

INTRODUCTION

Dans un système hautement complexe comme la ville, dominé par des enjeux humains et des processus économiques, les déplacements jouent un rôle très important, mais qui doit se voir assigner sa juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un moyen, et qu'ils doivent s'inscrire dans une stratégie bien plus large pour la ville.

Ainsi, l'ensemble des responsables de la mobilité, tant régionaux que communaux, ont souhaité mener une réflexion sur l'organisation de la mobilité de Mouscron afin que le développement de la commune ne soit pas handicapé par une mobilité chaotique non maîtrisée.

La Région Wallonne, en collaboration avec la ville et les TEC, a confié aux bureaux d'études ISIS et P21c la conception du plan de mobilité de la ville de Mouscron qui ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.

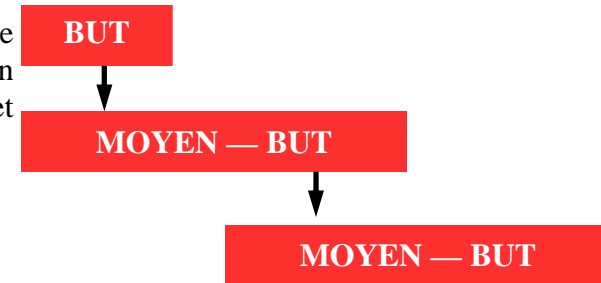
LES OBJECTIFS

UNE LECTURE HIERARCHISEE ET MATRICIELLE

L'objectif prioritaire d'un plan de mobilité est de faciliter tous les échanges urbains, tout en développant une qualité de vie qui permet de maintenir, dans la ville, une mixité de fonctions et de personnes qui en font sa richesse.

Cet objectif prioritaire est évidemment très large mais surtout très vague. Ainsi, ce document va détailler et hiérarchiser les différents objectifs qui sont souvent en situation de dépendance par rapport à d'autres; un des objectifs étant le moyen de satisfaire un autre. Il se crée ainsi plusieurs niveaux ordonnés, allant des plus généraux aux plus sectoriels.

La réflexion est organisée sous forme de système d'objectif, c'est-à-dire de structure ordonnée de relation « but-moyen » intégrant tous les objectifs. Dans ce système, un objectif d'un niveau déterminé est le moyen de satisfaire les objectifs supérieurs, et explicite le but à atteindre pour ceux du niveau inférieur.



Dans cette étude, les objectifs ont été hiérarchisés de la façon suivante:

- ◆ les objectifs généraux qui sont les bases pour que la ville continue son développement social et économique.
- ◆ Les objectifs géographiques qui sont différenciés suivant l'échelle qui est étudiée.
- ◆ Les objectifs sectoriels qui expriment une action par rapport aux modes de déplacement

Dans les pages consacrées aux objectifs géographiques, le lecteur trouvera une matrice qui spécifie les interactions entre les différents niveaux d'objectifs.

LES OBJECTIFS

LES OBJECTIFS GENERAUX

- A. MAINTENIR LA POPULATION**
 - ⇒ Densifier le centre-ville et les centres de quartier.
- B. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET COMMERCIAL DE LA COMMUNE**
 - ⇒ Maintenir et renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville et des centres de quartier.
 - ⇒ Densifier les zones d'activités économiques existantes.
- C. ASSURER L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE A TOUS LES QUARTIERS**
- D. AMELIORER LA QUALITE DE LA VIE**
 - ⇒ En maîtrisant le trafic automobile dans les zones denses.
 - ⇒ En favorisant les transports publics et les modes doux (partage de la voirie).



LES OBJECTIFS

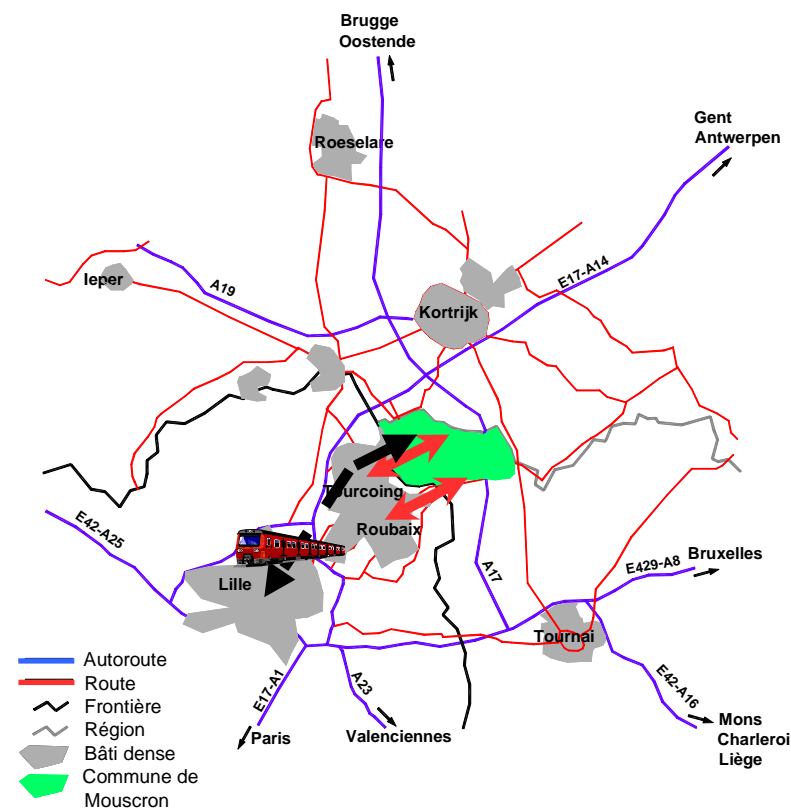
A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

1.1 HARMONISER LES PROJETS ET LES POLITIQUES DE MOBILITES AVEC LES REGIONS VOISINES

- ⇒ Compléter les chaînons manquants afin d'éliminer le trafic de transit dans les zones urbanisées.
- ⇒ Développer une cohérence au niveau des itinéraires du trafic «Poids Lourds».
- ⇒ Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales:
 - harmoniser les tarifications SNCB et TER
 - Développement des liaisons entre les pôles intermodaux des différentes régions.

1.2 LIMITER LA PERIURBANISATION

- ⇒ Objectif dépassant largement le cadre de cette étude mais dont les conséquences influencent directement la mobilité de la commune:
 - Eviter l'augmentation des distances des trajets
 - Limiter les besoins de motorisation des ménages.



LES OBJECTIFS

A L'ÉCHELLE COMMUNALE

2.1 MAÎTRISER LE TRAFIC ROUTIER SUR LA COMMUNE

- ⇒ Renforcer le rôle de la N58, pour la distribution du trafic communal.
- ⇒ Améliorer la signalétique et le jalonnement, notamment à destination du charroi industriel.
- ⇒ Concentration de la circulation des poids lourds.
- ⇒ Hiérarchiser le réseau afin d'améliorer sa lisibilité, essentiellement dans le centre de Mouscron.

2.2 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS AFIN D'AMÉLIORER ET DE FAVORISER LA MULTIMODALITE

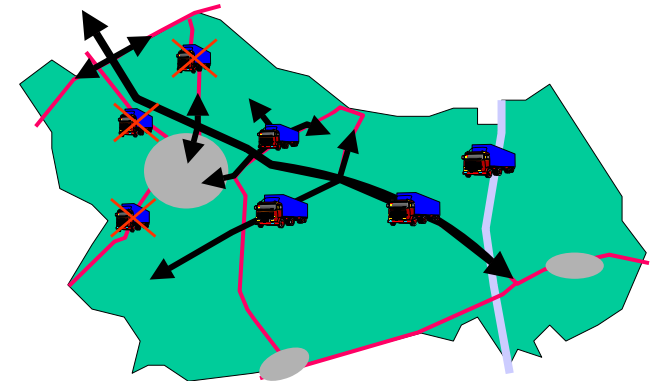
- ⇒ Donner priorité aux transports publics sur les pénétrantes.
- ⇒ Développement de pôles multimodaux sur la commune, notamment au niveau des gares de la commune (Mouscron et Herseaux).
- ⇒ Créer des sites propres aux abords des carrefours saturés.
- ⇒ Amplifier les campagnes d'information et créer un plan du réseau.

2.3 SÉCURISER LES AXES DE TRAFIC IMPORTANT

- ⇒ Diminuer les vitesses dans les zones urbanisées.
- ⇒ Réaménager les voiries dans leur traversée des centres de quartier.
- ⇒ Créer des effets de «portes» afin d'identifier le territoire traversé.

2.4 DÉVELOPPER L'UTILISATION DU VÉLO PAR UNE MEILLEURE COHÉRENCE DU RÉSEAU D'ITINÉRAIRES CYCLABLES ET UNE BONNE OFFRE DE STATIONNEMENT VELO

- ⇒ Créer les chaînons manquants pour établir un réseau maillé à l'échelle de la commune.
- ⇒ Assurer l'entretien régulier de l'infrastructure cyclable.
- ⇒ Créer des parcs de stationnement vélo aux endroits stratégiques de la commune.



LES OBJECTIFS

A L'ÉCHELLE COMMUNALE

- 2.5 FAVORISER LA CAPACITE LOGISTIQUE MULTIMODALE (FER + ROUTE), TOUT EN LIMITANT LES NUISANCES POUR LA POPULATION**
- ⇒ Améliorer l'accessibilité des sites logistiques (Dry Port, ancienne Douane, Portemont,...).
 - ⇒ Contraindre les poids lourds à utiliser les voiries à grands gabarits et éviter leur présence dans les quartiers résidentiels.
- 2.6 INITIER UNE SENSIBILISATION, UNE EDUCATION, UNE INFORMATION, UNE COMMUNICATION A LA MOBILITE VERS ET AVEC LE CITOYEN**



LES OBJECTIFS

A L'ECHELLE DES CENTRES-VILLES DE MOUSCRON, DOTTIGNIES ET HERSEAUX

3.1 AMELIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DES ZONES DENSES

- ⇒ Assurer leur besoin en stationnement.
- ⇒ Créer des zones à circulation minimum (zone 30).
- ⇒ Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.



Zone 30 en milieu urbain

3.2 OPTIMISER LE STATIONNEMENT

- ⇒ Endiguer le stationnement sauvage.
- ⇒ Mieux utiliser les potentiels existants des parcs en ouvrage.
- ⇒ Améliorer la signalisation.

3.3 REDISTRIBUER PROGRESSIVEMENT L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT

- ⇒ Améliorer la continuité et la qualité des cheminements piétonniers.
- ⇒ Favoriser l'utilisation du vélo.
- ⇒ Favoriser la circulation des TP
- ⇒ Récupération de l'espace public dans les centres villes en faveur des piétons et des PMR.



Signalisation du stationnement

3.4 AMELIORER L'ACCESSIBILITE POUR LES ACTIVITES DE SERVICES

- ⇒ Favoriser le stationnement de courte durée.
- ⇒ Augmenter les contrôles pour assurer la rotation.
- ⇒ Mettre en place une tarification du stationnement adaptée.
- ⇒ Organiser, en concertation, le trafic de marchandises (livraisons).

3.5 AMELIORER LA LISIBILITE DE L'ORGANISATION DES CIRCULATIONS AU CENTRE VILLE DE MOUSCRON

	NOM	TARIFICATION	DUREE MAXI	Nombre de places	Coordonnées
POUR UN RIEN DE TEMPS.	DE GAULLE MARI RAY	1F Junité de 15 minutes Au-delà de 1h30: 5F par 1/2 heure supplémentaire.	10 heures	89	B.2
	RESISTANCE	1F Junité de 15 minutes Au-delà de 1h30: 5F par 1/2 heure supplémentaire. Les 15 premières minutes sont gratuites.	10 heures	105	B.5
	Promenades rouges	1F Junité de 15 minutes Temps maximum 1h30 pour 5F non renouvelable.	1 heure 30	170	B.9
POUR QUELQUE TEMPS.	PROMENADES	1F Junité de 15 minutes Au-delà de 3h: 5F par 1/2 heure supplémentaire.	10 heures	89	C.9
	CHAMP DE MAIRS POULAIN CORBON SIBENOT	1F Junité de 15 minutes Au-delà de 3h: 5F par 1/2 heure supplémentaire. Les 15 premières minutes sont gratuites.	10 heures	465	B.3
	CARE ROUTIERE	1F Junité de 30 minutes Au-delà de 3h: 5F par 1/2 heure supplémentaire.	10 heures	136	C.2
	Promenades oranges	2F Junité de 30 minutes Temps maximum 1h30 pour 2F renouvelable.	1 heure 30		
POUR PRENDRE SON TEMPS.	S.N.C.F. CHARNER	1F Junité de 30 minutes	10 heures	69	A.4
	GOUCOIC	1F Junité de 60 minutes Les 10 premières minutes sont gratuites.	60 minutes	1073	C.4
POUR LONGTEMPS.	SIMACHEL SARATCLOUX ZEPHYRUS	GRATUIT	10 heures	200	C.2
	VOTRE		18		B.2

Définition des usages des zones de stationnement

LES OBJECTIFS

A L'ECHELLE DES QUARTIERS

4.1 AMELIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

- ⇒ Assurer leur besoin en stationnement.
- ⇒ Créer des zones à circulation lente (zone 30).
- ⇒ Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.

4.2 AMELIORER LA LISIBILITE DE L'ESPACE PUBLIC

- ⇒ Délimiter clairement les aires de stationnement autorisées
- ⇒ Développer des séquences d'identification de la voirie.
- ⇒ Améliorer la signalisation et le mobilier urbain.

4.3 REDISTRIBUER PROGRESSIVEMENT L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT

- ⇒ Améliorer la continuité des cheminements piétonniers et des PMR.
- ⇒ Favoriser l'utilisation du vélo, en lui attribuant un peu plus d'espace public.
- ⇒ Renforcer l'identification et l'image des points d'arrêt TEC.

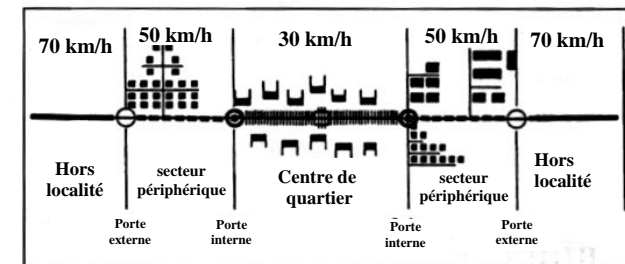
4.4 AMELIORER L'ACCESSIBILITE POUR LES ACTIVITES DE SERVICES

- ⇒ Gérer le stationnement à proximité des pôles d'attraction.

4.5 AMELIORER LA SECURITE

- ⇒ Améliorer l'éclairage public des centres des quartiers, des traversées de voirie et des arrêts de transport public.
- ⇒ Améliorer les traversées cyclistes des carrefours.
- ⇒ Sécuriser les accès des écoles et des lieux publics.

4.6 DEVELOPPER UNE INFORMATION MULTIMODALE CIBLEE SUR LE QUARTIER



Séquence d'aménagement de voirie

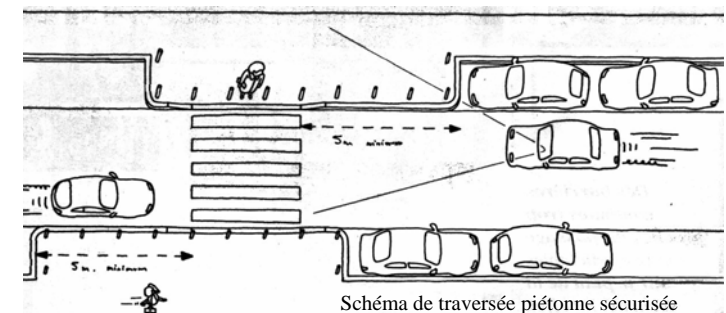


Schéma de traversée piétonne sécurisée



Mobilier urbain identifiant la proximité d'une école

LA COMMUNICATION

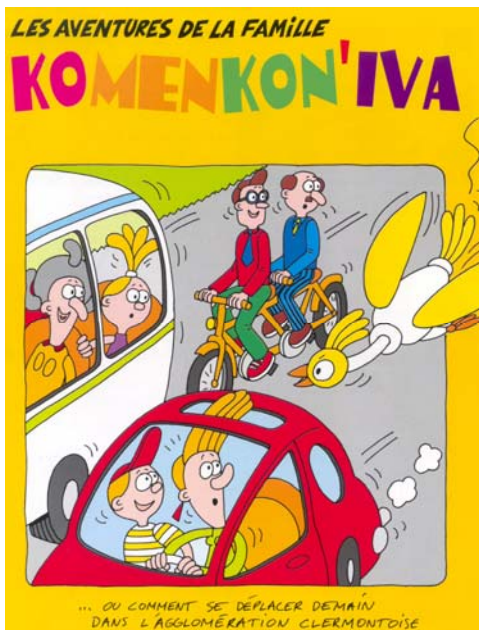
LA COMMUNICATION EST UN OUTIL INDISPENSABLE A LA BONNE COMPREHENSION DU PROJET

LA COMMUNICATION N'EST PAS UN OBJECTIF MAIS UN DEVOIR

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de l'informer, de le sensibiliser, voire même de l'éduquer pour qu'il en comprenne les arcanes et qu'il puisse adapter ces déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation pourra s'inscrire dans un ensemble d'actions concrétisées par des brochures « tous publics » de synthèse, des articles de presse réguliers, des émissions télévisuelles, des expositions,...

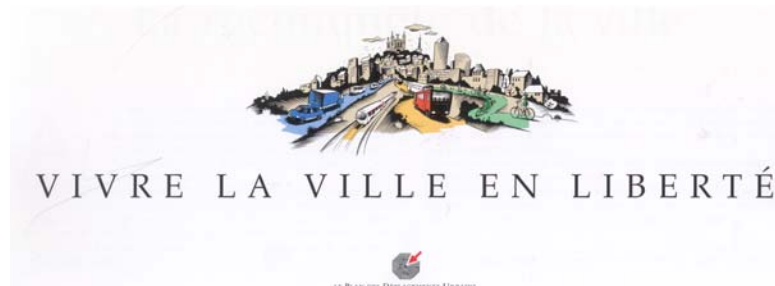
QUELQUES EXEMPLES...



SMTC – Agglomération clermontoise



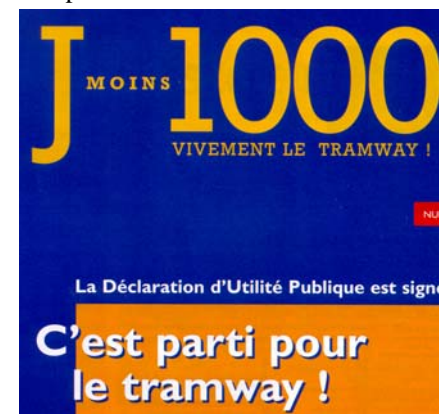
Carte postale dans le cadre du PDU de Grenoble



Le PDU à Lyon – SYTRAL



Compte à rebours pour l'ouverture du tramway à Montpellier — SMTU



Dijon