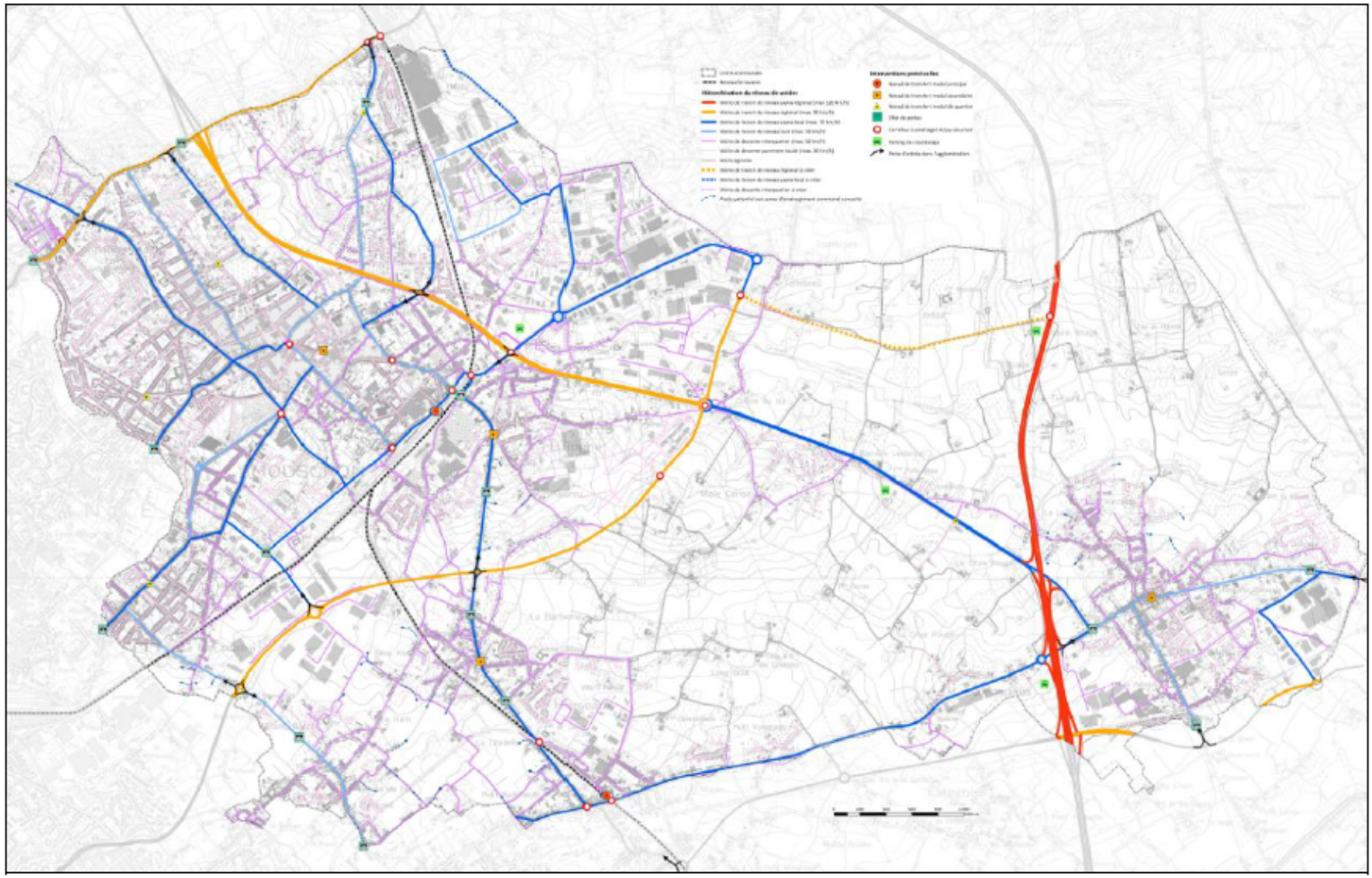


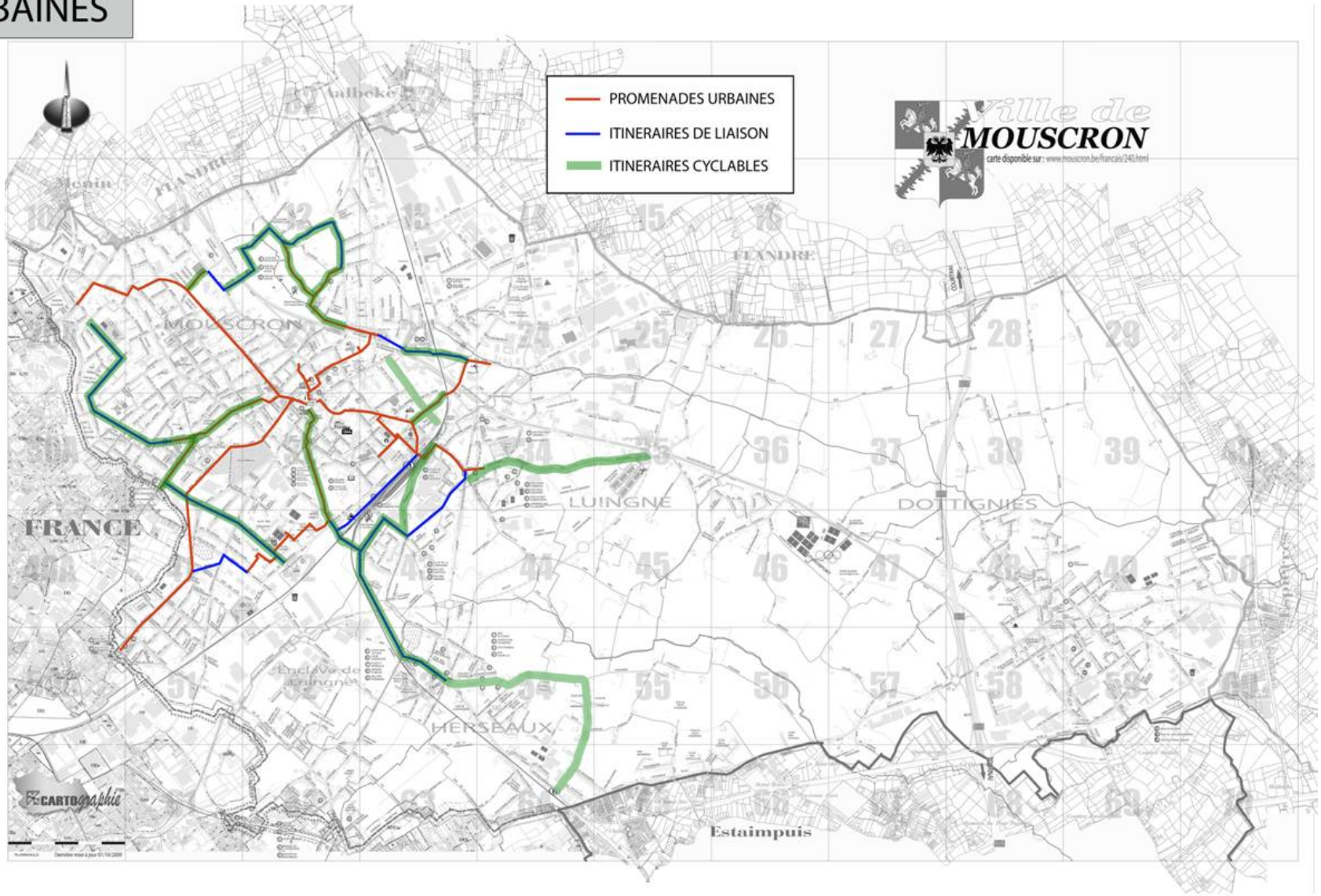
Figure 23 : Schéma des déplacements - voir carte PRJ-19 (JNC AWP)

Objectif 3 : Permettre une mixité des usagers au cœur des entités

FICHE D'ACTION aménagements	**A16**
Type d'aménagement	**Les promenades urbaines.**
Localisation	Sur le territoire de la Ville de Mouscron – **17,80 km.**
Contexte et objectifs	Des itinéraires spécifiques appelés Promenades Urbaines ont été pensés lors de l'étude du Plan Communal de Mobilité. Promenades Urbaines = Favoriser les modes doux sur les anciens axes de communication qui traversent le centre de Mouscron. Ces axes sont les plus directs, intuitifs et se trouvent le long des commerces. Dans le PCM, ce principe a été appliqué aussi bien pour le plan vélo que pour le plan piéton et PMR. Les promenades urbaines, au nombre de 6 liaisonnées entre-elles, été réanalysées au regard des itinéraires prioritaires définis dans le Plan Communal Cyclable.
Description de l'aménagement	Le principe d'aménagement des itinéraires cyclables en agglomération sur les promenades urbaines a été défini par le Plan Communal de Mobilité : - 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 ou pistes cyclables pour les tronçons d'itinéraires demandant à être sécurisés.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via ses Services Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2012/2013/2014 et 2015 selon les priorités d'aménagement des liaisons principales dans le but de créer des itinéraires cohérents.
Coût global estimé	Le coût global d'aménagement d'une promenade urbaine cyclable est estimé à environ 20.000 € pour 1km. Les frais de marquages sont pris en charge par le Service Signalisation. Longueur totale des Promenades à aménager : 17,80 km. On prévoit d'aménager 2km/an soit 20.000 €/ an pendant 4 ans avec un effort en 2013 pour coller à l'avancement des fiches.
Sources de financement	PCC 2012 : 40.000 € (2km). PCC 2013 : 60.000 € (3km). PCC 2014 : 40.000 € (2km). PCC 2015 : 40.000 € (2km).

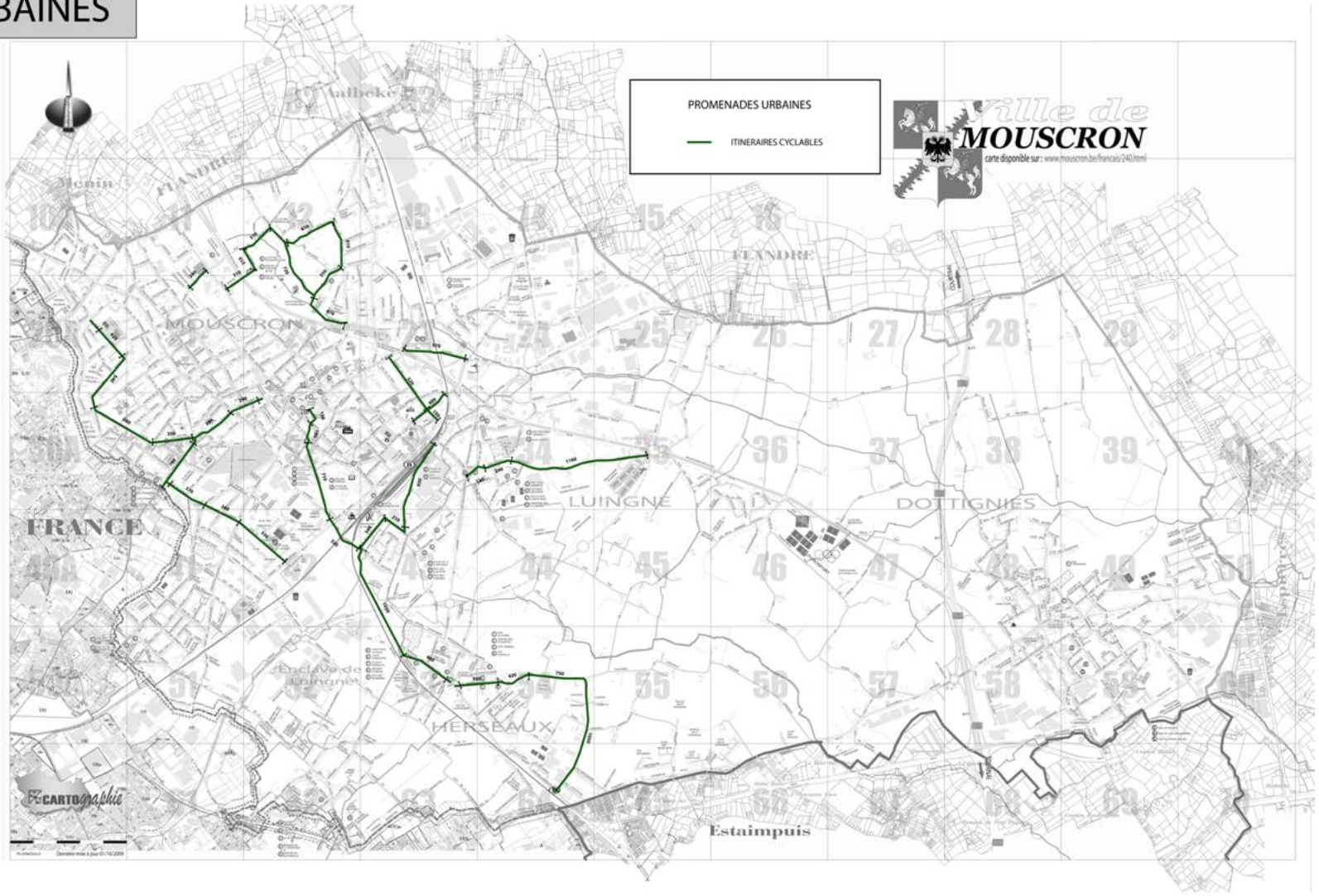
Ci après est présentée une cartographie de l'ensemble des promenades urbaines telles que prévues dans le Plan Communal de Mobilité.

PROMENADES URBAINES



L'élaboration du Plan Communal Cyclable a permis de définir les itinéraires cyclables prioritaires issus de ces promenades urbaines. Les promenades urbaines permettent de liaisonner les itinéraires liés à l'objectif 1.

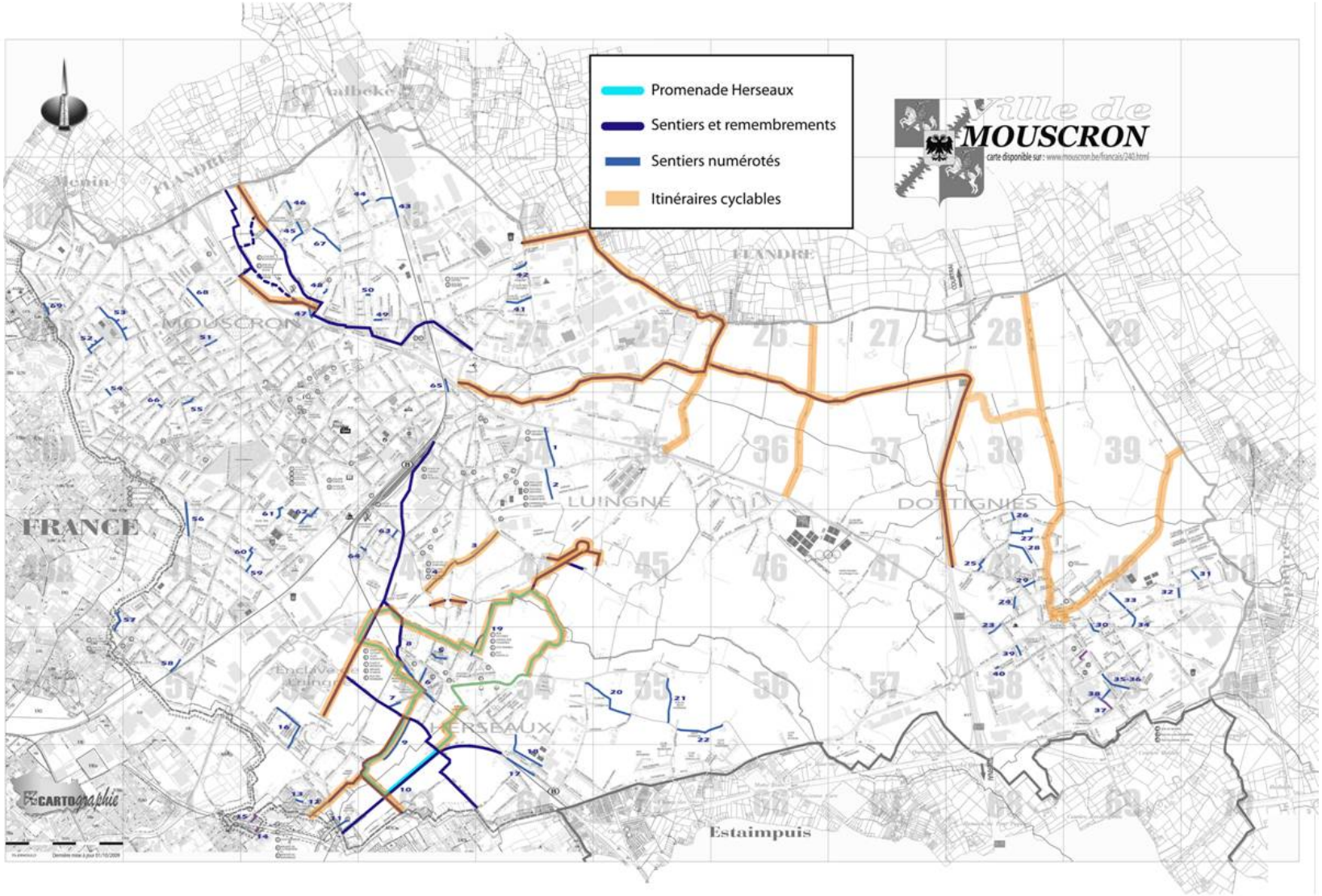
PROMENADES URBAINES



FICHE D'ACTION aménagements	**A17**
Type d'aménagement	**A vélo sur les voies secondaires, les voies agricoles et les sentiers communaux.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron – **27,21 km.**
Contexte et objectifs 	Permettre des itinéraires cyclables sur les voies secondaires. Répertorier, entretenir et valoriser les sentiers existants sur le territoire communal dans le but d'éviter que des sentiers ne disparaissent. Veiller à la qualité des sentiers. Selon les itinéraires établis, veiller à garantir des continuités en empruntant les voiries agricoles. Cette fiche est clairement liée à la fiche A28 relative à l'éclairage des itinéraires cyclistes. En effet, promouvoir ces itinéraires ne peut se faire que conjointement à la pose d'un éclairage public de qualité garantissant la sécurité.
Description de l'aménagement 	Après la réalisation d'un plan définissant les itinéraires à créer, entretenir ou garantir, définir sur les priorités d'intervention selon les 4 années de mise en œuvre du PCC. Concernant l'entretien des sentiers existants ou à créer, une vérification systématique des itinéraires repérés est à prévoir annuellement.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre, par quartier, selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) des itinéraires à aménager.
Coût global estimé	Pour la campagne annuelle d'entretien des sentiers répertoriés, le coût est déjà budgété via budget communal ordinaire spécial vélo (Fiche O2). Le coût global d'aménagement des itinéraires sur voies secondaires et agricoles est estimé à environ 2.500 euros par 100 m de sentier soit 12.500 €/km avec 2km aménagés par an. 2012 pour les priorités 1, 2013 pour les priorités 2, 2014 pour les priorités 3 et 2015 pour les priorités 4.
Sources de financement	PCC 2012 : 25.000 € (2km). PCC 2013 : 25.000 € (2km). PCC 2014 : 25.000 € (2km). PCC 2015 : 25.000 € (2km).

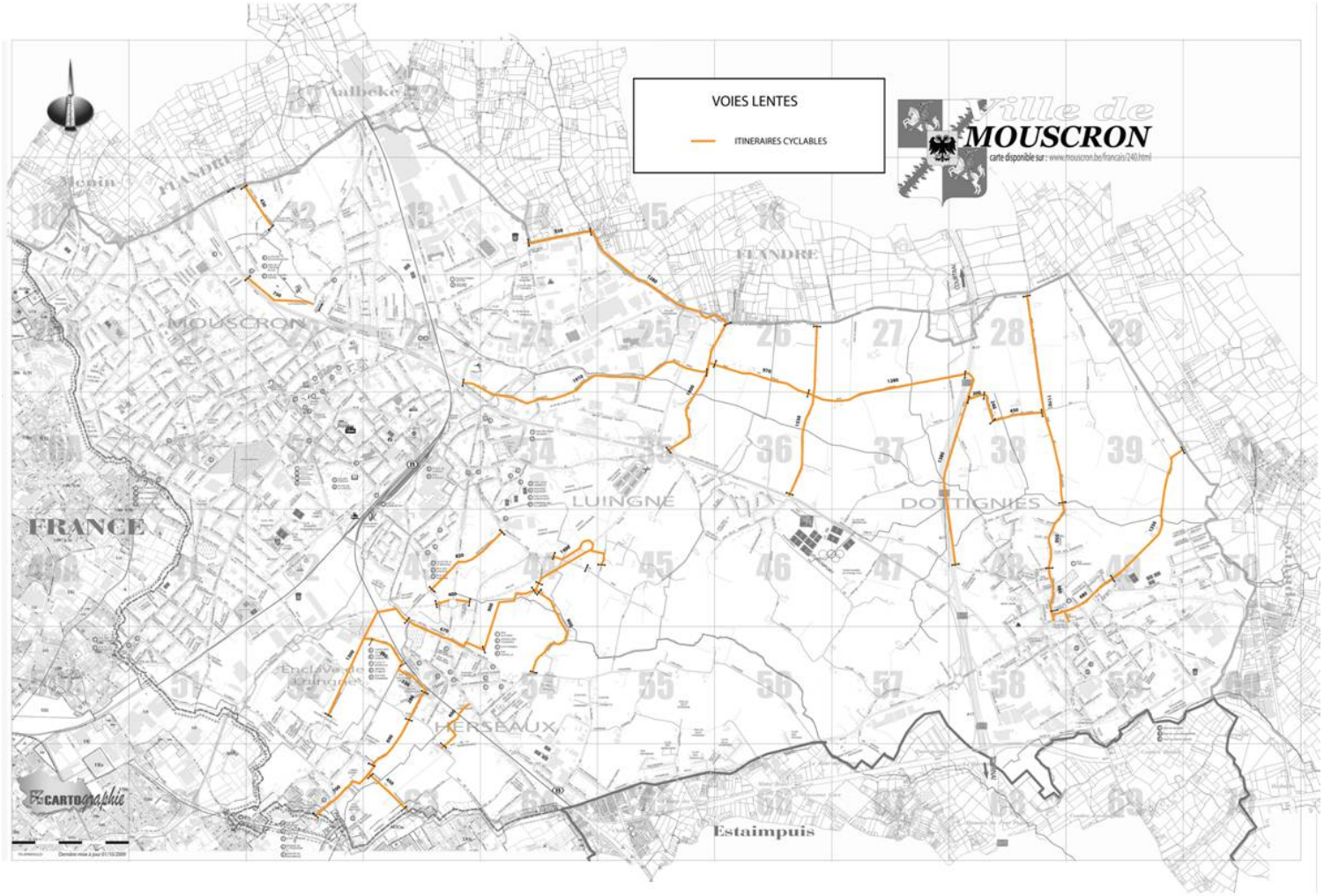
Ci après est présentée une cartographie de l'ensemble des sentiers, des voies de remembrements ou des itinéraires de promenades existants sur le territoire de Mouscron.

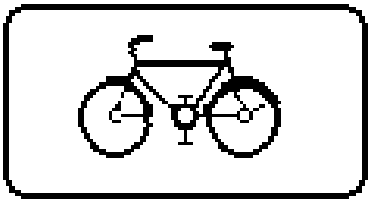
VOIES LENTES



L'élaboration du Plan Communal Cyclable a permis de définir les itinéraires cyclables prioritaires issus de la cartographie de ces sentiers et voiries de remembrement.

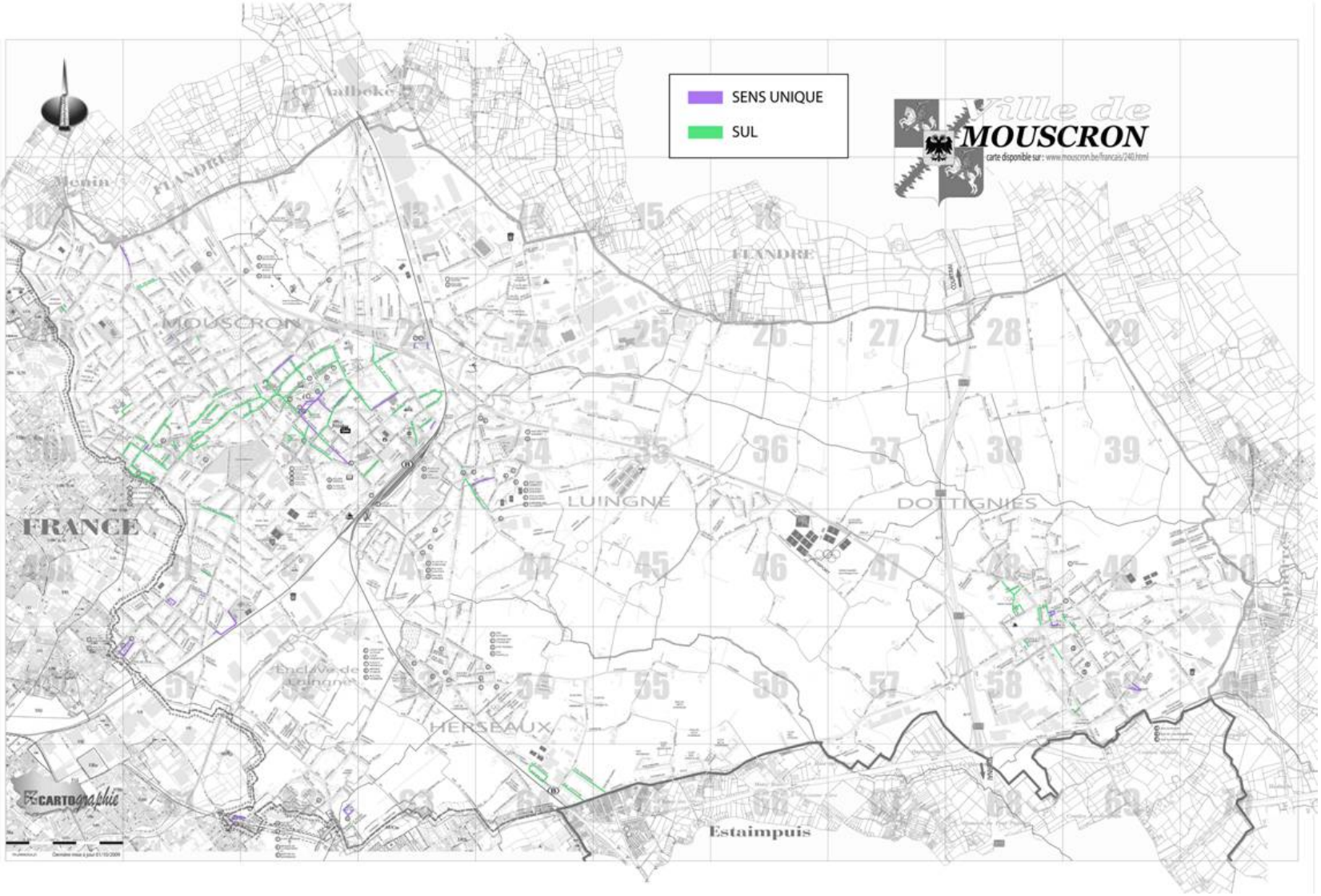
VOIES LENTES



FICHE D'ACTION aménagements	**A18**
Type d'aménagement	**A vélo dans les SUL's.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire communal (voir carte ci-après). En terme de km : Sens unique = 17,91 km, SUL = **13,58 km** et non SUL= 4,33 km.
Contexte et objectifs 	Via le Crédit d'impulsion 2010, la Ville de Mouscron a généralisé ses SUL dans l'ensemble de l'entité. L'objectif poursuivi était d'ouvrir, sur un délai très court, l'ensemble des SUL's autorisés en accompagnant le projet d'une large campagne de communication. (voir fiche P2 : Stratégie de communication – Feuillet mobilité spécial Vélo). Faire utiliser les aménagements via les brevets cyclistes, les rallyes vélos et le rallye annuel Vélos Polis (voir fiches P5 et P7).
Description de l'aménagement 	Réalisation de 83 SUL's sur un total de 112 sens uniques soit 75%. Pour les rues non aménagées en SUL, les conditions de sécurité n'étaient pas réunies pour admettre les cyclistes en contresens, soit du fait de leur étroitesse, du type de trafic, de la présence de lignes régulières de bus, de la densité, de la configuration de la voirie ou du manque de visibilité. Les travaux consistent en la pose de la signalisation de police, la réalisation des marquages aux entrées des sul's et la modification complète de deux carrefours à feux afin de permettre l'accès aux cyclistes dans le contre-sens.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et son Service Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Lancement du dossier en 2010 (demande de subsidiation). Mise en service de la généralisation des Sul en Septembre/Octobre 2011 conjointement à une campagne de communication.
Coût global estimé	Montant total des travaux de 477.500 € ventilé comme suit : Pour le matériel de signalisation : 40.000 €. Pour les feux de signalisation : 80.000 €. Pour les travaux SIMOGEL : 2.500 €. Pour les travaux de voirie : 355.000 €.
Sources de financement	250.000 € de subsides dans le cadre du Crédit d'Impulsion 2010. 227.500 € de part communale.

La carte présentée ci-après détaille l'ensemble des sul's prévus sur le territoire de Mouscron et qui seront mis en service durant les mois de septembre et octobre 2011, grâce au Crédit d'Impulsion 2010.

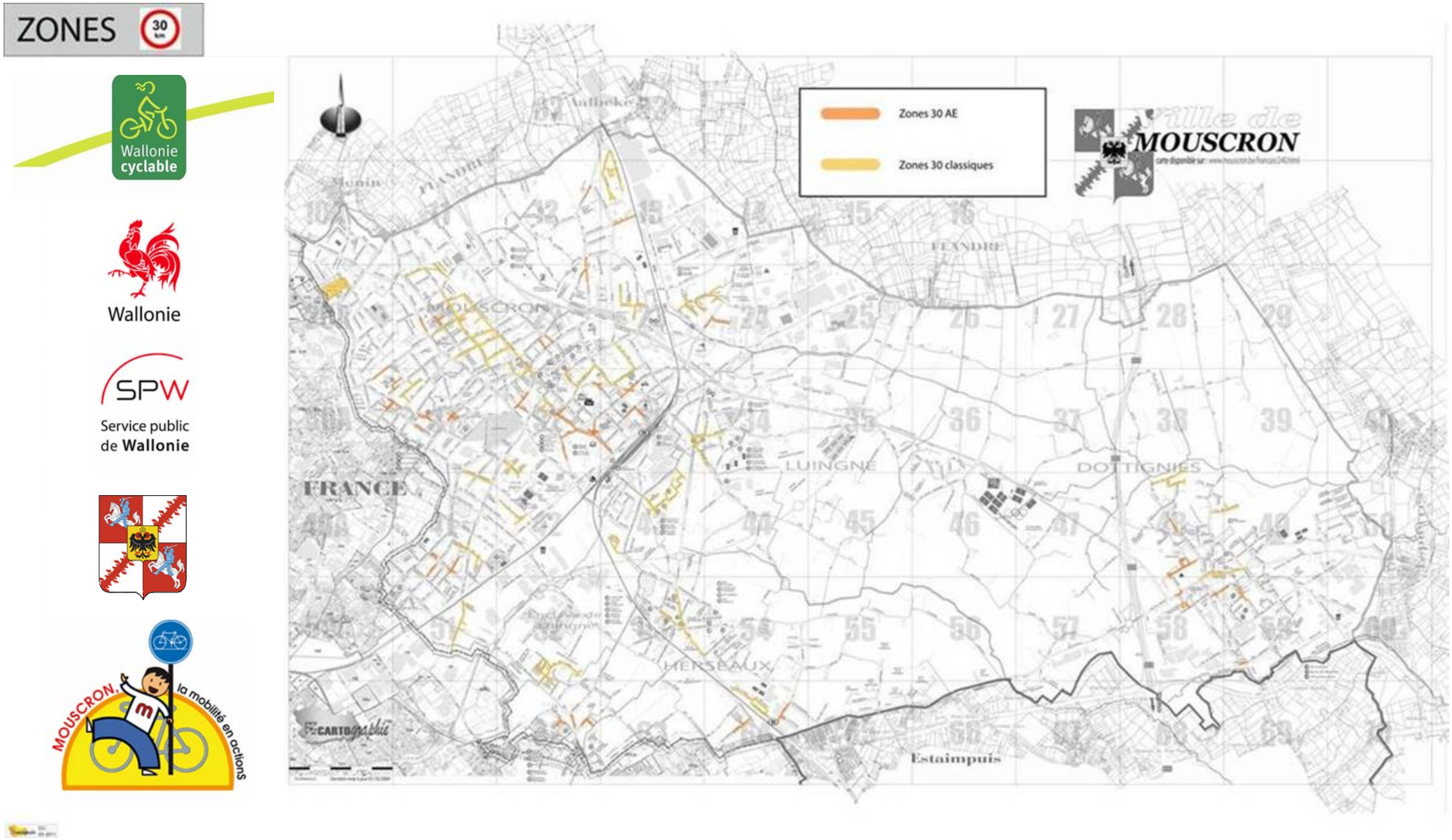
MIXITE SUL



La carte ci-après présente deux des tronçons les plus importants du centre ville où des pistes cyclables seront aménagées dans les sens uniques de part et d'autre de la voirie.

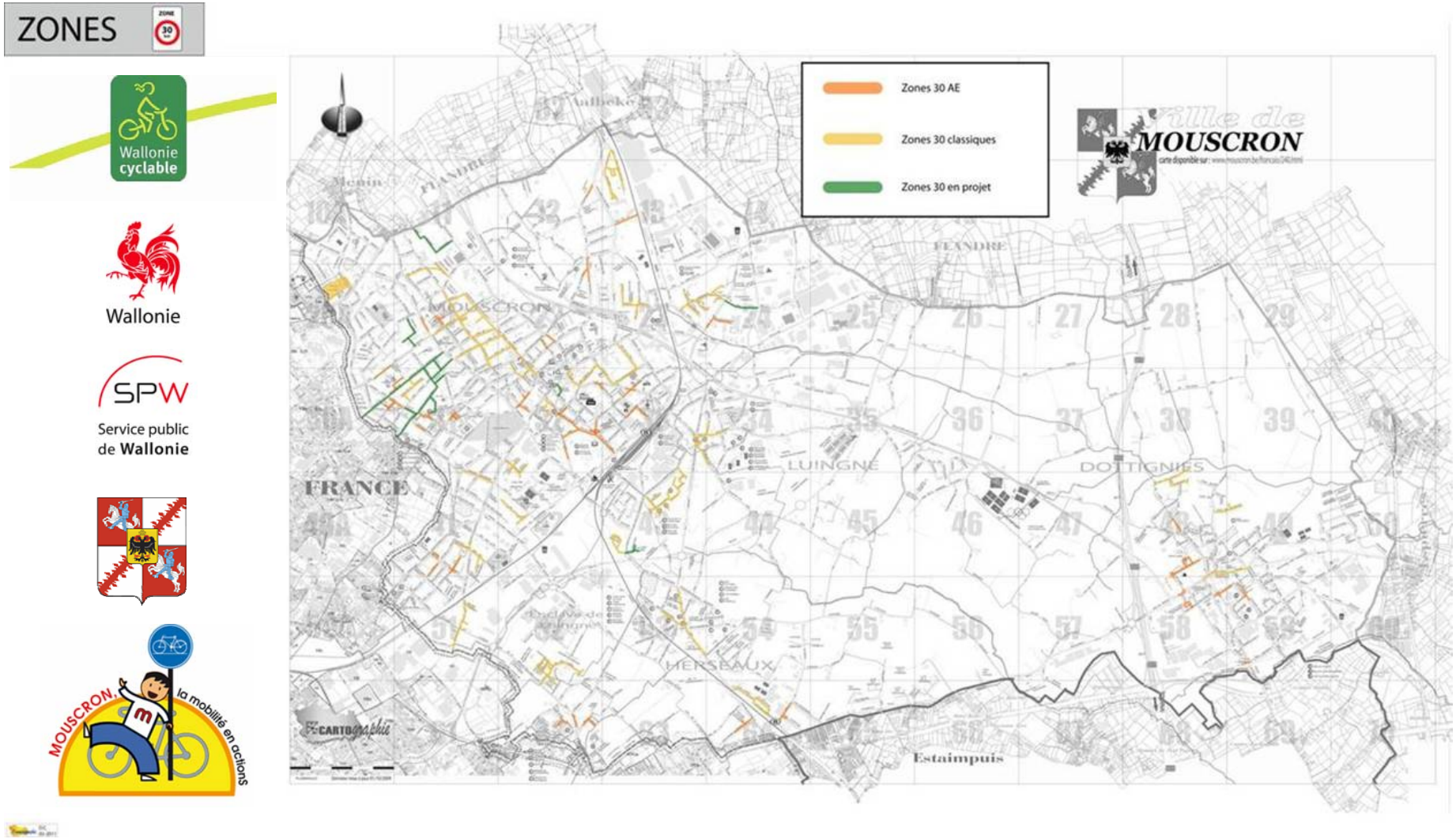
FICHE D'ACTION aménagements	A19
Type d'aménagement	**A vélo, en sécurité dans les zones 30 km/h.**
Localisation	Sur le territoire communal (voir carte ci-après) - Les zones 30 actuelles : **21,81 km** + **8,35 km** de zone 30 abords d'écoles.
Contexte et objectifs	En développant les zones 30 km/h, il s'agit de veiller au partage de la voirie et à la mixité des différents modes de déplacement. Agir en priorité sur les itinéraires reliant les pôles attractifs de la commune à savoir les itinéraires de liaisons et les promenades. 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, élargissement 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 en priorité de droite, …
Description de l'aménagement	Par cette fiche, en étendant le nombre de zones 30, les cyclistes trouveront leur place beaucoup plus facilement dans la circulation de par la réduction du différentiel de vitesse entre eux et les automobilistes. Les zones 30 actuelles : 21,81 km + 8,35 km de zone 30 abords d'écoles. Les zones 30 en projet ont été repérées en raison du fait que moyennant la pose de la signalisation adéquate et quelques aménagements ponctuels celles-ci sont aménageables facilement. Celles-ci seront réalisées en 2012. Soit 4,47 km. Par la suite (2013, 2014 et 2015), d'autres zones 30 seront aménagées.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité/Signalisation/Voirie.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	Zones 30 sans aménagements lourds : 2012. 2013/2014 et 2015 : instauration de zones 30 supplémentaires selon l'avancement des fiches actions A1 à A14. D'autres zones 30 seront également aménagées via des réfections complètes de voirie dans le cadre de projets tels que les Plan triennaux ou les revitalisations urbaines (rue de la Martinoire, rue des Brasseurs et des Tanneurs, …).
Coût global estimé	Zones 30 sans aménagements supplémentaires pour 2012 hormis l'acquisition de signalisation. Zones 30 à aménager annuellement : budget 25.000 € pour 1km d'aménagement de zones 30. Pose de la signalisation à charge de la Ville de Mouscron.
Sources de financement	PCC 2012 : 5.000 € (achat de la signalisation). PCC 2013 : 25.000 € (1km/an). PCC 2014 : 25.000 € (1km/an). PCC 2015 : 25.000 € (1km/an).

Ci après est présentée une cartographie de l'ensemble des zones 30 existants sur le territoire de Mouscron.



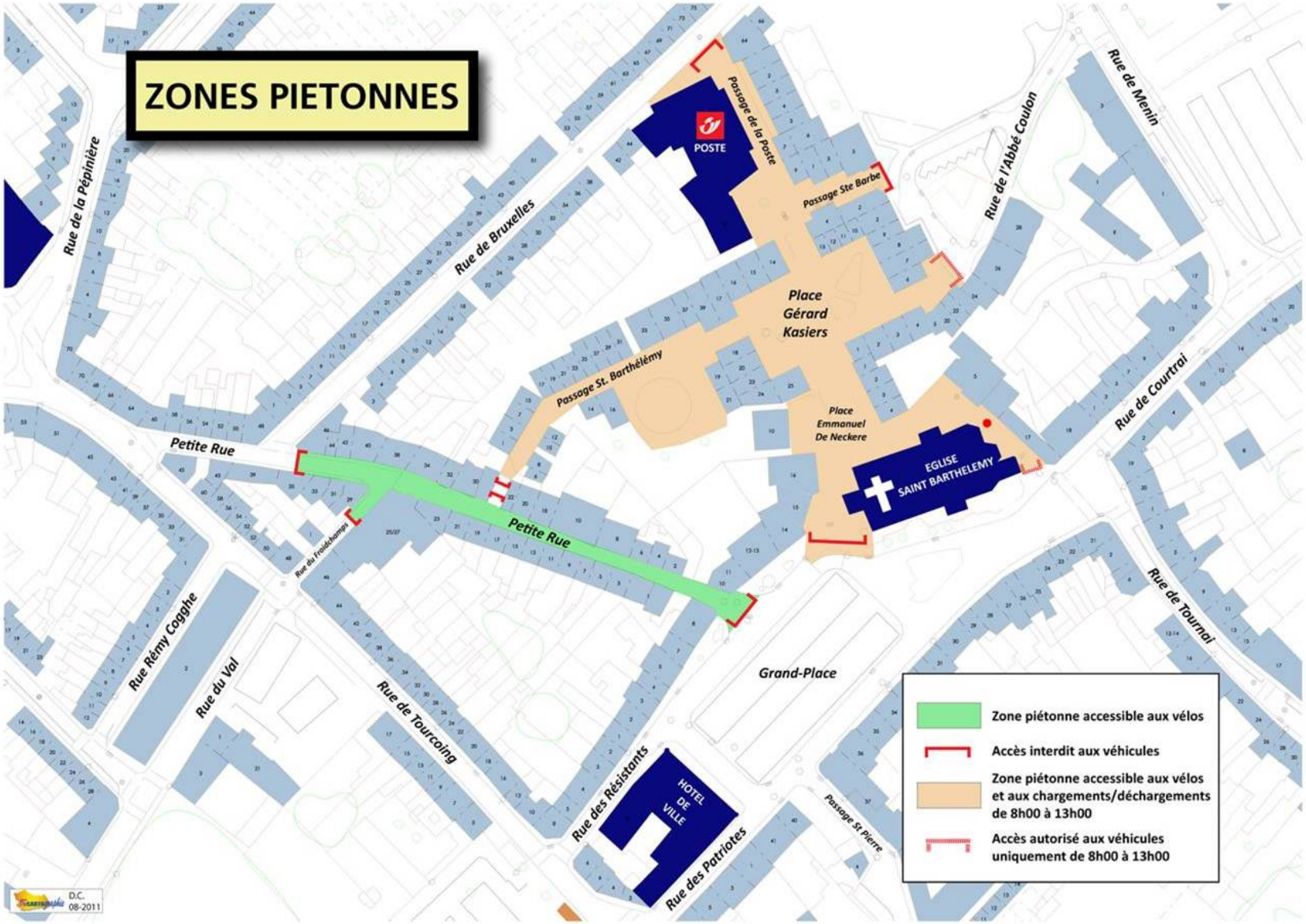
La carte suivante présente les zones 30 qui pourraient être instaurées rapidement, facilement et à coûts réduits en 2012.

Pendant les années suivantes, cette fiche-action prévoit l'étendue des zones 30 avec aménagements ponctuels. On prévoit d'aménager 1km/an supplémentaire. Il va de soi que tout nouvel aménagement de voirie telle que les revitalisations urbaines ou les plans triennaux permettront d'étendre le nombre des zones 30 sécurisées et aménagées, c'est-à-dire où la vitesse des automobilistes est physiquement réduite à 30km/h.

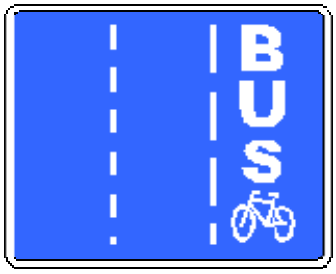


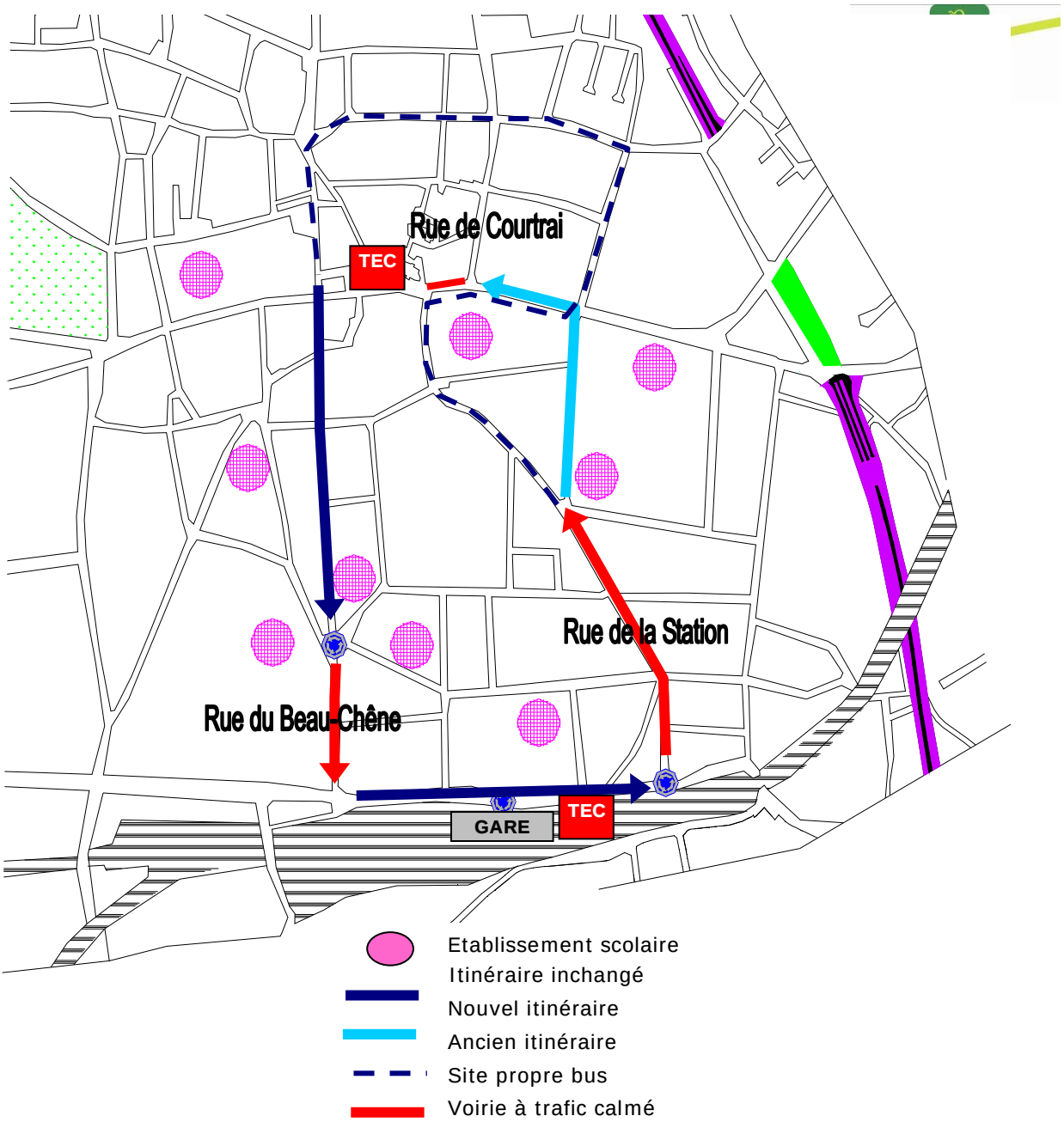
FICHE D'ACTION aménagements	**A20**
Type d'aménagement	**A vélo dans les zones piétonnes.**
Localisation	Dans la zone piétonne du centre ville (voir carte ci-après). **600 m** de zone piétonne à Mouscron (Rénovation Urbaine en centre-ville).
Contexte et objectifs	En 2011, lors du Conseil Communal du 5 Septembre, la Ville de Mouscron a décidé de se conformer à la réglementation des zones piétonnes accessibles aux cyclistes. L'objectif poursuivi est de garantir l'accessibilité des zones piétonnes (concentrées en centre-ville – rénovation urbaine) aux cyclistes.
Description de l'aménagement F 103 F 105	Par cette fiche, 100% des zones piétonnes mouscronnoises seront accessibles aux cyclistes soit 600 m. De plus, les chargements et déchargements seront organisés, le matin, uniquement de 8h à 13h. Après approbation des règlements, il s'agira de passer à la mise en œuvre de la mesure par la pose de la signalisation adéquate.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et son Service Signalisation.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	La mise en œuvre est prévue dans le courant du dernier trimestre 2011.
Coût global estimé	Montant total des travaux : Fourniture de la signalisation verticale pour un montant estimé d'environ : 16 poteaux (25 €) + 8 panneaux F103 (25€) + 8 panneaux F105 (25€) + 32 brides de fixation (1,50€), soit un montant de 848,00 € TTC. (arrondi à +/- 1.000 €). La pose sera prise en charge par le Service Signalisation de la Ville de Mouscron.
Sources de financement	1.000,00 € financés par le budget communal 2011 du Service Signalisation.

Ci-après sont illustrées les zones piétonnes mouscronnoises dites de la Rénovation Urbaine



FICHE D'ACTION aménagements	**A21**
Type d'aménagement	**Des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores.**
Localisation	Sur l'ensemble des carrefours à feux de l'entité indépendamment qu'ils se situent sur voiries communales ou voiries régionales : - Feux Léopold/Courtrai communal, - Feux Moulins/Tourcoing communal, - Feux Christ/Dragon communal, - Feux Bilemont/Parc communal, - Feux Menin/Rucquoy provincial, - Feux Bilemont/Rheinfelden régional, - Feux Phénix/Beau-Chêne régional, - Feux Sainte-Thérèse régional, - Feux Ch Estaimpuis/Rue Traversière régional.
Contexte et objectifs 	Mettre en place, via une analyse au cas par cas, des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores en vue de leur généralisation. Etudier les différents emplacements et envisager une généralisation globale. Mettre en place les zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores en vue de leur généralisation.
Description de l'aménagement 	En 2011, 5 carrefours avec SAS seront aménagés lors de l'ouverture des sens uniques aux cyclistes. Il s'agit des carrefours suivants : Léopold/Courtrai, Moulins/Tourcoing, Christ/Dragon, Menin/Rucquoy, Ch Estaimpuis/Rue de la Filature. Les 4 derniers carrefours sont à programmer en 2012. Il s'agit de Bilemont/Rheinfelden, Bilemont/Parc, Phénix/Beau-Chêne, Sainte-Thérèse.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron (Services Mobilité/Signalisation) et/ou Région Wallonne.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011 pour les 5 premiers. 2012 pour les 4 derniers + marquages et signalisation uniforme pour les 9 carrefours à équiper.
Coût global estimé	Frais d'achat de peinture routière, de signalisation : 5.000 €. Frais de personnel pris en charge par le Service signalisation de la Ville de Mouscron.
Sources de financement	PCC 2012 : 5.000 €. Ville de Mouscron (mise en œuvre et frais de personnel).

FICHE D'ACTION aménagements	A22
Type d'aménagement	**Des couloirs Bus+Vélos.**
Localisation	3 couloirs BUS + VELOS sont projetés à Mouscron : Rue de la Station (entre la Gare et la rue Léopold), rue du Beau-Chêne (entre la Gare et la Place de la Justice) et rue de Courtrai (entre la Grand'Place et la rue de Menin).
Contexte et objectifs	En partenariat avec la SRWT et TEC-HAINAUT, créer, dans les axes de pénétration au centre ville : 3 couloirs bus + vélo. Ces 3 couloirs ont été étudiés lors de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité : - en entrée de centre ville : rue de la Station, - en entrée de centre ville : rue de Courtrai, - en sortie de ville : rue du Beau-Chêne. Préalablement au projet, il est indispensable d'opérer un refonte des lignes urbaines du réseau conformément au PCM. Selon les espaces disponibles, il s'agira ensuite d'évaluer les possibilités et les potentiels d'aménagements disponibles. Prévoir des largeurs de couloirs tels que les cyclistes puissent utiliser ces couloirs. Le projet prévoira également l'aménagement d'arrêt de bus confortables et conformes à la législation PMR.
Description de l'aménagement 	- rue de la Station : 350 m de couloir à aménager – modification du profil de la voirie (largeur entre façades = +/- 14,50m). - rue de Courtrai : 90 m de couloir à aménager : uniquement marquages et signalisation (largeur entre façades = 10m). - rue du Beau-Chêne : 260 m de couloir à aménager – modification du profil de la voirie (largeur entre façades = +/- 12m). Ces aménagements ne prendront tous leur sens que lorsque l'ensemble des lignes de bus auront été refondues conformément aux préceptes établis par le Plan Communal de Mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	SRWT et Tec-Hainaut.
Partenaire(s)	Ville de Mouscron (Services Mobilité/Signalisation/Voirie), Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2013/2014 : refonte complète des lignes de bus urbaines sur le territoire de Mouscron. 2015 : Couloirs Bus + Vélos.
Coût global estimé	Aménagement estimé à environ euro par m de couloir bus soit - rue de la Station : 350 m. - rue de Courtrai : 90 m - Uniquement marquages et signalisation. - rue du Beau-Chêne : 260 m. Achat de matériel de signalisation : panneaux + marquages : 5.000 € (pour ouvrir les couloirs aux cyclistes). Frais de mise en œuvre de la signalisation : Personnel Mouscron.
Sources de financement	Réalisation des couloirs bus à charge de la SRWT. PCC 2015 : 5.000 €. Ville de Mouscron = réalisation et pose de la signalisation.


Rue de Courtrai
TEC
Rue de la Station
Rue du Beau-Chêne
GARE
TEC
Etablissement scolaire
Itinéraire inchangé
Nouvel itinéraire
Ancien itinéraire
Site propre bus
Voirie à trafic calmé

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).

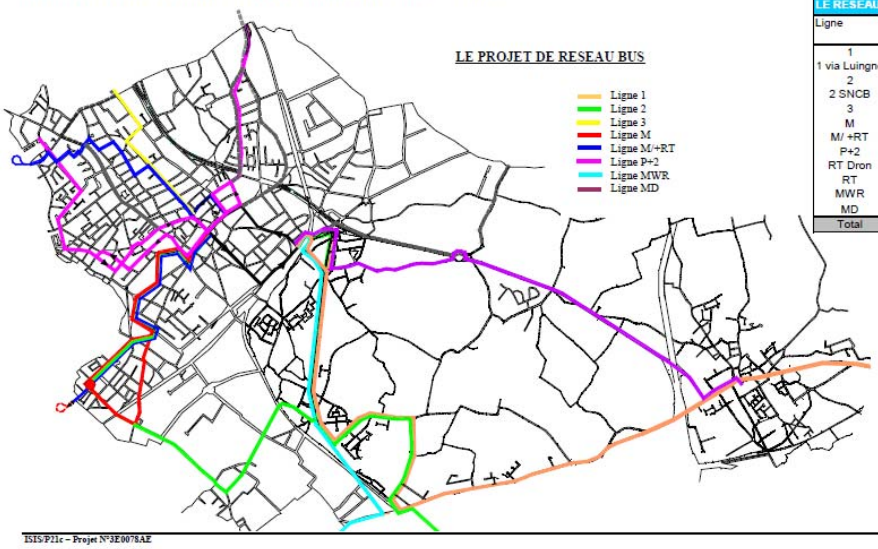
CARACTERISTIQUES DU RESEAU SUR LE TERRITOIRE COMMUNALE

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

LE PROJET DE RESEAU BUS



ISIS/P21c – Projet N°3E0078AE
Crée le 23/05/2002 – Indice 1

Mous-Rap-fin3 FichesTC -ind1.doc
page 50

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.

Problème de stationnement sauvage dans la rue Léopold

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

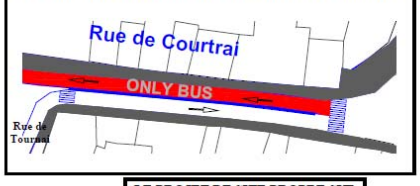
Le concept général d'un Plan Communal de Mobilité est de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle afin de désengorger les zones denses. Cette incitation passe obligatoirement par une «priorisation» sur certains axes stratégiques des autres modes de transport

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:

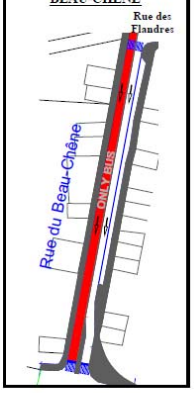
- Sur la rue de la Station, entre la gare et la rue Léopold ;
- Sur la rue du Beau-Chêne ;
- Sur la rue de Courtrai, entre la rue de Tournai et la rue de Menin.

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

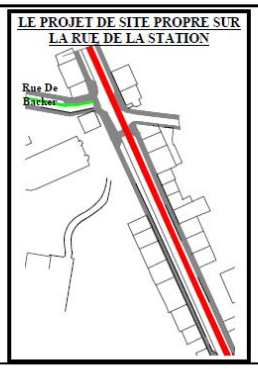
LE PROJET DE SITE PROPRE SUR LA RUE DE COURTRAI



LE PROJET DE SITE PROPRE SUR LA RUE DU BEAU-CHENE



LE PROJET DE SITE PROPRE SUR LA RUE DE LA STATION



ISIS/P21c – Projet N°3E0078AE
Crée le 23/05/2002 – Indice 1

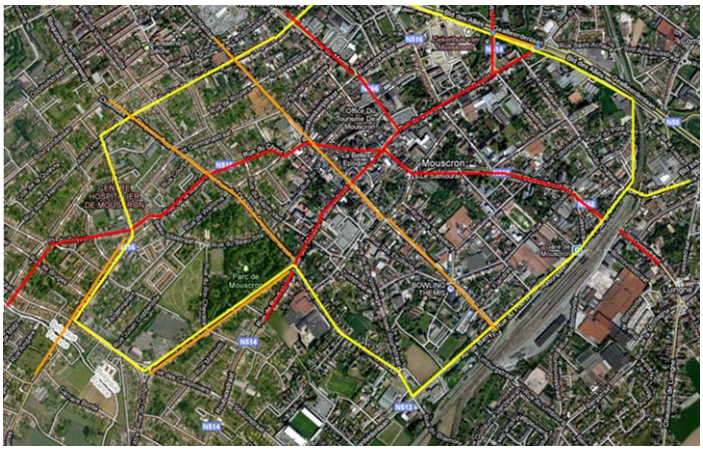
Mous-Rap-fin3 Fiches3-ind1_2.doc
page 42

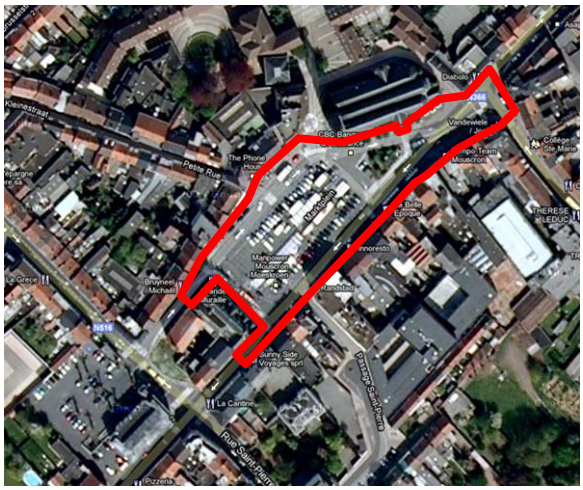
FICHE D'ACTION aménagements	A23
Type d'aménagement	**Etudier et aménager les abords de la Grand'Place.**
Localisation	Aux abords de la Grand'Place de Mouscron (voir périmètre ci-après).
Contexte et objectifs	En 2011, sera lancé un concours visant à élaborer un schéma directeur pour l'aménagement complet de la Grand'Place et de ses abords via un marché public intitulé : « Concours relatif à un projet global de développement et de réaménagement paysager de l'hyper centre de Mouscron et de ses axes structurants. ». Concernant les cyclistes, il s'agira d'analyser et étudier les sens de circulation (SUL) dans un projet complet : Grand'Place, rue de Tournai, rue de Courtrai … Suivront ensuite la réalisation des aménagements proposés avec priorité accordée à la rénovation de la Grand'Place.
Description de l'aménagement	Ce projet sera une vision à long terme du visage que pourrait prendre l'hyper centre de Mouscron par le lancement d'un concours préalable suivi d'une mise en œuvre des propositions formulées avec priorité sur le réaménagement de la Grand'Place. Par ce concours, il s'agit de formuler une proposition de traitement paysager de sites, dont le nombre et la situation sont à déterminer par l'étude, et dont le traitement est susceptible de renforcer le statut, la cohérence et la lisibilité des axes structurants. A ce stade, les aménagements « cyclables » de voirie à court terme ont été programmés dans d'autres fiches, il s'agit ici d'avoir une vision globale du quartier.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via l'ensemble de ses services concernés.
Partenaire(s)	Région Wallonne (via la Direction de la Mobilité), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	A court terme, 2011, pour le lancement du concours d'aménagement de la Grand'Place. A long terme, réalisation des propositions formulées par le gagnant du concours avec une priorité pour l'aménagement de la Grand'Place.
Coût global estimé	Le coût des honoraires d'étude sera établi selon l'offre du prestataire lauréat du concours. L'offre mentionnera également en montant estimatif pour la partie relative à l'aménagement de la Grand'Place.
Sources de financement	Ville de Mouscron pour les honoraires du lauréat. Pour les aménagements : à définir selon étude et possibilités de subsidiations, notamment via les crédits européens. Les aménagements « cyclables » de voirie à court terme ont été programmés dans d'autres fiches.

« Concours relatif à un projet global de développement et de réaménagement paysager de l'hyper centre de Mouscron et de ses axes structurants. »

L'hyper-centre de MOUSCRON et ses

Axes structurants.





Périmète Grand'Place Aménagement prioritaire

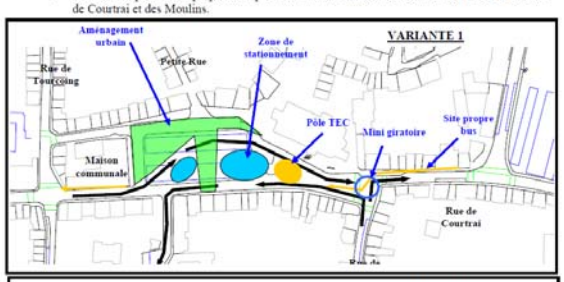
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – PHASE 3

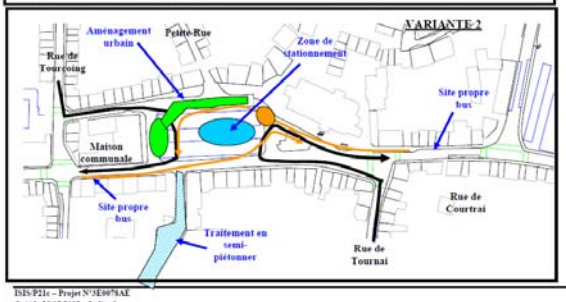
L'organisation de la Grand Place

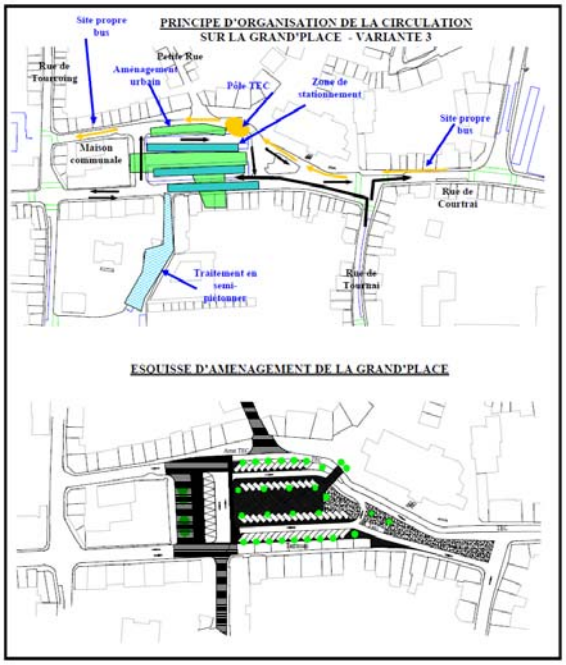
Il existe plusieurs variantes possibles pour l'organisation de la circulation sur la Grand'Place. Néanmoins, nous estimons que ce n'e sont pas les aménagements routiers qui doivent prévaloir sur un tel site. L'automobiliste n'est qu'un acteur parmi tant d'autres. La démarche doit être avant tout, une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



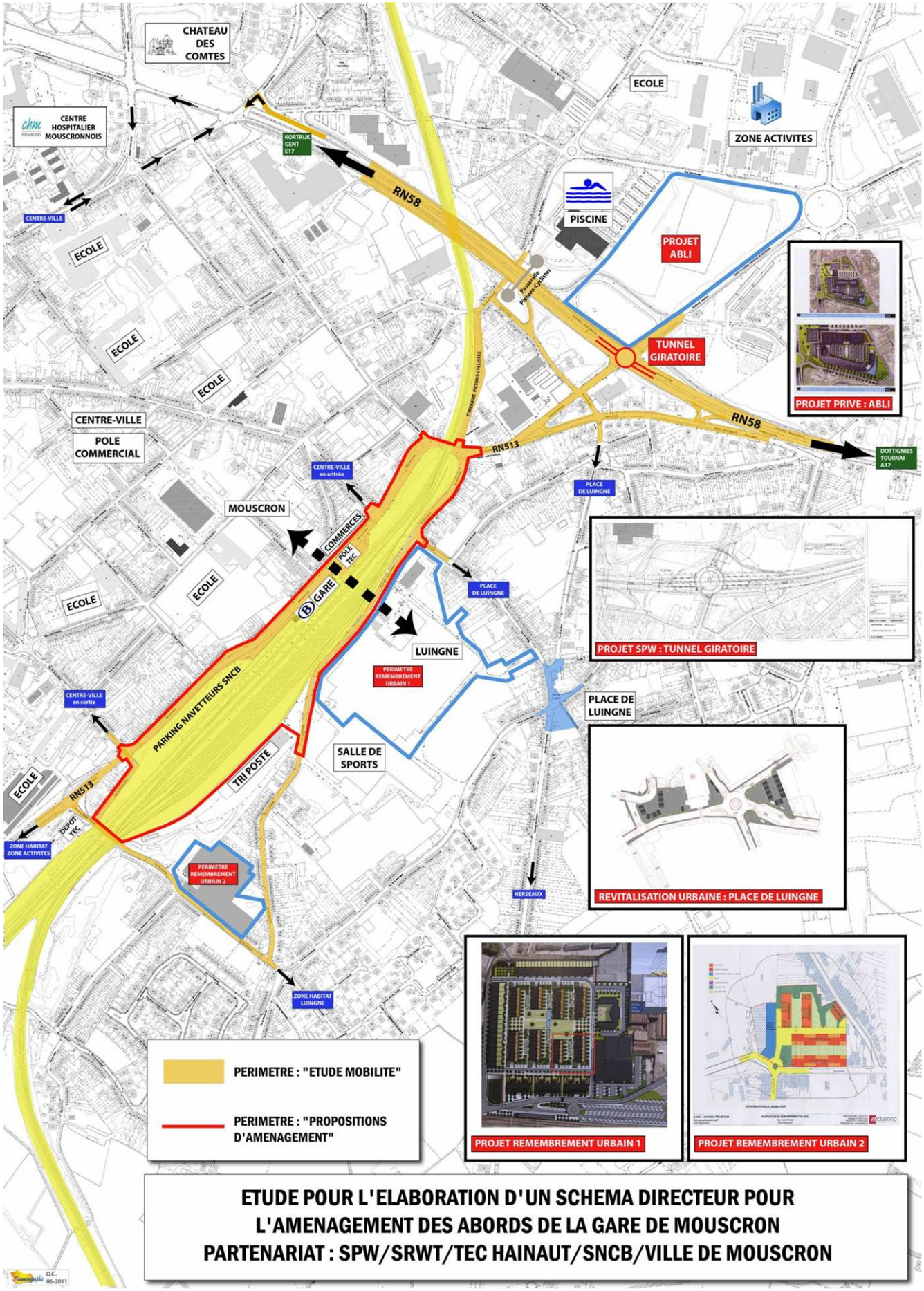




ISIS/P21c – Projet N°3E00/9AE
Créé le 23/05/2002 – Indice 1

Mouc-Rap-fin3 Fiches3-ind1_2.doc
page 44

FICHE D'ACTION aménagements	A24
Type d'aménagement	**Etudier et aménager les abords de la Gare de Mouscron.**
Localisation	Aux abords de la Gare de Mouscron (voir périmètre ci-après).
Contexte et objectifs	Projet en partenariat avec le SPW (Routes et Mobilité), la SRWT et la SNCB. En 2011, sera lancée une étude en vue de l'élaboration d'un schéma directeur complet des aménagements des abords de la Gare de Mouscron. L'objectif est de répondre aux besoins et attentes de l'ensemble des partenaires. Sécuriser et développer les itinéraires vélos aux abords de la Gare de Mouscron, notamment via la réalisation d'une passerelle modes doux reliant Luingne et la Gare de Mouscron. Consécutivement à l'étude, réaliser les aménagements proposés. Sécuriser et développer les itinéraires vélos aux abords de la Gare de Mouscron, notamment via la réalisation d'une passerelle modes doux reliant Luingne et la Gare de Mouscron.
Description de l'aménagement	Ce projet est une vision à long terme du visage que pourrait prendre le pôle de la Gare de Mouscron par le lancement d'une étude préalable (définition d'un schéma directeur) suivi d'une mise en œuvre des propositions formulées. A ce stade, les aménagements de voirie à court terme ont été programmés dans d'autres fiches, il s'agit ici d'avoir une vision globale du quartier consécutivement à l'ouverture à la circulation de la Route de la Laine.
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne (Direction Mobilité) et la Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Urbanisme.
Partenaire(s)	Région Wallonne (Routes de Mons), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	A court terme fin 2011 pour le lancement de l'étude du Schéma Directeur. Désignation du Bureau chargé de l'étude prévue fin 2011. A long terme, réalisation des propositions formulées par le Schéma Directeur.
Coût global estimé	100.000 € pour l'élaboration du Schéma directeur global. Coût et programmation de réalisation à définir lors de l'étude.
Sources de financement	Pour l'étude : Ville de Mouscron : 30.000 €, SPW Direction Mobilité : 30.000 €, SPW Routes : 10.000 € et SRWT : 30.000 €. Pour les aménagements : à définir selon étude et possibilités de subsidiations.


CHATEAU DES COMTES
CENTRE HOSPITALIER MOUSCRONNOIS
KORTRIJK GENT E17
RN58
ECOLE
ZONE ACTIVITES
PISCINE
PROJET ABLI
TUNNEL GIRATOIRE
PROJET PRIVE : ABLI
CENTRE-VILLE
ECOLE
CENTRE-VILLE
POLE COMMERCIAL
RN513
DOTTIGNIES TOURNAI A17
PLACE DE LUINGNE
CENTRE-VILLE en entrée
MOUSCRON
COMMERCES
POLE TEC
GARE
LUINGNE
PERIMETRE REMEMBREMENT URBAIN 1
PROJET SPW : TUNNEL GIRATOIRE
CENTRE-VILLE en sortie
PARKING NAVETTEURS SNCB
TRI POSTE
SALLE DE SPORTS
PLACE DE LUINGNE
REVITALISATION URBAINE : PLACE DE LUINGNE
DEPOT TEC
ZONE HABITAT ZONE ACTIVITES
PERIMETRE REMEMBREMENT URBAIN 2
HERSEAUX
ZONE HABITAT LUINGNE
PERIMETRE : "ETUDE MOBILITE"
PERIMETRE : "PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT"
PROJET REMEMBREMENT URBAIN 1
PROJET REMEMBREMENT URBAIN 2
ETUDE POUR L'ELABORATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR POUR L'AMENAGEMENT DES ABORDS DE LA GARE DE MOUSCRON
PARTENARIAT : SPW/SRWT/TEC HAINAUT/SNCB/VILLE DE MOUSCRON

FICHE D'ACTION aménagements	A25
Type d'aménagement	**Un pôle d'échange à la Gare d'Herseaux.**
Localisation	Rue des Cheminots à la Gare d'Herseaux.
Contexte et objectifs	L'objectif de cette fiche est, indépendamment des aménagements de voirie relatifs à la notion d'itinéraires cyclables, de développer la Gare d'Herseaux comme un réel pôle multimodal. L'objectif « vélo » est que ce mode y trouve sa place en développant ce pôle et en mettant en oeuvre les principes efficaces testés et appliqués à la Gare de Mouscron (point vélo, location de vélo, …).
Description de l'aménagement	Ce projet est une vision à long terme du visage que pourrait prendre le pôle de la Gare d'Herseaux par le lancement d'une étude préalable (définition d'un schéma directeur) suivi d'une mise en œuvre des propositions formulées. A ce stade, les aménagements de voirie à court terme ont été programmés dans d'autres fiches, il s'agit ici d'avoir une vision globale du quartier notamment au regard de la création du nouveau pôle de logements prévus à proximité. Il s'agirait dans le cadre de la réalisation de l'étude d'incidences du futur lotissement de définir un schéma directeur d'aménagement de ce quartier, certes à moindre échelle mais dans la même lignée de ce qui est lancé en 2011 pour la Gare de Mouscron.
Responsable de la mise en œuvre	Région Wallonne (via la Direction de la Mobilité) et Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Urbanisme.
Partenaire(s)	Région Wallonne (Routes de Mons), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	A moyen terme, lancement de l'étude « Pôle Gare d'Herseaux » successivement à l'étude d'incidence de la zone à bâtir. A long terme, réalisation des propositions formulées par le Schéma Directeur.
Coût global estimé	30.000 € pour l'élaboration du Schéma directeur global. L'étude d'incidences prévue pour le projet de lotissement permettra une économie d'échelle. Coût et programmation de réalisation à définir lors de l'étude.
Sources de financement	Pour l'étude : 1/3 Ville de Mouscron, 1/3 SPW Direction Mobilité et 1/3 SRWT, soit +/- 10.000 € chacun. Pour les aménagements : à définir selon étude et possibilités de subsidiations.

Ces 3 niveaux d'objectifs seront à envisager avec 4 fiches-actions indispensables :

FICHE D'ACTION aménagements	**A26**
Type d'aménagement	**Identifier et solutionner les points noirs sur les itinéraires définis.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron (voir carte).
Contexte et objectifs	Lors de l'élaboration du Plan Communal Cyclable, un premier repérage des points noirs a été effectué. Ceux-ci se différencient selon leur localisation sur voiries régionales ou sur voiries communales. Dans un premier temps, il s'agit de réaliser un monitoring de l'existant en vue de définir les nœuds problématiques en terme de sécurité (statistiques d'accidents et ressenti des cyclistes). Annuellement, ce monitoring sera réévalué et adapté. Il s'agira ensuite de définir des priorités d'action par année. Tout l'intérêt de la démarche est de réaliser ce travail avec les cyclistes quotidiens mouscronnois, notamment via le site Internet et la boîte mail (Action P1).
Description de l'aménagement	Méthodologie : - Avec les cyclistes quotidiens, identifier les points noirs. - Cartographier les points noirs. - Proposer des aménagements visant à les supprimer. - Comparer la cartographie avec les statistiques d'accidentologie afin de définir les priorités d'action. - Réaliser les aménagements selon les priorités définies. Les aménagements seront proposés peu importe que le point noir se trouve sur voirie régionale ou communale. Finalement, il s'agira d'évaluer la qualité et l'efficience des aménagements réalisés selon les statistiques d'accident.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation. Région Wallonne Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2012 pour la suppression du point noir de traversée de la Ch du Risquons-Tout - Plateau au carrefour avec la rue Alfred Henno. 2012 à 2015 pour la suppression des 9 points noirs régionaux.
Coût global estimé	Plateau chaussée du Risquons-tout : 770 m² à 150€/m² TTC = 115.000 €. Pour les points noirs situés sur voiries régionales, il appartiendra à la Région Wallonne de les solutionner. Proposition de timing : 2PN par an de 2012 à 2015.
Sources de financement	PCC 2012 :115.000 € pour solutionner le point noir communal.

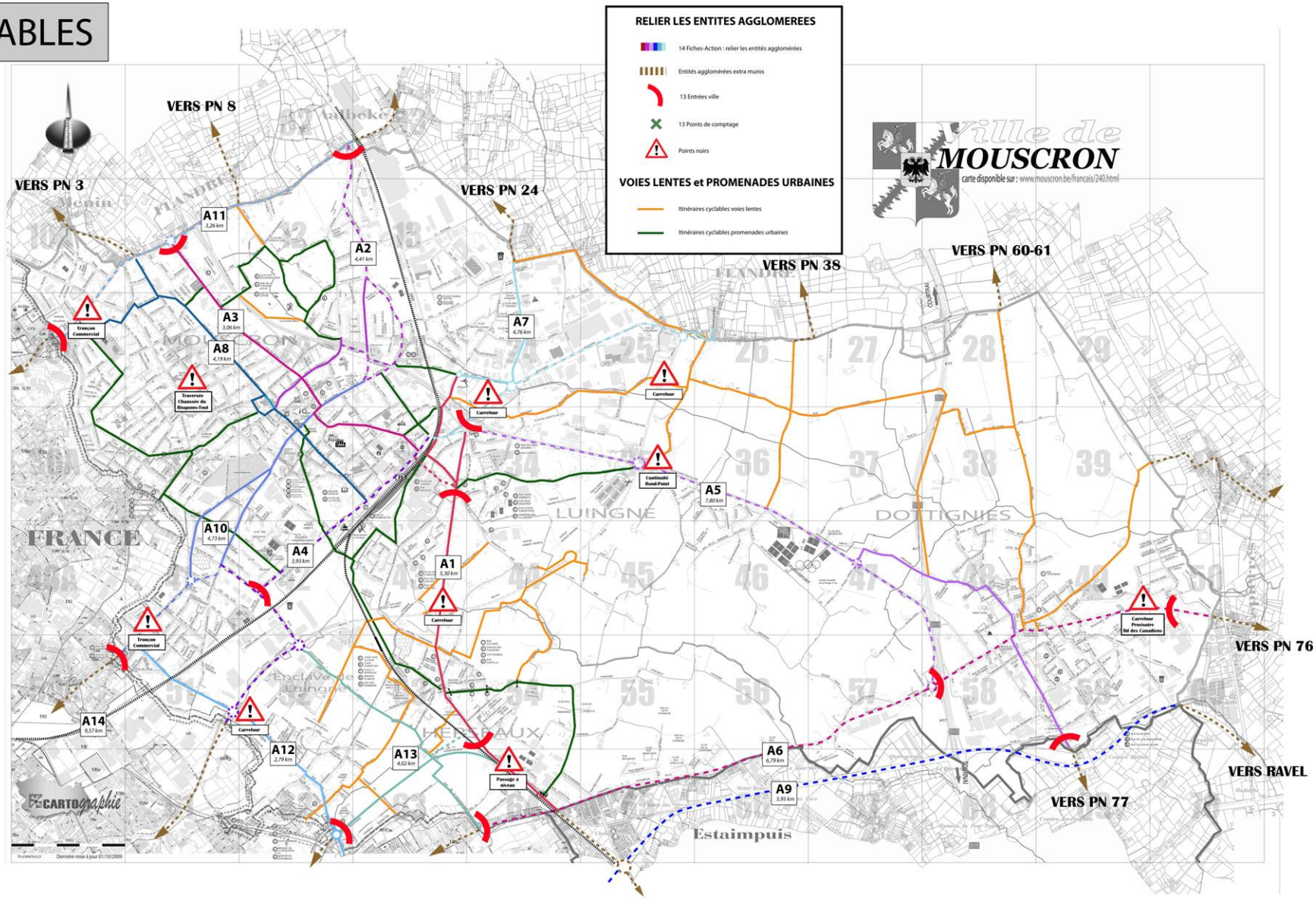
Les points noirs pour les cyclistes

La liste suivante détaille les 10 principaux points noirs répertoriés sur le territoire communal ainsi que les aménagements prévus ou à prévoir pour les solutionner.

1. **Le rond-point provisoire au carrefour du Boulevard des Canadiens (RN512) avec la rue de la Barrière de Fer** - Région Wallonne : Réalisation d'un nouveau carrefour avec garantie de la sécurité des cyclistes.
2. **Le rond-point du Chêne du Bus au croisement de la Route Express (RN58) et de la Route de la Laine (RN518)** – Région Wallonne : Réalisation des continuités cyclables autour du giratoire, prévu dans la fiche A5.
3. **Le carrefour de la Piscine au croisement de la route de la laine (RN58) avec le boulevard Industriel (RN513)** – Région Wallonne : Ce point noir sera solutionné par la réalisation du rond-point/tunnel en cours actuellement.
4. **Le futur carrefour de la chaussée de Luingne avec la route de la Laine (RN518)** – Région Wallonne : Ce point noir sera solutionné par la réalisation du rond-point/pont prévu en 2012.
5. **Le passage à niveau à hauteur de la rue des Croisiers** – Ville de Mouscron : A court terme cette traversée sera sécurisée dans le cadre des aménagements prévus dans la Fiche A1. A long terme, la suppression du passage à niveau doit être envisagé (voir fiche A13).
6. **Le carrefour de la route de la Laine (RN518) avec la rue de la Broche de Fer**– Région Wallonne : Réalisation des continuités cyclables autour du giratoire, prévu dans la fiche A4.
7. **Le tronçon commercial de la Grand'Rue au niveau de la frontière française** – Région Wallonne : Réaménagement complet de la configuration de la voirie prévu dans la fiche A10.
8. **La traversée de la chaussée du Risquons-tout à hauteur de la rue Alfred Henno** - – Ville de Mouscron : A court terme cette traversée devra être sécurisée pour permettre de regagner l'itinéraire de la zone 30 de la rue du Nouveau-Monde, de la Fiche A8 ou encore de la Fiche A3.
9. **Le tronçon commercial de la Chaussée de Lille au niveau de la frontière française** – Région Wallonne : Réaménagement complet de la configuration de la voirie prévu dans la fiche A11.
10. **La traversée de la Route de la Laine (RN518) au niveau de l'itinéraire vers la rue de Tombrouck** – Région Wallonne : Sécurisation de la traversée de la voirie.

Ces 10 points noirs sont répertoriés sur la carte ci-après.

ITINERAIRES CYCLABLES



FICHE D'ACTION aménagements	**A27**
Type d'aménagement	**Mettre en place un jalonnement efficace.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron.
Contexte et objectifs	Lors de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité, une fiche était intitulée « Le jalonnement vélo ». Concrètement, il s'agit, selon l'avancement des réalisations des fiches détaillées ci-avant de garantir une vision globale sur le territoire du jalonnement vélo. La notion d'itinéraire y prendra tout son sens. Les objectifs sont d'aider le cycliste à emprunter le meilleur itinéraire d'un pôle attractif à l'autre (écoles, commerces, bâtiments administratifs, zones d'emploi, …) et d'indiquer la distance restant à parcourir pour arriver à destination. Il s'agit aussi d'assurer une visibilité de l'espace consacré aux vélos surtout vis-à-vis des automobilistes.
Description de l'aménagement	Après une étude du jalonnement (définition des pôles à jalonner, définition des itinéraires, dessin des panneaux et réalisation du piquetage), il s'agira ensuite de définir des priorités d'intervention classées par année et de procéder à la pose des panneaux. Dans le jalonnement, on entend également la pose de signalisation horizontale spécifique aux cyclistes (logos vélos et schlamage de pistes cyclables aux points de croisement). Le plan de jalonnement s'établira indépendamment qu'il s'agisse d'une voirie communale ou d'une voirie régionale.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Signalisation. Région Wallonne Direction des Routes de Mons.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011/2012 pour la finalisation de l'élaboration du plan de jalonnement (repérage des pôles à signaler). 2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre, par quartier, selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) des jalonnements à réaliser.
Coût global estimé	Il est proposé de programmer 10.000 € par an en jalonnement à poser en fonction des itinéraires réaliser prioritairement.
Sources de financement	Plan Communal Cyclable pour un montant annuel de 20.000 €. PCC 2012 : 20.000 € - Priorité 1. PCC 2013 : 20.000 € - Priorité 2. PCC 2014 : 20.000 € - Priorité 3. PCC 2015 : 20.000 € -Priorité 4. Tous les frais de pose et de mise en œuvre seront pris à charge par la Ville de Mouscron qui chargera de cette mission son Service Signalisation.

THEME N°4 – LES MODES DOUX
ACTION N°14: MARQUAGE DES ITINERAIRES

THEME 4

ACTION 14

CONTEXTE

Les pistes cyclables et les sites propres modes doux sont identifiables directement par le cycliste comme un itinéraire qui lui est réservé. Dans le Plan vélo de la ville de Mouscron, toutes les pistes cyclables font partie du réseau d'itinéraires cyclables.

En agglomération, où nous avons des itinéraires sans piste cyclable, il est parfois difficile de repérer où se trouve un itinéraire. Ce problème se pose particulièrement dans l'agglomération de Mouscron, où les rues et les routes ont des gabarits, un environnement et des aménagements très semblables.

C'est pourquoi, il est proposé, en complément du jalonnement(voir fiche 4.13), de peindre en vert une série de logo vélo de part et d'autre de la chaussée pour indiquer au cycliste l'itinéraire à emprunter. Cette intervention permettra à l'automobiliste qui risque de croiser des vélos de leur réserver un passage surtout dans le cas d'un sens-unique limité.

OBJECTIFS POURSUIVIS

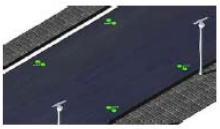
- Aider le cycliste quotidien à emprunter le meilleur itinéraire pour aller d'un pôle à un autre ;
- Aider un étranger à la commune à se retrouver dans la commune ;
- Indiquer à l'automobiliste la présence éventuelle de cyclistes et leur réserver un passage ;
- Sécuriser les itinéraires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

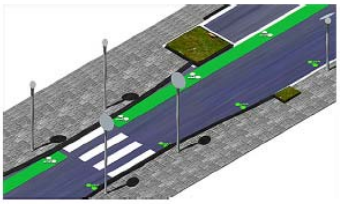
Les logos font 50 cm de large et sont placés à 30 cm du bord de la chaussée ou du stationnement. Ce qui permet de « réserver » la zone de circulation pour les vélos. Ce marquage a un effet comparable à celui des bandes suggérées.

Deux types de marquages :

Itinéraire sans piste cyclable et sans bande suggérée :



Itinéraire avec bande suggérée :



PARTENAIRES

- Pilote : commune et MET.
- Partenaires : associations locales des cyclistes.

COUTS

40 € (160 FB) par logo tous les 5 m soit 800 € .
Avec 30 km d'itinéraire hors piste cyclable et hors site propre, cela fait : 48 000 € .

PHASAGE

Court terme.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Sensibilisation des automobilistes à circuler conjointement avec des vélos sur une même chaussée

THEME N°4 – LES MODES DOUX
ACTION N°13: LE JALONNEMENT VÉLO

THEME 4

ACTION 13

CONTEXTE
Le jalonnement actuellement en place est conçu pour les voitures.

Parmis toutes les voiries de la commune, certaines ne sont pas à conseiller aux cyclistes. Le Plan vélo proposé est conçu pour sécuriser et rendre confortable tout le réseau d'itinéraires cyclables. Ainsi, pour aider le cycliste à utiliser le réseau d'itinéraires qui lui est destiné et se repérer dans la commune, la mise en place d'un jalonnement spécifique pour les cyclistes serait souhaitable.

OBJECTIFS POURSUIVIS

- Aider le cycliste journalier à emprunter le meilleur itinéraire pour aller d'un pôle à un autre ;
- Aider le touriste à se retrouver dans la commune ;
- Indiquer la distance qu'il reste à parcourir pour arriver à destination.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

- Définition des pôles à jalonner (voir proposition sur carte) ;
- Définition des itinéraires ;
- Elaboration des « fiches carrefour » synthétisant les mentions à indiquer aux carrefours (Schéma directeur) ;
- Dessins des panneaux ;
- Réalisation du piquetage.

B. Implantation du jalonnement :

- Mise en fabrication des panneaux ;

Implantation des panneaux.

PARTENAIRES

- Pilote : commune.
- Partenaires : MET.

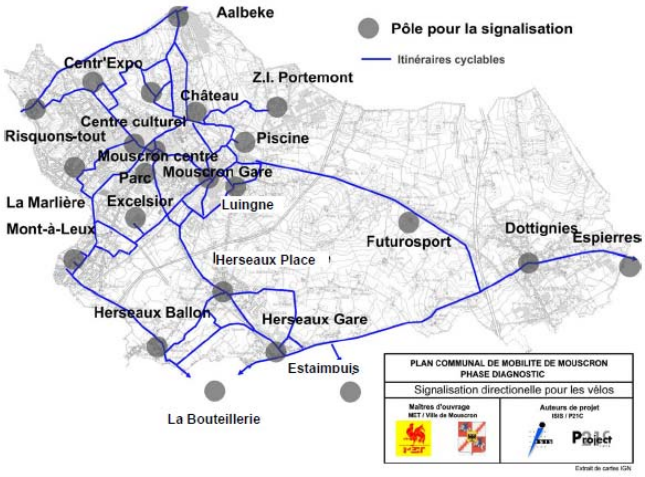
PHASAGE

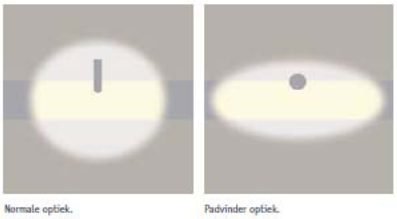
Moyen terme.

COUTS:

Pour l'étude 40 000 € ;
Pour la commande et pose des panneaux : 100 000 € .

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
Édition d'une carte des itinéraires et des pôles importants avec les distances et le temps de parcours par tronçon d'itinéraires. Cette carte peut être distribuée aux habitants et vendue aux touristes.



FICHE D'ACTION aménagements	A28
Type d'aménagement	**Assurer un éclairage des itinéraires cyclables.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron.
Contexte et objectifs  Normale optiek. Padvinder optiek.	Cette fiche est intimement liée aux deux précédentes : la suppression des points noirs et le jalonnement vélo. Concrètement, il s'agit, selon l'avancement des réalisations des fiches détaillées ci-avant de garantir la sécurité des itinéraires existants ou nouvellement aménagés par la pose d'un éclairage. Un éclairage public de qualité est un outil indispensable pour la sécurisation des déplacements en vélo. Le matériel proposé est un matériel d'éclairage hollandais spécifique pour pistes cyclables déjà utilisé à Mouscron (grâce à un subside européen - Objectif 1 – Réalisation d'une promenade urbaine). Les objectifs sont d'éviter que les cyclistes ne délaissent un itinéraire intéressant sous prétexte que celui-ci n'est pas éclairé.
Description de l'aménagement 	Comme pour le jalonnement et la suppression des points noirs, il s'agira de définir les itinéraires problématiques et de classer, par année, les priorités d'intervention pour procéder à l'éclairage des tronçons le nécessitant. Il s'agit d'éclairer en priorité les itinéraires cyclables existants selon les statistiques d'accidents mais aussi selon le sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes quotidiens. Dans l'éclairage, on entend la pose d'un mobilier urbain d'éclairage public posé environ tous les 25m.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Voirie.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011 pour la définition des tronçons à éclairer. 2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre, par quartier, selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) des éclairages à réaliser.
Coût global estimé	Le coût global d'éclairage est estimé à environ 10.000 € pour 100 m d'itinéraire cyclable (1 mât à 2.500 € tous les 25/30 m soit un coût estimé de 10.000 euros pour 100 m d'itinéraire à éclairer). On prévoit d'éclairer 300 m (30.000 €) par an pendant 4 ans. Les priorités d'intervention seront définies selon les itinéraires réalisés.
Sources de financement	Plan Communal Cyclable pour un montant annuel de 30.000 €. PCC 2012 : 30.000 € - Priorité 1. PCC 2013 : 30.000 € - Priorité 2. PCC 2014 : 30.000 € - Priorité 3. PCC 2015 : 30.000 € - Priorité 4.

FICHE D'ACTION aménagements	A29
Type d'aménagement	**Assurer un entretien des aménagements cyclables.**
Localisation	Pour l'entretien classique : sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron. Pour l'entretien en période hivernale (déneigement), interventions selon les itinéraires prioritaires.
Contexte et objectifs 	L'entretien des pistes cyclables est souvent, dans les communes, le parent pauvre de l'entretien de voirie en général. Pourtant, l'intérêt est indéniable en terme de sécurité. Il s'agit de : - Veiller au bon entretien des itinéraires cyclables réalisés : nids de poules, dégâts d'hiver, entretien de la signalisation, déneigement, … - Ne pas oublier les itinéraires cyclables dans les campagnes d'entretien. - Pour les rues pavées en très mauvais état, analyser la possibilité de faire une bande en tarmac cyclable. Problématique du coût élevé de la main d'œuvre dans le cadre des entretiens d'hiver sur les pistes cyclables. Pas de matériel adapté pour l'entretien des voies hors circulation.
Description de l'aménagement 	Prévoir un budget spécifique communal d'entretien annuel des itinéraires cyclables comme c'est le cas pour les voiries. Définir par années les priorités d'entretien en concertation avec les cyclistes quotidiens. Acquérir un matériel polyvalent qui puisse servir de tondeuse l'été et de déneigeuse de piste cyclable l'hiver. Définir pour les campagnes hivernales, les itinéraires à déneiger en priorité.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Voirie.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	A partir de l'année budgétaire 2012, indépendamment de la sélection ou non du présent dossier pour l'entretien (voir fiche O2). Pour les campagnes de déneigement, dès l'acquisition du matériel adéquat.
Coût global estimé	25.000 € par an, sur fonds propres au budget communal pour l'entretien des itinéraires cyclables (voir fiche O2).
Sources de financement	Ville de Mouscron pour l'entretien via le budget ordinaire (fiche O2). PCC= 0€.

La déneigeuse multifonction (balayeuse, tondeuse,

Certains fabricants proposent de plus en plus des véhicules multifonctions de voirie, pour centre-ville, zones piétonnes et zones difficiles d'accès.

Il s'agit notamment d'une déneigeuse multifonction qui entre dans la catégorie des véhicules d'entretien des routes étroites. Elle est spécialement conçue pour le nettoyage des trottoirs, des pistes cyclables, des zones piétonnes et caniveaux.

V 130

LE PETIT VÉHICULE MANIABLE

PETIT À L'EXTÉRIEUR, GRAND À L'INTÉRIEUR

Les faibles dimensions extérieures font du Holder V 130 un véhicule extrêmement maniable. Cependant, la cabine du conducteur ne manque de rien : un siège confortable, des commandes ergonomiques et une vue panoramique exceptionnelle… et le travail devient plaisir !

PRODIGE EN MATIÈRE D'ESPACE

L'espace dans la cabine du conducteur du V 130 est stupéfiant pour un véhicule de cette taille. L'espace important disponible dans la cabine garantit un poste de travail agréable et une fatigue quasi-inexistante au travail.

- Cabine spacieuse
- Excellente vue panoramique
- Accès facile

APTE À PARCOURIR LES TROTTOIRS

Avec une largeur totale de 97 cm, le V 130 est idéal pour les trottoirs, mais se sent aussi parfaitement à l'aise dans les ruelles étroites et les espaces tortueux.

- Largeur extérieure totale, à partir de 97 cm
- Fin et performant

POSSIBILITÉ DE STATIONNEMENT DANS DES PARKINGS SOUTERRAINS

Le V 130 n'est pas seulement parfaitement adapté aux quatre saisons, mais également à toutes les contraintes de place. Parkings souterrains, passages souterrains, cours intérieures et ruelles sont faits pour lui.

- Hauteur du véhicule inférieure à 2 m
- Bas, robuste et maniable

POLYVALENCE

Deux espaces de montage permettent une utilisation quasi-universelle du V 130. Le conteneur commun pour le fauchage et la combinaison balayage/aspiration constitue un avantage déterminant. Il permet d'économiser l'argent pour un second conteneur car l'espace de stockage requis est réduit.

- Conteneur combiné pour le fauchage et la combinaison balayage-aspiration
- Service d'hiver avec balais, lame ou fraise
- Espace de montage pour benne et épandeur

AUTRES AVANTAGES

- Service après-vente facile grâce à une accessibilité parfaite
- Remplacement des appareils sans outils à une personne
- Puissance du moteur élevée de 27 CV
- Douceur de marche grâce à un empattement important
- Transmission hydrostatique jusqu'à 27 km/h
- Volume de réservoir important (27 l)
- Attelage de remorque optimal
- Éléments rapportés disponibles pour de multiples applications
- Conduite simple et agréable
- Homologation routière selon StVZO

Informations supplémentaires à l'adresse : www.max-holder.com/V130

11

4 ACTIONS : LE VÉLO À L'ARRÊT

Champ d'action : stationnement vélo

4.1 Repères pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons:

- **Prévention du vol :** le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont:

- prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée pas les destinations
- répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort
- prévoir des solutions de rangement du vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé)

4.2 Leviers prioritaires

Les indicateurs de suivi quantifiables pour les actions « Le vélo à l'arrêt » sont les suivants :

Nombre de pôles générateurs de trafic équipés en stationnements vélo

Principes

Le stationnement pour vélos est un élément essentiel de la politique cyclable d'une commune. Un cycliste doit pouvoir trouver un endroit pour attacher son vélo de manière sûre, pratique et confortable quelle que soit sa destination.

Calcul de l'indicateur

1) Recensement des pôles à équiper (administrations, emplois, commerces, centres culturels, sportifs, etc)

2) Recensement annuel des pôles équipés de places de stationnement pour vélos de qualité et en nombre suffisant.

4.3 Fiches d'action

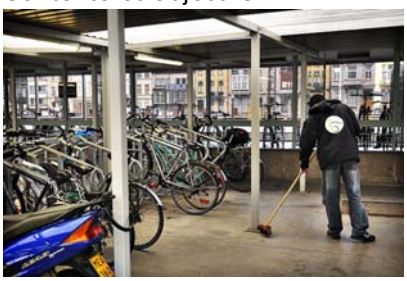
Actions type – liste indicative récapitulative

S1 Un point vélo à la Gare de Mouscron

S2 Elaborer un Plan de stationnement global

S3 Développer et sécuriser les stationnements vélos selon le Plan de stationnement

S4 Penser stationnement vélo dans les nouveaux projets urbanistiques

FICHE D'ACTION stationnement	S1
Type d'action stationnement	**Un point vélo à la Gare de Mouscron.**
Localisation	Pôle intermodal de la Gare de Mouscron.
Contexte et objectifs  Fietspunt Kortrijk	Créer un point vélo en partenariat avec la SNCB et/ou les associations vélo. Prévoir un système de location, entretien, réparation, stationnement sécurisé (boxes, local sécurisé, surveillance, …). Développer un point vélo, en partenariat avec ceux en Flandre (par ex le Fietspunt de Kortrijk). Selon Pro Vélo, le point vélo de Courtrai est celui qui semble avoir la meilleure réputation en Belgique. Lancer la dynamique en parallèle avec le lancement de l'étude d'un schéma directeur pour le réaménagement complet des abords de la Gare de Mouscron et l'installation d'un local vélo sécurisé à la Gare de Mouscron.
Descriptif	Créer un point vélo à la Gare de Mouscron. Analyser la faisabilité d'utilisation du local vélo de la SNCB ou d'un local électrique à désaffecter ultérieurement. Stationnement Gare : 80 vélos dans un local sécurisé avec badge, 100 vélos couverts mais non enfermé, 40 boxes. Il s'agit du projet à prévoir à moyen terme. Les objectifs à long terme ont été détaillés lors de l'élaboration du PCM. Proposer un point de réparation de vélos en partenariat avec l'asbl « Un lieu, un lien ». (Asbl qui vise la réintégration des personnes dans un projet commun de réparation de vélos. Cette asbl se retrouve aujourd'hui sans local).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron – SNCB – Association vélo type Pro Vélo – Gracq Local – Asbl Un lieu, un lien.
Partenaire(s)	La Police Locale et son Service de Prévention.
Période de mise en œuvre	Lancement des réflexions et négociations en 2012 pour une mise en service lorsque tous les partenariats auront pu être menés, soit au Printemps 2013.
Coût global estimé	Le coût de ce type d'infrastructures est très difficile à estimer. Selon le projet mis en place, les modalités de financement seront complètement différentes. L'essentiel des frais concernent le fonctionnement. Le PCC pourrait servir d'impulsion en finançant les frais d'investissement de départ nécessaires à l'aménagement du local dans un bâtiment à proximité de la Gare de Mouscron : 30.000 €
Sources de financement	Partenariat avec la SNCB, les associations, le CPAS, le fédéral… PCC année 2013 : 30.000 € frais d'investissement (aménagement du local et promotion).

THEME N°4 – LES MODES DOUX
ACTION N°15: LOCATION ET AUTRES SERVICES VELO

THEME 4

ACTION 15

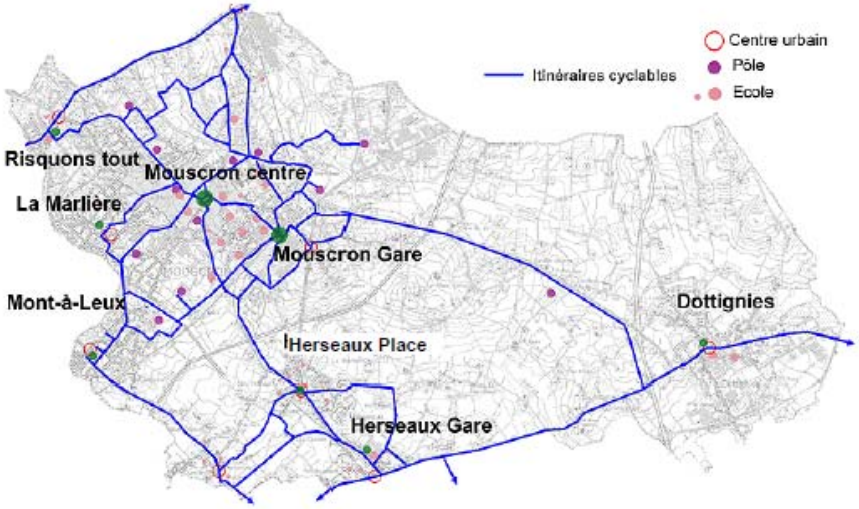
CONTEXTE

Lorsqu'on arrive en train ou en bus dans l'agglomération de Mouscron, il est intéressant de louer un vélo pour se déplacer car Mouscron est une ville où il est agréable et facile de circuler à vélo. Les services de location permettront aussi d'initier des personnes n'ayant pas de vélos et à l'utiliser occasionnellement. Si l'utilisateur y prend goût, il pourra prendre la décision d'en acheter un.

OBJECTIFS POURSUIVIS :

- Faciliter l'utilisation du vélo pour les personnes n'en ayant pas ;
- Permettre aux touristes de se déplacer à vélo ;
- Permettre aux personnes venant pour une courte période à Mouscron de se déplacer à vélo ;
- Promouvoir et augmenter l'utilisation du vélo.

DESCRIPTION DE L'ACTION :



● 2 grands centres de services pour vélos

• 6 petits centres de services pour vélos

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les 2 points de location de vélos avec un service complet :

Deux services, analogues aux Maisons des Cyclistes mises en place dans d'autres villes belges (Bruxelles, Liège, Mons, …) sont implantés :

- La Gare de Mouscron : où arrivent la majorité des personnes venant en transport en commun de Mouscron ;
- La Grand' Place : où se trouve le cœur de la ville, la future gare routière TEC et le passage de toutes les promenades urbaines.

Ces 2 grands centres de services proposeront une location de vélos, une promotion des vélos, un service de conseil et un service d'entretien des vélos.

Ces Maisons des Cyclistes peuvent être mises en place par la commune ou faire appel à un organisme de promotion du vélo comme Pro-Vélo.

Les 6 points de location de vélos avec un service partiel

Six centres secondaires sont implantés dans les autres centres urbains de l'agglomération de Mouscron (voir carte), le service y est réduit à la location de vélos. Ces centres de location de vélos peuvent être gérés en collaboration avec des commerces de vélos. Ce service est tout à fait compatible avec la vente de vélo : un locataire de vélo est un acheteur potentiel.

PARTENAIRES

- Pilote : commune ou Pro-vélo, commerces de vélos.
- Partenaires : Cabinet Daras, Commune, maison du tourisme, MET DG-3.

PHASAGE

Moyen terme.

COUTS

Pour les 2 Maisons des Cyclistes : à préciser (prendre contact avec des expériences comparables).
Pour les 6 Centres secondaires : 0 €.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Intégration des services cités dans les brochures touristiques ;
- Mise en place d'une brochure avec tous les services et commerces concernant le vélo dans la ville de Mouscron ;
- Aide et conseils pour l'achat de vélo ;
- Vélo-écolage ;

La Fiche action S1 : « Le Point Vélo à la Gare de Mouscron » sera menée en gardant à l'esprit deux projets intitulé respectivement « Vélo Cargo » et « Vélo Interreg VA ». Même si les perspectives sont plus lointaines, des partenariats peuvent être initiés dès à présent.

Projet : Vélo Cargo

Ce projet fait référence aux expériences Suisse, notamment aux abords du lac de Genève. Les camions ne peuvent entrer en centre-ville, des vélos cargo assurent le relais.
Ce système fait aussi office de service coursier et est accompagné de services vélo proposés aux citoyens.

Les objectifs de la version mouscronnoise seraient de :

- Mettre en place une structure d'insertion axée sur la réparation des vélos et le service « coursier ». Cette structure serait basée à la Gare.
- Projet à mener en parallèle avec le point vélo à la Gare de Mouscron.
- Action d'insertion via le vélo et désengorgement du centre-ville.
- Outre la formation des personnes en décrochage, il s'agit aussi de proposer une alternative aux livraisons par camion en ville avec une plateforme de transfert via des vélos cargo au MIM.
- Proposer un projet « durable » alliant les aspects sociaux (insertion), écologiques (livraison sans production de CO^2), économiques (développement d'une nouvelle activité économique) et culturels (proposer une alternative aux véhicules de livraison en Ville).

Projet Vélo Interreg VA

Ce projet fait référence aux expériences des grandes villes en matière de location de vélos du type Vélib.

Les objectifs de la version mouscronnoise du système seraient de ne pas travailler à l'échelle uniquement locale mais de mettre en place, par exemple via un projet Interreg, une collaboration transfrontalière :

- Monter un projet de coopération transfrontalière avec les communes voisines françaises et flamandes sur le thème des modes doux de transports, via la mise en place d'une station VELIBE compatible lilloise, flamande et wallonne sur le territoire de la Métropole Lilloise.
- Mutualisation des investissements, entretien, et communication.
- Assurer une certaine continuité avec les réalisations de nos voisins de part et d'autre de la frontière.

L'expérience test de ce type de matériel à Séville a clairement démontré l'intérêt de ce service.

FICHE D'ACTION stationnement	S2
Type d'action stationnement	**Elaborer un Plan de stationnement global.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron avec une priorité sur les pôles multimodaux.
Contexte et objectifs	Actuellement, les stationnements vélos existent aux pôles multimodaux. Il s'agit de réaliser un monitoring de l'existant en vue de définir les besoins et de multiplier les stationnements vélos à proximité des pôles attractifs en ville. Le plan de stationnement vélo réalisé lors de l'étude du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Mouscron servira de base de travail. Celui-ci prévoyait 1100 places à long terme. Définir une politique générale de stationnement vélo ainsi qu'un calendrier de mise en oeuvre selon les priorités définies et négociées. Les points de stationnement seront en priorité localisés aux abords des pôles d'emploi, pôles scolaires, pôles de services… ; facilités (douches, casiers…), services, … Dans ce projet, une attention primordiale sera accordée à un type de matériel sécurisant évitant au maximum le vol de vélos.
Descriptif	Le Plan de stationnement définit pour chaque lieu des données spécifiques comme la quantité du matériel de stationnement, la qualité et les modèles. Ceux-ci seront définis dans les types existants : du local fermé et sécurisé, au box en passant par le simple arceau ou la structure couverte mais ouverte. Le Plan de stationnement s'attachera spécifiquement à solutionner la problématique de sécurité du stationnement vélo notamment aux abords de la Gare de Mouscron et des pôles multimodaux (Bus + Vélo). Une part importante de ce projet consistera également en l'incitation des écoles et des entreprises à la pose de stationnement vélos sur leur domaine. (ces stationnements privés ne sont pas financés via le budget PCC)
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et son Mr Vélo.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale. Les écoles et les entreprises pour la pose de stationnements vélos sur leur domaine privé.
Période de mise en œuvre	2011 pour la partie étude du plan de stationnement. 2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) définies par le Plan – Voir Fiche S3.
Coût global estimé	Pas de coût pour la réalisation du plan de stationnement. Les coûts sont détaillés dans la fiche de mise en œuvre S3 et seront ventilés selon les priorités définies par année dans le plan.
Sources de financement	Néant.

STRUCTURES COUVERTES			
	Anciens relevés	**Relevé du 10 février 2011**	
Place de la Résistance	1 abri (5 accrochages)	**0 (en travaux)**	
Magasin Carrefour	-	**(34 accrochages couverts)**	
Place d'Herseaux	1 abri (5 accrochages)	**1 abri (5 accrochages)**	
Gare d'Herseaux	1 abri (5 accrochages) + (10 accrochages non-couverts)	**1 abri (5 accrochages) + (10 accrochages non-couverts)**	
Place de Luingne	1 abri (5 accrochages)	**1 abri (5 accrochages)**	
Rue du Châlet	1 abri (5 accrochages)	**Non vérifié**	
Place Sergent Ghiers	1 abri (5 accrochages)	**Non vérifié**	
Chaussée d'Aaelbeke	(3 accrochages non-couverts)	**(3 accrochages non-couverts)**	
Boulevard d'Herseaux	(2 accrochages non-couverts)	**Non vérifié**	

POINTS PARTICULERS DE STATIONNEMENT EN VILLE			
	Anciens relevés	**Relevé du 10 février 2011**	
Gare de Mouscron	70 accroches couvertes	**70 accroches couvertes + 22 box**	
Place de la Gare	-	**Devant la pharmacie (4 accroches non-couvertes)**	
Place de la Gare	-	**Devant le magasin d'alimentation (6 accroches non-couvertes)**	
CHR (ancien Hôpital)	-	**40 accroches couvertes + 6 accroches non-couvertes**	
Piscine « Les Dauphins »	91 accroches couvertes	**89 accroches couvertes**	
Grand'Place	10 accroches couvertes	**8 accroches non-couvertes + 4 fixations au sol**	
Centre commercial des Moulins	4 accroches couvertes	**8 accroches non-couvertes**	
Site ELEA	3 accroches non-couvertes	**2 accroches non-couvertes**	
Centr'Expo	21 accroches non-couvertes	**21 accroches non-couvertes**	
Hall Sportif d'Herseaux	15 accroches non-couvertes	**15 accroches non-couvertes**	
Hall Sportif de Dottignies	9 accroches non-couvertes	**9 accroches non-couvertes**	
Hall Sportif Saint Exupéry	10 accroches couvertes et 15 accroches non-couvertes	**10 accroches couvertes et 15 accroches non-couvertes**	
Hall Sportif Max Lessines	68 accroches non-couvertes	**27 accroches non-couvertes**	
Hall Sportif Jacky Rousseau	22 accroches non-couvertes	**12 accroches non-couvertes + 26 accroches non-couvertes**	
Passage Saint-Pierre	-	**2 accroches non-couvertes**	
Colruyt (Dottignies)	-	**4 accroches couvertes**	
Colruyt (Rue de Menin)	-	**4 accroches couvertes**	
European Fitness	-	**8 accroches non-couvertes**	

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 différentes 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, rajouter 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).

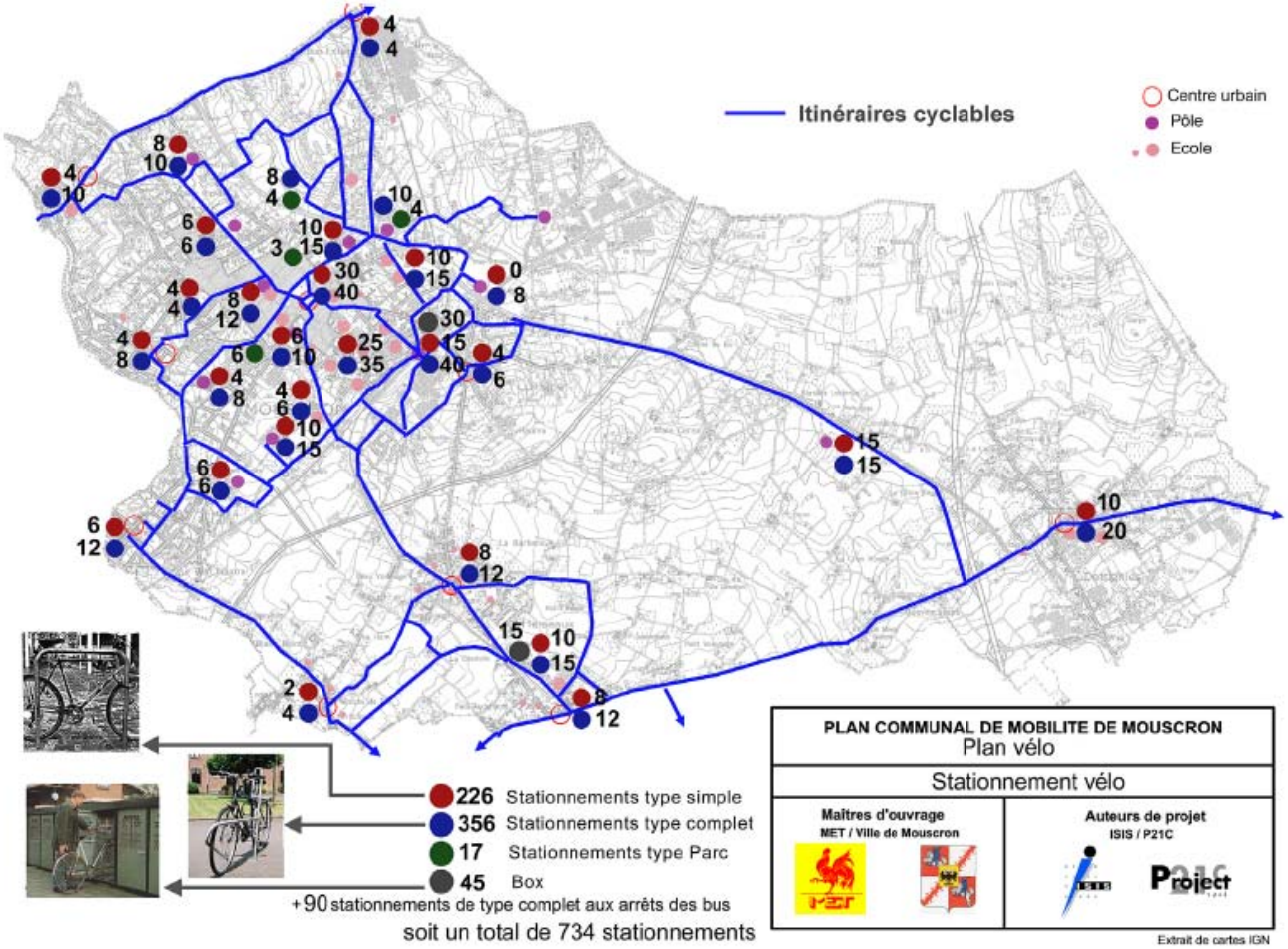
COUTS

173 350 € à court terme pour les 734 stationnements;
43 340 € à moyen terme
43 340 € à long terme pour l'implémentation
(les coûts intègrent l'achat du matériel mais pas la pose).

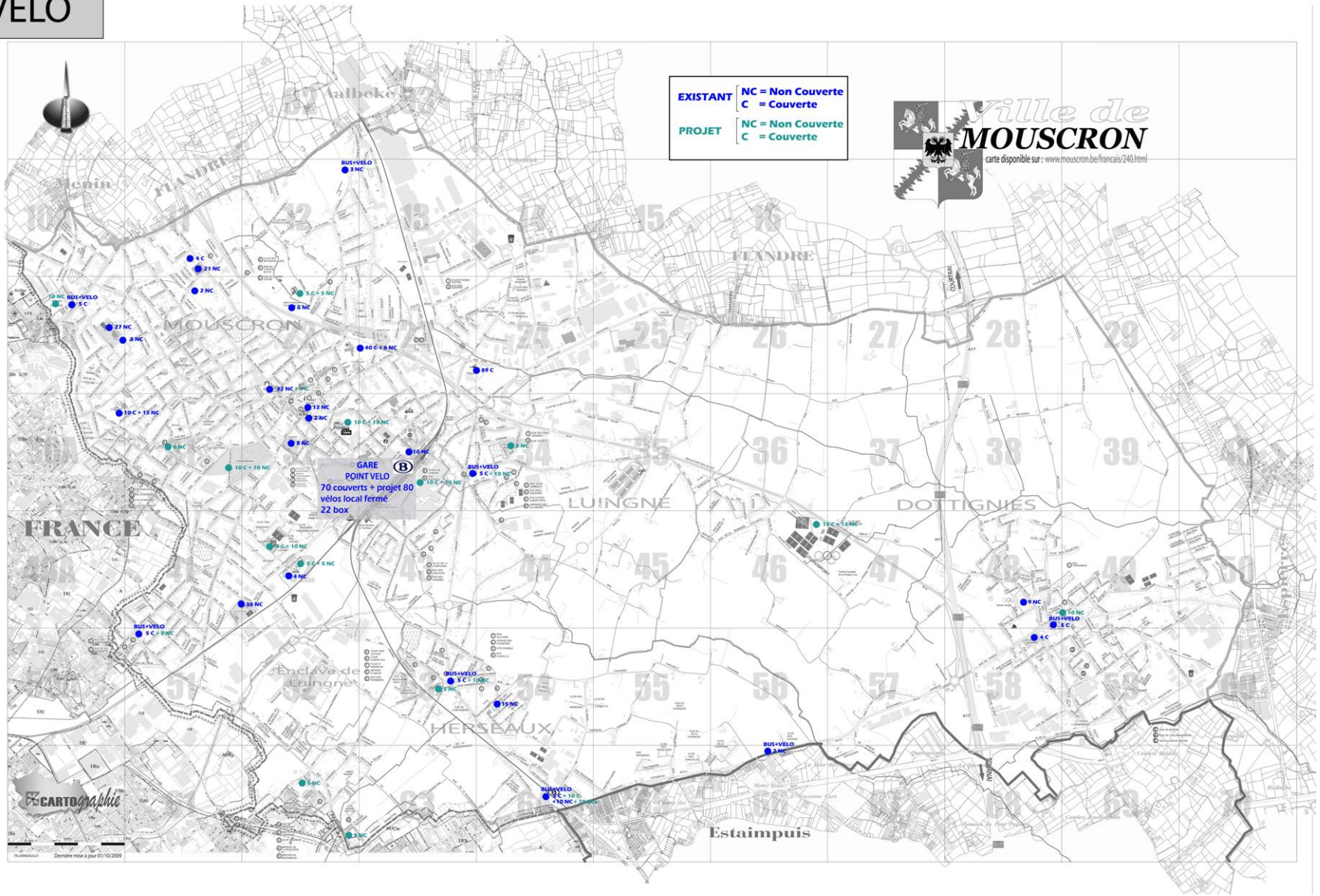
Une partie importante sera installée par les commerçants (25%) : soit acheté pour l'installer en face de leur commerce (comme les grandes surfaces), soit par sponsoring (comme les banques ou les assurances).

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Lancer une campagne de sensibilisation sur le thème « vol des vélos et comment bien attacher son vélo ».
- Prendre contact avec les commerçants pour le sponsoring de stationnements vélo, voire leur proposer d'acheter et d'installer un stationnement en face de leur commerce si l'espace est suffisant.



STATIONNEMENT VELO



FICHE D'ACTION stationnement	S3
Type d'action stationnement	**Développer et sécuriser les stationnements vélos selon le Plan de stationnement (S2).** - Quantité, localisation, type (couvert ou non, gardé ou non, payant ou non, consignes).
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron avec une priorité sur les pôles multimodaux.
Contexte et objectifs	Après la réalisation en 2011, d'un Plan de stationnement vélo et la définition des priorités de mise en œuvre : Poser et mettre en service des stationnements vélos définis tout en agissant en priorité sur les points de stationnement problématiques existants puis veiller à étendre à l'ensemble du stationnement à créer.
Descriptif	Toutes les données de quantité, qualité et de modèle seront clairement définies dans le Plan de stationnement. La fiche S3 sera une mise en œuvre des 4 phases de pose de stationnements vélos définies. Les points de stationnement seront en priorité localisés aux abords des pôles d'emploi, pôles scolaires, pôles de services… ; facilités (douches, casiers…), services, … mais aussi en fonction de la mise en œuvre des fiches-actions de réalisation. Dans ce projet, une attention primordiale sera accordée à un type de matériel sécurisant évitant au maximum le vol de vélos.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité et son Mr Vélo.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	2012 pour les priorités 1. 2013 pour les priorités 2. 2014 pour les priorités 3. 2015 pour les priorités 4.
Coût global estimé	Le coût global du Plan de stationnement est estimé à environ à répartir sur 4 années soit euros par an.
Sources de financement	PCC année 2012 : 30.000 €. PCC année 2013 : 30.000 €. PCC année 2014 : 30.000 €. PCC année 2015 : 30.000 €.

FICHE D'ACTION stationnement	S4
Type d'action stationnement	**Penser stationnement vélo dans les nouveaux projets urbanistiques.**
Localisation	Sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mouscron.
Contexte et objectifs	Par ce projet, il s'agit clairement de s'attacher aux règles d'urbanisme en vue de prévoir, par exemple, des garages de quartier ou des vélobox dans les nouveaux projets. Dans tous les projets privés, via les avis mobilité sur les permis d'urbanisme, analyser systématiquement la problématique vélo notamment en veillant à prévoir des ranges-vélos dans les blocs à appartements. Veiller à mettre en place un reflex vélo et inclure systématiquement le point de vue cycliste dans les nouveaux projets de lotissement. Ces nouvelles impositions et ces nouveaux reflex sont intégrés dans les révisions en cours du Schéma de Structure Communal et du Règlement Communal d'Urbanisme.
Descriptif	Selon le projet introduit, le dossier sera analysé et la quantité, la qualité et les modèles à imposer dans la délivrance du permis d'urbanisme seront définis.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité (et son Mr Vélo) et son Service Urbanisme.
Partenaire(s)	Les demandeurs introduisant un permis d'urbanisme à qui les impositions seront formulées.
Période de mise en œuvre	Dès aujourd'hui !
Coût global estimé	Néant, il s'agit d'imposition formulées dans le cadre de dépôts de permis d'urbanisme. Cependant, il va de soi que ces mêmes impositions seront formulées dans le cadre de projets communaux et d ès lors financés via ceux-ci.
Sources de financement	Néant.

5 ACTIONS : ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

Champ d'action information, sensibilisation, éducation

5.1 Repères pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra :

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices…

5.2 Leviers prioritaires

Les indicateurs de promotion sont à définir en fonction des actions spécifiques de chaque commune. Il est recommandé d'indiquer une valeur cible pour chaque indicateur dans le PCC.

A titre d'exemples, voici quelques indicateurs possibles:

- Nombre d'élèves ayant suivi une formation vélo-trafic (brevet) par an
- Nombre d'adultes ayant suivi une formation vélo-trafic par an
- Nombre de vélos en location
- Nombre d'employés d'entreprises ayant participé à une action vélo
- Nombre de visiteurs de la page web vélo
- Nombre de cartes vélo distribuées
- …

5.3 Fiches d'action

Actions type – liste indicative récapitulative

P1 Boîte mail et site Internet cyclistes quotidiens

P2 Stratégie de communication vélo

P3 Carte de poche des itinéraires

P4 Développer la bimodalité BUS + VELO

P5 Pérenniser les formations des enfants (rallye vélo et brevet du cycliste)

P6 Projets REVE – Enfants à vélo sur le chemin de l'école

P7 Pérenniser le rallye Vélos Polis des agents de quartier

P8 Des vélos pour le personnel communal

P9 En selle, les seniors

P10 Vélobus, les adultes accompagnent les enfants à l'école

P11 Location de vélos et de vélos électriques

FICHE D'ACTION **Promotion**	**P1**
Type d'action	**Boîte mail et site Internet cyclistes quotidiens.**
Public cible	Les cyclistes mouscronnois mais aussi les non cyclistes pour qu'ils le deviennent un jour.
Contexte et objectifs	L'objectif est de centraliser l'information vélo via deux vecteurs : une boîte mail concentrant l'ensemble des demandes et/ou informations transmises des usagers vers l'administration et un Site Internet concentrant l'ensemble des informations transmises de l'administration et/ou partenaires vers les cyclistes. Les deux vecteurs étant bien évidemment liés.
Descriptif	**1. <u>La Boîte Mail :</u>** Créer une boîte mail spécifique pour toutes les demandes/questions/informations relatives au vélo : velo@mouscron.be. Collecter les plaintes et les demandes. Définir et mettre en place une procédure type de réponse, de suivi et de rencontre des demandes. Prendre en compte les besoins, les attentes et les doléances des cyclistes au quotidien en formalisant la procédure. Garantir la prise en compte des besoins et la participation des cyclistes quotidiens mouscronnois aux processus décisionnels. **2. <u>Le Site Internet</u>** Créer un interface Internet pour les cyclistes quotidiens mouscronnois : www.mouscronvillecyclable.be (à créer en établissant un lien avec le site officiel de la Ville de Mouscron). Créer un interface permettant de souligner les points noirs. Promouvoir les aménagements réalisés et présenter les aménagements prévus – Mettre en ligne les actions de communication, éducation, information, … Offrir des conseils de sécurité et faire le lien vers des sites de référence. Créer et envoyer une newsletter. Créer un interface permettant, selon le nombre de membres et les itinéraires parcourus, de calculer les km gagnés et la diminution de l'emprunte écologique. **Les deux outils sont bien évidemment liés l'un à l'autre.**
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron via son Service Mobilité (et son Mr Vélo) et son Service Communication.
Partenaire(s)	Gracq Local et Police Locale.
Période de mise en œuvre	A partir de la Semaine de la Mobilité 2011 pour la boîte mail – Engagement du Mr Vélo – Michaël DEROUBAIX – au 1er septembre 2011. A partir de 2012 pour une mise en service du site.
Coût global estimé	Conception du site Internet – Procédure de désignation d'un spécialiste. Montant estimé : 15.000 €.
Sources de financement	PCC année 2012 : 15.000 €.

FICHE D'ACTION Promotion	P2
Type d'action	**Stratégie de communication vélo.**
Public cible	Les cyclistes mouscronnois mais aussi les non cyclistes pour qu'ils le deviennent un jour.
Contexte et objectifs	En vue de promouvoir le vélo dans les déplacements quotidiens, mettre en place une stratégie complète de communication visant au report modal vers le vélo. Les objectifs poursuivis sont d'informer le grand public sur les aménagements et la politique cyclable tout en menant une éducation et un apprentissage de la pratique du vélo à tout âge. En septembre 2011 paraît le feuillet annuel de la mobilité sous la forme d'une édition spéciale « Vélo » coïncidant à l'élaboration du Plan Communal Cyclable. Par ce projet, il s'agit également de définir un logo spécifique vélo mouscronnois conforme à la Charte Graphique Wallonie Cyclable, dans le but de créer une identité vélo mouscronnoise. Créer un visuel clairement reconnaissable conforme à la charte graphique Wallonie Cyclable et conforme au logo mobilité déjà créé (Mouscron, la mobilité en actions). Cette action va de paire avec l'aménagement des portes d'entrée de ville cyclable et leur visuel spécifique (voir Fiche A15).
Descriptif 	A terme, pour toutes les années à venir, il s'agit par la stratégie de communication de pérenniser une partie spécifique vélo dans le feuillet annuel mobilité. Organiser des parutions spécifiques « vélo ». Définir une périodicité des informations à diffuser. S'intégrer dans les parutions (feuillet de la mobilité ou Vivre dans ma ville). Développer le vélo mais aussi sécuriser les déplacements par une meilleure information des automobilistes (par exemple : Comment emprunter un SUL en voiture ?). Informer le grand public sur les aménagements et la politique cyclable mise en œuvre. Eduquer et encourager à l'usage du vélo.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Mouscron (via son Mr Vélo) et le Service Communication. A ce titre, Michaël DEROUBAIX, Mr Vélo depuis le 1er Septembre 2011 est diplômé en communication et cycliste quotidien.
Partenaire(s)	Gracq Local et Service Prévention de la Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011 : Parution du feuillet annuel de la mobilité spécial vélo (budget environ 10.000 euros sur fonds communaux propres). A partir de 2012, étude de la stratégie de communication et définition du logo, mise en œuvre de la stratégie : 10.000 €.
Coût global estimé	Pour l'étude de la stratégie et le logo : 10.000 euros en 2012. Pour les réalisations de communication : 10.000 euros par an à partir de 2012 et les années suivantes.
Sources de financement	PCC 2012 : 10.000 € (étude stratégie). PCC 2012 à 2015 : 10.000 € (étude réalisations).

Ci après sont présentées les versions images du dernier feuillet annuel de la mobilité qui sera distribué à 27.500 exemplaires toute-boîte en français et à 650 exemplaires adressés en néerlandais.

SPECIAL VELO

Sept ans que paraît votre feuillet annuel « Mouscron, la Mobilité en actions » ... cette fois pour une édition spéciale vélo.

Pourquoi valoriser ce mode de déplacement ?

Le vélo permet de tendre vers une mobilité et un développement durables conciliant enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Le vélo est idéal pour les distances allant jusqu'à +/- 5km.

L'actualité est propice :

- J'ai doté mon service mobilité d'un Monsieur Vélo chargé spécifiquement de cette problématique.
- Septembre verra la généralisation des contresens cyclistes sur le territoire de Mouscron.
- Début octobre, Mouscron introduit son Plan Communal Cyclable pour tenter de devenir « Ville Pilote Wallonie Cyclable ».

Dans cette matière, souvent la question se pose :

La fonction crée-t-elle l'organe ou l'organe crée-t-il la fonction ? Faut-il plus de cyclistes pour justifier les investissements ou investir dans les aménagements cyclables pour attirer plus de cyclistes ?

J'ai tranché et décidé d'être proactif en investissant pour le vélo. Les projets détaillés au fil de ces pages en attestent.

Mais mener à terme ces projets est avant tout un travail d'équipe. Je remercie nos partenaires pour leur dynamisme et leur motivation. Ensemble, nous avons un rôle essentiel à jouer dans la promotion du vélo : ***« Plus les cyclistes seront nombreux sur la route, plus ils y seront en sécurité ! »***.

Alors bonne lecture et tous en piste pour le vélo !

Damien YZERBYT
Echevin de la Mobilité, de l'Urbanisme et des Travaux.

A vos agendas
- 16 au 22 septembre : Semaine de la Mobilité
- Samedi 17 septembre : Rallye Vélos Polis

Un Monsieur Vélo pour la Ville de Mouscron

Depuis peu, Michaël Deroubaix a intégré l'équipe mobilité en revêtant le « casque » de Monsieur Vélo. Sensible à la mobilité douce, c'est avec ambition qu'il a endossé sa nouvelle fonction.

Sa mission :
- Devenir le référent « vélo », utilisateur attentif aux enjeux cyclables ;
- Ancrer la politique cyclable dans la politique communale ;
- Faire vivre la Charte communale cyclable ;
- Suivre et mettre en œuvre le Plan Communal Cyclable ;
- Coordonner et animer le Conseil Consultatif Communal Vélo.

Gare de Mouscron : Bientôt un local sécurisé pour les vélos !!!

- Local fermé et sécurisé dans le bâtiment principal
- Capacité : 80 vélos
- Utilisation pour les abonnés et les usagers du week-end
- Ouverture commandée avec badge
- Coût estimé : 75€/an ou 7,5€/mois

SNCB Mobility

« La vie, c'est comme une bicyclette, il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre » Albert Einstein, physicien.

Wallonie cyclable

La pratique du vélo va-t-elle décoller à Mouscron ?

Dans le cadre du Plan Wallonie Cyclable, Mouscron fait partie des 13 communes (*) qui élaborent un Plan Communal Cyclable. Six d'entres-elles deviendront les ambassadeurs wallons en matière de vélo et bénéficieront d'importants subsides.

(*) Tournai, La Louvière, Ciney, Comines-Warneton, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tinlot-Modave-Clavier, Liège, Mouscron, Namur, Walhain, Wanze et Marche-en-Famenne.

Mouscron : Ville Pilote Wallonie Cyclable ?

Avec quels atouts ?

- Une position stratégique aux portes de la Wallonie, la Flandre et la France ;
- Une dynamique lancée et des forces vives motivées ;
- Des densités de population et de territoire adaptées ;
- Une culture du cyclisme : des manifestations vélos, des formations pour les jeunes, des services de location vélo, ...

Dans quel but ?

Devenir une ville cyclable de référence aux portes de la Wallonie en prolongeant en territoire wallon les dynamiques cyclables flamandes et françaises.

« Ceux qui ont fait du vélo savent que dans la vie rien n'est jamais plat » René Fallet, écrivain et scénariste français.

Plan Communal Cyclable : Les idées phares !!!

Actions : Rouler à vélo
Champ d'action : Infrastructures et réseau vélo

- Créer un maillage vers la Wallonie, la Flandre et la France
- Relier Mouscron, Luingne, Herseaux et Dottignies
- Aménager les voiries en valorisant leur caractère cyclable et en supprimant les points noirs.
- Eclairer et entretenir les itinéraires cyclable.

Actions : Ancrer la politique cyclable
Champ d'action : Organisation, moyens financiers et humains, suivi

- Un « Monsieur Vélo » au Service Mobilité
- Un budget annuel « vélo »
- Un éducateur « vélo » au sein des écoles

Actions : Encourager la pratique du vélo
Champ d'action : Information, sensibilisation, éducation

- Créer un site Internet pour les cyclistes quotidiens mouscronnois avec une boîte mail vélo
- Mettre en place une stratégie de communication en faveur du vélo
- Pérenniser le Brevet Cycliste, le Rallye Vélo, le rallye Vélos Polis
- Promouvoir le vélo dans les écoles et les entreprises

Actions : Le vélo à l'arrêt
Champ d'action : stationnement vélo

- Multiplier et sécuriser les stationnements vélo
- Créer un Point Vélo à la Gare de Mouscron

« A chaque fois que je vois un adulte sur une bicyclette, je ne désespère plus de l'espèce humaine » H. G. Wells, écrivain britannique.

Le SUL - Cyclistes à contresens dans les sens uniques

Signée en septembre 2009, la « CHARTE pour la promotion du vélo au quotidien et l'amélioration de la cyclabilité à Mouscron », prône la généralisation des contresens cyclistes. Cela sera chose faite bientôt grâce à un subside de 250.000 € accordé par la Région Wallonne.

Contact : Gracq MOUSCRON :
e-mail : mouscron@gracq.org
téléphone : 0478/53.15.78

www.gracq.org

Sens Unique Limité ou contresens cyclable

Le S.U.L. (sens unique limité) est un sens unique dans lequel les cyclistes (et pas les cyclomotoristes classe A) peuvent rouler à contresens, en empruntant le sens interdit.

Quels avantages pour le cycliste ?

- **Rapidité** : Grâce à ces nouveau itinéraires, le vélo est plus rapide en ville
- **Choix** : De nouvelles possibilités de parcours sont offertes
- **Sécurité** : Le cycliste établit un échange visuel direct avec l'automobiliste en face de lui.

« Le vélo est un jeu d'enfant qui dure longtemps » Eric Fottorino, journaliste et écrivain français

À quoi reconnaît-on un SUL?

Il faut **obligatoirement** la signalisation prévue par le code de la route, c'est-à-dire:

- à l'entrée du SUL
- à l'entrée du sens interdit

Si les panneaux ne sont pas placés, les cyclistes ne sont pas autorisés à emprunter le sens interdit!

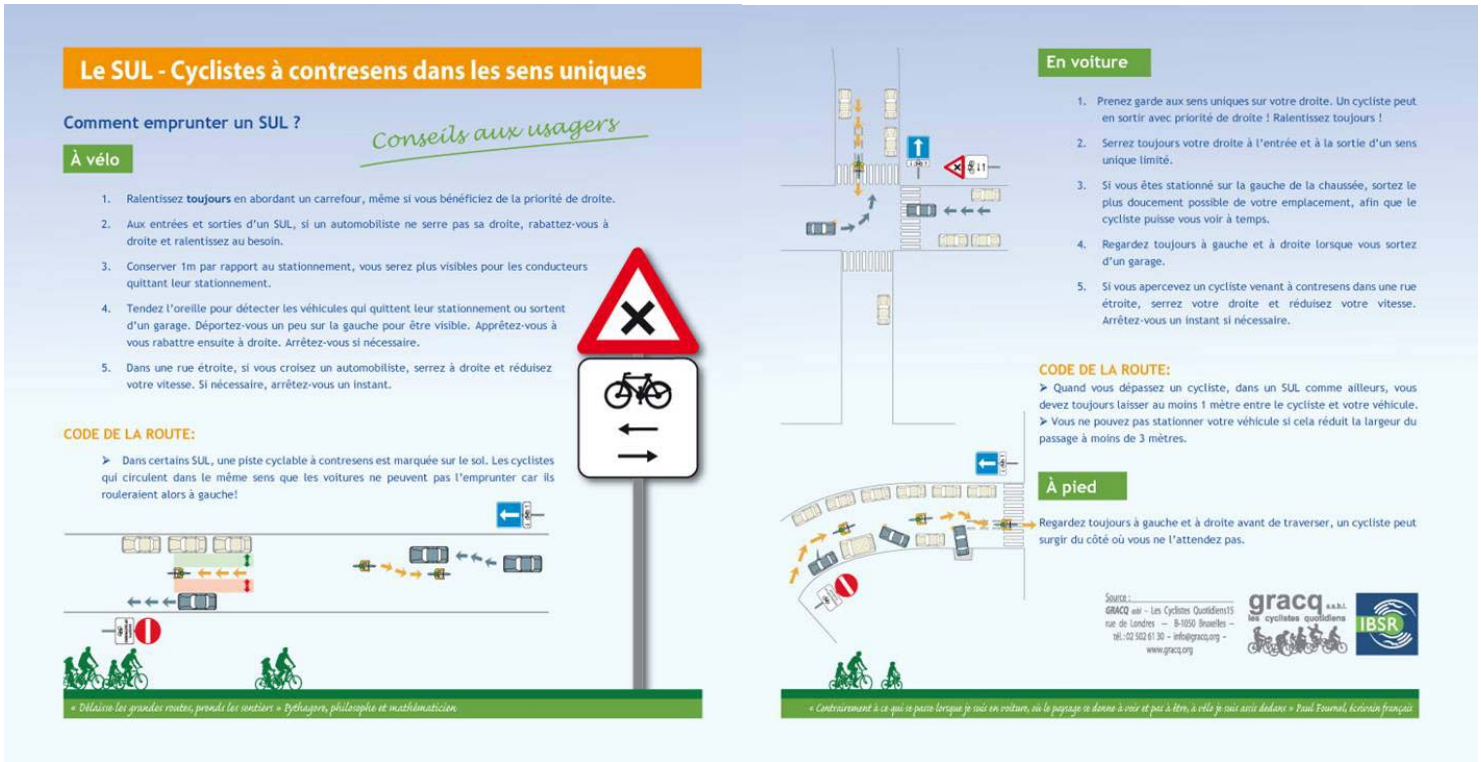
- Les marquages au sol sont complémentaires mais pas indispensables.

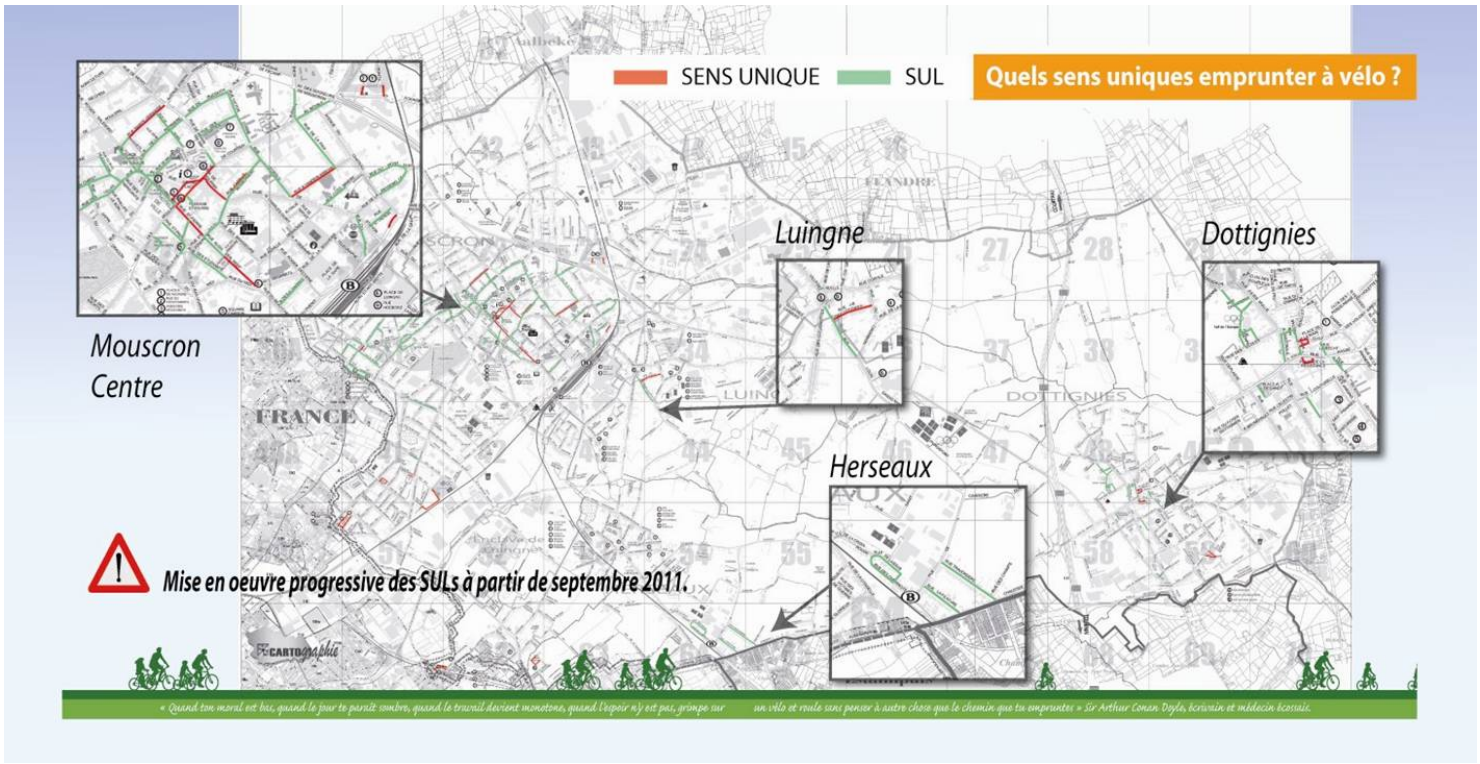
Que dit la règlementation ?

Dans les sens uniques, il faut permettre la circulation des cyclistes à contresens, à condition que:

- la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h;
- la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée est d'au moins 3m ;
- il n'y ait pas de raison de sécurité qui s'y oppose (circonstances locales particulières).

« Les dictionnaires qui veulent la réputation d'avoir raison sur tout se trompent sur un point : le vélo n'est pas un moyen de locomotion. C'est un centre de foi » Jean-Noël Rieux, écrivain français


Le SUL - Cyclistes à contresens dans les sens uniques
Comment emprunter un SUL ?
Conseils aux usagers
À vélo
1. Ralentissez toujours en abordant un carrefour, même si vous bénéficiez de la priorité de droite.
2. Aux entrées et sorties d'un SUL, si un automobiliste ne serre pas sa droite, rabattez-vous à droite et ralentissez au besoin.
3. Conserver 1m par rapport au stationnement, vous serez plus visibles pour les conducteurs quittant leur stationnement.
4. Tendez l'oreille pour détecter les véhicules qui quittent leur stationnement ou sortent d'un garage. Déportez-vous un peu sur la gauche pour être visible. Apprêtez-vous à vous rabattre ensuite à droite. Arrêtez-vous si nécessaire.
5. Dans une rue étroite, si vous croisez un automobiliste, serrez à droite et réduisez votre vitesse. Si nécessaire, arrêtez-vous un instant.
CODE DE LA ROUTE:
➢ Dans certains SUL, une piste cyclable à contresens est marquée sur le sol. Les cyclistes qui circulent dans le même sens que les voitures ne peuvent pas l'emprunter car ils rouleraient alors à gauche!
« Délaisse les grandes routes, prends les sentiers » Pythagore, philosophe et mathématicien
En voiture
1. Prenez garde aux sens uniques sur votre droite. Un cycliste peut en sortir avec priorité de droite ! Ralentissez toujours !
2. Serrez toujours votre droite à l'entrée et à la sortie d'un sens unique limité.
3. Si vous êtes stationné sur la gauche de la chaussée, sortez le plus doucement possible de votre emplacement, afin que le cycliste puisse vous voir à temps.
4. Regardez toujours à gauche et à droite lorsque vous sortez d'un garage.
5. Si vous apercevez un cycliste venant à contresens dans une rue étroite, serrez votre droite et réduisez votre vitesse. Arrêtez-vous un instant si nécessaire.
CODE DE LA ROUTE:
➢ Quand vous dépassez un cycliste, dans un SUL comme ailleurs, vous devez toujours laisser au moins 1 mètre entre le cycliste et votre véhicule.
➢ Vous ne pouvez pas stationner votre véhicule si cela réduit la largeur du passage à moins de 3 mètres.
À pied
Regardez toujours à gauche et à droite avant de traverser, un cycliste peut surgir du côté où vous ne l'attendez pas.
Source :
GRACQ asbl – Les Cyclistes Quotidiens 15 rue de Londres – B-1050 Bruxelles – tél.: 02 502 61 30 – info@gracq.org – www.gracq.org
gracq les cyclistes quotidiens
IBSR
« Contrairement à ce qui se passe lorsque je suis en voiture, où le paysage se donne à voir et pas à être, à vélo je suis aussi dedans » Paul Fournel, écrivain français


SENS UNIQUE
SUL
Quels sens uniques emprunter à vélo ?
Luingne
Dottignies
Mouscron Centre
Herseaux
FRANCE
Mise en oeuvre progressive des SULs à partir de septembre 2011.
« Quand ton moral est bas, quand le jour te paraît sombre, quand le travail devient monotone, quand l'espoir n'y est pas, grimpe sur un vélo et roule sans penser à autre chose que le chemin que tu emprunteras » Sir Arthur Conan Doyle, écrivain et médecin écossais.

Des projets en faveur du vélo !!!

Plan Communal Cyclable :

Créer des pistes cyclables sécurisées et confortables dans la chaussée de Luingne (Subsides : 159.715 €).

Objectif : Relier le centre d'Herseaux-Place au centre de Luingne.

Entretien de voirie :

Remodeler la rue Cotonnière et les abords de l'école européenne.

Objectif : Créer une zone 30 abords d'école et un contresens cycliste sécurisé.

« Il est idiot de monter une côte à bicyclette quand il suffit de la retourner pour la descendre » Pierre Dac, humoriste et comédien français.

Des projets en faveur du vélo !!!

Plan Triennal

Réaménager la rue de la Martinoire (Subsides : +/- 988.500 €).

Objectif : Créer un giratoire et des pistes cyclables.

« Cyclistes, fortifiez vos jambes en mangeant des œufs mollets » Pierre Dac, humoriste et comédien français.

Une SEMAINE DE LA MOBILITÉ wallonne en 2011 ?

SEMAINE DE LA MOBILITÉ* 11 — 16 • 22 SEPT.

Oui... DU 16 AU 22 SEPTEMBRE (comme chaque année)

Dans quels buts ?

GAGNER EN MOBILITE
PRÉCONISER une **utilisation rationnelle** de la voiture
RÉFLÉCHIR à la **réelle efficacité** de ce mode de transport, souvent trop individuel
DÉMONTRER les **avantages des modes déplacement plus durables** comme la marche, le vélo, le covoiturage, le bus, le train,...

Plus d'infos sur les sites : http://semaine.mobilite.wallonie.be et http://www.gagnez-en-mobilite.be

Enfourchez votre bicyclette et participez au rallye Vélos Polis - Le samedi 17 Septembre 2011

Pédalez avec nous lors de cette 9ème édition qui vous emmène parcourir Mouscron sur une boucle de 17 km. Plusieurs stands animeront le parcours.

En vélo, le départ et l'arrivée sont prévus au Commissariat de Police, 25 rue Henri Debavay à Mouscron. Les inscriptions sont gratuites mais obligatoires et le départ est libre, individuel ou en groupe, à partir de 13h et jusque 16h.
Comme chaque année, ce rallye est agrémenté d'un concours doté de deux prix : un vélo adulte et un vélo enfant.

Un parcours piéton pour personnes à mobilité réduite

Pour la troisième fois, un parcours accessible aux personnes à mobilité réduite d'environ 2km est organisé. Le départ et l'arrivée sont prévus à l'Estrella, 182/A rue du Nouveau-Monde à Mouscron.

Plus d'information sur le Rallye Vélos Polis par téléphone au 056/860.740 ou sur www.policemouscron.be, rubrique évènements.

« Le vélo est un curieux véhicule. Son passager est son moteur » Anonyme

Pourquoi promouvoir le vélo ?

Ses avantages sont nombreux :

- Très démocratique et peu coûteux
- Véhicule de conduite aisée et accessible à presque tous
- Bon pour la santé
- Pas de dégradation des voiries et surface de stationnement limitée
- Respectueux du cadre de vie : pollution de l'air et acoustique nulle
- Rapide sur des courtes distances

Louer des vélos à Mouscron

Le Conseil de Prévention a acquis 10 vélos et aménagé un local sanitaire accessible au public. Cette location offre la possibilité de se déplacer en vue d'effectuer différentes démarches d'ordre sociale ou de loisirs.
La location est ouverte du lundi au vendredi, de 9h à 11h30 et de 14h à 16h30 ou sur rendez-vous.
Les prix sont de : une journée : 1 €, une semaine : 2,50 € - un week-end : 2 € - un mois : 8 €.

Intéressés ? Prenez contact avec le Conseil de Prévention au 056/860.325.

Tester les vélos électriques à Mouscron
Le Pôle Elea et la Maison du Tourisme vous proposent de louer des vélos électriques, baptisés "Mouton, Chanvre, Liège, Cellulose et Photovolta -.

Tarifs :
Un week-end (du vendredi au lundi) : 8 €
5 jours (du lundi au vendredi) : 20 €
Une semaine (du lundi au lundi ou du vendredi au vendredi) : 25 €

Vélos électriques
Grimpez une côte à l'aise
Arrivez au boulot sans suer
Allongez vos trajets quotidiens
Baladez vous sans effort
Mettez du jus dans vos pédales !

Maison du Tourisme de la Picardie a.s.b.l.

Pour toutes informations et réservations, contactez la Maison du Tourisme au 056/860.399.

Elea la nature, ma maison

« Si tu apprends à ton enfant à rouler à vélo, il saura bien se conduire toute sa vie » Inconnu.

Cette édition spéciale vélo sera distribuée durant la Semaine de la Mobilité 2011, précisément le mercredi 14 Septembre 2011.

Une équipe «Mobilité» à votre service

Damien YZERBYT – Echevin de la Mobilité, des Travaux et de l'Urbanisme
entouré des 4 Conseillers en Mobilité formés par la Région Wallonne :

Philippe DEMETS,
Inspecteur Principal, Police Locale
Damien YZERBYT,
Echevin de la Mobilité, des Travaux, et de l'Urbanisme
Nathalie BLANCKE,
Responsable du Service Mobilité
Paul TANGHE,
Dessinateur au Service Travaux-Voirie
Philippe DECABOOTER,
Commissaire, Police Locale

Damien YZERBYT, Echevin de la Mobilité, des Travaux et de l'Urbanisme.
172 rue du Plavitout à 7700 MOUSCRON
Téléphone : 056/860.510, e-mail : secretariat.yzerbyt@mouscron.be

Nathalie BLANCKE, Service Mobilité, Conseiller en Mobilité
172 rue du Plavitout à 7700 MOUSCRON
Téléphone : 056/860.815, e-mail : s.mobilite@mouscron.be

Police Locale de Mouscron
25 rue Henri Debavay à 7700 MOUSCRON
Téléphone : 056/860.700, e-mail : pollmo@mouscron.be

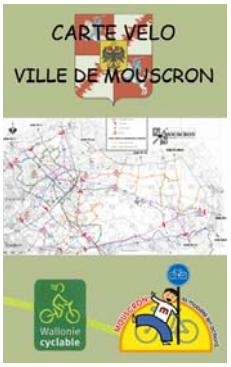
Gardiens de la Paix - Michel Deweerdt
1 Grand' Place à 7700 MOUSCRON
Téléphone : 056/860.410, e-mail : michel.deweerdt@mouscron.be

Gestion Centre-Ville et Stewards Urbains
3 rue des Résistants à 7700 Mouscron
Téléphone : 056/860.490, www.mouscron-centre.com

Editeur Responsable : Administration Communale de Mouscron, 172 rue du Plavitout, 7700 MOUSCRON
Impression : "Imprimerie Callens" 9, place Charles de Gaulle 7700 Mouscron.

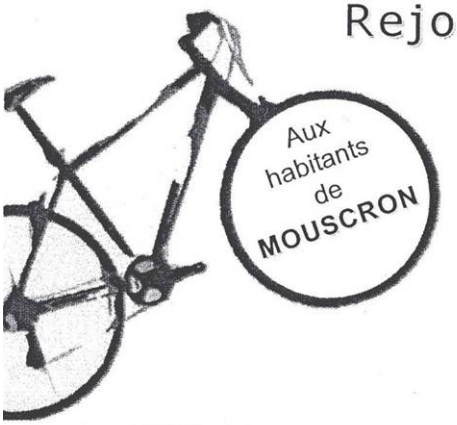
PAO : Thierry ERNOULD Service Cartographie

Nederlandse tekst beschikbaar na schriftelijke aanvraag aan de Dienst-Mobiliteit –, 172 Plavitoutstraat 7700 MOESKROEN.

FICHE D'ACTION **Promotion**	**P3**
Type d'action	**Carte de poche des itinéraires.**
Public cible	Les cyclistes mouscronnois.
Contexte et objectifs  	Consécutivement à la réalisation des fiches-actions prônées dans la partie 3 : Infrastructure et sécurité : éditer une carte de poche (version papier). Veiller à diffuser la carte de poche sur le site Internet « vélo ». Cette carte n'aura sa pleine utilité que lorsque l'ensemble des aménagements auront été achevés. Provisoirement, pendant la phase de mise en œuvre des aménagements cyclables, des versions informatiques évolutives de la carte des itinéraires seront téléchargeable sur le site Internet Vélo (voir fiche-action P1 : Boîte mail et site Internet cyclistes quotidiens).
Descriptif	La finalité des actions reprises dans la partie 3 « Rouler à vélo » est de pouvoir à terme disposer d'une *carte type format de poche* permettant de repérer les itinéraires préférentiels. Cette carte de poche reprendra des informations telles que le plan du réseau, les emplacements de stationnement, les points d'entretien, les informations relatives aux pôles d'intermodalité, les adresses de référence (mail et site Internet), …
Responsable de la mise en œuvre	Le Service Mobilité de la Ville de Mouscron via son Mr Vélo.
Partenaire(s)	Le Service Communication, le Gracq Local, le Service Prévention de la Police Locale et la Maison du Tourisme.
Période de mise en œuvre	A partir de la mise en service du site Internet Vélo, présenter des versions informatiques des cartes d'itinéraires mises à jour progressivement. En 2015, après la mise en œuvre des aménagements du Plan Communal Cyclable, il s'agira d'éditer une carte au format de poche.
Coût global estimé	Conception prise en charge par la Ville de Mouscron. 40.000 exemplaires (30.000 nombre de ménages+ 10.000) de la carte de poche à imprimer et distribuer en toute-boîte, soit un montant estimé de 20.000 euros.
Sources de financement	PCC 2015 : 20.000 € (carte de poche : impression et distribution).

FICHE D'ACTION Promotion	P4
Type d'action	**Développer la bimodalité BUS + VELO.**
Public cible	Les cyclistes mouscronnois usagers des TEC.
Contexte et objectifs	Dans le cadre de la promotion des coopérations avec les partenaires extérieures, il s'agirait, avec TEC-Hainaut et la SRWT, de développer le concept de la bi-modalité Bus + Vélo. Actuellement, 6 emplacements ont été aménagés aux abords de pôles d'échanges importants de transports en commun.
Descriptif	Consécutivement au projet de TEC-HAINAUT, de pose d'abris pour vélos aux abords des pôles d'échange de transports en commun : 6 emplacements ont été aménagés sur Mouscron. Dès à présent, réaliser un monitoring de l'offre (prévu à partir de septembre 2011). Ensuite, il s'agit d'assurer une communication efficace des aménagements déjà réalisés (via la Stratégie de Communication, Fiche P2). Et finalement, si le besoin se révèle, envisager d'accroître les dispositifs sur d'autres points d'échange, par exemple via le placement de box aux endroits le nécessitant.
Responsable de la mise en œuvre	TEC-HAINAUT et la SRWT (pour le monitoring et l'évaluation du matériel existant) et éventuellement pour les développements futurs.
Partenaire(s)	Le Service Mobilité de la Ville de Mouscron via son Mr Vélo. Les Stewards de la Gestion Centre Ville pour les comptages.
Période de mise en œuvre	2012 pour la promotion des infrastructures existantes. À partir de septembre 2011 pour le monitoring des infrastructures existantes. 2014 pour une étendue éventuelle de l'offre.
Coût global estimé	2012 - Promotion des infrastructures (prévue fiche P2). 2013 - Monitoring (prévu fiches O5 et O6). 2014 - Etendue éventuelle de l'offre (via les budgets intermodalité TEC ou via la fiche Stationnement : S3).
Sources de financement	TEC-HAINAUT/SRWT ou via PCC (voir Fiche S3).

Rejoignez votre arrêt de bus à vélo



Profitez de nos aménagements pour laisser votre 2 roues en toute sécurité durant vos déplacements avec TEC Hainaut.

- MOUSCRON Petit Cornil
  Chaussée d'Aelbeke
- MOUSCRON Pl. Sergent Ghiers
  Rue du Général Fleury
- MOUSCRON Mont à Leux Frontière
  Rue du Chalet
- DOTTIGNIES Place
  Place de la Résistance
- EVREGNIES 21 Maisons
  Boulevard d'Herseaux
- HERSEAUX SNCB
  Rue des Cheminots
- HERSEAUX Place
  Place d'Herseaux
- LUINGNE Eglise St Amand
  Rue des Cleugnottes (Place)

TEC HAINAUT
LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE
069 89 16 66 - infotec.be

FICHE D'ACTION **Promotion**	**P5**
Type d'action	**Pérenniser les formations des enfants (rallye vélo et brevet du cycliste).**
Public cible	Tous les élèves mouscronnois en en âge de participer au Brevet Cycliste et/ou au rallye Vélos Polis.
Contexte et objectifs 	Depuis de nombreuses années, la ville de Mouscron est active dans la formation des jeunes cyclistes. L'objectif est de pérenniser et encore développer le Brevet Cycliste et le Rallye Vélo pour tous les élèves mouscronnois. Avoir une vision à long terme prônant une autonomie des écoles. Actuellement 22 classes sur 45 sont en formation. Garantir, à terme, une généralisation du Brevet Cycliste et du Rallye Vélo.
Descriptif 	A Mouscron, la Cellule Prévention de la Police mène deux projets principaux en terme de formation des élèves à la pratique du vélo : - **le brevet du cycliste** visant à l'acquisition des élèves de compétences suivantes : maîtrise du vélo, mécanique du vélo, code de la route, conduite à vélo dans la circulation. - **le rallye vélo**, réservé aux élèves de 6ème primaire de l'entité, cette initiation au code de la route et à la conduite à vélo en ville file vers sa 13e année. Chaque année, ce sont près de 750 élèves qui y participent. Par cette fiche-action, il s'agit de garantir la pérennisation de la démarche mais aussi à l'autonomie des écoles, notamment dans le cadre de la fonction assurée par l'éducateur mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	Le service Prévention de la Police Locale et l'éducateur vélo.
Partenaire(s)	Le service Mobilité de la Ville de Mouscron via Mr Vélo, les Stewards Urbains, les Gardiens de la Paix et Pro Vélo.
Période de mise en œuvre	Chaque année.
Coût global estimé	2010/2011 : 3 nouvelles classes : 1.500 euros – Budget communal ordinaire – Nécessite une formation de Pro Vélo. Rallye Vélo : Prestation de personnel (Ville police, stewards, gardiens de la Paix). Pour 2012 à 2015 : 3.000 € pour les frais de fonctionnement et autres (matériel piste)
Sources de financement	PCC 2012 à 2015 : 3.000 € pour garantir la pérennisation du Brevet et du Rallye Vélo.

Formation et apprentissage à la conduite du vélo par la Cellule Prévention de la Police Locale

Les 2 principaux projets sont :

1. Le brevet cycliste

Initié par la Région Wallonne, ce projet est soutenu par celle-ci, mais également par la Région de Bruxelles-Capitale, la Communauté française et l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière).

Il découle d'une étude réalisée en 2002-03 pour le compte de la Région wallonne, qui avait mis en exergue le besoin urgent de donner toutes les cartes aux jeunes (futurs) cyclistes pour appréhender le trafic routier.

Depuis lors, des milliers de jeunes cyclistes ont passé et réussi leur brevet. Et chaque année ce chiffre augmente. En 2010-2011, ils seront plus de 8000 en Wallonie et à Bruxelles, soit près de 14% de tous les enfants de 5e primaire !

1.1. Objectif du brevet à court terme : Acquisition des élèves de compétences :

1. Relatives à la maîtrise du vélo
2. Pratiques relatives à la mécanique du vélo
3. Théoriques et pratiques relatives au vélo et au code de la route
4. Relatives à la conduite à vélo dans la circulation

1.2. À Mouscron, la Cellule Prévention de la Police Locale s'est lancée dans le projet en 2006 en association avec Provélo et différents partenaires communaux : le Service des sports, le Service jeunesse, la Maison de jeunes "La Frégate", la maison de la santé et les gardiens de la Paix.

En 2006-2007, 9 classes pionnières se sont lancées dans l'aventure. (Contre 22 actuellement)

Un cursus se déroule en 4 étapes :

Etape 1 : Apprentissage de la sécurité routière et du code de la route (donné par le professeur à l'aide de la mallette pédagogique distribuée en début d'année scolaire).

Etape 2 (4h) : Mécanique (petites réparations, savoir regonfler ses pneus, mettre la selle à la bonne hauteur,…) et maîtrise du vélo sur site privé (tourner à gauche, à droite, savoir regarder derrière soi, savoir s'arrêter,…)

Etape 3 (3X8h): 3 journées de sorties en ville (+rappel des règles de base du code de la route)
Les élèves suivent un parcours précis et le répètent durant les trois sorties. Ils sont conseillés à chaque carrefour sur le comportement qu'ils doivent adopter.

Etape 4 (4h) : Passage des brevets (parcours connu à réaliser seul - A chaque carrefour des examinateurs évaluent les enfants).

Pour l'année scolaire 2010-2011, 22 classes de 5e primaire participent au brevet (sur les 45 existantes). Cela représente près de 460 élèves.

Nombre d'heures presté par personne pour une classe : 32h + les heures théoriques données par le professeur.

Les chiffres des années précédentes : 5e primaire	**2006-2007**	**2007-2008**	**2008-2009**	**2009-2010**
Nombres de classes	9	11	13	17
Nombre d'enfants	181	233	275	321
Brevets réussis	142	200	241	283
Taux de réussite	78,5%	86%	86%	88,8%

L'objectif à moyen terme est d'offrir la possibilité à toutes les écoles de l'entité de réaliser le brevet cycliste.

A savoir : Après 3 années d'encadrement par Provélo, les écoles sont sensées devenir autonomes et donc organiser l'apprentissage du brevet seules. Cependant, les écoles attendent des communes une continuité dans leur soutien.

2. Le Rallye-Vélo

Réservé aux élèves de 6ème primaire de l'entité, cette initiation au code de la route et à la conduite à vélo en ville file vers sa 13ème année. Chaque année, ce sont près de 750 élèves qui y participent.

Ce projet organisé par la cellule prévention est réalisé en partenariat avec les agents de quartiers et quelques policiers de l'intervention, la maison de la Santé (animation Viasano), les gardiens de la Paix et les stewards urbains. Depuis peu, des étudiants de l'ITCF aident à l'encadrement des enfants.

Déroulement du rallye-vélo ?
Les cours théoriques sont suivis d'un test sur la sécurité routière et le code de la route ainsi que sur la position du cycliste sur la chaussée. Ces cours sont donnés entre le mois de février et le mois de mars, quelques temps avant la Rallye en question. Durée de l'animation : +/- 2h30.

Le jour du Rallye :

- Vérification des vélos, qui doivent être en ordre avant de partir sur la route ;
- Une animation « Viasano » sur le bien-être et l'alimentation saine ;
- Un bref rappel théorique (de ce qui a été vu précédemment en classe) et une présentation en photos du parcours ;
- La maîtrise du vélo sur une piste d'habilité en site protégé afin d'évaluer l'aptitude des enfants à rouler seul en ville ;
- Le parcours en ville (l'enfant est envoyé seul s'il s'en sent capable, sinon il est accompagné par un policier).

Tout au long du parcours, la sécurité des enfants est assurée par la présence de policiers, de Gardiens de la Paix et de stewards postés aux points stratégiques. Ceux-ci surveilleront et évalueront l'enfant d'un oeil attentif et vigilant.

Signalons également que les élèves effectuent le circuit avec leur propre bicyclette. Un contrôle de celle-ci est par conséquent réalisé avant le départ.

Pour chaque classe, 2 à 3 heures sont nécessaires pour réaliser cette activité pratique.

Quelques changements depuis 2011 :
Le circuit ne démarre plus du site des Pompiers mais du Parc de Mouscron. Le circuit fait approximativement 3km500.

Près de 400 élèves seront au rendez-vous cette année.

FICHE D'ACTION Promotion	P6
Type d'action	**Projets REVE, enfants à vélo sur le chemin de l'école.**
Public cible	Les élèves des écoles mouscronnoises.
Contexte et objectifs 	Mettre en place des projets REVES : Créer des réseaux d'écoles à vélo par la mise sur pied de projets de développement des déplacements domicile/école à vélo. Tracer, en impliquant les écoles, des itinéraires vélos depuis l'école vers les 4 points cardinaux dans le but de promouvoir l'éducation et l'apprentissage du vélo à tous les âges. Pour lancer la dynamique, travailler en priorité avec les écoles ayant participé à l'enquête sur la mobilité scolaire ou alors avec les écoles dont certains élèves sont membres des Conseils Communaux Enfants ou Adolescents. Pour le Printemps de la Mobilité 2012, la Ville de Mouscron et deux écoles mouscronnoises ont déposé leur candidature pour mener à bien leur projet.
Descriptif 	Pour 2012, tenter de mettre en place avec le soutien de la Région Wallonne, 1 projet pour le Printemps de la Mobilité 2012. Ensuite, pérenniser cette démarche en 2013, et progressivement l'étendre à des écoles supplémentaires. 2 écoles candidates au Printemps de la Mobilité 2012. ICET, 20 rue de Lassus à Herseaux, Mr Alain VERLINDEN. COLLEGE SAINTE MARIE, 61 rue Léopold à Mouscron, Mme LETOR. Ces deux projets cadrent parfaitement avec notre Plan Communal Cyclable en cours d'élaboration. De plus, ces deux écoles ont réalisé en 2010 une enquête sur leur mobilité scolaire en partenariat avec la Région Wallonne.
Responsable de la mise en œuvre	Service Prévention Police Locale - Ville de Mouscron via son Service Mobilité et plus précisément son Mr Vélo en collaboration avec l'éducateur mobilité et les écoles partenaires – Pro vélo.
Partenaire(s)	Service Cartographie de la Ville de Mouscron. En continuité avec l'enquête sur la mobilité scolaire, une assistance logistique pour ce projet est également proposée par le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation Mouscron-Comines (Isabelle NUTTIN ou Marie UGILLE).
Période de mise en œuvre	1 école en 2012 (si sélection pour le Printemps de la Mobilité 2012). A partir de 2013, accompagner 1 ou 2 écoles par an.
Coût global estimé	Frais de personnel pris en charge par la Ville de Mouscron (Mr Vélo, personnel Mobilité, Cartographie et Police) et la Communauté Française pour l'éducateur mobilité.
Sources de financement	PCC : 0€. Néant (déjà comptabiliser sur d'autres fiches).

FICHE D'ACTION Promotion	P7
Type d'action	**Pérenniser le rallye Vélos Polis des agents de quartier.**
Public cible	Les cyclistes mouscronnois.
Contexte et objectifs	Depuis 9 ans, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, les agents de quartier de la Police Locale, organise le rallye Vélos Polis. L'objectif poursuivi par cette fiche est de garantir la pérennité de cette manifestation visant à faire connaître les aménagements cyclables réalisés dans la commune.
Descriptif 	Le 17 Septembre 2011 verra la 9ème édition du rallye Vélos Polis. Par une balade ludique et familiale, faire découvrir des sentiers de ballades, des itinéraires en ville réaménagés, les nouveaux SUL's, … Depuis 3 ans, est joint à l'évènement une balade accessible aux personnes moins valide ou à mobilité réduite. 2003 : 130 participants. 2004 : 207 participants. 2005 : 252 participants. 2006 : 296 participants. 2007 : 387 participants. 2008 : 452 participants. 2009 : 504 participants. 2010 : 610 participants. Le succès est grandissant !!!
Responsable de la mise en œuvre	Les agents de quartier de la Police Locale.
Partenaire(s)	Le Service Mobilité de la Ville de Mouscron et son Mr Vélo et l'ensemble des forces vives mouscronnoises impliquées dans l'organisation, notamment les services communaux et les associations.
Période de mise en œuvre	Chaque année, le samedi de la Semaine de la Mobilité.
Coût global estimé	Frais de personnel pris en charge via la Police Locale ou la Ville de Mouscron (Mr Vélo, Educateur Vélo, personnel Mobilité, Cartographie et Police).
Sources de financement	PCC : 0€. Les frais sont prévus au budget communal.

VELOS - POLIS

Le VELOS-POLIS a pris la route en septembre 2003 lors du week-end « Portes Ouvertes » organisé par la Police Locale de Mouscron ; ce rallye-vélo se déroule toujours le samedi après-midi durant la semaine de Mobilité.

L'initiative a germé au sein du service des Agents de quartier - plusieurs policiers patrouillant à bicyclette dans leur quartier - de proposer une balade à vélo dans les rues de la ville.
Le but étant de rapprocher davantage le citoyen du policier dans un contexte ludique mais aussi de promouvoir l'usage du vélo en zone urbaine mais encore de découvrir le patrimoine de la commune, voire des chemins de traverse parfois ignorés… VELOS-POLIS ? « Polis » signifie « cité » en grec ancien, par analogie « politesse », « courtoisie » et par similitude « Police »!

L'Administration Communale a soutenu d'emblée le projet. Une coopération avec le Service de la Mobilité, Service Jeunesse, la Cellule Environnement, le Syndicat d'Initiative, Régie de Quartier et Comité de Fête s'est mise en place pour animer les différents points de contrôle prévus sur un itinéraire fléché en boucle de quelque 18 kilomètres… L'inscription gratuite et un concours (questionnaire relatif au code la route et sites touristiques rencontrés) permettant de gagner un vélo a rassemblé le samedi 20 septembre 2003 près de **130** cyclistes de tout âge, enchantés de cette journée.

Vu le succès, le Commissaire en Chef a souhaité renouveler cette activité et un agent de quartier, cycliste convaincu, a pris en charge le projet. Le concours est validé (un vélo offert par la Zone de Police). Le règlement est peaufiné. Un bulletin de participation comportant une grille d'évaluation (appréciation de la journée) est instauré. Le VELOS-POLIS se veut être familial et convivial. Pas de départ en peloton et encadré, chacun pédale à son rythme au gré du fléchage, évolue dans le flux de la circulation et le respect du code de la route. VELOS-POLIS ; ***c'est promouvoir le vélo et sensibiliser l'usager à ce mode de déplacement doux dans la réalité quotidienne de la circulation.***

HISTORIQUE & EVOLUTION

2004 # circuit de 16 kilomètres, adoption d'un logo pour le fléchage, le rallye-vélo sillonne les communes de Luingne/Herseaux (entité de Mouscron) et s'inscrit dans un partenariat immuable avec le Service de la Mobilité de la ville, collabore avec les comités et associations de quartiers diverses afin de rendre le parcours attrayant (buvette, petite restauration) aux points « Contrôle ». Il s'adjoint le précieux concours de la Sté des Guides de Mouscron, guides touristiques qui, costumés, animent avec leur commentaire les points « Découverte ». Départ et arrivée du hall sportif à Herseaux. **207** participants inscrits.

2005 # circuit de 15 kilomètres sur Dottignies (entité de Mouscron) zone à caractère rural. En accord avec l'Autorité Communale, l'école des Sports / FUTUROSPORT met à disposition son infrastructure, départ et arrivée sur le site. Le jour du VELOS-POLIS se tient la fête annuelle du village, des agents de quartier sécurisent les carrefours importants et les lieux sensibles… Ce principe sera dorénavant d'application pour les prochaines éditions. **252** cyclistes inscrits avec une présence d'enfants plus importante.

2006 # retour à Mouscron pour un circuit de 20 kilomètres. Départ et arrivée dans la cour du Commissariat (journée « portes ouvertes »). La philosophie du VELOS-POLIS est d'impliquer le cycliste dans la circulation. Cependant l'itinéraire tracé passe par le centre/ville et axes importants, des Stewards, Gardiens de la Paix sont en appui des policiers pour aider les participants aux endroits stratégiques. La collaboration de ces deux services s'est avérée efficace et sera renouvelée. **296** cyclistes inscrits.

2007 # circuit de 17 kilomètres à nouveau sur Luingne/Herseaux mais axé cette fois sur les secteurs habités, traversée du centre des deux villages. L'Echevinat de la Santé (Maison de la Santé - VIASANO) devient partenaire actif avec la mise en place sur le parcours d'un stand ravitaillement gratuit (eau, jus et fruits). Le VELOS-POLIS est annoncé dans le feuillet annuel du Service Mobilité de la commune (toutes boîtes). **387** personnes inscrites ont pédalé le samedi 15 septembre. La presse locale fait écho du succès !

2008 # circuit de 15 kilomètres à Dottignies. Le club de football local met à disposition ses installations pour le départ et l'arrivée. Sur le site une épreuve pratique relative au code de la route (piste d'habilité et connaissance de panneaux routiers). Compte tenu du nombre croissant d'enfants, la Cellule Prévention Police organise un concours spécifique pour les moins de 14 ans avec un VTT comme prix. Annonce du rallye-vélo dans la presse locale et le feuillet communal du Service de la Mobilité qui met en place un affichage sur les panneaux publicitaires communaux**. 425** cyclistes inscrits (enfants et adultes confondus).

2009 # circuit de 18 kilomètres à Mouscron. Départ et arrivée sur le parking devant les bâtiments de la Cellule Environnement qui, pour l'occasion est acteur principal de l'évènement en proposant sur le trajet des points « Observation » objet d'un concours doté de 5 prix. Un circuit de 4 kilomètres est proposé aux personnes à mobilité réduite. Un lieu festif est mis en place ; stands de la Police Fédérale (voiture tonneau), du Gracq (les Cyclistes Quotidiens), Handicontact (personnes à mobilité réduite), essai et présentation de vélos à assistance électrique… Annonce du rallye-vélo dans la presse locale et dans le feuillet communal du Service de la Mobilité avec affichage public. **504** cyclistes inscrits (enfants et adultes confondus).

2010 # circuit de 15 kilomètres sur le territoire de Luingne/Herseaux. Départ et arrivée à la Maison de Quartier de Luingne. L'itinéraire est à caractère champêtre et rejoint les deux villages. Parcours de 2 kilomètres pour personnes à mobilité réduite. Annonce du rallye-vélo dans la presse locale et le feuillet communal du Service de la Mobilité. Affichage public. **610** participants inscrits dont 132 enfants. Le succès est grandissant !

VELOS-POLIS est devenu l'évènement mouscronnois incontournable durant

La semaine de Mobilité !

En route pour l'opus 11…

FICHE D'ACTION Promotion	P8
Type d'action	**Des vélos pour le personnel communal.**
Public cible	Le personnel employé à l'administration communale de Mouscron, consécutivement au regroupement du personnel sur le site du futur centre administratif.
Contexte et objectifs	Lors du regroupement dans le nouveau centre administratif, offrir des aménagements spécifiques (local vélo, douches, vestiaire, …) couplés avec une mise à disposition de vélos et /ou de vélos électriques en vue de susciter le développement de ce mode de déplacement. La ville de Mouscron accorde la prime vélo à son personnel utilisateur de ce mode de déplacement (0,15€ par km parcouru).
Descriptif 	Réunir les conditions idéales à l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile/travail mais également dans certains déplacements de fonction. Initier des volontés de report modal et donner une image de marque positive de l'administration. Donner l'exemple pour susciter l'intérêt au sein des entreprises mouscronnoises. Cette fiche sera menée en parallèle avec la fiche S1 « Un point vélo à la Gare de Mouscron » notamment pour la partie réparation et entretien du matériel.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Service Affaires Sociales et Cellule Environnement).
Partenaire(s)	Les partenaires du projet de Point Vélo.
Période de mise en œuvre	Lors du regroupement sur le futur centre administratif (chantier en 2012 – déménagement pas avant 2015).
Coût global estimé	Les aménagements nécessaires sont prévus dans le projet du centre administratif (douches, casiers, stationnement vélo). Acquisition des vélos : 15.000 € pour les premiers vélos, les aménagements éventuels, les cadenas efficaces ainsi que les frais de promotion. Entretien des vélos – A coupler avec le Point Vélo.
Sources de financement	PCC 2015 : 15.000 €.

FICHE D'ACTION Promotion	P9
Type d'action	**En selle, les seniors.**
Public cible	Les seniors mouscronnois.
Contexte et objectifs 	Il n'y a pas d'âge pour le vélo, c'est bien connu. Or, trop peu de seniors osent se remettre en selle alors qu'avec un accompagnement organisé c'est tout à fait faisable. Cette fiche sera menée en parallèle avec la fiche P11 « Location de vélos et de vélos électriques » en permettant aux seniors de tester les vélos (électriques ou non) avant une éventuelle acquisition. Cette fiche serait également menée en parallèle avec la fiche P10 « Vélobus, les seniors qui accompagnent les enfants » en développant une mixité d'âge autour du vélo comme mode de déplacement.
Descriptif 	Par un partenariat avec le GRACQ Mouscron et la Cellule Prévention de la Police Locale, mettre en place un programme de remise en selle des seniors, via la formation et l'apprentissage. Mettre en place un projet de promotion du vélo à tout âge. Les cours donnés pourraient combiner différents aspects : un rappel des règles du code de la route, des exercices d'agilité, des tests médicaux (vue et ouïe), une vérification du vélo par un mécanicien, des conseils pratiques : se munir de rétroviseurs, acquérir un vélo à assistance électrique… Consécutivement aux cours, passer aux exercices pratiques via des visites ludiques de sites touristiques mais aussi via l'organisation de vélobus (des seniors qui accompagnent les enfants à l'école en vélo – voir Fiche P10). Organiser des formations adultes à la pratique du vélo via le carrefour des générations.
Responsable de la mise en œuvre	La Cellule Prévention de la Police Locale, le Service Mobilité de la Ville de Mouscron (Mr Vélo), Pro Vélo et le Gracq Mouscron.
Partenaire(s)	Les Stewards Urbains et les Gardiens de la Paix.
Période de mise en œuvre	Dans un premier temps, formation des animateurs et ensuite lancement du projet. 2012 : Formation des animateurs et organisation du projet. A partir de 2013 : Formation des Seniors.
Coût global estimé	Par année, on prévoit un budget de fonctionnement de 3.000 € par an.
Sources de financement	PCC 2013 : 3.000 €. PCC 2014 : 3.000 €. PCC 2015 : 3.000 €.

FICHE D'ACTION Promotion	P10
Type d'action	**Vélobus, les adultes qui accompagnent les enfants à l'école.**
Public cible	Les scolaires se déplaçant à vélo et les seniors remis en selle.
Contexte et objectifs 	Le vélobus est un est un parcours collectif à vélo effectué par des élèves entre leur domicile et leur établissement scolaire sous la responsabilité d'adultes bénévoles qui les accompagnent. Le trajet est ponctué d'arrêts où les enfants peuvent rejoindre la ligne Vélobus aux horaires de passage. Le Vélobus améliore l'autonomie des enfants, leur permet de pratiquer le vélo et favorise les liens sociaux. Il représente aussi une alternative intéressante au « tout-à-la-voiture » en réduisant aux abords des écoles la circulation automobile, source de pollution et d'insécurité. Cette fiche sera menée en parallèle avec la fiche P9 « En selle, les seniors » en développant une mixité d'âge autour du vélo comme mode de déplacement.
Descriptif 	Par un partenariat avec le GRACQ Mouscron, la Cellule Prévention de la Police Locale et bien évidemment l'éducateur Mobilité et les écoles concernées, il s'agit d'offrir aux adultes et aux seniors remis en selle d'accompagner les enfants à vélos sur le chemin de l'école. Pour créer une ligne : définir un potentiel pour mutualiser les déplacements en créant une ligne Vélobus, définir le trajet de la ligne et les arrêts en fonction des adresses des participants, définir la fréquence de la ligne, recenser le nombre d'accompagnateurs volontaires (en général les parents ou les grands-parents/prévoir un accompagnateur pour cinq enfants), distribuer les chasubles aux accompagnateurs, rappeler les rôles et responsabilités de chacun (ponctualité, sécurité, convivialité…), placer des panneaux pour identifier les arrêts et démarrer les trajets !
Responsable de la mise en œuvre	Service Prévention Police et Service Mobilité (Mr Vélo), éducateur mobilité, les écoles partenaires et Gracq Local.
Partenaire(s)	Service Cartographie de la Ville de Mouscron.
Période de mise en œuvre	Après la prise de fonction de l'éducateur Mobilité et en partenariat avec le programme en selle les seniors, soit à partir de 2014/2015.
Coût global estimé	Frais de personnel pris en charge par la Ville de Mouscron pour le Mr Vélo et la Communauté Française pour l'éducateur mobilité.
Sources de financement	PCC : 0€. Néant (déjà comptabiliser sur d'autres fiches).

FICHE D'ACTION Promotion	P11
Type d'action	**Location de vélos et de vélos électriques.**
Public cible	Les mouscronnois.
Contexte et objectifs 	Des locations et des prêts de vélos (électriques ou non) existent à Mouscron : via le Service des Affaires Sociales pour les démarches sociales ou de loisirs et via la Maison du Tourisme et le Pôle ELEA pour la location de vélos électriques. L'objectif de cette fiche-action est, dans un premier temps (2011) la réalisation d'un monitoring des offres existantes. Selon le besoin avéré, ces offres seront étendues (2012-2015). Cette fiche sera menée en parallèle avec la fiche P9 « En selle, les seniors » en permettant d'offrir, aux seniors, la possibilité de tester un le vélo électrique avant une éventuelle acquisition
Descriptif	2011/2012 : Etablir un relevé des locations afin de déterminer les besoins et ainsi de mieux répondre à ceux-ci. Réaliser une micro-enquête en vue de déterminer si le test des vélos électriques s'est avéré concluant et si il a mené à une acquisition de ce type de matériel. Réévaluer le coût de la caution de la location d'un vélo électrique qui pourrait être un frein (caution de 300,00 € demandée vu la qualité du matériel testé).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron (Service Affaires Sociales avec appui du Service Mobilité), Maison du Tourisme et l'asbl ELEA.
Partenaire(s)	Gracq Local, Service Prévention de la Police Locale.
Période de mise en œuvre	2011-2012 pour la réalisation d'un monitoring des offres existantes. 2012-2013-2014-2015, selon le besoin avéré, les offres seront étendues.
Coût global estimé	Le monitoring sera réalisé par les services en charge de la location, et cela sans coûts (hormis les frais de personnel). Coût d'un vélo électrique : 1.500 € pièce TVAC. Coût d'acquisition des 10 vélos : 1.990,00 €/10 vélos TVAC. Par an prévoir un budget croissant pour le renouvellement, l'extension et l'entretien de la flotte de vélo mais aussi pour l'acquisition de cadenas efficaces : de 5.000 € à 12.500 € de 2012 à 2015.
Sources de financement	PCC 2012 : 5.000 € (dont 2 vélos pour le service mobilité – Mr Vélo et la Conseillère en mobilité). PCC 2013 : 7.500 €. PCC 2014 : 10.000 €. PCC 2015 : 12.500 €.

Note descriptive des projets de location de vélo en service sur le territoire de Mouscron.

1. La location de vélos par le service des Affaires Sociales :

Plusieurs vélos sont mis à disposition, à prix démocratique.

- Une journée – 1€
- Une semaine – 2.5€
- Un week-end – 2€
- Un mois – 8€

Ne sont pas exclues les locations de loisirs pour tous citoyens de la commune, mais la priorité est donnée aux personnes les plus défavorisées, ceci visant à faciliter leurs démarches administratives ainsi que leurs recherches d'emploi. Suite à un entretien avec un des travailleurs sociaux, un contrat avec le locataire est complété. Aucune caution n'est demandée et la durée maximale cumulée est de deux mois.

Un espace sanitaire est également accessible au public. Ce projet a été possible grâce au Plan de Prévention de Proximité.

Coût d'acquisition des vélos : 5 vélos homme et 5 vélos femme (Decathlon) pour 1.990,00 € TVAC.
Frais d'aménagement du local sanitaire : 15.037,16 € TVAC.

Bilan au 1er Août 2011 : la difficulté de ce système est que l'absence de caution entraîne régulièrement vols et dégradations. C'est pourquoi, le service concerné a fait récemment l'acquisition de cinq vélos supplémentaires et disposent ainsi d'une « flotte » de sept véhicules disponibles malgré une demande sans cesse croissante (10 vélos étaient disponibles au début du projet). Plus ou moins quarante locations sont effectuées par an.

2. Prêt gratuit de tandems et tricycle par le service des Affaires Sociales :

Ce service dispose de deux tandems mis gratuitement à disposition de personnes souhaitant partager une balade en vélo avec une personne handicapée (mental, moteur, visuel…)
Dans le même ordre d'idée, un tricycle pour personne handicapée est disponible.

3. Location de 5 vélos électriques

Le Pôle Elea et la Maison du Tourisme proposent de louer des **vélos électriques** le temps d'un week end, d'une semaine ou plus...pour un prix démocratique!

Baptisés "Mouton, Chanvre, Liège, Cellulose et Photovolta", ces vélos préservent notre environnement tout en répondant adéquatement aux besoins grandissants de mobilité.

Ajustée à l'effort, l'assistance électrique permet d'atteindre une bonne moyenne proche des 30km/h. Effectuer une balade d'une cinquantaine de kilomètres devient possible et accessible à tous!

Tarifs :

Un week-end (du vendredi au lundi) : 8 €
5 jours (du lundi au vendredi) : 20 €
Une semaine (du lundi au lundi ou du vendredi au vendredi) : 25 €
Etant donné la qualité du matériel mis à disposition, une caution cash de 300 € par vélo sera demandée lors de la location.

4. La promotion de la location des vélos électriques se fera également via un projet complémentaire : La Transpicarde en Vélo.

Concrètement, il s'agit de :

- En partenariat avec la Maison du Tourisme, réaliser un parcours vélo à plusieurs étapes possibles (entre 40km et 50km/jour).
- Relier les 3 villes qui constituent le territoire de la Maison du Tourisme de la Picardie belge (Mouscron, Estaimpuis, Comines). L'itinéraire est moitié sur la Belgique et moitié sur la France.
- Enregistrer cette promenade sur des GPS portables à attacher au vélo.

D'une manière générale, par l'acquisition des GPS portables, développer un réseau de ballades accessibles et reconnaissables via la location de ces GPS. Cette ballade pourrait être menée avec utilisation ou non des vélos électriques disponibles à la location au même point de départ.

6 ACTIONS : ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE

Champ d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi

6.1 Repères pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal
- Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

6.2 Leviers prioritaires

Il s'agit ici de définir l'impact de la politique cyclable.

1. Comptages en voirie

Principes

A long terme, des comptages répétés permettent d'obtenir une estimation de l'évolution du nombre de cyclistes sur le territoire. A plus court terme, des comptages quantitatifs et qualitatifs, dispersés dans la ville, permettent de mieux connaître les cyclistes: quartiers fort ou peu fréquentés, répartition hommes/femmes, nombre d'enfants, type de vélo, équipement, etc.

Calcul de l'indicateur

i) Choix d'un certain nombres de lieux de comptages pertinents (min 3 lieux).

Les points de comptage seront de préférence des lieux de passage « obligés » (points de concentration du trafic cycliste). Idéalement, ces points seront répartis sur l'ensemble du territoire. Cependant, s'il y a encore très peu de cyclistes, les observations peuvent dans un premier temps se faire uniquement aux endroits stratégiques: gare, écoles, administrations, etc.

ii) Réalisation des comptages min 2x/an (mai et septembre au minimum), en matinée (heures de pointes à déterminer au préalable).

2. Comptages stationnements

Principes

Le nombre de vélos stationnés à certains parkings permet d'évaluer l'évolution de l'utilisation du vélo pour certains buts précis: rejoindre la gare, aller à l'école, etc.

Calcul de l'indicateur

Selon le contexte de la commune et les collaborations possibles, des comptages peuvent être faits au niveau de la gare (en journée si gare de départ, en soirée si gare d'arrivée), au niveau de certaines écoles, à l'échelle d'une zone de centre-ville etc.

Il est important de relever

- Le taux d'occupation, afin de constater la saturation (> 80%) et donc le besoin d'extension, ou bien la sous-utilisation et donc le besoin d'un travail sur la promotion ou la qualité.
- Le type d'emplacements offert, qui doit s'accorder avec les besoins de stationnement de courte durée (rapide d'accès, en rue) et de longue durée (couvert, hors-voirie, sécurisé, paiement acceptable).

Le tableau ci-dessous est proposé pour le relevé. Les points de stationnement vélo principaux sur le territoire de Mouscron ont été définis. Ils seront relevé 2x/an à la même période que les comptages vélos, soit le 3ème jeudi de Mai et Septembre.

	STATIONNEMENT VELO (OCCUPATION)	

METEO	DATE :
	NOM :
	PRENOM :

LIEU	TYPE	OFFRE		OCCUPATION		TAUX D'OCCUPATION
GRAND-PLACE	ARCEAUX NON COUVERTS	8	12	4	6	50%
	FIXATIONS AU SOL	4		2		
CENTRE COMMERCIAL DES MOULINS	ARCEAUX NON COUVERTS	8	8		0	0%
PLACE DE LA RESISTANCE (DOTTIGNIES)	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
PLACE D'HERSEAUX	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
GARE D'HERSEAUX	ARCEAUX COUVERTS	5	15		0	0%
	ARCEAUX NON-COUVERTS	10				
PLACE DE LUINGNE	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
RUE DU CHALET	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
PLACE SERGENT GHIERS	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
CHR (AVENUE REINE ASTRID)	ARCEAUX COUVERTS	40	46		0	0%
	ARCEAUX NON- COUVERTS	6				
PISCINE LES DAUPHINS	ARCEAUX COUVERTS	89	89		0	0%
CENTR'EXPO	ARCEAUX NON-COUVERTS	21	21		0	0%
GARE DE MOUSCRON	ARCEAUX COUVERTS	70	92		0	0%
	CONSIGNES PAYANTES	22				

On dénombre ainsi un total de **308 stationnements** vélo dont l'occupation sera relevée 2x/an en mai et en septembre, simultanément aux comptages de fréquentation.

6.3 Fiches d'action

Actions type – liste indicative récapitulative

O1 Mr Vélo au Service Mobilité

O2 Budget annuel vélo

O3 Conseil Consultatif Communal Vélo et Charte Vélo

O4 Educateur mobilité (vélo / modes doux) pour les écoles mouscronnoises

O5 Comptages vélos sur les voiries

O6 Observatoire du vélo - Indicateurs clés vélo

FICHE D'ACTION Organisation	O1
Type d'action	**Mr Vélo au Service Mobilité.**
Contexte et objectifs	Ancrer la politique cyclable dans la politique communale. En matière de ressources humaines, disposer d'une personne spécialement impliquée dans la politique cyclable. Disposer d'un référent spécial vélo, utilisateur et attentif à la problématique et à ses enjeux. Mr VELO suivra les formations Pro Vélo et la formation Conseiller en Mobilité et sera intégré au sein du service mobilité. **Michaël DEROUBAIX, formé en communication et cycliste quotidien, a été engagé au sein du Service Mobilité pour revêtir le casque de Mr Vélo à partir du 01/09/2011**.
Descriptif 	Sa mission : Animer le Conseil Consultatif Communal Vélo, suivre la Charte. Etre en charge de la stratégie de communication, de la boîte mail vélo et du site Internet Vélo pour les cyclistes quotidiens. Penser vélo : Garantir le reflex vélo à avoir. Promouvoir le vélo au sein des entreprises et des commerces (Communiquer sur les avantages (fiscaux, primes), promouvoir les avantages fiscaux pour la réalisation de locaux de douches/vélos, promouvoir l'indemnité vélo, encourager les commerçants à mettre des accrochages vélos aux abords de leur commerce, … Collaborer avec l'éducateur vélo pour la problématique scolaire. Recherche active de subside en faveur de la mise en œuvre du Plan Communal Cyclable et du Plan Communal de Mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Mouscron.
Partenaire(s)	/
Démarches administratives et juridiques	Rédaction de la description de fonction, appel à candidature, audition des candidats et embauche du Mr Vélo à partir du 01/09/2011.
Période de mise en œuvre	Août 2011 – Audition des candidats. A partir du 1er Septembre 2011, engagement de Mr Vélo.
Coût global estimé	0€ pour le PCC. Frais de personnel pris totalement en charge par la Ville de Mouscron, indépendamment de la sélection ou non du présent dossier.
Sources de financement	Ville de Mouscron.

Monsieur ou Madame Vélo : Descriptif de fonction

Afin d'adjoindre un collaborateur supplémentaire au Service Mobilité/Signalisation, la Ville de Mouscron engage à partir du 1er Septembre 2011 : **Un Monsieur ou une Madame vélo (h/f)**

Description :

Il (elle) a pour mission d'assurer le développement et la dynamisation de la promotion des déplacements à vélo sur le territoire de la ville de Mouscron. Il (elle) est basé(e) Service Travaux, Division Bureau d'Etudes, 172 rue du Plavitout à 7700 MOUSCRON. Le poste est intégré au sein du Service Mobilité (Bureau 9). Il (elle) est sous la responsabilité de Nathalie BLANCKE, Responsable du Service Mobilité avec laquelle il (elle) travaillera en étroite collaboration.

Il (elle) exerce, au sein de la cellule mobilité, les missions suivantes:

- Devenir le référent « vélo », utilisateur attentif aux enjeux cyclables et à la résolution des problématiques « vélo » ;
- Ancrer la politique cyclable dans la politique communale ;
- Veiller au suivi et à la mise en œuvre de la Charte communale cyclable et du Plan Communal Cyclable (mise en œuvre des fiches-actions selon leurs priorités et leurs possibilités de financement) ;
- Coordonner, animer et suivre les réunions du Conseil Consultatif Communal Vélo ;
- Assurer, au sein du Conseil Consultatif Communal Vélo, un partage des bonnes pratiques et des expériences de qualités menées dans la région ;
- Gérer le budget annuel vélo ;
- Gérer et suivre la boîte mail vélo et alimenter le site Internet vélo pour les cyclistes quotidiens de la ville de Mouscron ;
- Promouvoir les modes de déplacements dits doux (formation, sensibilisation, étude et conseils, organisation de manifestations, …) ;
- Réalisation d'un plan stratégique de communication en faveur du vélo (communication, information et sensibilisation à l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien) ;
- Définir et mettre en place des partenariats autour de la problématique cyclable ;
- Devenir le référent vélo, le relais en appui aux entreprises, écoles, commerces, … en vue de promouvoir les déplacements cyclables au sein de ces structures ;
- Rédiger des courriers, rapports divers, rapports d'activités, … ;
- En collaboration avec le Service Prévention de la Police Locale, participer à l'organisation des brevets cyclables, des rallyes vélo à destination des enfants ;
- En collaboration avec la cellule des agents de quartier de la Police, participer à l'organisation du rallye VélosPolis en septembre 2011 ;
- Mener des partenariats et des projets communs avec la locale mouscronnoise du Gracq ;
- Réaliser des avis dans le cadre des demandes d'occupation du domaine public, réaliser des communiqués de presse et des courriers toute-boîte, coordonner les occupations notamment dans le cadre de festivités et de courses cyclistes.

Profil :

Le (la) candidat(e) aura un diplôme minimum de fin de secondaire supérieur. Tout diplôme supplémentaire en lien avec la fonction est un atout. **Pour cette fonction, un esprit pro-cycliste est indispensable, une expérience liée à la pratique du vélo au quotidien est un atout réel.**

Le(la) candidat(e) sera concerné(e) par la mobilité douce et les thématiques environnementales. Les questions de la mobilité durable ne le (la) laissent pas indifférent. Dans sa mission de promotion de l'usage du vélo, le(la) candidat(e) gardera à l'esprit que le vélo est un moyen de se déplacer qu'il sera s'agira de concilier avec les autres modes de déplacement conformément au Plan Communal de Mobilité.

Le(la) candidat(e) devra pouvoir motiver, enthousiasmer et promouvoir le vélo, tout en étant apte à résoudre des conflits : « En matière de mobilité, la somme des intérêts particuliers n'égalent jamais la somme des intérêts individuels ! ».

De plus, le(la) candidat(e) disposera des atouts suivants :

- Bonne connaissance du monde du vélo (technique, sensibilisation) ;
- Bonne connaissance du code de la route et de la réglementation routière ;
- Bonne connaissance géographique du territoire de Mouscron ;
- Capacité à travailler de façon systématique et autonome ;
- Capacité de travailler sur le terrain et en bureau ;
- Sens des responsabilités et capacité à travailler en équipe ;
- Pouvoir s'affirmer tout en ayant beaucoup de tact ;
- Maîtrise des outils informatiques de base, d'Internet et d'un gestionnaire mail.
- Organisé(e), ordonné(e), rigoureux(se), autonome, débrouillard(e), polyvalent(e), dynamique, créatif(ve) ;
- Communicatif(ve) et flexible ;
- Faculté d'adaptation et déontologie professionnelle.
- Langues : français langue maternelle ; connaissance du Néerlandais de base.

Une expérience dans le secteur ou dans un domaine similaire est un plus.

FICHE D'ACTION Organisation	O3
Type d'action	**Conseil Consultatif Communal Vélo et Charte Vélo.**

FICHE D'ACTION Organisation	O2
Type d'action	**Budget annuel vélo.**
Contexte et objectifs	Ancrer la politique cyclable dans la politique communal en lui attribuant clairement une ligne de crédit annuelle au budget ordinaire de la Ville de Mouscron. Ce faisant, le vélo devient une préoccupation spécifique dans le domaine de la mobilité communale.
Descriptif 	Le budget pérenne (au service ordinaire) consacré au vélo se monte à 25.000 € par an. Ce budget servira aux réparations, aux défaillances et aux aménagements de voirie ponctuels, accrochage vélo, signalisation, formation, publication et information (tant pour les cyclistes que pour les automobilistes et autres usagers). Ce budget ne serait tributaire d'aucune demande de subsides spécifiques ni de la sélection en tant que Ville Cyclable.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Mouscron et Service Finances.
Partenaire(s)	Les membres du CCCV et le Gracq Local qui seront avisés et consultés pour l'affectation de ces moyens en faveur du vélo.
Démarches administratives et juridiques	Inscription budgétaire au budget communal – Approbation du budget au Conseil Communal.
Période de mise en œuvre	A partir de l'année budgétaire 2012, indépendamment de la sélection ou non du présent dossier.
Coût global estimé	0 € pour le PCC. 25.000 € prévus annuellement au budget ordinaire pris en charge à 100% par la Ville de Mouscron.
Sources de financement	Ville de Mouscron.

Contexte et objectifs	Pérenniser la dynamique lancée consécutivement à la création du GRACQ Mouscron, à la collaboration pour le projet de généralisation des SUL's et à la dynamique du Plan Communal Cyclable. Pérenniser et formaliser le Conseil Consultatif Communal Vélo. Permettre un partage des bonnes pratiques. Pérenniser et formaliser la mise en oeuvre de la Charte Vélo. Cette mission sera assurée par Mr Vélo, garant de cette fiche-actions.
Descriptif 	**Conseil Consultatif Communal Vélo :** - Initier, développer et pérenniser les partenariats dès le lancement d'un projet. Formaliser les collaborations. - Systématiser les réunions avec les cyclistes. Donner leur place aux usagers dans la réflexion. - Impacts forts sur les collaborations locales : Ville de Mouscron, Police Locale et Gracq Mouscron mais aussi avec les partenaires extérieurs avec spécialement le SPW – Routes, la SNCB et la SRWT/TEC. - Permettre un partage des bonnes pratiques (Organiser des voyages d'études ou de visite avec des politiciens, des techniciens et des usagers au quotidien - Visiter et apprendre à connaître les bonnes pratiques réalisées chez nos voisins, par exemple Kortrijk et Gand ou participer à des manifestations comme le colloque Vélo-City à Séville. **Charte : Améliorer la cyclabilité et encourager l'utilisation du vélo :** - Impliquer les élus dans la problématique cyclable. - Pérenniser et formaliser la mise en oeuvre de la Charte. - La Charte est le document de référence des partenariats. La Charte (engagement formel) est un corollaire du Plan Communal Vélo (vision à long terme). - La Charte devrait intégrer un calendrier avec des priorités de réalisation par année. Pour information, sont en cours la Révision du Schéma de Structure Communal (organise le développement urbanistique de la commune sur 20 ans) et la réalisation d'une Stratégie de Ville Durable (envisage le développement global de la commune pour 15 à 20 ans).
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Mouscron – Mr Vélo. Les membres du CCCV.
Partenaire(s)	En collaboration avec le Gracq Local et le Service Prévention de la Police Locale.
Démarches administratives et juridiques	Formaliser administrativement la composition du Conseil Communal Consultatif Vélo.
Période de mise en œuvre	A partir de Février 2011 (lancement de la démarche Plan Communal Cyclable).
Coût global estimé	0€ pour le PCC. Les frais de personnel sont repris dans les frais relatifs à la création du poste de Mr Vélo (pris en charge par la Ville de Mouscron). Les frais de fonctionnement sont également pris en charge par la Ville de Mouscron.

Membres du Conseil Communal Consultatif Vélo

Titre	Prénom	Nom	Fonction	Adresse	CP	Localité	Téléphone	Mail
Monsieur	Damien	YZERBYT	Echevin	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/860.510	secretariat.yzerbyt@mouscron.be
Madame	Mathilde	VANDORPE	Echevin	Grand'Place, 1	7700	Mouscron	056/860.304	mathilde.vandorpe@mouscron.be
Monsieur	Gaëtan	VANNESTE	Echevin	Grand'Place, 1	7700	Mouscron	056/860.333	sport@mouscron.be
Madame	Nathalie	BLANCKE	VDM - Mobilité - CEM	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/860.815	s.mobilite@mouscron.be
Monsieur	Paul	TANGHE	VDM - Voirie - CEM	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/860.821	christophe.vanerpe@mouscron.be
Monsieur	Ralph	SPEGELAERE	Prévention Police	rue Henri Debavay, 25	7700	Mouscron	056/860.765	spegelaere.ralph@policemouscron.be
Monsieur	Ronald	VANDENBERGHE	Usager - Gracq	Passage de la Poste, 1/65	7700	Mouscron	0472/388.108	vandenberghe.ronald@skynet.be
Monsieur	Christophe	DENEVE	VDM - Usager - Gracq	Chaussée d'Aelbeke, 282	7700	Mouscron	0497/52.77.33	xtof.deneve@live.be
Monsieur	Christophe	BOLAND	Président Gracq MSC	Rue de l'Oratoire, 12	7700	Mouscron	0478/53.15.78	ch.boland@skynet.be
Madame	Chantal	JACOBS	SPW - Mme Vélo	Boulevard du Nord, 8	5000	Namur	081/77.33.66	chantal.jacobs@spw.wallonie.be
Madame	Isabelle	DULLAERT	SPW	Boulevard du Nord, 8	5000	Namur	081/77.33.54.	isabelle.dullaert@spw.wallonie.be
Monsieur	Philippe	LORENT	SPW - Mobilité	Boulevard du Nord, 8	5000	Namur	081/77.30.96	philippe.lorent@spw.wallonie.be
Monsieur	Vincent	PLATTIAUX	SPW - Routes	rue du Joncquois, 118	7000	Mons	065/359.511	dg01-41@spw.wallonie.be
Monsieur	Sébastien	LEBRUN	SPW - Routes	rue du Joncquois, 118	7000	Mons	065/359.511	dg01-41@spw.wallonie.be
Monsieur	Alain	VAN BINST	SNCB - Mobility	avenue de la Porte de Hal, 40	1060	Bruxelles	0499/80.40.50	alain.vanbinst@b-rail.be
Monsieur	Marc	GIANGRECO	TEC	Place Léopold, 9A	7000	Mons	065/38.88.77	marc.giangreco@tec-wl.be
Monsieur	Guy	MOULIN	VDM - Voirie	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/86.08.11	guy.moulin@mouscron.be
Madame	Laurence	DEPLECHIN	VDM - Urbanisme	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/86.08.36	laurence.deplechin@mouscron.be
Monsieur	Vincent	TAILDEMAN	VDM - Signalisation	rue du Plavitout, 172	7700	Mouscron	056/86.08.14	vincent.taildeman@mouscron.be
Monsieur	Philippe	NOPPE	VDM - Sports	Grand'Place, 1	7700	Mouscron	056/860.233	sport@mouscron.be
Monsieur	Aurélien	DELHEM	VDM - Affaires Sociales	Grand'Place, 1	7700	Mouscron	056/860.248	conseil.prev@mouscron.be
Madame	Pauline	VANDERBEKE	VDM - Tourisme	place Gérard Kasiers, 15	7700	Mouscron	056/860.376	pauline.vanderbeke@mouscron.be
Monsieur	Philippe	DECABOOTER	Police Locale	rue Henri Debavay, 25	7700	Mouscron	056/86.07.71	decabooter.philippe@policemouscron.be
Monsieur	Philippe	DEMETS	Police Locale	rue Henri Debavay, 25	7700	Mouscron	056/86.07.06	demets.philippe@policemouscron.be
Monsieur	David	MAES	Police Locale	rue Henri Debavay, 25	7700	Mouscron	056/86.07.40	david.maes.4354@police.be
Monsieur	Benjamin	MARTIN	Police Locale	rue Henri Debavay, 25	7700	Mouscron	056/86.07.67	martin.benjamin@policemousron.be
Monsieur	Jean-Marc	HOMME	Usager - Gracq	rue Achille Debacker, 28	7700	Mouscron	056/34.64.26	jeanmarchomme@gmail.com
Monsieur	Eric	BONNAVE	Usager - Gracq	Impasse des Trois Fermes, 2	7712	Herseaux	056/84.03.68.	bonnave.eric@gmail.com
Monsieur	Jean-Marie	VERBRUGGHE	Usager	Clos de la Bleuze Tartine, 5	7700	Mouscron	0479/67.11.39.	
Monsieur	Jacky	DUPONT	Usager - Gracq	rue Achile Debacker, 51	7700	Mouscron	056/34.97.04	anneso.bulteel@hotmail.com
Monsieur	Raymond	ROGGIE	Président CCATM	rue de la Cabocherie, 22	7711	Dottignies	056/48.87.19.	
Monsieur	Cédric	VANRYCKEGHEM	Usager - CPAS	clos de la Quièvre, 8	7700	Mouscron	0473/258387	cedric.vanryckeghem@corelap.be
Madame	Dominique-Anne	FALYS	IEG	rue de la Solidarité, 80	7700	Mouscron	056/852.492	dominique.anne.falys@ieg.be

La Charte pour la promotion du vélo au quotidien et l'amélioration de la cyclabilité à Mouscron – Signature officielle en septembre 2009

Ville de Mouscron

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
www.gracq.org
mouscron@gracq.org

CHARTE POUR LA PROMOTION DU VÉLO AU QUOTIDIEN ET L'AMÉLIORATION DE LA CYCLABILITÉ À MOUSCRON

Introduction

Nous remercions Monsieur le Bourgmestre et le Collège communal de nous recevoir et d'être à l'écoute de notre association.

Le GRACQ (Groupe de réflexion et d'action des cyclistes quotidiens) est une ASBL fondée en 1975, sans appartenance politique, qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Elle vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions (intermodalité, accessibilité, sécurité, simplicité). Le travail du GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens - consiste donc à faire en sorte d'augmenter la part modale du vélo, en promouvant ce dernier auprès du grand public et des autorités politiques d'une part, en défendant les intérêts des cyclistes d'autre part.

Ce que nous souhaitons vous proposer par l'adoption de cette charte, c'est une véritable collaboration qui aurait pour but d'améliorer l'accessibilité à vélo des principaux pôles d'attraction de la ville que sont les écoles, les entreprises, les services publics, les commerces et les lieux de détente.

Nous sommes persuadés qu'ensemble, nous pouvons continuer de faire changer les choses et encore améliorer la cyclabilité de notre ville.

Nous apprécions que la ville de Mouscron ait adopté un Plan Communal de Mobilité, dont la problématique cyclable est un des éléments, et pensons que notre action contribuera à atteindre un des principaux objectifs de ce plan qui vise à promouvoir les modes de déplacement doux.

Considérant que

le vélo constitue une vraie alternative à la voiture et peut donc contribuer à réduire le nombre croissant de voitures qui circulent en ville tout en permettant des économies substantielles pour les utilisateurs et les pouvoirs publics ;

les distances entre les zones d'habitation et les principaux pôles d'attraction de la ville sont très souvent inférieures à 5 km et se prêtent donc bien à l'utilisation du vélo ;

l'utilisation conjointe de la marche, du vélo et du transport public est un élément essentiel d'une politique moderne de rééquilibrage des systèmes de transport ;

la pollution atmosphérique et sonore causée par la saturation du trafic automobile est néfaste au bien-être de la population ;

la pratique régulière du vélo a clairement une incidence positive sur la santé,

la Ville de Mouscron affirme, par la signature de cette charte, sa volonté d'améliorer la cyclabilité de l'entité et d'encourager l'utilisation du vélo entre autres à travers son appui et sa collaboration à la réalisation d'un certain nombre d'actions proposées par le Gracq mouscronnois.

Pour toute nouvelle voirie ou tout réaménagement de voirie, la commune s'engage à poursuivre la prise en compte de la cyclabilité de la voirie, si nécessaire en consultant le Gracq pour avis.

Chaque année, dans le cadre du rapport annuel de la Mobilité visant au suivi, à l'évaluation et à la communication autour du Plan Communal de Mobilité, **un plan annuel d'amélioration de la cyclabilité (PAAC) sera établi de commun accord entre la ville de Mouscron et le GRACQ**. Ce plan sera constitué de projets concrets et d'objectifs réalistes à atteindre l'année suivante. Sa réalisation sera évaluée annuellement.

À titre d'exemple, **un certain nombre de suggestions sont reprises ci-dessous**. Elles pourraient figurer dans un des PAAC des années à venir. Cette liste n'est cependant pas exhaustive. Elle donne seulement une idée plus concrète de quelques pistes de réflexion déjà évoquées dans le Plan Communal de Mobilité ou au sein du Gracq mouscronnois.

- la poursuite de la création des SULs (sens unique limité) en vue de leur généralisation dans le respect de la législation:

Le Gracq propose, en collaboration avec les techniciens, l'analyse de la faisabilité de la mise en SUL des sens uniques par :

- le repérage de tous les sens uniques dans Mouscron ;
- la vérification de rues à sens unique satisfaisant aux normes SUL
- la réalisation des adaptations nécessaires à la sécurité des cyclistes : signalisation adaptée, vitesse limitée, bandes au sol, îlot de départ et d'arrivée
- la promotion et l'information du public.

- le relevé des « points noirs » (zones à risque pour les cyclistes) à Mouscron

Le Gracq propose la réalisation d'un relevé des points noirs et souhaite que la commune y apporte, dans la mesure de ses possibilités et compétences, les améliorations et adaptations nécessaires.

- la poursuite de l'augmentation du nombre de voiries en zone 30 dans le centre ville afin de permettre le partage de la voirie entre les voitures les piétons et les cyclistes.

- l'amélioration du réseau cyclable communal entre autres par l'étude et le marquage d'un certain nombre de trajets concrets

Le Gracq propose d'établir une priorisation des itinéraires à rendre sûrs et confortables pour les cyclistes :

- d'étudier par exemple des trajets qui partent de toutes les écoles du centre vers les principaux quartiers.
- de proposer, en collaboration avec les techniciens, la réalisation du marquage au sol et les adaptations de voiries nécessaires pour assurer la sécurité des cyclistes
- de proposer ces itinéraires au grand public à travers des actions dans les écoles et lors d'évènements publics.

- la mise en place, via analyse au cas par cas, des ZAC (Zones Avancées pour Cyclistes aux feux tricolores) en vue de leur généralisation.

- la promotion des espaces de stationnement pour le vélo et des moyens de prévention du vol de vélo.

-le comptage des cyclistes et l'évaluation du retentissement des mesures prises.

La Ville de Mouscron et le Gracq mouscronnois souhaitent par la signature de la présente charte s'engager à développer une véritable politique cyclable intégrée au Plan Communal de Mobilité.

Mouscron, Collège communal du 21 septembre 2009

Signataires

Pour le Collège communal,

M. Alfred Gadenne

Député-Bourgmestre de Mouscron

VILLE DE MOUSCRON · COMMUNAUTÉ FRANÇAISE ·

M. Christian Delaere

Secrétaire communal

M. Damien YZERBYT

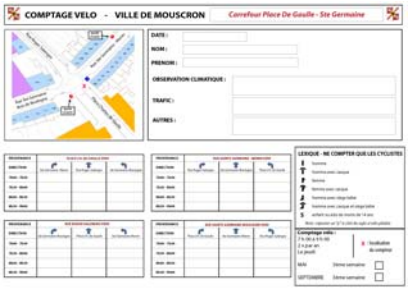
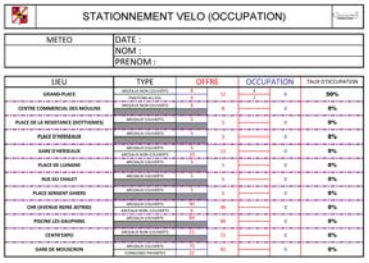
Député-Echevin de la Mobilité

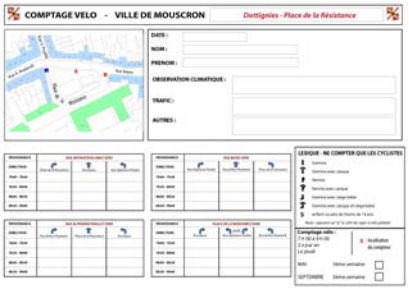
Pour le Gracq mouscronnois,

M. Christophe Boland

Responsable de la locale mouscronnoise du Gracq

FICHE D'ACTION Organisation	O4
Type d'action	**Educateur Mobilité (vélo / modes doux) pour les écoles mouscronnoises.**
Contexte et objectifs	Poursuivre la démarche entamée avec les écoles en matière de mobilité scolaire. Répondre aux besoins des écoles, qui souhaitent mettre en place des actions de mobilité durable mais n'en ont pas les moyens. Disposer d'un référent mobilité pour les écoles mouscronnoises, attentif à la problématique des « modes doux », à ses enjeux mais aussi soucieux de transmettre.
Descriptif 	L'éducateur mobilité est engagé par la Communauté Française et détaché au sein du Service Mobilité avec lequel il travaille en étroite collaboration. Il est en charge de la stratégie de communication auprès des écoles, élèves, enseignants et parents. Il collabore également avec eux. Objectif : Promouvoir les modes doux au sein des écoles, amener des solutions alternatives à la voiture, proposer des pistes d'actions augmentant la sécurité aux abords des écoles (aménagements, modes de déplacement, habitudes, …). En tant que référent, l'éducateur mobilité s'informe continuellement sur la problématique de la mobilité et véhicule les messages importants aux écoles, élèves et parents en choisissant les outils pédagogiques adéquats. Il peut être amené à créer de nouveaux outils pédagogiques, en collaboration avec des partenaires actifs dans la problématique de la mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	Communauté Française, CSEF de Mouscron-Comines en collaboration avec la Ville de Mouscron.
Partenaire(s)	SPW (DG opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques).
Démarches administratives et juridiques	Rédaction de la description de fonction, état des lieux des formations disponibles et adéquates pour l'éducateur mobilité, mise en place d'un programme de formations, contacts avec la Communauté française en vue du détachement d'un éducateur/professeur attentif à la problématique de la mobilité, embauche de l'éducateur mobilité scolaire selon la procédure de la Communauté Française.
Période de mise en œuvre	Projet prévu pour au plus tôt septembre 2012.
Coût global estimé	Frais de personnel (salaire) pris en charge par la Communauté Française. La Ville de Mouscron fourni un bureau.
Sources de financement	0 € pour le PCC. Communauté française (salaire) et Ville de Mouscron (bureau).

FICHE D'ACTION **Organisation**	**O5**
Type d'action	**Comptages vélos sur les voiries.**
Contexte et objectifs	Pour une évaluation quantitative et qualitative de l'utilisation du vélo. - Evaluer la fréquentation dans le temps et l'espace. - Justifier les investissements. - Aménager en fonction des besoins réels. - Convaincre chiffre en main. - Mesurer l'impact d'une campagne de promotion. - Planifier des interventions d'éducation et de contrôle. - Maîtriser des variations saisonnières. - Evaluer l'impact de nouveaux équipements.
Descriptif   	Formaliser, définir, organiser la collecte du nombre de vélos sur 13 points de comptages. : - Carrefour rue de Menin et chaussée de Lille. - Carrefour Chaussée d'Aelbeke et chaussée de Gand. - Rue Roger Salengro carrefour rue Saint Germaine. - Avenue des Seigneurs de Mouscron. - Carrefour Mozart/Rheinfelden. - Carrefour Rheinfelden et Bilemont. - Face à la Gare de Mouscron. - Place de Luingne. - Place d'Herseaux. - Face à la Gare d'Herseaux. - Giratoire Futurosport. - Giratoire du Quevaucamps. - Centre de Dottignies – Place de la Résistance. Les comptages sont réalisés par les équipes de Stewards urbains, le jeudi de 7h à 9h, 2x par an, en mai et en septembre, la 3ème semaine du mois. On compte toutes les ½ heure, les cyclistes en différenciant les hommes, les femmes, les casques, …sur base d'un modèle de fiche de comptage. Des comptages de stationnement seront également programmés aux mêmes périodes.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Mouscron – Mr Vélo.
Partenaire(s)	Gestion Centre Ville (Stewards) – Cellule Prévention de la Police Locale et Gracq Local.
Démarches administratives et juridiques	Contact avec la Gestion Centre Ville pour une planification des comptages.
Période de mise en œuvre	Première campagne de comptage en Septembre 2011 – 3ème jeudi de septembre.
Coût global estimé	Pas de coût – Comptages réalisés en partenariat avec les Stewards urbains de la Gestion Centre Ville.
Sources de financement	0 € pour le PCC. Frais de personnel pour les comptages à charge de la Gestion Centre Ville.

FICHE D'ACTION Organisation	O6
Type d'action	**Observatoire du vélo - Indicateurs clés vélo.**
Contexte et objectifs	De nombreuses données existent dans différents services. Cependant, elles ne sont ni centralisées ni récurrentes. L'objectif est de créer un observatoire du vélo mouscronnois en formalisant, définissant et organisant la collecte d'indicateurs clé vélo permettant d'évaluer la tendance générale de la commune (utilisation du vélo, accidentologie, stationnement, locations, …)
Descriptif  	Disposer de chiffes clé de référence « vélo » pour pouvoir analyser et appréhender les tendances d'évolution. Avec les 10 chiffres clé du vélo, appréhender la tendance générale. Collecte et traitement de données permettant de mesurer l'évolution de l'utilisation du vélo, utilisation des données d'accidentologie. Cette action est couplée avec celle relative aux comptages vélos. De nombreux indicateurs ont également été détaillés selon le PCC dans le tableau de bord présenté en partie 7 : Annexes. L'intérêt de la démarche est de collaborer avec les autres communes wallonnes afin de disposer de données de comparaison.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Mouscron – Mr Vélo SPW (Mobilité).
Partenaire(s)	Gestion Centre Ville (Stewards) – Cellule Prévention de la Police Locale et Gracq Local.
Démarches administratives et juridiques	En cas de sélection du PCC, les communes sélectionnées seront encadrées pour la définition des indicateurs qui constitueront clairement notre observatoire de la mobilité. Solliciter la Gestion Centre Ville pour la mise sur pied des campagnes de comptages.
Période de mise en œuvre	En cas de sélection du PCC, 2012 pour la définition des indicateurs clé relatifs à l'observatoire et ensuite réalisation des comptages annuels.
Coût global estimé	Néant, essentiellement collecte et traitement de données existantes et comptages via les stewards urbains de la Gestion Centre Ville. L'intérêt est que le coût soit limité pour garantir la pérennité de la collecte.
Sources de financement	0 € pour le PCC. Mr Vélo pour la collecte/traitement des données et frais de personnel pour les comptages à charge de la Gestion Centre Ville.

7 ANNEXES

7.1 Boîte à outils

Lors de la journée de lancement, chaque commune participante a reçu une boîte à outils : un ensemble de documents de référence utiles dans l'élaboration du PCC.

- Fiches Infrastructures PRESTO
- Fiches Promotion PRESTO
- Brochure du CRR "Le vélo - un mode de déplacement durable, nécessitant des solutions techniques appropriées"
- Brochure du Gracq "une politique cyclable pour ma commune"
- Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables fait par la DGO2
- Livre "Le vélo à la reconquête des villes". Nicolas Pressicaud. L'Harmattan.
- Une série d'articles traitant du sujet, notamment des exemples de villes telles que Copenhague ou Strasbourg.

7.2 Résultats des comptages

Pourquoi un observatoire du vélo? Pour une évaluation quantitative et qualitative de l'utilisation du vélo

- Evaluer la fréquentation dans le temps et l'espace
- Justifier les investissements
- Aménager en fonction des besoins réels
- Convaincre chiffre en main
- Mesurer l'impact d'une campagne de promotion
- Planifier les interventions d'éducation et de contrôle
- Maîtriser les variations saisonnières
- Evaluer l'impact de nouveaux équipements

Pourquoi le vélo?

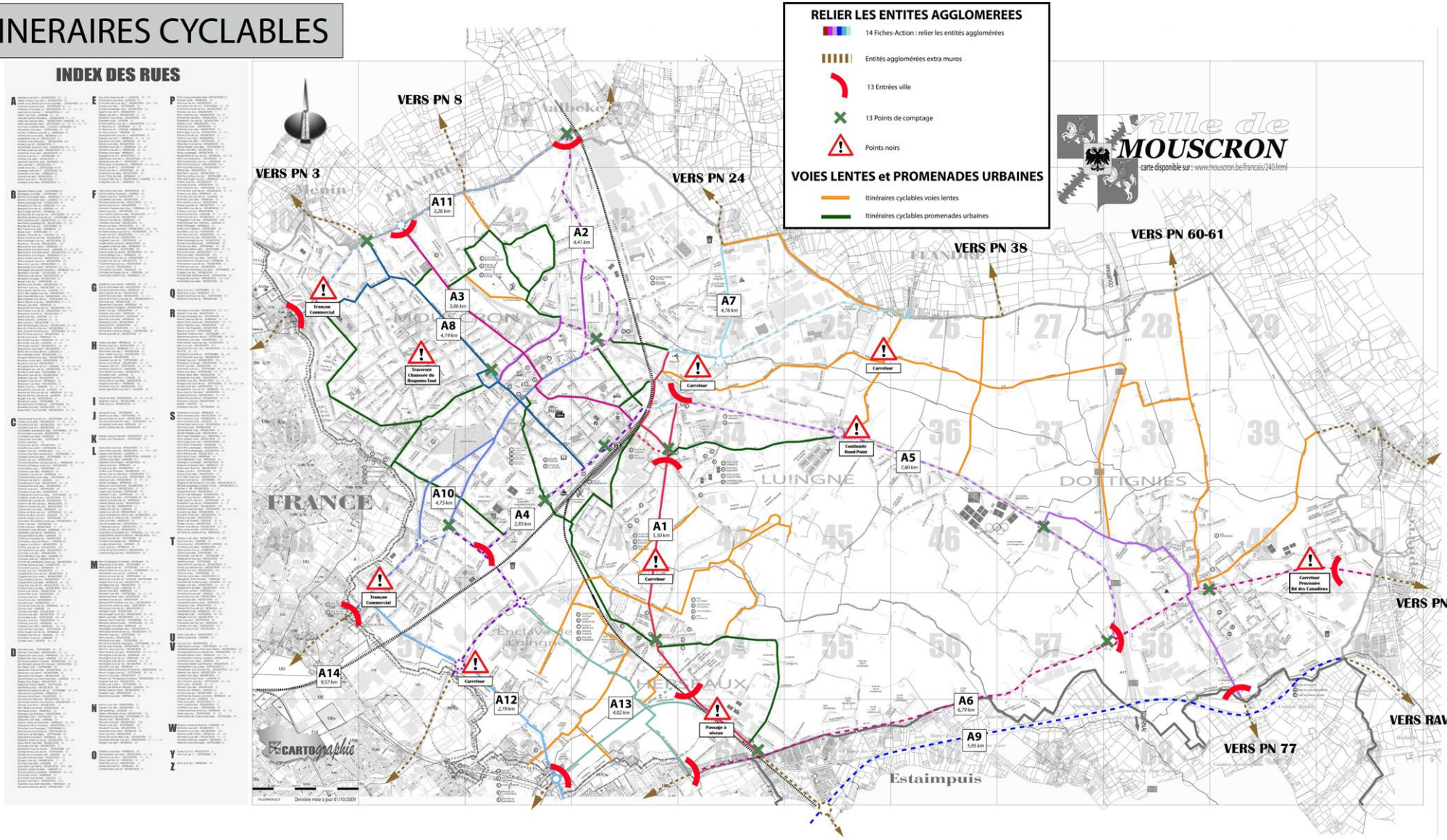
- Le vélo, c'est bon pour la santé
- Le vélo, est une des solutions pour réduire la congestion du trafic routier
- Le vélo, c'est pas cher
- Le vélo, cela respecte l'environnement (ni bruit, ni pollution)
- Le vélo, c'est accessible à tous
- Le vélo, c'est convivial
- Le vélo, c'est plus rapide en milieu urbain sur des distances inférieures à 5 km

Les conditions sont bonnes?

- 47,5% des ménages possèdent un vélo (43 vélos adultes pour 100 personnes) Source INS – 2001
- 54,5 % des déplacements inférieurs à 5km
- 75% des Wallons favorables au vélo (source enquête Ministre de la Mobilité 2002 – 67% en 1991!)
- 34% prêts à enfourcher le vélo pour les trajets courts si l'infrastructure le permet (Source enquête INRA 2002 pour l'IBSR)

En collaboration avec l'expert, une cartographie des points de comptages spécifiques a été réalisée.

ITINERAIRES CYCLABLES



Ont été définis pour la collecte du nombre de vélos sur 13 points de comptages. :

- Carrefour rue de Menin et chaussée de Lille
- Carrefour Chaussée d'Aelbeke et chaussée de Gand
- Rue Roger Salengro carrefour rue Saint Germaine
- Avenue des Seigneurs de Mouscron
- Carrefour Mozart/Rheinfelden
- Carrefour Rheinfelden et Bilemont
- Face à la Gare de Mouscron
- Place de Luingne
- Place d'Herseaux
- Face à la Gare d'Herseaux
- Giratoire Futurosport
- Giratoire du Quevaucamps
- Centre de Dottignies – Place de la Résistance

Les modalités pratiques de comptages :

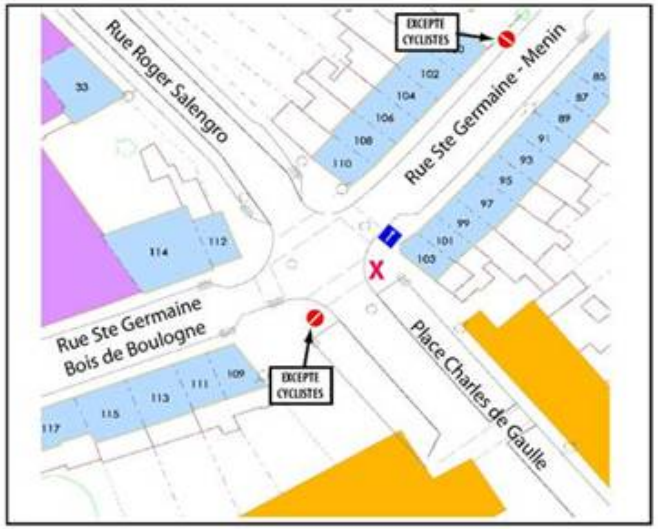
- Les comptages sont réalisés par les équipes de Stewards urbains.
- Les fiches de comptages ont été préparées par le Service Mobilité selon les points définis avec l'expert.
- Les comptages se réalisent le jeudi de 7h à 9h, 2x par an, en mai et en septembre, la 3ème semaine.
- On compte toutes les ½ heure.
- On ne compte que les cyclistes en différenciant les hommes, les femmes, les casques, …sur base des modèles de fiche de comptage présentés ci-après.
- Les comptages ne peuvent pas avoir lieu en cas de forte pluie
- Aspect quantitatif et qualitatif: origines et sens du trafic, % hommes, % femmes, % enfants, utilisation du casque, variation saisonnière, variation annuelle …
- Il serait également utile d'indiquer si le cycliste dispose ou non d'un éclairage de son vélo.

Objectifs des comptages :

- Ce calcul nous permettra ainsi de quantifier le nombre de cyclistes passant par ce point par heure et de pointer la tranche horaire la plus fréquentée mais aussi la direction la plus utilisée.
- Ensuite, nous pourrons analyser l'aspect qualitatif du comptage et définir la proportion de type de cyclistes (Homme/femme/enfant/ casque/ …)
- Le rapport annuel montrera ensuite la variation des facteurs étudiés au court des saisons.
- Finalement, après 2 ans de comptage nous pourrons évaluer l'évolution de l'utilisation de la petite reine d'année en année.

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Carrefour Place De Gaulle - Ste Germaine



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	PLACE CH. DE GAULLE VERS		
DIRECTION	Ste Germaine- Menin	Rue Roger Salengro	Ste Germaine-Boulogne
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE SAINTE-GERMAINE - MENIN VERS		
DIRECTION	Rue Roger Salengro	Ste Germaine-Boulogne	Place Ch. De Gaulle
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE ROGER SALENGRO VERS		
DIRECTION	Ste Germaine-Boulogne	Place Ch. De Gaulle	Ste Germaine-Menin
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE SAINTE-GERMAINE-BOULOGNE VERS		
DIRECTION	Place Ch. De Gaulle	Ste Germaine-Menin	Rue Roger Salengro
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

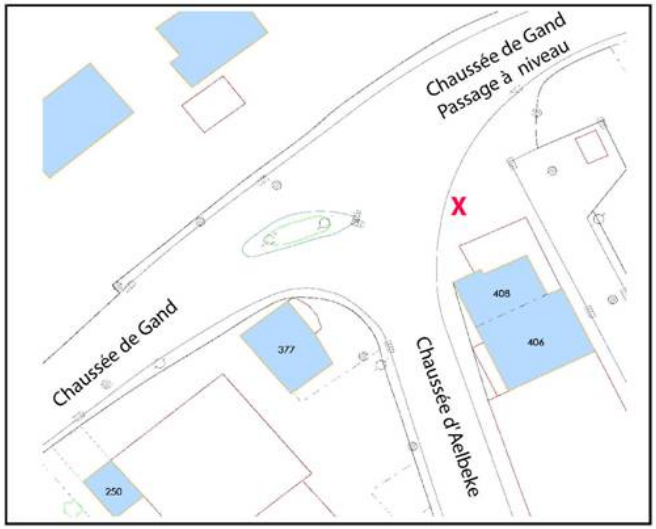
X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Carrefour Ch. de Gand - Ch. d'Aelbeke



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	CHAUSSEE DE GAND VERS	
DIRECTION	Chaussée d'Aelbeke	Ch. de Gand - P. à niveau
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	CH. DE GAND - PASSAGE A NIVEAU VERS	
DIRECTION	Chaussée de Gand	Chaussée d'Aelbeke
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	CHAUSSEE D'AELBEKE VERS	
DIRECTION	Ch. de Gand - P. à niveau	Chaussée de Gand
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

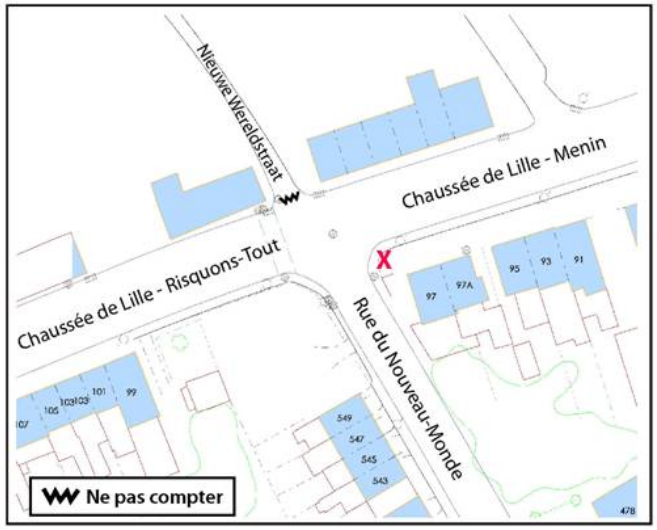
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI	3ème semaine	☐
SEPTEMBRE	3ème semaine	☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Carrefour Ch. de Lille - Rue du Nouveau-Monde



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	RUE DU NOUVEAU-MONDE VERS	
DIRECTION	Ch. de Lille - Menin	Ch. de Lille - RQT
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	CHAUSSEE DE LILLE - MENIN VERS	
DIRECTION	Ch. de Lille - RQT	Rue du Nouveau-Monde
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	CH. DE LILLE - RISQUONS-TOUT VERS	
DIRECTION	Rue du Nouveau-Monde	Ch. de Lille - Menin
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

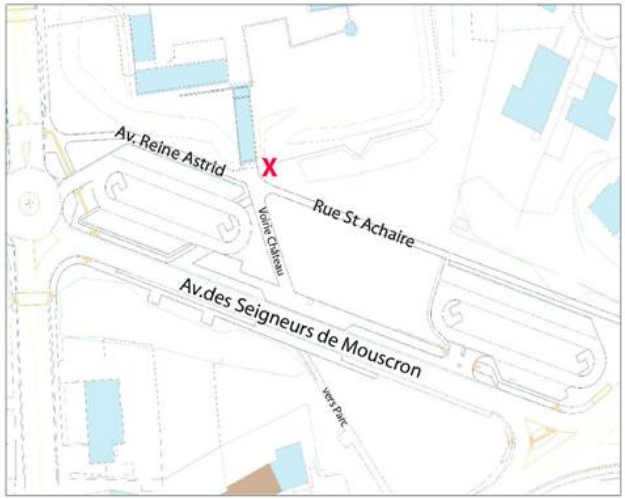
X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Avenue des Seigneurs de Mouscron



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	*VOIRIE CHATEAU VERS*	
DIRECTION	*Rue St Achaire*	*Av. Reine Astrid*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*RUE SAINT-ACHAIRE VERS*	
DIRECTION	*Av. Reine Astrid*	*Voirie Château*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*AVENUE REINE ASTRID VERS*	
DIRECTION	*Voirie Château*	*Rue St Achaire*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

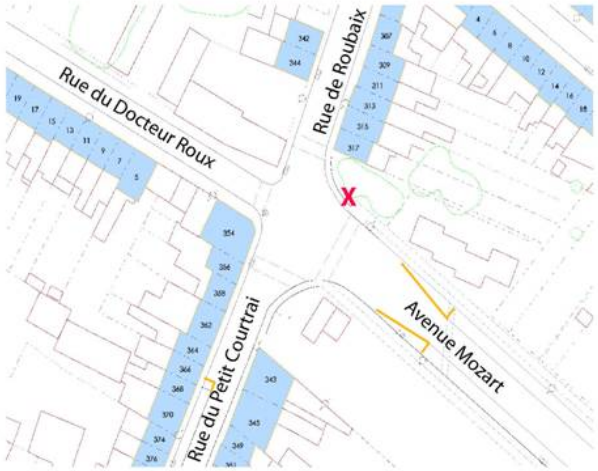
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI	3ème semaine	☐
SEPTEMBRE	3ème semaine	☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Carrefour Rue de Roubaix - Avenue Mozart



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	*AVENUE MOZART VERS*		
DIRECTION	*Rue de Roubaix*	*Rue du Docteur Roux*	*Rue du Petit Courtrai*
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	*RUE DE ROUBAIX VERS*		
DIRECTION	*Rue du Docteur Roux*	*Rue du Petit Courtrai*	*Avenue Mozart*
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	*RUE DU DOCTEUR ROUX VERS*		
DIRECTION	*Rue du Petit Courtrai*	*Avenue Mozart*	*Rue de Roubaix*
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	*RUE DU PETIT COURTRAI VERS*		
DIRECTION	*Avenue Mozart*	*Rue de Roubaix*	*Rue du Docteur Roux*
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Carrefour Bilemont - Barry - Rheinfelden

DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	RUE DU BILEMONT-PARC VERS		
DIRECTION	Avenue de Rheinfelden	Bilemont-Bornoville	Avenue de Barry
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	AVENUE DE RHEINFELDEN VERS		
DIRECTION	Bilemont - Bornoville	Avenue de Barry	Bilemont - Parc
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE DU BILEMONT- BORNOVILLE VERS		
DIRECTION	Avenue de Barry	Bilemont - Parc	Avenue de Rheinfelden
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	AVENUE DE BARRY VERS		
DIRECTION	Bilemont - Parc	Avenue de Rheinfelden	Bilemont - Bornoville
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

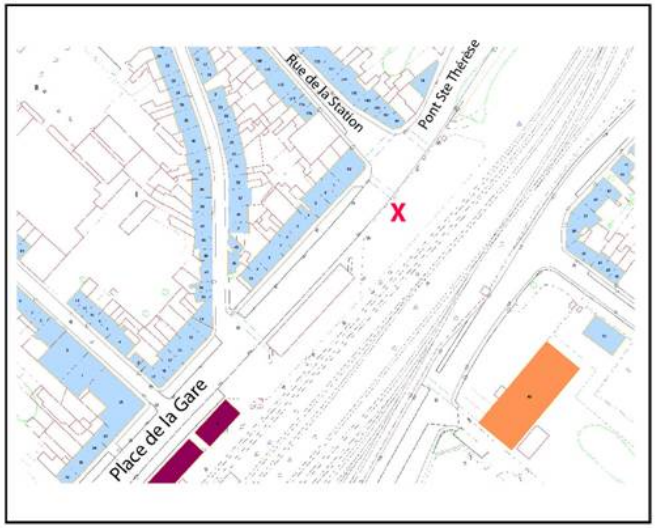
X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Gare SNCB Mouscron



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	PONT SAINTE-THERESE VERS	
DIRECTION	Rue de la Station	Place de la Gare
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	RUE DE LA STATION VERS	
DIRECTION	Pont Sainte-Thérèse	Place de la Gare
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	PLACE DE LA GARE VERS	
DIRECTION	Pont Sainte-Thérèse	Rue de la Station
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

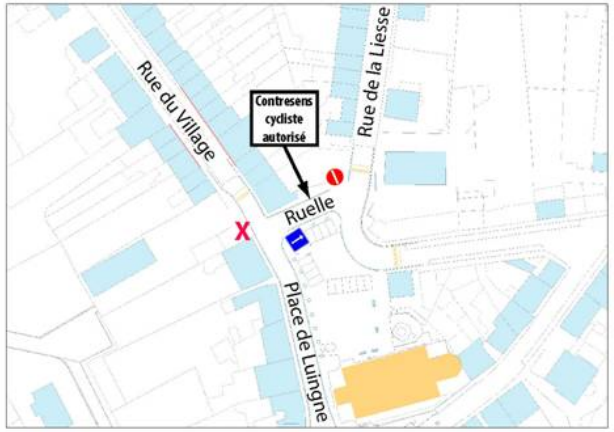
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI	3ème semaine	☐
SEPTEMBRE	3ème semaine	☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Place de Luingne



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	*RUELLE VERS*	
DIRECTION	*Rue du Village*	*Place de Luingne*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*RUE DU VILLAGE VERS*	
DIRECTION	*Place de Luingne*	*Ruelle*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*PLACE DE LUINGNE VERS*	
DIRECTION	*Ruelle*	*Rue du Village*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

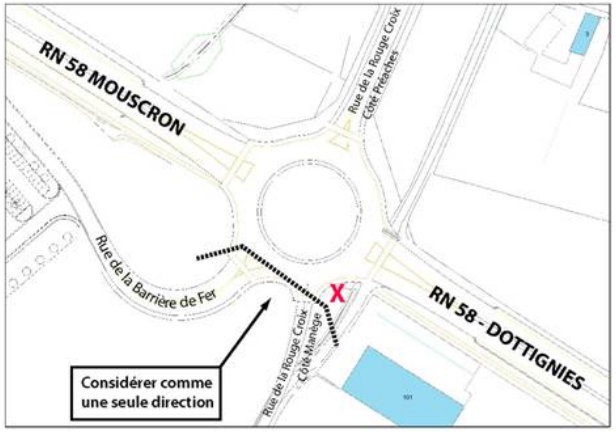
X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Rond-Point Futurosport



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	RN58 - DOTTIGNIES VERS		
DIRECTION	Rouge Croix - Préaches	RN58 - Mouscron	Rouge Croix - Manège
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE DE LA ROUGE CROIX - COTE PREACHES VERS		
DIRECTION	RN58 - Mouscron	Rouge Croix - Manège	RN58 - Dottignies
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RN58 - MOUSCRON VERS		
DIRECTION	Rouge Croix - Manège	RN58 - Dottignies	Rouge Croix - Préaches
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE DE LA ROUGE CROIX - COTE MANEGE VERS		
DIRECTION	RN58 - Dottignies	Rouge Croix - Préaches	RN58 - Mouscron
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Rue des Frontaliers - Place d'Herseaux

DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	*RUE DES FRONTALIERS VERS*	
DIRECTION	*Chaussée de Luingne*	*Place d'Herseaux*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*CHAUSSEE DE LUINGNE VERS*	
DIRECTION	*Rue des Frontaliers*	*Place d'Herseaux*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	*PLACE D'HERSEAUX VERS*	
DIRECTION	*Rue des Frontaliers*	*Chaussée de Luingne*
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

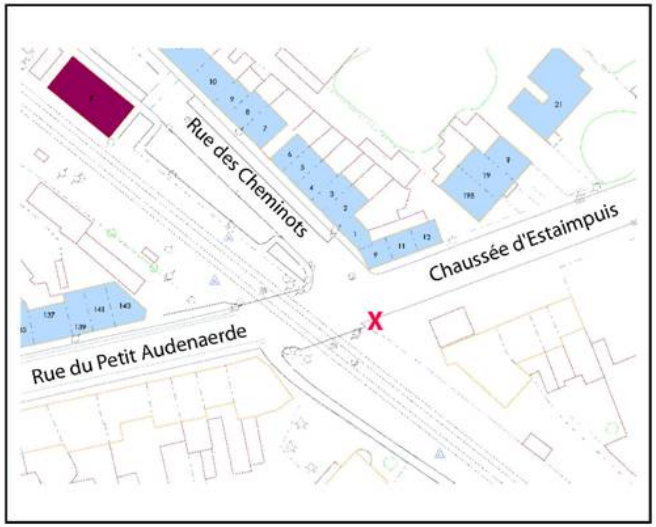
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI	3ème semaine	☐
SEPTEMBRE	3ème semaine	☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Gare SNCB Herseaux



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	RUE DES CHEMINOTS VERS	
DIRECTION	Chaussée d'Estaimpuis	Rue du Petit Audenaerde
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	RUE DU PETIT AUDENAERDE VERS	
DIRECTION	Rue des Cheminots	Chaussée d'Estaimpuis
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

PROVENANCE	CHAUSSEE D'ESTAIMPUIS VERS	
DIRECTION	Rue des Cheminots	Rue du Petit Audenaerde
7h00 - 7h30		
7h30 - 8h00		
8h00 - 8h30		
8h30 - 9h00		

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

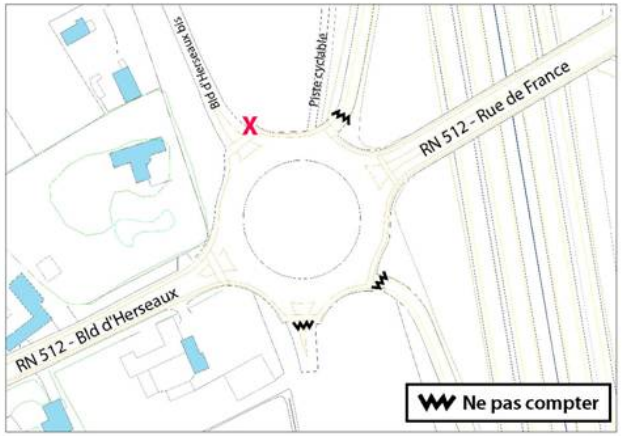
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

X : localisation du compteur

MAI	3ème semaine	☐
SEPTEMBRE	3ème semaine	☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Rond Point Quevaucamps



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	BOULEVARD D'HERSEAUX VERS		
DIRECTION	Rue de France	Piste cyclable	Bld d'Herseaux bis
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	PISTE CYCLABLE VERS		
DIRECTION	Bld d'Herseaux bis	Bld d'Herseaux	Rue de France
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE DE FRANCE VERS		
DIRECTION	Piste cyclable	Bld d'Herseaux bis	Bld d'Herseaux
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	BOULEVARD D'HERSEAUX bis VERS		
DIRECTION	Bld d'Herseaux	Rue de France	Piste cyclable
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

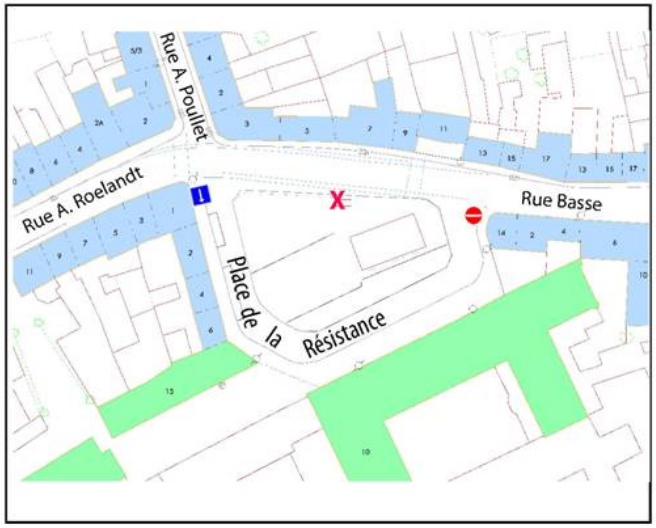
X : localisation du compteur

MAI 3ème semaine ☐

SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

COMPTAGE VELO - VILLE DE MOUSCRON

Dottignies - Place de la Résistance



DATE :

NOM :

PRENOM :

OBSERVATION CLIMATIQUE :

TRAFIC :

AUTRES :

PROVENANCE	RUE ARTHUR ROELANDT VERS		
DIRECTION	Place de la Résistance	Rue Basse	Rue Alphonse Poullet
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE BASSE VERS		
DIRECTION	Rue Alphonse Poullet	Rue Arthur Roelandt	Place de la résistance
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	RUE ALPHONSE POULLET VERS		
DIRECTION	Rue Arthur Roelandt	Place de la Résistance	Rue Basse
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

PROVENANCE	PLACE DE LA RESISTANCE VERS		
DIRECTION	Rue Basse	puis Rue Alphonse Poullet	Rue Arthur Roelandt
7h00 - 7h30			
7h30 - 8h00			
8h00 - 8h30			
8h30 - 9h00			

LEXIQUE - NE COMPTER QUE LES CYCLISTES

- homme
- homme avec casque
- femme
- femme avec casque
- homme avec siège bébé
- homme avec casque et siège bébé
- S enfant ou ado de moins de 14 ans

Note : rajouter un "p" à côté du sigle si vélo pliable

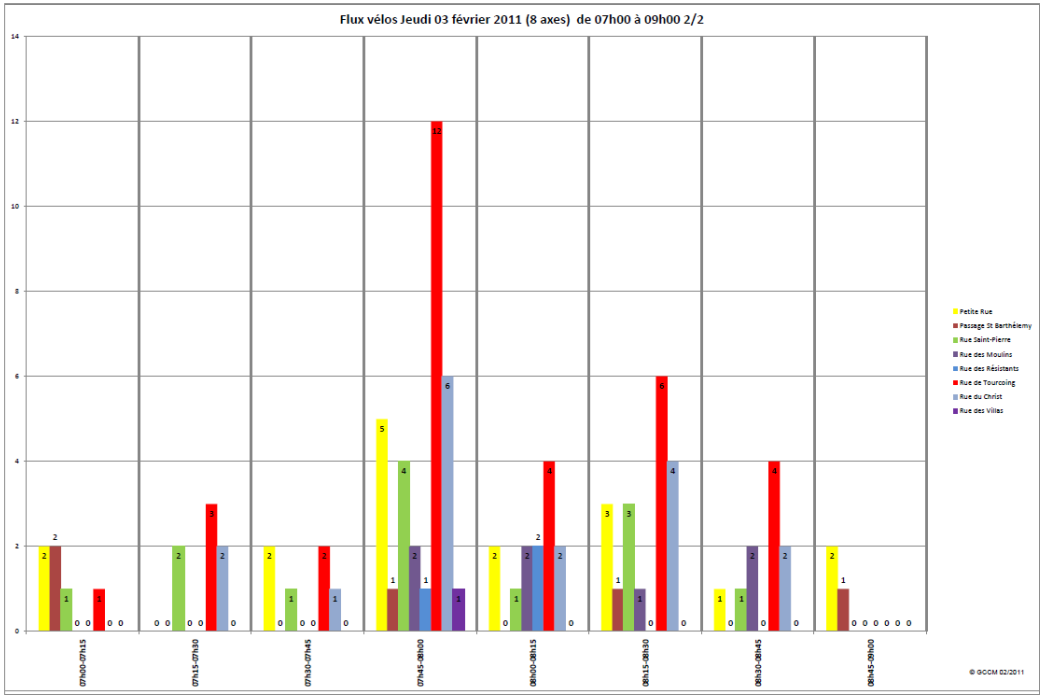
Comptage vélo :
7 h 00 à 9 h 00
2 x par an
Le jeudi

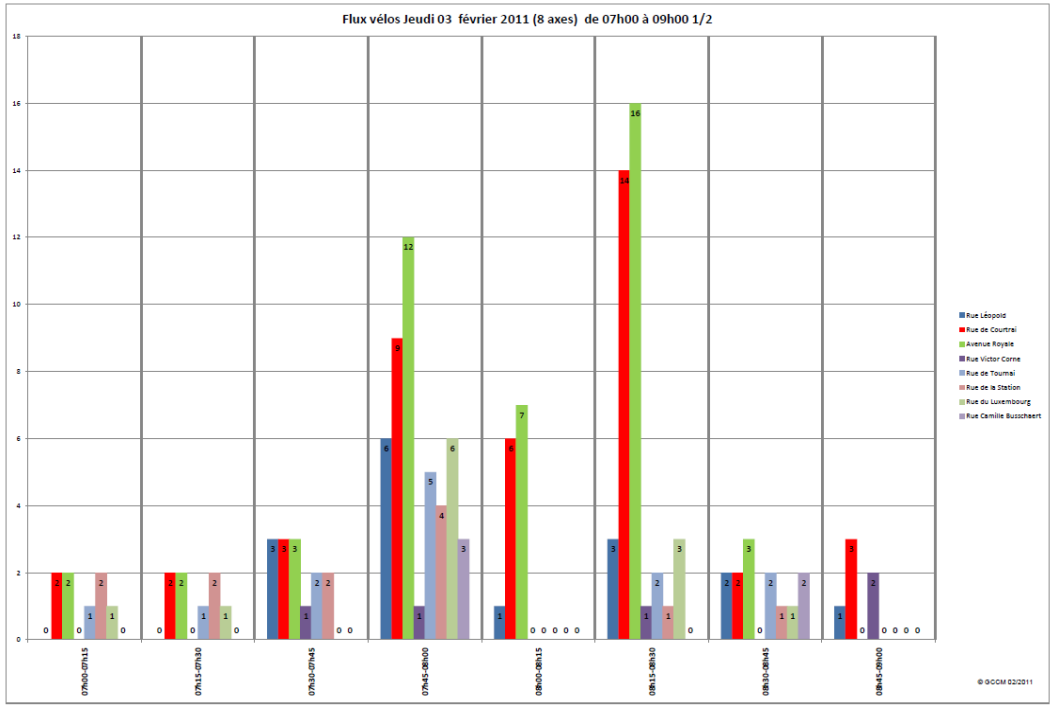
X : localisation du compteur

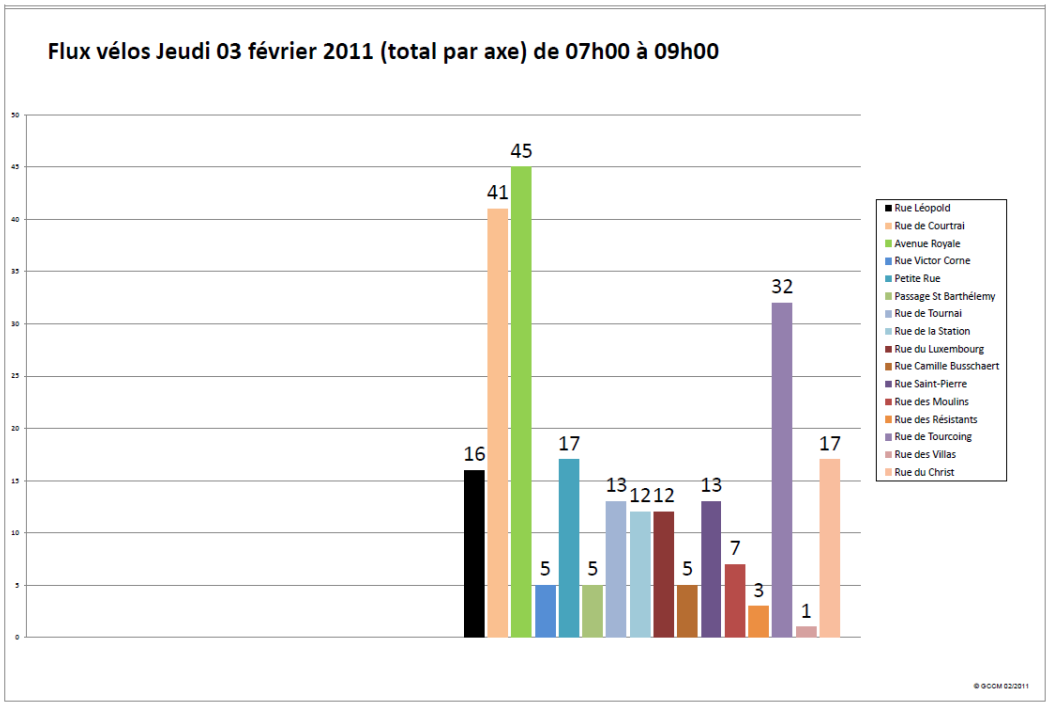
MAI 3ème semaine ☐

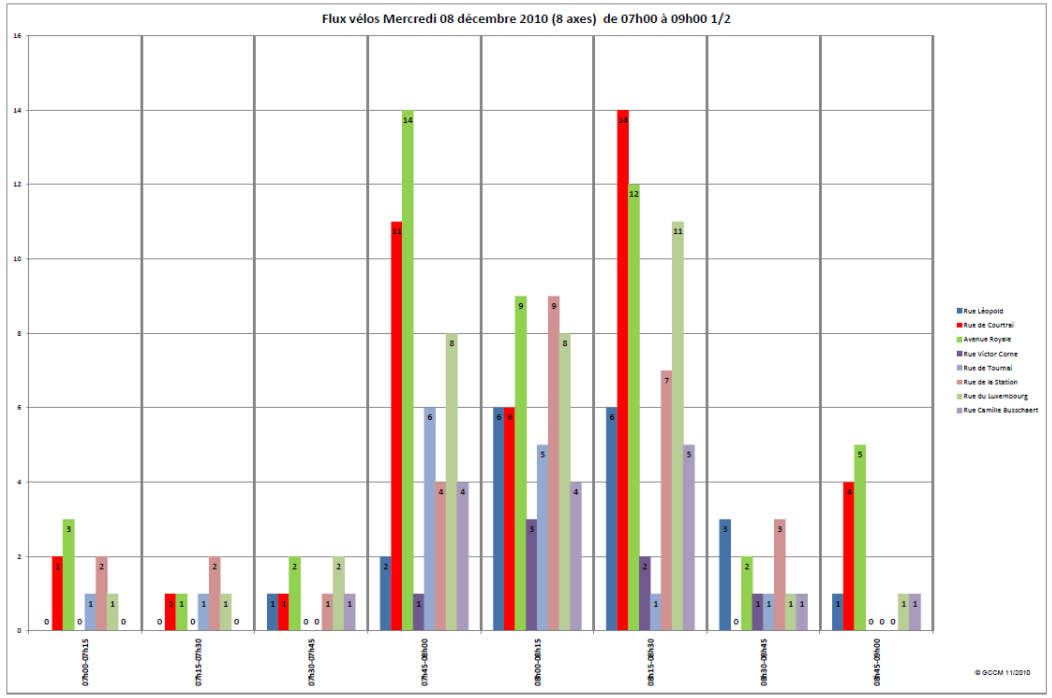
SEPTEMBRE 3ème semaine ☐

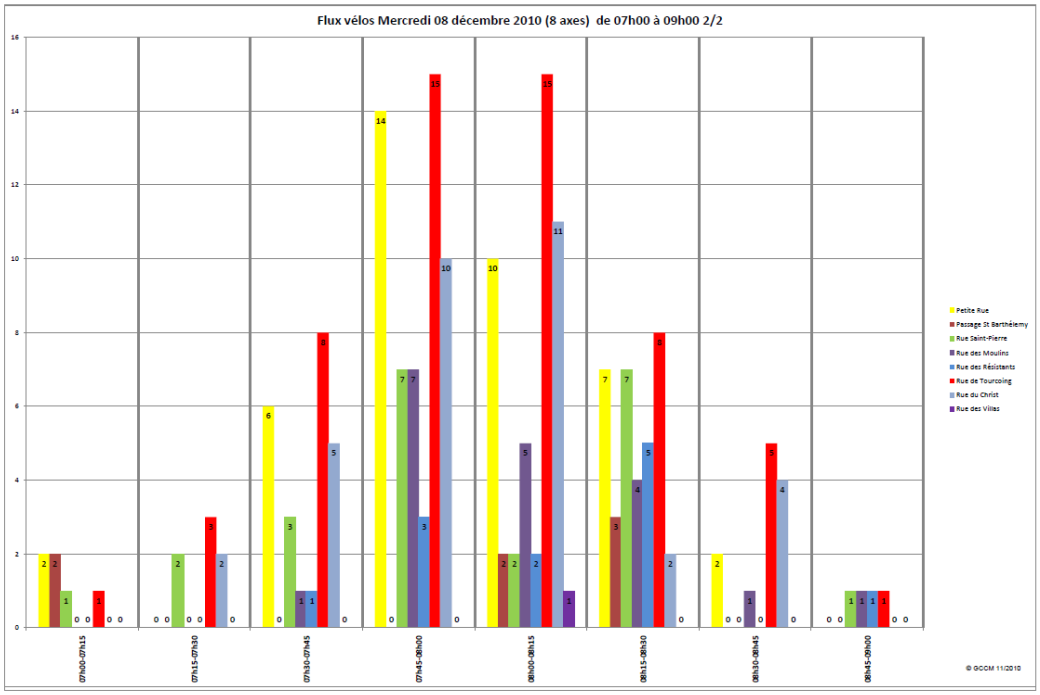
Préalablement aux campagnes de comptages qui débuteront à partir de septembre 2011, des comptages ont déjà été réalisés précédemment, notamment en Février 2011 et en Novembre et Décembre 2010. L'objectif poursuivi avec le plan cyclable est d'obtenir des campagnes récurrentes afin de pouvoir créer un observatoire des tendances.

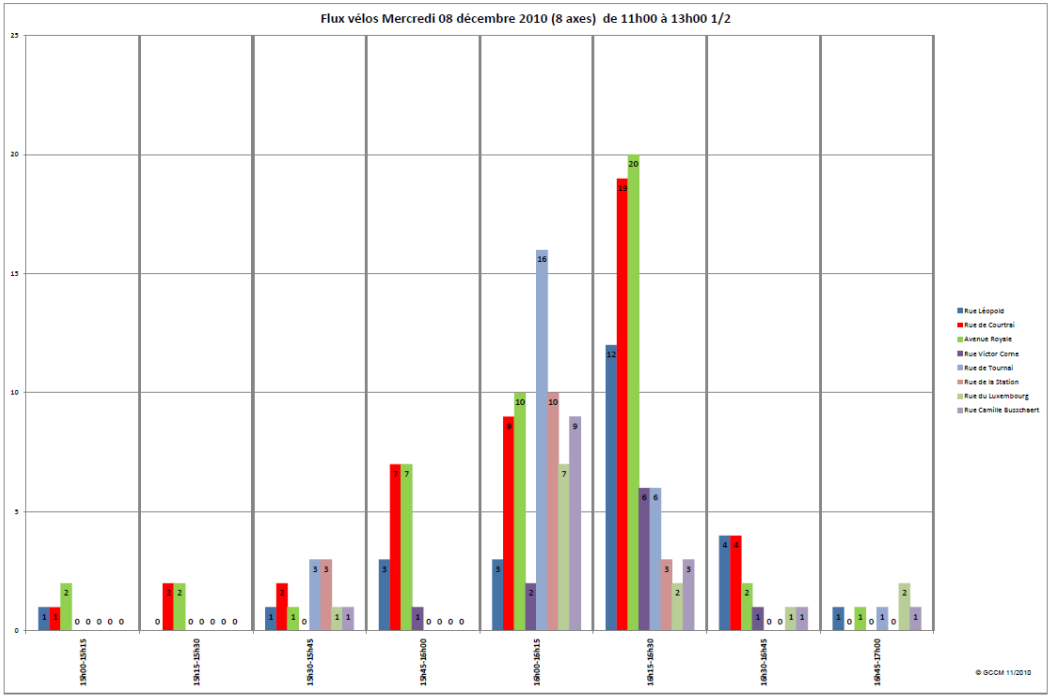


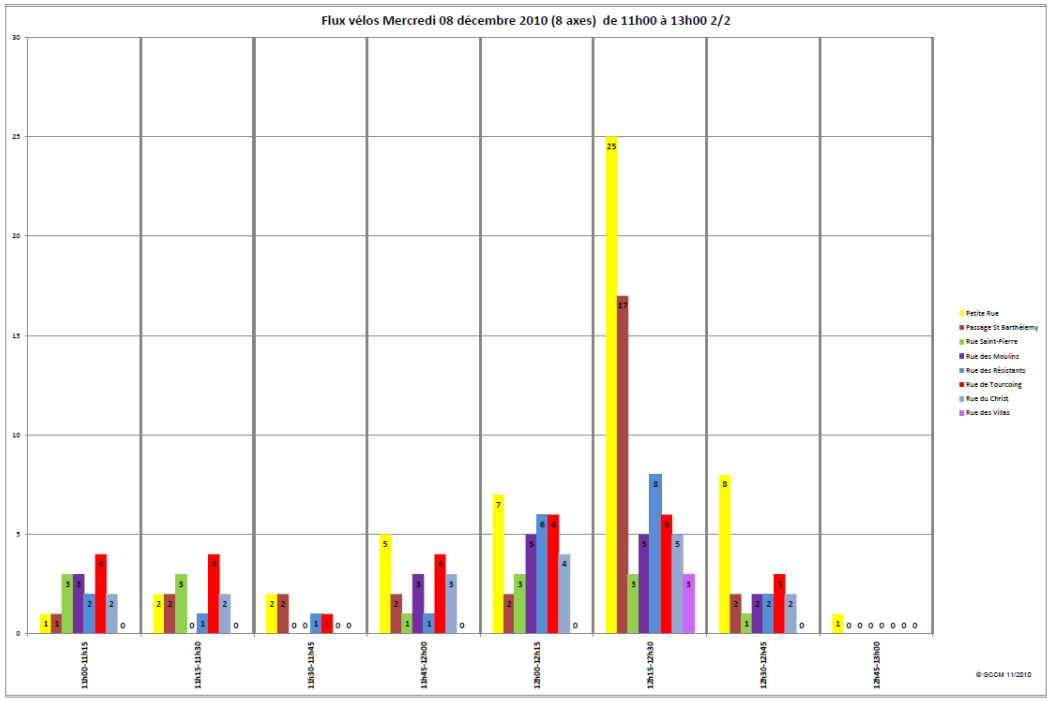


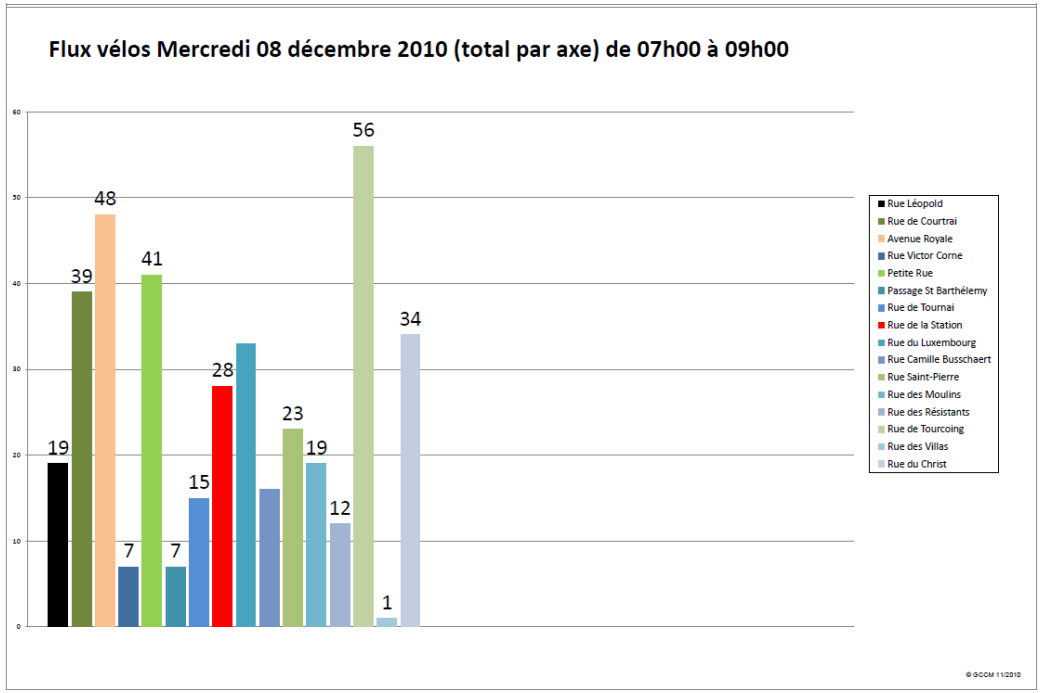

Flux vélos Jeudi 03 février 2011 (total par axe) de 07h00 à 09h00
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
16
41
45
5
17
5
13
12
12
5
13
7
3
32
1
17
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 02/2011

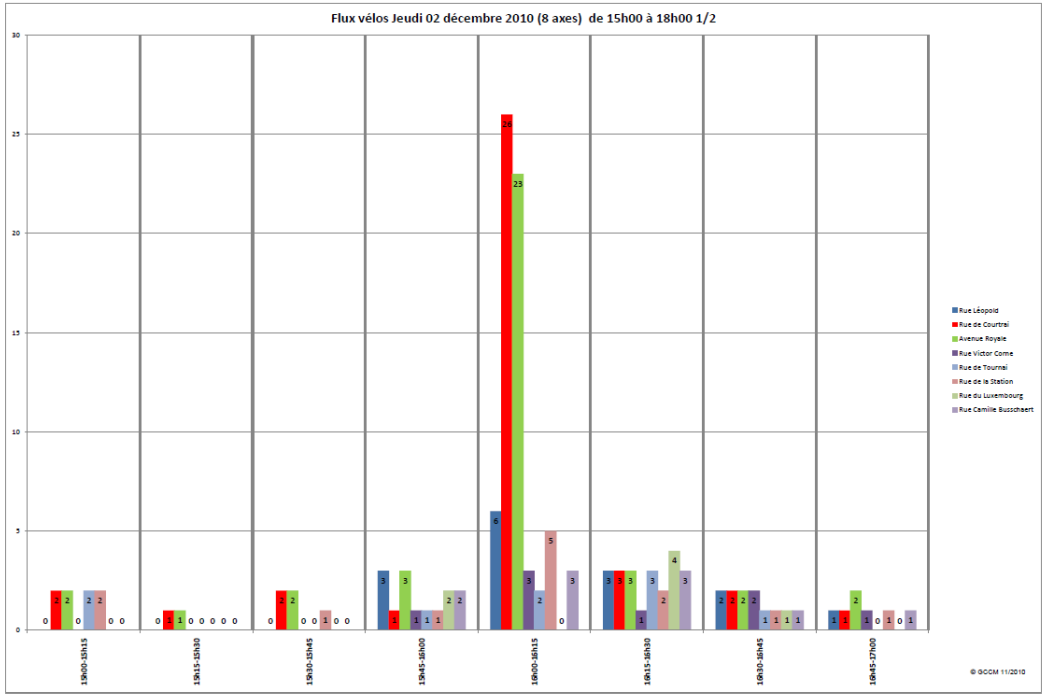

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 1/2
16
14
12
10
8
6
4
2
0
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
© GCCM 11/2010

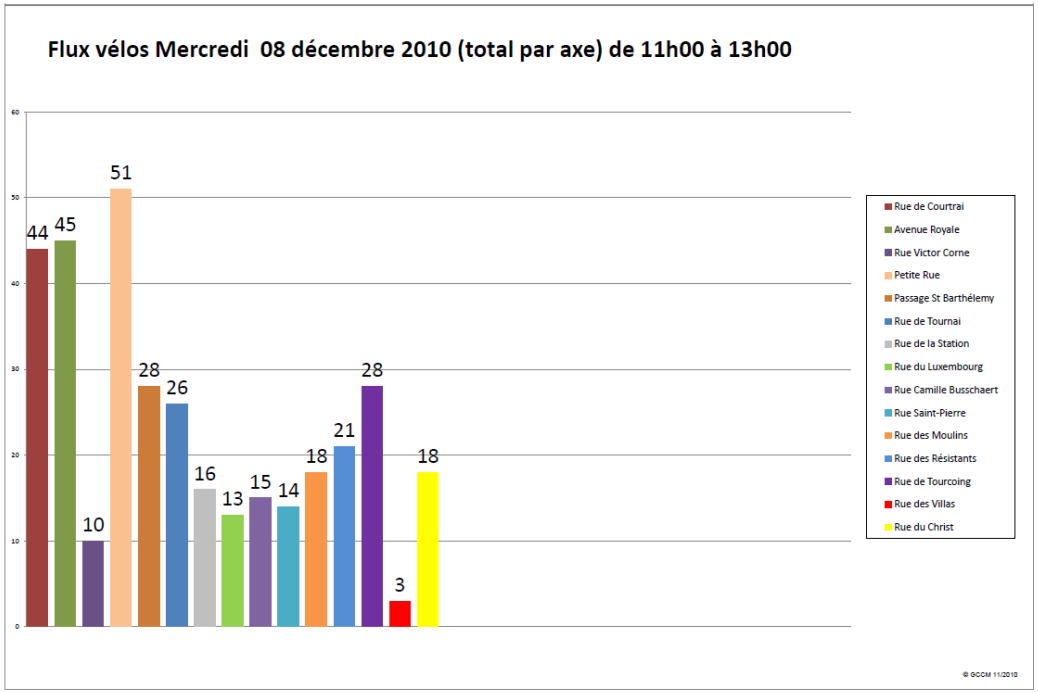

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
© GCCM 11/2010

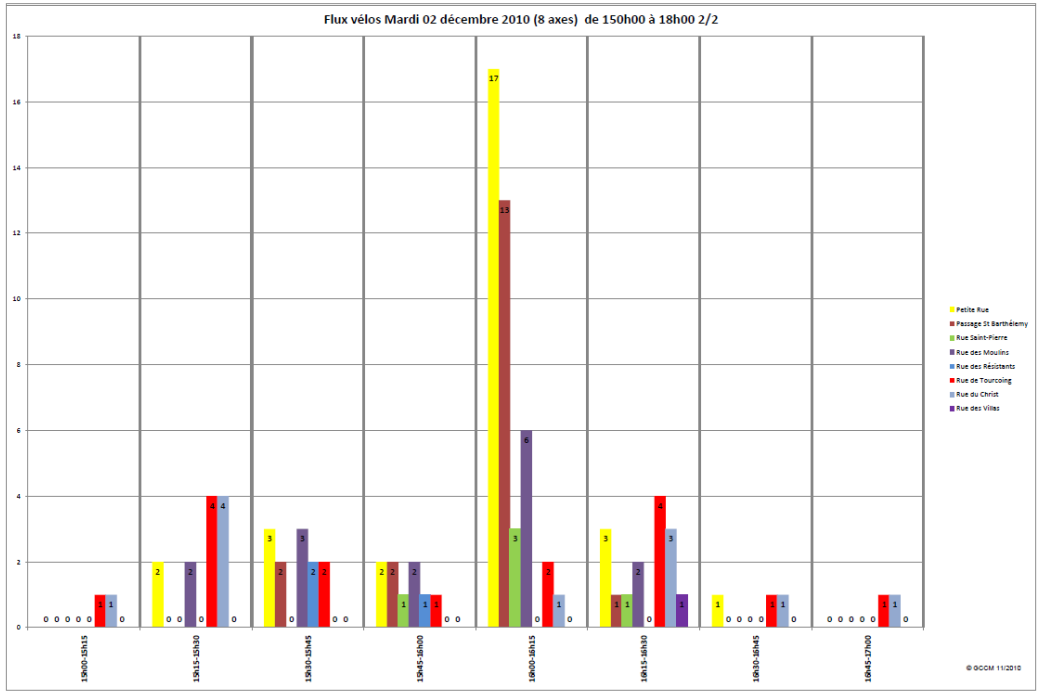

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (8 axes) de 11h00 à 13h00 1/2
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
© GCCM 11/2010

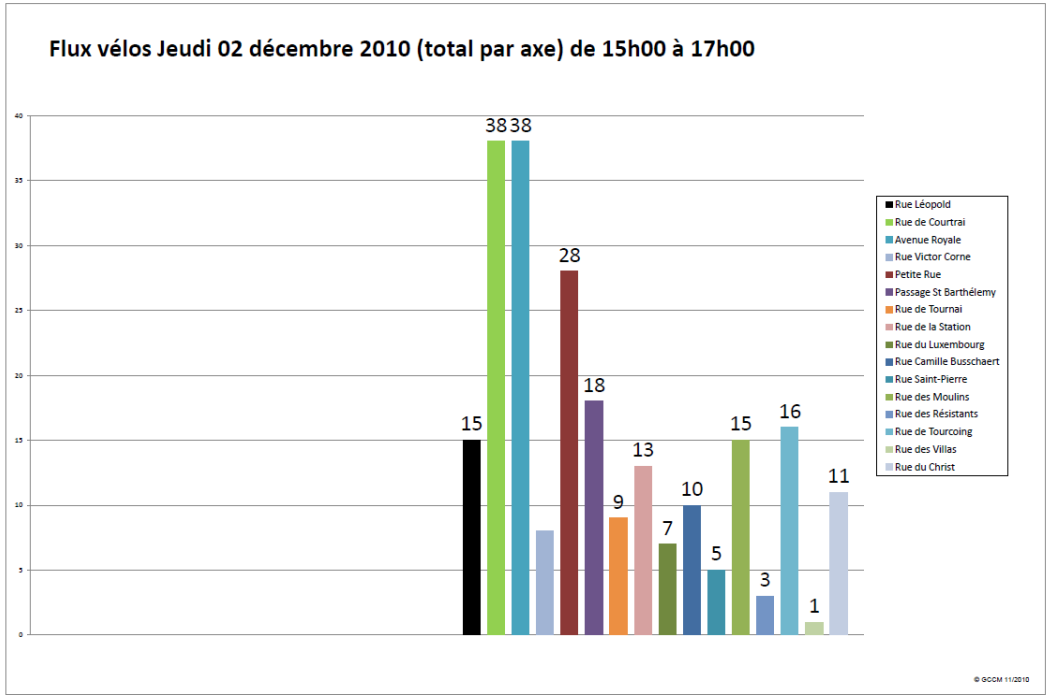

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (8 axes) de 11h00 à 13h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
11h00-11h15
11h15-11h30
11h30-11h45
11h45-12h00
12h00-12h15
12h15-12h30
12h30-12h45
12h45-13h00
© GCCM 11/2010

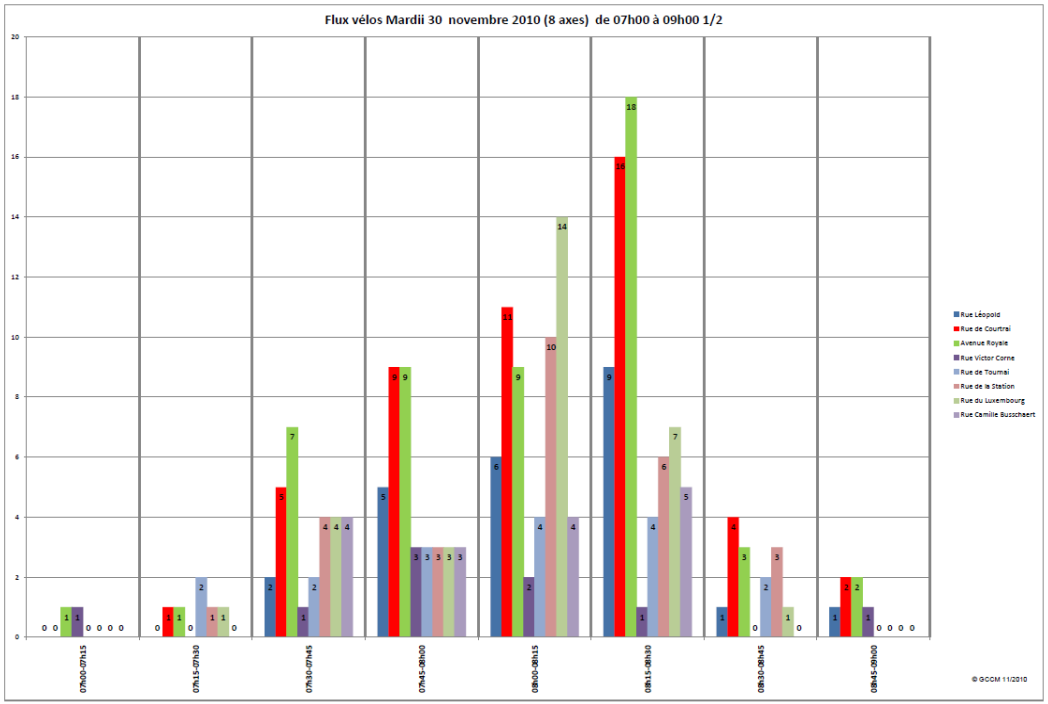

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (total par axe) de 07h00 à 09h00
19
39
48
7
41
7
15
28
23
19
12
56
1
34
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010

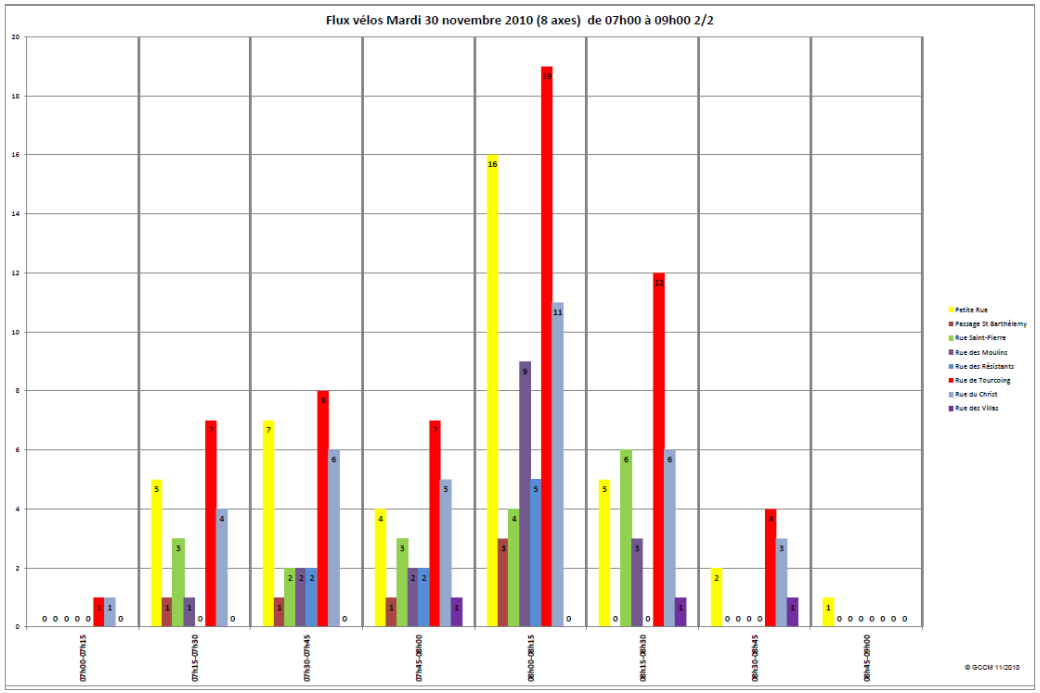

Flux vélos Jeudi 02 décembre 2010 (8 axes) de 15h00 à 18h00 1/2
30
25
20
15
10
5
0
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
© GCCM 11/2010

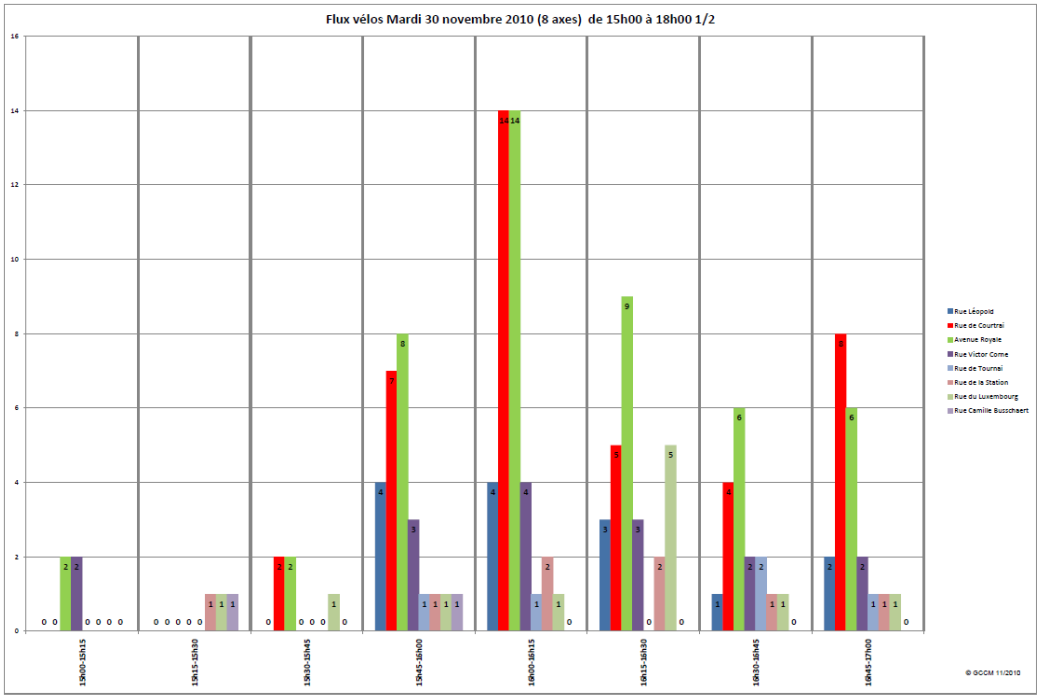

Flux vélos Mercredi 08 décembre 2010 (total par axe) de 11h00 à 13h00
60
50
40
30
20
10
0
44
45
10
51
28
26
16
13
15
14
18
21
28
3
18
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010

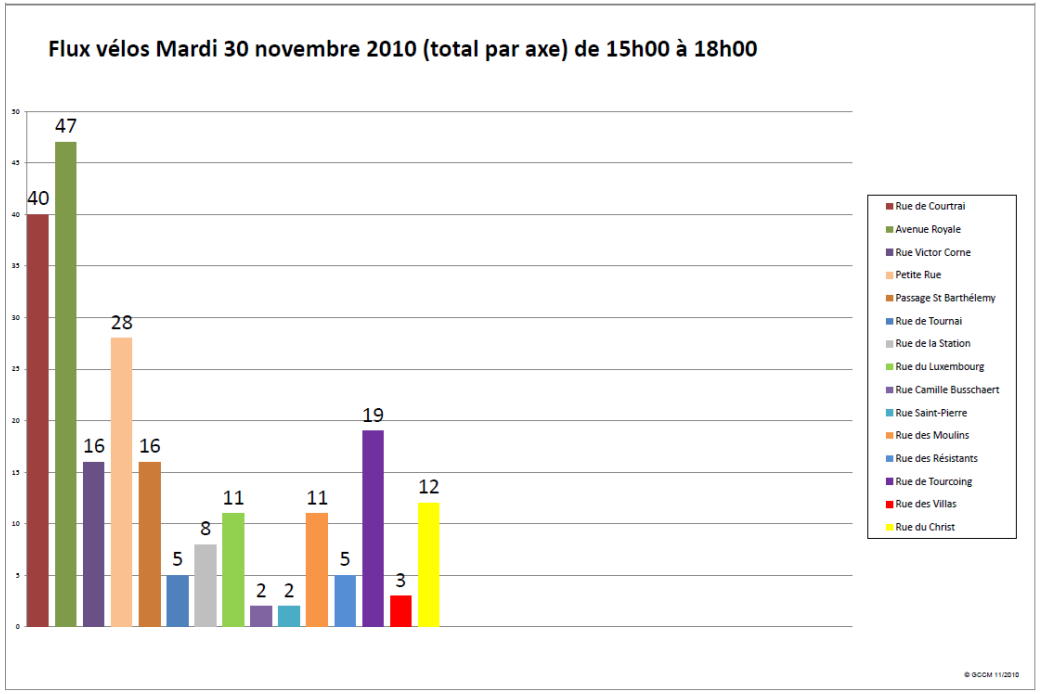

Flux vélos Mardi 02 décembre 2010 (8 axes) de 150h00 à 18h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
© GCCM 11/2010

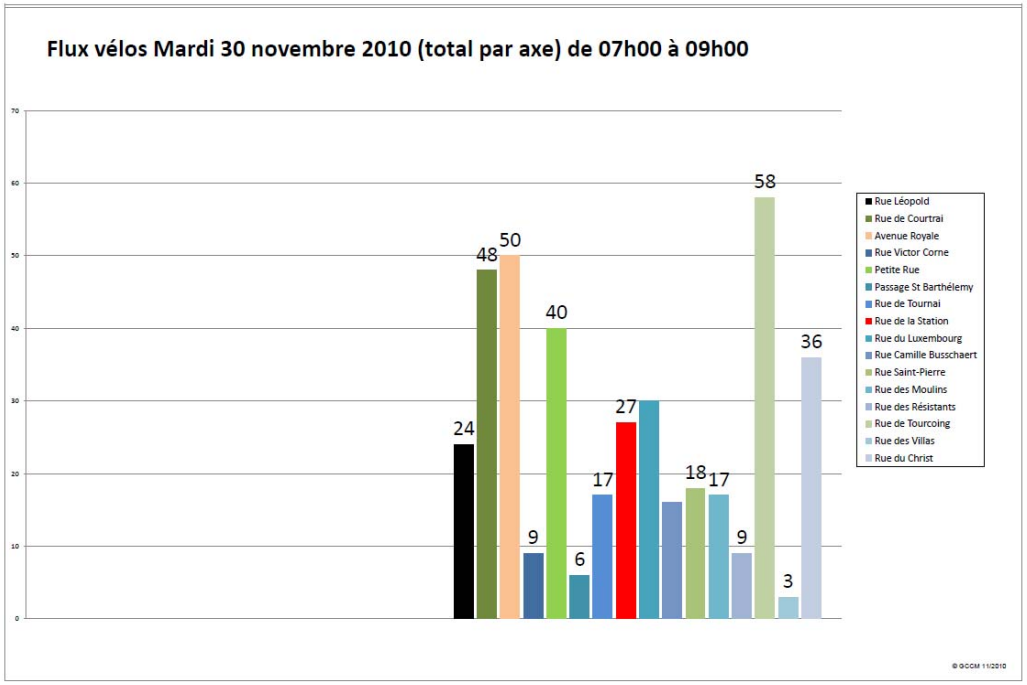

Flux vélos Jeudi 02 décembre 2010 (total par axe) de 15h00 à 17h00
15
38
38
28
18
9
13
7
10
5
15
3
16
1
11
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010

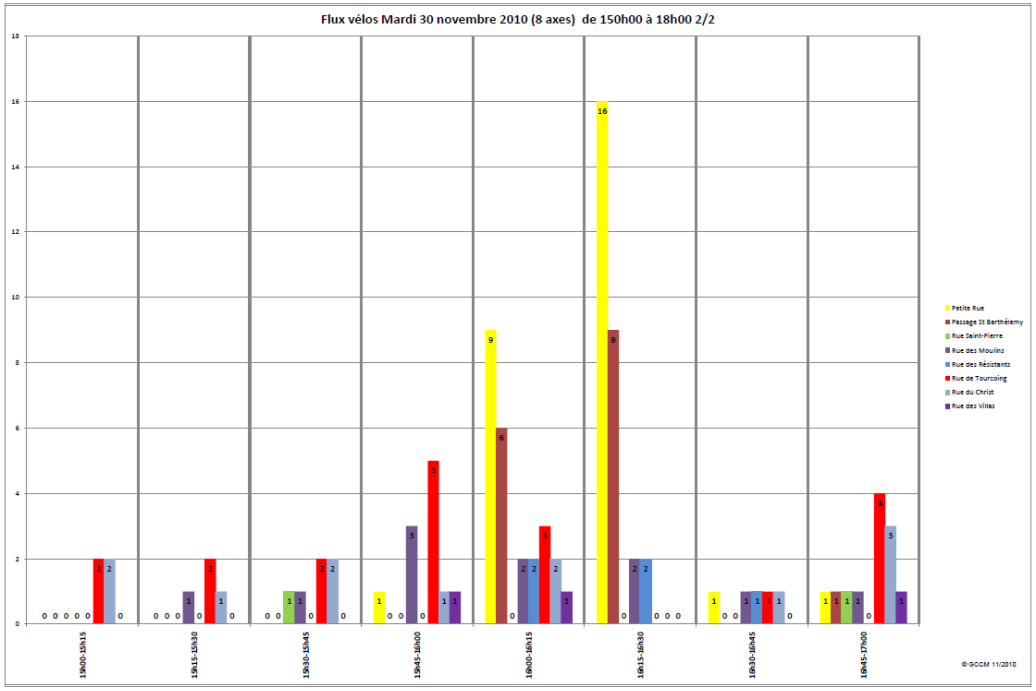

Flux vélos Mardii 30 novembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 1/2
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busscheart
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
© GCCM 11/2010

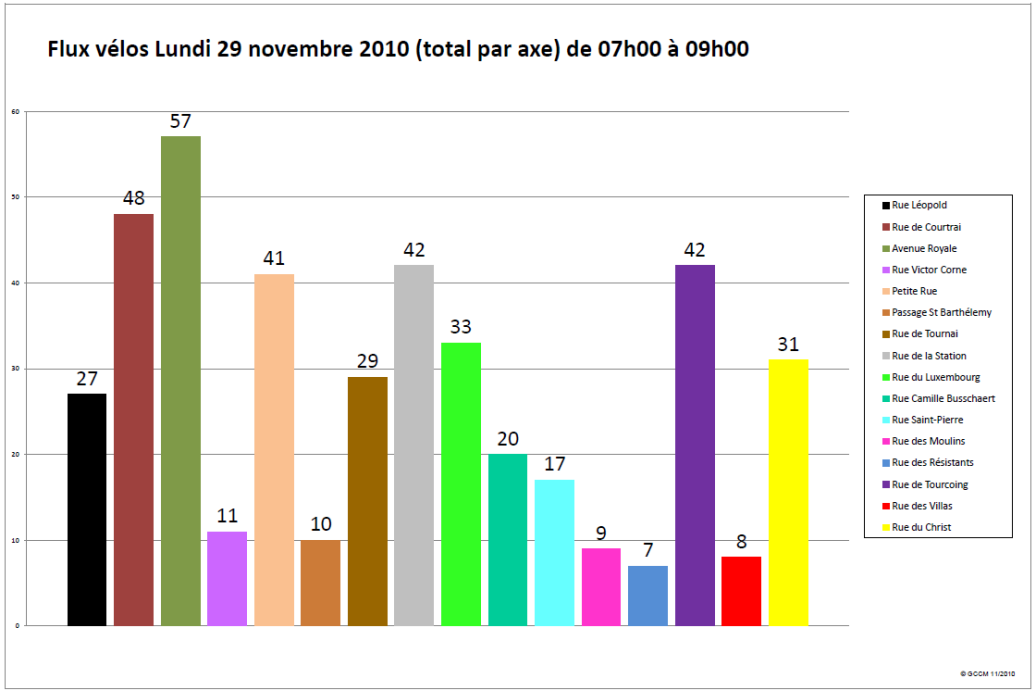

Flux vélos Mardi 30 novembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
© GCCM 11/2010

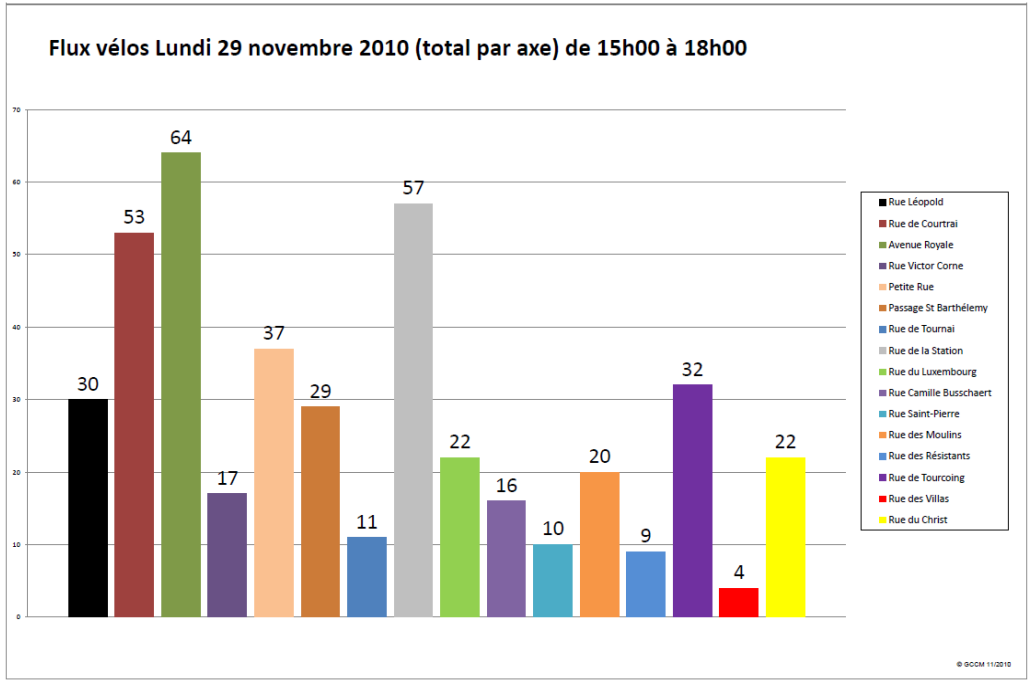

Flux vélos Mardi 30 novembre 2010 (8 axes) de 15h00 à 18h00 1/2
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
© GCCM 11/2010

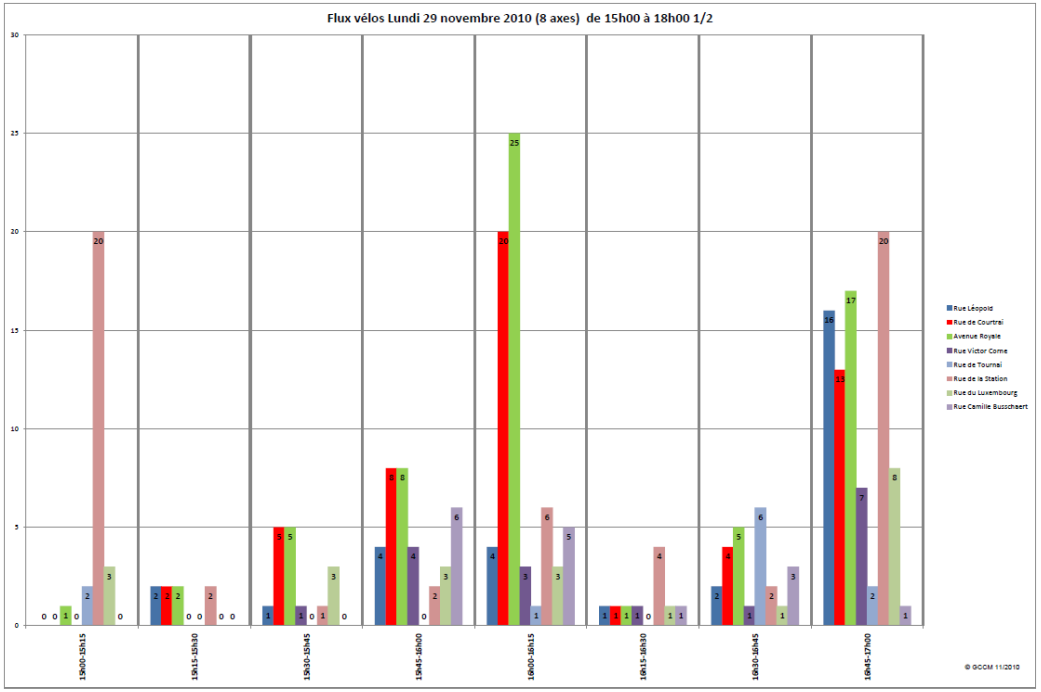

Flux vélos Mardi 30 novembre 2010 (total par axe) de 15h00 à 18h00
40
47
16
28
16
5
8
11
2
2
11
5
19
3
12
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010

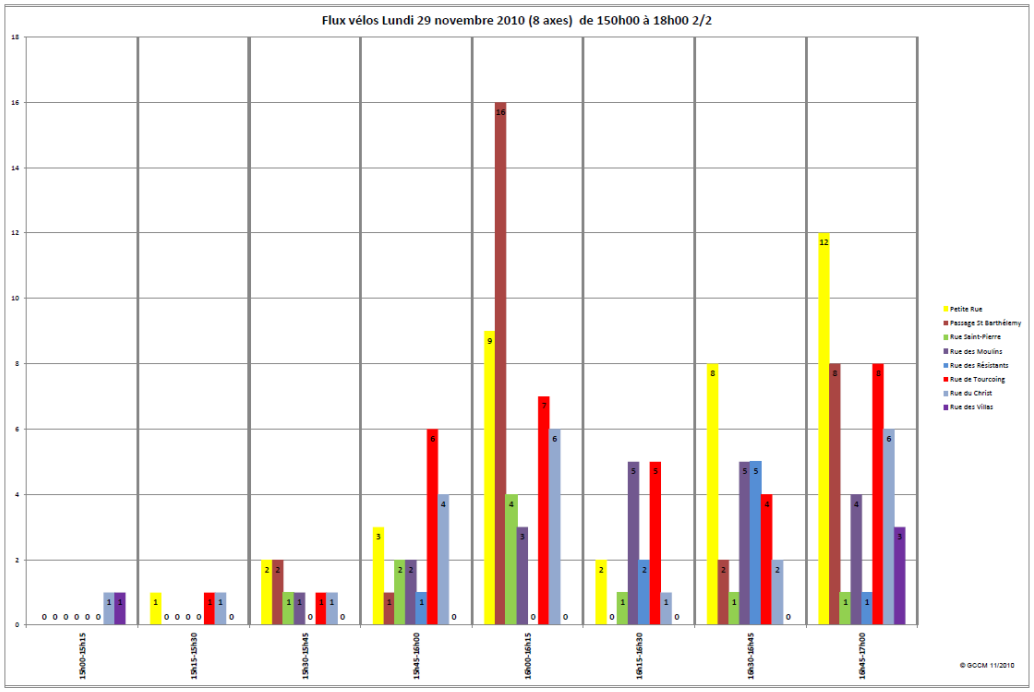

Flux vélos Mardi 30 novembre 2010 (total par axe) de 07h00 à 09h00
70
60
50
40
30
20
10
0
24
48
50
9
40
6
17
27
18
17
9
58
3
36
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010

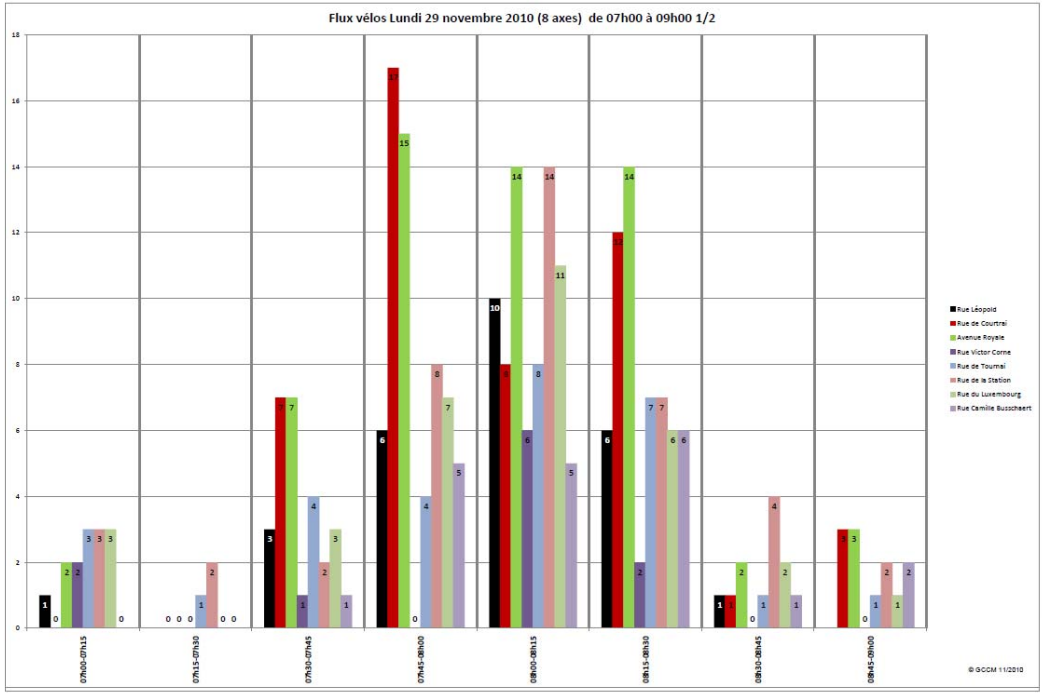

Flux vélos Mardi 30 novembre 2010 (8 axes) de 15h00 à 18h00 2/2
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
© GCCM 11/2010

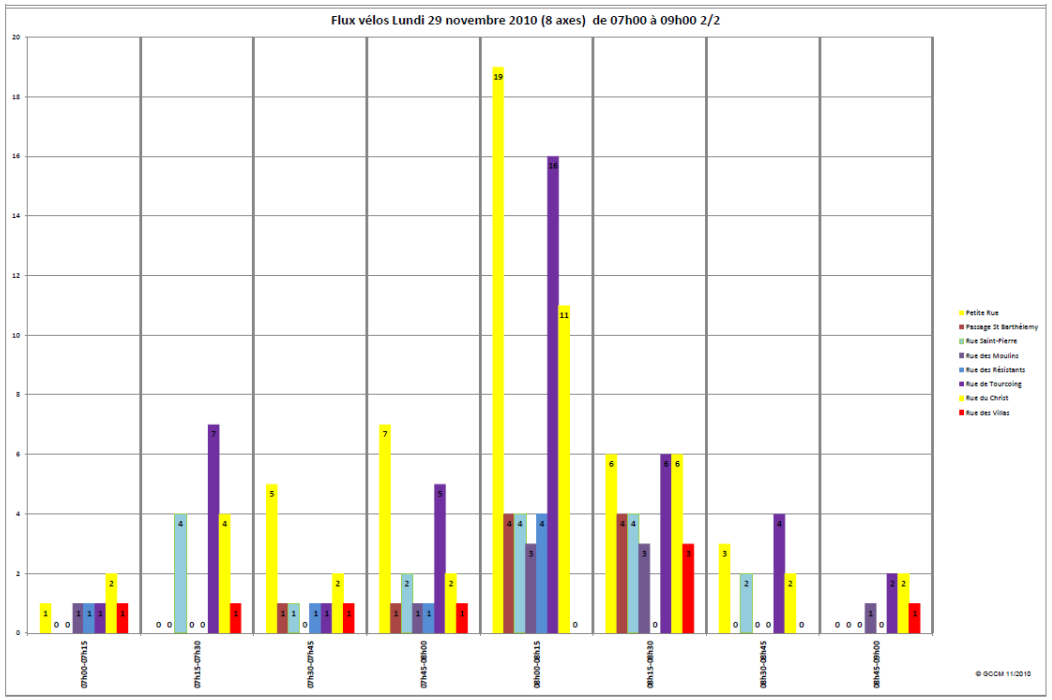

Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (total par axe) de 07h00 à 09h00
60
50
40
30
20
10
0
27
48
57
11
41
10
29
42
33
20
17
9
7
42
8
31
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010


Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (total par axe) de 15h00 à 18h00
70
60
50
40
30
20
10
0
30
53
64
17
37
29
11
57
22
16
10
20
9
32
4
22
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue des Villas
Rue du Christ
© GCCM 11/2010


Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (8 axes) de 15h00 à 18h00 1/2
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
© GCCM 11/2010


Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (8 axes) de 150h00 à 18h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
15h00-15h15
15h15-15h30
15h30-15h45
15h45-16h00
16h00-16h15
16h15-16h30
16h30-16h45
16h45-17h00
© GCCM 11/2010


Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 1/2
Rue Léopold
Rue de Courtrai
Avenue Royale
Rue Victor Corne
Rue de Tournai
Rue de la Station
Rue du Luxembourg
Rue Camille Busschaert
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
© GCCM 11/2010


Flux vélos Lundi 29 novembre 2010 (8 axes) de 07h00 à 09h00 2/2
Petite Rue
Passage St Barthélemy
Rue Saint-Pierre
Rue des Moulins
Rue des Résistants
Rue de Tourcoing
Rue du Christ
Rue des Villas
07h00-07h15
07h15-07h30
07h30-07h45
07h45-08h00
08h00-08h15
08h15-08h30
08h30-08h45
08h45-09h00
© GCCM 11/2010

STATIONNEMENT VELO (OCCUPATION)

METEO	DATE :
	NOM :
	PRENOM :

LIEU	TYPE	OFFRE		OCCUPATION		TAUX D'OCCUPATION
GRAND-PLACE	ARCEAUX NON COUVERTS	8	12	4	6	50%
	FIXATIONS AU SOL	4		2		
CENTRE COMMERCIAL DES MOULINS	ARCEAUX NON COUVERTS	8	8		0	0%
PLACE DE LA RESISTANCE (DOTTIGNIES)	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
PLACE D'HERSEAUX	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
GARE D'HERSEAUX	ARCEAUX COUVERTS	5	15		0	0%
	ARCEAUX NON-COUVERTS	10				
PLACE DE LUINGNE	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
RUE DU CHALET	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
PLACE SERGENT GHIERS	ARCEAUX COUVERTS	5	5		0	0%
CHR (AVENUE REINE ASTRID)	ARCEAUX COUVERTS	40	46		0	0%
	ARCEAUX NON- COUVERTS	6				
PISCINE LES DAUPHINS	ARCEAUX COUVERTS	89	89		0	0%
CENTR'EXPO	ARCEAUX NON-COUVERTS	21	21		0	0%
GARE DE MOUSCRON	ARCEAUX COUVERTS	70	92		0	0%
	CONSIGNES PAYANTES	22				

7.3 Visites de terrain

Plusieurs visites de terrain et réunion de travail ont été menées avec le conseiller externe de la Ville de Mouscron : **Julie CHARLES – PRO VELO.**

- **Le 10 Février 2011** Première visite de terrain avec le Conseiller externe.
  Visite (1h15-1h30) de la commune en vélo.
  Visite en voiture : appréhender la totalité du territoire et les réalités locales et visualiser les itinéraires principaux.

- **Le 15 Avril 2011** Réunion d'implantation du logiciel cartographie + réunion de travail entre Julie CHARLES et Nathalie BLANCKE – Rédaction du PCC.
  Partie « objectifs » pour la préparation de la réunion du CCCV2 prévue le 26 Avril 2011.

- **Le 16 Mai 2011** Réunion de travail entre Julie CHARLES et Nathalie BLANCKE – Rédaction du PCC. Visite sur place et préparation de la partie cartographie – Les portes d'entrées de ville et les points de comptages. Partie « Fiches-actions » pour la préparation de la réunion du GT 3 du 27 Mai 2011.

- **Le 10 Août 2011** Réunion de travail entre Julie CHARLES et Nathalie BLANCKE – Rédaction du PCC. Visite sur place et préparation de la partie cartographie

7.4 Cahier cartographique

Les cartes ci-après reprennent l'ensemble des données relatives au Plan Communal Cyclable cartographiées.

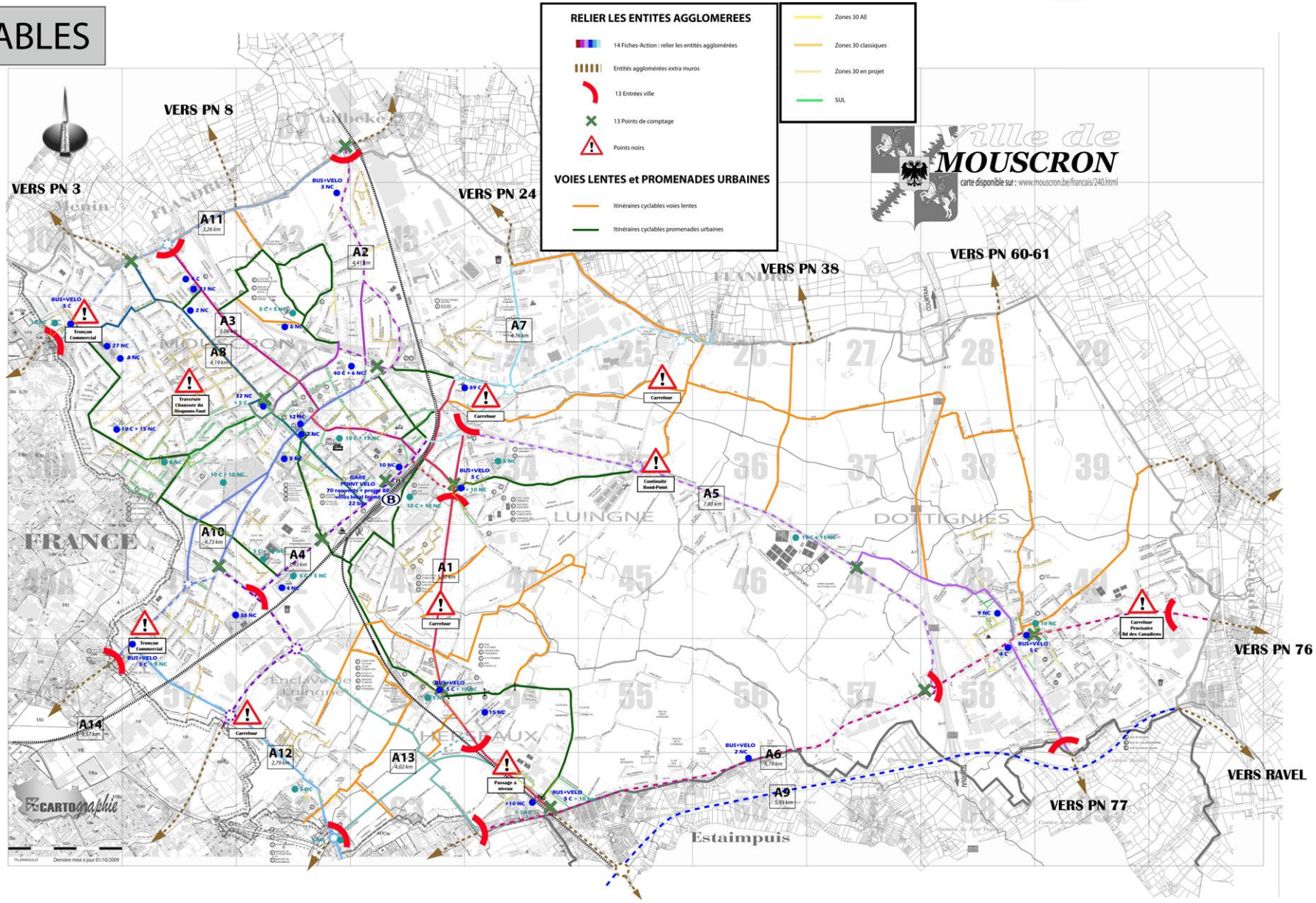
La carte présentée en page suivante représente la totalité des itinéraires qui ont été pensés dans le cadre du Plan Communal Cyclable selon les objectifs prioritaires définis :

- Les fiches 1 à 14 conformes à l'objectif 1 : « Relier les entités agglomérées ».
- Les 13 portes d'entrée de la commune conformes à l'objectif 2 : « Marquer les entrées de ville cyclable ».
- Conformément à l'objectif « Permettre une mixité des usagers au cœur des entités », les tronçons cyclistes prioritaires pensés dans le cadre des Promenades Urbaines et dans le cadre de la valorisation des sentiers, des voiries de remembrements et des voies agricoles. Sont également représentés : les SUL en cours de création, les zones 30, les zones 30 abords d'école et les zones 30 prévues à court terme.
- Les 10 points noirs repérés sur le territoire de la commune.
- Les points de stationnement vélo et les points prévus à court terme (pôles multimodaux). Les nouveaux points de stationnement aux abords des pôles attractifs seront implantés au fur et à mesure de l'avancement des fiches-actions cartographiées.
- Les 13 points de comptages définis selon les itinéraires principaux à réaliser dans le cadre de notre PCC.

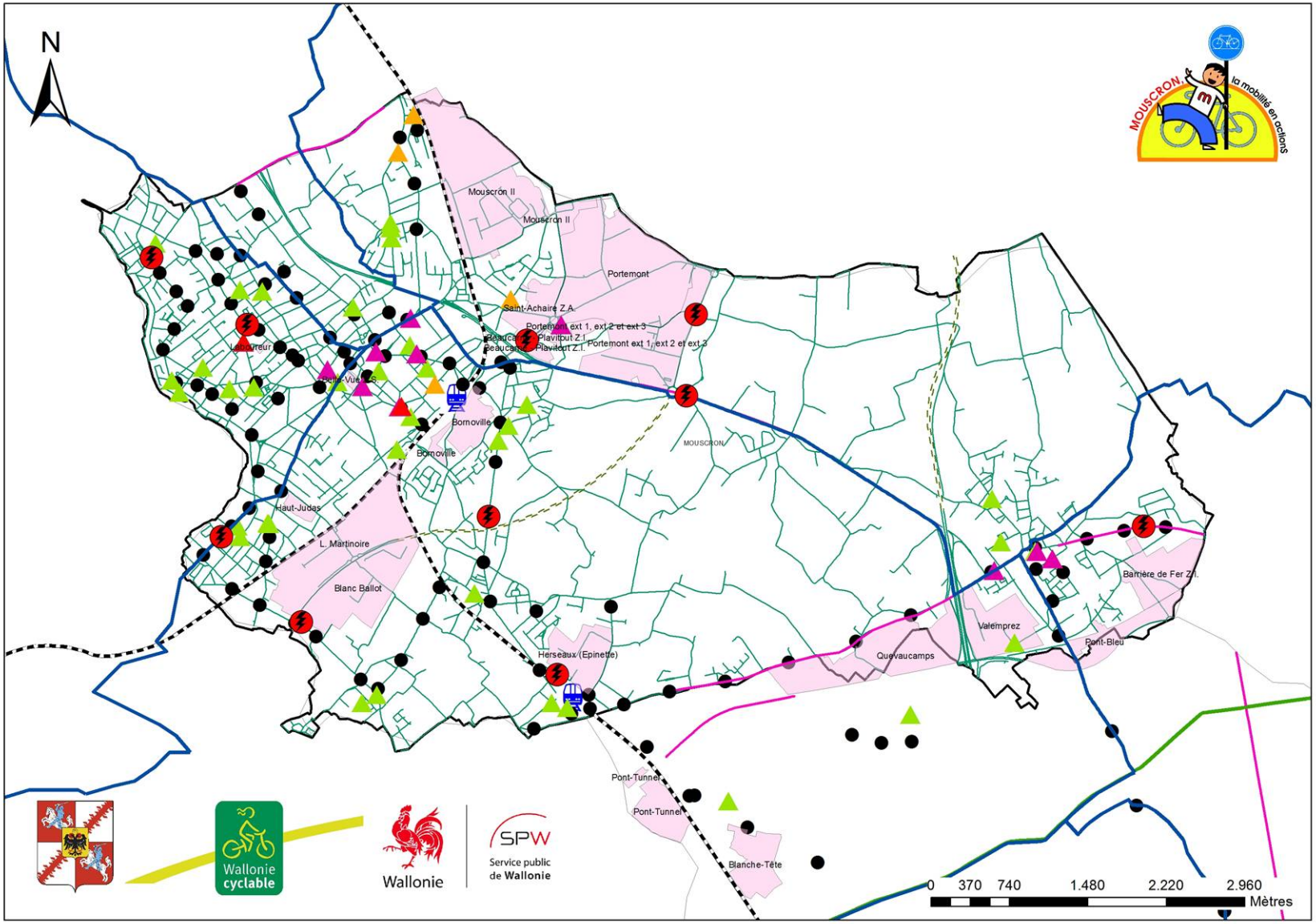
Pour une bonne lisibilité, les tronçons parcourant une route régionale ont été dessinés en traits pointillés.

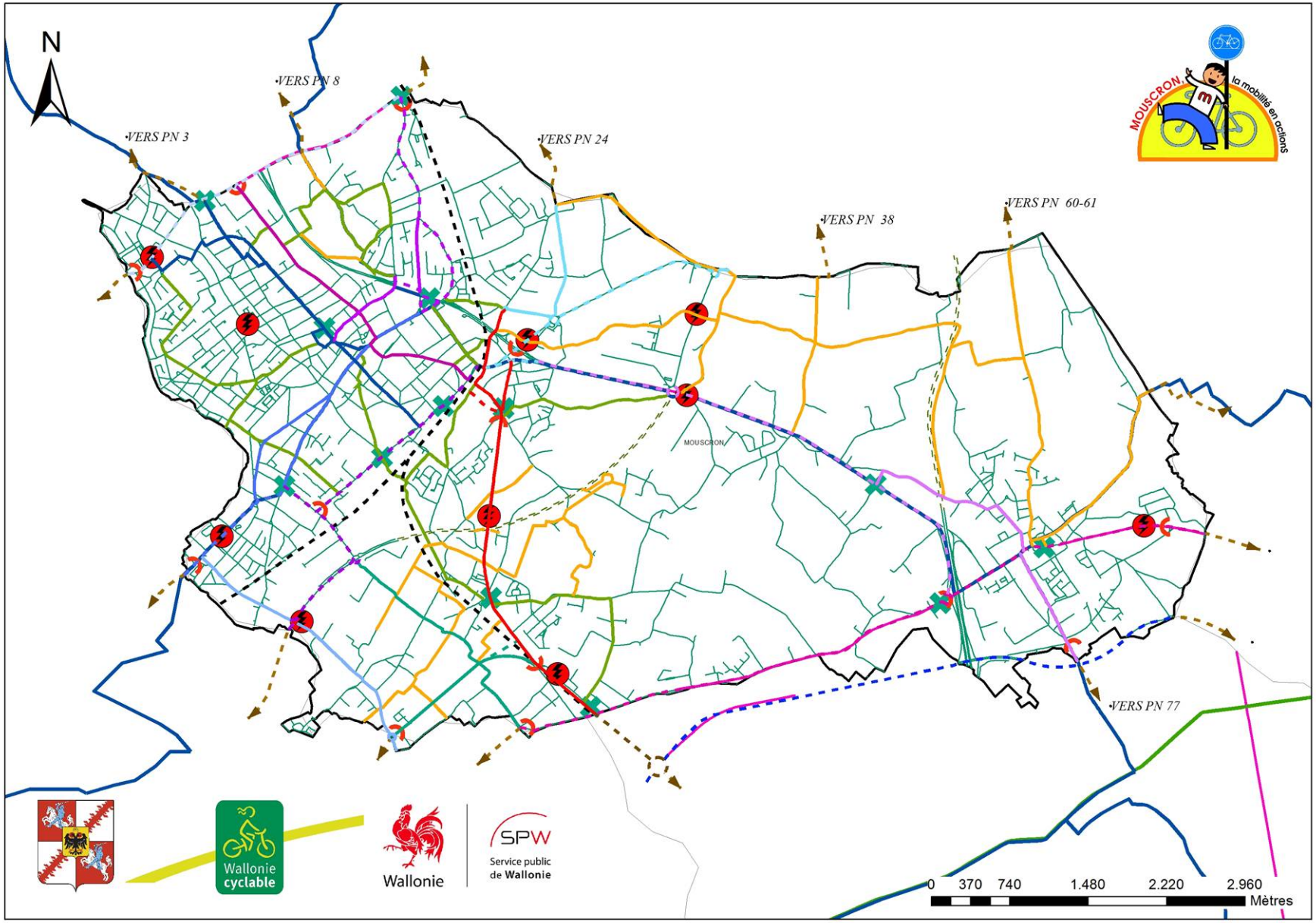
.

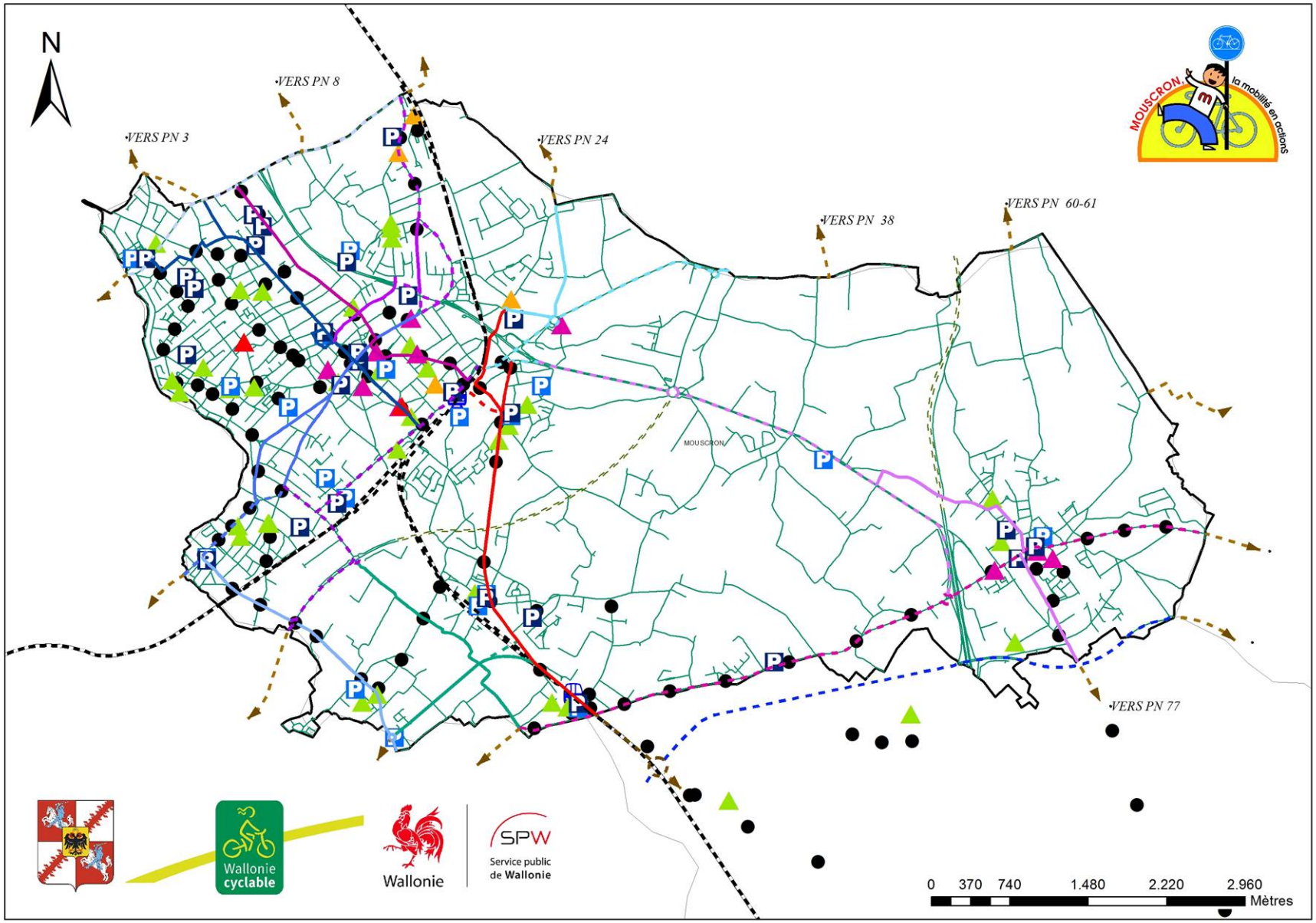
ITINERAIRES CYCLABLES



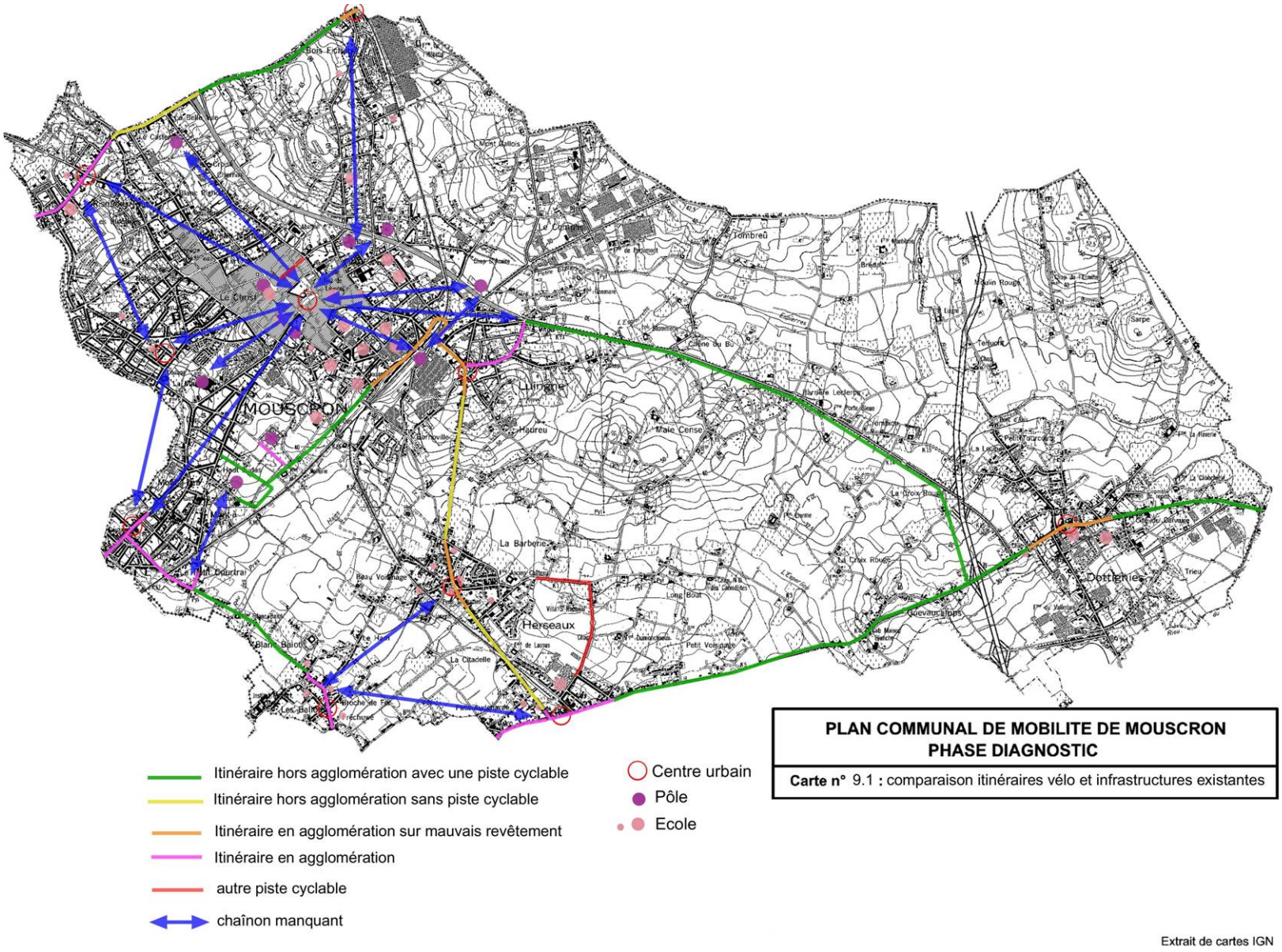
Cartes réalisées selon le programme ARCGIS implanté dans les 13 communes présélectionnées dans le cadre du projet pilote Wallonie Cyclable.




N
VERS PN 3
VERS PN 8
VERS PN 24
VERS PN 38
VERS PN 60-61
VERS PN 77
MOUSCRON
MOUSCRON la mobilité en actions
Wallonie cyclable
Wallonie
SPW
Service public de Wallonie
0 370 740 1.480 2.220 2.960
Mètres


N
VERS PN 8
VERS PN 3
VERS PN 24
VERS PN 38
VERS PN 60-61
VERS PN 77
MOUSCRON
MOUSCRON la mobilité en actions
Wallonie cyclable
Wallonie
SPW
Service public de Wallonie
0 370 740 1.480 2.220 2.960
Mètres

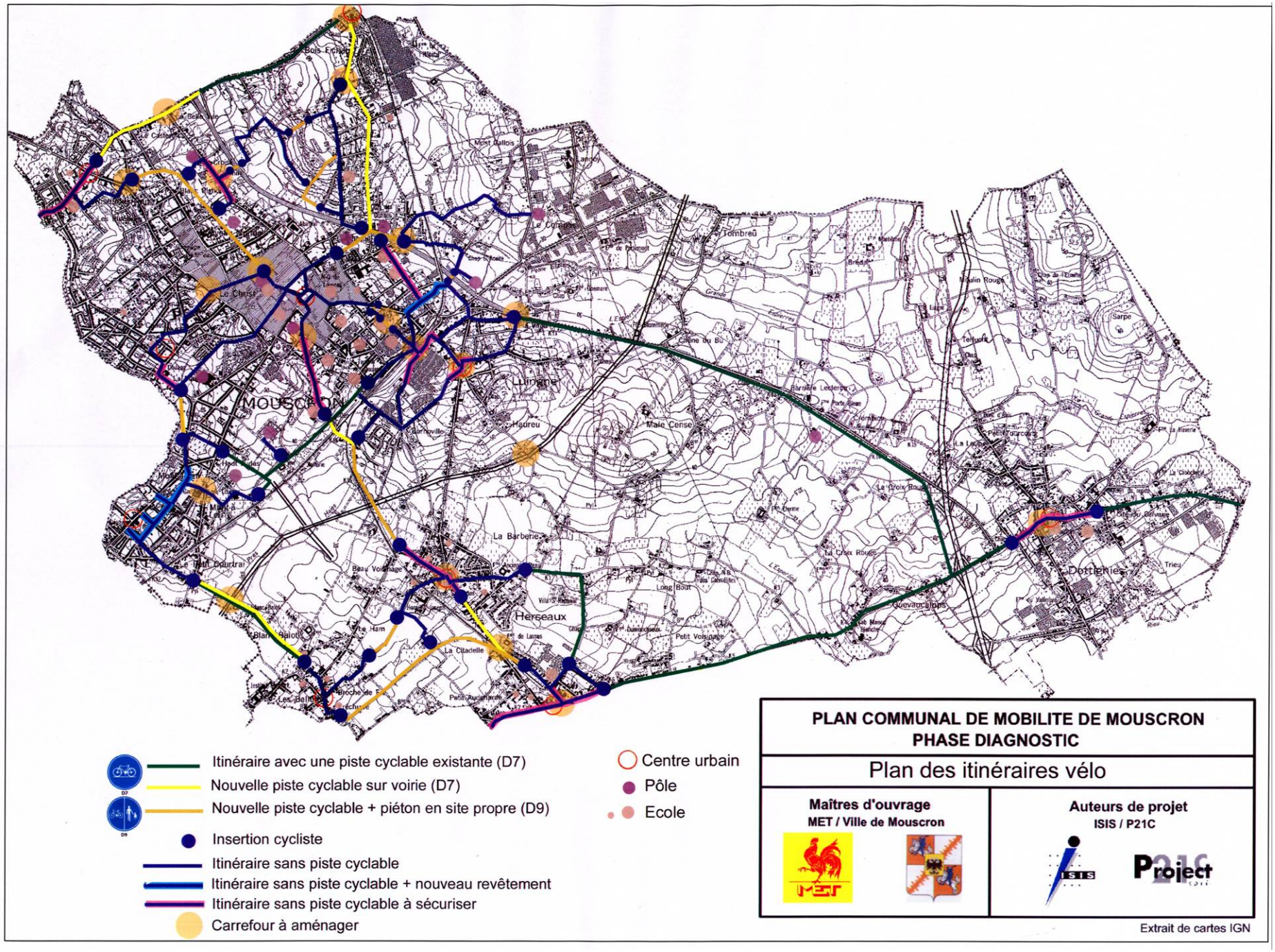
Cartes issues du PCM représentant les pistes/bandes cyclables existantes et en projet.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON
PHASE DIAGNOSTIC

Carte n° 9.1 **:** comparaison itinéraires vélo et infrastructures existantes

Extrait de cartes IGN


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON
PHASE DIAGNOSTIC
Plan des itinéraires vélo
Maîtres d'ouvrage
MET / Ville de Mouscron
Auteurs de projet
ISIS / P21C
Extrait de cartes IGN
Itinéraire avec une piste cyclable existante (D7)
Nouvelle piste cyclable sur voirie (D7)
Nouvelle piste cyclable + piéton en site propre (D9)
Insertion cycliste
Itinéraire sans piste cyclable
Itinéraire sans piste cyclable + nouveau revêtement
Itinéraire sans piste cyclable à sécuriser
Carrefour à aménager
Centre urbain
Pôle
Ecole
MOUSCRON
Luingne
Herseaux
Dottignies
Tombreu
Hadreu
Malle Cense
La Barberie
Le Mont Courtrai
Beau Voisinage
Le Ham
La Citadelle
Long Bout
Petit Voisinage
Quevaucamps
Le Christ
Bois Echaudé
Mont Gallois
Le Cornet
Moulin Rouge
Sarpe
Trieu
La Croix Rouge
Petit Auchenaire

7.5. Aperçu des actions

Tableau 1 – Aperçu des actions

	Type d'action	Responsable	Partenaire(s)	Échéance	Coût
			Actions : Rouler à vélo		
	Objectif : Relier les entités agglomérées				
A1	**Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par la Gare d'Herseaux, la Gare de Mousron et la Piscine**	Ville de Mouscron (Services Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale Direction des Routes de Mons	2011/2012	**PCC 2011 : 159.715 €** (candidature Wallonie cyclable) + 222.285 € de part communale **Crédit Impulsion 2011 :** 250.000 € + 110.000 € de part communale
A2	**Relier Aalbeke à Mouscron en passant par le Centre Hospitalier, le Château des Comtes et la Place Charles De Gaulle**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons Ville de Mouscron (Service Mobilité / Voirie / Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2012	**PCC 2012 : 40.000 €** Budget Région Wallonne pour le trottoir/piste cyclable – Chantier achevé fin septembre 2011.
A3	**Relier Rekkem à Mouscron en passant par le Centr'Expo et la Grand'Place**	Ville de Mouscron (Services Mobilité, Signalisation et Voirie), Service Voyer Province de Hainaut	Gracq Local et Police Locale	2012	**PCC 2012 : 87.500 €**
A4	**Relier Roubaix à Mouscron en passant par la zone d'activités et la Gare de Mouscron**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation), Gracq Local et Police Locale	2012	**PCC : 0€** Région Wallonne via la Direction des Routes de Mons. Collaboration avec la Ville de Mouscron (marquages au sol + poteau de feux de rappel)
A5	**Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par Dottignies, le Futurosport et la zone d'activités commerciales**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons Ville de Mouscron (Services Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2012 Long terme : aména-gements non prioritaires	Budget région Wallonne – Direction des Routes de Mons pour les aménagements prioritaires. **PCC 2012 : 40.000 €.**

A6	**Relier Wattrelos à Spiere en passant par Herseaux Gare et Dottignies**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons.	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation) Gracq Local et Police Locale	2012	**PCC : 0€** Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation Gracq Local et Police Locale
A7	**Relier Rollegem à Mouscron en passant par la zone d'activités, la piscine et la zone commerciale**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2013	Région Wallonne pour les parties Régionales Marquages routiers : budget communal Signalisation **PCC 2013 : 190.000 €**
A8	**Relier Menin à Mouscron en passant par la Place De Gaulle, la Grand'Place et la Gare**	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2013	**PCC 2013 : 75.000 €**
A9	**Relier Wattrelos à Pecq en passant par Estaimpuis et Dottignies**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation) Gracq Local et Police Locale	2013	**PCC : 0€** Région Wallonne – Direction des Routes de Mons
A10	**Relier Tourcoing à Mouscron en passant par le Parc Communal, la Grand'Place et le Centre Hospitalier**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons et Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2014	Région Wallonne - Direction des Routes de Mons Ville de Mouscron via ses services **PCC 2014 : 330.000 €**
A11	**Relier Aalbeke à Neuville-en-Ferrain en passant par le Risquons-Tout**	Région Wallonne Direction des Routes de Mons	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation Gracq Local et Police Locale	2014	**PCC : 0€** Région Wallonne – Direction des Routes de Mons
A12	**Relier Wattrelos à Tourcoing en passant par Herseaux Ballons, la zone d'activités et le Mont-à-Leux**	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2015	**PCC 2015 : 340.000 €**

A13	**Relier Wattrelos à Mouscron en passant par la future zone d'habitat d'Herseaux et la Gare d'Herseaux**	Ville de Mouscron via son Service Mobilité, Voirie et Signalisation	Propriétaires des terrains de la ZACC Gracq Local et Police Locale	Long terme Réflexions à mener dès à présent	**PCC : 0€** Investissements seront pris en charge dans le cadre des aménagements des voiries de la ZACC. La ville de Mouscron financera les maillons manquants permettant de relier les tronçons
A14	**A vélo, sur site propre, le long des voies ferrées**	La SNCB en collaboration avec la Ville de Mouscron (via ses services Mobilité, Voirie, Urbanisme et Signalisation).	Gracq Local et Police locale	Long terme Réflexions à mener dès à présent	**PCC : 0€** Budget SNCB
	Objectif : Marquer les entrées de ville cyclable				
A15	**Marquer les 13 entrées de ville cyclable**	Ville de Mouscron (Service Mobilité et Service Signalisation) Région Wallonne – Direction des Routes de Mons	Gracq Locale et Police Locale	2011 - Charte d'aménagement des portes. 2012/2013/2014 et 2015 pour les aménagements selon les priorités	**PCC 2012 : 125.000 €** (5 portes) **PCC 2013 : 125.000 €** (5 portes) **PCC 2014 : 50.000 €** (2 portes) **PCC 2015 : 25.000 €** (1 porte)
	Objectif : Permettre un mixité des usagers au cœur des entités				
A16	**Les promenades urbaines**	Ville de Mouscron (Services Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Mouscron et Police Locale	2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre des promenades urbaines selon les priorités de liaisons principales - Créer des itinéraires avec un effort particulier en 2013	**PCC 2012 : 40.000 € (2km)** **PCC 2013 : 60.000 € (3km)** **PCC 2014 : 40.000 € (2km)** **PCC 2015 : 40.000 € (2km)**
A17	**A vélo sur les voies secondaires, les voies agricoles et les sentiers communaux**	Ville de Mouscron (Services Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police locale	2012/2013/2014 et 2015 pour la mise en œuvre, par quartier, selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) des itinéraires à aménager.	**PCC 2012 : 25.000 € (2km)** **PCC 2013 : 25.000 € (2km)** **PCC 2014 : 25.000 € (2km)** **PCC 2015 : 25.000 € (2km)**

A18	**A vélo dans les SUL's**	Ville de Mouscron (Services Mobilité, Signalisation et Voirie)	Gracq Locale et Police Locale	2011	**PCC : 0€** Crédit d'Impulsion 2010 : 250.000 € + 227.500 € de part communale
A19	**A vélo, en sécurité dans les zones 30km/h**	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Signalisation et Voirie)	Gracq Locale et Police Locale	2012 (Zones 30 faciles) 2013/2014/2015 : Zones 30 à créer selon les fiches actions A1 à A14.	**PCC 2012 : 5.000 €** **PCC 2013 : 25.000 € (1km)** **PCC 2014 : 25.000 € (1km)** **PCC 2015 : 25.000 € (1km)**
A20	**A vélo dans les zones piétonnes**	Ville de Mouscron (Services Mobilité et Signalisation)	Gracq Locale et Police Locale	2011	**PCC : 0€** 1.000,00 € - Budget communal 2011
A21	**Des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores**	Ville de Mouscron (Services Mobilité/Signalisation) et/ou Région Wallonne.	Gracq Locale et Police Locale	2011 (5 carrefours) 2012 (4 carrefours)	2011 : Budget Ville de Mouscron **PCC 2012 : 5.000 €** Ville de Mouscron (mise en œuvre + personnel)
A22	**Des couloirs Bus+Vélos**	SRWT et Tec-Hainaut	Ville de Mouscron (Services Mobilité/Signalisation/Voirie), Gracq Local et Police Locale.	2013/2014 : refonte des lignes de bus urbaines 2015 couloirs bus	Réalisation des couloirs bus à charge de la SRWT **PCC 2015 : 5.000 €** Ville de Mouscron= réalisation et signalisation
A23	**Etudier et aménager les abords de la Grand'Place**	Ville de Mouscron via l'ensemble de ses services concernés	Région Wallonne (via la Direction de la Mobilité), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale	Fin 2011 : lancement du concours Grand'Place. Long terme, réalisation des propositions du gagnant du concours.	**PCC : 0€** Ville de Mouscron pour les honoraires du lauréat Pour les aménagements : à définir selon étude et possibilités de subsidiation notamment via les crédits européens.
A24	**Etudier et aménager les abords de la Gare de Mouscron**	Région Wallonne (Direction Mobilité) et Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Urbanisme	Région Wallonne (Routes de Mons), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale	Fin 2011, désignation Bureau d'étude. A long terme, réalisation du Schéma Directeur.	**PCC : 0€** Etude : Ville de Mouscron : 30.000 €, SPW Direction Mobilité : 30.000 €, SPW Routes : 10.000 € et SRWT : 30.000 €. Aménagements : à définir selon les subsidiations.

A25	**Un pôle d'échange à la Gare d'Herseaux**	Région Wallonne (Direction Mobilité), et Ville de Mouscron via son Service Mobilité et Urbanisme	Région Wallonne (Routes de Mons), SRWT, TEC-Hainaut, SNCB – Gracq Local et Police Locale	A moyen terme (2013/2014), lancement de l'étude « Pôle Gare d'Herseaux » A long terme, réalisation du Schéma Directeur.	**PCC : 0€** Etude : 1/3 Ville de Mouscron, 1/3 SPW Direction Mobilité et 1/3 SRWT, soit +/- 10.000 € chacun. Aménagements : à définir selon les subsidiations
	Ces 3 niveaux d'objectifs seront à envisager avec 4 fiches-actions indispensables :				
A26	**Identifier et solutionner les points noirs**	Ville de Mouscron (Service Mobilité, Voirie et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2012 pour le point noir Ch du Risquons-Tout - 2012 à 2015 pour les points noirs régionaux	**PCC 2012 :115.000 €**
A27	**Mettre en place un jalonnement efficace**	Ville de Mouscron (Services Mobilité et Signalisation)	Gracq Local et Police Locale	2011 Plan de jalonnement (repérage des pôles à signaler). 2012/2013/2014 et 2015 selon aménagements prioritaires.	**PCC 2012 : 20.000 €** **PCC 2013 : 20.000 €** **PCC 2014 : 20.000 €** **PCC 2015 : 20.000 €**
A28	**Assurer un éclairage des itinéraires cyclables**	Ville de Mouscron (Service Mobilité et Voirie)	Gracq Local et Police Locale	2011 pour la définition des tronçons à éclairer. 2012/2013/2014 et 2015 selon les priorités (1, 2, 3 ou 4) des éclairages à réaliser.	**PCC 2012 : 30.000 €** **PCC 2013 : 30.000 €** **PCC 2014 : 30.000 €** **PCC 2015 : 30.000 €**
A29	**Assurer un entretien des aménagements cyclables**	Ville de Mouscron (Service Mobilité et Voirie)	Gracq Local et Police Locale	A partir de 2012, indépendamment de la sélection ou non du PCC (voir fiche O2) A partir de 2012 pour les campagnes de déneigement	**PCC : 0€**

Actions : Le Vélo à l'arrêt					
S1	**Un point vélo à la Gare de Mouscron**	Ville de Mouscron – SNCB – Association vélo type Pro Vélo – Gracq Local	La Police Locale et son Service de Prévention	2012/2013 : Réflexions et négociations 2014 : Réalisations	**PCC 2014 : 30.000 €**
S2	**Elaborer un Plan de stationnement global**	Service Mobilité et son Mr Vélo	Gracq Local et Police Locale. Les écoles et les entreprises pour la pose de stationnements vélos sur leur domaine privé.	2011 : Elaboration Plan 2012 et suivantes : mise en oeuvre	**PCC : 0€** Les réalisations sont financées dans le cadre de la Fiche S3 Plus incitation des écoles et des entreprises
S3	**Développer et sécuriser les stationnements vélos selon le Plan de stationnement**	Service Mobilité et son Mr Vélo	Gracq Local et Police Locale	2012 et suivantes : mise en œuvre Afin de réduire les coûts, la pose sera réalisée par les services communaux.	**PCC 2012 : 30.000 €** **PCC 2013 : 30.000 €** **PCC 2014 : 30.000 €** **PCC 2015 : 30.000 €**
S4	**Penser stationnement vélo dans les nouveaux projets urbanistiques**	Service Mobilité et Service Urbanisme	Les demandeurs de permis d'urbanisme à qui les impositions seront formulées.	A partir de 2011	Néant **PCC : 0€**
Actions : Encourager la pratique du vélo					
P1	**Boîte mail et site Internet cyclistes quotidiens**	Service Mobilité (et son Mr Vélo) et Service Communication	Gracq Mouscron et Police Locale	Sept 2011 : boîte mail 2012 : site Internet	Conception Site Internet **PCC 2012 : 15.000 €**
P2	**Stratégie de communication vélo**	Service Mobilité (et son Mr Vélo) et Service Communication	Gracq Local et la Police Locale	2011 : Feuillet Mobilité Spécial Vélo 2012 : Etude Stratégie 2012 : Réalisations 2013 : Réalisations 2014 : Réalisations	**PCC 2011 : 0€** - 10.000 € (Ville de Mouscron) **PCC 2012 : 10.000 € (Etude)** **10.000 € (Réalisations)** **PCC 2013 : 10.000 € (Réalisations)** **PCC 2014 : 10.000 € (Réalisations)**

				2015 : Réalisations	**PCC 2015 : 10.000 € (Réalisations)**
P3	**Carte de poche des itinéraires**	Service Mobilité (et son Mr Vélo)	Le Service Communication, le Gracq Local, le Service Prévention de la Police Locale et la Maison du Tourisme.	Après les aménagements 2015 : diffusion carte de poche des itinéraires	**PCC 2015 : 20.000 €**
P4	**Développer la bimodalité BUS + VELO**	TEC-HAINAUT et la SRWT	Le Service Mobilité de la Ville de Mouscron via son Mr Vélo. Les Stewards de la Gestion Centre Ville pour les comptages.	2012 - Promotion des infrastructures (voir P2) 2013 - Monitoring (prévu fiches O5 et O6) 2014/2015-Etendue de l'offre (TEC ou fiche S3)	**PCC 2012 : Voir Fiche P2** **PCC 2013 : Voir Fiche O5 et O6** **PCC 2014 : Voir Fiche S3** **PCC 2015 : Voir Fiche S3**
P5	**Pérenniser les formations des enfants (rallye vélo et brevet du cycliste)**	La Cellule Prévention de la Police Locale et l'éducateur vélo	Le service Mobilité via Mr Vélo, les Stewards Urbains, les Gardiens de la Paix et Pro Vélo	Annuellement	**PCC 2011 : 0€** - 1.500 € (Ville de Mouscron) **PCC 2012 : 3.000 €** **PCC 2013 : 3.000 €** **PCC 2014 : 3.000 €** **PCC 2015 : 3.000 €**
P6	**Projets REVE – Enfants à vélo sur le chemin de l'école**	Service Prévention Police Locale, Service Mobilité et son Mr Vélo, Educateur mobilité, Ecoles partenaires et Pro vélo.	Service Cartographie de la Ville de Mouscron et leComité Subrégional de l'Emploi et de la Formation Mouscron-Comines	2012 : 1 école Printemps de la Mobilité ? Années suivantes : 1 ou 2 écoles/par	**PCC : 0€** Frais de personnel pris en charge par la Ville de Mouscron (Mr Vélo, personnel Mobilité, Cartographie et Police) et la Communauté Française pour l'éducateur mobilité.
P7	**Pérenniser le rallye Vélos Polis des agents de quartier**	Les agents de quartier de la Police Locale	Le Service Mobilité et son Mr Vélo, les forces vives mouscronnoises, les services communaux et les associations.	Annuellement, le Samedi de la Semaine de la Mobilité	**PCC : 0€** Cette action est pérenne depuis 9 ans. Frais de personnel pris en charge à 100% par la Ville de Mouscron (Police, Mr Vélo, personnel Mobilité, Cartographie)
P8	**Des vélos pour le personnel communal**	Service Mobilité, Affaires Sociales et Cellule	Les partenaires du projet de Point Vélo	A partir de 2015 – Regroupement centre	**PCC 2015 : 15.000 €**

		Environnement		administratif	
P9	**En selle, les seniors**	La Cellule Prévention de la Police Locale, le Service Mobilité de la Ville de Mouscron (Mr Vélo), Pro Vélo et le Gracq Mouscron.	Les Stewards Urbains et les Gardiens de la Paix	2012 : Formation animateurs, Organisation 2013 : Formation des Seniors	**PCC 2013 : 3.000 €** **PCC 2014 : 3.000 €** **PCC 2015 : 3.000 €**
P10	**Vélobus, les adultes qui accompagnent les enfants**	Service Prévention Police et Service Mobilité (Mr Vélo), éducateur mobilité, les écoles partenaires et Gracq Local.	Service Cartographie de la Ville de Mouscron	A partir de 2014, accompagner 1 ou 2 écoles/par	**PCC : 0€** Frais de personnel pris en charge par la Ville de Mouscron pour le Mr Vélo et la Communauté Française pour l'éducateur mobilité.
P11	**Location de vélos et de vélos électriques**	Ville de Mouscron (Service Affaires Sociales avec appui du Service Mobilité), Maison du Tourisme et l'asbl ELEA.	Gracq Local, Service Prévention de la Police Locale.	A partir de 2012	**PCC 2012 : 5.000 €** **PCC 2013 : 7.500 €** **PCC 2014 : 10.000 €** **PCC 2015 : 12.500 €**
Actions : Ancrer la politique cyclable					
O1	**Mr Vélo au Service Mobilité**	Ville de Mouscron	/	1er Septembre 2011	**PCC : 0€** Frais de personnel : 100% Ville de Mouscron
O2	**Budget annuel vélo**	Ville de Mouscron	/	2012 et les années suivantes	**PCC : 0€** 25.000 € prévu annuellement en budget ordinaire - 100% par la Ville de Mouscron
O3	**Conseil Consultatif Communal Vélo et Charte Vélo**	Service Mobilité de la Ville de Mouscron – Mr Vélo. Les membres du CCCV.	En collaboration avec le Gracq Local et le Service Prévention de la Police Locale.	A partir de Février 2011 (lancement de la démarche Plan Communal Cyclable).	**PCC : 0€** Le CCCV est suivi par Mr Vélo - Frais de fonctionnement via le budget communal
O4	**Educateur mobilité (vélo/modes doux) pour les**	Communauté Française, CSEF de Mouscron-Comines en collaboration avec la Ville de	SPW (DG opérationnelle de la Mobilité et des Voies	A partir de Septembre 2012	**PCC : 0€** Communauté française (salaire) et Ville de

	écoles mouscronnoises	Mouscron.	hydrauliques).		Mouscron (bureau)
O5	**Comptages vélos sur les voiries**	Ville de Mouscron – Service Mobilité - Mr Vélo	Gestion Centre Ville (Stewards Urbains) – Cellule Prévention de la Police Locale et Gracq Local	A partir de Septembre 2011 (3ème jeudi)	**PCC : 0€** Frais de personnel pour les comptages à charge de la Gestion Centre Ville
O6	**Observatoire du vélo - Indicateurs clés vélo**	SPW (Mobilité) et Service Mobilité de la Ville de Mouscron – Mr Vélo	Gestion Centre Ville (Stewards) – Cellule Prévention de la Police Locale et Gracq Local	A partir de 2012, en cas de sélection du PCC,	**PCC : 0€** Mr Vélo pour la collecte/traitement des données et frais de personnel pour les comptages à charge de la Gestion Centre Ville

7.6 Budget 2011-2014

Les tableaux ci-après sont donnés à titre indicatif sur base d'estimations réalisées. En cas de sélection de notre Plan Communal Cyclable, ceux-ci seront réévalués par le pouvoir subsidiant selon le nombre de communes sélectionnées et leur population respective.

Les tableaux seront alors amendés en conséquence.

Mouscron	
Nbre habitants commune	**54.688 habitants** (données au 01/01/2010)

	Année budget communal	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Année budget régional	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*	*2014*
SPW	Subvention RW base	100.000	300.000	300.000	300.000	300.000
SPW	Subvention régionale max projet	2.000.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000
SPW	Subvention RW par hab (estim 3€/hab)	59.715	164.064	164.064	164.064	164.064
SPW	**Subvention RW par commune**	**159.715**	**464.064**	**464.064**	**464.064**	**464064**
Commune	Intervention communale /hab		5	5	5	5
Commune	Intervention communale max	20,00%	30,00%	30,00%	30,00%	30,00%
Commune	**Intervention communale totale**	**31.943**	**139.220**	**139.220**	**139.220**	**139.220**
	Budget total	**191.658**	**603.284**	**603.284**	**603.284**	**603.284**
	Infrastructure		*80,00%*	*70,00%*	*60,00%*	*60,00%*
	Budget infrastructure minimum	*0*	*482.627*	*422.299*	*361.197*	*361.197*

MOUSCRON - RECAPITULATIF FINANCEMENT SUR BASE DU MONTANT PCC - Subsides RW

		2011	2012	2013	2014	2015	Remarques
Actions : Rouler à vélo							
A1	Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par la Gare d'Herseaux, la Gare de Mousron et la Piscine	159.715,00	Les financements complémentaires ont été pris en charge par le Crédit d'Impulsion 2011				PCC:159.715+222.285=382.000
A2	Relier Aalbeke à Mouscron en passant par le Centre Hospitalier, le Château des Comtes et la Place Charles De Gaulle		40.000,00				CI:250.000+110.000=360.000
A3	Relier Rekkem à Mouscron en passant par le Centr'Expo et la Grand'Place		87.500,00				
A4	Relier Roubaix à Mouscron en passant par la zone d'activités et la Gare de Mouscron		RW				
A5	Relier Estaimpuis et Mouscron en passant par Dottignies, le Futurosport et la zone d'activités commerciales	commune	40.000,00				Tronçons à long Terme - RW et commune
		RW	RW				
A6	Relier Wattrelos à Spiere en passant par Herseaux Gare et Dottignies		RW				
A7	Relier Rollegem à Mouscron en passant par la zone d'activités, la piscine et la zone commerciale			190.000,00			
A8	Relier Menin à Mouscron en passant par la Place De Gaulle, la Grand'Place et la Gare			75.000,00			
A9	Relier Wattrelos à Pecq en passant par Estaimpuis et Dottignies			RW			
A10	Relier Tourcoing à Mouscron en passant par le Parc Communal, la Grand'Place et le Centre Hospitalier				330.000,00		
A11	Relier Aalbeke à Neuville-en-Ferrain en passant par le Risquons-Tout				RW		
A12	Relier Wattrelos à Tourcoing en passant par Herseaux Ballons, la zone d'activités et le Mont-à-Leux					340.000,00	
A13	Relier Wattrelos à Mouscron en passant par la future zone d'habitat d'Herseaux et la Gare d'Herseaux						A long Terme - Lotisseur
A14	A vélo, sur site propre, le long des voies ferrées						A long terme - SNCB
A15	Marquer les 13 entrées de ville		125.000,00	125.000,00	50.000,00	25.000,00	
A16	Les promenades urbaines		40.000,00	60.000,00	40.000,00	40.000,00	
A17	A vélo sur les voies secondaires, les voies agricoles et les sentiers communaux		25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	
A18	A vélo dans les SUL's	0,00					Financé via le CI 2010
A19	A vélo, en sécurité dans les zones 30km/h		5.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00	
A20	A vélo dans les zones piétonnes	0,00					Budget communal 2011
A21	Des zones avancées pour cyclistes aux feux tricolores	0,00	5.000,00				Via le budget Signalisation
A22	Des couloirs Bus+Vélos		SRWT	Refonte des lignes		Couloirs bus	Budget SRWT/TEC
			commune			5.000,00	
A23	Etudier et aménager les abords de la Grand'Place	A partir de 2011 Etude - Tvx financement autre que PCC					
A24	Etudier et aménager les abords de la Gare de Mouscron	A partir de 2011 Etude - Tvx financement autre que PCC					
A25	Un pôle d'échange à la Gare d'Herseaux	A partir de 2011 Etude - Tvx financement autre que PCC					
A26	Identifier et solutionner les points noirs		115.000,00	Points noirs régionaux			Points noirs régionaux
A27	Mettre en place un jalonnement efficace		20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00	
A28	Assurer un éclairage des itinéraires cyclables		30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	
A29	Assurer un entretien des aménagements cyclables		A partir de 2012 - Budget communal ordinaire				25.000 € budget communal
Actions : Le Vélo à l'arrêt							
S1	Un point vélo à la Gare de Mouscron				30.000,00		
S2	Elaborer un Plan de stationnement global	A partir de 2011 - Pas de coût					
S3	Développer et sécuriser les stationnements vélos selon le Plan de stationnement		30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	
S4	Penser stationnement vélo dans les nouveaux projets urbanistiques	A partir de 2011 - Pas de coût					
Actions : Encourager la pratique du vélo							
P1	Boîte mail et site Internet cyclistes quotidiens		15.000,00				
P2	Stratégie de communication vélo		20.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	
P3	Carte de poche des itinéraires					20.000,00	
P4	Développer la bimodalité BUS + VELO		A partir de 2012 - Budget SRWT				Budget TEC
P5	Pérenniser les formations des enfants (rallye vélo et brevet du cycliste)		3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	
P6	Projets REVE – Enfants à vélo sur le chemin de l'école	A partir de 2011 - Pas de coût					
P7	Pérenniser le rallye Vélos Polis des agents de quartier	A partir de 2011 - Pas de coût					
P8	Des vélos pour le personnel communal					15.000,00	
P9	En selle, les seniors			3.000,00	3.000,00	3.000,00	
P10	Vélobus, les adultes qui accompagnent les enfants			A partir de 2013 Pas de coût			
P11	Location de vélos et de vélos électriques		5.000,00	7.500,00	10.000,00	12.500,00	
Actions : Ancrer la politique cyclable							
O1	Mr Vélo au Service Mobilité	A partir de 2011 - Pas de coût via le PCC					
O2	Budget annuel vélo		A partir de 2012 - Pas de coût via le PCC				25.000 € Budget communal
O3	Conseil Consultatif Communal Vélo et Charte Vélo	A partir de 2011 - Pas de coût					
O4	Educateur mobilité (vélo/modes doux) pour les écoles mouscronnoises		A partir de 2012 - Pas de coût				Communauté française
O5	Comptages vélos sur les voiries	A partir de 2011 - Pas de coût					
O6	Observatoire du vélo - Indicateurs clés vélo		A partir de 2011 - Pas de coût				
Montants selon répartition des fiches -actions / année		159.715,00	605.500,00	603.500,00	606.000,00	603.500,00	

Montants selon les subsides potentiels calculés						
Subvention RW	159.715,00	464.064,00	464.064,00	464.064,00	464.064,00	2.015.971,00
Intervention communale	222.285,00	139.220,00	139.220,00	139.220,00	139.220,00	779.165,00
Budget total	382.000,00	603.284,00	603.284,00	603.284,00	603.284,00	2.795.136,00

7.7 Tableau de bord

Dans le cadre du projet pilote Wallonie Cyclable, des indicateurs de réalisation et d'impact de la politique cyclable des communes pilotes ont été définis. **Il s'agit d'évaluer la cyclabilité de la commune**.

La définition précise d'indicateurs et de leur méthode de calcul permettra une évaluation homogène au cours du temps et entre les différentes communes. Le calcul de ces indicateurs demandera beaucoup de travail et une coordination entre plusieurs services de la commune. **Les communes sélectionnées comme «communes cyclables pilotes» feront cet exercice, à l'horizon 2012.**

On distinguera les indicateurs de réalisation – qui mesurent les efforts réalisés sur le terrain (infrastructures, formations, promotions), et les indicateurs d'impact – qui évaluent l'impact de la politique cyclable sur l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement régulier.

Concernant la qualité de la politique cyclable communale, d'une manière générale, **l'audit BYPAD** a permis en un temps t0 de mesurer l'importance de la politique cyclable au sein de la commune pour chacun de ses aspects. **Un nouvel audit réalisé dans 3, 4 ou 5 ans permettra de mesurer les progrès réalisés**.

Cependant, la commune de Mouscron selon son Plan Communal Cyclable a d'ores et déjà réalisé un tableau de bord qui permettra d'évaluer la mise en œuvre de son PCC.

Ce tableau de bord quantitatif a été établi spécifiquement par la commune de Mouscron, sur mesure, en fonction des objectifs, des actions définies, des indicateurs et des valeurs cibles.

Les indicateurs répertoriés ci-après sont déjà relativement précis. Cependant en cas de sélection de notre Plan Communal Cyclable pour devenir Ville Pilote Wallonie Cyclable, nous proposons que soit réalisé l'exercice complémentaire de détaillés pour les fiches-actions de réalisation : Rouler à vélo de détailler les métrage de piste cyclable ou bande cyclable existante et projet, soit sur une longueur totale de 115 km.

Tableau 2 – Tableau de bord

Indicateur	Valeur de référence 2010/2011	Objectif fin 2015	Valeur 2012	Valeur 2013	Valeur 2014	Valeur 2015	Long terme
REALISATIONS – Actions Rouler à Vélo							
Km total d'itinéraires cyclables (*) – Relier les entités agglomérées	5,30 km	56,97 km	2011 + 25,99 km = 31,29 km	2012+ 14,9 km = 46,19 km	2013 + 7,99 km = 54,18 km	2014 + 2,79 km = 56,97 km	13,59 km
Fiche A1 – km aménagé	5,30 km	5,30 km					
Fiche A2 – km aménagé		4,41 km	4,41 km				
Fiche A3 – km aménagé		3,06 km	3,06 km				
Fiche A4 – km aménagé		3,93 km	3,93 km				
Fiche A5 – km aménagé		7,80 km	7,80 km				
Fiche A6 – km aménagé		6,79 km	6,79 km				
Fiche A7 – km aménagé		4,76 km		4,76 km			
Fiche A8 – km aménagé		4,19 km		4,19 km			

Fiche A9 – km aménagé		5,95 km		5,95 km			
Fiche A10 – km aménagé		4,73 km			4,73 km		
Fiche A11 – km aménagé		3,26 km			3,26 km		
Fiche A12 – km aménagé		2,79 km				2,79 km	
Fiche A13 – km aménagé							4,02 km
Fiche A14 (longer les voies ferrées) – km aménagé							9,57 km
Fiche A15 – Entrées de ville cyclable – Nombre d'entrées aménagées	0	13	5	5	2	1	
Fiche A16 – Promenade urbaine – km aménagé Longueur totale PU = 17,80 km	3,31 km	12,31 km	+ 2 km	+ 3 km	+ 2 km	+ 2 km	
Fiche A17 – Voies secondaires et sentiers Longueur totale VS = 27,21 km	0 km	8 km	+ 2 km	+ 2 km	+ 2 km	+2 km	
Fiche A18 – SUL Lg Sens uniques = 17,91 km Lg SUL = 13,58 km	13,58 km	13,58 km					
Fiche A19 – Zones 30 (veiller à ajouter les zone 30 créées via les plans triennaux, revitalisations urbains, …)	30,15 km	39,65 km	+ 4,50 km + 2km	+ 1 km	+ 1 km	+ 1 km	
Fiche A20 – Vélo dans les zones piétonnes	0 km	0,6km	0,6km				
Fiche A21 – Avancées cyclistes Nombre carrefours avec SAS	5	9	+ 4				
Fiche A22 – Couloirs bus	0km	0,88 km				+ 0,88 km	
Fiche A26 – Les points noirs Nombre de PN supprimés	10 PN existants	10 PN résolus	2PN commune + 2PN Région	2P Région	2P Région	2P Région	
Fiche A27 – Jalonnement les itinéraires	PU existante	Jalonner les Fiches A1 à A22	¼ des itinéraires	¼ des itinéraires	¼ des itinéraires	¼ des itinéraires	
Fiche A28 – Eclairer les itinéraires	0,66 km	1,86 km	0,3 km	0,3 km	0,3 km	0,3 km	

REALISATIONS – Actions Le Vélo à l'arrêt							
Indicateur	**Valeur de référence 2010/2011**	**Objectif fin 2015**	**Valeur 2012**	**Valeur 2013**	**Valeur 2014**	**Valeur 2015**	**Long terme**
Fiche S1 : Point Vélo à la Gare de Mouscron Nombre de Point Vélo	0	1			1		
Fiche S2/3 - Stationnement vélo Couverts Non couverts	247 209	155 130	80 40	25 30	25 30	25 30	
Fiche S4 – Règles Urbanisme Nombre de stationnement vélos imposés dans les permis	0	Il est impossible de se fixer un objectif, cela variera selon les permis introduits par les privés. Cependant le nombre sera un indicateur intéressant.					

REALISATIONS – Actions Encourager la pratique du vélo							
Indicateur	**Valeur de référence 2010/2011**	**Objectif fin 2015**	**Valeur 2012**	**Valeur 2013**	**Valeur 2014**	**Valeur 2015**	**Long terme**
Fiche P1 – Boîte Mail Nombre de mails (Voir après 1an) **site Internet** Nombre visites (voir après 1 an)	1 0 	1 X 1 x	 x 1 x	 x x	 x x	 x x	
Fiche P2 : Stratégie Communication Stratégie Réalisations	0 1 feuillet	1 1/an	1 1	 1	 1	 1	
Fiche P3 : Carte de poche Nombre de cartes distribuées	0 0	1 30.000				1 30.000	
Fiche P5 : Formation enfants	22 classes/45	Pérenniser + 1 classe /an	1 classe de +	1 classe de +	1 classe de +	1 classe de +	
Fiche P6 : Projets Rêve	0	4 écoles	1 école	1 école	1 école	1 école	
Fiche P7 : Rallye Vélos Polis Nombre de participants	610 personnes	1000 personnes	700 personnes	800 personnes	900 personnes	1000 personnes	
Fiche P8 : Vélos pour le personnel communal Nombre de vélos	0	50 vélos + cadenas				50 vélos + cadenas	
Fiche P9 : En selle les seniors	0	75		10	25	40	

Nombre de seniors formés							
Fiche P10 Vélobus Nombre d'écoles	0	2			1	1	
Fiche P11 : Location de vélos Nombre Vélos classiques (sans compter les vols) Nombre Vélos électriques	7 5	77 19	10 2	15 3	20 4	25 5	
REALISATIONS – Actions Ancrer la politique cyclables							
Indicateur	**Valeur de référence 2010/2011**	**Objectif fin 2015**	**Valeur 2012**	**Valeur 2013**	**Valeur 2014**	**Valeur 2015**	**Long terme**
Fiche O1 : Mr Vélo	1	1					
Fiche O2 : Budget annuel vélo Budget consacré par an	0	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	
Fiche O3 CCCV et Charte Nombre de réunion du CCCV	3 menées + 1 dernier trimestre 2011	4/an	4	4	4	4	
Fiche O4 : Educateur Vélo	1	1	1				
Fiche O5 : Comptages Nombre de cyclistes / h au lieu de comptage x	Comptages à mener à partir de septembre 2011 et puis dans le même timing que les comptages vélos – Voir comptages et Observatoire de la Mobilité Selon les données 2011 – Définition des objectifs à atteindre						
Fiches O5 : Comptages Nombre de vélos stationnés à la gare	Comptages à mener à partir de septembre 2011 et puis dans le même timing que les comptages vélos – Voir comptages et Observatoire de la Mobilité Selon les données 2011 – Définition des objectifs à atteindre						
Fiche O6 : Observatoire de la Mobilité	Voir note ci-après (*)						
Modules BYPAD							
Indicateur	**Valeur de référence 2010/2011**	**Objectif fin 2015**	**Valeur 2012**	**Valeur 2013**	**Valeur 2014**	**Valeur 2015**	**2020**
Module 1 : Besoins des cyclistes	2,75	3,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.				3,00
Module 2 : Responsabilités et coordination	2,25	2,50	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.				3,00

Module 3 : La politique cyclable dans les textes	2,50	3,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	3,00
Module 4 : Moyens et personnel	1,75	3,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	3,00
Module 5 : Infrastructure et sécurité	1,25	2,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	3,00
Module 6 : Information et éducation	1,75	3,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	3,00
Module 7 : Promotion et partenariats	2,50	2,50	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	3,00
Module 8 : Actions complémentaires	1,25	2,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	2,50
Module 9 : Evaluation et impacts	0,75	2,00	Réévaluation à mi-parcours par le Groupe de Travail des modules afin d'appréhender l'avancement du PCC en vue d'atteindre les objectifs fixés.	2,00

(*) La Fiche O6 prévoit clairement la mise sur pied d'un observatoire de la mobilité ainsi que la définition des 10chiffres clés du vélo sur Mouscron.

Ces 10 chiffres clé seront clairement identifiables par la population ce qui permettra annuellement d'informer la population sur l'évolution de l'utilisation du vélo sur le territoire de Mouscron.

On déterminera dans le cadre de cet observatoire de la mobilité des données comme le nombre de km de pistes cyclables ou de bandes cyclables créées par la réalisation des fiches actions « Rouler à vélo ».

7.8 Récapitulatif des réunions et actions menées

Le 26 Janvier 2011	Journée de lancement du projet à NAMUR. Présence Damien YZERBYT, Nathalie BLANCKE et Ronald VANDENBERGHE.
Le 26 Janvier 2011	Notification subside projet 159.715,00 €.
Le 27 Janvier 2011	Réunion d'info et débriefing avec le GRACQ Locale Mouscron.
Le 27 Janvier 2011	Accord du Collège Communal concernant les frais d'hébergement, transport, déplacement et repas des 2 participants au Congres VELO-CITY.
Le 31 Janvier 2011	Réunion de travail avec Sébastien LEBRUN SPW. Les aménagements cyclables sur les voiries régionales.
Avant le 3 Février 2011	Les membres du GT complètent le questionnaire BYPAD.
Le 4 Février 2011	Courrier du Ministre – Composition des CCCV (Conseil Consultatif Communal Vélo) au lieu des CCV (Commission communale vélo)
Le 3 Février 2011	Approbation par le Collège de la feuille de route du projet ainsi que la composition des GT PCC et Comité Vélo PCC
Avant la réunion du GT	Analyse des résultats BY PAD par le Conseiller externe PROVELO Rassemblement des différents éléments composant le diagnostic. Plans, coupes types et estimatifs du projet subsidié à concurrence de 159.715,00 € - Budget global 300.000 €
Le 10 Février 2011	Première visite de terrain avec le Conseiller externe Visite (1h15-1h30) de la commune en vélo Visite en voiture o appréhender la totalité du territoire et les réalités locales o visualiser les 6 fiches-actions
Le 17 Février 2011	Réunion du GT1 Diagnostic Présentation et accord projet subside 159.715,00 €
Le 21 Février 2011	Envoi à Mr Dominique VAN DUYSE du dossier de candidature pour l'aménagement cyclable subsidié à concurrence de 159.715,00 €
Le 15 Mars 2011	Réunion du CCCV 1 – Diagnostic **<u>Ordre du jour :</u>** 1. Récapitulatif de la démarche « Ville Pilote Wallonie Cyclable ». 2. Présentation du Diagnostic Vélo réalisé par le Groupe de Travail – Questionnaire BY PAD 3. Discussion autour des objectifs à atteindre – Discussion sur les leviers d'action possibles. 4. Discussion et approbation du projet d'aménagement cyclable subsidié à concurrence de 159.715 € grâce à notre présélection. « Relier les entités de Dottignies – Herseaux- Luingne et la France ». La fiche-action explicative est jointe en annexe.
Le 21 Mars 2011	Réunion du GT2 Objectif
Du 22/03 au 25/03/2011	Colloque VéloCity – Nathalie BLANCKE et Damien YZERBYT y représenteront la Ville de Mouscron
Le 5 Avril 2011	Avis favorable sur le projet subsidié à 159.715,00 € par le SPW.
Le 7 Avril 2011	Collège Communal, réception de l'accord du pouvoir subsidiant sur le dossier de subsidiation.
Le 14 Avril 2011	Collège Communal du 14 Avril 2011 - Inscription du dossier à l'ordre du jour du Conseil Communal du 02 Mai 2011 pour l'approbation du plan, métré et cahier des charges.

15 Avril 2011	Réunion d'implantation du logiciel cartographie + réunion de travail entre Julie CHARLES et Nathalie BLANCKE – Rédaction du PCC Partie « objectifs » pour la préparation de la réunion du CCCV2 prévue le 26 Avril 2011.
Le 22 Avril 2011	Réunion avec le SPW – Département de la Stratégie de la Mobilité – Direction de la Réglementation et des Droits des usagers (Mr Yannick DUHOT) pour la prise du Règlement complémentaire pour les sens uniques et sens uniques avec contresens autorisé pour les cyclistes.
26 Avril 2011	Réunion du CCCV2 1. Modification du planning par la Région Wallonne Délais prolongés : Remise du dossier 1er Octobre 2011 2. Débriefing de la participation de la Ville de Mouscron au colloque Vélocity à Séville - Espagne 3. Présentation des objectifs BYPAD définis par le Groupe de Travail (GT2 du 21/03/2011) Avec en parallèle: 4. Discussion sur les leviers d'action possibles Les fiches-actions proposées : choix des priorités.
2 Mai 2011	Passage du dossier subsidié au Conseil Communal du 2 Mai 2011 pour approbation du projet, des conditions et des modes de passation des marchés.
Le 10 Mai 2011	Réunion de présentation des résultats de l'enquête mobilité scolaire 2010. Présentation du PCC aux écoles et demande de participation au Printemps de la Mobilité et initiatives Projets REVES.
Le 11 Mai 2011	Réunion avec le SPW – Département de la Stratégie de la Mobilité – Direction de la Réglementation et des Droits des usagers (Mr Yannick DUHOT et Mr Francis MEUNIER) pour la prise du Règlement complémentaire pour les sens uniques et sens uniques avec contresens autorisé pour les cyclistes.
16 Mai 2011	Réunion de travail entre Julie CHARLES et Nathalie BLANCKE – Rédaction du PCC. Visite sur place et préparation de la partie cartographie. Partie « Fiches-actions » pour la préparation de la réunion du GT 3 du 27 Mai 2011.
Le 27 Mai 2011	Réunion du GT3 Fiches-Actions – Cartographie + Définition des priorités selon les années budgétaires.
Le 6 Juin 2011	Passage au Conseil Communal du Règlement complémentaire pour les sens uniques et sens uniques avec contresens autorisé pour les cyclistes
Juin 2011	Réalisation + dépôt du dossier de candidature pour le Crédit Impulsion 2011
Juillet 2011	Feuillet Mobilité 2011 pour septembre 2011 Désignation et lancement marché SUL – Crédit Impulsion 2010 Description de fonction pour le Mr Vélo Candidature 2 écoles pour le printemps de la mobilité 2012 – 2 projets REVE
10 Août 2011	Réunion de travail et visite de terrain avec Julie Charles – Rédaction du PCC et cartographie
12 Août 2011	Réunion GT4 – Les fiches-actions et les priorités d'action
8 Août 2011	Démarrage et lancement des chantiers à mener pour le projet de généralisation des SUL sur le territoire de Mouscron.
18 Août 2011	Audition des candidats pour le poste de Mr Vélo
22 Août 2011	Réunion du CCCV3 – Approbation et/ou amendements et modification du Plan Communal Cyclable Présentation et discussion/amendements éventuels au Plan Communal Cyclable

- 1er Septembre 2011 — Embauche du Mr Vélo et prise de fonction – Mr Michaël DEROUBAIX
- 1er Septembre 2011 — Lancement de la campagne de communication pour le projet de généralisation des SUL
  Mise en service des SUL sur le territoire de la Ville de Mouscron
- 5 Septembre 2011 — Présentation du Plan Communal Cyclable à la Locale du Gracq
  Présentation du Mr Vélo lors de la réunion de la Locale du Gracq
- 9 Septembre 2011 — Ouverture des soumissions Projet Cyclable
- 9 septembre 2011 — Conférence de presse :
  - Feuillet annuel mobilité « Edition Spécial Vélo »
  - Rallye Vélo Polis
  - Présentation de Mr Vélo
  - Comment emprunter un SUL ?
- 14 Septembre 2011 — Parution toute-boîte du feuillet mobilité « Edition Spécial Vélo »
- 17 Septembre 2011 — Rallye Vélo Polis organisé par la cellule des agents de quartier
- 21 Septembre 2011 — Présentation du Plan Communal Cyclable en CCATM (Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité)
- 22 Septembre 2011 — Commission du Conseil sur le Plan Communal Cyclable
- 26 Septembre 2011 — Accord Conseil sur projet Plan Communal Cyclable