

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... 3

LE CONTEXTE REGIONAL DE LA COMMUNE 4

LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUE 5

 LA POPULATION6

 L'EMPLOI8

 L'ENSEIGNEMENT9

 LE SECTEUR COMMERCIAL10

 LES POLES DE LOISIRS11

 LES PROJETS12

LES TRANSPORTS PUBLICS 14

 LE RESEAU BUS15

 LE RESEAU FERRE18

LE TRANSPORT PRIVE..... 21

 LE RESEAU PRINCIPAL ET SA FONCTIONNALITE.....22

 LES FLUX.....24

 LA RN 5826

 LE CENTRE DE MOUSCRON27

 LES FLUX POIDS-LOURDS.....29

 LES PROJETS.....29

LE STATIONNEMENT..... 31

 L’OFFRE.....32

 LA DEMANDE32

 L’OCCUPATION32

 LA ROTATION34

 LA GARE D’HERSEAUX ET LE CENTRE DE DOTTIGNIES36

LA SECURITE 39

LES MODES DOUX 44

 LES CYCLISTES45

 LES PIETONS49

 LES P M R51

CONCLUSION 54

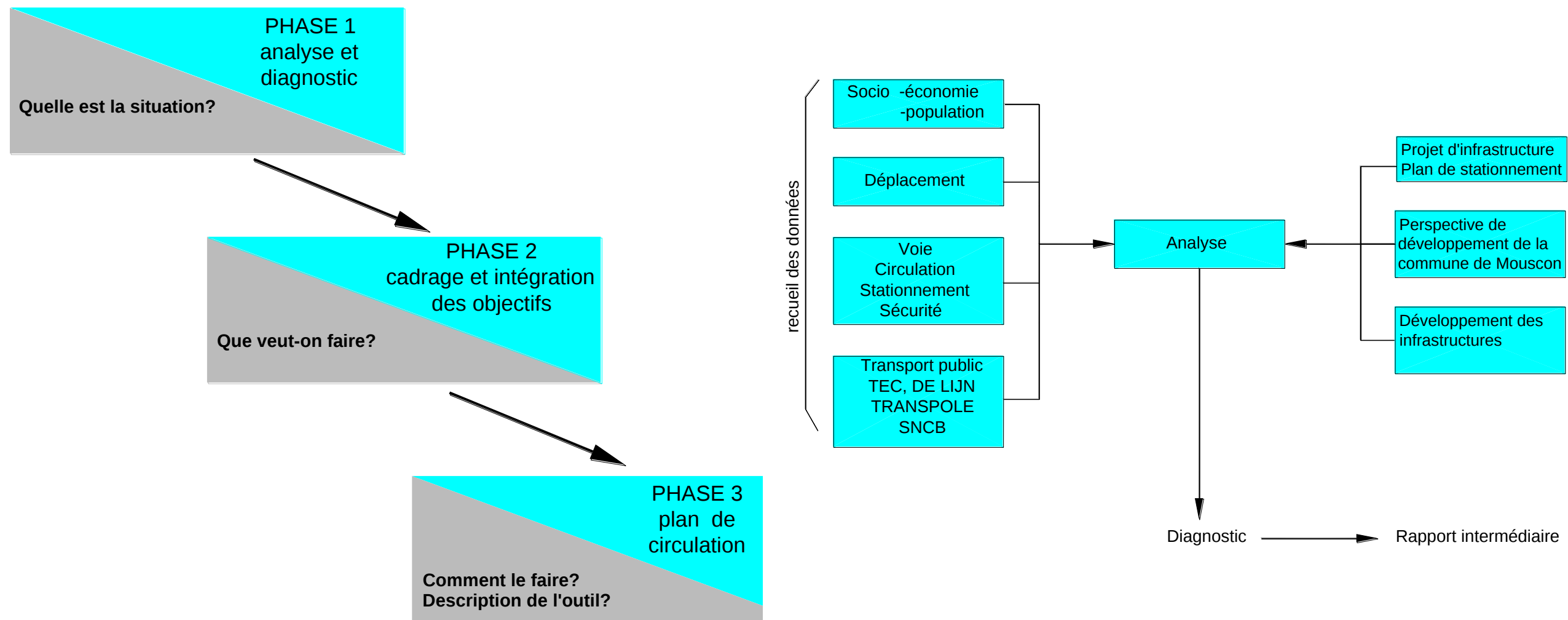
INTRODUCTION

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 doivent se voir assigner leur juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines et économiques, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un outil, 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 l'étude d'un plan de mobilité de la commune 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.

Cette étude, d'une durée de 9 mois(hors vacances scolaires), est décomposée en 3 phases :



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

Le présent rapport clôture l'étape 1 de la phase “*Analyse et diagnostic*”. Celle-ci consistait à mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements des modes de déplacement, de leur complémentarité et de la cohérence d'ensemble. Elle établit une synthèse des problèmes, de leur gravité et de leurs origines, en rendant lisibles et compréhensibles les résultats et données des analyses.

Ce diagnostic s'appuie sur les études déjà menées sur la commune de Mouscron (Projet Grootstad, implantation de l'école Européenne,...), sur des observations et enquêtes réalisées directement par le bureau d'études et sur de multiples interviews des acteurs locaux.

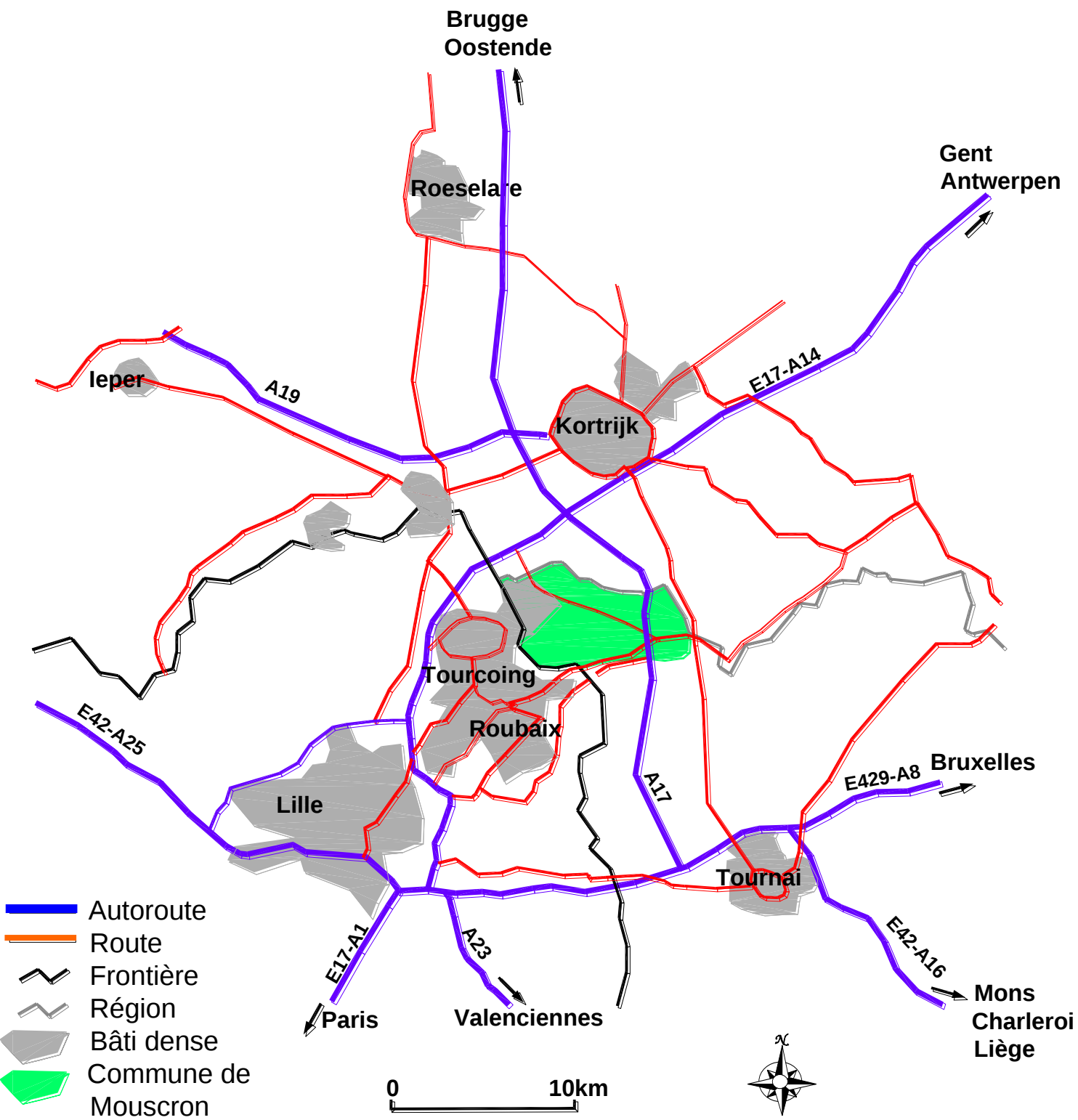
L'analyse, dont le point de départ fut l'examen des données socio-économiques disponibles, porte sur les influences du développement urbain sur les déplacements mais également sur la relation inverse du système de déplacement sur l'urbanisation.

L'élaboration de ce diagnostic fut menée de la manière suivante :

MOUSCRON : AU CŒUR D’UNE AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE

MOUSCRON DANS SON CONTEXTE REGIONAL

La position géographique de Mouscron place la ville au centre du réseau routier et autoroutier ouest-européen. Elle fait partie d’un territoire transfrontalier comprenant des villes flamandes (Kortrijk, Roeselare, Ieper), des villes françaises (Lille, Roubaix, Tourcoing,...) et des villes wallonnes (Tournai, Mouscron, Comines,..). Cet espace transfrontalier est polycentrique et encore marqué par des développements différenciés selon le territoire auxquelles appartiennent ces différentes villes.

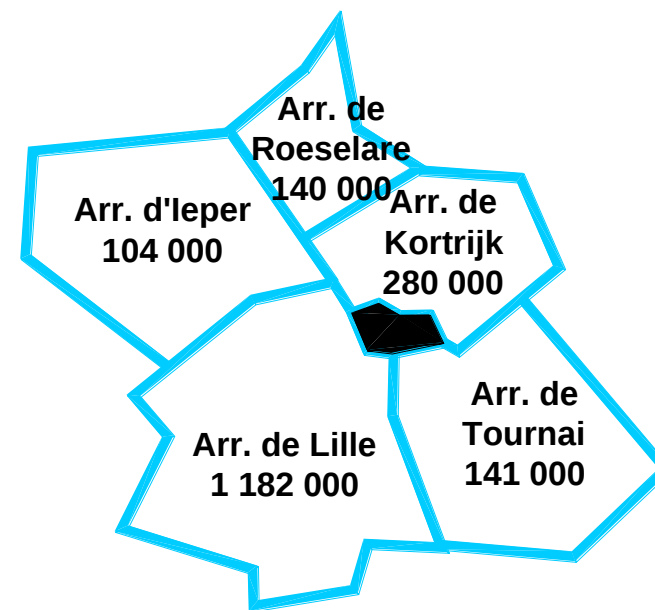


LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

LA POPULATION REGIONALE

La commune de Mouscron se localise dans une zone de grande concentration urbaine. En effet, dans un rayon de 15 km centré sur la gare, on dénombre une population de près de 540 000 habitants dont près de 340 000 du côté français.

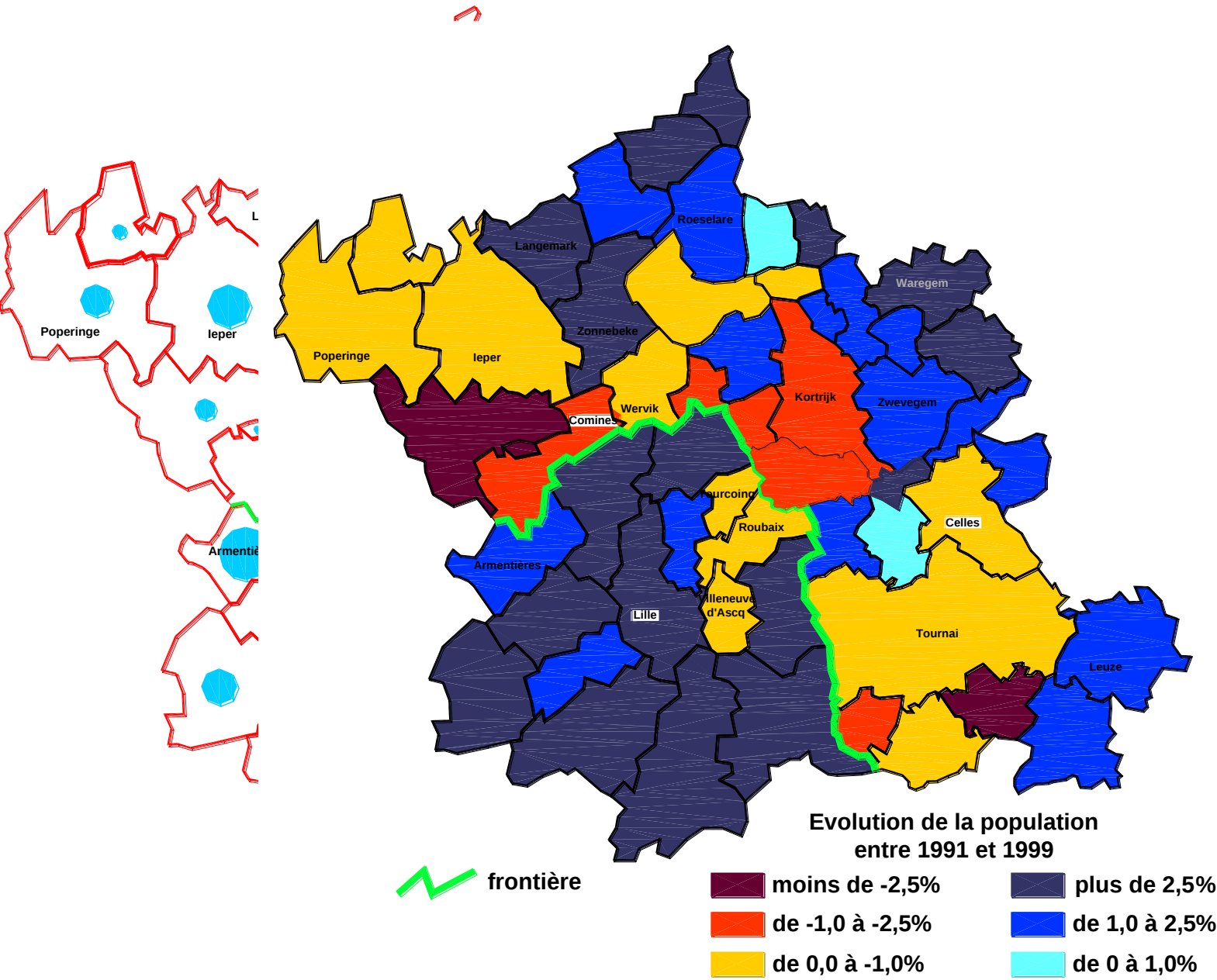
La carte ci-dessous met en évidence un axe Lille - Kortrijk qui concentre les agglomérations les plus importantes par rapport au reste du territoire où la population est plus dispersée.



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

La carte ci-dessous montre clairement les évolutions différenciées des territoires de la région transfrontalière :

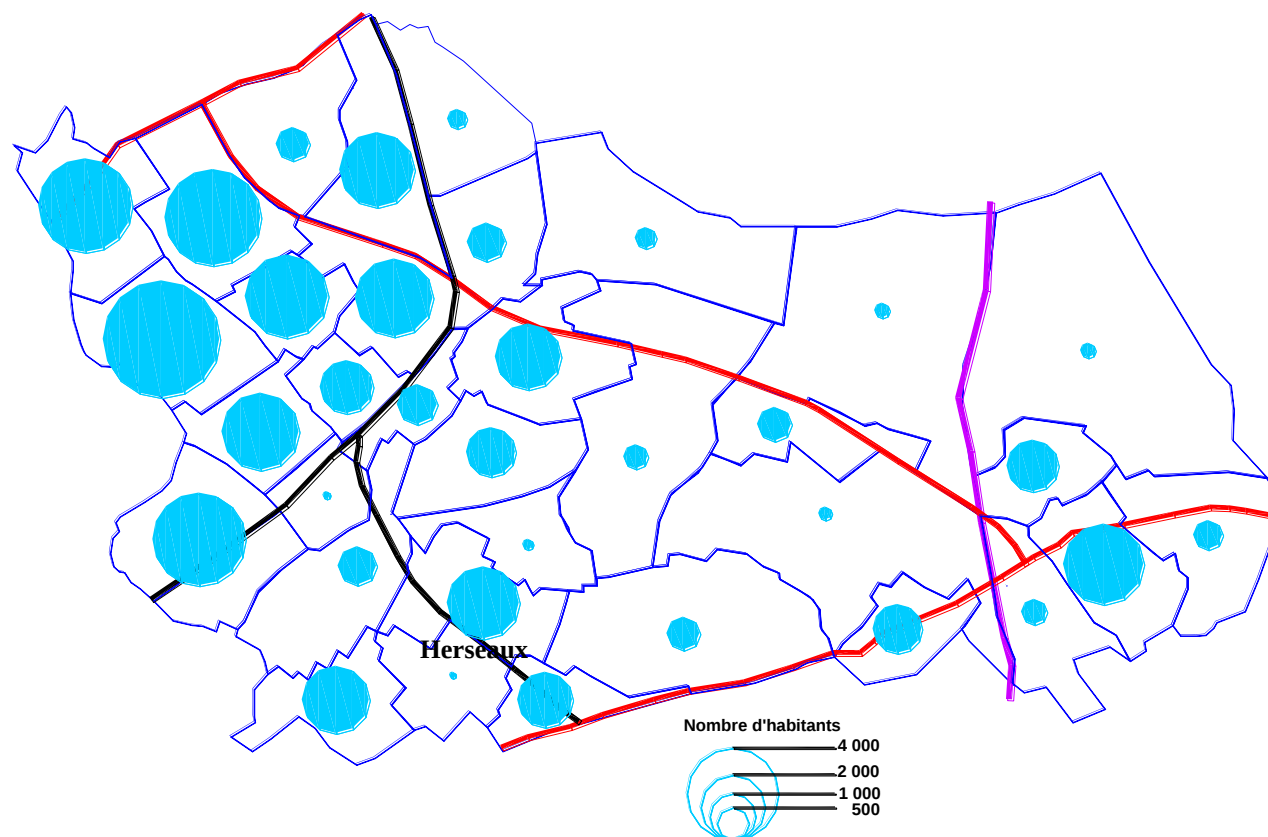
- Evolution positive pour les populations françaises, à l’exception de la zone Roubaix –Tourcoing – Villeneuve d’Ascq
- Perte de population pour les territoires belges frontaliers
- Evolution positive pour la deuxième couronne des communes belges (de Roeselare à Leuze).



LA POPULATION LOCALE

La commune compte, en 2000, près de 52 500 résidents répartis principalement sur 4 pôles :

- Le centre de Mouscron, au sens large, compris entre la frontière, le chemin de fer et la N58 avec 30 100 résidents;
- Dottignies avec 5800 résidents;
- Herseaux avec 6200 résidents;
- Luiningne + la partie sud de Mouscron avec 4100 résidents.

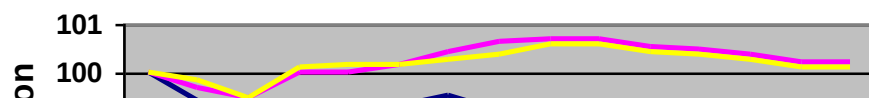


Il n'existe que très peu de logements collectifs sur la commune, ce qui induit un étalement des habitations avec de faibles densités. Le tissu urbain du centre de Mouscron est composé de maisons jointives et de rues étroites, sans réelle perspective, ce qui renforce l'image d'un centre ville « sans structure ».

En terme d'évolution, la commune perd régulièrement de ses résidents. En effet, entre 1990 et 2000, la commune de Mouscron a perdu près de 2% de sa population, soit un peu plus de 1000 personnes.

La carte ci-après montre les contrastes à l'intérieur même de la commune :

- Evolution négative des zones les plus peuplées, à l'exception des quartiers aux abords du stade et de Dottignies
- Evolution positive des zones «nord» moins peuplées

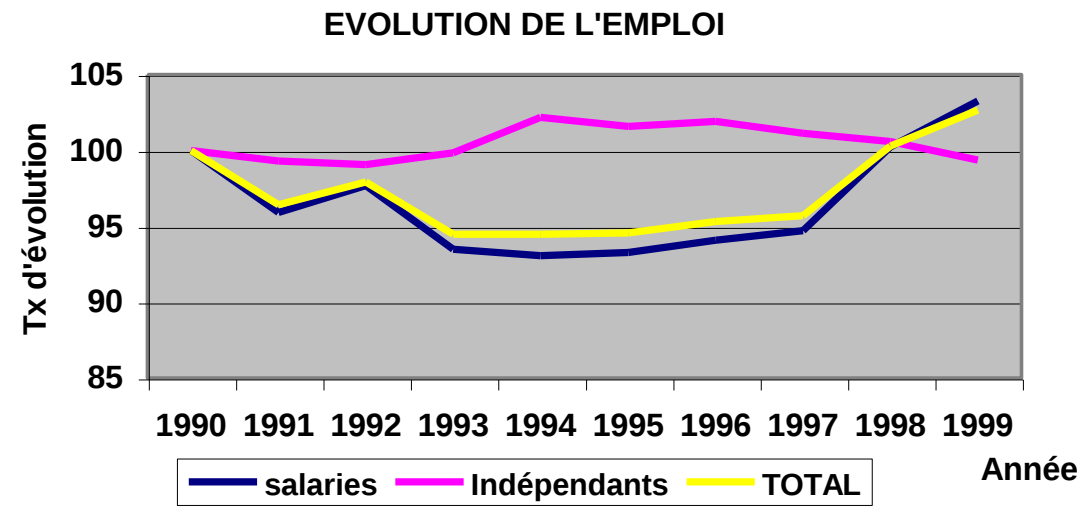


PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

L'EMPLOI

La commune de Mouscron compte près de 20 700 emplois répartis essentiellement dans le centre de Mouscron et les zonings gérés par l’Intercommunale IEG. Cette dernière a provoqué une mutation progressive au niveau de la localisation des zones d’activités. En effet, en 2000, 36% des emplois se localisent dans les zones industrielles contre 14% en 1994.

Entre 1990 et 1994, la commune connut une chute de l’emploi (-5,5%) qui amena le volume de celui-ci en dessous de la barre des 19000 emplois. Dès 1995, les évolutions positives sont réapparues pour atteindre 8% entre 1995 et 2000 (+2% entre 1999 et 2000).



Le déplacement de l’emploi vers les zones d’activités fut induit par le tissu urbain étriqué et une demande sans cesse croissante de terrains vierges facilement aménageables et desservis rapidement par des infrastructures routières à grand gabarit.

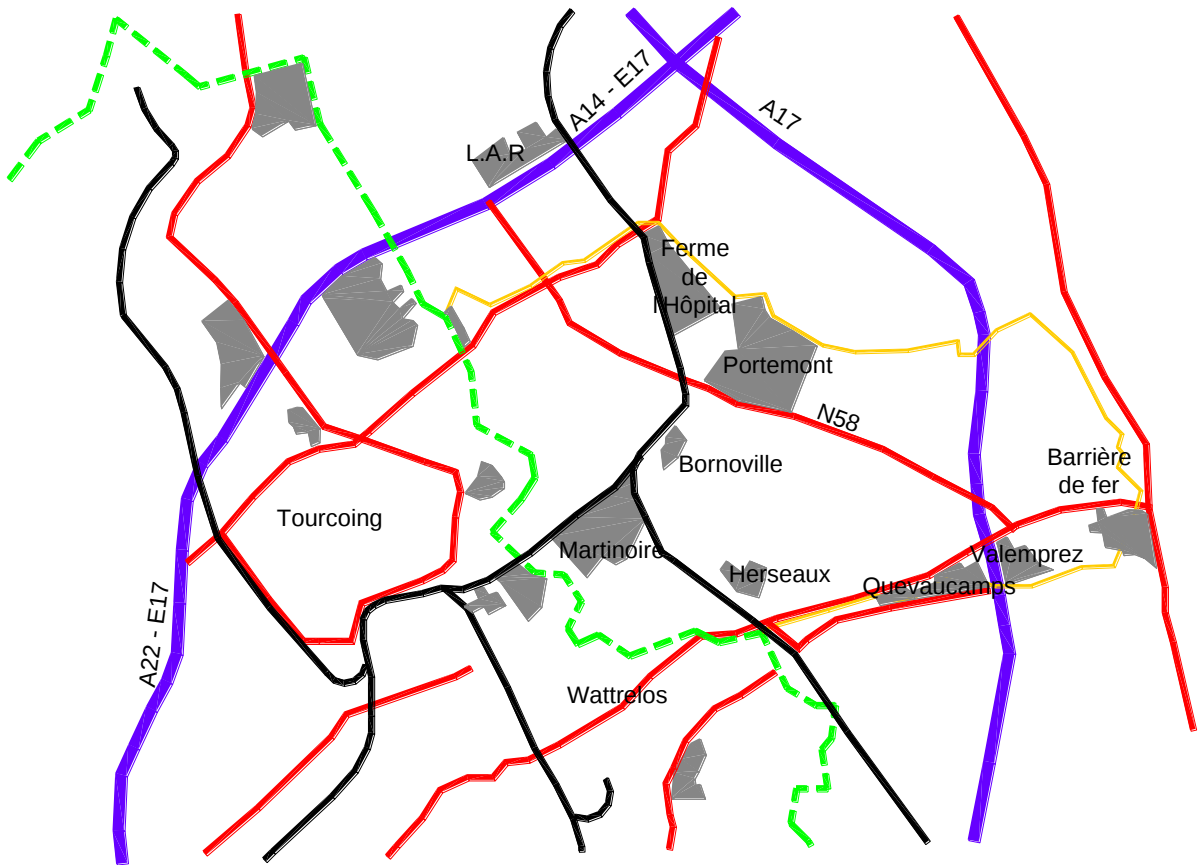
Les gestionnaires de l’Intercommunale ont su profiter des atouts géographiques de la commune, de la pénurie de terrain en Flandre mais aussi vendre une image dynamique de la région. Ce n’est pas un hasard si 42% des entreprises installées dans les zones IEG mouscronnoises sont d’origine flamande. Ce succès provoque une certaine saturation des différents zonings et afin de répondre aux nombreuses demandes, il sera nécessaire de créer de nouvelles zones d’activités.

En terme de mobilité, cette expansion pose des problèmes d’accessibilité. En effet, l’éparpillement sur la commune des différents zonings provoque un usage massif de l’automobile, d’autant plus que la plupart des sites ne sont pas desservis par les transports publics.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

ZONING	surface (ha)	Emplois 1994	Emplois 2000	Evolution 94-00	Nbr D'entrep.	Emplois/ha
Portemont	160	1197	2218	85%	94	13,8
Ferme de l'Hôpital	102	185	1023	453%	60	10,0
Saint-Achaire	15	131	279	113%	13	18,6
Martinoire	70	139	453	226%	10	6,5
Blanc Ballot	50	0	420	-	8	8,4
Beaucarne - Plavitout	5	25	247	888%	39	49,4
Haut - Judas	4	60	103	72%	9	25,7
Laboureur	1	4	5	20%	1	5,0
Pont – Bleu	4	2	30	1400%	3	7,5
Belle-vue	2	37	42	13%	5	21,0
Herseaux	30	76	243	220%	15	8,1
Barrière de Fer	50	224	513	129%	12	10,2
Bornoville	17	536	620	16%	14	31,5
Valemprez	35	96	356	270%	10	10,2
Quevaucamps	30	53	117	121%	8	3,9
Total	575	2763	6669	141%	301	11,6

LOCALISATION DES PRINCIPALES ZONES D’ACTIVITES



L’ENSEIGNEMENT

La commune accueille près de 16600 étudiants dans les différents établissements scolaires implantés sur son territoire, alors que sa population en âge de scolarité ne dépasse pas 12000 enfants ou adolescents. Par conséquent, le système scolaire mouscronnois attire de nombreux étudiants des communes voisines, tant belges que françaises.

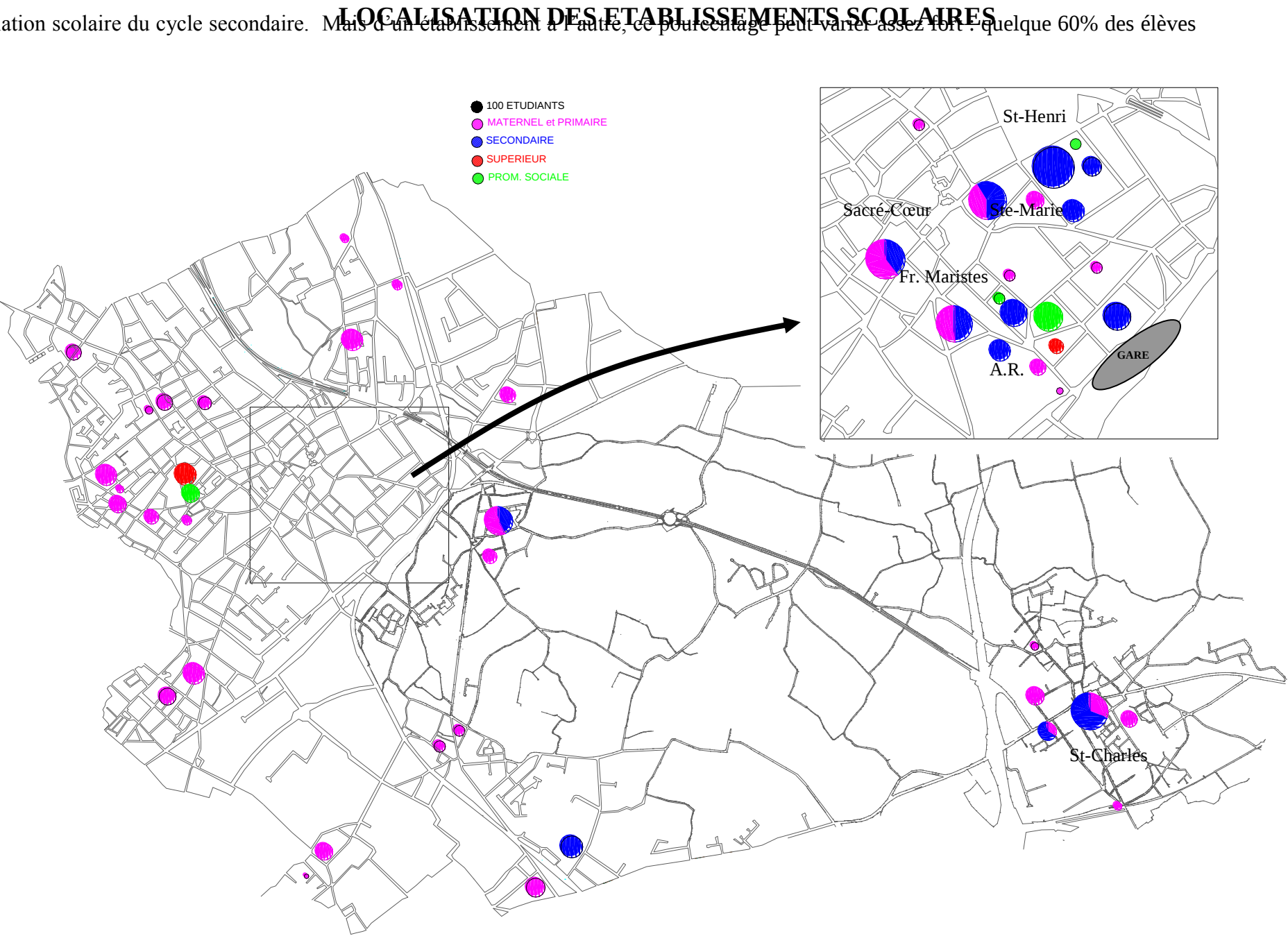
	Réseau d'enseignement				Total
	Comm.	Com. Fr.	Libre	Province	
mat/prim	2118	639	4646	0	7403
second	570	910	6428	0	7908
sup	0	650	611	161	1261
Total	2688	2199	11685	161	16572

Le tableau ci-dessous renseigne, en première approximation ¹, l’origine de la population scolaire du cycle secondaire. Mais d’un établissement à l’autre, ce pourcentage peut varier assez fort : quelque 60% des élèves de St-Henri proviennent de France, contre 8% au Collège Ste-Marie

ORIGINE	%
Mouscron	40
Herseaux	7
Dottignies	7
Luigne	2
Flandre	4
Tournaisis	7
Comines	2
France	32

La carte ci-après montre les nombreuses implantations du primaire, disséminées sur l’ensemble du territoire, et la concentration du secondaire dans une zone comprise entre la gare et la Grand’Place. A noter également, la présence d’un pôle secondaire important à Dottignies.

En terme de mobilité, la relative concentration des établissements scolaires aux abords de la gare devrait favoriser l’utilisation des transports publics.



¹ Cette approximation est basée sur le décompte de la population scolaire des 7 plus importants établissements de la commune

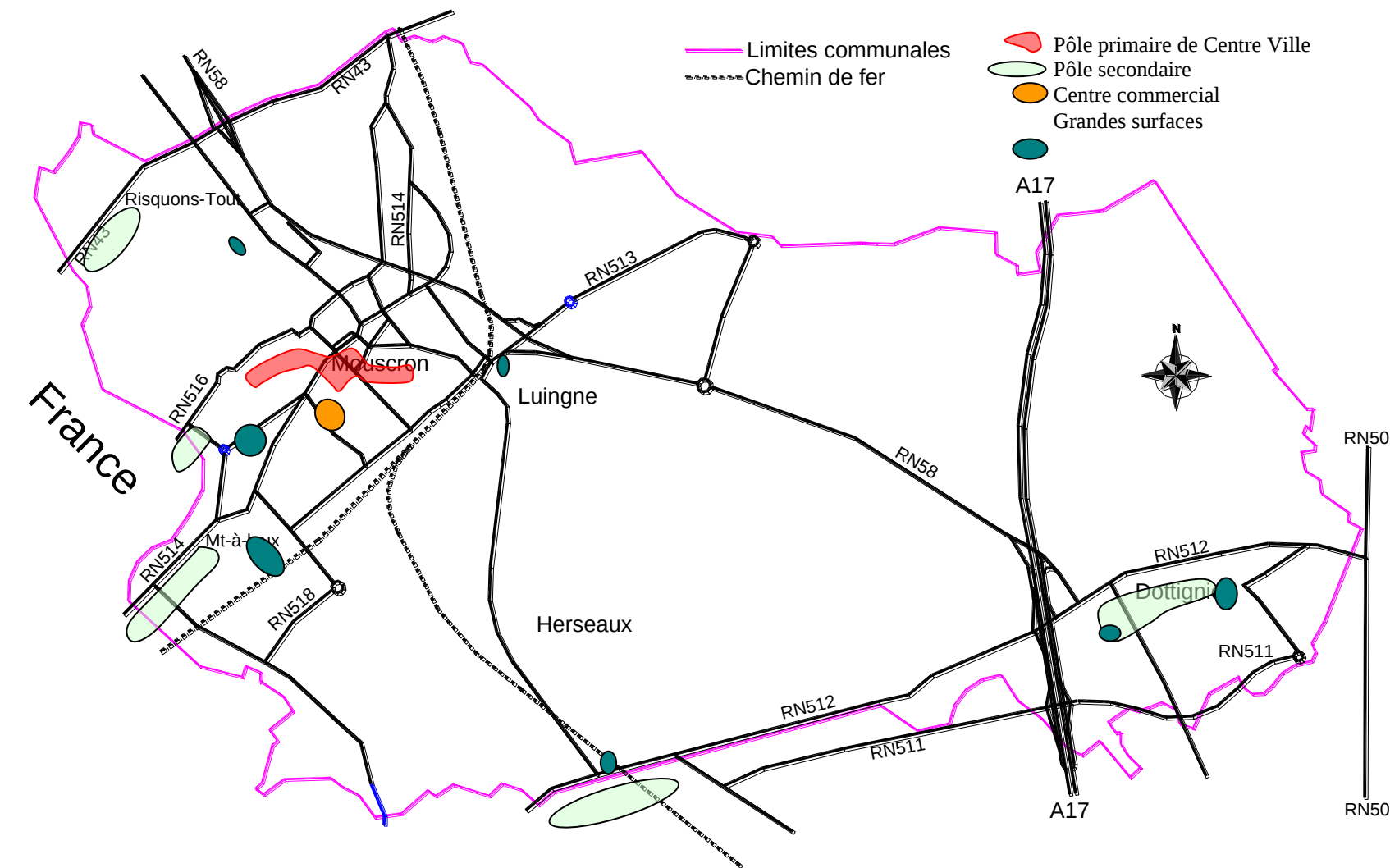
LE SECTEUR COMMERCIAL

Mouscron, tout en développant son tissu commercial, subit la concurrence des villes voisines telles que Kortrijk et Lille, mais surtout complexes commerciaux de grandes superficies comme ceux implantés à Roncq ou à Leers, côté français ou à Kuurne du côté flamand. contre, la concurrence est quasi inexistante du côté wallon.

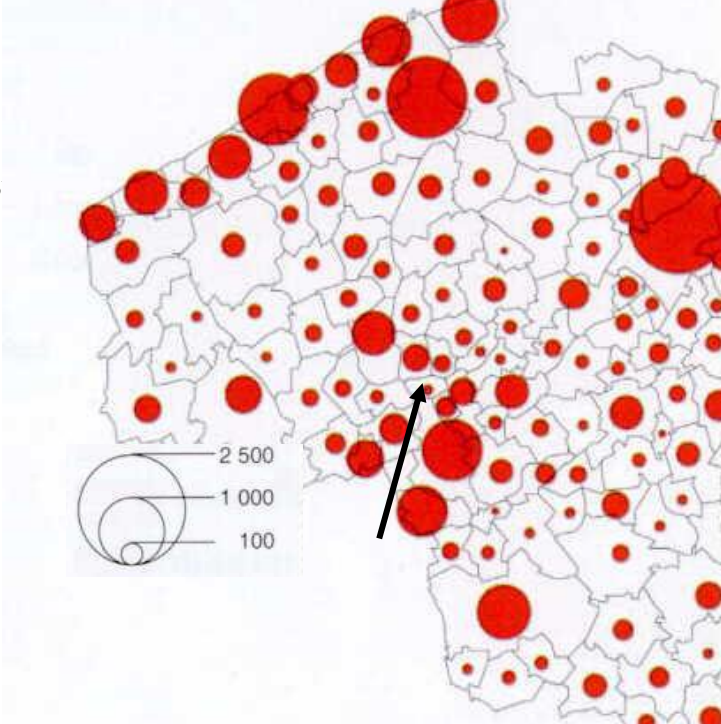
Pour répondre à ce problème, la commune a mis en place une cellule de gestion de centre ville qui dynamise et organise le centre ville comme une Chaque week-end, la ville attire, grâce à son centre convivial mais surtout à une fiscalité favorable, une nombreuse clientèle française dans son sys

- L’offre commerciale de la commune se caractérise de la façon suivante:
- Présence peu importante de grandes surfaces, 1 seul hypermarché
 - Concentration des commerces de détails dans le centre de Mouscron, aux abords de la Grand Place
 - Pôles secondaires de commerces de proximité à Herseaux , Dottignies et aux abords de la frontière.

l’hypercentre et son accessibilité par des voiries de petits gabarits.



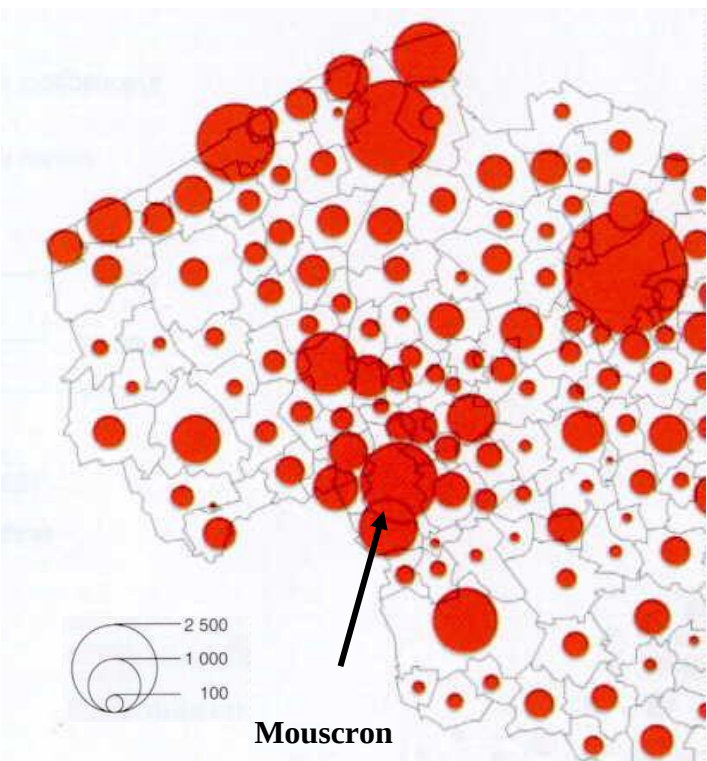
NOMBRE DE POINTS DE VENTE EN HORECA



des
Par

Source : Atlas commercial de Belgique
Ministère des Affaires Economique

NOMBRE TOTAL DE POINTS DE VENTE



Source : Atlas commercial de Belgique
Ministère des Affaires Economique

MOUSCRON : VILLE DE SPORTS ET DE LOISIRS

L’activité sportive tient une place importante dans la vie mouscronnoise. La ville développe simultanément une politique de «sport pour tous» et de sport d’élite. Ainsi la commune compte plus de 10000 adhérents dans les 220 clubs de l’entité et plusieurs clubs dans l’élite des championnats belges (football, tennis de table, water-polo, autrefois volley-ball).

L’EXCELSIOR

Un des clubs les plus représentatifs est sans contexte l’Excelsior. Son stade, d’une capacité de 12000 spectateurs, accueille quelques 200000 personnes par an
Son accessibilité actuelle pose des problèmes lors des «gros» matchs. En effet, le flux provenant de Wallonie emprunte la N58 jusqu’au carrefour de la piscine où il doit effectuer un tourne-à-gauche qui limite la capacité. Ensuite, à l’approche du stade le flux est ralenti par la recherche d’une place de stationnement qui se fait soit en voirie soit dans un des parkings prévus à cet effet (500 places au total). Très régulièrement le stationnement de la zone commerciale du Haut Juda est utilisé pour absorber le surplus (420 places). Dans un rayon de 500m, on peut estimer la capacité de stationnement à environ 2500 places. Il est à signaler qu’il existe toute une série d’itinéraires piétonniers à travers les différents clos qui entourent le stade.

Le point noir du carrefour de la piscine sera solutionné lorsque la route de la Laine sera ouverte. Celle-ci court-circuitera le carrefour de la Piscine et pourra drainer une grande partie du flux wallon. Une des améliorations à apporter sera de déterminer des aires de stationnement en fonction des origines des flux afin que ceux-ci ne s’entremêlent.

LA PISCINE

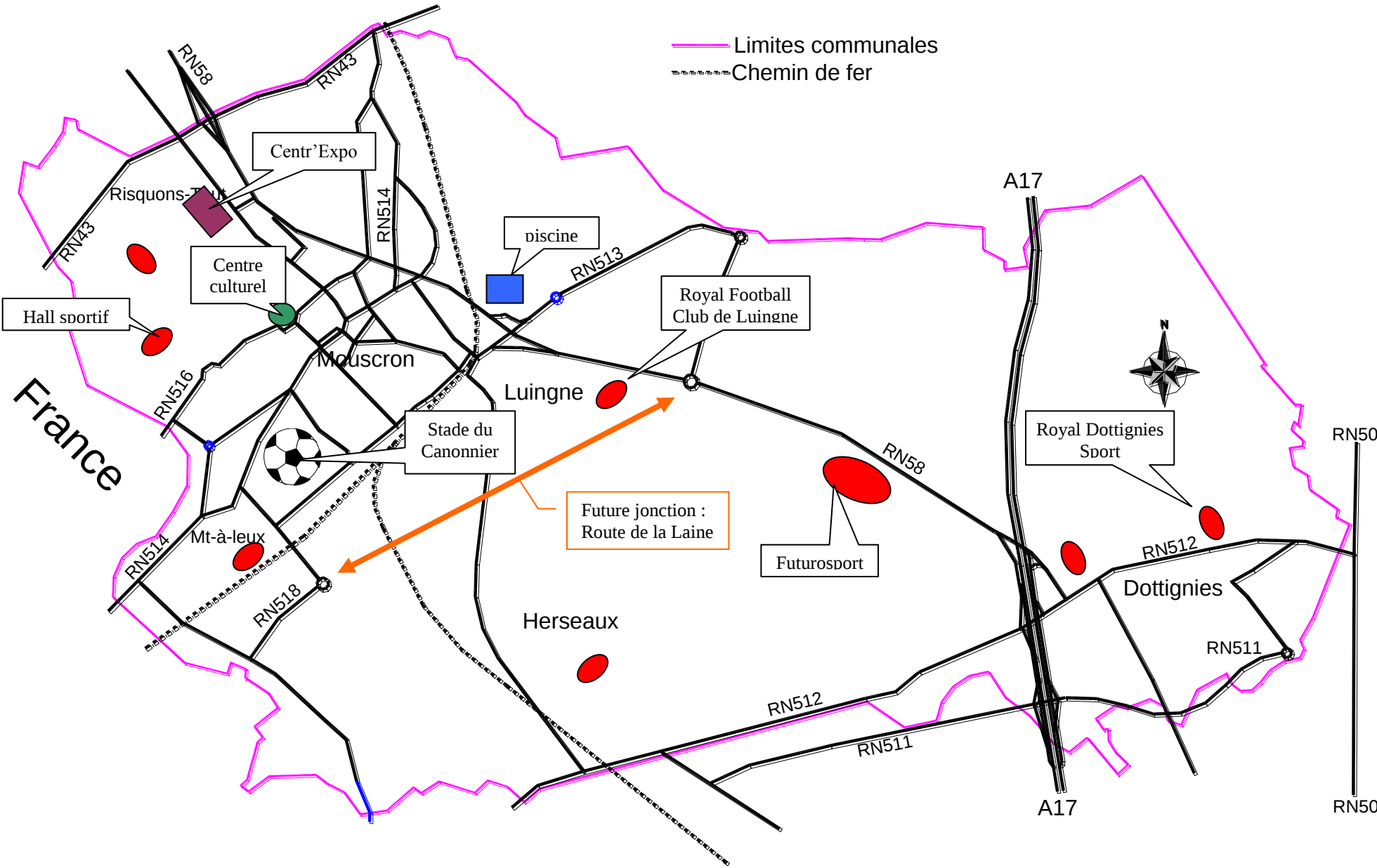
La piscine de Mouscron attire plus de 60000 nageurs par an. Ce complexe aquatique (2 piscines + toboggan) possède une aire de chalandise englobant le Tournaisis et la région frontalière française.

Son accessibilité ne pose pas de problème et son aire de stationnement est bien dimensionnée (190 places). Le seul bémol est que ce complexe n’est pas desservi par une ligne de bus.

LE FUTUROSORT

Ce complexe, consacré à la formation et à l’entraînement des jeunes, accueille un peu plus de 120000 personnes par an.

Comme pour la piscine, il possède une bonne accessibilité (situé le long de la RN58 et présence de 180 places de stationnement) mais n’est pas desservi par une ligne de bus.

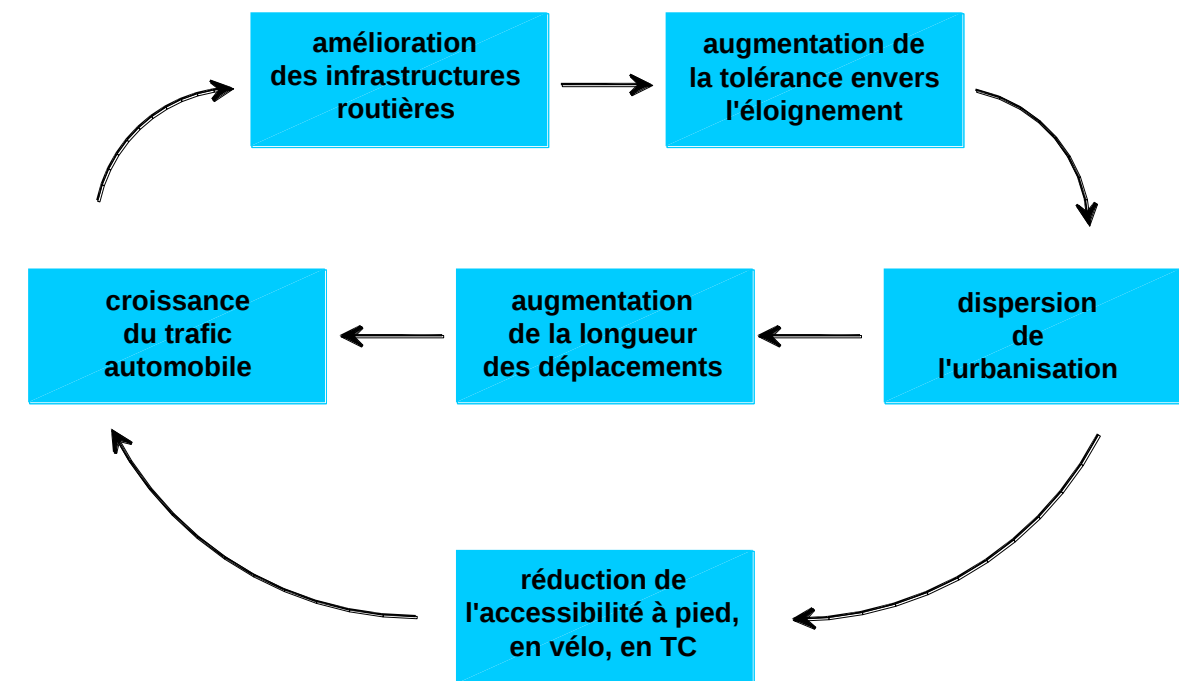


LES PROJETS URBANISTIQUES

La commune a de nombreux projets dans ses cartons. Les principaux sont les suivants:

➤ LE CORA

S'appuyant sur le constat que de nombreux mouscronnois se rendent dans les hypermarchés français, les autorités communales sont sensibles à la proposition d'un promoteur d'implanter un centre commercial sur les terrains du Quevaucamps.



Ce complexe commercial d'une surface bâtie de quelques 95000 m² comporterait un hypermarché, 15 moyennes surfaces spécialisées, 80 boutiques et une dizaine de restaurants. Un complexe cinématographique de 23 salles viendrait compléter l'ensemble.

A l'heure actuelle, le processus d'obtention des autorisations est en cours.

En terme de mobilité, l'implantation d'un tel site induira des volumes de trafic nettement supérieurs que les flux actuels.

➤ CREATION D'UNE ZONE D'ACTIVITES

La demande sans cesse croissante de nouveaux terrains pour l'implantation de nouveaux bâtiments industriels pousse l'IEG à trouver de nouvelles possibilités d'extension de zoning. Dans ce cadre, un projet de 150 ha est à l'étude.

➤ CREATION DU CENTRE ADMINISTRATIF

La ville envisage de regrouper l'ensemble de ses services en une seule implantation qui se situera à l'angle des rues de Courtrai et de Menin. Ce nouveau bâtiment sera doté d'un parking de 1000 places en sous-sol.

➤ REVITALISATION DE LA PLACE CHARLES DE GAULLE

Source : plans de déplacements urbains - CERTU

Ce projet consiste à construire un ensemble de quelques 50 logements (4500m²) sur un rez-de-chaussée à destination commerciale. Un parking d'environ 400 places viendrait s'implanter en sous-sol.

- **L'IMPLANTATION DE L'ECOLE EUROPEENNE A L'AVENUE DU CHATEAU**
- **LA TRANSFORMATION DU CENTRE DOUANIER DU RISQUONS-TOUT EN TECHNOPOLE**
- **LE DEVELOPPEMENT D'UNE BASE DE LOISIRS A COTE DE LA PISCINE**
- **LA VALORISATION TOURISTEQUE DU CHATEAU DES COMTES**
- **....**

LES EFFETS DE LA PERIURBANISATION

Depuis le début des années 70, un exode rural de grande ampleur s’est produit. Grâce aux progrès dans le domaine de l’automobile et aux améliorations des infrastructures de transports, le territoire “accessible” s’est très fortement étendu. Mais ce phénomène d’extension urbaine ne résulte pas seulement du développement de la mobilité mais répond aussi à des besoins d’espaces pour les habitants, et pour les activités économiques et socio-culturelles.

LE PRINCIPE D’AUTOGENERATION DU TRAFIC

Cette périurbanisation augmente considérablement la dépendance envers l’automobile, car dans une telle structure les transports publics ne peuvent plus assurer un service de qualité sans des coûts très importants qui sont rarement justifiables pour une clientèle peu abondante. De plus, cet « émiettement » de l’habitat tend à faire disparaître les services de proximité des anciens centres ruraux et oblige à parcourir des distances plus élevées pour lesquelles la marche à pied et le vélo deviennent caduques. **En bref, cette périurbanisation tend à faire disparaître la notion de quartier.**

LES ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES : SYNTHESE DU DIAGNOSTIC

LES POINTS FORTS

- **Une situation géographique au cœur d’une unité urbaine transfrontalière dotée d’une population d’un peu moins de deux millions d’habitants.**
- **Emergence de pôles d’emplois dans des domaines variés : logistique et transports, biotechnologie, agro-alimentaire, environnement,...**
- **Très bonne accessibilité des différentes zones industrielles.**
- **Concentration des services administratifs en centre-ville.**
- **Pôles d’instruction, concentrés sur le centre de Mouscron .**
- **Structure commerciale variée et abondante et présence d’une cellule de management de centre-ville.**
- **Ville véhiculant une image dynamique.**

LES POINTS FAIBLES

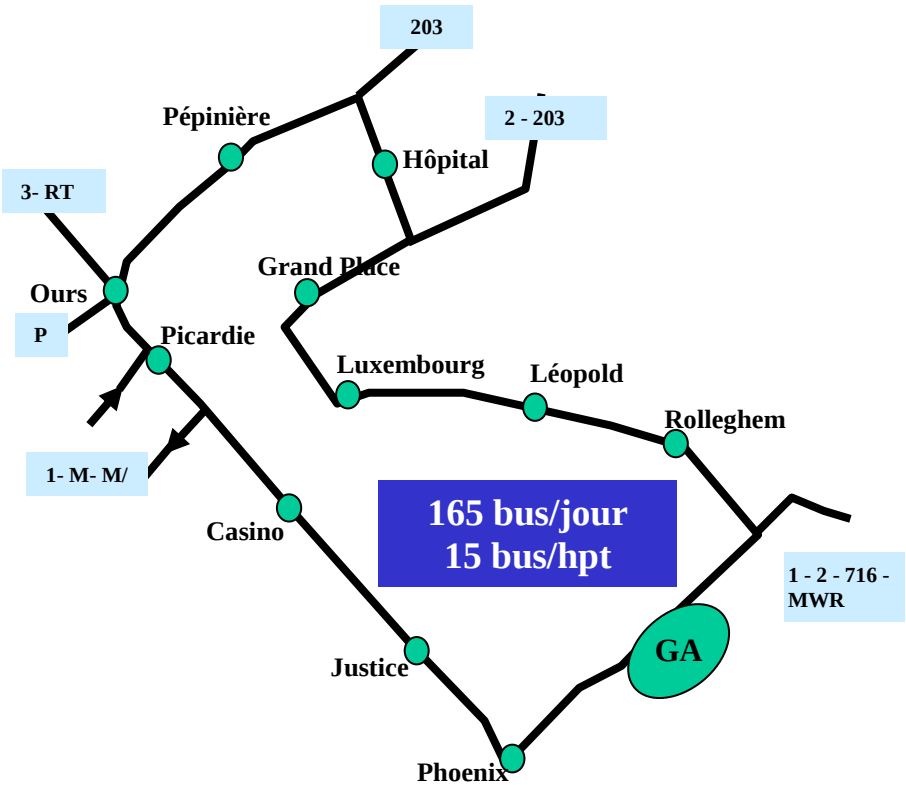
- **Une population en baisse.**
- **Phénomène de périurbanisation et de dispersion de l’habitat.**
- **Densités urbaines peu importantes.**
- **Un tissu urbain sans réelle structure**

LES TRANSPORTS PUBLICS



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

Dans le centre de Mouscron, toutes les concentration de lignes procure aux
Par contre ce parcours commun connaît des
L'autre secteur où les vitesses des bus
Il est à signaler qu'il n'existe pas de site



lignes empruntent un tronçon commun qu'elles parcourent dans le sens antihorlogique. Cette usagers une fréquence de 14 bus aux heures de pointe.
problèmes de saturation aux heures de pointes aux abords des écoles.
chutent est le carrefour du pont Ste-Thérèse.
propre à Mouscron

LA DEMANDE

Les données disponibles sur la demande sont peu nombreuses, à l’exception de la ligne transfrontalière MWR qui est l’objet, chaque année, d’une enquête d’évaluation

Dès lors, afin de mieux appréhender cette demande, ISIS a réalisé 3 observations différentes :

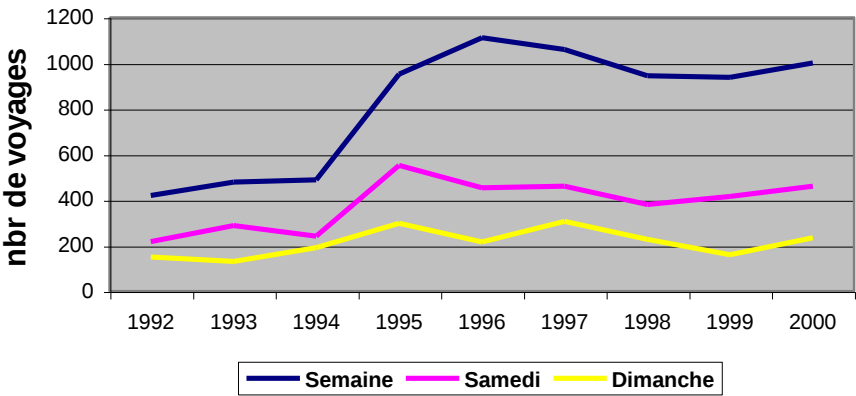
- des comptages «montées-descentes » sur 10 arrêts pour estimer l’importance des mouvements en centre ville
- une enquête auprès de 500 usagers transitant via le pôle de la gare pour mieux connaître les mouvements de correspondance
- une enquête dans les principales écoles pour évaluer les parts modales des étudiants et leur connaissance du réseau.

LA LIGNE MWR²

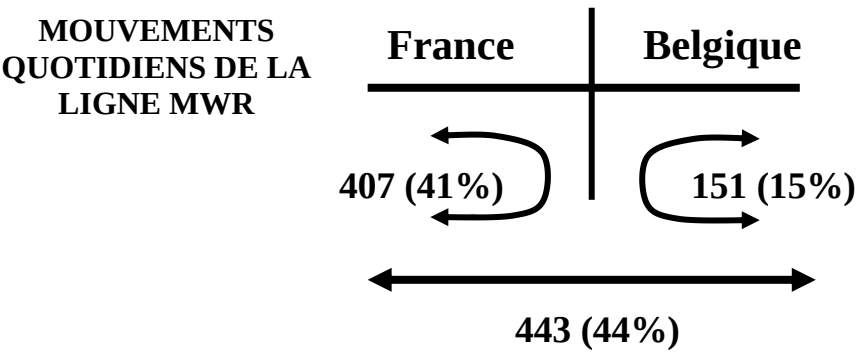
Cette ligne transfrontalière, fruit d’une collaboration entre le TEC et Transpole, été mise en exploitation en 1992. Son succès fut immédiat et renforcé lorsqu’elle fut prolongée jusqu’à l’Eurotéléport de Roubaix en 1995. Cette ligne est également bien utilisée le week-end.

En 2000, cette ligne a transporté, en moyenne 1001 usagers par jour. Après une période de légère baisse rencontrée depuis 2 ans, attribuée aux différents travaux sur Roubaix, le niveau de fréquentation a repris une courbe positive, avec une progression de +8%, et ce malgré les barrages des transporteurs.

EVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGES SUR LA LIGNE MWR



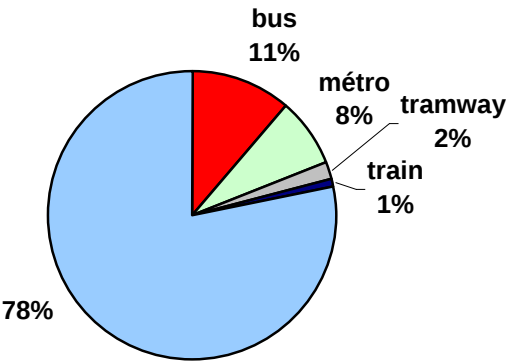
Cette ligne joue un rôle important pour l’acheminement des scolaires français vers les écoles mouscronnoises. Le graphique ci-dessous montre que 44% des voyages quotidiens effectués ont un caractère transfrontalier.



² cette analyse est basée sur le rapport 2000 de la CUDL examinant le fonctionnement de cette ligne

- Les principaux arrêts fréquentés par les usagers de cette ligne sont :
- Roubaix Eurotéléport avec 3169 montées – descentes par semaine
 - Wattlelos Place avec 1123 m-d/sem.
 - Gare de Mouscron avec 912 m-d/sem.

22% des trajets sont combinés. L’ouverture du dernier tronçon de la ligne 2 du Val a multiplié les possibilités d’accessibilité de la métropole lilloise. Les correspondances vers le métro ont progressé de plus de 72% entre 1999 et 2000. Par contre l’année 2000 a enregistré une baisse importante de correspondance vers le train en gare de Mouscron (-52%)



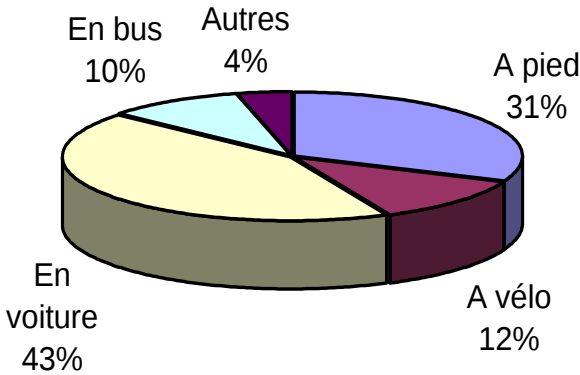
L’ENQUETE ECOLE

Les parts modales qui ressortent de cette enquête

38% des usagers des bus habitent Mouscron,16%

Malgré le nombre restreint d’usagers des bus, 70% résidence mais elle s’atténue lorsqu’ils s’écartent

Par contre très peu de scolaires connaissent les



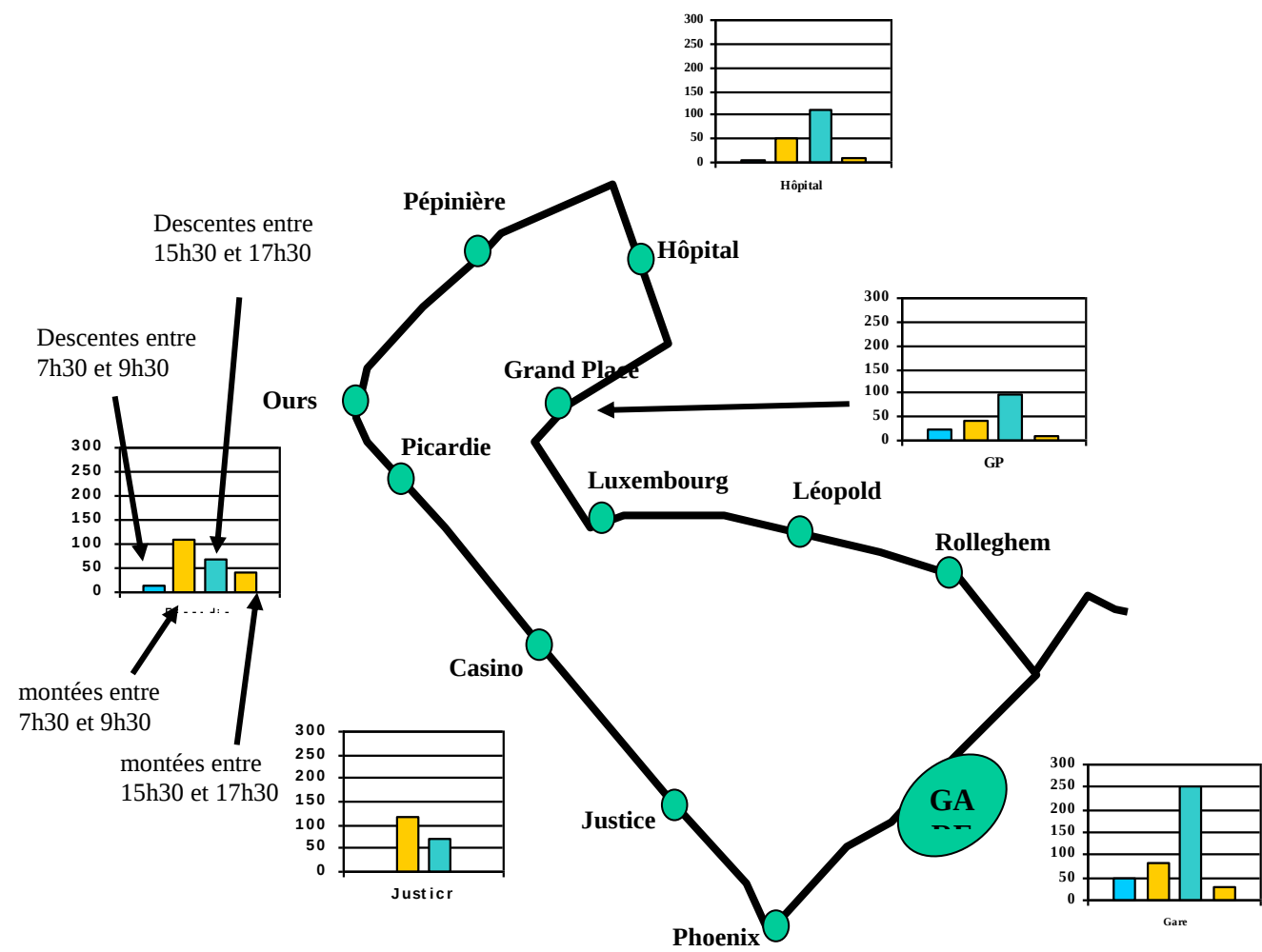
sont exprimées sur le graphique ci-contre.

Herseaux et 14% Estaimpuis.

des étudiants interrogés ont déjà pris un bus. La connaissance du réseau est bonne à proximité de la de leur habitation.

horaires (27%)

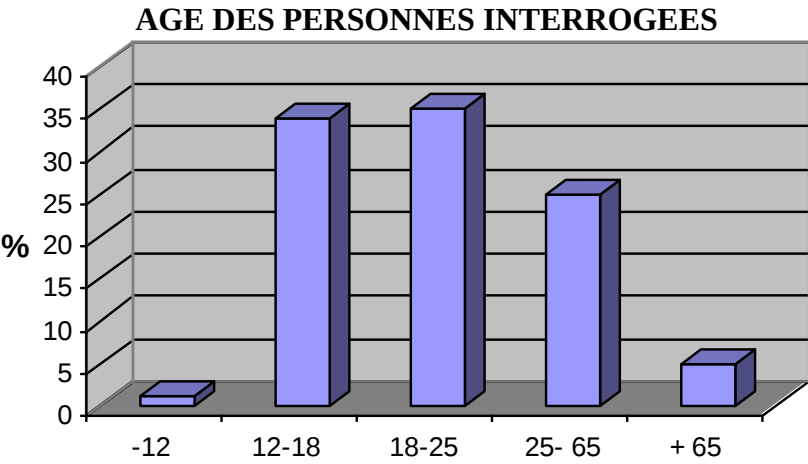
LES MOUVEMENTS AUX PRINCIPAUX ARRETS DU CENTRE VILLE



Le relevé des mouvements aux différents arrêts du centre ville a confirmé le rôle prépondérant de la gare. La figure ci-dessus montre clairement que les descentes, à la pointe du matin, sont réparties sur l'ensemble du tronçon commun, par contre les montées du soir ont lieu principalement à la gare.

L'ENQUETE AUX ABORDS DE LA GARE

L'enquête a porté sur 488 personnes sur l'ensemble de la journée, tous modes confondus.



Sur ces 488 personnes enquêtées, 277 sont des utilisateurs «exclusifs» du train, 148 du bus et 63 effectuent une correspondance train-bus en gare de Mouscron.

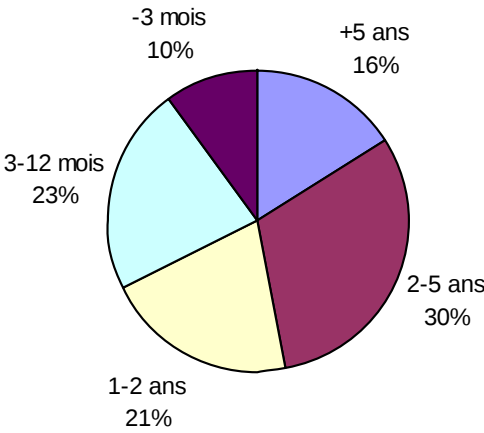
Les motifs sont à 57% du domicile – école et à 23% du domicile – travail pour l'ensemble des personnes interrogées mais passe à 73% de domicile – école si l'on considère uniquement les usagers empruntant le réseau bus.

30% des usagers des bus sont en correspondance avec le train, 10% avec une autre ligne de bus et 60% arrivent ou repartent à pied de la gare.

44% des usagers «bus» restent sur la commune de Mouscron et 33% effectuent un voyage vers ou venant de France. Par contre 53% des usagers en correspondance avec le train effectuent un déplacement entre les communes de Mouscron et Tournai.

Les usagers des bus utilisent, pour 91% d'entre eux, le même mode de transport à l'aller qu'au retour

DUREE D'UTILISATION DES BUS



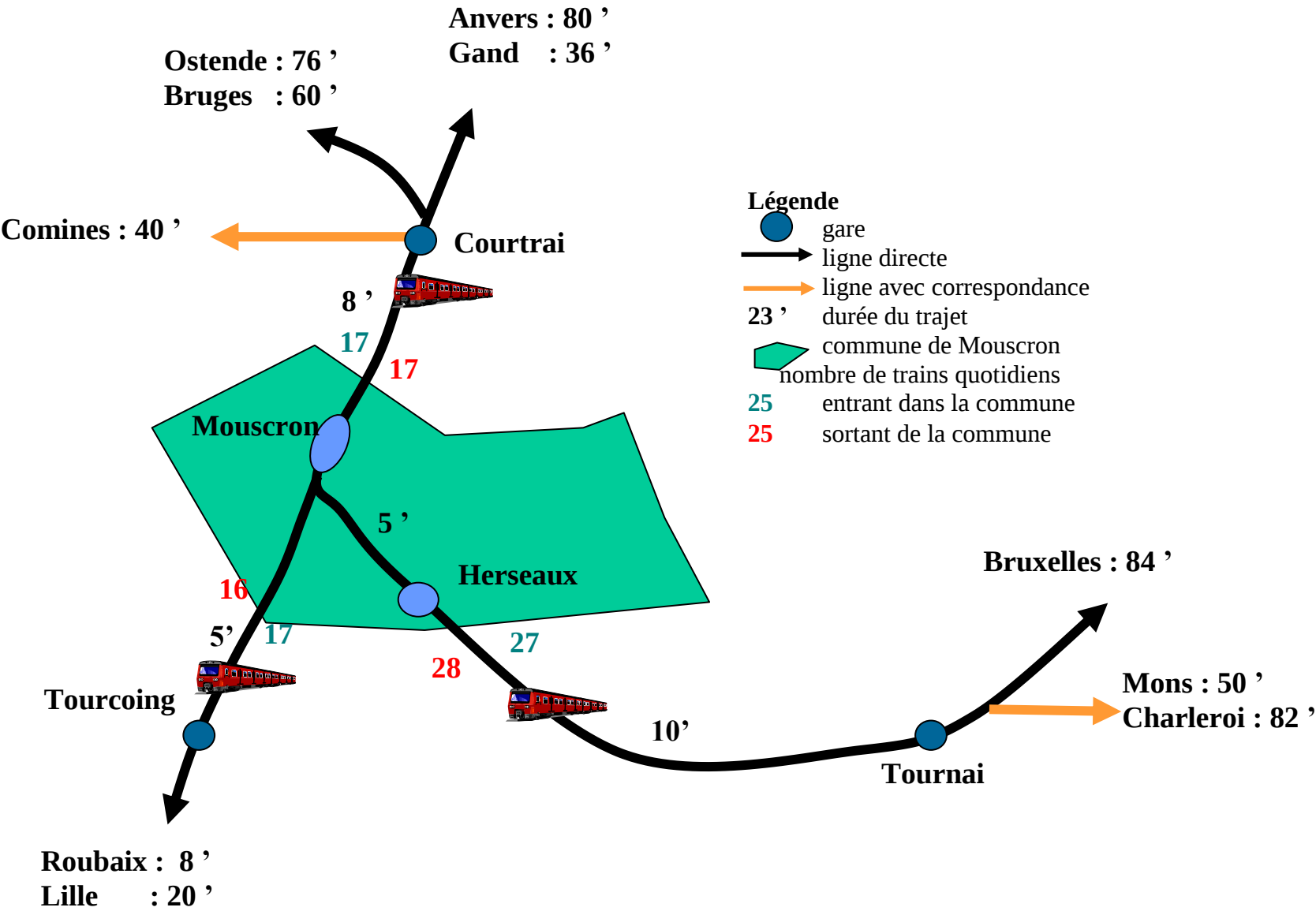
LE RESEAU FERRE

L’OFFRE

La commune de Mouscron compte 2 gares sur son territoire communal : Mouscron et Herseaux. Sa localisation géographique permet à Mouscron de se situer sur deux axes importants de la SNCB, l’axe Mouscron – Bruxelles et l’axe Antwerpen – Lille. Par contre, Mouscron n’est pas directement reliée à la dorsale wallonne. En effet les mouscronnois désireux de se rendre à Charleroi ou Namur sont obligés d’effectuer une correspondance à Tournai.

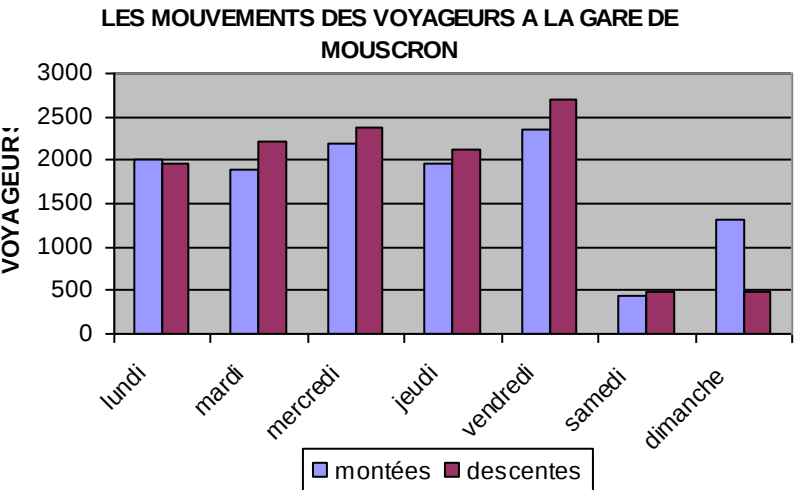
La gare de Mouscron possède des réserves de capacité de stationnements importantes, ce qui n’est pas le cas de celle d’Herseaux. Par contre, il manque une véritable place de la gare qui faciliterait les retournements et la dépose des voyageurs.

	Nombre de trains		fréquence
	hrs de pte	jour	moyenne
vers Bruxelles	2	21	1/hrs
venant de Bruxelles	1	20	1/hrs
vers Anvers	2	13	1/hrs
venant d'Anvers	1	13	1/hrs
vers Ostende	0	4	1/4hrs
venant d'Ostende	1	4	1/4hrs
vers Tournai		28	1/hrs
venant de Tournai		27	1/hrs
vers Courtrai	2	17	1/hrs
venant de Courtrai	2	17	1/hrs
vers Tourcoing	2	12	1/hrs
venant de Tourcoing	1	12	1/hrs
vers Lille Flandre	2	17	1/hrs
venant de Lille Flandre	1	17	1/hrs



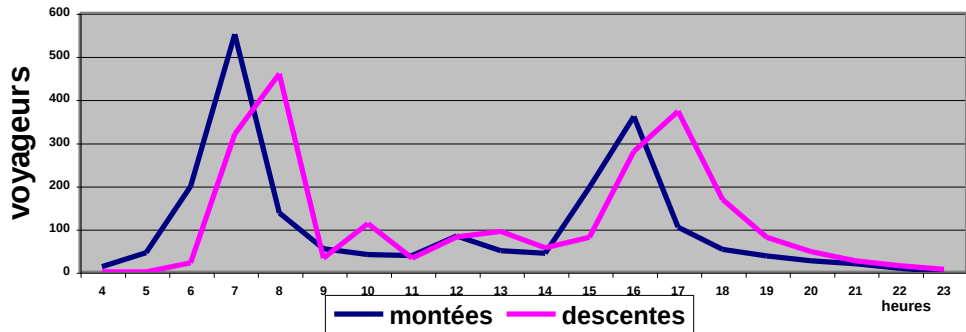
LA FREQUENTATION

En moyenne, près de 2300



voyageurs quotidiens montent sur le réseau ferré en gare de Mouscron contre un peu moins de 600 à Herseaux.

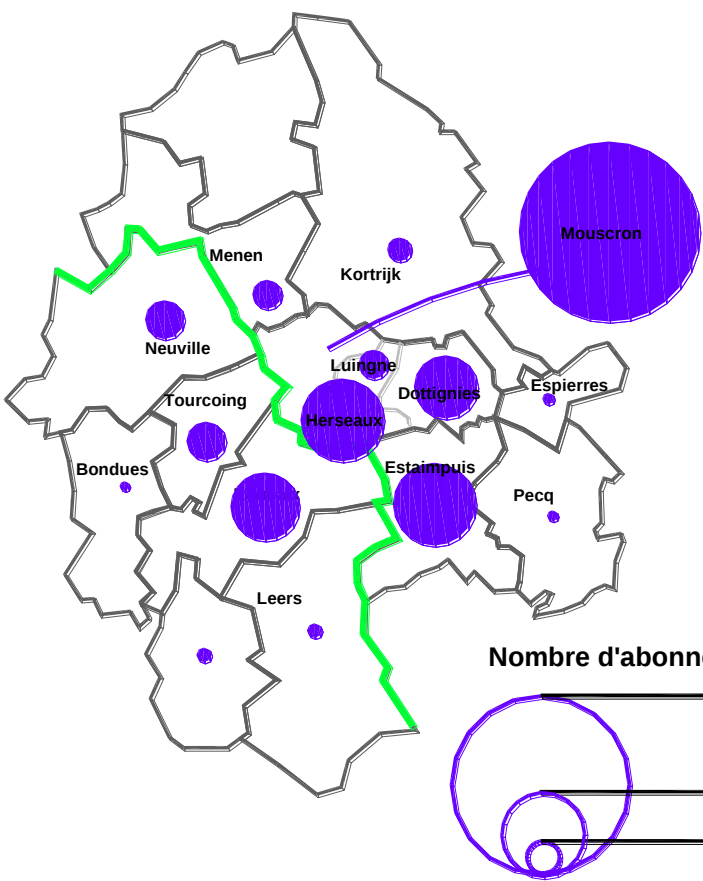
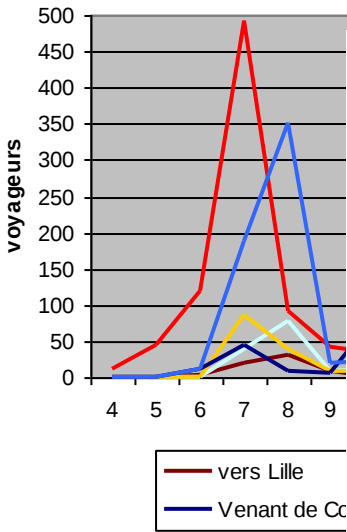
MODULATION HORAIRE DES MOUSCRON



Les modulations horaires reprises dans le graphique ci-dessous indique clairement par la présence de deux pointes légèrement décalées que la gare de Mouscron est aussi bien utilisé par les navetteurs qui partent de la commune que par ceux qui ont leur activité sur le territoire communal.

La modulation par ligne indique que le réseau ferré principalement utilisé pour liaisons vers Tournai et Bruxelles et pas vers la Flandre ou vers la France

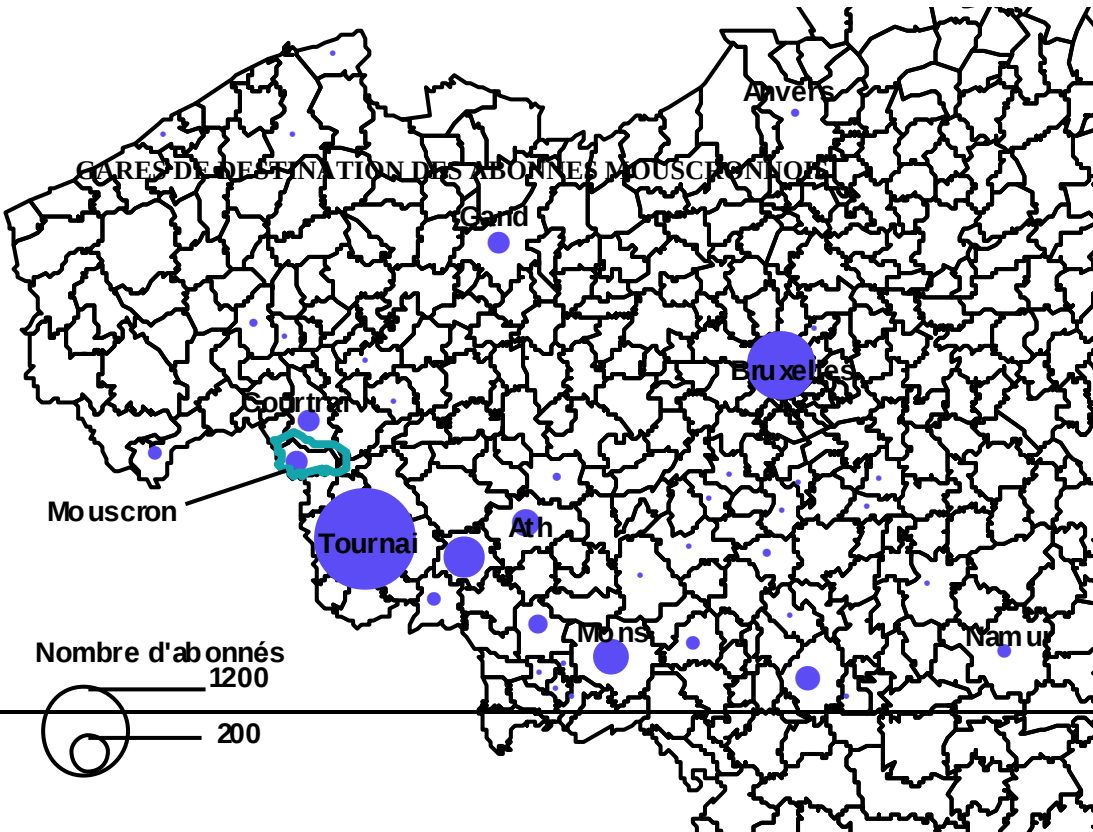
MODULATION HORAIRE PAR LIGNE



est des

pour se région

En 1999, près de embarquant aux Herseaux rendre à Tournai bruxelloise.



40% des abonnés Mouscron ou utilisent le chemin de fer et près de 30% dans la

Les **LIEUX DE RESIDENCE DES ABONNES** abonnés utilisant les gares de Mouscron et d’Herseaux habitent principalement dans la commune. Néanmoins la carte ci-après indique que les deux gares étendent leur zone d’influence sur le territoire d’Estaimpuis et de Roubaix – Wattrelos.

LES TRANSPORTS PUBLICS – SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

POINTS FORTS

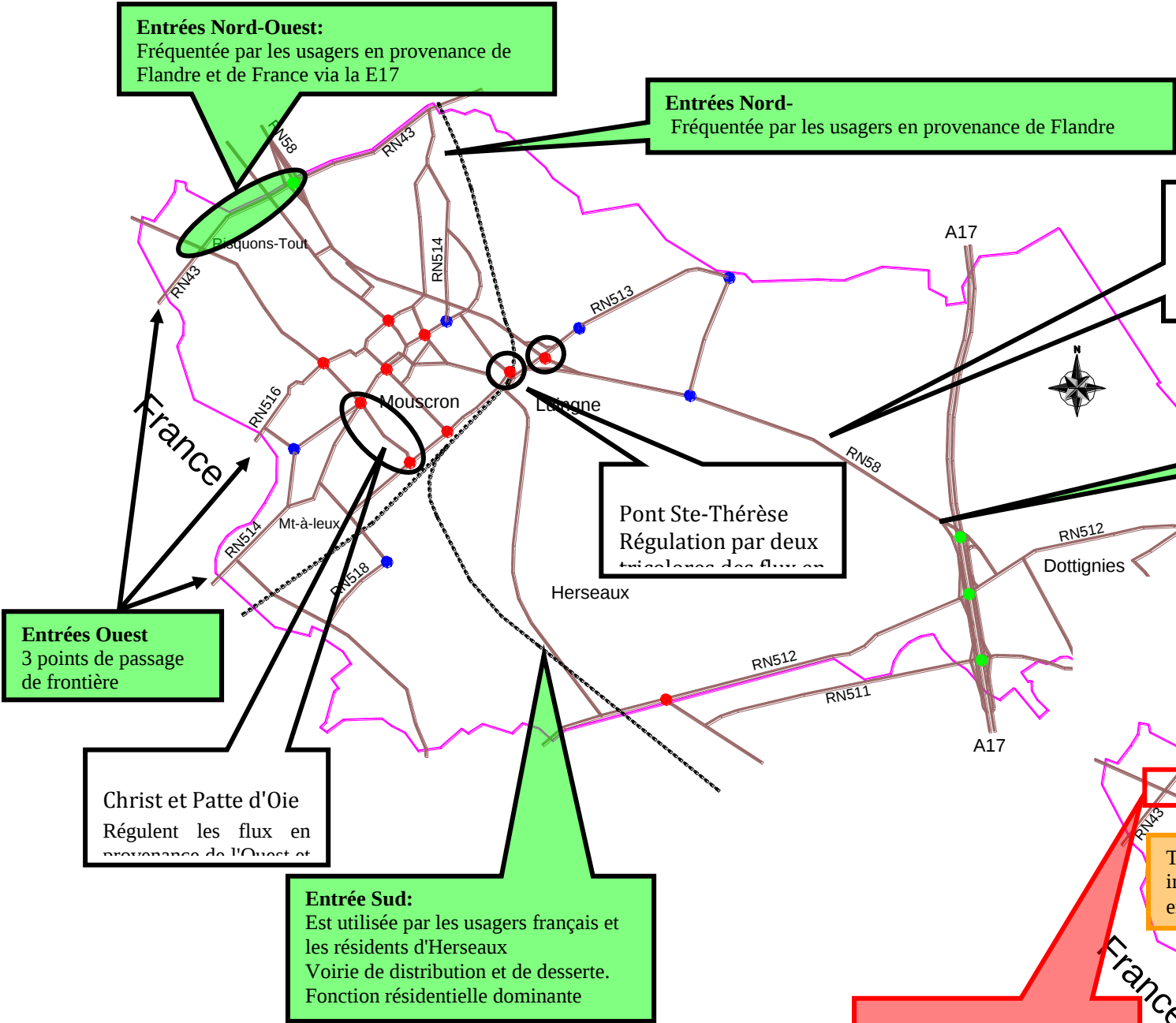
- **Un réseau couvrant l'ensemble de la commune de Mouscron.**
- **Le centre de la commune est très bien desservi.**
- **Une véritable ligne transfrontalière**
- **Pas de problème de stationnement aux abords de la gare de Mouscron.**
- **Localisation de la gare de Mouscron sur deux axes SNCB importants : Lille – Antwerpen et Mouscron - Bruxelles.**
- **La ligne Bruxelles – Mouscron dessert deux gares dans la commune.**

POINTS FAIBLES

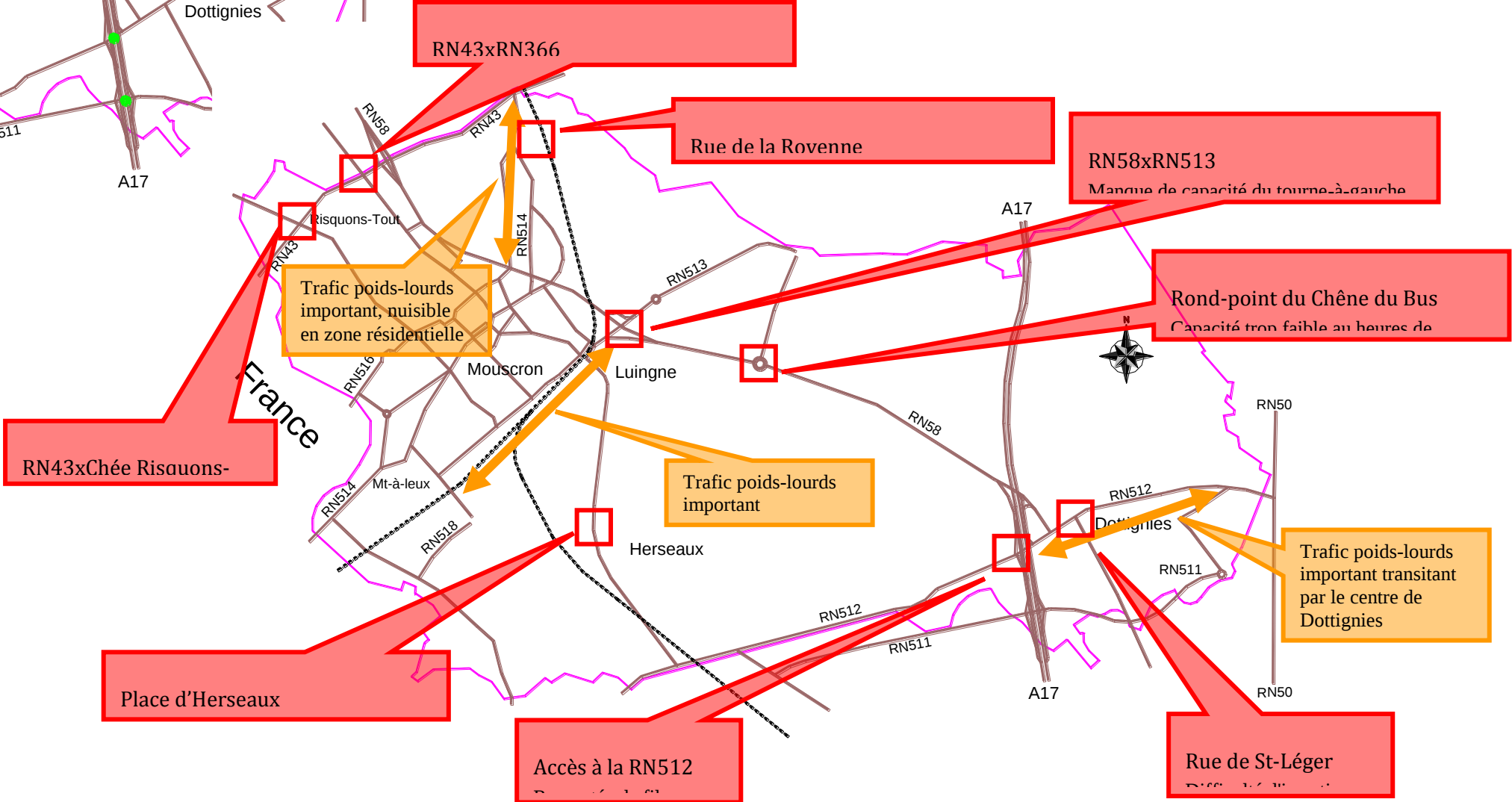
- **Absence de site propre dans les zones saturées : Pont Ste-Thérèse, rue de Tournai,...**
- **Le manque de mise en valeur du pôle structurant de la gare.**
- **L'émiettement des zones d'habitat et d'emplois qui favorise les transports privés.**
- **Le stationnement aux abords de la gare d'Herseaux.**
- **Pas de liaison directe avec la dorsale wallonne.**

LE TRANSPORT PRIVE

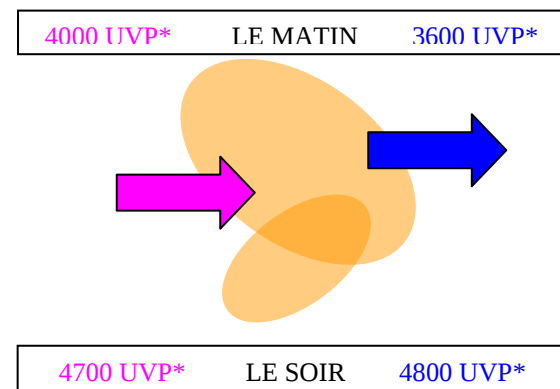
LA FONCTIONNALITE DES VOIRIES ET DES CARREFOURS



LES DYSFONCTIONNEMENTS DES VOIRIES ET DES CARREFOURS

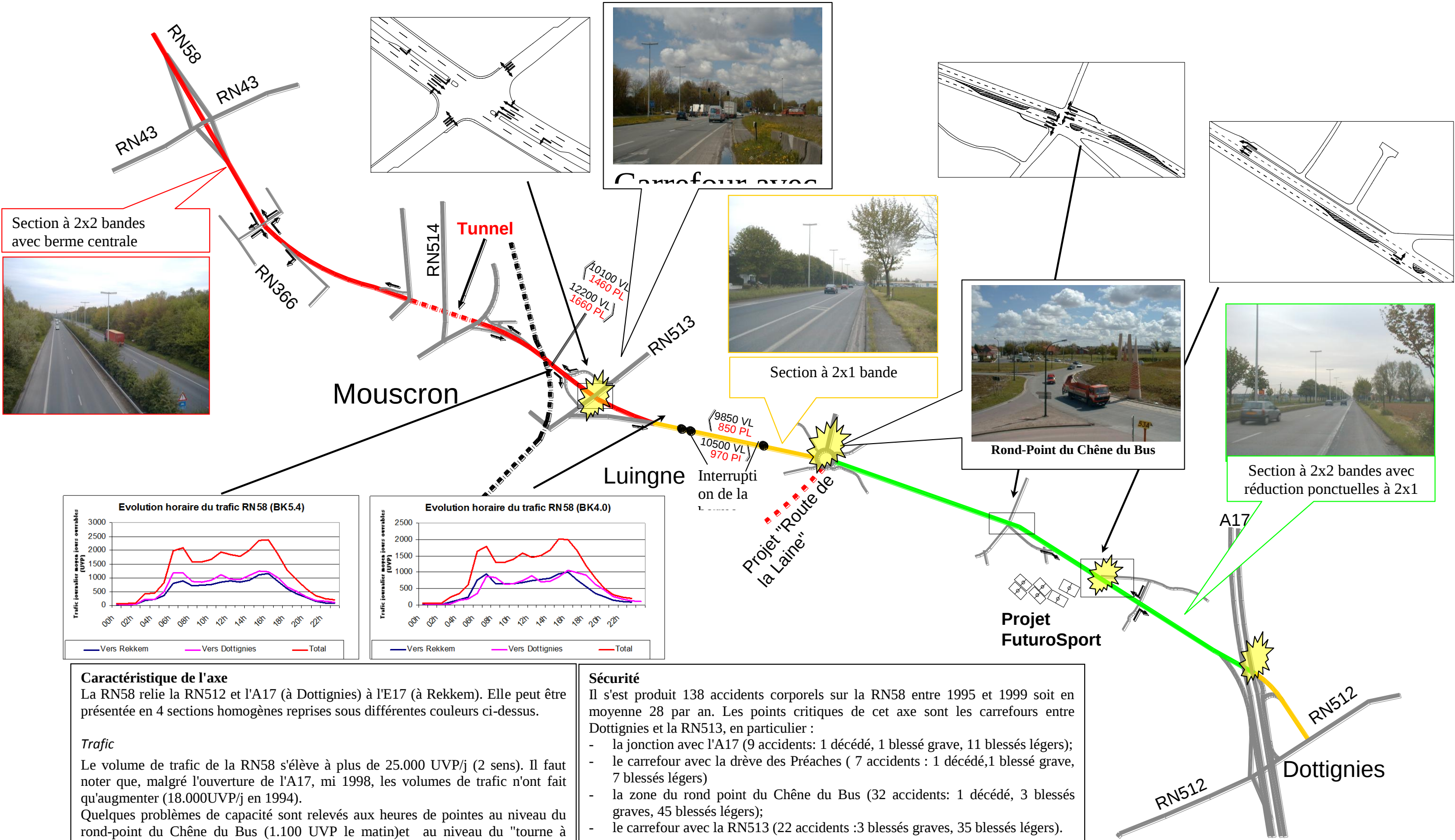


MOUSCRON : LES FLUX A TRAVERS LE CENTRE



Des mouvements périphériques sont également constatés notamment entre la rue le Coquinie et la rue de Menin.

DIAGNOSTIC DU TRAFIC : LA RN58 : L'EPINE DORSALE DE MOUSCRON



Caractéristique de l'axe
La RN58 relie la RN512 et l'A17 (à Dottignies) à l'E17 (à Rekkem). Elle peut être présentée en 4 sections homogènes reprises sous différentes couleurs ci-dessus.

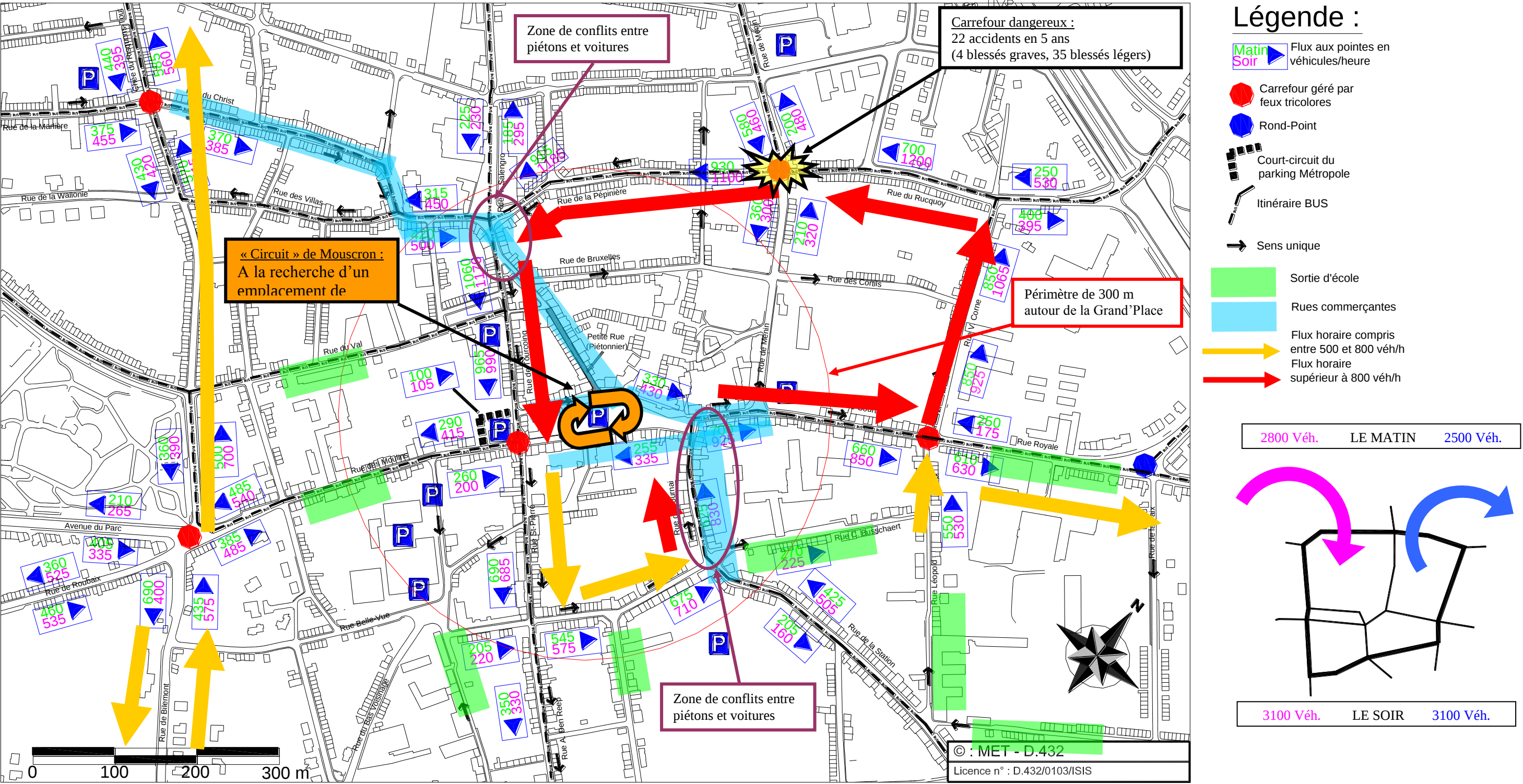
Trafic
Le volume de trafic de la RN58 s'élève à plus de 25.000 UVP/j (2 sens). Il faut noter que, malgré l'ouverture de l'A17, mi 1998, les volumes de trafic n'ont fait qu'augmenter (18.000 UVP/j en 1994). Quelques problèmes de capacité sont relevés aux heures de pointes au niveau du rond-point du Chêne du Bus (1.100 UVP le matin) et au niveau du "tourne à gauche" vers le pont Ste-Thérèse du carrefour avec la RN513. (390 UVP/h).

Transport en commun
Seule la section comprise entre le rond-point de Chêne au Bus et le carrefour avec

Sécurité
Il s'est produit 138 accidents corporels sur la RN58 entre 1995 et 1999 soit en moyenne 28 par an. Les points critiques de cet axe sont les carrefours entre Dottignies et la RN513, en particulier :

- la jonction avec l'A17 (9 accidents: 1 décédé, 1 blessé grave, 11 blessés légers);
- le carrefour avec la drève des Préaches (7 accidents : 1 décédé, 1 blessé grave, 7 blessés légers)
- la zone du rond point du Chêne du Bus (32 accidents: 1 décédé, 3 blessés graves, 45 blessés légers);
- le carrefour avec la RN513 (22 accidents : 3 blessés graves, 35 blessés légers).

DIAGNOSTIC DU TRAFIC : LE CENTRE DE MOUSCRON



Caractéristiques de la circulation en centre ville

- Le nombre d'accès limité et les sens uniques focalisent le trafic sur quelques carrefours stratégiques.
- Pas d'entrée directe à partir de la RN58

- L'énormité des voiries bloque rapidement la circulation;
- Hiérarchie peu lisible dû à un tissu urbain étroit;
- La présence de nombreuses écoles induit une concentration de véhicules aux heures de pointe ;
- Trafic de transit par le parking métropole perturbant la rue de Tourcoing.

LA PROBLEMATIQUE DES LIVRAISONS EN CENTRE VILLE

Les livraisons de marchandises dans les centres-villes

En centre-ville, les livraisons sont génératrices de nuisances plus importantes du fait de la concentration des points à desservir dans un secteur où l'utilisation de la voirie est déjà très sollicitée par les différents modes de déplacement pour la circulation, le stationnement ou l'arrêt. Aussi, dans les rues commerçantes du centre de Mouscron², on a pu observer les faits suivants :

- Le nombre de livraisons et enlèvements par type de commerce est très variable. On constate que les pharmacies et les magasins de journaux engendrent le plus de livraisons (jusqu'à 6 par jour). Les magasins d'alimentation périssable (fruits et légumes, boulangerie, boucherie), ainsi que les cafés, ont des livraisons journalières. Les autres types de commerces ont généralement des fréquences de livraisons supérieures à la journée*.
- Les durées de livraisons sont très variables, mais il est remarquable de constater que 20% d'entre elles peuvent dépasser 30 mn et 50% dépasser 15 mn.
- La majeure partie des livraisons se fait en double-file (75%), **ce qui procure de la congestion dans les voiries étroites de Mouscron;**
- 30% des livraisons se font par des camions de gros gabarits

Il est à signaler qu'il n'existe actuellement aucune place de stationnement réservée aux livraisons.

L'analyse faite montre **qu'il n'y a pas une organisation du transport de marchandises en ville, mais des organisations** qui peuvent être très différentes dans les principes selon le type de destinataire (exigences et demandes variables selon le secteur d'activité), le taille des entreprises (chargeurs ou prestataires), le mode de gestion de la desserte (compte propre ou compte d'autrui), le liaison effectuée (quartier desservi). Quelques grandes lignes directrices peuvent néanmoins être signalées et servir de base à une compréhension du fonctionnement général, ce qui permet de s'interroger sur les améliorations pouvant être apportées au système.

La circulation des marchandises n'est pas seulement une conséquence de l'organisation de l'agglomération, elle est aussi actrice de celle-ci. **En effet, la performance logistique est un élément clé de la dynamique des zones urbaines** ; vouloir développer un secteur d'activité ou un lieu géographique impose un regard sur les échanges.

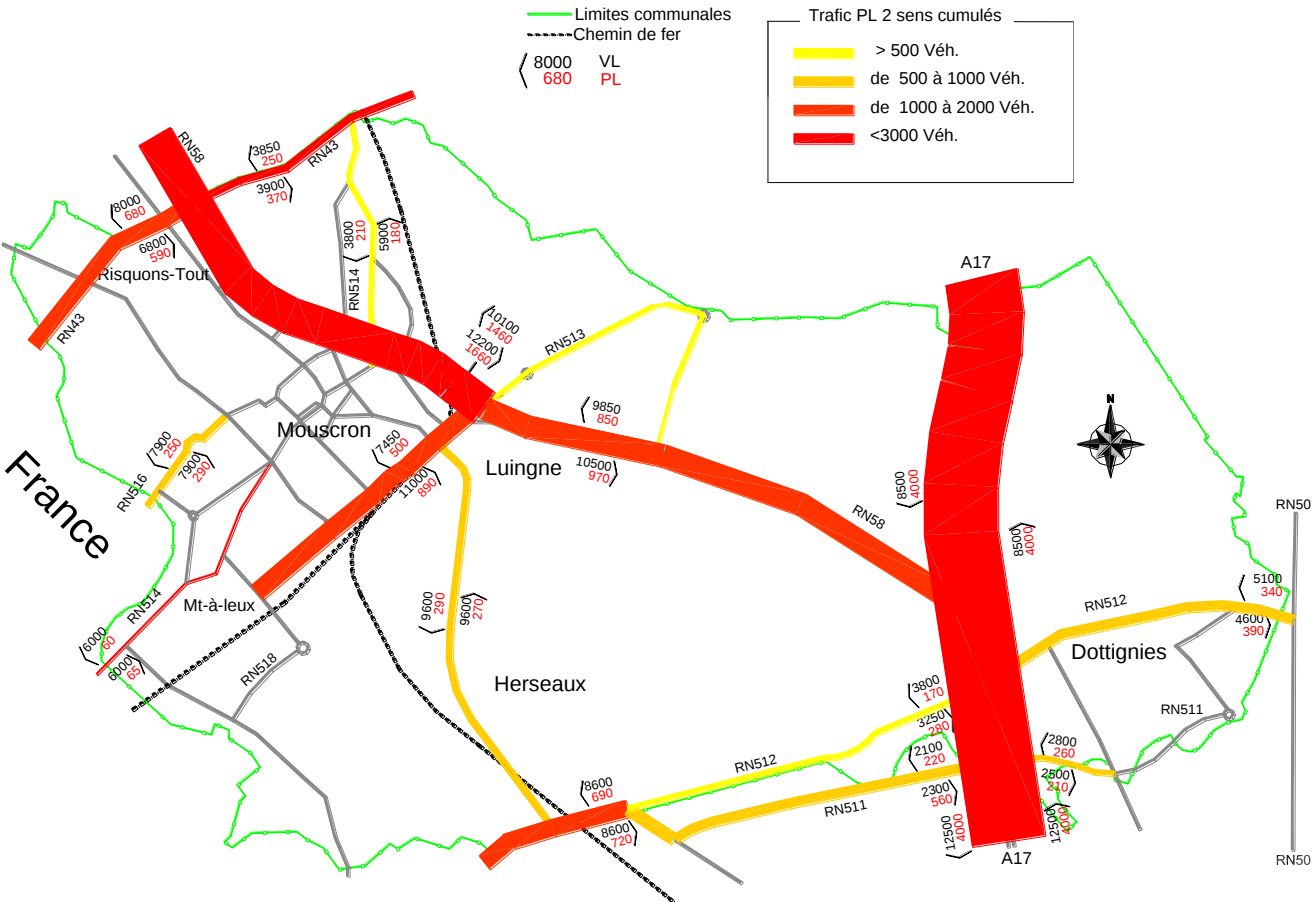
Les coûts logistiques représentent environ 12 % de la valeur finale d'un produit. Cette part se décompose approximativement en 40 % de coût de transport (y compris groupage et dégroupage), 40 % de coût relatifs aux traitements réalisés à l'arrêt (gestion des stocks et autres opérations de mise en marché), 20 % de frais administratifs (liés notamment à l'information) et financiers. Ces valeurs ne sont bien évidemment qu'une moyenne et des écarts considérables peuvent exister selon le type de marchandise pris en considération ou encore les moyens mis en œuvre ; ils montrent néanmoins qu'une ambition d'amélioration globale du système d'approvisionnement et d'enlèvement ne saurait se satisfaire d'une approche axée sur le seul aspect de déplacement des véhicules.

La productivité d'ensemble fait référence à des éléments d'urbanisme, d'organisation, d'équipement. Ces aspects intéressent bien entendu les entreprises impliquées dans la circulation des marchandises, mais aussi les gestionnaires de l'agglomération de Mouscron. Le bon fonctionnement repose sur la qualité de l'articulation entre les logiques privées et publiques.

Le mode de gestion des approvisionnements et des enlèvements est une source de fortes disparités. Les enquêtes effectuées sur plusieurs agglomérations montrent en particulier que le compte propre est globalement moins productif que le compte d'autrui ; il faut toutefois être prudent et se garder de généraliser : en effet, certains types de transports en compte propre - notamment magasins franchisés ou spécialisés - apparaissent comme particulièrement efficaces. Généralement, dès lors qu'interviennent des transporteurs, on observe un taux de chargement de 10 % supérieur, les véhicules utilisés sont de taille plus importante, ce qui accroît leur efficacité (environ 2 fois plus de gros porteurs), l'organisation est davantage basée sur les tournées, ce qui améliore la productivité (les destinataires effectuent une moyenne de 1,4 mouvements par parcours, les expéditeurs 6,9 et les transporteurs 8,8). Ce constat interroge quand on sait que le taux d'utilisation du compte propre en ville stagne (environ les 2/3 des mouvements) alors que cette forme de transport baisse de façon significative en interurbain (moins de 1/3 des mouvements) : est-ce à dire que les zones denses intéressent moins les prestataires de services (pour des raisons de rentabilité) ou que les particularités de la demande sont telles qu'elles ne puissent être banalisées ? En tout état de cause, les responsables de l'usage de la voirie doivent rechercher à développer des organisations partagées .

² En quête réalisée auprès des commerçants de la rue du Christ, rue de Tournai et Petite Rue

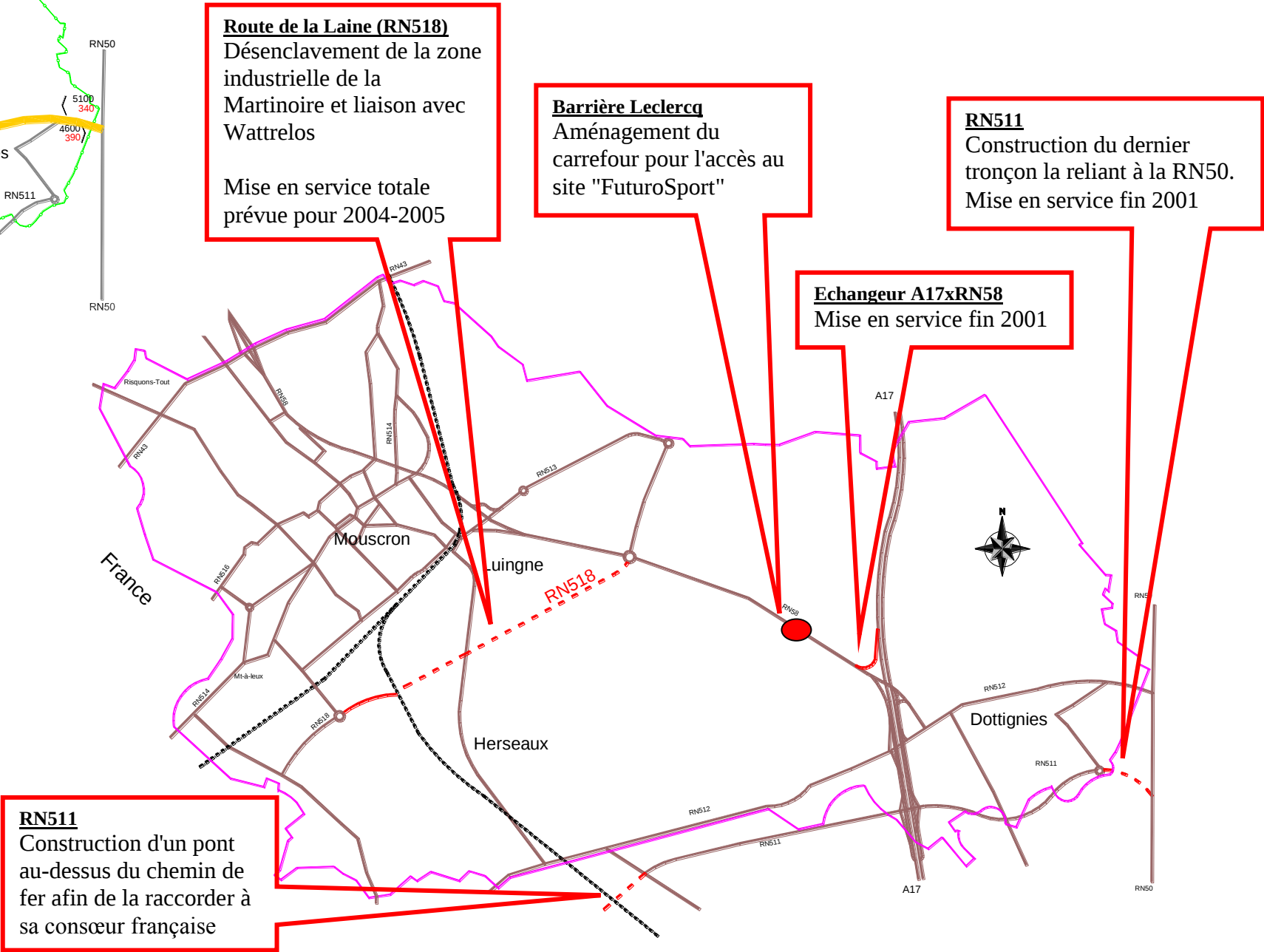
LES FLUX POIDS-LOURDS



Le territoire communal compte de nombreux générateurs de trafic lourd. Pour la grande majorité, ils se localisent, soit au nord de la RN58, soit le long de la ligne de chemin de fer.

Les principaux flux se concentrent sur la RN58 et sur l'axe avenue de Rheinfelden-Gare

PROJETS : LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES



CONCLUSION

La commune de Mouscron sera bientôt dotée d'un réseau d'infrastructure complet : la fin des travaux de la route de la Laine est prévue pour 2003-2004. Ce réseau complété permettra d'irriguer, dans des conditions de confort et de sécurité, l'ensemble du territoire communal et d'absorber le volume de trafic des dix prochaines années.

Par conséquent, les principaux enjeux du PCM, au niveau de la circulation seront :

- de mieux structurer les voiries du centre ville, tant au niveau de leur accessibilité à partir de la N58 ou de la Route de la Laine que de leur continuité et de leur réaménagement ;
- de rendre un aspect plus humain et convivial aux abords de la gare ;
- de réaménager toutes les entrées de ville, tant à Mouscron qu'à Dottignies et Herseaux et de déterminer clairement le rôle de chacune ;
- de continuer le réaménagement de la N58 afin, notamment, de limiter son insécurité ;
- de désengorger le centre-ville de ses voitures ventouses (voir le chapitre « Stationnement » ci-après) ;
- de mieux rééquilibrer les aménagements des voiries en centre-ville afin de libérer de l'espace pour les modes de déplacements plus vulnérables (voir le chapitre « Modes doux » ci-après) ;
- de mieux hiérarchiser les voiries et de les aménager de façon à améliorer leur lisibilité et leur fonctionnalité.

LE STATIONNEMENT

PREAMBULE

Le stationnement joue un rôle primordial dans la circulation urbaine. Tout déplacement en véhicule particulier implique l'usage de deux places de stationnement aux extrémités du trajet. Les véhicules stationnés occupent une part importante de l'espace public. En outre, il faut savoir qu'**un véhicule particulier reste stationné 90 à 95% du temps** au cours d'une journée.

L'influence des politiques de stationnement est donc considérable puisqu'elles permettent de jouer sur l'attractivité des centre-ville ainsi que sur le choix modal d'un usager.

I. PRESENTATION DE L'OFFRE

L'offre au centre de Mouscron comprend 1100 places de stationnement, toutes gratuites sans limitation de durée. Sur ces 1100 places, on notera que :

- 48% sont situées sur voirie,
- 52% sont situées en parking.

Par rapport à d'autres centre-ville, le nombre de places de stationnement publiques par hectare n'est pas particulièrement élevé. La proportion de places publiques en parking est en revanche importante.

Nombre de places publiques par hectare en centre-ville :

Mouscron	37
Mons	38
Charleroi	58

L'offre en stationnement dans les secteurs situés en périphérie du centre-ville a également été relevée. Ces différents secteurs sont représentés sur la carte suivante (page 33).

Cela représente 3010 places, toutes gratuites sans limitation de durée. 87% sont sur voirie et 13% en parking.

II. ANALYSE DE LA DEMANDE

L'analyse de la demande au centre-ville de Mouscron repose sur une enquête de rotation réalisée le jeudi 15 mars 2001 entre 9h à 19h.

Ce type d'enquête permet de déterminer, pour chaque section :

- **le taux d'occupation** : rapport entre le nombre de véhicules stationnés et le nombre de places autorisées,
- **le taux de rotation** : nombre de véhicules présents sur une place durant la période d'enquête.

Des relevés complémentaires du nombre de véhicules stationnés ont en outre été effectués à différents moments de la journée dans les secteurs périphériques au centre-ville.

II.1 ANALYSE DE L'OCCUPATION

➤ *En périphérie :*

La carte en page 35 représente les taux d'occupation globaux du stationnement, à différents moments de la journée :

- le stationnement résidant (véhicules présents tôt le matin ou tard le soir),
- le stationnement en milieu de matinée (10h) et dans l'après-midi (15h et 17h).

Secteur 1 :

Les taux d'occupation sont élevés en journée, proches de 80%. La section de la rue de la Marlière située entre la rue du Couvent et la chaussée du Risquons-tout est la plus chargée.

Secteur 2 :

Le taux d'occupation global est peu élevé. On constate néanmoins des problèmes de saturation sur la rue du Sapin Vert.

Secteur 3 :

La demande est plus importante en matinée, avec un taux d'occupation proche de 75%. Les problèmes de saturation restent très modérés.

Secteur 4 :

Le stationnement résidant est important. La demande est maximale en fin d'après-midi avec un taux d'occupation global de 83%. Des problèmes de saturation apparaissent, en particulier sur la section de la rue du Mont-à-Leux située entre la rue de l'Egalité et la rue du Petit Courtrai.

Secteur 5 :

La demande est modérée en matinée et croît dans l'après-midi. Néanmoins on ne relève pas de problèmes de saturation.

Secteur 6 :

Quelque soit le moment de la journée, le taux d'occupation global est peu élevé. On note toutefois de grandes disparités. Ainsi certaines sections sont saturées (rue du Midi, rue du Beau Chêne, rue des Moulins, rue des Pyramides) alors sur d'autres sections, la demande en stationnement est presque nulle (avenue de Barry notamment).

Secteur 7 :

Si le taux d'occupation global est peu élevé, on relève tout de même des problèmes de saturation sur la rue Busschaert.

Secteur 8 :

Le stationnement résidant et la demande en fin d'après-midi sont modérés. En revanche les taux d'occupation sont beaucoup plus élevés en journée durant les heures de bureau. Sur la rue de la Bouverie et la rue du Télégraphe, le stationnement est alors saturé.

Secteur 9 :

Ici également, la pression du stationnement est élevée durant les heures de bureau, alors qu'on ne relève pratiquement pas de stationnement résidant.

➤ **En centre-ville :**

Le centre-ville de Mouscron concentre des activités, services et commerces. La demande en stationnement y est donc particulièrement élevée en journée.

On note relativement peu de stationnement résidant, avec un taux d'occupation global de 35%. **En journée la pression du stationnement croît très fortement, pour atteindre une pointe en milieu d'après-midi, avec près de 90% d'occupation globale vers 15-16h.** En fin d'après-midi, la demande diminue mais reste à un niveau élevé, en particulier en raison de l'attractivité des commerces.

Les détails des taux d'occupation par section pour 3 périodes étudiées sont représentés sur les cartes suivantes (pages 37 et 38).

En ce qui concerne l'après-midi (15h, carte en page 38), période la plus fréquentée, l'analyse de la carte amène les commentaires suivants :

- on relève les taux d'occupation les plus élevés, supérieurs à 100%, sur la rue de la Station, la rue de Tournai, la rue de Bruxelles et la rue Saint-Pierre,
- le stationnement est également saturé dans la majeure partie de l'hypercentre, en particulier sur le parking de la Grand'Place, les parkings Métropole et de la place de Picardie, la rue du Luxembourg et la rue du Christ,
- la pression du stationnement est plus modérée sur la rue de Menin et la rue de la Pépinière, avec des taux d'occupation n'excédant pas 80%,
- les principales réserves de capacité sont localisées sur le parking situé à l'angle de la rue de Menin et de la rue de Courtrai,
- le relevé de taux d'occupation supérieurs à 100% induit nécessairement la présence de stationnement illicite : ainsi, en milieu d'après-midi, **10% des véhicules au centre de Mouscron sont stationnés de façon "sauvage"** (sur des passages piétons, arrêts de bus, à l'angle de deux rues,...) ; néanmoins **le taux de stationnement illicite varie peu au cours de la journée**, même lorsque les places disponibles sont plus nombreuses.

II.2 ANALYSE DE LA ROTATION EN CENTRE-VILLE

➤ *Taux de rotation :*

Le taux de rotation global au centre de Mouscron est de 3.0, ce qui signifie qu'en moyenne une place de stationnement est occupée par 3 véhicules différents au cours de la journée. C'est peu élevé pour un centre-ville ayant une forte activité commerciale.

Les taux de rotation par secteur ne sont évidemment pas homogènes sur l'ensemble du centre-ville comme le montre la carte en page 38 :

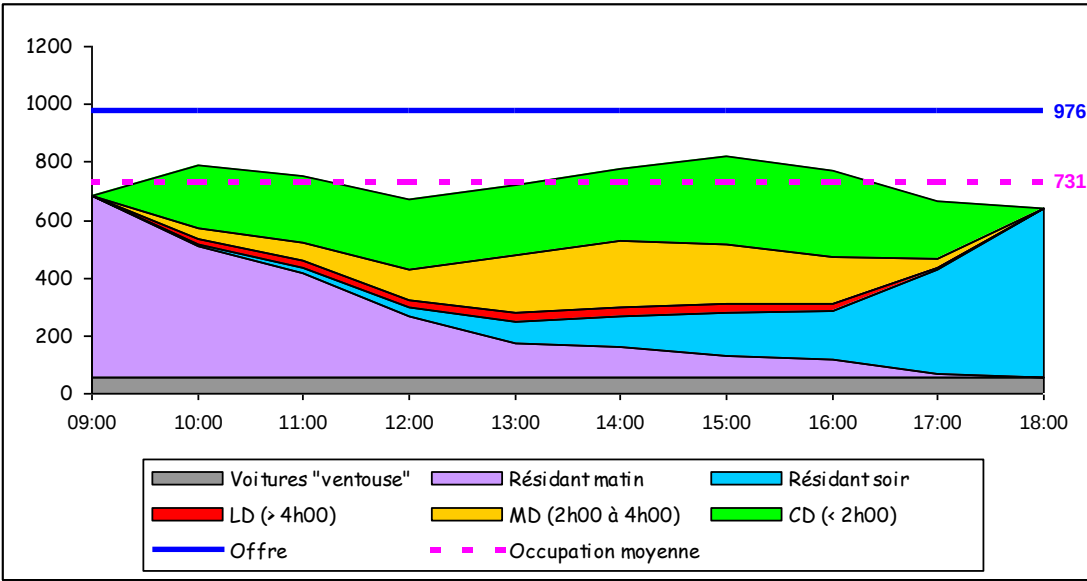
- on observe les taux de rotation les plus élevés (>4) dans les parkings de l'hypercentre : Grand'Place et Picardie, ainsi que sur la rue du Christ,
- les taux de rotation diminuent à mesure que l'on s'éloigne des ces secteurs,
- ils sont compris entre 3 et 4 le long du linéaire commerçant des rues de Tournai et de la Station,
- ils sont inférieurs à 3 sur la rue Salengro, la rue de Bruxelles et la rue de la Pépinière, et même inférieurs à 2 sur la rue de Menin et sur le parking situé derrière la rue du Luxembourg.

➤ *Répartition des usagers par catégorie :*

Le graphique ci-dessous indique la répartition des usagers du stationnement par catégorie :

- usagers de courte durée (stationnés moins de 2 heures),
- usagers de moyenne durée (stationnés entre 2 et 4 heures),
- usagers de longue durée (stationnés plus de 4 heures),
- véhicules "ventouse" (présents du matin au soir),
- résidant du matin (véhicules présents à 9h),
- résidant du soir (véhicules présents à 19h).

Répartition des usagers par catégorie :



PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

Au cours de la journée, on constate une première pointe en milieu de matinée, puis une deuxième pointe en milieu d'après-midi.

Le stationnement résidant est semblable le matin et le soir, ce qui est tout à fait normal puisqu'il s'agit de véhicules appartenant à des personnes habitant en centre-ville et qui se déplacent durant la journée.

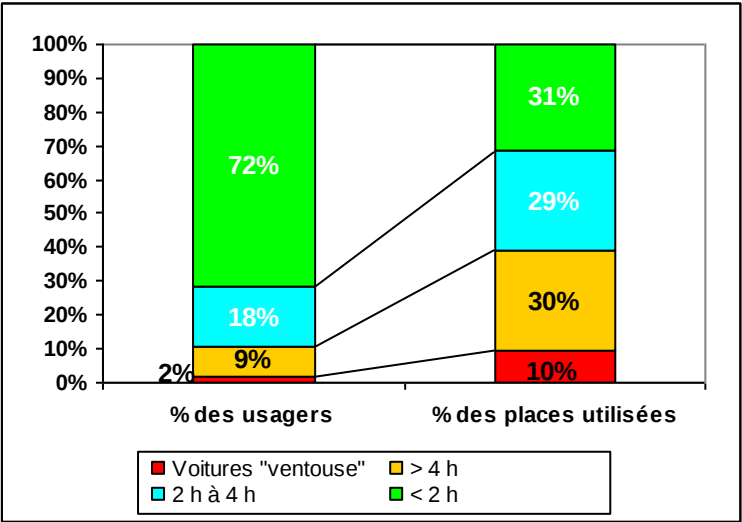
La proportion d'usagers de longue durée est faible. En revanche les usagers de moyenne durée sont plus nombreux ; ils représentent principalement les personnes travaillant en centre-ville et qui se déplacent durant l'heure de midi.

On constate également que les usagers de courte durée, caractéristiques de la clientèle des commerces, sont plus nombreux l'après-midi.

Enfin, lors de l'enquête, 60 voitures "ventouse" ont été recensées.

Le graphique ci-dessous indique le pourcentage de places utilisées par les différents types de demande, classées en quatre catégories : voitures "ventouse", voitures stationnées moins de 2 heures, entre 2 et 4 heures et plus de 4 heures.

Répartition des places utilisées par les différents types de demande :



La lecture de ce graphique amène les commentaires suivants :

- sur l'ensemble de la journée, la courte durée représente 70% des usagers se stationnant au centre de Mouscron,
- en revanche, les usagers de courte durée "consomment" seulement 30% des places disponibles sur une journée, soit autant que les usagers de moyenne ou longue durée,
- les voitures "ventouse", qui représentent seulement 2% des usagers, consomment 1 place sur 10.

III. LA GARE D'HERSEAUX

La gare SNCB d'Herseaux possède un parking de part et d'autre du bâtiment voyageur d'une capacité totale de quelque 55 emplacements. Ces emplacements sont insuffisants par rapport à la demande. En effet, on constate l'utilisation d'une partie du parking de la petite surface commerciale (Batar) à des fins de stationnement longue durée.

IV LE CENTRE DE DOTTIGNES

Le centre de Dottignies comporte deux parkings:

- la place de la Résistance qui possède une capacité d'une cinquantaine d'emplacements et est occupé dans sa totalité pendant les heures d'activité des écoles voisines (St-Charles);
- la place de la Main dont la capacité d'une soixantaine d'emplacements est occupée en moyenne à 60%.

V. CONCLUSION

- Une offre en stationnement public uniquement gratuite, sans limitation de durée.
- Une offre en centre-ville répartie pour moitié sur voirie et pour moitié en parking.
- En périphérie, des taux d'occupation globalement modérés, avec des problèmes de saturation localisés.
- En centre-ville, une rotation peu élevée et une pression très forte du stationnement se traduisant par une saturation de l'offre en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.
- 7 places sur 10 en centre-ville consommées par des voitures "ventouse" et des usagers stationnant plus de deux heures.

LA SECURITE

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

INTRODUCTION

Le diagnostic de sécurité routière a été établi à partir des données de la base MOSTAR du M.E.T qui traite des accidents corporels. La période étudiée s’étend de 1995 à 1999, soit sur 5 années. Des comparaisons à l’échelon régional et national ont été effectuées à partir des statistiques annuelles des accidents édités par l’Institut Belge pour la Sécurité Routière. Le diagnostic concerne l’ensemble des voiries de la commune y compris la section moucronnoise de l’autoroute A7.

LA GRAVITE

Au cours de la période étudiée, 1371 accidents corporels ont été recensés. Ces accidents ont fait 1902 victimes se répartissant comme suit :

	Nombre	%
Victimes		
Blessés légers	1707	79,9%
Blessés graves	177	17,5%
Décédés	18	2,6%
TOTAL	1902	100,0%

La situation de Mouscron en matière du nombre et de la gravité des accidents est présentée ci-dessous en rapport à d’autres villes de même importance ou voisines (1999).

Ville	Habitant	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Acc/100 hab	Gravité*
Mouscron	52500	288	5	44	347	0,55	17,0
Tournai	67500	193	6	64	226	0,29	36,3
Courtrai	75000	582	8	98	628	0,78	18,2
Roulers	54000	337	5	43	414	0,62	14,2
Vervier	53000	111	1	14	130	0,21	13,5

* Gravité : tués + blessés graves pour 100 accidents

Sur la commune de Mouscron le nombre d’accidents par rapport à la population est dans la moyenne des communes voisines ou de même importance. Par contre, le taux de gravité des accidents est supérieur à celui des villes de même importance mais moins élevé que dans les communes voisines.

LA REPARTITION DES VICTIMES PAR MODE

Les 1902 victimes (tués, blessés graves et blessés légers) se répartissent comme suit :

- 152 piétons ;
- 164 cyclistes;
- 355 conducteurs de deux-roues motorisés ;
- 694 conducteurs de voitures voyageurs et assimilés (voitures mixtes, minibus, camionnettes) ;
- 6 conducteurs de poids lourds ;
- 0 conducteur de véhicules de transports en commun ;
- 531 passagers ou usagers d’un autre mode.

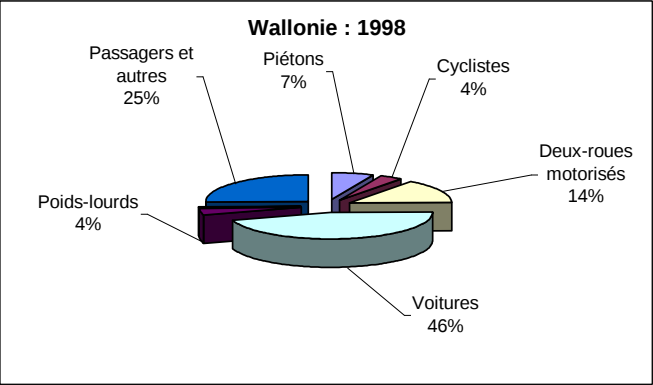
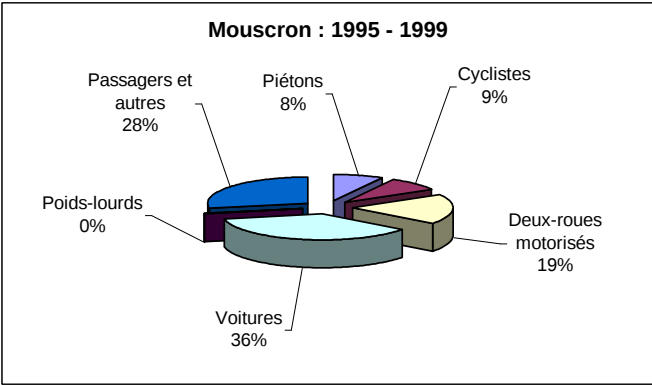
La répartition des victimes lourdes est la suivante :

Modes	Tués	Blessés graves
Piétons	1	28
Cyclistes	2	11
Deux-roues motorisés	3	46
Voitures	7	54
Poids-lourds	0	1
TC	0	0
Passagers et autres	5	37
Total	18	177

En ce qui concerne les accidents graves, on constate une forte implication des usagers dits "sensibles" (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés). Ils représentent près de 47% des tués et blessés graves soit:

- 6 tués sur 18 ;
- 85 blessés graves sur 177.

A titre de comparaison, les statistiques des victimes (totales) à Mouscron ont été confrontées à celles de la région wallonne. On constate que les répartitions sont semblables à l’exception des cyclistes et des deux-roues motorisés. En effet, la part de ceux-ci est plus importante au détriment des conducteurs de voiture. Cela s’explique par le fait que le vélo et le vélomoteur/scouter sont des modes plus utilisés à Mouscron que dans l’ensemble de la Wallonie. Il faut aussi remarquer la très faible part que représentent les conducteurs de poids-lourds (moins de 1%).

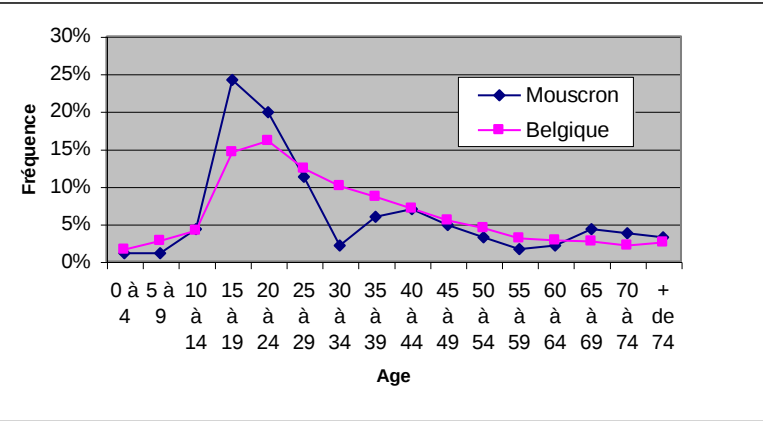


L'AGE DES VICTIMES

Le tableau suivant compare la répartition des victimes lourdes (décédé et blessés graves) à Mouscron avec les valeurs nationales.

	0 à 4	5 à 9	10 à 14	15 à 19	20 à 24	25 à 29	30 à 34	35 à 39	40 à 44	45 à 49	50 à 54	55 à 59	60 à 64	65 à 69	70 à 74	+ de 74
Mouscron	1%	1%	4%	24%	20%	11%	2%	6%	7%	5%	3%	2%	2%	4%	4%	3%
Belgique	2%	3%	4%	15%	16%	12%	10%	9%	7%	5%	4%	3%	3%	3%	2%	3%

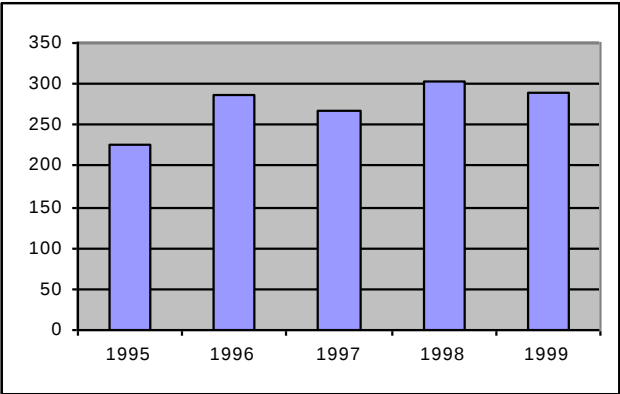
On constate en observant la ventilation des victimes lourdes selon leur âge que les tranches d'âge les plus impliquées dans des accidents graves sont comprises entre 15 et 24 ans. Cette situation est semblable à la moyenne nationale. Il faut cependant remarquer l'importance de ces classes. En effet, près d'une victime lourdes sur 4 à entre 15 et 19 ans et une victime sur 5 à entre 20 et 24 ans.



LA REPARTITION TEMPORELLE DES ACCIDENTS

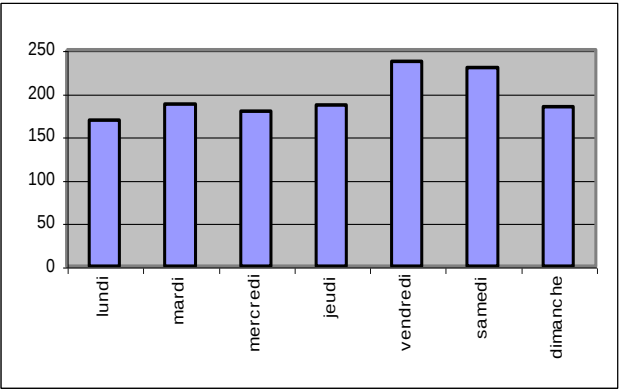
L'EVOLUTION SUR LES 5 ANNEES ETUDIEES

Entre 1995 et 1998, le nombre d'accidents corporels constatés sur la commune de Mouscron a tendance à augmenter.



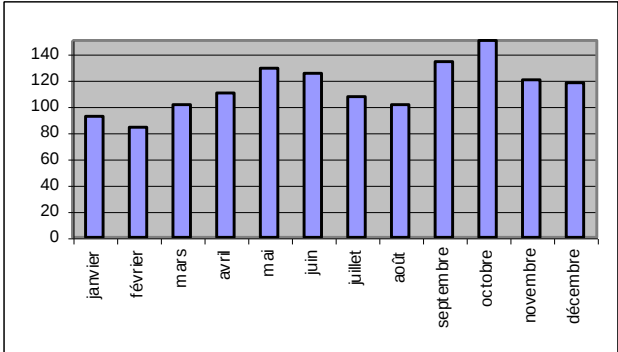
LA REPARTITION HEBDOMADAIRE DES ACCIDENTS

Comme par ailleurs, le vendredi et le samedi sont les jours présentant les plus d'accidents.



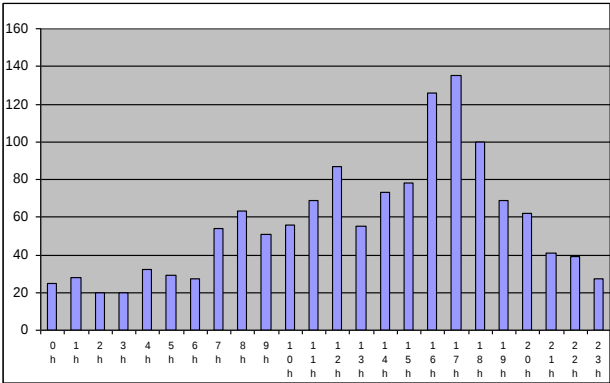
LA REPARTITION MENSUELLE DES ACCIDENTS

La répartition mensuelle des accidents corporels à Mouscron est présentée ci-dessous. Les mois les plus accidentogènes sont mai, juin, septembre et octobre



LA REPARTITION HORAIRE DES ACCIDENTS

La répartition horaire des accidents est également analogue aux ventilations généralement constatées, à savoir que les heures de pointes du soir (16h-19h) sont les plus accidentogènes.



REPARTITION SELON L’INFRASTRUCTURE

LES CARREFOURS

Sur les 1371 accidents recensés, 607 se sont produit à un carrefour (soit 44%). Ces accidents ont engendré un tiers des victimes lourdes (décédés et blessés graves).

LES AGGLOMERATIONS

Le nombre d’accidents se produisant en agglomération est de 84%. Il faut préciser que la plupart des voiries de Mouscron sont située en agglomération.

LES VOIRIES ACCIDENTOGENES

Ce point traite des 7 voiries les plus accidentogènes de la commune de Mouscron. Le tableau ci-dessous reprend les statistiques concernant celles-ci. Pour rappel, la gravité est le nombre de blessés graves et de décédés pour 100 accidents.

Voirie	Nbr Acc	Décédé	Blessé grave	Blessé léger	Gravité
RN58	138	6	22	181	20,3
RN514	107	2	19	130	19,6
RN366	91	1	12	124	14,3
RN512	63	3	16	84	30,2
RN43	53	1	6	68	13,2
RN513	46	0	6	52	13,0
Chée Risquons-Tout	73	1	7	92	11,0

La RN58

Les 138 accidents survenus sur la RN58 sont répartis tout au long de celles-ci. Quelques carrefours ressortent cependant:

- La jonction avec l’A17 : 9 accidents (1 décédé, 3 blessés graves et 11 blessés légers) ;
- Le carrefour avec la drève Préache : 7 accidents (1 décédé, 1 blessé graves et 7 blessés légers) .
- La zone du « Chêne du Bus » : 32 accidents (1 décédé, 3 blessés graves et 45 blessés légers). Au cours de la période d’étude un rond point a été aménagé ;
- Le carrefour avec la RN 513 : 28 accidents (3 blessés graves et 35 blessés légers) .

La RN514 du Mont-à-Leux à la chaussée d’Aalbeke

Les données concernant les 107 accidents corporels survenus sur la RN514 ne sont pas localisées. Aucune analyse des points noirs ne peut être réalisée. Il est à signaler que le taux de gravité global de cette voirie est équivalent à celui de la RN58.

La RN366 : la chaussée de Menin

LE STATUT DE LA VOIRIE

La répartition des accidents et de leur gravité en fonction du statut de la voirie se présente comme suit :

Voirie	Accidents	Décédé	Blessé grave	Blessé léger	Gravité
Autoroute	0,5%	0,0%	1,7%	0,6%	42,9
Route:MET et Prov	65,4%	27,8%	54,8%	64,0%	11,4
Route : Commune	34,1%	72,2%	43,5%	35,4%	19,3

En ce qui concerne les autoroutes, il faut préciser que la commune de Mouscron ne comprend qu’une section de 4km de longueur de l’autoroute A17, ce qui explique la petitesse des chiffres présentés ci-dessus.

Les 91 accidents survenus sur la RN366 se répartissent tout au long de celle-ci, ont constate toutefois une concentration au carrefour avec les rues du Rucquoy et de la Pépinière : 22 accidents faisant 4 blessés graves et 35 blessés légers. Le carrefour avec le RN43 est lui aussi très accidentogène, il est traité plus loin.

La RN512

L’analyse des 63 accidents survenus sur la RN512 permet de pointer deux carrefours plus problématiques :

- Le carrefour avec la rue de St-Leger : 4 accidents faisant 2 blessés graves et 5 blessés légers, ;
- Le carrefour avec la RN58: 4 accidents faisant 4 blessés légers.

Il faut souligner que cette voirie présente le taux de gravité la plus élevé de la commune. Les 3 accidents mortels survenus sur cette route sont localisés au niveau de carrefours dans la section très roulante comprise entrel’A17 et Herseaux.

La RN 43 : les chaussées de Lille et de Gand

Remarque :La RN 43 marque la limite territoriale entre les régions wallonne et flamande, c’est pourquoi certains accidents sont constatés par des services de Police flamands dont les informations ne sont pas reprises dans la base de données MOSTAR. Le nombre d’accidents présentés ci-dessous est donc sous évalué.

L’analyse des 53 accidents repris dans la base MOSTAR, permet de constater que l’ensemble des carrefours est problématique et en particulier :

- Le carrefour avec la RN514 (7 accidents : 9 blessés légers) ;
- Le carrefour avec la RN58 (4 accidents : 1 décédé, 1 blessé grave et 3 blessés légers) ;
- Le carrefour avec la RN366 (11 accidents : 20 blessés légers) ;
- Le carrefour avec la chaussée du Risquons-Tout (11 accidents : 20 blessés légers) ;

La RN513

Mis à part le carrefour avec la RN 58 traité ci-dessus, un seul carrefour ressort des statistiques, celui avec la rue la Liesse où s’est produit 6 accidents faisant 2 blessés graves et 4 blessés légers.

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

La chaussée du Risquons-Tout

Les 73 accidents constatés se répartissent tout au long de cette chaussée. Pour moitié ils se sont produit à un carrefour mais aucun d’entre eux ne se distingue des autres.

SYNTHESE DIAGNOSTIC SECURITE

- Par rapport aux villes de même importance, le nombre d’accidents corporels à Mouscron est identique mais la gravité de ceux-ci est plus élevée ;
- Les usagers « sensibles » sont particulièrement concernés ;
- 44% des accidents ont lieu au niveau de carrefours ;
- Comme par ailleurs, la concentration des accidents aux heures de pointes du soir et durant les nuits du week-end est très marquée ;
- L’autoroute A4 est la voirie présentant le taux de gravité le plus important
- Les routes les plus accidentogènes sont les voiries régionales (N58, N514, N366,N512, N43, N513) et la chaussée de Menin où les carrefours représentent les plus importants points noirs.

LES MODES DOUX

LES CYCLISTES

L’enquête « Usage du vélo dans les déplacements domicile-lieu de travail » auprès d’agents communaux.

Une enquête a été réalisée par la commune fin 2000 auprès de 1000 agents communaux. Elle est intéressante pour notre étude, car elle permet d’avoir une idée de la demande en ce qui concerne l’utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail.

Le but de cette enquête consiste à évaluer l’influence d’une prime sur l’utilisation du vélo dans le cadre de déplacements domicile-travail.

➤ Les résultats de l’enquête :

Sur 1000 questionnaires envoyés, 464 réponses ont été réceptionnées.

Les réponses se répartissent en 3 grandes catégories :

	Nbrs de réponses	%
viennent à vélo et viendront encore en cas de prime	121	26%
ne viennent pas à vélo, mais viendraient à vélo en cas de prime	125	27%
n’auront jamais recours au vélo	218	47%
Total	464	100%

L’enquête nous montre qu’en cas de prime et sous certaines conditions, 53% des agents communaux ayant répondu seraient prêts à prendre leur vélo pour faire le trajet domicile-travail.

➤ Les conditions pour utiliser le vélo :

Dans l’enquête, à la réponse : « OUI, je suis susceptible de faire ce trajet à vélo à raison de 4/5 des jours de travail à prester si une prime appréciable à mes yeux venait à être instaurée ». Il a été demandé : « Voici les autres conditions que je pose à cette décision : ... »

Les 3 conditions les plus demandées sont :

	Nbrs de réponses	%
parking sécurisé	152	67%
amélioration de la sécurité cycliste en rue	22	10%
un vestiaire pour le changement de tenue	17	7%
Total	191	100%

Ce résultat montre la nécessité d’un bon stationnement vélo pour inciter l’utilisation du vélo.

La méthode des pôles et des itinéraires cyclables

Pour l’estimation de la demande théorique de déplacement à vélo, nous avons utilisé la méthode de l’évaluation des pôles et des itinéraires cyclables.

➤ Les pôles :

Les pôles sont des zones attractives pour les cyclistes comme : les écoles, les centres agglomérés, les centres sportifs, les centres commerciaux et de loisirs.

Le lien entre les pôles représente la demande potentielle de déplacement à vélo.

➤ Les itinéraires :

Les itinéraires sont les chemins que le cycliste doit emprunter pour aller d’un pôle à l’autre.

Dans certains cas, un itinéraire s’impose comme le meilleur d’un point de vue : rapidité, qualité revêtement, pente, sécurité routière et éclairage pour rejoindre deux pôles. À ce moment, l’offre répond bien à la demande en déplacement à vélo entre ces deux pôles.

Par contre, dans d’autres cas, aucun itinéraire n’est satisfaisant pour rejoindre deux pôles d’un point de vue : rapidité, qualité revêtement, pente, sécurité routière et éclairage. À ce moment, nous parlons de chaînon manquant. Et, entre ces deux pôles, il n’existe pas une bonne offre en infrastructure pour répondre à la demande de déplacement à vélo.

➤ Le réseau d’itinéraires :

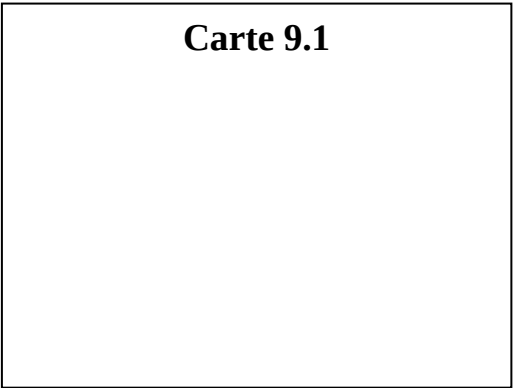
Quand un réseau d’itinéraires sûrs, confortables et faciles à utiliser est complet, un cycliste a plus de facilité pour se déplacer d’un pôle à un autre à l’intérieur de la commune.

Ainsi, la carte du réseau d’itinéraires et de chaînons manquants permet d’évaluer l’adéquation entre l’offre en infrastructure pour les vélos et la demande de déplacements à vélo.

Pour la commune de Mouscron, le réseau d’itinéraires et de chaînons manquants est repris sur la carte de la page suivante.

Les itinéraires entre les centres agglomérés sont presque tous bien définis et correspondent aux routes existantes.

Par contre nous avons de « mauvais » itinéraires dus au mauvais revêtement au centre Dottignies et de Herseaux et une série de chaînons manquants dans le centre de l’agglomération de Mouscron.



L’infrastructure et les itinéraires entre les centres agglomérés

➤ Les itinéraires entre les centres agglomérés :

Comme dit plus haut, tous les meilleurs itinéraires entre les centres-agglomérés correspondent aux routes existantes. Les autres alternatives d’itinéraires sont moins directes.

Sur ces itinéraires, il existe toujours des pistes cyclables viables avec une exception : la route de Mouscron-Herseaux.

Cette dernière a un mauvais revêtement. Elle peut devenir un bon itinéraire si une piste cyclable est mise en place avec un bon revêtement.

➤ Les chaînons manquants entre les centres agglomérés :

Entre les centres agglomérés, il apparait 3 chaînons manquants :

- Entre Aelbeke et Mouscron qui correspond à l’axe : chaussée d’Aelbeke – av Reine Astrid ;
- Entre Les Ballons et le Petit Audenarde ;
- Entre Les Ballons et Herseaux.

➤ Les pistes cyclables entre les centres agglomérés :

Les pistes cyclables se trouvent sur une partie de la N43, N512 et de la N58 (en site propre), une piste cyclable en site propre à l’ouest de la Gare (av de Barry, av de Rheinfelden, av W. A. Mozart, rue de la Vellerie et une partie de la rue des Olympiades) et sur la rue de la Broche de Fer.

Elles répondent à une demande de transport à vélo entre les centres agglomérés.



Il existe deux morceaux de piste cyclable en agglomération :

- rue de la Pépinière ;
- rue de l’Epinette.

Ces pistes cyclables n’ont qu’une utilité locale. Elles ne s’inscrivent pas dans un réseau.

L’infrastructure et les itinéraires dans les centres agglomérés

Des problèmes plus importants se posent à l’intérieur des centres agglomérés pour la mise en place d’itinéraires.

➤ La situation générale de l’infrastructure pour les vélos est hétérogène :

À certains endroits, le passage des cyclistes se fait sans problème :



À d’autres endroits, il manque d’espace pour rouler confortablement à vélo :



En général, l’insertion cycliste aux entrées des agglomérations se fait difficilement :

➤ L’agglomération de Mouscron :

Pour Mouscron, peu d’itinéraires s’imposent comme les meilleurs pour aller d’un pôle à l’autre. Ainsi, nous avons beaucoup de chaînons manquants (voir carte 9.1).

Les raisons de cette situation : il n’existe pas de chemin direct, confortable et bien indiqué pour aller d’un pôle à un autre à l’intérieur de l’agglomération de Mouscron.

Un grand effort de repérage décourage l’utilisation du vélo. Pour bien circuler à l’intérieur de Mouscron, il est nécessaire de mettre en place des itinéraires cyclables confortables, directs, jalonnés et sûrs.

➤ Les agglomérations Dottignies et de Herseaux :

Pour Dottignies et Herseaux, le problème relève de la qualité du revêtement, du trafic important des voitures et de leur grande vitesse.



➤ Les rues frontalières :

Ces rues correspondent à des itinéraires pour répondre à une demande de déplacement à vélo.

Elles sont étroites et ont un trafic important ; ce qui donne une sensation d’insécurité.

Le stationnement vélo

Sur l’espace public de la commune de Mouscron, il existe peu de zones réservées pour le stationnement des vélos :

- 16 stationnements à la Grand place de Mouscron ;
- 96 stationnements extérieurs à la gare de Mouscron (Ces stationnements sont à déconseiller, car la protection contre le vol ne se fait qu’à la roue avant du vélo.
- Consigne payante et gardée à la gare de Mouscron
- Devant quelques commerces, entre 3 et 5 emplacements sont mis à disposition par les commerçants.

La commune prévoit pour tous nouveaux équipements d’incorporer du stationnement vélos comme il fut fait au stade de l’Excelsior.

L’offre en stationnements vélo dans la commune est insuffisante, par rapport à la demande.

Si l’offre en stationnement en vélo est mauvaise (tant par sa quantité que par la qualité des ranges-vélos), l’utilisation du vélo est faible (voir l’enquête des déplacements domicile-travail).

Les accidents ayant pour victime un cycliste

- Le nombre d’accidents :

Sur les 1371 accidents de 1995 à 1999 avec lésions corporelles, 168 (12,3 %) comprennent un cycliste. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne wallonne, mais les déplacements à vélo sont supérieurs à la moyenne wallonne.

- La localisation des accidents :

La majorité des accidents a lieu en agglomération sur des routes à fort trafic et à caractère commercial; comme la rue du Mont-à-Leux (N514) ou la rue du Christ (la N516).

Les 8 voiries les plus accidentogène pour les cyclistes sont :

	# accidents vélo	% accidents vélo
La N514	21	12,50%
La chaussée du Risquons-Tout	7	4,1%
La N513	7	4,1%
La N366	6	3,6%
La N516	6	3,6%
La rue du Congo	6	3,6%
La rue Croisières	5	3%
La rue Roubaix	4	2,40%
	62	14,90%

Sur les 5 années, il a eu 2 décès, l’un à la rue Chalet et l’autre à la rue Rucquoy.

- L’âge des victimes :

Si nous regardons l’âge des victime cycliste : 49 % ont entre 11 et 18 ans.

Ce taux est élevé.

- Les autres victimes à deux roues :

Les autres 2 roues sont fortement impliqués dans les accidents dans la commune : 355 victimes recensées en 5 ans, soit 18,7% des victimes et près de 24% des accidents.

Les victimes à deux roues :

victimes :	# victimes	% victimes
cyclistes	164	8,6%
cyclomoteur A	98	5,2%
cyclomoteur B	168	8,8%
motocyclette (<400cc)	24	1,2%
motocyclette (>=400cc)	67	3,5%
	519	27,6%

Nous avons autant de victimes sur cyclomoteur B qu’à vélo.

LES PIETONS

Méthodologie d’évaluation des rues en agglomération pour les piétons.

Pour estimer la demande en déplacement à pied et évaluer l’infrastructure où la demande est la plus importante, nous avons procédé de la façon suivante :

➤ *Évaluation des flux importants de piétons :*

Par observation sur le terrain, nous avons estimé les flux importants de piétons. Ces flux sont représentés sur la carte 9.2.

➤ *Pôles attractifs pour les piétons :*

Les pôles sont des zones attractives pour les piétons comme : les écoles, les hôpitaux, la gare, le Centre’Expo, les administrations, les centres commerciaux et de loisirs.

Le lien entre les pôles proches représente la demande potentielle de déplacement à pied. Ces pôles sont représentés sur la carte 9.2.

➤ *Les itinéraires :*

Les itinéraires sont les chemins que le piéton doit emprunter pour aller d’un pôle à l’autre ou d’un pôle à un stationnement. Ces itinéraires sont représentés sur la carte 9.2.

➤ *Évaluation de l’infrastructure pour les piétons sur les itinéraires :*

Les trottoirs sont évalués sur les itinéraires piétons selon 5 critères :

- Rapidité (directe ou pas) ;
- Confort (revêtement) ;
- Environnement ;
- Agrément de la promenade ;
- Sécurité personnelle (éclairage ou zone dangereuse).

Sur la carte 9.2 est représentée la qualité générale de l’infrastructure sur les itinéraires.

Situation générale.

Dans la commune de Mouscron, l’infrastructure pour les piétons est hétérogène et présente différentes caractéristiques :

- *Peu d’espace pour les piétons sur les axes commerçants :*
- *Des aménagements anciens pour les piétons à certains endroits :*
- *Des nouveaux aménagements donnant l’espace aux piétons à d’autres endroits :*



L’infrastructure dans l’agglomération de Mouscron.

Dans Mouscron, la plus grande partie du flux piétonnier se trouve le long de voiries étroites, commerçantes, avec du stationnement et avec une forte circulation de voitures. Les trottoirs de ces voiries sont étroits.

Par exemple à la rue de Tournai à Mouscron, où la chaussée a été refaite, il ne reste que peu d’espace pour les piétons.

➤ *Les 2 piétonniers :*

La Petite rue débouchant sur la Grand Place est un succès d’un point de vue commercial. Ce qui a pour conséquence un flux piétonnier important sur un espace réservé aux piétons. C’est le seul tronçon de route commerçante qui a pu être transformé en piétonnier.



Par contre, tout le quartier piétonnier autour de la place Kasiers, le commerce s’y développe difficilement :

L’adéquation entre une volonté d’aménagement et le développement commercial est une opération difficile qui peu très bien réussir (la Petite rue) ou moins bien réussir (place Kasiers). L’opération est plus difficile quand on s’éloigne des habitudes existantes.

L’infrastructure de Dottignies et de Herseaux.

Ces deux agglomérations ont une problématique similaire en ce qui concerne les piétons. Leurs centres sont traversés par des routes à trafic important. Les piétons ont peu d’espace et les trottoirs ne sont plus en bon état.

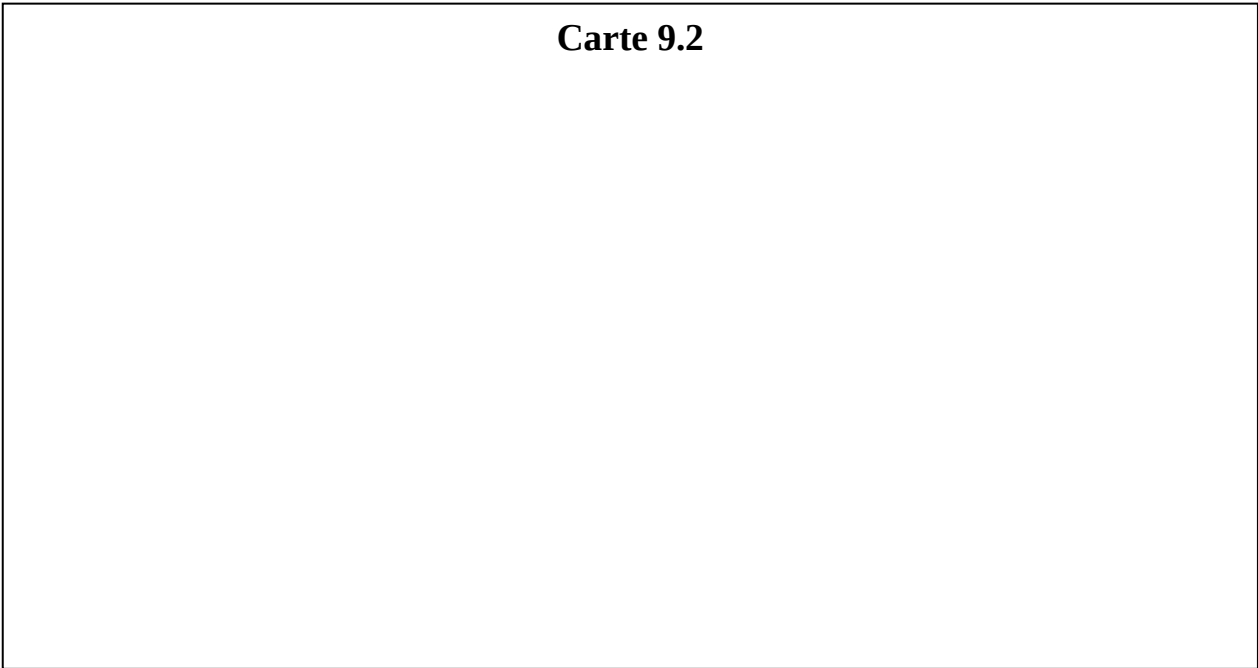
les accidents ayant pour victime un piéton

➤ *Les accidents ayant pour victime un piéton :*

Sur les 1371 accidents de 1995 à 1999 avec lésions corporelles, 142 (10,4%) comprennent un piéton .

Une majorité des accidents impliquant un piéton se sont produits sur des routes à fort trafic et en agglomération.

Carte 9.2



LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

Les 7 routes-rues où il y a eu le plus d’accidents impliquant un piéton sont :

	# accidents	% accidents
La N514	15	10,6%
La chaussée Risquons-Tout	9	6,3%
La N512	8	5,6%
La N516	5	3,5%
La Grand rue	5	3,5%
La rue de la Station	5	3,5%
La rue du Dragon	4	2,8%
	51	35,8%

Sur les 5 années, un accident a provoqué le décès d’un piéton. Il s’est produit sur la N58.

La ville de Mouscron a mis en place un « Conseil Consultatif d’Intégration des Personnes Handicapées » (le C.C.I.P.H.). Cette asbl a été mis en place pour s’occuper des problèmes des PMR.

Le stationnement PMR

Le stationnement PMR est réparti dans toute l’agglomération de Mouscron :

Stationnement :	Stationnement PMR	Stationnement total	# de places PMR /50 places stat.
en centre ville	70	2515	1,39
sur voirie	30	1203	1,25
en site propre	40	1312	1,52
Total :	140	5030	1,39

Pour les stationnements PMR, on applique la règle d’un stationnement PMR pour 50 stationnements. Le ratio du nombre de stationnement PMR divisé par 50 stationnements nous donne des résultats supérieurs à 1, donc plus favorable à la règle.

Le bus pour les PMR :

L’asbl CCIPH dispose de 3 minibus adaptés aux PMR, mais seulement 2 circulent. Ils servent pour les PMR voulant se déplacer à l’intérieur de la commune.

Ce service a commencé en 1992.

L’asbl centralise les demandes et organise les ramassages. Le prix du déplacement est de 100 BEF pour un aller/retour.

Fréquentation pour l'année 2000 :

Bus type Toyota :

	Scolaire	Médicale	De loisirs	Total
Nombre de km :	3316	30860	15270	49446
	6,7%	62,4%	30,9%	100,0%

Bus type Volkswagen :

	Scolaire	Médicale	De loisirs	Total
Nombre de km :	13950	29249	14535	57734
	24,2%	50,7%	25,2%	100,0%

En moyenne, ces bus se déplacent 20 fois par jour.

La location de vélos électriques et de voiturette électrique :

L’asbl CCIPH a mis en place un service de location de deux vélos à assistance électrique et d’une voiturette électrique à 3 roues pour faciliter l’accès à la ville aux PMR.

La Gestion Centre Ville centralise les demandes de réservation.

CARTE 9.3



La location peut se faire sous certaines conditions :

Pour les vélos : être âgé d’au moins 50 ans.

Pour la voiturette :

- Être titulaire d’une carte de stationnement européenne ou être exonéré de la taxe de circulation ;
- Être en capacité à utiliser ce type de véhicule en toute sécurité ;
- Se déplacer qu’au centre ville.

Viabilité des PMR à l’intérieur de l’agglomération de Mouscron

➤ Les 5 circuits pour PMR au centre ville de Mouscron :

Un programme de mise en place de 5 circuits pour les personnes handicapées qui souhaitent circuler plus librement en ville a été développé par l’asbl CCIPH.

Ce programme a été appliqué par la ville dans le but qu’un des deux trottoirs soit accessible pour les PMR dans chacun des circuits.

Il permet d’aller du centre ville : à la piscine, au CPAS, à l’hôpital, à la gare, au Mont-à-Leux, au Risquons-Tout, au Tuquet, à la rue de Menin, aux guichets d’Electrabel, à la police fédérale, au stade, au Refuge, au Centre’Expo, aux cimetières et aux Eglises.

Plus de 250 rabaissements de trottoirs ont été nécessaires pour la mise en place de ces circuits.

Par contre, il reste beaucoup d’obstacles sur les trottoirs comme des panneaux de signalisation ou des étalages de commerces.

➤ La situation dans le reste de l’agglomération de Mouscron :

Les aménagements récents ont pris en compte la problématique des PMR :

Par contre, pour le reste de l’agglomération, l’accessibilité pour les PMR est difficile.



Viabilité des PMR dans les autres zones agglomérées

Aussi bien pour les agglomérations des routes frontalières que pour les agglomérations de Dottignies et de Herseaux l’accessibilité est difficile, voire impossible.



CONCLUSION

La commune de Mouscron a réalisé beaucoup d’aménagements pour les vélos, les piétons et les PMR :

- Pour les vélos : Les itinéraires vélo entre les centres agglomérés sont presque tous sur pistes cyclables.

- Pour les piétons : deux piétonniers ont été réalisés.

- Pour les PMR : ils ont une bonne offre de stationnement, d’itinéraires à trottoirs rabaissés à l’intérieur de l’agglomération de Mouscron, un service de 2 Minibus pour le transport à la demande et un service de location de vélos électriques et de voiturette à 3 roues.

Mais, la situation de la commune est complexe, c’est pour cela que les solutions mises en place ne répondent pas pleinement à la problématique des modes doux :

- Pour les vélos : à l’intérieur de l’agglomération de Mouscron, il faut résoudre le problème de la mise en place d’un réseau d’itinéraires clairs, jalonnés et sécurisés.

- Pour les piétons : dans les centres agglomérés, les piétons se trouvent le plus souvent sur des trottoirs étroits le long des routes à trafic important.

- Pour les PMR : leur viabilité est souvent difficile par les trottoirs étroits et les nombreux obstacles sur leur chemin.

CONCLUSION

CONCLUSION

LA SITUATION DE LA COMMUNE DE MOUSCRON N’EST PAS ENCORE CATASTROPHIQUE MAIS...

L’agglomération est en pleine mutation. Elle repousse sans cesse ses limites de plus en plus loin et a ainsi tendance à se «dédensifier». Ce processus a encore été amplifié par l’augmentation des vitesses moyennes de déplacement et par la diminution (relative!) des coûts de ces mêmes déplacements. Ces conséquences sur le marché foncier expliquent la modification des critères de répartition des différentes fonctions de la ville. A l’exception de quelques professionnels avertis, peu de personnes perçoivent la cohérence et la globalité des processus en marche. Ainsi un des fils conducteurs de ce PCM sera de faire prendre conscience à l’ensemble des acteurs de la commune que la mobilité n’est qu’un outil au mieux un moyen. Par conséquent pour remédier à certains dysfonctionnements constatés, **il faudra s’attaquer plutôt aux causes et non aux symptômes.**

Ce diagnostic a permis de mettre en évidence certains dysfonctionnements. Actuellement ceux-ci ne posent pas encore de problèmes aigus mais, si certaines situations ne sont pas mieux maîtrisées, ils pourraient s’aggraver à court ou moyen terme.

Mouscron n’a pas (encore) de projet de ville

Ce diagnostic a insisté sur les effets néfastes de la périurbanisation et sur son développement anarchique :

- dépendance accrue envers l’automobile causant une surmotorisation ;
- augmentation des coûts des transports publics pour couvrir l’ensemble du territoire urbanisé ;
- disparition ou dilution de la notion de quartier ;
- augmentation des longueurs de trajet qui ne sont plus compatibles avec la marche à pied et le vélo ;
- ...

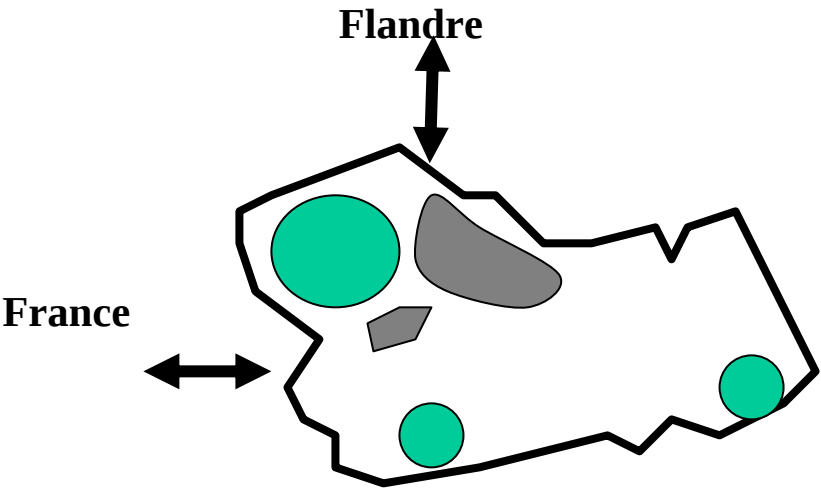
Heureusement, ces phénomènes ne sont pas encore très prononcés. Néanmoins il faut attirer l’attention des différents décideurs locaux sur l’absence de document de planification actualisé à l’échelle de la commune. Cette lacune laisse forcément la porte ouverte à des développements anarchiques et non maîtrisés.

Un des objectifs prioritaires du PCM est de minimiser les coûts généraux (tant financiers qu’environnementaux) engendrés par la mobilité. Pour cela il doit s’appuyer sur le document de référence en aménagement du territoire.

La présence de plusieurs pôles de vie et d’activité

L’ensemble des données socio-économiques a montré très clairement une zone d’étude multipolaire, et ce aussi bien au niveau régional qu’au niveau communal.

Cette multipolarisation impliquent des liaisons rapides et cadencées entre les différents pôles de la commune.



Une politique du «tout à la voiture»

Ce diagnostic, qui a pour but d'identifier et d'éclairer les différentes composantes des déplacements urbains, démontre que durant ces dernières décennies la ville s'est largement adaptée à la voiture (et non l'inverse) même si, simultanément des efforts ont été faits pour développer l'offre des transports en commun.

Des sections de voies saturées apparaissent, aux abords ou dans le centre de Mouscron et provoquent des ralentissements pour l’ensemble des usagers, et notamment pour les transports publics.

Cependant l’adaptation d'infrastructures routières en fonction des demandes individuelles privilégiera inévitablement la voiture par rapport aux autres modes concurrentiels et aura tendance à marginaliser ceux-ci. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. C'est de plus en plus le cas pour les déplacements pédestres, en particulier hors du centre-ville. Si les transports en commun arrivent à maintenir tant bien que mal leur part de marché, c'est au prix d'une augmentation de l'offre régulière mais non encore suffisante pour concurrencer la voiture individuelle.

La politique du « tout voiture » a ses limites et ses inconvénients : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution, bruit, ...

La circulation des véhicules lourds n’est pas totalement maîtrisée

Les exigences d’efficacité urbaine nécessitent une prise en considération des fonctions logistiques dans toute tentative d’organisation de la ville. Pour «vivre», une agglomération doit échanger des biens (tant en interne qu’avec sa périphérie) dans des conditions satisfaisantes ; oublier cette évidence peut conduire au dépérissement des centres. Il est donc impératif d’orienter, de gérer et de maîtriser les flux de marchandises.

La commune de Mouscron connaît une concentration importante du trafic lourd, d’une part par la présence de quelques sociétés de logistique mais surtout par de nombreuses implantations industrielles qui utilisent le mode routier pour acheminer les matières premières comme les produits finis. Cette concentration est de plus en plus perçue comme génératrice de nuisances, d’autant plus que les sources de ce trafic poids lourds se répartissent un peu partout dans la zone d’étude.

Dès lors, il faudra veiller à mieux organiser et gérer ce trafic particulier en lui offrant une bonne accessibilité aux différents pôles d’activités tout en l’obligeant à utiliser au mieux les voies prévues pour ce type de trafic et les pénétrantes prévues à cette effet. Parallèlement, il faut absolument protéger certains quartiers contre ce type de trafic, notamment celui de la gare.

Mais où est donc passée la place de la gare?

De tous temps la gare fut une porte d’entrée de la ville. C’est un lieu où converge un nombre important d’usagers et c’est la première vitrine de la ville. Elle devrait être également le pôle phare du transport public.

A Mouscron, la gare est orpheline d’un véritable aménagement urbain qui renforcerait ce pôle structurant de transport public.

Carence en données statistiques

Quelque soit le domaine, de la mobilité à la socio-économie en passant par l’environnement, il existe très peu de sources statistiques complètes et régulièrement mises à jour. Ce problème n’est pas propre à Mouscron, c’est le cas général en Wallonie. Or cette lacune est la porte ouverte aux rumeurs et aux idées préconçues.

Il serait nécessaire que l’agglomération développe un petit observatoire communal qui serait mis à jour 1 à 2 fois par an.. Ces données actualisées et centralisées permettraient aux différents acteurs économiques, politiques et sociaux d’analyser et de mieux appréhender l’évolution de leur territoire, de les suivre en «temps réel» sans devoir nécessairement attendre l’élaboration d’une étude spécifique.

UN DIAGNOSTIC POUR DEBATTRE ET AIDER A FAIRE DES CHOIX

Le diagnostic montre qu’il faut rechercher les conditions d’un juste équilibre entre la voiture, symbole de la liberté et du confort, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

Le diagnostic permet d'identifier les domaines où des choix seront à faire, sans préjuger, à ce stade des études, de la nature de ces choix :

- sur le plan des transports privés, le diagnostic montre la place prédominante, voire exclusive accordée à la voiture. Comme l’espace public n’est pas extensible, cet état de fait a contribué à certains déséquilibres au niveau de l’aménagement urbain mais également au niveau de la répartition du trafic. Ce monopole de la voiture engendre des nuisances (pollution, bruit, insécurité) de plus en plus mal perçues par les riverains. Ainsi, comme dans beaucoup d’agglomérations, il faudra se résoudre à diminuer l’emprise de la voiture dans certains secteurs afin de préserver (voire même d’améliorer) le cadre de vie.
- Sur le plan des transports en commun, le diagnostic met en évidence qu'un des enjeux important du plan de mobilité sera de donner les moyens au réseau bus d'améliorer ses performances, en particulier sur les sections encombrées. Les moyens pour donner la priorité aux bus (site propre, couloirs bus, priorité aux carrefours, etc...) existent mais ne sont pas sans impact sur les autres modes de déplacement. Des choix seront à faire dans ce domaine.
- Le diagnostic a également permis d'identifier la place pas toujours enviable, surtout à l’approche des carrefours, des vélos et des piétons (surtout hors centre-ville pour ces derniers. Pour à la marche à pied, il s'agira de faire des choix sur les principes d'intégration de ce mode qui concerne toute la population, un automobiliste étant avant tout d’abord un piéton.

On conçoit bien que pour offrir de meilleures conditions de mobilité aux Mouscronnois dans les dix prochaines années, des choix devront être faits sur les conditions d'accessibilité aux centres névralgiques de fonctionnement de la ville, ce qui posera le problème :

- de la place à accorder au stationnement sur la voirie et de la nature du stationnement compatible avec les aspects économiques et de cadre de vie.
- de l'organisation de la distribution de marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace.
- du partage de la voirie entre les modes ou de la hiérarchie des priorités à accorder à ceux-ci.

Pour faire ces choix, il faudra se reposer la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités.

UN DEBAT POUR LA VILLE DE DEMAIN

Le diagnostic est un état des lieux de la mobilité dans la commune de Mouscron. Il doit susciter le débat avant l’élaboration des objectifs qui doivent permettre de :

- **Valoriser au mieux ce qui fonctionne bien.**
- **Définir et répondre aux besoins actuels et futurs.**
- **Associer harmonieusement tous les modes de déplacement.**
- **Agir sur l'ensemble de la zone d’étude.**

PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE MOUSCRON – DIAGNOSTIC

A court terme, le plan de mobilité doit contribuer au développement économique de la commune et à l'amélioration de la qualité de la vie de ses habitants. Il doit veiller à mieux équilibrer tous les modes de transport en s'assurant qu'il existe une complémentarité entre eux.

Le défi technique, financier et social est de taille mais il s'agit, au delà des problèmes de circulation, de mettre en place un projet de mobilité qui doit être un outil de planification urbaine pour les décennies à venir.