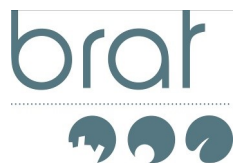


# ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MOUSCRON

PHASE 2 DÉFINITION DES OBJECTIFS

DÉCEMBRE 2021



Bureau d'études BRAT  
43 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles  
02/648.67.70  
[info@bratprojects.be](mailto:info@bratprojects.be)



Bureau d'études IRCO  
Route de Hannut, 55, 5004 Namur  
081/22.60.82  
[info@irco.be](mailto:info@irco.be)



# TABLE DES MATIÈRES

## I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE 3

### 1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES 4

### 2. MÉTHODE 4

## II. OBJECTIFS DU PCM 6

### 1. FAVORISER LA MARCHÉ 7

1.1. ASSURER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS DE QUALITÉ, CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

1.2. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE

1.3. REVALORISER LE PATRIMOINE DES CHEMINS ET SENTIERS

1.4. REDONNER DE L'ESPACE PUBLIC AUX PIÉTONS

### 2. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR 8

2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CONTINU SUR LES AXES STRUCTURANTS POUR LES DÉPLACEMENTS DES PMR

2.2. RENDRE ACCESSIBLES AUX PMR LES SENTIERS ET CHEMINS

2.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PMR

2.4. SENSIBILISER À LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ PMR

### 3. ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO 9

3.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

3.2. CRÉER DES PARKINGS SÉCURISÉS

3.3. PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO

3.4. FAVORISER L'USAGE DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

3.5. CRÉER DES AXES DÉDIÉS AUX CYCLISTES

3.6. DÉVELOPPER UNE SIGNALÉTIQUE VÉLO

3.7. FAVORISER L'USAGE DU VÉLO POUR LA FONCTION DE LOISIRS

## 4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE 11

4.1. POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES ABORDS D'ÉCOLES

4.2. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

4.3. RATIONNALISER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

4.4. SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

4.5. FACILITER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

## 5. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE 13

5.1. INTÉGRER LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AUX OBJECTIFS DE MOBILITÉ DÉFINIS À MOUSCRON LORS DE TOUT NOUVEL AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

5.2. LIMITER LE TRANSIT DU TRAFIC MOTORISÉ (Y COMPRIS DES POIDS-LOURDS) DANS LES QUARTIERS DE VIE

5.3. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS

5.4. AMÉLIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS

## 6. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN 15

6.1. AMÉLIORER LA COMMUNICATION DE L'OFFRE

6.2. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES BUS

6.3. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LES PÔLES EXTERNES

6.4. AMÉLIORER LA DESSERTE PIÉTONNE ET PMR DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN

6.5. EN DÉVELOPPANT DES SITES ET DES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

6.6. REVOIR LA POLITIQUE TARIFAIRE AVEC UNE VISION INTER-OPÉRATEURS

## 7. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES DE MOBILITÉ 18

7.1.	DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES	
7.2.	ETABLIR UNE GESTION COMMUNE DES TRANSPORTS EN COMMUN PRÉSENTS SUR L'ENTITÉ	
7.3.	DÉVELOPPER ET CRÉER LES SERVICES DE MOBILITÉ	
7.4.	CRÉER UNE CENTRALE DE MOBILITÉ	
7.5.	INCLURE MOUSCRON DANS LE RÉSEAU TC LOURD DE LA MÉTROPOLÉ LILLOISE	
<b>8.</b>	<b>ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE</b>	<b>20</b>
8.1.	VALORISER L'USAGE D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
8.2.	PRÉVOIR DES ALTERNATIVES DE MOBILITÉ DANS LE CADRE DE NOUVEAUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	
8.3.	PROMOUVOIR, SENSIBILISER ET INCITER À UNE AUTRE MOBILITÉ	
<b>9.</b>	<b>SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS</b>	<b>21</b>
9.1.	AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DE LA ZONE 30	
9.2.	ADAPTER ET FAIRE RESPECTER LES RÉGIMES DE VITESSE	
9.3.	SENSIBILISER TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
9.4.	CONTINUER À RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS	
<b>10.</b>	<b>ORGANISER LE STATIONNEMENT</b>	<b>22</b>
10.1.	DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE GESTION ET DE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT	
10.2.	GÉRER LE STATIONNEMENT POUR LES LIVRAISONS	
10.3.	DÉVELOPPER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT VÉLO	
10.4.	AMÉLIORER LA SIGNALISATION DU STATIONNEMENT	
<b>11.</b>	<b>ORGANISER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES</b>	<b>23</b>
11.1.	ORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE	
11.2.	DÉVELOPPER LA CYCLO-LOGISTIQUE	

# I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

---

## 1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

Le présent document reprend les résultats de la deuxième phase du Plan Communal de Mobilité de la ville de Mouscron, à savoir la **définition des objectifs**. Ces objectifs visent à énoncer la vision souhaitée pour la Commune en matière de mobilité.

Cette étape suit la première phase de bilan du PCM de 2003 et de diagnostic de la situation actuelle du territoire. La troisième phase qui succèdera à celle-ci, consistera en le plan d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées et définies dans le PCM.

Le diagnostic a mis en évidence, entre autres, l'accessibilité à améliorer entre le centre-ville et les villages pour les cyclistes et les transports en commun, l'enjeu prioritaire de la mobilité scolaire notamment en matière de stationnement et d'alternatives à la voiture individuelle, le manque d'un réseau cyclable continu et sécurisé, l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons à poursuivre et accompagner, des mobi-pôles à développer aux nœuds de mobilité du territoire (la gare, CHM, Futurosport...), les conditions de circulation à apaiser dans le centre-ville, ...

## 2. MÉTHODE

Ces objectifs ont été établis dans le respect des plans stratégiques et règlementaires à l'échelle régionale (SDT, vision FAST, SMR,...), supra-communale (schéma d'accessibilité et de mobilité de la Wallonie Picarde, schéma directeur cyclable pour la Wallonie Picarde, ...) et communale (PCC, Agenda 21,...) qui le déterminent en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, étudiés dans la phase 1.

Ces objectifs ont été développés en étroite collaboration avec la Ville de Mouscron et coconstruits avec les acteurs de la mobilité lors d'ateliers participatifs (représentants du SPW, TEC, SNCB, Gracq, Tous à Pieds, Gestion Centre-Ville, Police, Moresto, CCATM ainsi que des représentants politiques, communaux,...).

Ces ateliers virtuels ont eu lieu les 18 et 20 mai 2021 via la plateforme Microsoft Teams et Mural qui ont permis de tenir des échanges collaboratifs en ligne. Les participants ont été invités à faire le choix entre 3 thématiques de travail : les Modes actifs, les Transports en communs et l'Intermodalité, le Trafic Motorisé. Le premier atelier, tenu en sous

-groupes, a consisté à formuler des objectifs, les hiérarchiser par ordre d'importance et les contextualiser au moyen de cartes du territoire. Lors du second objectif, chaque groupe a restitué aux autres le travail réalisé, récoltant remarques et questions et a abouti à la formulation des objectifs. Ceux-ci ont ensuite été validés par la Ville de Mouscron et formalisés dans le présent document. Ils relèvent ainsi d'un travail de co-construction transversal.

Un ordre de priorité a été fixé pour chaque objectif sur base des constats du diagnostic et en étroite collaboration avec la Commune et les acteurs de mobilité, avec l'échelle suivante:



Cette deuxième phase est structurée par modes de déplacements et grandes thématiques davantage transversales dans le respect du principe STOP :

1. Encourager l'utilisation de la marche
2. Améliorer la mobilité des PMR
3. Encourager l'utilisation du vélo
4. Améliorer la mobilité scolaire
5. Améliorer le cadre de vie
6. Encourager les déplacements en transports en commun
7. Améliorer l'intermodalité et développer les services de mobilité
8. Encourager un usage rationnel de la voiture
9. Sécuriser les déplacements
10. Organiser le stationnement
11. Organiser le transport de marchandises

## II. OBJECTIFS DU PCM

---



## 1. ENCOURAGER LA MARCHÉ

### PRIORITÉ 1

#### 1.1. ASSURER DES CHEMINEMENTS PIÉTONS DE QUALITÉ, CONFORTABLES ET ACCESSIBLES

##### *DANS LE CENTRE*

La phase 1 du PCM a mis en évidence la présence d'infrastructures piétonnes particulièrement en expansion dans le centre-ville de Mouscron. Toutefois dans le centre, les axes structurants qui relient les pôles majeurs à la Grand-Place sont encore peu aménagés, entre autres la rue de la Station (menant à la Gare de Mouscron), rue de Moulin (menant au Parc communal), etc. Un des objectifs prioritaires du PCM consiste à étendre les aménagements de l'hyper-centre en assurant la qualité, le confort et l'accessibilité des cheminements et traversées piétons.

##### *DANS LES VILLAGES*

Tel que démontré dans le diagnostic, les centres des villages de Luingne, Herseaux et Dottignies ont été réaménagés dans les dernières années au profit des infrastructures pour les piétons et de la sécurité des traversées. Le PCM a pour objectif d'étendre également ces aménagements des centres, particulièrement aux abords des écoles, et de favoriser, grâce à des aménagements de qualité, les connexions piétonnes inter-villages et vers le centre.

#### 1.2. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE

Afin d'encourager la pratique de la marche, la Ville de Mouscron se donne pour objectif de développer une signalétique piétonne par exemple via des panneaux indiquant le temps de parcours et la distance à pieds vers les pôles majeurs et les parkings, des plans du réseau piéton,...

### PRIORITÉ 2

#### 1.3. REVALORISER LE PATRIMOINE DES CHEMINS ET SENTIERS

Améliorer la continuité et la visibilité du réseau de chemins et de sentiers constitue un objectif de priorité 2 poursuivi par le PCM. Ils offrent des alternatives à certains axes mais aussi des opportunités de promenade qui doivent être davantage valorisées et exploitées.

#### 1.4. REDONNER DE L'ESPACE PUBLIC AUX PIÉTONS

Dans l'optique de donner davantage de place aux piétons dans l'espace public, le PCM vise à favoriser la marche au travers de différentes actions de sensibilisation, tels que des journées ou weekends sans voiture.



L'objectif de la Ville est d'accompagner et de compléter les réaménagements récents en matière d'infrastructures piétonnes dans le centre de Mouscron et dans les villages ainsi que de développer l'usage de la marche pour les loisirs en valorisant les sentiers et chemins.





## 2. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

### PRIORITÉ 1

#### 2.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CONTINU SUR LES AXES STRUCTURANTS POUR LES DÉPLACEMENTS DES PMR

La phase 1 a démontré que, bien qu'une attention était portée à l'accessibilité PMR lors de réaménagements récents, les axes structurants du centre-ville ne sont pas encore accessibles dans leur continuité (insuffisances ponctuelles de largeur, qualité du revêtement ou confort, traversées inadaptées,...). Il s'agira de prioriser des réaménagements le long de ces axes au niveau des cheminements et des traversées en vue de les rendre accessibles. Progressivement, il conviendra de rendre l'ensemble des voiries accessibles aux personnes à mobilité réduite

### PRIORITÉ 2

#### 2.2. RENDRE ACCESSIBLES AUX PMR LES SENTIERS ET CHEMINS

Afin d'améliorer la mobilité des PMR, rendre accessibles dans la mesure du possible les sentiers et chemins est une seconde priorité pour le PCM. Il s'agira d'identifier les sentiers ou chemins stratégiques à rendre accessibles, notamment grâce à des marche-pieds, compte-tenu des contraintes techniques locales (largeur, accès, revêtement).

#### 2.3. DÉVELOPPER LA SIGNALÉTIQUE PMR

Le PCM comporte également comme objectif de développer une signalétique destinée aux PMR par exemple via des panneaux indiquant le temps de parcours et la distance vers les pôles majeurs et les parkings, des plans du réseau accessible,...

### PRIORITÉ 3

#### 2.4. SENSIBILISER ENTREPRISES ET CITOYENS À LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ PMR

Des actions ont déjà été entreprises en matière d'aménagement et prises en compte lors de réaménagements récents. Des actions de sensibilisation pourraient quant à elles être développées auprès de certains publics, telle que la prise en compte de l'accessibilité des PMR dans les lieux d'activités et commerciaux, au respect des places de stationnement PMR,...



L'objectif de la Ville est de développer un réseau continu et accessible aux Personnes à Mobilité Réduite en priorité sur les axes structurants et d'améliorer leur mobilité et visibilité grâce à des actions de sensibilisation.



## 3. ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO

### PRIORITÉ 1

#### 3.1. AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

##### *SUR LES VOIRIES RÉGIONALES*

La première phase du PCM a mis en évidence que la majeure partie des axes aménagés pour la pratique cyclable sont les grands axes régionaux (boulevard industriel, N58, N521,...) mais que ces aménagements ne sont pas continus (centre de villages, carrefours giratoires). Bien que les aménagements des routes régionales ne tiennent pas du ressort de la Ville, une de ses priorités premières sera d'assurer la continuité et la sécurité des pistes sur ces voiries ainsi qu'aux carrefours giratoires.

##### *SUR LES VOIRIES COMMUNALES*

La prise en compte du vélo dans chaque nouvel aménagement du territoire pour améliorer et sécuriser la pratique cyclable sur les voiries communales qui sont actuellement peu équipées constitue également un objectif prioritaire. La phase de diagnostic de ce PCM a en effet dressé le constat d'une absence d'aménagement au sein des pôles et des quartiers. Une multiplication des infrastructures cyclables a néanmoins été soulignée au cours des dernières années (notamment via l'inscription de la Ville dans le projet « Wallonie cyclable ») et c'est dans cette continuité que les objectifs construits en phase 2 s'inscrivent.

#### 3.2. CRÉER DES PARKINGS SÉCURISÉS

La mise en place de nouveaux dispositifs de stationnement plus nombreux et plus sécurisés, élément fortement ressorti au travers de l'enquête réalisée lors de la première phase de travail, est un objectif de priorité 1 visé par le PCM.

Déjà présents aux abords de certains équipements publics, dans le centre-ville et dans les centres des villages, les parkings vélos doivent être multipliés et proposer des options protégeant du vol, des intempéries et des détériorations. Ces

emplacements doivent être clairement identifiables et ne pas être confondus avec d'autres éléments de mobilier urbain.

#### 3.3. PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO

La promotion du vélo se concrétise au contact des citoyens et se crée au travers d'occasions, telles que des événements de mobilité ou de campagnes de sensibilisation, et via l'établissement d'endroits dédiés aux cyclistes tels que des points-vélos ou une maison du vélo (proposant des stations de réparation, par exemple). L'objectif de l'administration communale est multiple en termes de promotion : perpétuer l'entreprise d'actions de sensibilisation adaptées à chaque public-cible (parents, enfants,...), instaurer des endroits dédiés à la pratique cyclable et communiquer plus au sujet des infrastructures existantes.

#### 3.4. FAVORISER L'USAGE DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

L'amélioration des infrastructures dédiées aux vélos doit se planifier dans une vision pratique intégrant des liaisons transversales cyclables dans les endroits stratégiques menant aux lieux de travail (depuis le centre-ville et les villages). Ce type d'itinéraire s'amènerait par exemple en direction et au sein des zonings, favorisant également la pratique de la cyclo-logistique abordée au point 11. Certains aménagements pourraient se faire avec la création de voies spécifiques pour les vélos.



## 3. ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO

### PRIORITÉ 2

#### 3.5. CRÉER DES AXES DÉDIÉS AUX CYCLISTES

La création de sites propres à la circulation des 2 roues ainsi que la proposition d'itinéraires alternatifs aux grands axes permet d'assurer plus de sécurité, à la fois objective et subjective. La mise en place d'axes dédiés permet également d'éviter les conflits dans le partage de l'espace public.

#### 3.6. DÉVELOPPER UNE SIGNALÉTIQUE VÉLO

Rendre la pratique cyclable plus aisée passe aussi par l'information et une signalétique propre. Cet objectif vise la mise en place d'une carte du réseau reprenant les pistes cyclables, leur type ainsi que la localisation des parkings. Comme pour encourager la marche, des panneaux informant des temps de parcours entre un point A et un point B permettraient également aux autres utilisateurs (automobilistes par exemple), de se rendre compte de l'avantage en temps que la circulation à vélo peut apporter.

### PRIORITÉ 3

#### 3.7. FAVORISER LE VÉLO POUR LA FONCTION DE LOISIRS

Concernant les pratiques cyclables de loisir (tourisme, sport, promenade), l'objectif est d'améliorer le réseau des itinéraires praticables, notamment en continuant de développer le réseau de points-nœuds et en proposant des itinéraires sécurisés avec les villes frontalières. Il s'agit également de communiquer ce réseau via des cartes de balades. Les infrastructures cyclables existantes étant principalement situées sur les grands axes, une marge de manœuvre relativement large s'ouvre à la Ville de Mouscron.



L'objectif général de la Ville est de développer un réel réseau cyclable pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et pour la fonction de loisir. L'amélioration du réseau d'une part et la sensibilisation ainsi que la diffusion de l'information cyclable d'autre part permettront d'inciter plus de mouscronnois à faire usage de leur vélo.



## 4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

### PRIORITÉ 1

#### 4.1. POURSUIVRE LA SÉCURISATION DES ABORDS D'ÉCOLES

Le diagnostic a mis en évidence l'enjeu central autour de la mobilité scolaire à Mouscron, vu le nombre important d'établissements et d'élèves sur son territoire. Suite au PCM de 2003, de nombreuses actions ont été mises en œuvre pour sécuriser les abords d'écoles (potelets, totems, traversées sécurisées,...). L'objectif prioritaire du PCM consiste à poursuivre ces efforts pour renforcer la sécurité et la visibilité des abords d'écoles notamment celles du centre-ville où la pression automobile est plus importante mais également dans le reste du territoire.

#### 4.2. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

Un second objectif prioritaire du PCM est d'améliorer la gestion du stationnement aux abords des écoles (par exemple, Collège Sainte-Marie, Saint Maur, ...). En effet, le stationnement s'y avère souvent problématique entraînant des situations dangereuses et insécurisantes pour les élèves particulièrement aux heures d'entrées et de sorties d'école. Le nombre insuffisant de places disponibles et le manque d'organisation du stationnement (e.a. de courte durée) sont en cause. Ceci est particulièrement problématique pour les écoles du centre-ville où la pression du stationnement est plus accrue. Il s'agira donc d'initier des mesures telles que la promotion de l'usage des parkings de délestage, la sensibilisation auprès des parents, l'incitation au co-voiturage, la création de zones kiss & ride, le décalage des heures d'entrées et de sorties selon les écoles,...

#### 4.3. RATIONNALISER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Le diagnostic a démontré que près de 65% des élèves interrogés dans l'enquête scolaire qui se rendent à l'école en voiture habitent Mouscron. D'autant plus que 25% des parents rentrent ensuite directement chez eux après avoir conduit leur enfant à l'école. Ceci est un constat non négligeable qui a un impact direct sur le trafic et le stationnement lié aux abords des écoles, particulièrement en heure de pointe et dans les zones où le trafic est souvent important.

La Ville de Mouscron se fixe ainsi comme objectif prioritaire d'inciter à un usage rationnel de la voiture pour les déplacements scolaires. Il pourra notamment s'agir d'instaurer des rangs scolaires au départ des parkings à proximité afin d'y centraliser les arrivées et d'ensuite rediriger les élèves vers les écoles à pied ou à vélo.

#### 4.4. SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

Il s'agit de poursuivre et développer des initiatives visant à sensibiliser, former et inciter les élèves à l'usage de modes actifs pour leurs déplacements scolaires.

Sachant que plus de la moitié des élèves interrogés dans l'enquête scolaire habitent à moins de 4 km de leur école, cela représente une distance propice à l'utilisation de modes actifs. Si le brevet du Cycliste est dispensé dans les écoles depuis plusieurs années, d'autres mesures complémentaires devraient être initiées pour répondre à cet objectif (l'instauration d'un vélo-bus au départ de certains quartiers vers les écoles,...).



## 4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

### PRIORITÉ 2

#### 4.5. FACILITER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

Une part minoritaire des élèves utilisent les transports publics pour se rendre à l'école (Enquête scolaire). Les freins principaux étant les horaires non-adaptés aux horaires scolaires et le cout tarifaire. Un des objectifs du PCM est ainsi de faciliter l'usage des transports en commun pour les déplacements scolaires notamment au travers d'information et promotion auprès des parents et élèves, d'amélioration de l'offre en heure de pointe, de modification des horaires, de tables rondes avec les acteurs de l'enseignement et du TEC,...



Améliorer la mobilité scolaire est un des enjeux prioritaires de ce PCM. Les ambitions de la Ville consistent à améliorer la mobilité aux abords des écoles à la fois en termes de sécurité, de stationnement, de congestion et à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.



## 5. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

### PRIORITÉ 1

#### 5.1. INTÉGRER LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AUX OBJECTIFS DE MOBILITÉ DÉFINIS À MOUSCRON LORS DE TOUT NOUVEL AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

Afin de garantir une transversalité et uniformité des projets du PCM et de garantir leur durabilité, le Plan fixe comme objectif prioritaire d'intégrer les objectifs du Développement Durable dans le PCM à la fois par le truchement de différents outils (e.a. la rue des ODD, le baromètre de durabilité ou le RFSC) et par la prise en compte de critères de durabilité établis au niveau de l'ONU, de l'EU et du SPW.

Le Plan vise également à favoriser la végétalisation (site propre enherbé, toiture végétale d'abri bus,...), la préservation de la biodiversité (rationalisation de l'éclairage,...) et la lutte contre le réchauffement climatique (parkings couverts avec panneaux solaires et récupération d'eau, choix des revêtements et coloris anti réchauffement...) dans tout nouvel aménagement de voirie ou d'infrastructure qui répond à un double objectif d'amélioration du cadre de vie et de durabilité.

#### 5.2. LIMITER LE TRANSIT DU TRAFIC MOTORISÉ (Y COMPRIS DES POIDS-LOURDS) DANS LES QUARTIERS DE VIE

L'objectif pour limiter trafic automobile de transit est de le reporter sur les axes structurants en créant des boucles de desserte locale dans les rues résidentielles les plus touchées par ces nuisances. La circulation de ces rues s'organiserait au travers la mise en œuvre de plans de circulation, avec des mises en sens uniques de certains tronçons rendant ces itinéraires de transit moins attractifs.

Il est à noter qu'il existe une mesure pour limiter le transit des poids-lourds via la généralisation des panneaux de signalisation C21 installés aux entrées des zones bâties.

### PRIORITÉ 2

#### 5.3. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS

La place accordée à la voiture est encore dominante au sein de la majorité des espaces publics du territoire. Au cours des dernières années, les réaménagements des centres de villages (ex: place de la Résistance à Dottignies) et le réaménagement de la Grand-Place témoignent néanmoins de la volonté de renforcer la convivialité et l'appropriation de l'espace public par les citoyens.

Une des priorités du PCM, en lignée des objectifs régionaux, est ainsi de renforcer la fonction de séjour et de rencontre dans l'espace public pour les riverains et visiteurs (e.a. au travers d'une amélioration du mobilier urbain et de l'éclairage public, du confort pour les piétons, de la convivialité, de la verdurisation de l'espace public, de l'attractivité,...). Plusieurs places centrales des villages, telles que les places de la Main, d'Herseaux, de Luigne, sont encore utilisées principalement à des fins de stationnement automobile et soutiennent davantage la fonction de passage que de séjour. Outre une réflexion sur les places, l'aménagement de rues dédiées au jeu sont également une façon de renforcer la fonction de séjour et la ludicité dans les quartiers qui s'y prêtent.

#### 5.4. AMÉLIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS

A Mouscron, la voiture occupe également une place prépondérante sur les axes de circulation au détriment des piétons, cyclistes et transports en commun. En vue d'améliorer le cadre de vie, le PCM se fixe comme objectif de viser un partage plus équitable de l'espace entre les différents usagers, en donnant la priorité au confort et à la sécurité des modes actifs et à la performance des transports publics sur les axes stratégiques pour ces modes de déplacements (largeur suffisante, aménagement dédié...) en regard des fonctions urbaines et des réseaux.



## 5. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

---



L'objectif principal de la Ville en matière de cadre de vie est de revoir le partage de l'espace public, aujourd'hui dominé par l'automobile, au profit des modes actifs et de privilégier la fonction de séjour tout en renforçant la durabilité et la convivialité de ces espaces.



## 6. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

### PRIORITÉ 1

#### 6.1. AMÉLIORER LA COMMUNICATION AU SUJET DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le nombre important d'opérateurs de transport en commun et le manque de coordination entre eux nécessitent d'améliorer leur communication. L'objectif majeur en matière de transports en commun est donc d'améliorer la communication de l'offre en la rendant intelligible via notamment : la communication des horaires et des plans de lignes, l'affichage du temps d'attente, l'accessibilité des infos voyageurs, une signalétique efficace et la création d'une plateforme commune à ces nombreux modes de transport desservant le territoire hurlu.

#### 6.2. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE BUS

Le service bus existant, organisé par les opérateurs wallon, flamand et français se partageant les routes mouscronnoises, est à maintenir et à développer, par exemple vers l'Est du territoire et vers les zones d'activités économiques employant un grand nombre de personnes. L'amélioration de la desserte passe par une révision des itinéraires interurbains, vers les entités (Luigne, Dottignies, Herseaux, Malcense,...), vers les zonings et vers les grands parkings afin de favoriser l'intermodalité. Comme précédemment mentionné, l'adaptation des services bus (itinéraires et horaires) pour améliorer la mobilité scolaire est également un point d'attention relevé par le Plan.

#### 6.3. MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LES PÔLES EXTERNES

Il ressort de l'enquête qu'un grand nombre de mouscronnois travaillent à l'extérieur de Mouscron, notamment vers Bruxelles pour plus de 35% des répondants ainsi que vers Tournai, la Wallonie et la Flandre. Dans ce cadre et dans l'importance de diminuer le recours systématique à la voiture, le maintien et le développement des liaisons avec les pôles externes est un objectif prioritaire au sujet des transports en commun en proposant de réelles alternatives aux automobilistes.

#### 6.4. AMÉLIORER LA DESSERTE PIÉTONNE ET PMR DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN

Le diagnostic de la situation actuelle a pointé le manque d'accessibilité piétonne et PMR aux arrêts de bus et quais de train. Une réflexion systématique lors des nouveaux aménagements est indispensable pour garantir une largeur de trottoir suffisante, des abaissements de bordures aux lieux des traversées, un revêtement adapté, etc. Les 12 arrêts de bus actuellement adaptés pour les PMR doivent se multiplier sur le territoire et la priorité d'aménagement doit être donnée aux arrêts les plus fréquentés et ceux dont le confort et la sécurité sont les plus inadéquats.

### PRIORITÉ 2

#### 6.5. DÉVELOPPER DES SITES ET DES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

L'aménagement de sites dédiés aux bus se réalise via l'instauration de sites propres, de priorisation aux feux de signalisation et de priorités et voies prioritaires pour ces véhicules.

Ces aménagements pourraient être notamment mis en place au niveau de la rue du Luxembourg, rue de la Station, rue Léopold où les bus se retrouvent bloqués dans le trafic et où la vitesse commerciale est fortement impactée.

### PRIORITÉ 3

#### 6.6. REVOIR LA POLITIQUE TARIFAIRE AVEC UNE VISION INTER-OPÉRATEURS

Dans la même optique que la création d'une plateforme commune à tous les modes de transport, une organisation de type Mobib (carte commune aux différents opérateurs de Bruxelles), faciliterait la combinaison de plusieurs modes de déplacement.





## 6. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

---

➔ Les marges de manœuvre sont limitées sur le réseau global des transports publics et sa gestion. Néanmoins, la plupart des objectifs exposés dans le PCM apporteraient une amélioration pour la performance des transports publics sur le territoire mouscronnois (amélioration des infrastructures, des aménagements et de la politique de gestion des transports).



## 7. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES DE MOBILITÉ

### PRIORITÉ 1

#### 7.1. DÉVELOPPER DES MOBIPÔLES

Bien que Mouscron offre déjà quelques infrastructures permettant de combiner différents modes de transport, il n'existe pas encore de réel lieu pensé pour l'intermodalité. La création de lieux de ce type, des « mobipôles », est un objectif visé par ce PCM. Le Futurosport est notamment un lieu envisagé pour l'établissement d'un mobipôle : proche des grands axes autoroutiers, proposant déjà des places réservées au covoiturage et de l'espace, il propose des caractéristiques intéressantes.

Les gares SNCB constituent également un potentiel de combinaison des modes essentiel, il est par avance primordial de conserver la gratuité des parkings automobiles s'y attachant.

#### 7.2. ÉTABLIR UNE GESTION COMMUNE DES TRANSPORTS EN COMMUN PRÉSENTS SUR L'ENTITÉ

La présence de nombreuses compagnies de transport en commun engendre une pratique parfois peu claire et difficile à combiner pour les usagers mouscronnois. Il ressort du diagnostic et des ateliers réalisés avec les différents acteurs de la mobilité un besoin d'établir une gestion commune de ces transports, en passant par le fait d'assurer des correspondances et surtout, de créer un ticket pass unique pour tous les utilisateurs, en lumière de ce qui se fait à Bruxelles avec la carte Mobib, permettant de contenir les abonnements et/ou de charger les tickets des différents opérateurs.

#### 7.3. DÉVELOPPER ET CRÉER LES SERVICES DE MOBILITÉ

Mouscron dispose déjà de certains services de mobilité qui desservent son territoire. Une des priorités du Plan est de poursuivre le développement des services existants tels que les services du Mini Bus du CCIPH pour les services à la personne, le système de navettes Hurlubus, service proposé aux jeunes pour leurs déplacements principalement nocturnes, et les infrastructures de covoiturage.

Le PCM vise également à favoriser la création de nouveaux services de mobilité. Il pourra s'agir d'installer des stations de véhicules partagés (Cambio, vélos en libre-service,...), encore inexistantes sur le territoire, dans divers lieux stratégiques, ou encore développer à plus long terme une navette électrique en centre-ville.

Parmi les objectifs évoqués dans les thématiques précédentes, la création de parkings vélos sécurisés, la création de points-vélo et station de réparation de vélos et la création de P+R sont à retenir pour ce volet également.

### PRIORITÉ 3

#### 7.4. CRÉER UNE CENTRALE DE MOBILITÉ

Afin de répondre aux besoins d'information des citoyens et de leur proposer un accès à une meilleure mobilité, la création d'une centrale locale de mobilité est envisagée.

Il s'agirait d'une plateforme de coordination et de contact dont les principales missions seraient de fournir des informations sur les meilleures options de transport et de faire la promotion de la mobilité durable auprès de la population. Elle coordonnerait également les différents opérateurs du territoire et permettrait aux mouscronnois d'adresser les problèmes de mobilité qu'ils rencontrent quotidiennement. Ces services seraient accessibles via une centrale téléphonique gratuite et un site internet.

#### 7.5. INCLURE MOUSCRON DANS LE RÉSEAU TC LOURD DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

En dernière priorité du volet intermodal, la commune vise une inclusion de Mouscron dans le réseau de transport en commun lourd de la métropole lilloise, via l'aménagement d'infrastructures tram ou métro.



## 7. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES DE MOBILITÉ

---

➔ L'objectif de la ville est de permettre aux usagers de combiner différents modes de déplacement de la manière la plus fluide possible.



## 8. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

### PRIORITÉ 1

#### 8.1. VALORISER L'USAGE D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le diagnostic a mis en avant l'utilisation majeure de la voiture comme mode de déplacement principal. Bien qu'une partie des déplacements automobiles soit difficile à réaliser ou à planifier au moyen d'autres modes de transports (faire les grandes courses, se déplacer sur de longues distances ou à des horaires offrant peu d'alternatives en transport en commun ou moins de sécurité pour les piétons ou les cyclistes), des trajets semblent néanmoins plus aisément transposables à d'autres modes (très courtes distances, par exemple).

Encourager un usage plus rationnel de l'automobile est ainsi l'un des objectifs poursuivis par le PCM qui s'inscrit pleinement dans ceux fixés aux échelles supra-communales. Le SDT a pour ambition de maîtriser la mobilité et favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. La vision FAST fixe comme objectif chiffré de faire passer la part modale de la voiture de 83 % à 60 % à l'horizon 2030 en Région wallonne.

Pour que ce transfert modal se réalise, l'objectif prioritaire est d'offrir des alternatives aux automobilistes. Celles-ci consistent à mettre en place les objectifs précités liés à l'amélioration des infrastructures (les objectifs liés aux modes actifs et au transport public : parkings vélos, etc.) ainsi qu'à l'instauration de services de mobilité (tels que les voitures partagées, par exemple).

Si cela est essentiel, c'est parce que laisser sa voiture de côté, que cela soit de manière régulière ou ponctuelle, permettra de désengorger le centre-ville aux heures de pointe scolaires, d'améliorer la qualité de vie au sein de la commune, de sécuriser les déplacements des autres usagers et encore d'organiser le stationnement.

L'aide des grandes entreprises pourra également être sollicitée afin de les inciter à réaliser des plans de déplacements (PDE) de leurs employés pour proposer les alternatives les plus pertinentes et réalistes possibles.

#### 8.2. PRÉVOIR DES ALTERNATIVES DE MOBILITÉ DANS LE CADRE DE NOUVEAUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Pour que l'utilisation de modes alternatifs soit réellement un avantage pour les automobilistes (et bien entendu les usagers pratiquant déjà ces alternatives), la Ville de Mouscron se fixe pour objectif de garantir et d'engager une réflexion de mobilité active et alternative globale pour chaque nouvel aménagement/projet de développement à venir. Il s'agit par exemple d'imposer que chaque projet urbanistique intègre des dispositifs de stationnement cycliste en suffisance.

### PRIORITÉ 2

#### 8.3. PROMOUVOIR, SENSIBILISER ET INCITER À UNE AUTRE MOBILITÉ

Dans la continuité des objectifs évoqués dans les volets de mobilité active concernant la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité, la vision de la commune concernant la promotion d'un usage rationnel de la voiture est de viser les futurs conducteurs en les incitant dès le plus jeune âge à une pratique de déplacement active. Il s'agira de maintenir et de développer des actions de sensibilisation telles que le passage du Brevet cycliste aux élèves de primaire.



L'objectif de la ville est de proposer aux usagers du réseau mouscronnois de réelles alternatives afin de les encourager à choisir d'autres modes de déplacement plus durables que la voiture, de manière quotidienne et aussi plus occasionnelle.



## 9. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

### PRIORITÉ 1

#### 9.1. AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DE LA ZONE 30

La ville de Mouscron a récemment mis en place une zone 30 généralisée dans l'hypercentre. Il s'agit d'une mesure importante pour renforcer la sécurité routière. Un des objectifs prioritaires du PCM est d'améliorer et renforcer la lisibilité de la zone 30. Il s'agira de soigner les effets de porte (panneautique,...) et de marquer les entrées de la zone par des aménagements (plateaux, rétrécissements de rue,...) principalement au niveau de la chaussée du Risquons-Tout, de la rue du Phénix, de la rue de la Station, de la rue de Ménin,...

#### 9.2. ADAPTER ET FAIRE RESPECTER LES RÉGIMES DE VITESSE

Afin de sécuriser les déplacements, le PCM ambitionne de rendre cohérents les régimes de vitesse sur l'ensemble du territoire afin de permettre une meilleure lisibilité et un meilleur respect de ceux-ci. Cela doit passer par une adaptation (homogénéisation) des régimes de vitesse autorisée là où cela est nécessaire (généralisation des zones 30 dans les centres urbains, réduction de vitesse sur les axes inter-urbains entre les villages,...).

Le PCM fixe également comme objectif prioritaire de faire respecter les limites de vitesse notamment en marquant davantage les entrées de ville.

Une réflexion sur les radars fixes et mobiles avec la zone de Police de Mouscron peut s'avérer nécessaire dans les endroits les plus problématiques où le manque de respect de la vitesse maximale autorisée est généralisé.

#### 9.3. SENSIBILISER TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le diagnostic a démontré que les enjeux d'insécurité routière touchaient l'ensemble des usagers de la route. La Ville de Mouscron souhaite dès lors renforcer et développer des actions de sensibilisation auprès de tous les usagers de la route.

Les Sens Uniques Limités (SUL) aménagés dans la majorité des rues à sens unique du centre posent notamment un enjeu d'insécurité routière qu'il s'agira de résoudre.

#### 9.4. CONTINUER À RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS

Le nombre d'accidents et de victimes de la route tendent à diminuer depuis les cinq dernières années mais ce nombre reste toutefois élevé. Un des objectifs prioritaires du PCM consiste ainsi à poursuivre les efforts menés en matière de sécurité routière afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et ce sur les axes et carrefours particulièrement accidentogènes identifiés (e.a. rue Saint-Pierre, de Courtrai, Victor Corne, N513, rue des Moulins, rue de Menin, N514, carrefour entre N43 et chaussée du Risquons-Tout, rond-point des boîtes,...) ainsi que lors de chantiers (par signalisation adaptée).



La Ville se fixe comme objectif prioritaire de sécuriser les déplacements à la fois via des actions de sensibilisation et de prévention en matière d'accidents et via une réflexion sur ses aménagements, dont principalement la zone 30 (effets de porte, entrées de ville,...).

### PRIORITÉ 1

#### 10.1. DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE GESTION ET DE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

Le bilan du PCM de 2003 et le diagnostic ont démontré que jusqu'à présent, la politique mise en œuvre en matière de stationnement a visé le maintien de la situation actuelle ainsi que l'introduction d'une réglementation (zone bleue) sur certains axes commerçants du centre-ville. Si cette dernière constitue une première avancée, elle est peu contrôlée et les infractions sont nombreuses.

De façon prioritaire, le PCM ambitionne de développer une politique de gestion et de contrôle du stationnement sur son territoire. Les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans le centre-ville de Mouscron mais cette politique devrait également s'étendre aux villages de Luigne, Herseaux et Dottignies.

Il s'agira d'évaluer les besoins en stationnement, les possibilités de report hors-voir et de rationalisation, l'extension ou création d'emplacements en zone bleue ou autres places règlementées, les besoins de stationnement de courte-durée, pour PMR,...

Une attention doit également être apportée à la gestion du stationnement des poids lourds au sein des zonings en identifiant les endroits où celui-ci est autorisé.

#### 10.2. GÉRER LE STATIONNEMENT POUR LES LIVRAISONS

Le PCM a pour objectif d'insuffler une réflexion sur la gestion et l'organisation du stationnement qui pourra également amener à proposer des solutions en faveur d'une répartition plus équilibrée et plus efficace des emplacements réservés pour les livraisons (notamment pour les commerces), en visant une meilleure cohérence et un dimensionnement adéquat des emplacements pour livraisons. Une démarche qui doit s'accompagner d'une sensibilisation des commerçants à se parquer ailleurs que devant leur enseigne.

#### 10.3. DÉVELOPPER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT VÉLO

La création de parkings à vélos sécurisés est une des priorités premières pour encourager l'utilisation du vélo. Comme précédemment énoncé, les parkings vélos doivent être multipliés, sécurisés et visibles.

### PRIORITÉ 2

#### 10.4. AMÉLIORER LA SIGNALISATION RELATIVE AU STATIONNEMENT

Le diagnostic a permis de faire ressortir que la signalétique liée aux parkings de Mouscron est insuffisante. La localisation et la capacité des parkings ne sont pas toujours indiquées. Certains sont parfois peu visibles ou font penser à des parkings privés (présence de barrière, panneaux trop petits,...), particulièrement pour des touristes ou visiteurs. Plusieurs anomalies en matière de signalisation ont également été relevées dont le fait que les pôles commerciaux mouscronnois sont nommés « shopping centers », faisant ainsi référence aux centres commerciaux de la périphérie.

Le PCM ambitionne ainsi d'améliorer la signalisation relative au stationnement sur base de l'évaluation de la signalisation existante, en visant à l'uniformisation des panneaux, la réalisation d'une identité panneaux à Mouscron, au moyen de marquages au sol,...



L'objectif en matière de stationnement est d'instaurer une politique globale de gestion et de contrôle, qui comprend à la fois une gestion des livraisons, une réflexion sur la signalétique et l'intégration du stationnement vélo.



## 11. ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

### PRIORITÉ 1

#### 11.1. ORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE

Déjà problématique dans une ville caractérisée par sa densité, la présence des poids lourds dans le centre de Mouscron, sans l'instauration de mesures, ne fera que s'étendre dans les prochaines années. Bien que la plupart des industries, historiquement dans la ville, aient été déplacées en périphérie, il faut faire face à la réalité commerciale qui nécessite un approvisionnement.

En matière d'objectifs, le PCM vise ainsi prioritairement à organiser le trafic des poids lourds au moyen de différentes mesures, telles que pourraient être des limitations d'horaire et de tonnage, une gestion spécifique de la Grand-Place ou encore la création d'un pôle de livraison en dehors du centre-ville.

#### 11.2. DÉVELOPPER LA CYCLO-LOGISTIQUE

L'objectif de créer un pôle de livraison en périphérie de la ville pourrait être combinée avec le développement d'un système de cyclo-logistique. Les livraisons seraient alors assurées à vélo cargo depuis des points « hubs » dans lesquels les livreurs poids-lourds déchargeraient leurs marchandises. Les commerçants seraient alors approvisionnés par ces livreurs à deux-roues. Pour ce faire, l'amélioration du réseau cyclable déjà objectivée dans ce document serait un atout indispensable. Les hubs pourraient prendre place dans des lieux stratégiques facilement accessibles pour favoriser la gestion et la prise en charge (tri, distribution) des marchandises (places de livraisons dédiées, locaux spécifiques). En outre, le PCM encourage à favoriser la logistique durable dans les clauses des marchés publics.



Les mesures visées entrent en résonance avec le volet marchandises de la stratégie régionale de mobilité (SRM) en ce qu'elle vise des transports propres, innovants, efficaces et durables. La SRM présente le vélo cargo comme une alternative intéressante pour une grande partie des livraisons en zone urbaine. Le cadre de référence que constitue cette SRM a pour but de rencontrer les objectifs prévus dans la vision FAST 2030.

### III. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS

---



N°	Objectifs	Priorité
<b>1.</b>	<b>Favoriser la marche</b>	
1.1.	Assurer des cheminements piétons de qualité, confortables et accessibles	1
1.2.	Développer la signalétique piétonne	1
1.3.	Revaloriser le patrimoine des chemins et sentiers	2
1.4.	Redonner de l'espace public aux piétons	2
<b>2.</b>	<b>Améliorer la mobilité des PMR</b>	
2.1.	Développer un réseau continu sur les axes structurants pour les déplacements des PMR	1
2.2.	Rendre accessibles aux PMR les sentiers et chemins	2
2.3.	Développer la signalétique PMR	2
2.4.	Sensibiliser à la prise en compte de l'accessibilité PMR	3
<b>3.</b>	<b>Encourager l'utilisation du vélo</b>	
3.1.	Améliorer la continuité des déplacements cyclables	1
3.2.	Créer des parkings sécurisés	1
3.3.	Promouvoir l'utilisation du vélo	1
3.4.	Favoriser l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail	1
3.5.	Créer des axes dédiés aux cyclistes	2
3.6.	Développer une signalétique vélo	2
3.7.	Favoriser l'usage du vélo pour la fonction de loisirs	3

N°	Objectifs	Priorité
4.	<b>Améliorer la mobilité scolaire</b>	
4.1.	Poursuivre la sécurisation des abords d'écoles	1
4.2.	Améliorer la gestion du stationnement aux abords des écoles	1
4.3.	Rationaliser l'usage de la voiture pour les déplacements scolaires	1
4.4.	Sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école	1
4.5.	Faciliter l'usage des transports en commun pour se rendre à l'école	2
5.	<b>Améliorer le cadre de vie</b>	
5.1.	Intégrer les objectifs de Développement Durable aux objectifs de mobilité définis à Mouscron lors de tout nouvel aménagement de voirie	1
5.2.	Limiter le transit du trafic motorisé (y compris des poids-lourds) dans les quartiers de vie	1
5.3.	Renforcer la fonction de séjour dans les espaces publics	2
5.4.	Améliorer le partage de l'espace entre les différents usagers	2
6.	<b>Encourager les déplacements en transports en commun</b>	
6.1.	Améliorer la communication de l'offre	1
6.2.	Maintenir et développer les services bus	1
6.3.	Maintenir et développer les liaisons ferroviaires avec les pôles externes	1
6.4.	Améliorer la desserte piétonne et PMR des arrêts de transport en commun	2
6.5.	En développant des sites et des aménagements dédiés aux bus	2
6.6.	Revoir la politique tarifaire avec une vision inter-opérateurs	3

N°	Objectifs	Priorité
<b>7.</b>	<b>Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité</b>	
7.1.	Développer des mobipôles	1
7.2.	Etablir une gestion commune des transports en commun présents sur l'entité	1
7.3.	Développer et créer les services de mobilité	1
7.4.	Créer une centrale de mobilité	3
7.5.	Inclure Mouscron dans le réseau TC lourd de la métropole lilloise	3
<b>8.</b>	<b>Encourager un usage rationnel de la voiture</b>	
8.1.	Valoriser l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle	1
8.2.	Prévoir des alternatives de mobilité dans le cadre de nouveaux projets de développement	1
8.3.	Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité	2
<b>9.</b>	<b>Sécuriser les déplacements</b>	
9.1.	Améliorer la lisibilité de la zone 30	1
9.2.	Adapter et faire respecter les régimes de vitesse	1
9.3.	Sensibiliser tous les usagers de la route à la sécurité routière	1
9.4.	Continuer à réduire le nombre d'accidents	1
<b>10.</b>	<b>Organiser le stationnement</b>	
10.1.	Développer une politique de gestion et de contrôle du stationnement	1
10.2.	Gérer le stationnement pour les livraisons	1
10.3.	Développer et organiser le stationnement vélo	1

N°	Objectifs	Priorité
10.4.	Améliorer la signalisation du stationnement	2
<b>11.</b>	<b>Organiser le transport des marchandises</b>	
11.1.	Organiser les livraisons en centre-ville	1
11.2.	Développer la cyclo-logistique	1