



TFE 2020 [LBARC2200] - LOCI Bruxelles:

Titre: **MOUSCRON, EUROMETROPOLITAN CITY**

Travail de fin d'étude de: *Rodin Desplechin*

Co-promoteurs: *Jean-Philippe De Visscher*  
*Basil Descheemaeker*  
*Chiara Cavalieri*  
*Pietro Manaresi*

Co-promoteur Expert : *Barbara Le Fort*

Parrain : *Marie-Hélène Vanelstraete*

Résumé:

Mouscron, est une commune wallonne, à facilité, entre Hauts-de-France et Flandre. Anciennement flamande et aujourd'hui avec plus d'un habitant sur cinq de nationalité française, elle a toujours été connectée avec les habitants d'au-delà de ses frontières. En mars 2020, la mobilité transfrontalière européenne devenue si aisée grâce à des années de coopération entre les pays de l'Union est touchée de plein fouet par la crise liée à la Covid-19. Plus d'un tiers des Européens vit dans ces territoires transfrontaliers. Ces Européens se réapproprient cette mobilité après la crise. Le mot crise qui, dans la sémantique du pays où elle a commencé, est composé de 2 caractères : l'un signifiant «danger» et l'autre «opportunité». Aujourd'hui, ce territoire est en réflexion via l'actualisation de son Plan Communal de Mobilité mais aussi via des dynamiques transfrontalières ou frontalières comme le Parc Bleu de l'Eurométropole ou le développement des transports en commun de la Métropole Européenne de Lille. N'est-ce donc pas le moment idéal de s'intéresser à cette mobilité transfrontalière pratiquée par tant d'Européens et de trouver les opportunités pour la rendre plus durable et résiliente ?

Mots-clés:

Analyse urbaine; Eco-mobilité; Espace public; Mobilité durable; Transport en commun; Tramway; Paysage; Piste cyclable; Restructuration urbaine; Zone transfrontalière.

**MOUSCRON,**  
**EUROMETROPOLITAN CITY**  
Rodin Desplechin

# Mouscron, Eurometropolitan city

Travail de fin d'étude de  
*Rodin Desplechin*

Co-promoteurs

*Jean-Philippe De Visscher*

*Basil Descheemaeker*

*Chiara Cavaliere*

*Pietro Manaresi*

Expert

*Barbara Le Fort*

Parrain

*Marie-Hélène Vanelstraete*

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	17
<b>2</b>	<b>MOUSCRON, UNE CRÊTE TRANSFRONTALIÈRE</b>	19
	2.1 Situation	
	2.2 Relief, eau et industrie: une histoire transfrontalière	
	2.3 La crise bouleverse la mobilité transfrontalière	
	2.4 Actualisation du Plan Communal de Mobilité	
	2.5 Pensons Mouscron au-delà de ses frontières	
<b>3</b>	<b>L'EUROPE À SA PORT(É)E</b>	41
	3.1 Coeur de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai	
	3.2 Deux dynamiques en marche	
	3.3 Réseaux jaune, bleu et rouge : des potentiels de connections	
<b>4</b>	<b>LES ENJEUX DE COMPLÉTER LES MISSING LINKS</b>	55
	4.1 La voiture traverse la crête	
	4.2 Transport en commun transfrontaliers trop peu lisibles	
	4.3 La crise impose un changement des habitudes	
<b>5</b>	<b>CONNECTER LES RÉGIONS, RELIER LES VALLÉES</b>	77
	5.1 S'ancrer dans le paysage du Parc Bleu	
	5.2 Learning from Mouscron: Europese Broadway Européenne	
	5.3 Un nouveau PCM	
<b>6</b>	<b>VERS L'EUROMETROPOLITAN CITY EN 3 PHASES</b>	115
	6.1 Phase 1 (juin 2020 - septembre 2020) : ACT	
	6.2 Phase 2 (2020-2035) : Connect	
	6.3 Phase 3 (2030-2035) : Activate	
<b>7</b>	<b>ANNEXES</b>	149
	7.1 Références de cas	
	7.2 Balades de terrain, interviews, brèves, enquête et documentaire	
<b>8</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	171

*“Les étrangers qui habitent tout près de la frontière sont un peu moins étrangers que les autres.”*

Phillipe Geluck



*Ancien poste frontière de Rekkem sur la E17 venant de la métropole lilloise , 04/04/2020*



*Rue du Couët, Mouscron , 27/03/2020*

Mouscron, le 17 mars 2020, près de 60 000 habitants vivant entre 0 km et 5 km de la frontière franco-belge voient leurs déplacements interdits sur une partie de leur territoire quotidien. En cause les mesures belges de confinement ayant pour conséquence d'empêcher les belges de quitter le pays et aux étrangers d'y entrer. Dans les 5 km de l'autre côté de la frontière, ce sont près de 240 000 français qui sont contraints de se déplacer dans un territoire réduit, avant des mesures nationales de confinement encore plus strictes. Trois jours plus tard, pour asseoir cette décision inédite, à laquelle les habitants de ces zones transfrontalières ont bien du mal à s'habituer, des contrôles policiers sont mis en place. Trois jours encore plus tard, des dispositifs physiques sont installés un peu partout sur la frontière franco-belge. A Menin, ce sont des bennes en métal. A Mouscron, ce sont des blocs de béton, achetés par la commune après les attentats de Bruxelles, qui servent à bloquer le passage à la frontière. Les véhicules ne peuvent la traverser que pour des «raisons essentielles», à quelques endroits définis, où tous sont contrôlés par les policiers belges et/ou français. Ce sont donc 10,7 km de frontière franco-belge que les habitants des communes de Mouscron, Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix et Wattrelos redécouvrent. Des rues complètement bâties de part et d'autre de la frontière sont, du jour au lendemain, coupées en 2 et ce, pendant plusieurs semaines. Pour la première fois pour certains et pour la première fois depuis longtemps pour d'autres, la frontière est physiquement présente et légalement infranchissable. Les seules raisons valables sont le travail ou l'assistance à une personne vulnérable, à condition d'être muni d'une attestation spéciale. Traverser la frontière, comme d'habitude, pour visiter sa famille et ses amis, se promener, se divertir, s'éduquer, consommer, se déplacer n'est pas autorisé.

La mobilité transfrontalière européenne devenue si banale et si aisée grâce à des années de coopération entre les pays membres de l'Union est touchée de plein fouet. Mais cette mobilité, les européens se l'approprièrent à nouveau après la crise. Le mot crise qui, dans la sémantique du pays où elle a commencé, est composé de 2 caractères : l'un signifiant «danger» et l'autre «opportunité». N'est-ce donc pas le moment idéal de s'intéresser à cette mobilité et de trouver les opportunités pour la rendre plus durable et résiliente ?



Grand-Rue, Mouscron , 27/03/2020



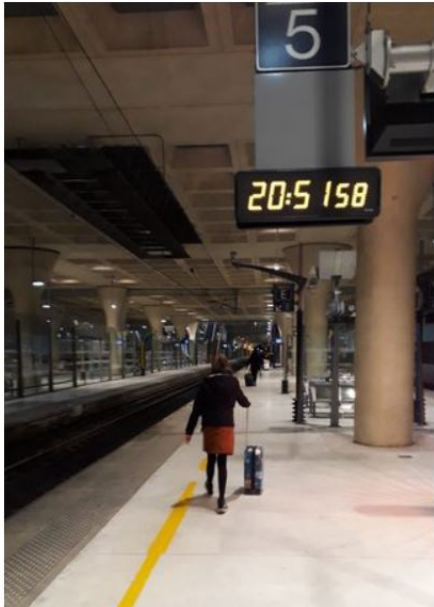
Rue de la Broche de Fer, Mouscron , 27/03/2020



Chaussée de Lille, Mouscron , 27/03/2020



Boulevard de l'Éurozon, Mouscron , 27/03/2020



«Zélie et les gares de Paris...une habitude qui me semble déjà si lointaine»

Céline Coppens parlant de sa fille, jeune actrice mouscronnoise



«Pour moi, la France, c'est le souvenir de mon grand-père qui était français, de Tourcoing»

Louis Demunck

«Mon lien avec la France, c'est le boulot! Et mon stagiaire français»

Rémy Bouckaert

«Mes concerts de Cali et d'Arno à Lille sont annulés»

Anonyme



«Le symbole de pouvoir traverser la "frontière" pour aller jouer au théâtre à l'étranger»

Christian Debaere, collaborateur de La Virgule, Centre Transfrontalier de Création Théâtrale et directeur du centre culturel mouscronnois.

«Le vendredi 22 mai, j'ai eu un rencard avec un garçon qui étudie à Lille, on s'est donné rendez-vous au niveau de la frontière à Herseaux, au niveau du sentier Delbar. Il s'est garé du côté français et moi du côté belges et nous avons franchi les blocs de béton»

Jeanne Dupont

«Les Français sont mes voisins»

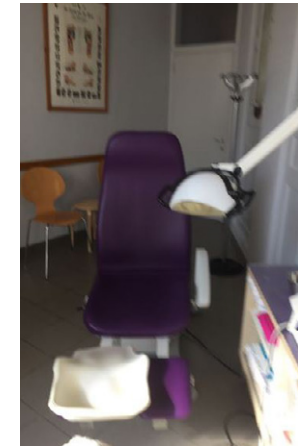
Salomé Vandenplas

«Nouvel élément indispensable si l'on veut se déplacer en France»

Maryse

«J'ai hâte de retrouver mes patients français»

Isabelle Desplechin



«Les films d'auteurs seulement possibles à voir à un cinéma de Lille»

Théo

«Le manque de pouvoir réunir ma famille»

Valentine Hus



«Mon travail est mon lien avec la France, et je suis encore plus particulièrement en contact avec des travailleurs frontaliers depuis le début de la crise»

Mathilde Delsoir

## 1 Introduction

Ce travail est le fruit de collaborations de plusieurs natures. D'abord, c'est la rencontre d'un étudiant avec le monde académique que je tiens à remercier, particulièrement ses professeurs de l'Atelier Territoire, pour leur guidance et leur énergie, Barbara Le Fort pour son œil avisé et sa motivation, Pierre Vanderstraeten, pour sa bienveillance et ses enseignements qui m'ont marqué durant ma formation, ainsi que plus généralement, les enseignants des 2 communautés qui m'ont formé, tant à Loci qu'à Sint-Lucas.

C'est également le fruit d'une collaboration avec ma famille et mes amis que je remercie pour leurs encouragements et leur connaissance du territoire et tout particulièrement Loïc Verheaghe pour les ressources informatiques d'autant plus nécessaires durant cette période ainsi que les Mouscronnois pour avoir joué le jeu en répondant au questionnaire qui m'a permis d'alimenter mon travail.

Enfin, c'est une collaboration avec des institutions. Le Service Mobilité de Mouscron et Marie-Hélène Vanelstreat, Echevine de la mobilité, que je remercie pour l'attention qu'elle porte à ce travail, pour m'avoir permis de participer aux réunions de concertation et avoir eu accès à des ressources. Mais également l'agence de l'Eurométropole par le biais de Séverine Flahault, à qui j'exprime ma reconnaissance pour sa disponibilité, son intérêt et pour le partage des ressources dont elle disposait sur le territoire. C'est donc un travail entre 3 régions, de Belgique et de France, et à 2 échelles, le local et le supra-local. Trois régions qui, j'espère, continueront à collaborer toujours plus (notamment sur des ressources géographiques et cartographiques équivalentes ou communes) et 2 échelles que j'ai compris indissociables.

Enfin, c'est avec plaisir que j'ai réalisé ce travail pour ma ville (et ses voisines), son administration et ses habitants en proposant une vision à long terme pour le territoire transfrontalier, un territoire spécifique que l'on retrouve sur près de 40% de l'Union Européenne. Même si c'est une vision qui n'interroge que quelques aspects actuels et globaux de ce territoire et qui n'en est qu'une parmi d'autres, j'espère néanmoins qu'elle ouvrira le champ des possibles, illuminera des potentiels oubliés et amorcera l'une ou l'autre dynamique.



(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; *Instant City*, 1968)

Ces images du travail de Peter Cook, Denis Crompton et Ron Herron illustreront les différentes parties de ce travail. Elles proviennent de leur vision de ville nomade, l'*Instant City*, développée en 1968. Elles illustreront les parties de ce travail par leur enchaînement et par analogie de l'*Instant City* (IC) à l'Eurométropole et ses dynamiques plus que sur le fond de cette vision.

## 2 Mouscron, une crête transfrontalière

Mouscron, est une commune wallonne entre Hauts-de-France et Flandre. Anciennement flamande, aujourd'hui commune wallonne à facilité avec plus d'un habitant sur cinq de nationalité française, elle a toujours été connectée avec les habitants d'au-delà de ses frontières. D'abord par le secteur industriel du textile qui a marqué fortement la région et dans lequel Belges francophones, néerlandophones et Français du Nord travaillaient ensemble. Ensuite par le commerce de différents produits comme le tabac ou l'alcool et leur passage clandestin d'un côté de la frontière à l'autre ou par l'industrie musicale et Jean Van Loo qui a attiré à Mouscron des stars de Rock et leurs fans dont de nombreux jeunes provenant de France où le Rock n'était pas diffusé à la radio. Enfin, aujourd'hui, les liens entre Flamands, Wallons et Français du Nord sont toujours aussi forts. Ces liens historiques, professionnels, culturels, commerciaux, familiaux,...engendrent une mobilité, en partie transfrontalière, et qui depuis mars a donc été perturbée par la crise sanitaire de la Covid-19. Aujourd'hui, ce territoire est en réflexion et peut être repensé via l'actualisation de son Plan Communal de Mobilité. L'occasion de renouer certains liens avec ses voisins et même d'en créer de nouveaux dans une vision plus durable et européenne.



Situation à l'échelle de l'Europe (Source image de fond: Google Earth).

## 2.1 Situation

Mouscron est une commune belge située à une centaine de kilomètres à l'Ouest de Bruxelles, au point de rencontre des frontières de la Flandre, des Hauts-de-France et de la Wallonie. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1963, le tracé fixe de la frontière linguistique la fait passer en Wallonie, dans le Hainaut Occidental (Wallonie Picarde), après avoir appartenu à la province de Flandre Occidentale.

Aujourd'hui, près de 60 000 personnes y vivent, principalement des Francophones mais c'est une commune à facilité linguistique pour les Néerlandophones. Les principales communes voisines sont Kortrijk en Flandre à moins de 10 km, Tournai en Wallonie, à moins de 20km et la Métropole Européenne de Lille du côté français, composée entre-autre de Wattlelos, Roubaix, Tourcoing directement à la frontière et enfin Lille également à moins de 20km également. Mouscron est donc au croisement de 3 régions, à la frontière de 2 pays et un territoire officiellement bilingue entre 2 régions linguistiques. Cette situation transfrontalière est typiquement européenne. En effet, dans l'Union Européenne, avec ses 20 000km de frontières terrestres internes, 40% des territoires sont transfrontaliers. Ce qui représente le lieu de vie de plus d'un Européen sur 3<sup>1</sup>. D'ailleurs, la coopération transfrontalière européenne est à l'oeuvre dans ce territoire car depuis 2008, la Métropole Européenne de Lille (MEL), le Sud de la Flandre Occidentale et la Wallonie Picarde, se sont regroupés en l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, le premier Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT). Cette coopération regroupe les instances institutionnelles ainsi que la société civile pour mener des projets transfrontaliers. Mouscron et ses habitants font donc partie d'une histoire plus grande, à l'échelle européenne, où les liens entre les régions et les pays sont nombreux et multiples, que ce soit à travers l'emploi, la mobilité, la culture, le sport, gestion des ressources et de l'environnement,... Et ces liens ne cessent de se renforcer, d'être encouragés et de se diversifier encore et encore, notamment grâce l'Eurométropole L-K-T et au soutien de l'Union Européenne via des fonds Feder notamment.

Aussi, Londres, Amsterdam et Paris ne se trouvent que dans un rayon d'un peu plus de 200km autour de Mouscron et de l'Eurométropole L-K-T. Ce territoire constitue également une charnière entre la dorsale wallonne composée entre autres de Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Liège vers Maastricht et Köln et l'alignement de villes flamandes de Kortrijk, Gent et Antwerpen qui se prolonge vers Eindhoven et Düsseldorf. Enfin, l'élément fondamental qui a influencé le développement de ces villes et les liens qu'elles entretiennent entre elles, parfois depuis des centaines d'années, est l'eau. L'eau dessine le relief des territoires et les traverse en faisant fi des frontières. Elle a marqué le développement de l'Eurométropole L-K-T et de Mouscron et de son industrie dans laquelle belges francophones, belges néerlandophones et français travaillaient ensemble.

1 MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE, *Les territoires transfrontaliers La fabrique de l'Europe*, 2017, p.8

## 2.2 Relief, eau et industrie: une histoire transfrontalière

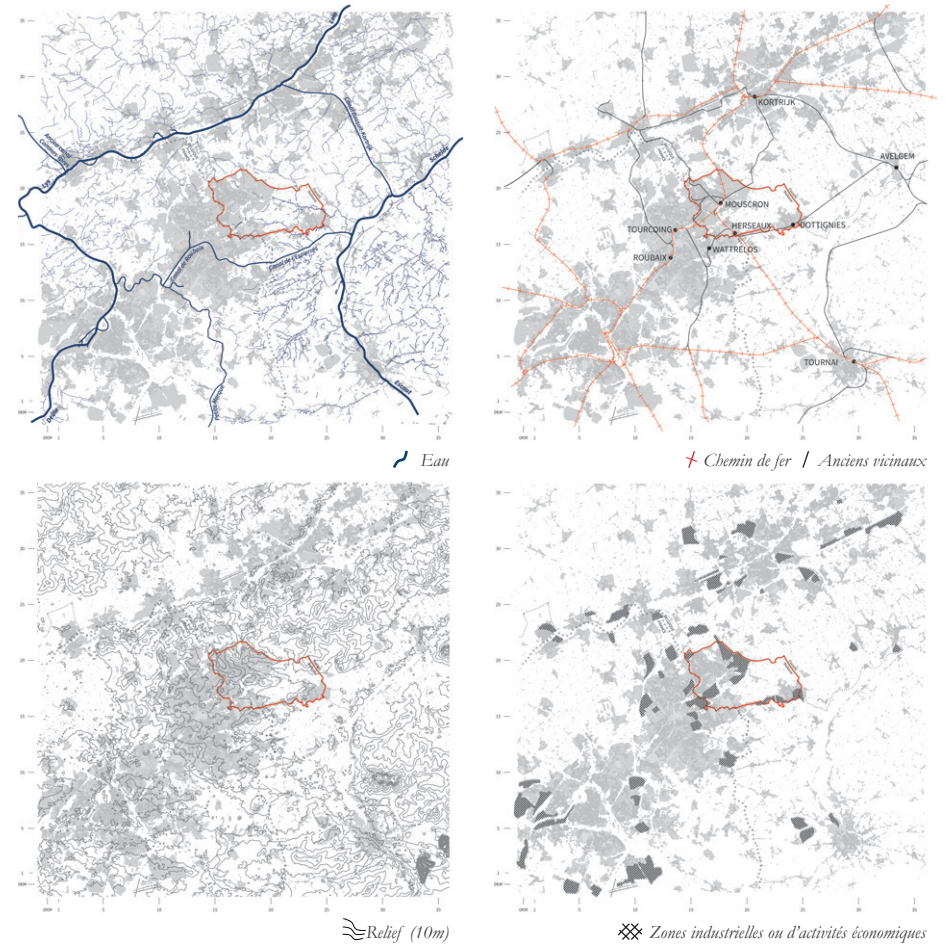
Mouscron partage plus de 10km de frontières avec la France et plus de 15km avec la Région Flamande. Sa position géographique la rend donc, à priori, déjà transfrontalière et interrégionale. Mais, c'est aussi une histoire qu'elle partage avec ses voisins depuis longtemps notamment dès la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle quand son industrie se développe principalement grâce au bassin industriel dans lequel elle se trouve avec Roubaix, Tourcoing et même Lille. L'industrie est alors tournée vers le travail du lin et du coton, de la production textile. Mais Mouscron, encore flamande à cette époque, entretenait toujours des liens étroits également avec la vallée de la Lys qui faisait partie de l'axe textile flamand jusqu'à Gent. Mouscron, qui se trouve dès lors sur la crête entre la vallée de la Lys et celle de l'Escaut ainsi que dans le bassin industriel textile français, attire donc de nombreux travailleurs flamands dès le début du XX<sup>e</sup> siècle. Et notamment après la construction de nouvelles connexions ferrées entre les différentes villes de la



Les triangles Lille-Kortrijk-Tournai, Tourcoing-Mouscron-Roubaix et les 3 frontières

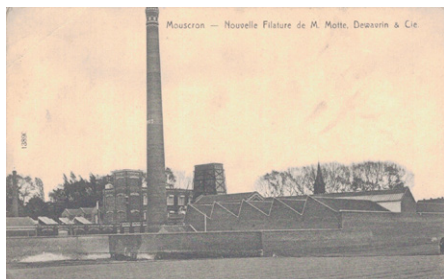
région. D'abord, en 1842 celle partant de Kortrijk et se divisant en 2 embranchements à Mouscron, l'un vers Tourcoing et l'autre vers Tournai. Mais aussi, en 1893, celle qui assure la liaison entre Watrelos et Avelgem en desservant Dottignies et Herseaux deux autres hameaux de la commune<sup>2</sup>. Les travailleurs flamands s'installent donc massivement à proximité de la frontière et autour des gares de Mouscron, Herseaux et Dottignies qui attirent également de nouvelles industries. Cette commune rurale se transforme ainsi en cité-dortoir et industrielle en particulier durant l'entre-deux guerres quand la population ne cesse d'augmenter. Les logements ouvriers sont construits par rangées et de nouveaux quartiers sont créés suivant une structure viaire quadrillée. Aussi des tramways vicinaux se développent de part et d'autre de la frontière. L'eau, quant à elle, redessine le paysage avec la création de nouveaux canaux dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. D'une part, avec le Canal de Bossuit-Kortrijk qui connecte la Lys et l'Escaut et d'autre part, avec le Canal de

2 DEPAUW, Claude, *L'industrie textile à Mouscron de 1750 à nos jours* - en ligne (15.03.2016) : < <http://patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/+industrie-textile-a-mouscron-de-1750-a-nos-jours>>, [25.01.2020].





Tram Kortrijk-Moeskroen (KM) au Mont-à-Lenoir



Filature Motte



Publicité des filatures de la Redoute  
Source des 4 images: [www.dekamp.net](http://www.dekamp.net)



Reste d'une cheminée, rue Victor Corne, Mouscron, 17/02/2020



Rue Henri Debaray, Mouscron, 16/04/2020



Vue du quartier de la gare depuis la place Alphonse et Antoine Motte, Mouscron, 16/04/2020

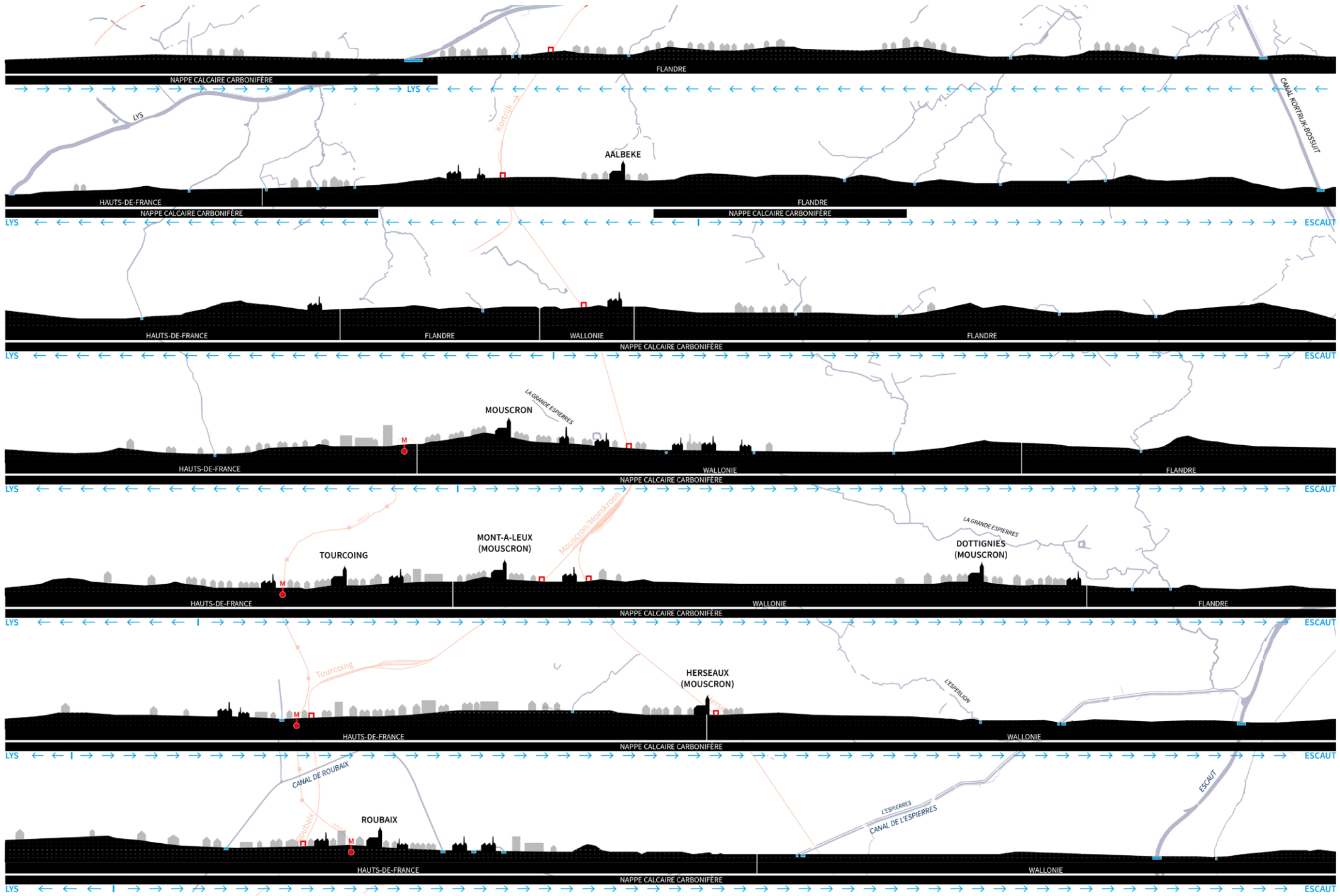
Roubaix, côté français, devenant le Canal de l'Espierres, côté belge, qui connecte la Deûle à l'Escaut. Mouscron, se trouve donc entourée d'un réseau de cours d'eau transfrontalier qui participe pleinement à l'essor industriel de la région. La nappe phréatique calcaire carbonifère assez profonde - donc de bonne qualité - qui s'étend du Nord de la France jusqu'un peu au-delà de la frontière linguistique belge a également permis cet essor. Cette ressource transfrontalière a ensuite été surexploitée jusqu'à aujourd'hui tant par les Belges que les Français et actuellement, une partie du pompage wallon est destiné à la Flandre<sup>3</sup>. La région était donc réputée et rayonnait au-delà de ses frontières grâce à son industrie textile, avec des fleurons tels que les industries Euromotte ou La Redoute. D'ailleurs, échantillons et catalogues de La Redoute étaient déjà expédiés jusqu'à Paris (cfr. image). Mais dès les années 1970, le secteur textile est frappé de plein fouet en Europe avec des conséquences dramatiques telles que des faillites ou des délocalisations. Aujourd'hui, il ne reste que quelques grandes entreprises textiles comme Louis De Poortere, Sioen, Utebel ou Wollux. Afin d'aider à relever ces régions, «l'Objectif 1» a été mis en place pour la province de Hainaut et c'est grâce à des fonds européens qu'une certaine partie de l'industrie a été reconvertie ou s'est spécialisée. Ce qui explique qu'aujourd'hui encore, malgré l'effondrement d'une grande partie du secteur textile, les activités industrielles ou économiques sont fortement présentes dans ce territoire transfrontalier. Les activités industrielles présentes aujourd'hui à Mouscron sont principalement agro-alimentaires. Beaucoup d'industries mouscronnoises ont leur siège social en Flandre, là où la place pour de nouvelles construction se fait de plus en plus rare.

Si des traces de ce secteur sont encore visibles sur l'ensemble du territoire transfrontalier, elles tendent à disparaître peu à peu. Les sheds et les cheminées en briques rouges et les toitures en tuiles oranges ont marqué le paysage de cette crête urbanisée entre les deux vallées de la Lys et de l'Escaut. Même si à priori ce patrimoine industriel assez pauvre, il est toutefois un patrimoine en devenir qu'il s'agit de conserver en partie, transformer ou reconvertir plutôt que d'en faire table rase<sup>4</sup>. Il est composé de nombreuses friches situées souvent aux anciens endroits stratégiques comme les gares qui présentent aujourd'hui d'autant plus d'enjeux pour une mobilité plus durable. Leur potentiel foncier est souvent très important et ouvre la possibilité à de nombreux projets comme ceux entrepris à Roubaix dans la zone de l'Union et qui peuvent créer de nouveaux clusters économiques, culturels,...liés à une certaine densité de logement.

C'est donc une partie de cette histoire commune aux trois régions qui aujourd'hui continue sous une autre forme, se réinvente ou est en attente de projets importants. Cette histoire de la crête urbanisée entre les 2 vallées se modernise, les anciens tramways vicinaux ont disparu pour la plupart et de nouvelles connexions apparaissent comme le métro de la Métropole Européenne de Lille.

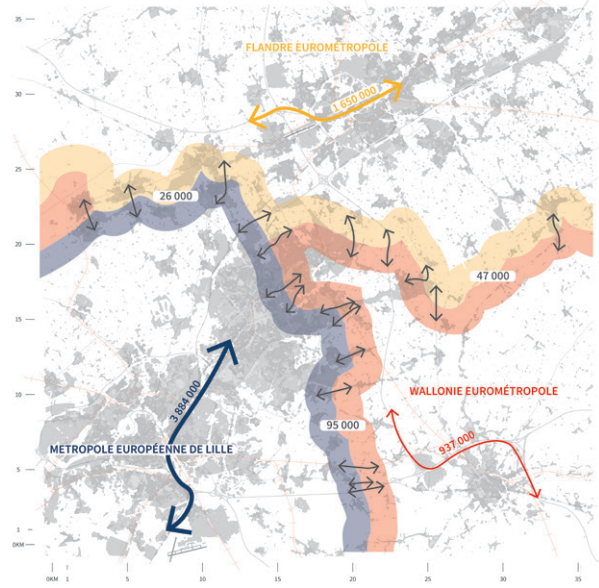
3 VIGANÒ, Paola, CAVALIERI, Chiara, GROSJEAN, Bénédicte, DEHAENE Michiel, VANNESTE Guillaume, STAS Michaël, BONTINK Anne Fabiola, *Les nappes/De grondwatertafels; summerschool "Espace Bleu de l'Eurométropole"/summerschool "Blauwe Ruimte van de Eurometropool"*, p.59-88.

4 DEPAUW, Claude, *L'industrie textile à Mouscron de 1750 à nos jours* - en ligne (15.03.2016) : < <http://patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/+industrie-textile-a-mouscron-de-1750-a-nos-jours>, [25.01.2020].



Avant Covid-19

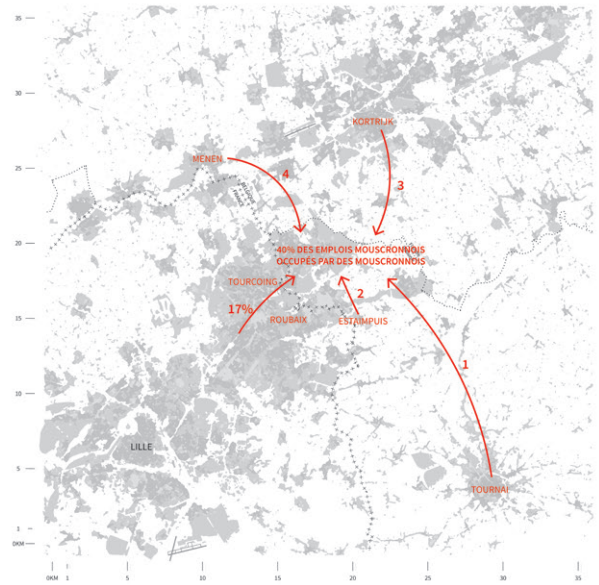
7,2 millions de déplacements quotidiens dans l'Eurométropole.



Nombre de déplacements par jour de semaine entre ou dans les 3 régions (Source données: MEL et Eurométropole).

Avant Covid-19

60% des emplois à Mouscron, occupés par des non-Mouscronnois.



Origine des salariés travaillant à Mouscron.

### 2.3 La crise bouleverse la mobilité transfrontalière

Les liens qui unissent Français et Belges, Néerlandophones et Francophones perdurent depuis longtemps sur ce territoire. L'Union Européenne et l'Eurométropole ne font qu'encourager ces relations transfrontalières qui se traduisent souvent par des déplacements de personnes ou de biens. En temps normal (et avant la crise), les habitants de l'Eurométropole y effectuent chaque jour de semaine 7,2 millions de déplacements<sup>5</sup>. Les déplacements internes aux trois régions sont plus nombreux dans la MEL qui compte aussi le plus grand nombre d'habitants, près de 1 140 000<sup>6</sup>, soit un peu plus de la moitié des habitants de l'Eurométropole. Les habitants belges de l'Eurométropole sont, quant à eux, autour de 960 000 (620 000 flamands et 340 000 wallons)<sup>7</sup>. Les déplacements entre les 3 régions sont au nombre de 168 000 par jour de semaine avec la plus grande proportion entre l'Eurométropole wallonne et la MEL. Mouscron, au coeur des trois régions, absorbe donc une partie de cette mobilité transfrontalière, entre-autre parce qu'elle attire de nombreux travailleurs et que de nombreux travailleurs mouscronnois ne travaillent pas dans leur commune.

En effet, 17%<sup>8</sup> des salariés de Mouscron sont français, habitent les Hauts-de-France et traversent donc la frontière pour venir travailler. Les 3 secteurs principaux dans lesquels ils travaillent sont l'industrie manufacturière (26%), la santé humaine et l'action sociale (16,5%) et le commerce ou la réparation d'automobiles (11,1%)<sup>9</sup>. Parallèlement, parmi les salariés belges travaillant à Mouscron, un peu moins de la moitié sont mouscronnois<sup>10</sup> (10 000) et le reste (11 000) provient principalement de Tournai, Estaimpuis, Kortrijk et Menen. Enfin, 55%<sup>11</sup> des mouscronnois actifs travaillent à Mouscron et le reste va travailler à Tournai, Kortrijk, Bruxelles, Menen, ou encore en France. La majorité des salariés de Mouscron n'habite donc pas Mouscron et une grande partie de ceux-ci doit donc traverser la frontière nationale ou la frontière linguistique pour venir y travailler. Même si la barrière de la langue pourrait décourager certains travailleurs et en particulier

5 MÉTROPOLÉ EUROPÉÉENE DE LILLE, GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLÉ L-K-T, *Enquête des déplacements 2016*, 2016.

6 1143572, INSEE, *Population de la MEL en 2016* - en ligne: <<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-245900410#chiffre-cle-1>>, [14/04/2020].

7 MÉTROPOLÉ EUROPÉÉENE DE LILLE, GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLÉ L-K-T, *Enquête des déplacements 2016*, 2016.

8 INSEE, *L'emploi frontalier des Hauts-de-France vers la Belgique : une attractivité modérée et contrastée*, n°94, mars 2019, Fig1.

9 INSEE, *L'emploi frontalier des Hauts-de-France vers la Belgique : une attractivité modérée et contrastée*, n°94, mars 2019, Fig1.

10 Vlaamse Arbeidsrekening o.b.v. RSZ Gedecentraliseerde statistiek, RSVZ, RSZ, RSZPPO, RIZIV, RVA (Bewerking Steunpunt Werk)

11 CONFÉRENCE PERMANENTE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CPDT), *Atlas des dynamiques territoriales ; Part de la population active occupée travaillant dans sa commune, en Wallonie*, 2011.

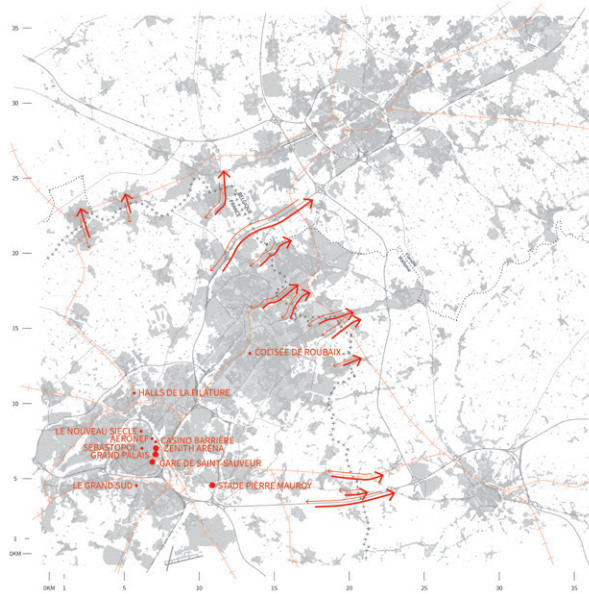
Avant  
Covid-19

55% des Mouscronnois actifs travaillent à Mouscron.



Lieux de travail des Mouscronnois.

- 24.01.20 ■ France : 2<sup>èmes</sup> personnes touchées par le Covid-19.
- 02.02.20 ■ Belgique : 1<sup>ière</sup> personne touchée par le Covid-19.
- 29.02.20 ■ France : interdiction des événements de plus de 5000 personnes.
- 09.03.20 ■ France : interdiction des événements de plus de 1000 personnes.



Premiers lieux touchés par les mesures sanitaires et intensité des déplacements transfrontaliers;  
● plus de 1000 personnes, ● plus de 5000 personnes.

les Français pour le néerlandais, les frontières ne semblent pas être un obstacle à la mobilité de ces travailleurs.

Cette mobilité si aisée, fruit de longues années de coopération frontalière, s'est arrêtée, ou du moins, a été fortement réduite pendant la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19. Habituellement, comment sont effectués ces déplacements quotidiens à Mouscron et dans les trois régions? Pour quels motifs? Et comment cette mobilité a-t-elle été perturbée, voire mise à l'arrêt, pendant la crise? Retour sur les événements qui l'ont marquée.

24.01 – Deux premiers cas en France.

02.02 – Premier cas en Belgique, belge revenu de Wuhan.

29.02 – 100 cas diagnostiqués en France, annulation des événements de plus de 5000 personnes en milieu fermé, et de certains événements ouverts comme le semi-marathon Paris. Dans la MEL, ce sont donc plusieurs lieux qui attirent habituellement de nombreux français et de nombreux belges qui ferment leurs portes. Sont par exemple concernés, les lieux comme le stade Pierre Mauroy (50 000 places), le Zénith Arena de Lille (7 000 places) qui annule certains de ses grands concerts ou les limite à 5 000 spectateurs, le Casino Barrière de Lille, les événements et salons du Grand Palais, et d'autres lieux de culture, de divertissement, de sport,...Les déplacements de la Belgique vers la France sont donc diminuant à ce moment là.

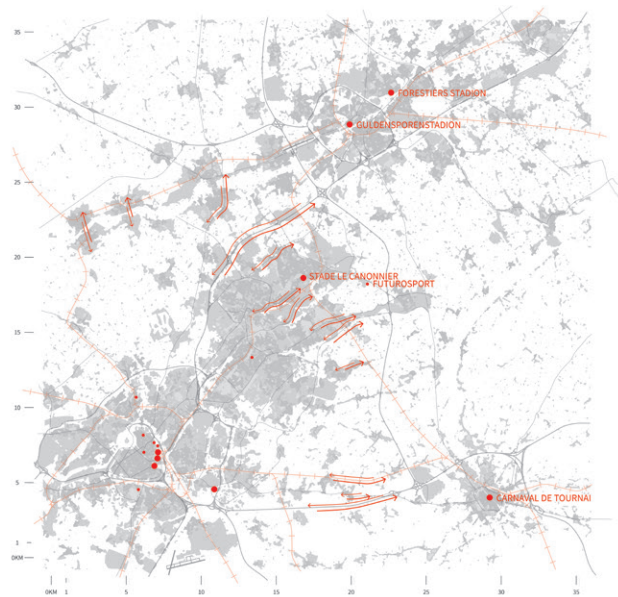
01.03 – Le SPF santé publique déclare que la Belgique passe en phase 2 (sur une échelle de 3) : recommandations d'hygiène de base, pas d'annulation ou de fermeture, une vigilance accrue est demandée aux personnes ayant séjourné dans une zone à risque, les personnes en « contact étroit » avec les personnes infectées sont contactées par les services compétents et testées si elles présentent des symptômes, si elles n'en présentent pas, elles peuvent continuer librement leurs activités.

02.03 – Le CEPCM, Le Centre européen de prévention et contrôle des maladies déclare que le virus représente un risque «modéré à élevé» pour les citoyens de l'UE et du Royaume-Uni. En Europe, 2100 cas confirmés et 38 décès.

09.03 – Les rassemblements de plus de 1000 personnes interdits en France. Encore une fois, cette mesure limite le nombre de déplacements vers des lieux qui accueillent un public français et belge. La salle de concert de l'Aeronef à EuraLille ou encore le Colisée de Roubaix sont concernés. Les déplacements transfrontaliers de la Belgique vers la France diminuent encore.

09.03 – La Belgique passe en phase 2 « renforcée ».

10.03.20 ■ Belgique : interdiction des événements de plus de 1000 personnes.



Liens touchés par les mesures sanitaires et intensité des déplacements transfrontaliers;  
● plus de 1000 personnes, ● plus de 5000 personnes.

12.03.20 ■ Belgique : annonce de la fermeture des écoles et de certaines activités non essentielles.

France : annonce de la fermeture des écoles.

14.03.20 ■ France : annonce de la fermeture des activités non-essentiels.



Derniers achats des Français dans les magasins d'alcool et de tabac et dans les librairies belges.

10.03 – Rassemblements couverts de plus de 1000 personnes déconseillés en Belgique (Bruxelles les interdit) et les universités francophones suspendent les soirées étudiantes.

11.03 – Au niveau fédéral belge: interdiction des événements couverts de plus de 1000 personnes, les événements extérieurs déconseillés, fêtes scolaires déconseillées, encouragement du télétravail et les personnes à risque doivent éviter les transports en commun.

Dans les régions : la Wallonie et Bruxelles interdisent les visites et les sorties dans les maisons de repos. En Flandre, les plages horaires des visites sont limitées dans le temps. Ce sont principalement les stades de foot qui sont touchés et le carnaval de Tournai qui est annulé. C'est un événement important pour la ville et il attire du public de toute la Wallonie picarde mais aussi probablement des Français.

12.03 – La Belgique passe en phase fédérale, « Toutes les activités récréatives, culturelles, folkloriques privées ou publiques sont annulées, peu importe leur taille ou leur nature. Discothèques, cafés et restaurants doivent être fermés. Les magasins comme les supermarchés, les pharmacies ou les magasins d'alimentation seront ouverts la semaine et le week-end. Les autres magasins seront ouverts la semaine et mais seront fermés pour le week-end.

En ce qui concerne les écoles, les cours sont suspendus. Mais la mise en place d'un service d'accueil devra être organisée pour les enfants dont les parents travaillent, par exemple dans le domaine des soins de santé, et pour les enfants dont il n'est pas possible d'organiser une garde autre que les grands-parents. Les crèches restent ouvertes»<sup>12</sup>.

12.03 – Annonce d'Emmanuel Macron qui déclare également la fermeture des établissements scolaires et universités dès le 16.03. Le lundi 16.03, ce sont donc des dizaines d'élèves qui effectuent un déplacement transfrontalier quotidien qui resteront chez eux. A Mouscron, les élèves français représentent une part non négligeable dans les écoles et hautes écoles soit parce qu'ils habitent en France à proximité d'une école belge ou parce qu'ils habitent à Mouscron. Aussi, sur la frontière franco-belge, Mouscron marque le début de la frontière franco-belge wallonne et donc là où l'enseignement est francophone. Inversement plusieurs jeunes mouscronnois vont étudier à Lille après leurs études secondaires. La frontière si peu visible habituellement semble se redessiner peu à peu. Encore quelques passages se font de la France à la Belgique pour les derniers achats dans les magasins d'alcool et de tabacs belges au bord de la frontière.

14.03 – Les commerces non-essentiels, restaurants, cafés, cinémas, ... doivent fermer dès la mi-nuit en France.

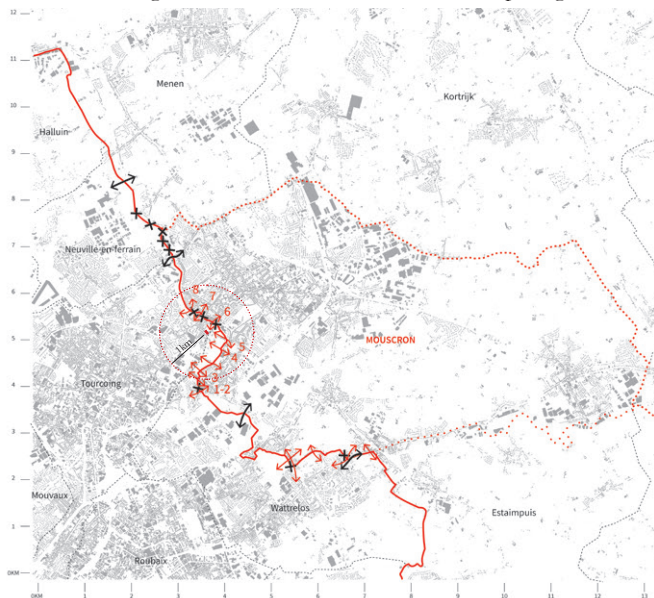
12 WILMÈS, Sophie, Conférence de presse du gouvernement fédéral du 12.03.2020 - en ligne (12.03.2020) : <[https://www.rtbf.be/info/belgique/detail\\_coronavirus-suivez-la-conference-de-presse-du-gouvernement-federal-en-direct-video?id=10455207](https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_coronavirus-suivez-la-conference-de-presse-du-gouvernement-federal-en-direct-video?id=10455207)>, [06/04/2020].

- 17.03.20 ■ Europe : fermeture des frontières de l'Union et de l'espace Shengen.
- Belgique et France : début du confinement, interdiction de traverser la frontière.
- 20.03.20 ■ Frontière franco-belge : premiers contrôles policiers.
- 21.03.20 ■ Frontière franco-belge : les liaisons transfrontalières en train ne circulent plus.
- 23.03.20 ■ Frontière franco-belge : dispositifs physiques mis en place.



✕ Barrages physiques / ✓ Contrôles policiers / / Chemin de fer / Lignes bus transfrontalières.

- Depuis le 23.03.20 ■ Frontière franco-belge : de nouvelles habitudes et lieux de passage se développent.



✕ Barrages physiques / ✓ Contrôles policiers / ✓ Nouveaux lieux principaux de passage 1 Photos (p. suivante).

15.03 – Un gouvernement fédéral provisoire autour de Sophie Wilmès et doté de pouvoirs spéciaux est mis en place pour 6 mois.

16.03 – Le roi s’adresse aux Belges. Emmanuel Macron s’adresse aux Français.

17.03 – Les frontières de l’Union européenne et de l’espace Shengen sont fermées pour 30 jours.

17.03 – La Belgique passe en confinement. Seuls les commerces alimentaires et les pharmacies peuvent rester ouverts. Le télétravail doit largement être d’application. Les sorties doivent être limitées pour les courses ou une promenade seul ou avec les personnes qui habitent sous le même toit. Les déplacements vers les résidences secondaires sont interdits. Les déplacements transfrontaliers aussi, sauf en cas de raisons valables.

20.03 – Premiers contrôles aux postes-frontières.

Sur 58 474 habitants, Mouscron compte 24,7% d’étrangers dont 84% de français, ce qui représente 12 157 personnes.<sup>13</sup> Ces dernières ont probablement de la famille et/ou des amis en France ce qui peut être aussi le cas pour le reste des habitants belges ou non de la commune.

21.03 – Les 2 liaisons ferroviaires transfrontalières de l’Eurométropole, Lille Flandre – Kortrijk (qui passe par Mouscron) et Lille Flandre – Tournai, ne circulent plus. D’ailleurs, les déplacements transfrontaliers quotidiens en train sont environ au nombre de 6 000 ce qui n’est pas négligeable mais qui ne représente que 3.7% de la totalité des déplacements transfrontaliers selon l’enquête des ménages de la MEL de 2006.<sup>14</sup>

23.03 – Durcissement mesures de confinement en France ; sorties limitées à 1h et à 1km maximum du domicile.

Mise en place par la SNCB du « service de trains d’intérêt national », la ligne de bus TEC RT qui relie le centre de Mouscron à la station de métro française CH. Dron et la ligne de bus transfrontalière MWR (Mouscron – Wattlelos – Roubaix) ne passent plus la frontière. Cette dernière ligne de bus est la seule ligne de bus transfrontalière de l’Eurométropole. Le nombre de déplacements transfrontaliers quotidiens en bus représente 0.6% de la totalité des ces déplacements et la moitié se fait sur cette dernière ligne selon l’enquête des ménages de la MEL de 2006.<sup>15</sup> D’ailleurs, il y est précisé qu’1/3 de ces déplacements transfrontaliers a pour motif le travail ou les études. La voiture a donc l’air d’y prendre

13 STATBEL, *Statistiques de la population de Mouscron au 1er janvier 2019* - en ligne: <<https://statbel.fgov.be/fr/comune/mouscron#dashboard2>>, [08/04/2020].

14 GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L’EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Lignes de bus et frontières, Développer un système plus intégré de transports en commun*, 2018, p.1.

15 GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L’EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Lignes de bus et frontières, Développer un système plus intégré de transports en commun*, 2018, p.1.



1. Grand-Rue, 27/03/2020



2. Grand-Rue, 08/05/2020



3. Champs dans le prolongement de la rue St-Antoine, 27/03/2020



4. Carrière Rasyon, 27/03/2020



5. Carrière Bonte, 08/05/2020



6. Rue de la Marlière, 30/04/2020



7. Rue du Couët, 08/05/2020



8. Rue Edonard Anseele, 08/05/2020

une place prépondérante, l'enquête des ménages de la MEL indiquant que seulement 7 000 des 168 000<sup>16</sup> déplacements transfrontaliers quotidiens se faisaient en train ou en bus, soit 4.3%.

Toujours, le 23 mars, c'est la mise en place à Mouscron et dans les communes voisines, des dispositifs physiques qui bloquent le passage des véhicules sur la frontière franco-belge, quelques points de passage sont filtrés par les policiers belges et/ou français. En fonction du motif et des attestations françaises remplies, le passage de la frontière est autorisé ou non.

Depuis le 23 mars, même si à quelques endroits de Mouscron, les traversées de la frontière sont inévitables parce que situées sur l'axe du rue bâtie de part et d'autre, parce que rue française enclavée en Belgique ou inversement,...certains n'ont pu s'empêcher de la traverser discrètement et probablement sans motif valable. Peut-être que les liens qu'ils entretiennent avec l'autre côté de la frontière sont trop grands que pour les empêcher de la traverser? Quoi qu'en soient les motifs, valables ou non, de ces traversées, la fermeture prolongée de la frontière de semaines en semaines a fait naître de nouvelles habitudes. D'abord, les rues où sont installés les dispositifs en béton qui bloquent le passage des voitures deviennent des rues à cul de sac. Ces rues habituellement très fréquentées, notamment par les automobilistes, sont désormais calmes et apparaissent beaucoup plus grandes. Les habitants semblent d'ailleurs les redécouvrir. Des enfants commencent à s'appropriier la voirie pour y jouer, des personnes s'y retrouvent pour pouvoir discuter tranquillement et en maintenant les distances de sécurité. Ou encore, les blocs deviennent des lieux de rendez-vous, des points de relais où des gens s'échangent des choses. Ensuite, plusieurs endroits de la frontière commencent à réexister. La rue de la Fraude, la rue de la Douane, la rue de la Limite, la rue de l'Échauffourée et le quartier du Risquons-Tout semblent porter à nouveau bien leurs noms. En effet, les passages par les petits chemins et les sentiers paraissent être plus fréquents et plus nombreux qu'avant. La frontière n'est donc en réalité pas étanche. Les gens continuent de la traverser mais d'une autre manière et peut-être à d'autres endroits. Les blocs de béton ne font finalement que filtrer une partie des usagers qui désirent traverser la frontière, les automobilistes. La «fermeture» de la frontière a donc engendré une nouvelle mobilité, celle des piétons et des cyclistes, à des endroits habituellement moins fréquentés. Elle a aussi montré que la mobilité transfrontalière est intrinsèquement liée à Mouscron et à son fonctionnement. Ces nouvelles habitudes de mobilité à travers la frontière dureront-elles quand tout sera réouvert? Il semble en tout cas intéressant de s'en souvenir, notamment pour d'éventuels nouveaux projets.

16 GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Lignes de bus et frontières, Développer un système plus intégré de transports en commun*, 2018..



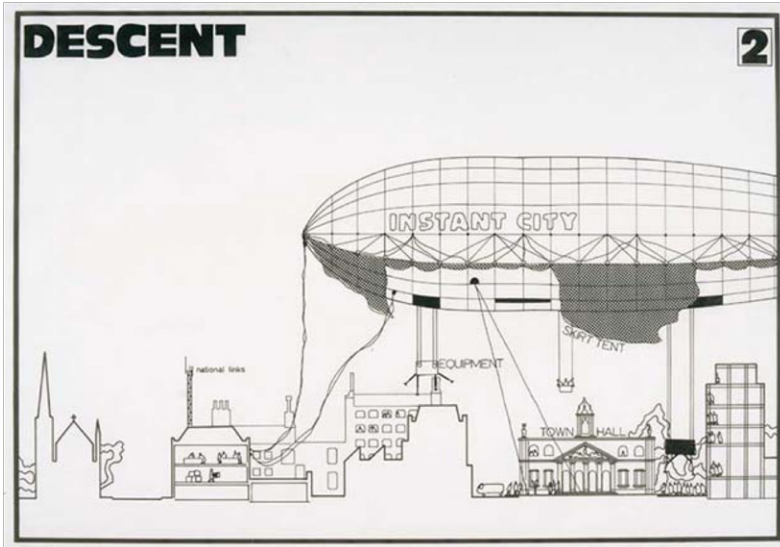
*Mouscron et au-delà de ses frontières (Source: Google Earth).*

## **2.4 Actualisation du Plan Communal de Mobilité**

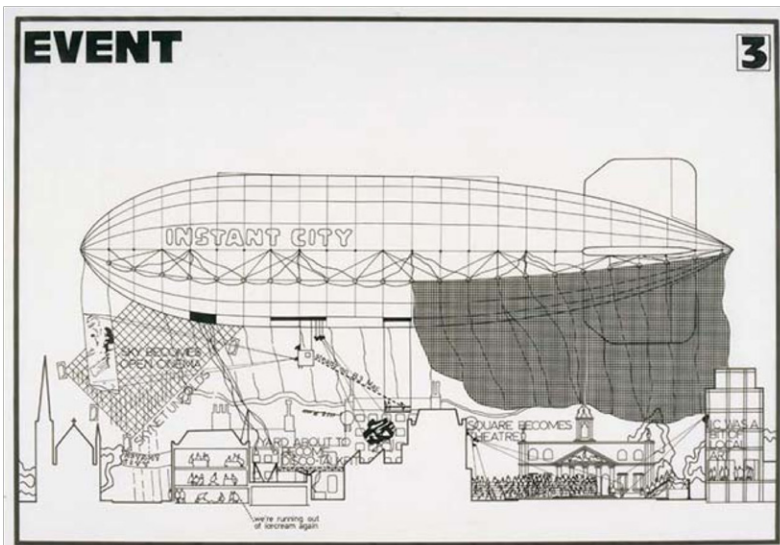
La commune de Mouscron, par l'intermédiaire de son échevine de la mobilité, Marie-Hélène Vanlestraete, a décidé d'actualiser son plan communal de mobilité. En effet, le rapport final du PCM actuel date du 30 juin 2003 et une actualisation de la réflexion était nécessaire. D'autant plus que les grands enjeux écologiques, sanitaires, économiques, transfrontaliers sont toujours plus importants et urgents à prendre concrètement en considération. Ainsi, ce sont deux bureaux d'étude, les bureaux Brat et Irco, qui apporteront leurs expertises à cette fin. Leur travail se déroulera en trois phases dont la première a débuté début de l'année 2020. Les différentes phases ont d'ailleurs été présentées en février 2020, en même temps que la présentation du rapport annuel du Service Mobilité des travaux de voiries réalisés durant l'année 2019 au centre administratif de Mouscron. Il y aura une phase de bilan qui analysera la situation actuelle, celle prévue dans les plans et pour laquelle l'opinion publique sera consultée. Une autre visant à établir la hiérarchisation et l'organisation des actions en fonction de leur degré d'urgence et enfin la dernière étant la mise en oeuvre des actions visées à proprement dit.

## **2.5 Pensons Mouscron au-delà de ses frontières**

Les liens qu'entretiennent les Mouscronnois avec leurs voisins wallons, flamands et français sont forts et historiques. Qu'ils soient tournés autour du commerce, du travail, de la culture, de la famille et des amis, du tourisme ou encore du sport,...ils engendrent sur le territoire une mobilité importante, inter-régionale, transfrontalière qui est intrinsèquement liée à Mouscron, son histoire et son fonctionnement. La crise a d'ailleurs mis en exergue ces liens particuliers et en a rappelé leur importance. La crise a également prouvé que la mobilité engendrée par ces liens pouvait prendre une autre forme et être réinventée. Enfin, elle offre de nouvelles perspectives au secteur textile dont le patrimoine semble s'effacer de plus en plus. L'actualisation du PCM est une occasion énorme de participer à ces transformations et de les encourager. Elle donne aussi à Mouscron l'occasion de s'approprier cette mobilité qu'elle semble encore subir et de la prendre comme un potentiel pour lui donner un nouveau souffle qui pourra greffer Mouscron à la grande histoire et l'ancrer définitivement de ce territoire européen, transfrontalier, plus durable, plus résilient. Il s'agit donc de penser Mouscron à partir de la grande échelle, en considérant les trois régions, les dynamiques et les initiatives qui y prennent place tout en misant sur les ressources déjà présentes et nombreuses dont elle dispose localement. Les considérations locales et supra-locales sont donc ici interdépendantes et indissociables.



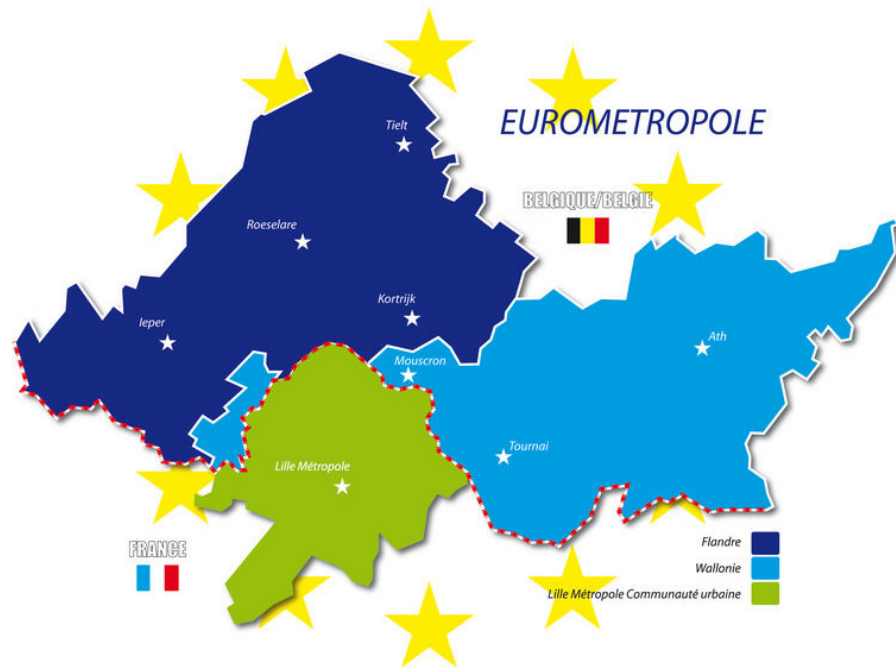
(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; Instant City, 1968)



(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; Instant City, 1968)

### 3 L'Europe à sa port(é)e

Les liens entre l'Europe et Mouscron sont multiples. Ils sont institutionnels, via notamment l'Eurométropole L-K-T, qui propose des visions et des projets qui englobent des territoires plus vastes que les villes les plus attractives et qui peuvent se développer de part et d'autre des frontières. Mais ses liens avec l'Europe sont aussi géographiques car elle est située sur la frontière franco-belge et la frontière linguistique belge mais aussi au centre du triangle Lille-Kortrijk-Tournai qui lui-même est situé sur une plaque tournante de plusieurs réseaux européens comme les réseaux ferroviaires et fluviaux. L'Europe s'ouvre donc à Mouscron et de nouvelles connexions fleurissent, soit via des projets eurométropolitains comme celui du Parc Bleu ou frontalier comme les ambitions de développement des transports en commun de la MEL. Le local, la plus petite échelle, peut s'y accrocher et les utiliser comme tremplin pour s'ancrer pleinement et de manière cohérente dans le territoire plus vaste. Il semble donc essentiel de ne pas louper le coche et de s'engager même au niveau local dans ces dynamiques plus durables et transfrontalières. L'actualisation du Plan Communal de Mobilité mouscronnois démarrée début 2020 est l'occasion idéale d'engager au niveau local ces dynamiques supra-locales.

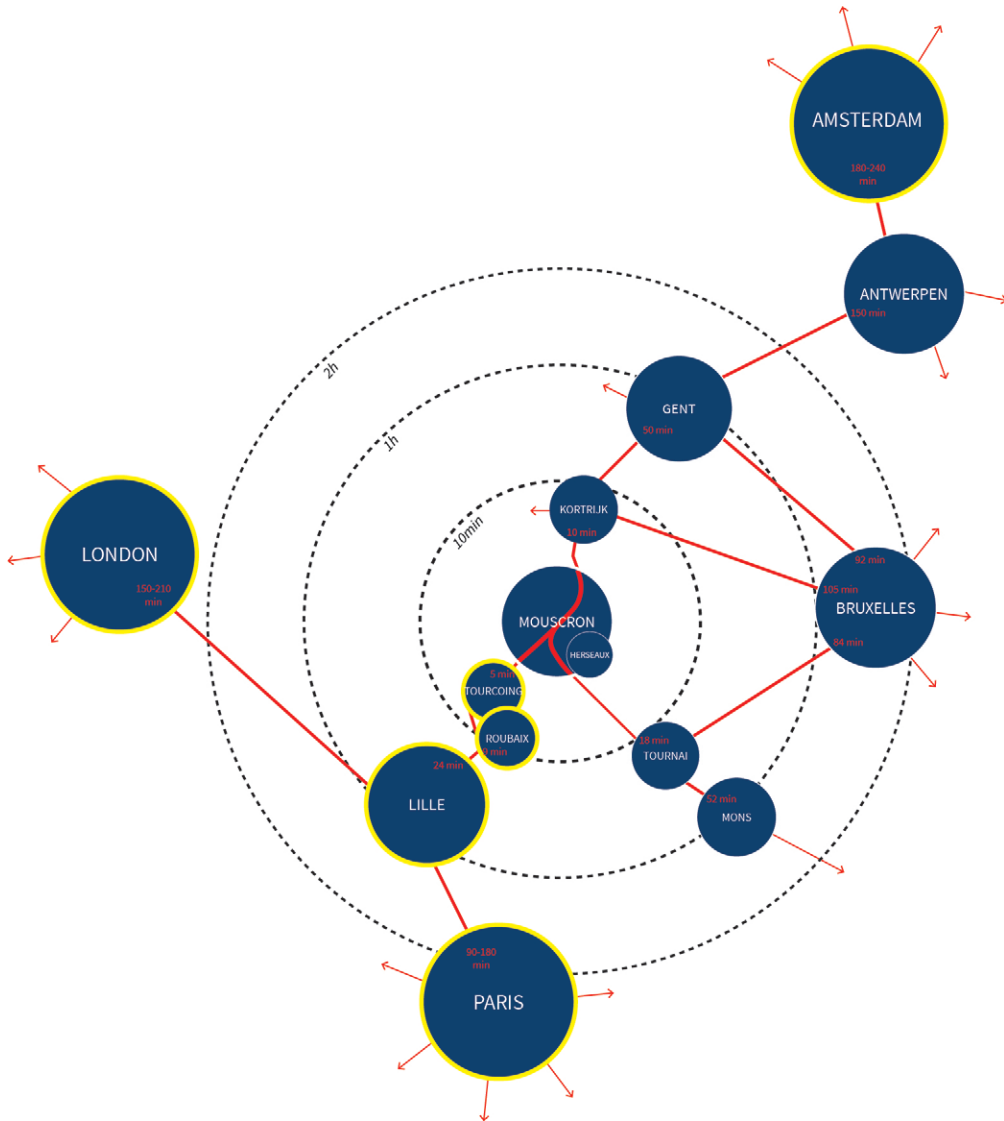


Carte schématique de l'Eurométropole L-K-T (Source: [www.lilleavenir.canalblog.com](http://www.lilleavenir.canalblog.com))

### 3.1 Coeur de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Mouscron fait donc partie d'une plus grande histoire, celle du premier groupement européen de coopération territoriale (GECT) créé en 2008, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Les 152 communes du Sud de la province Flandre Occidentale, de la Wallonie Picarde et de la MEL sont réunies autour de projets et de visions pour l'avenir et pour écrire la suite de leur histoire transfrontalière commune. Ce sont donc plus de 2 millions d'habitants qui composent cette histoire et qui peuvent se l'approprier. En effet, l'Eurométropole L-K-T est institutionnalisée et composée de plusieurs organes dont certains réunissent élus, société civile et citoyens. D'abord, elle se compose d'une Assemblée dans laquelle 84 représentants (42 Belges et 42 Français) des communes, des états, ou encore des communautés, régions, départements, provinces,... votent le budget, les orientations générales, délibère sur les résultats d'une présidence,... Il y a aussi le Bureau qui assure le pilotage et qui réunit 32 membres et ensuite le Comité Directeur Exécutif composé d'un président et de trois vice-présidents qui veillent à l'exécution des décisions prises par le Bureau et l'Assemblée et qui représentent l'Eurométropole. Ces mêmes décisions sont mises en oeuvre par l'Agence de l'Eurométropole qui organise les rencontres entre maires et bourgmestres. Elle anime également des groupes de travail et c'est là que la société civile et les citoyens sont conviés. Il y a en effet un Forum qui regroupe 80 membres de la société civile (conseils de développement,...) et les Groupes Actions dans lesquels les élus, la société civile et des citoyens travaillent ensemble sur différents thèmes. Ils effectuent par exemple des diagnostics sur des situations de terrains, proposent des actions concrètes à petite ou à plus grande échelle mais toujours avec l'idée de faciliter les liaisons transfrontalières quelles qu'elles soient. Il existe un peu moins d'une dizaine de groupes actions et 2 d'entre eux ont un lien particulier avec la mobilité. Tout d'abord, il y a le «Groupe Actions Espace Bleu» qui a fait émerger une vision pour le territoire. La vision de lier les habitants de l'Eurométropole à l'eau par la mobilité douce notamment. Ensuite, il y a le «Groupe Actions mobilité» qui a, par exemple, participé avec la MEL à l'Enquête des Déplacements dans les trois régions, en 2016. Une autre action entreprise, a été d'établir un état des lieux des liaisons transfrontalières en bus en repérant les différents types d'arrêts, la fréquentation des lignes, les hiatus entre différentes lignes, ou encore en faisant un Reality Check des trajets transfrontaliers. Enfin il a récemment émis un avis sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la MEL (SDIT) afin d'encourager une vision transfrontalière. Des dynamiques et des réflexions sur le territoire à l'échelle de l'Eurométropole sont donc mises en place.

Au-delà d'être liée plus intimement à l'Europe, via l'Eurométropole, que la plupart des villes belges de même envergure, Mouscron est connectée à un réseau de trains et TGV plus vaste entre Londres, Paris, Bruxelles et Amsterdam. Ces grandes villes se trouvent à moins de 3h de trains, notamment grâce à la gare TGV de Tourcoing que les trains au départ de Mouscron atteignent en 4min. La ville est également le centre géographique



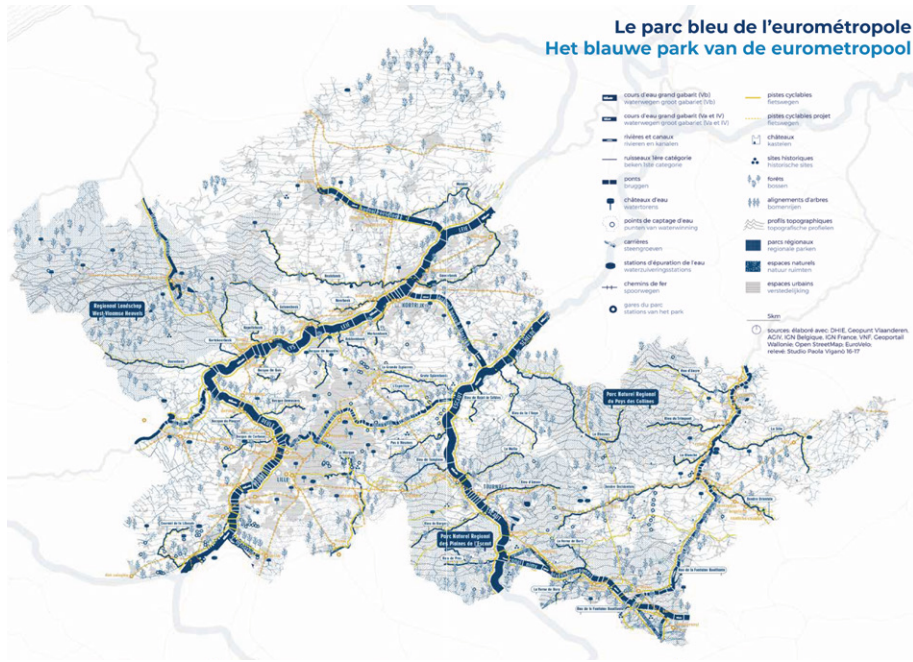
Durées des trajets en train/TGV depuis Mouscron vers les principales villes belges et européennes

de l'Eurométropole, entre Lille, Kortrijk et Tournai. Et c'est donc à la gare de Mouscron que les réseaux de trains des trois régions se rencontrent. De plus, le statut de commune à facilité linguistique pour les néerlandophones fait que la gare de Mouscron et celle d'Herseaux sont presque les 2 seules gares de l'Eurométropole dans lesquelles la communication et les informations sont d'office en français et en néerlandais. Ce qui peut être un avantage pour les flamands se rendant en France ou en Wallonie et inversement pour les français et les wallons se rendant en Flandre. Mouscron voit également passer sur sa commune des bus des trois opérateurs régionaux (TEC, De Lijn et ILEVIA). Aussi, l'Eurométropole se situe à une plaque tournante de grands corridors ferroviaires européens. La densité du réseau et son ouverture à d'autres y est particulièrement importante et intéressante tant pour le transport de personnes que de marchandises. Si, les futurs projets connectent encore plus ce réseau ferroviaire aux lignes fluviales, le transport routier des poids lourds pourra diminuer avec le temps et le transport des marchandises devenir plus durable. D'ailleurs, l'Europe a impulsé différents projets liés à l'eau, dont notamment le Canal Seine Nord-Europe. En 2028, ce canal reliera la Seine à l'Escaut et à la Deûle mais donc également à la Lys. Le carré bleu qui dessine l'Eurométropole et entoure Mouscron sera donc encore plus connecté au réseau fluvial européen. Cette connexion est longue de 107km et permettra d'accueillir des bateaux de plus de 4400 tonnes<sup>17</sup>, ce qui engendrera probablement un report modal des flux de marchandises sur les routes vers les lignes fluviales.

17 AGENCE DE L'EUROMÉTROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI via le GROUPE ACTIONS ESPACE BLEU, *Le parc bleu de l'Eurométropole*, p106.



Projet en cours du canal Seine-Nord-Europe (Source : Studio Paola Viganò)



Carte du Parc Bleu de l'Eurométropole (Source : Chiara Cavallieri, Studio Paola Vigano)

### 3.2 Deux dynamiques en marche

A l'échelle de l'Eurométropole, deux grandes dynamiques déjà citées dans les pages précédentes prennent actuellement place. Il s'agit de la vision du Parc Bleu et des objectifs de développement du réseau de transport en commun structurant de la MEL.

La première grande dynamique vient du «Groupe Actions Espace Bleu» qui a fait émerger une vision pour le territoire de l'Eurométropole, celle de lier les habitants à l'eau. Cette vision est appelée le Parc Bleu. L'eau traverse le territoire de manière continue et transfrontalière et elle l'a marqué tout au long de son histoire. Aujourd'hui, la volonté est de créer un espace transfrontalier autour de cet élément naturel qu'est l'eau. L'eau qui selon cette vision peut connecter les habitants entre-eux ainsi qu'à la nature et à la biodiversité. Elle peut aussi reprendre sa place dans le territoire, collaborer avec l'agriculture, recréer des couloirs écologiques, se connecter aux villes et villages en permettant les transport de plus de marchandises,... Elle peut enfin rappeler le patrimoine industriel qui lui est lié et être un moteur de tourisme plus durable. Cette vision peut réunir les habitants des trois versants autour d'un projet commun et durable. Elle a été développée avec de nombreux acteurs et a été construite par le Studio Paola Vigano qui a également coordonné plusieurs workshops autour de ce projet. Des « open calls for ideas » sont aujourd'hui en place pour proposer des aménagements concrets dans le Parc Bleu. Le Parc Bleu est une vision positive qui peut donner un nouveau souffle à certains territoires de l'Eurométropole. Elle permet aussi de construire une image pour l'Eurométropole qui est peut-être trop méconnue de ses citoyens. D'ailleurs Bénédicte Grosjean, chercheur titulaire au LACTH (ENSAP de Lille) et chargée de cours à la Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme LOCI (UCLouvain), pense que l'Eurométropole a quelques difficultés à «se (re)présenter en tant qu'entité lisible par ses habitants, intelligible par les acteurs et visible de l'extérieur».<sup>18</sup> La vision du Parc Bleu, au-delà de ses objectifs ambitieux, peut offrir une image que les citoyens de l'Eurométropole pourront s'approprier. Il est donc essentiel pour les communes et les citoyens de s'emparer de cette vision et de participer à son développement. Elle est d'ailleurs disponible et expliquée sur son site internet: <https://www.espacebleu.eu> mais aussi via son livre<sup>19</sup> également disponible sur ce site.

Le projet plus concrètement consiste dans un premier temps à développer la mobilité douce notamment au bord de l'eau et compléter les chaînons manquants. L'eau est divisée en trois catégories: les couloirs, les capillaires et les nappes. Les couloirs représentent 311km et sont composés de la Deûle, de la Lys, du Canal de Bossuit-Kortrijk, de l'Escaut et du Canal de l'Espierres (devenant Canal de Roubaix en France). Ensemble, ces couloirs

<sup>18</sup> BÉNÉDICTE GROSJEAN, *Les ambiguïtés de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, à travers ses représentations régionales*, Belgeo (2019)

<sup>19</sup> AGENCE DE L'EUROMÉTROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI via le GROUPE ACTIONS ESPACE BLEU, *Le parc bleu de l'Eurométropole*



Balises du carré bleu (Source: Eurométropole L-K-T)



La Grande Espierres, 05/04/2020



La Lys, 04/04/2020



Le Canal de l'Espierres, 05/04/2020

forment le carré bleu, 90km d'eau autour desquels se structure le Parc. Les capillaires sont quant à eux, les rivières et les ruisseaux qui connectent le réseau bleu aux villes et aux villages. Associés aux couloirs, ils forment plus de 5440km d'eau qui traverse le territoire. La continuité cyclable et pédestre prend peu à peu forme et une partie du carré bleu commence depuis début 2020 à être balisée comme les points noeuds qui marquent déjà le territoire. Enfin, à tout cela s'ajoute le développement, dans le territoire, de vélo-routes comme notamment avec les voies vertes dans la MEL ou les fietssnelwegen en Flandre qui prennent place principalement le long des chemins de fer ou sur les anciens vicinaux.

La seconde dynamique provient de la MEL qui a fixé en 2019 ses objectifs de développement des transports en commun structurants pour l'horizon 2035. Il s'agit principalement de compléter et d'étendre le réseau actuel plus que de modifier l'existant. Le réseau de transport en commun de la MEL est déjà particulièrement important et notamment depuis 1994 avec l'ouverture de l'Euro-tunnel et de la gare TGV de Lille-Europe. Les TGV se prolongent aujourd'hui jusqu'à la gare de Tourcoing située à seulement 4 min de train de celle de Mouscron. La MEL dispose de lignes de trains mais aussi de métro (2 lignes) et de trams (2 lignes). La ligne 1 du métro relie Lille et sa périphérie d'Est en Ouest et la ligne 2 du métro relie le Sud au Nord, Lille à Roubaix et Tourcoing. D'ailleurs, le terminus de la ligne 2 se trouve à Tourcoing et n'est séparé que de 300m à vol d'oiseau de la frontière franco-belge et donc de Mouscron. Une ligne de bus TEC passe la frontière et relie Mouscron à ce terminus. Les lignes de tram, elles, relient Lille au centre Tourcoing et Lille au centre de Roubaix. Enfin, plusieurs lignes de bus à haute fréquence (les lianes) desservent déjà une partie de la MEL. En se concentrant sur les projets proches de la frontière franco-belge et de Mouscron, il apparaît que les lignes de trams de Tourcoing et Roubaix seraient prolongées et reliées entre elles. Le prolongement de la ligne de Lille Tourcoing se ferait vers Neuville-en-Ferrain et celle de Roubaix vers la gare mouscronnoise d'Herseaux, tout en restant du côté français de la frontière. Les Français ont donc considéré la gare d'Herseaux comme lieu de potentiel de connexion avec les lignes de trains du réseau SNCB qui relie Kortrijk et Tournai et puis se prolongent respectivement vers le reste du réseau flamand et wallon.

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la MEL ne propose cependant pas de nouvelles liaisons transfrontalières, ni d'extensions de son réseau de l'autre côté de la frontière. Le manque de considération des liaisons en transports en commun au-delà des limites de la MEL est d'ailleurs l'un des points d'attention principaux développés dans l'avis de l'Eurométropole sur ce SDIT<sup>20</sup>, l'impulsion pourrait-elle pas également venir des communes situées du côté belge de la frontière ?

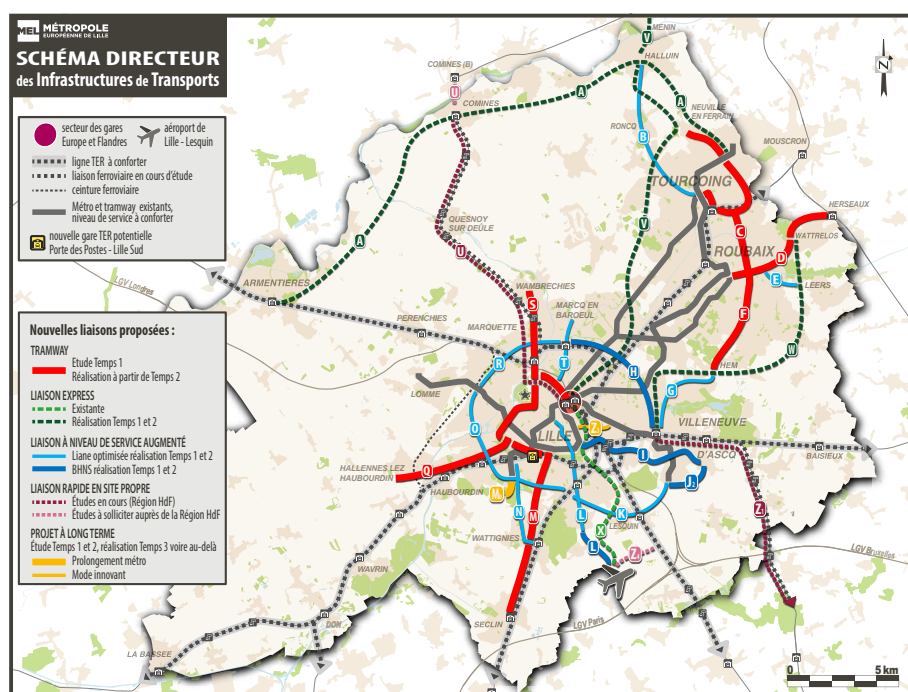


Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) de la MEL. (Source : MEL)

20 GROUPE ACTIONS MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE, *Avis de l'Eurométropole sur le SDIT (Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la MEL)*, 30 avril 2019, p.13.

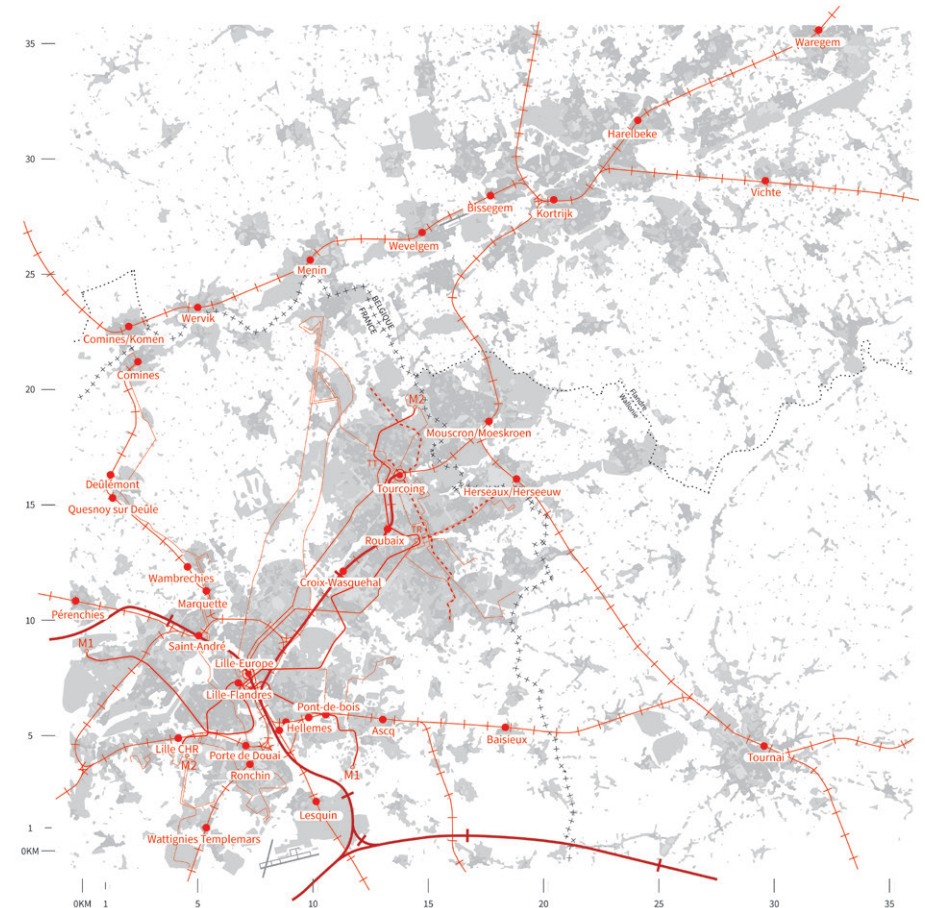
### 3.3 Réseaux jaune, bleu et rouge : des potentiels de connections

L'Europe, à travers l'Eurométropole, est donc au travail pour faciliter le quotidien de ses habitants et différents réseaux transfrontaliers se développent autour et aux portes de la commune de Mouscron. Il y a d'abord le réseau bleu qui prend de plus en plus d'importance tant pour le transport de marchandises et pour les corridors écologiques que pour écrire un récit commun aux trois régions de l'Eurométropole avec le Parc Bleu. Pour ce récit, ce sont notamment les berges de ce réseau bleu qui sont aménagées par le réseau jaune; le réseau cyclable et pédestre, récréatif et/ou destiné aux déplacements rapides. Enfin, le réseau rouge, celui des transports en commun est déjà bien développé, en particulier dans la MEL qui prévoit de l'étendre encore un peu jusqu'à ses frontières. Les réseaux bleu et jaune se développent ainsi principalement autour de Mouscron, qui devient le centre du carré bleu mais sans réellement y participer. Cependant, pour le réseau jaune, un projet de chemin cyclable devrait venir se connecter à une vélo route française



Réseau jaune; cyclable/pédestre / existant / en projet et réseau bleu; eau

dans le sud de la commune (Herseaux). C'est un bon exemple de ce qui pourrait être fait avec les fietssnelwegen flamandes qui s'approchent de la commune sans y continuer leur trajet comme la F45 (Gent-Kortrijk) ou la Lijn 85. Pour le réseau bleu, 3 capillaires (le Palingbeek, l'Esperlion et la Grande Espierres) relient Mouscron au carré bleu et sont des potentiels de connexion à ce grand réseau et au Parc Bleu. Ensuite, le réseau rouge lui est déjà en partie présent à Mouscron, notamment par la gare qui est le point de rencontre des réseaux ferroviaires français, flamands et wallons mais est surtout présent du côté de la MEL. La ligne 2 du métro de la MEL s'étend jusqu'à la frontière franco-belge derrière laquelle se trouve Mouscron, mais cette partie de la frontière est la plus fermée, principalement par les ateliers d'entreposage des métros. Ouvrir la frontière à cet endroit pourrait favoriser des connexions plus directes entre les habitants du côté belge et le métro français. Puis, les liens avec gare de Tourcoing d'où partent les TGV doivent être renforcés. Enfin le prolongement du tram Lille-Roubaix jusqu'à la gare d'Herseaux est un potentiel de connexion à encourager voire à développer et prolonger pour éviter que toutes ces infrastructures ne restent qu'à la porte de Mouscron sans liaisons efficaces.



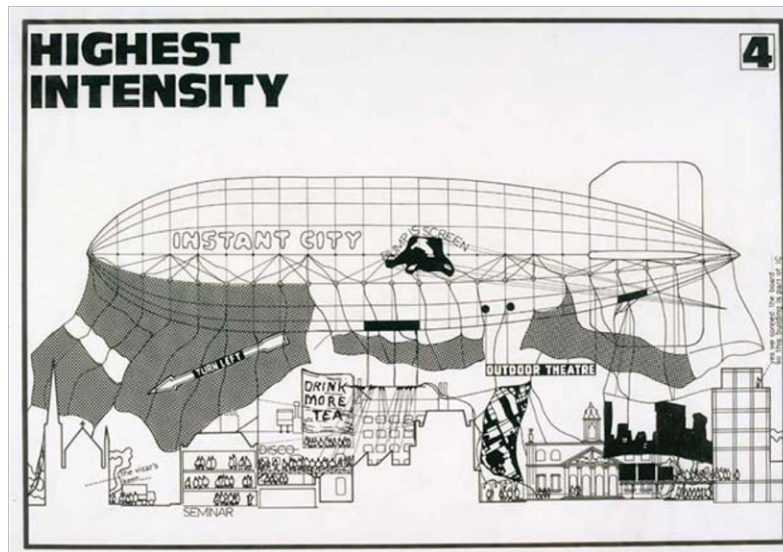
Réseaux rouges; transports en commun structurants: TGV / Train / Métro / Tram / Tram en projet / Bus Lianes



Réseau bleu: le canal de l'Espierres à son embouchure avec l'Escaut, et usager jaune, 05/04/2020



Réseau rouge depuis Mouscron, vers Tourcoing: le train, 27/03/2020



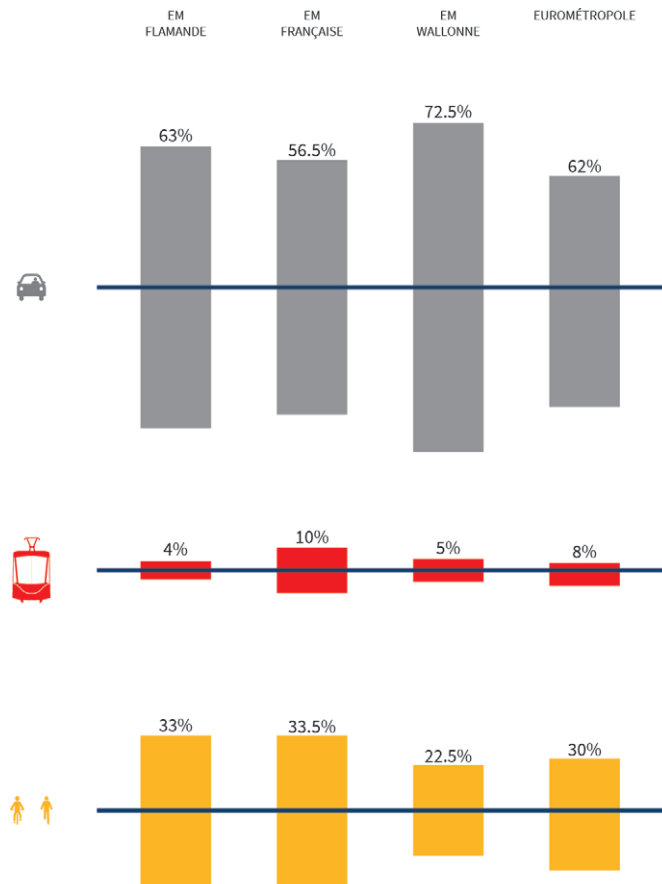
(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; *Instant City*, 1968)

#### 4 Les enjeux de compléter les missing links

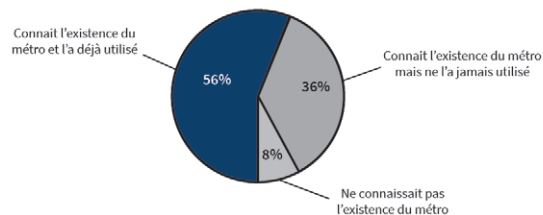
Mouscron occupe donc une position centrale entre 3 régions dans lesquelles des dynamiques de mobilité se mettent en place. D'abord, une dynamique dont elle est le centre géographique, celle du Parc Bleu avec sa structure, le carré bleu, qui entoure la crête sur laquelle Mouscron se trouve sans y être connectée. Ensuite, celle de la MEL et des ses transports en commun qui ne prévoit pas de traverser la frontière pour desservir Mouscron qui constitue pourtant un territoire bâti commun avec elle mais aussi un territoire commun d'échanges, de travail, de commerce, d'habitants,... Etablir ou rétablir les liens manquants, ou même en créer des nouveaux encore plus forts, avec ces dynamiques qui développent une mobilité plus durable est essentiel. D'abord pour ne pas empêcher leur développement mais aussi parce que les crises écologiques, économiques et sanitaires nous imposent de changer de paradigme maintenant et d'amorcer un changement des habitudes de mobilité, même dans les plus petites villes. Aussi, même si la voiture semble encore prendre une place prépondérante, le potentiel de personnes qui souhaitent se déplacer autrement se dessine de plus en plus. Il s'agit donc d'activer ce potentiel en compléter les missing links. D'autant plus, que la commune de Mouscron, en étant le pôle connecteur des réseaux ferrés des trois régions et en ayant le passage dans son centre des bus des trois opérateurs, dispose déjà de nombreuses ressources.



*La voiture traverse la crête...en bas de la rue du Labyrinthe, la France (Tourcoing), 27/03/2020.*



Part modale des déplacements semaine des habitants de l'Eurométropole L-K-T et des trois régions  
(Source données: MEL et «Groupe Actions Mobilité» de l'Eurométropole).



Enquête auprès de 140 Mouscronnois sur la connaissance du métro à une centaine de mètres de la frontière, avril 2020.

#### 4.1 La voiture traverse la crête

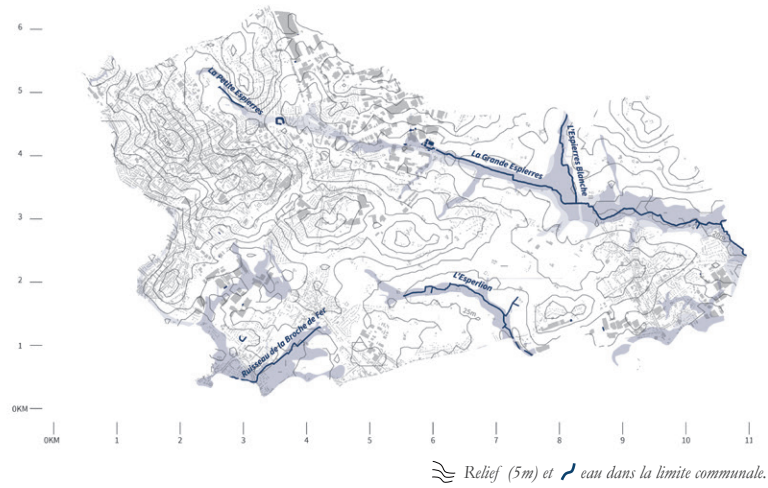
Tout d'abord, l'enquête des déplacements de 2016 du «Groupe Actions Mobilité» de l'Eurométropole a permis de comparer les habitudes de déplacements des habitants des 3 régions. Le premier constat est que les habitants wallons de l'Eurométropole effectuent plus de déplacements que les habitants flamands de l'Eurométropole et un peu moins que les habitants de la MEL. Ensuite, les wallons utilisent principalement la voiture pour se déplacer (72.5% des déplacements). Cette proportion de déplacements effectués en voiture est plus grande que dans les 2 autres régions (63% dans l'Eurométropole flamande et 56.5% dans la MEL). Les nombre de déplacements en transports en commun est le plus important dans la MEL (10%) puis chez les wallons (5%) puis chez les flamands (4%). Enfin, les modes actifs représentent plus de 30% des déplacements dans la MEL et en Eurométropole flamande quand chez les wallons, cette proportion est d'un peu plus de 20%.<sup>21</sup>

Les 3 motifs principaux de déplacements sont en proportion plus ou moins égaux dans les 3 régions de l'Eurométropole. Ils concernent en premier lieu les achats, viennent ensuite les visites (famille/ami) et la consommation de services, puis le travail et enfin les études.<sup>22</sup> Pour les motifs de déplacements transfrontaliers, ce sont les achats et le travail qui arrivent aussi en premier lieu. Cette tendance se confirme d'ailleurs dans l'enquête réalisée dans le cadre de ce travail, auprès de 140 Mouscronnois en avril 2020 (voir annexes p.164). En effet, le principal motif de déplacement transfrontalier est de se rendre dans un centre commercial français. Aussi, ce sont 122 des 140 interrogés qui utilisent principalement la voiture pour passer la frontière (87,2%). Les autres utilisent principalement le vélo et ensuite la marche. Plusieurs d'entre eux ont également répondu qu'ils utilisaient la voiture et le métro pour arriver à leur destination. Peut-être, cela indique un manque de connexions douces directes entre Mouscron et la station terminus de la ligne 2 du métro toute proche ? De plus, en ce qui concerne le métro, un peu moins de la moitié des interrogés ne l'ont jamais utilisé pour leurs déplacements dans la MEL et 8% n'en connaissaient pas l'existence. En tout les cas, le métro est situé à 300m à vol d'oiseau de la frontière mais ses connexions avec le tissu urbain de Mouscron ne sont pas du tout lisibles et aisées. En effet, comme la station la plus proche est le terminus de la ligne, il s'y trouve aussi les ateliers et les entrepôts du métro. Ceux-ci se situent au bord de la frontière franco-belge et referment un peu plus cette frontière à laquelle les maisons ouvrières côté belge tournent déjà le dos.

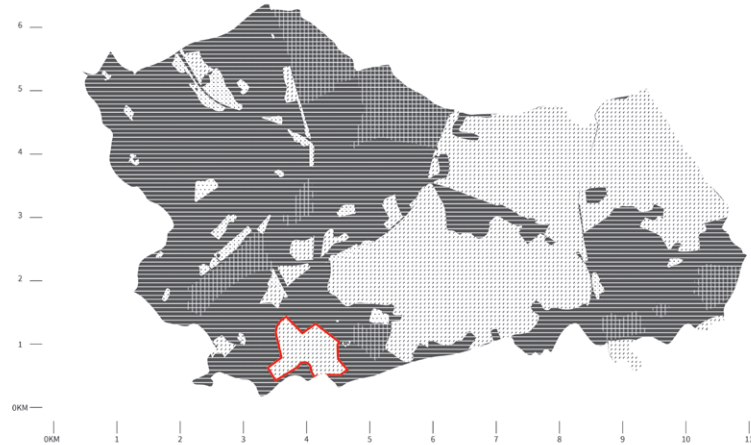
D'après les résultats des enquêtes, l'utilisation de la voiture semble donc importante dans la partie wallonne de l'Eurométropole et par conséquent à Mouscron aussi, même si,

<sup>21</sup> MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE, GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Enquête des déplacements 2016*, 2016.

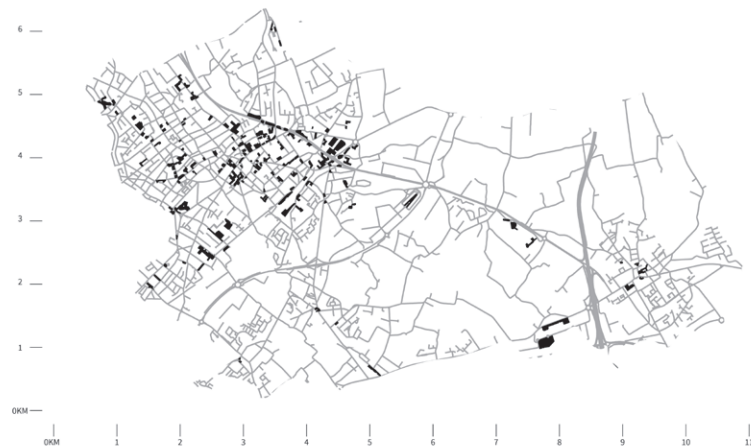
<sup>22</sup> MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE, GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Enquête des déplacements 2016*, 2016.



Relief (5m) et eau dans la limite communale.



Perméable; // Agricole; ▨ Champs et imperméable; ■ Bâti; ▩ Industries; ◊ Future zone urbanisée dans la limite communale.



◆ Parkings communaux et principaux parkings privés/privés destinés au public dans la limite communale.

selon l'Echevine de la Mobilité, les premiers résultats de la phase 1 de l'actualisation du PCM semblent annoncer une baisse de cette dépendance à la voiture. Ce qui est encourageant pour développer ces missing links. Comment cela se vérifie-t-il sur le territoire de la commune et pour quelles raisons ? D'abord, il y a sûrement un aspect culturel qui exprime une différence des habitudes de déplacements dans les trois régions. Ensuite, le relief pourrait jouer un rôle décourageant l'usage des modes plus actifs comme la marche et le vélo. En effet, l'ancien bassin industriel textile de Roubaix, Tourcoing et Mouscron forme la crête urbanisée entre la vallée de la Lys et la vallée de l'Escaut. Et en particulier Mouscron, dont la principale partie bâtie se situe parmi les points les plus élevés d'entre les deux vallées.

Puis, la part des déplacements effectués en voiture dans l'Eurométropole wallonne pourrait être augmentée notamment par sa partie plus rurale et moins urbanisée dans laquelle les infrastructures de transport en commun et les services sont moins disponibles. Mais la dépendance à la voiture pour les déplacements ne semble tout de même pas épargner les Mouscronnois car même si leur commune est plus urbanisée que la majorité des communes de la partie wallonne de l'Eurométropole, l'occupation du sol réservée à la voiture semble très importante. En effet, le nombre de parkings publics, privés ou privés ouverts au public est considérable et continue d'augmenter avec des projets récents. Ils sont d'ailleurs repérés sur la troisième carte sur laquelle il apparaît clairement qu'ils sont paradoxalement très nombreux dans le centre-ville. Ces parkings publics et le stationnement en voirie sont gratuits sur l'ensemble de la commune. Cela ne fait que renforcer l'urbanisation de la commune qui fait déjà partie du top 3 des communes les plus urbanisées de Wallonie. Le taux d'imperméabilisation du sol y est le plus important de Wallonie avec la commune de Charleroi et celle de Liège et de ses alentours<sup>23</sup>. Il s'agit donc de commencer à limiter au maximum les nouveaux projets prenant de l'emprise sur des sols perméables et naturels. D'autant plus que le plan de secteur prévoit encore une urbanisation importante du côté d'Herseaux. Il est donc urgent d'offrir des alternatives dont l'imperméabilisation du sol est limitée et qui permettent de réduire cette dépendance à la voiture.

Comment cela se passe-t-il dès lors à l'échelle du carré bleu? Les citoyens des trois régions de l'Eurométropole ont comme principal motif de déplacements transfrontaliers les achats. La tendance se confirme auprès des Mouscronnois interrogés. La plupart des centres commerciaux, sont bien trop souvent placés le long des autoroutes ou des nationales sans connexions avec d'autres infrastructures, même si quelques contre-exemples existent comme EuraLille, Les Tanneurs, K-InKortrijk,... Le territoire du carré bleu est très bien desservi par ces infrastructures routières et autoroutières. Il y a en effet deux autoroutes, la E17 (Lille-Gent) et la E403 (Tournai-Brugge) qui traversent le territoire et les frontières et qui sont reliées à Mouscron par une même nationale qui longe le centre-ville du Nord-Ouest au Sud-Est. Une autre autoroute, la E42, connecte Tournai et Lille et les réseaux routiers et autoroutiers s'ouvrent encore à Kortrijk, Lille et Tournai.

23 SERVICE PUBLIC WALLON, *Taux d'imperméabilisation des sols en Wallonie en 2007* - en ligne : <http://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicator sheets/SOLS%20Focus%201.html>, 14/04/2020

Enfin, des nationales et des départementales convergent depuis Mouscron, Tourcoing et Roubaix vers Lille. Mouscron a donc largement bien accès à ces infrastructures et est dès lors directement connectée aux trois villes catalysatrices de l'Eurométropole (Lille, Kortrijk et Tournai) qui sont elles-mêmes ouvertes sur des réseaux plus grands. Les trajets en voiture vers et depuis ces lieux de consommation ou même pour tout déplacement quotidien sont dès lors ultra attractifs, quand les transports en commun ne desservent que très peu ou pas du tout ces lieux. De plus, une nouvelle route, la Route de la Laine, reliant Roubaix aux zones industrielles et d'activités économiques mouscronnoises, va bientôt être inaugurée. Celle-ci aura des avantages comme ceux de ne plus faire passer les camions devant la gare et donc d'y réduire la circulation. Elle confirmera aussi définitivement l'hyper-accessibilité de Mouscron par la voiture. Cela devrait donc sonner la fin des besoins de connexions routières. Or dans le Plan Communal de Mobilité actuel, différents projets de nouvelles connexions étaient encore envisagés après la réalisation de la route de la Laine. Dans ces projets, il y a notamment une proposition visant à créer une nouvelle route parallèle à la N58 pour la décharger, entre-autre, du transit de



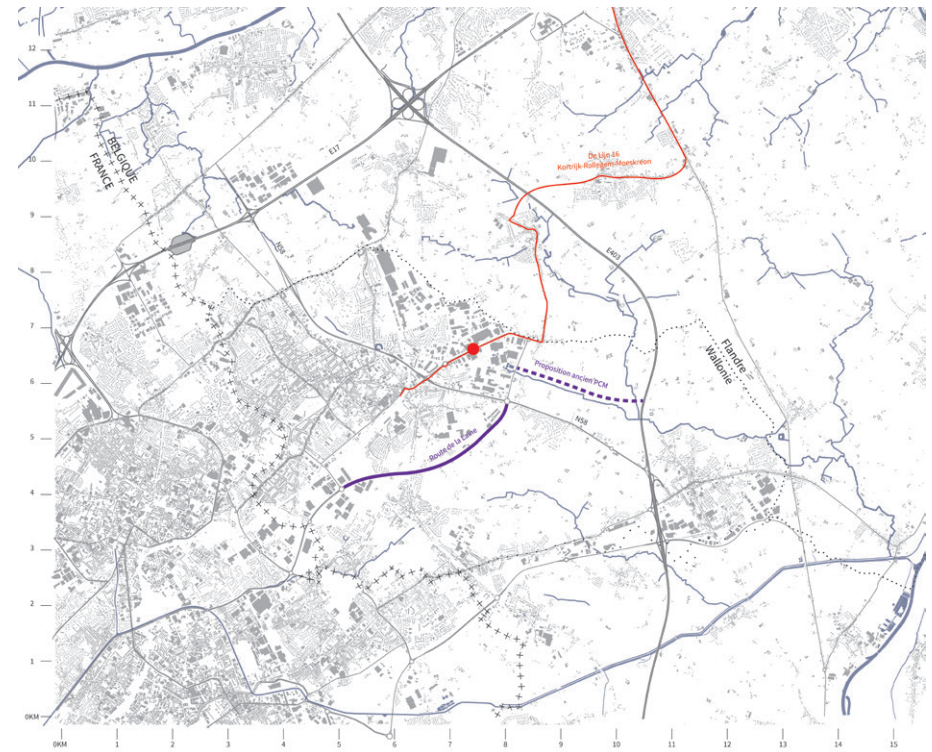
/ Réseaux routier et autoroutier / Route de la Laine en construction / Proposition de connexion routière de l'ancien PCM

poids lourds en aménageant une nouvelle connexion avec la E403 ainsi qu'une aire de repos.<sup>24</sup> Cette proposition semble superflue et ne pas avoir considéré tous les impacts notamment environnementaux qu'elle pourrait avoir. En effet, cette route traverserait une des dernières surfaces non imperméabilisées de la commune, mais aussi des aires de développement du maillage vert et aires agricoles d'intérêt écologique le long de la rivière de la Grande Espierres. Ces aires sont repérées dans le Schéma de Structure Communal mais également dans le Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN).<sup>25</sup> L'actualisation du PCM pourra cependant se pencher à nouveau sur cette proposition et éventuellement ne pas la reformuler.

Enfin, la commune voit un grand flux de travailleurs passer sur son territoire. Une majorité des salariés qui travaillent à Mouscron ne sont pas Mouscronnois et donc doivent se déplacer jusqu'à Mouscron pour travailler. Or sur l'ensemble des zones industrielles ou d'activités économiques et sur les 3 opérateurs de bus qui passe dans la ville, il n'y a qu'un arrêt de bus de la ligne 16 de De Lijn. Ce qui réduit très fortement le choix de mobilité pour les travailleurs de ces zones, d'autant plus, qu'il n'y a donc pas non plus de connexions entre la gare et ces lieux de travail. Inversement, presque la moitié des mouscronnois actifs travaillent principalement en France, à Tournai, à Kortrijk, à Bruxelles ou encore à Menen ce qui provoque aussi une mobilité dont il faut tenir compte.

24 ISIS, P21C, VILLE DE MOUSCRON, *Plan de mobilité de la ville de Mouscron - Rapport de la phase 3*, 2003, p.8

25 JNC AGENCE WALLONE DU PAYSAGE, *Schéma de structure communal, Options et Mesures d'aménagement*, 2016, p.39,81



● Seul arrêt de transport en commun dans les zones industrielles ou d'activités économiques / Route de la Laine en construction / Proposition de connexion routière de l'ancien PCM



Lignes de bus dans le triangle L-K-T, 4 lieux de passage de la frontière.



— Lignes de bus TEC, ILEVIA ou De Lijn; — Lignes de bus transfrontalières

#### 4.2 Les transports en commun transfrontaliers trop peu lisibles

Le «Groupe Actions Mobilité» de l’Eurométropole a réalisé différents diagnostics au sujet de la mobilité transfrontalière et notamment celle en transports en commun. Elle a également émis un avis sur le récent Schéma Directeur des Infrastructures de Transports de la MEL.

D’abord, seuls 5% des trajets transfrontaliers le sont en transports en commun, ce qui est assez faible et qui pourrait être augmenté. Des trajets transfrontaliers ont donc été testés via un Reality Check<sup>26</sup> avec des étudiants de Lille et des liaisons en bus ont fait l’objet d’un diagnostic.<sup>27</sup> Ces deux démarches visent à pointer entre-autre les points d’amélioration de ces trajets. Il en ressort plusieurs points importants comme la difficulté de compréhension globale du réseau. Cela s’expliquerait par la multitude des opérateurs (TEC, De Lijn, ILEVIA, SNCB, SNCF,...) et donc des plateformes que l’on peut utiliser pour se renseigner et qui ne collaborent pas forcément dans la diffusion de l’information. Par exemple, les sites de la SNCB et de la SNCF n’indiquent aucun contenu d’information sur le réseau de l’un ou de l’autre et ne renvoient pas non plus au lien internet du site de l’opérateur voisin. Aussi, il y a un manque d’informations sur les billets transfrontaliers ainsi que sur les tarifs de ceux-ci qui diffèrent d’un site à l’autre. De plus, tous ces opérateurs ont des visuels différents pour présenter l’information. D’ailleurs, aux arrêts de bus même l’information n’est pas toujours lisible et surtout chacun indique uniquement l’information de son réseau sur ses poteaux. Un affichage de plusieurs lignes ou d’un plan d’ensemble des réseaux de différents opérateurs serait plus aisé. Il y a cependant une exception avec la seule ligne de bus transfrontalière de l’Eurométropole, la ligne MWR (Mouscron-Wattrelos-Roubaix) qui est gérée tant par la TEC que par ILEVIA et pour laquelle les informations sur les deux réseaux sont donc disponibles. Un autre point d’attention à apporter est le fait que toutes ces informations sont rarement traduites or l’Eurométropole L-K-T est un territoire bilingue, les informations devraient être au minimum en Français, Néerlandais et Anglais chez tous les opérateurs. Néanmoins les gares SNCB de Mouscron et d’Herseaux traduisent actuellement dans les deux langues les principales informations, ce qui est un atout. Aussi, la prise en compte de meilleures correspondances entre les différents modes et les différents opérateurs est à améliorer. Enfin, la tarification est encore trop différente et les cartes PassPass (FR) et MoBIB (BE) pourraient être des supports pris en compte dans les 2 réseaux et de manière générale la tarification pourrait être correspondante du moins par exemple entre les bus TEC, De Lijn et ILEVIA. En effet, plus de 165 bus par jour (des trois opérateurs) effectuent une même boucle dans le centre Mouscron, ce qui représente un bus toutes les 4 minutes

26 GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L’EUROMÉTROPOLÉ L-K-T, ETUDIANTS DE L’UNIVERSITÉ DE LILLE, DE L’UFR ET DE L’IAUL, *Reality Check des transports dans l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai*, 2018.

27 GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L’EUROMÉTROPOLÉ L-K-T, *Lignes de bus et frontières, Développer un système plus intégré de transports en commun*, 2018.

environ en heure de pointe et toutes les 15 minutes maximum en heure creuse. C'est une réelle force pour le centre de Mouscron. Néanmoins, le fait que cela soit différents opérateurs, que les tarifs diffèrent de l'un à l'autre, que les informations soient données soit en Français, soit en Néerlandais et que cette boucle est relativement petite et jamais en site propre, n'encouragent peut-être pas son utilisation pour des déplacements internes au centre de la ville. Ces lignes de bus sont donc principalement attractives pour partir du centre de la ville ou pour y arriver, mais pas forcément pour s'y déplacer.

Enfin, l'avis de l'Eurométropole sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport de la MEL fait part d'un manque de considération des liaisons transfrontalières et suggère d'abord une plus grande concertation entre la MEL et les autorités belges et la région des Hauts-De-France avant une décision notamment sur les liaisons structurantes. Cependant, les communes belges alentours pourraient également proposer des projets qui se calent sur ce schéma directeur. Cet avis détaille 21 points d'attention dont certains concernent d'un manière ou d'une autre les liaisons avec Mouscron. On y retrouve le point 1 dans lequel le prolongement de la ligne D de Wattrelos vers la gare d'Herseaux est particulièrement encouragé. Le point 4 quant à lui, où il est proposé d'aménager des contre-voies sur la liaison de train entre Tourcoing et Mouscron afin qu'en cas d'incident, le service reste fiable et attractif vis-à-vis de la voiture. Une intégration tarifaire des pass français est également proposée jusque Tournai et Kortrijk. Dans le point 6, il est proposé l'aménagement de parkings relais et de parkings de co-voiturage, notamment aux abords des liaisons transfrontalières. Le point 7 suggère de considérer davantage le transport de marchandises. Le point 9 tend à profiter de ce nouveau SDIT pour mettre en place une instance transfrontalière de gouvernance des transports frontaliers pour l'Eurométropole. Le point 10, lui, indique l'urgence de développer un réseau d'autoroutes à vélos, un «projet vélo à haut niveau de service». Les points 12, 14 et 15 suggère une meilleure interopérabilité des cartes Pass-Pass et MoBIB, de meilleures correspondances entre les réseaux belges et français et la cartographie du réseau de mobilité à l'échelle transfrontalière. Le point 14, propose la prolongation du métro de Tourcoing à Menen ou à Mouscron et suggère d'étudier la création d'un réseau structurant à grande vitesse entre Mouscron et Villeneuve d'Ascq. Enfin, le point 17, évoque l'idée d'étudier les liens entre le petit fret et le transport de personnes.

Cet avis encourage pour finir la collaboration entre états, entre régions ou provinces, départements,...afin de multiplier les possibilités de co-financement et d'éventuellement disposer d'un financement européen qui pourront aider à la création d'infrastructures performantes.

Ici aussi, les réflexions sur la mobilité sont encouragées à une plus grande échelle afin de résoudre des problèmes plus locaux. L'actualisation du Plan Communal de Mobilité doit donc considérer cette échelle transfrontalière.

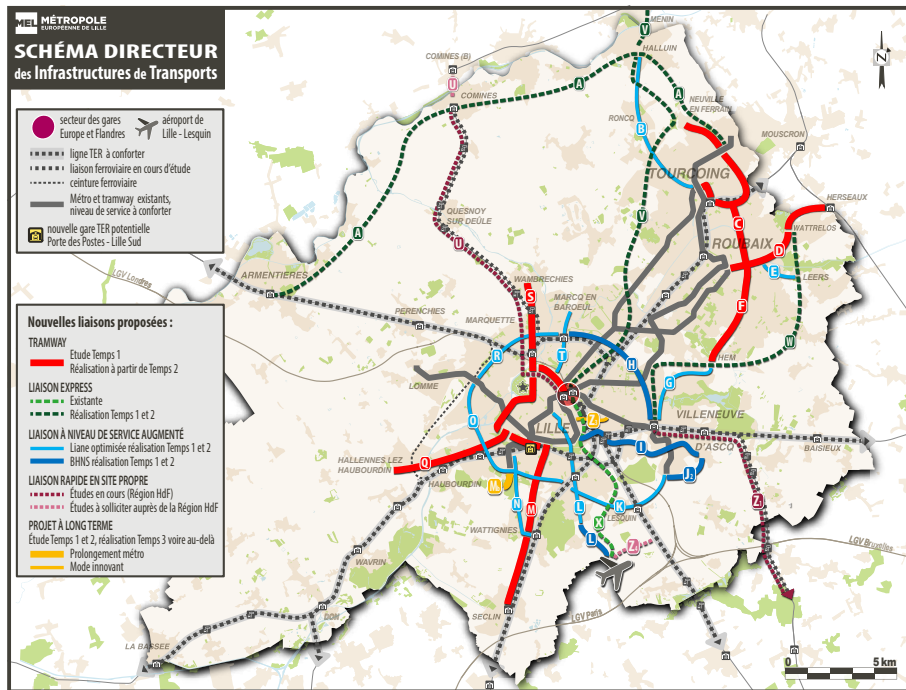
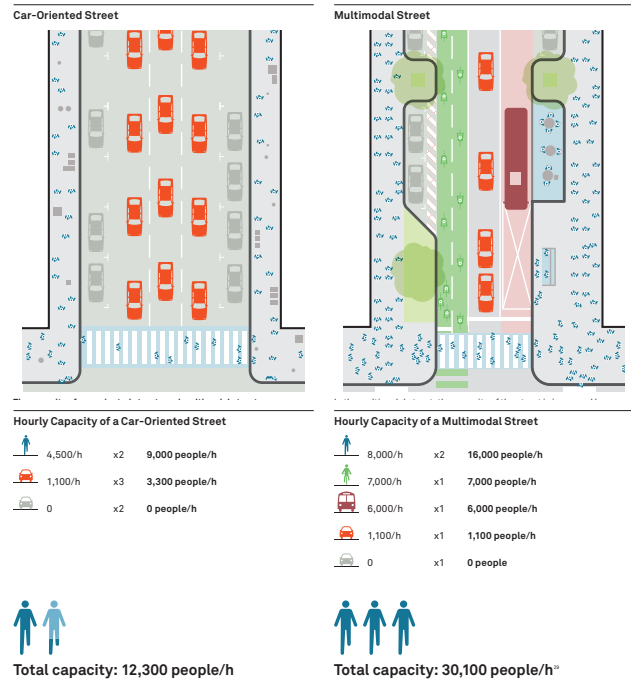
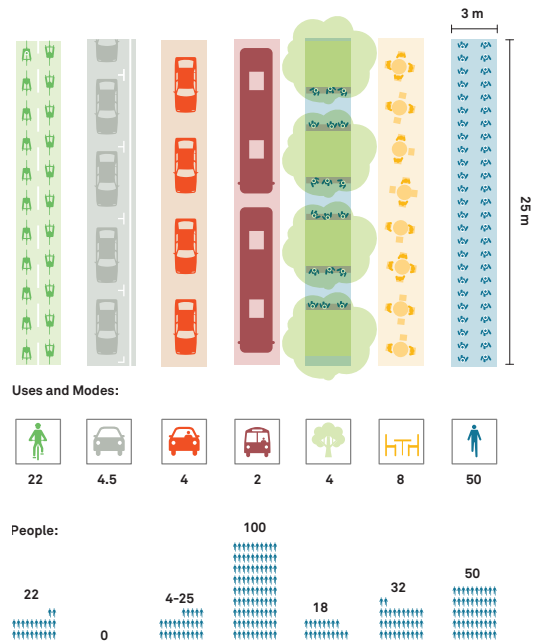


Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) de la MEL. (Source : MEL)



Capacité des flux d'une rue en fonction de son aménagement (Source: Global Street Design Guide).



Capacité des personnes sur un espace en fonction de l'usage (Source: Global Street Design Guide).

### 4.3 La crise impose un changement des habitudes

Dans la partie 1, il a été montré que la crise a changé des habitudes et en a créé d'autres, notamment sur la façon de traverser la frontière. Ces nouvelles habitudes s'ancreront-elles à long terme? Perdureront-elles? En tout cas, certaines habitudes de mobilité notamment devront être gardées encore longtemps et demanderont probablement des changements d'aménagements à plus long terme.

La crise du coronavirus à laquelle presque tous les pays européens doivent faire face, a imposé des limitations de déplacements, la fermeture de frontières, des écoles, des lieux culturels ou sportifs, la limitation d'accès aux résidences secondaires à la côte ou dans les Ardennes ou d'autres limitations de libertés mais les promenades sont restées autorisées dans plusieurs de ces pays car le virus se transmettrait plus difficilement à l'air libre. Cette crise démontre donc bien l'importance d'avoir un espace public local actif pour pouvoir acheter de la nourriture proche de chez soi sans y croiser des tas de personnes ou pour pouvoir se promener dans des espaces verts et plus ouverts à proximité, d'autant plus dans les zones transfrontalières qui se retrouvent d'un coup plus enclavées. Plus question de compter sur le parc de l'autre côté de la frontière pour se promener. Aussi, la marche et le vélo sont redécouverts. Certaines rues et promenades sont très fréquentées à pied ou à vélo. D'ailleurs, début mars 2020, le ministre allemand de la santé a encouragé les citoyens allemands à se déplacer à vélo pendant la crise. En effet, en plus de renforcer l'immunité contre le virus, se déplacer à vélo réduirait fortement, voire à zéro, le risque de transmission du virus et ce pour plusieurs raisons développées entre-autres par Gerd Antes, biostatisticien, ancien chef à l'hôpital universitaire de Freiburg. Tout d'abord, le vélo se pratique à l'air libre, contrairement aux transports en commun ou aux voitures dans lesquels les surfaces où peuvent se déposer les gouttelettes contenant virus sont importantes. Mais aussi parce qu'il permet de maintenir naturellement une distance suffisante avec les autres cyclistes.

Pendant les promenades qui m'ont servi à alimenter ce travail, les autoroutes, les grandes routes et les parkings étaient vides, leurs habituels usagers ne les fréquentaient plus beaucoup. D'un coup la place que prennent ces infrastructures dans le paysage nous saute aux yeux. Global Street Design Guide illustre d'ailleurs le nombre de personnes qui peuvent se trouver sur un même espace en fonction des modes ou encore le flux des personnes par heure dans une rue en fonction de son aménagement.<sup>28</sup> Les chiffres montrent que l'une ou l'autre adaptation du sol peut faire grandement varier ces flux. Ces chiffres donnent peut-être également les orientations qu'il faudra prendre pour des aménagements aux abords des écoles et dans les rues commerçantes, car le vaccin risque de ne pas être prêt pour la rentrée de septembre. Or, après plus de 3 mois d'ouverture

28 GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, *Global Street Design Guide*, Island Press,



Rue Achille Debacker, 31/05/2020.

partielle, en septembre ces écoles devront rouvrir, pareil pour les commerces qui sont pour certains déjà rouverts mais pour lesquels il faudra encore longtemps maintenir des mesures spécifiques, notamment pour la réouverture de l'HoReCa. Les écoles auront besoin de plus d'espaces, en particulier aux heures d'ouverture et de fermeture, afin de maintenir la distanciation physique notamment mais aussi toutes les autres mesures. Les cafés et les restaurants aussi devront disposer de plus d'espace, notamment en terrasse pour pouvoir survivre économiquement. Enfin, il faudra permettre d'arriver en sécurité à ces espaces en les connectant aux réseaux cyclables et piédestres existants et en donnant aux modes doux de toute urgence plus de place à plusieurs endroits.

Les façades des rues prennent également une autre dimension durant la crise. Le manque de communication et de relations sociales dues au confinement ont fait naître un besoin de s'exprimer aux fenêtres qui donnent sur la rue. Les frontages s'activent tous les soirs à 20h par les gens qui applaudissent à leur porte, par d'autres qui ont affiché des messages positifs ou de soutien sur leurs fenêtres, ou par d'autres encore qui y laissent pendre des drapeaux belges, français, européens, italiens. Beaucoup de gens vont rapidement saluer un membre de leur famille depuis la rue, sans entrer dans les maisons. Les rues s'animent différemment qu'habituellement. La notion de frontage développée entre autre par Nicolas Soulier dans son livre « Reconquérir les rues ; exemple à travers le monde et pistes d'actions » (2012) fait référence à l'épaisseur publique et/ou privée entre la façade et la voirie, l'espace public. C'est là qu'on voit l'importance de pouvoir s'ouvrir sur la rue et communiquer d'une certaine manière avec ses habitants et ses passants. Les façades fermées par des garages au rez-de-chaussée ne permettent pas cette ouverture et elles réduisent la convivialité, le sentiment de sécurité et la communication entre les citoyens, entre le public et le privé. Dans le centre de Mouscron, trop de nouvelles constructions entretiennent cette fermeture en façade et donc cette stérilisation de l'espace public. Ceci est notamment dû à la circulaire 59, datant de 1970, qui impose la création d'une place de parking privée pour chaque nouveau logement.<sup>29</sup> Mais des alternatives de mobilité peuvent être proposées et des conceptions rassemblant certains besoins pour réduire leurs impacts négatifs sur l'espace public doivent être mises en œuvre au risque de ne plus vouloir ou pouvoir se déplacer et se promener dans un espace public devenu stérile et insécurisant.

La crise aura peut-être permis de redécouvrir certaines choses ou de prendre conscience qu'il faut en oublier d'autres. Les aménagements actuels de l'espace public (voirie et façades) sont généralement synonymes d'investissements financiers importants et marquent l'espace public à long terme. Les crises font généralement aussi augmenter la dette publique. Les investissements publics deviennent dès lors d'autant plus lourds. Il s'agit donc d'envisager davantage ce dont aura besoin la population à long terme comme bien commun (espace public, parc, infrastructure, nature sauvage,...) aussi bien pour son aménagement que pour son non-aménagement.

<sup>29</sup> MINISTÈRE WALLON DES TRAVAUX PUBLICS, *Circulaire n° 59 : Directives au sujet de l'obligation de créer des places de parking lors des travaux de construction*, Bruxelles, 17 juin 1970.



3 promeneurs rue Raymond Baucarne dans le zoning industriel (entre un quartier résidentiel et la station Epuration), Mouscron, 05/04/2020.



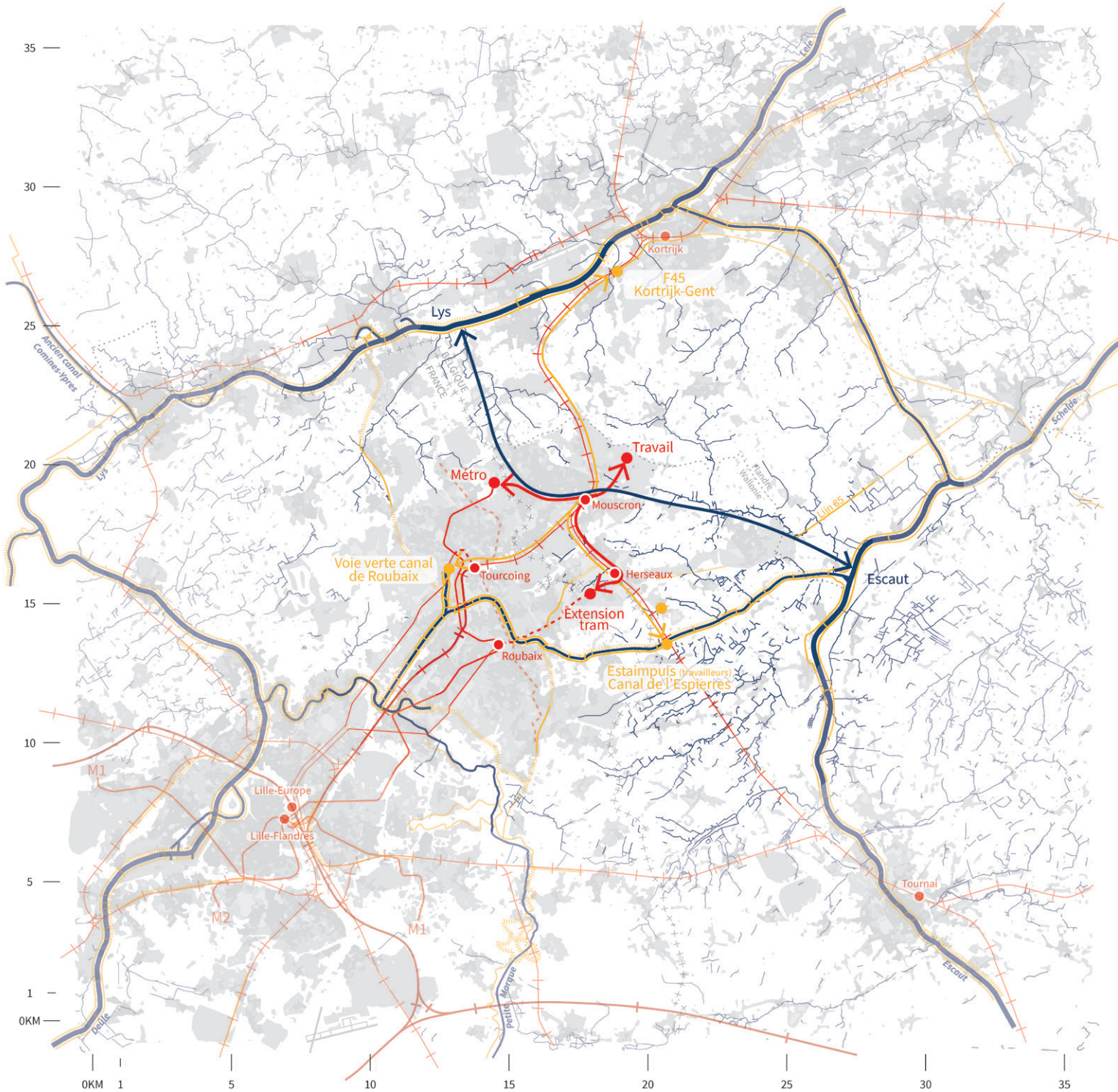
Dernier nouveau parking à Mouscron; 7 promeneurs, aucune voiture, Avenue de la Promenade, Mouscron, 03/04/2020, 16:16.



Presboekstraat remplie de cyclistes et E403 presque vide en arrière-plan, Aalbeke, 10/04/2020.



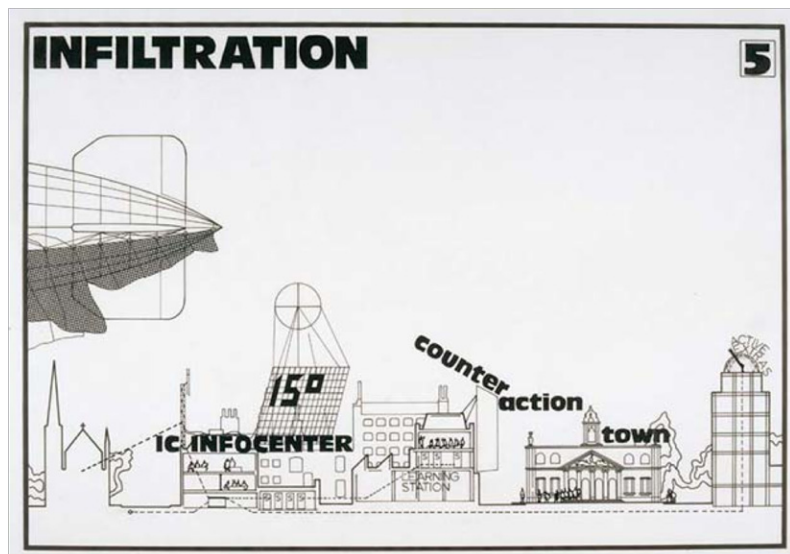
Nouveaux types d'embouteillages, rue de la Fontaine Bleue, Mouscron, 04/04/2020.



Missing links avec et entre les réseaux rouges (transport en commun), jaune (cyclable/pédestre) et bleu (l'eau)

### Missing links

La finalisation de la Route de la Laine (N518) marque la fin des besoins de connexions routières aux infrastructures et équipements de la commune et des communes voisines. L'énergie peut donc maintenant se concentrer pleinement sur les liens manquants entre et avec les différents réseaux rouges (transports en commun), jaunes (cyclable et pédestre) et bleus (l'eau). Ces réseaux font l'objet de dynamiques récemment mises en route. Cependant, ils se développent principalement jusqu'aux frontières de la ville de Mouscron ou autour de la ville sans réellement l'intégrer ou sans qu'elle s'y intègre. Trois types de missing links apparaissent: le bleu qui connecte Mouscron et les 2 vallées, le rouge qui connecte le métro de Tourcoing ou le tram de Roubaix à la gare de Mouscron et ses industries et le jaune, le long du chemin de fer, qui relie entre-autre différents réseaux cyclables existants. La ville de Mouscron a donc tout à sa portée, de par sa position transfrontalière et centrale, pour participer à la connexion de ces réseaux et pour ne pas disparaître de la carte en loupant le train que ses communes voisines semblent avoir pris. De plus, elle doit participer à la connexion de ces réseaux, non seulement pour ne pas freiner leur développement, mais aussi et surtout pour s'assurer à elle-même un avenir plus durable, plus résilient et plus Européen.

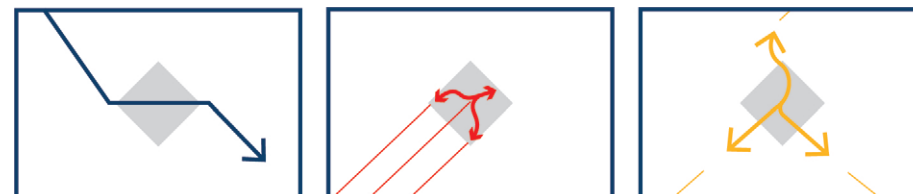


(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; Instant City, 1968)

## 5 Connecter les régions, relier les vallées

Le projet consiste donc à développer 3 propositions de connexions qui compléteront ces missing links afin de connecter les régions entre elles mais aussi la crête à ses 2 vallées. Ces propositions sont, d'abord, la création d'une connexion douce entre la Lys et l'Escaut, en créant un by-pass pour le carré bleu. Ensuite, l'aménagement de lignes structurantes de transport en commun rattachées directement au réseau rouge de la Mel entre-autres. Et enfin, la dernière proposition est de réitérer le projet de connexion douce le long du chemin de fer. Mouscron étant une Ville Pilote Wallonie Cyclable, ce dernier projet avait été proposé dans le Plan Communal Cyclable<sup>30</sup> (voir annexes p.153), mais abandonné pour plusieurs raisons. L'actualisation de PCM pourra éventuellement reformuler cette proposition importante pour compléter les missing links de la région. Ce sont donc les deux propositions directement en lien avec les dynamiques du Parc Bleu et du SDIT de la MEL c'est-à-dire, le by-pass du carré bleu et les connexions du réseau rouge de la MEL qui sont développées dans les 2 chapitres suivants. D'abord, avec la question de savoir comment s'ancrer dans le Parc Bleu, à l'échelle du carré bleu, et ensuite à l'échelle plus locale, en tentant de comprendre le territoire de la commune et à en identifier les ressources.

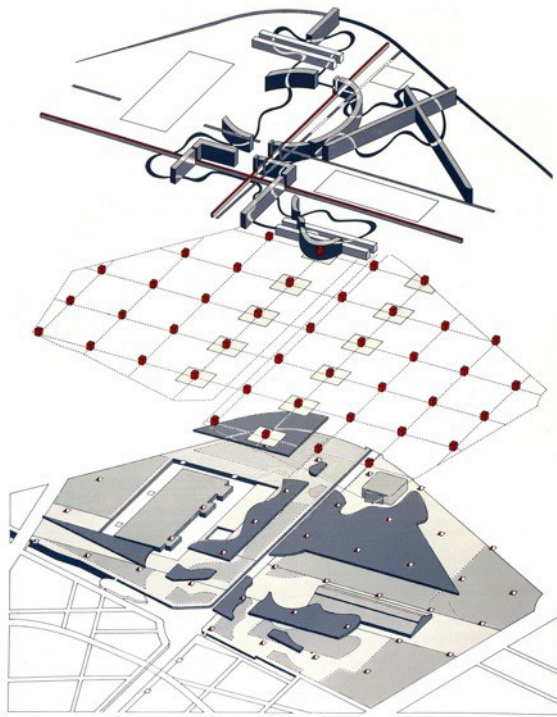
<sup>30</sup> SERVICE PUBLIC DE WALLONIE, VILLE DE MOUSCRON, PRO VELO, INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES ETN DÉVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL, TIMENCO, *Mouscron, Plan Communal Cyclable*, 2011, p.79.



1. By-pass du carré bleu.

2. Connexion et prolongement du réseau rouge.

3. Connexion des vélo-routes le long du train.



Parc de la Villette; Lignes, points et surfaces (Source: Bernard Tschumi Architects)

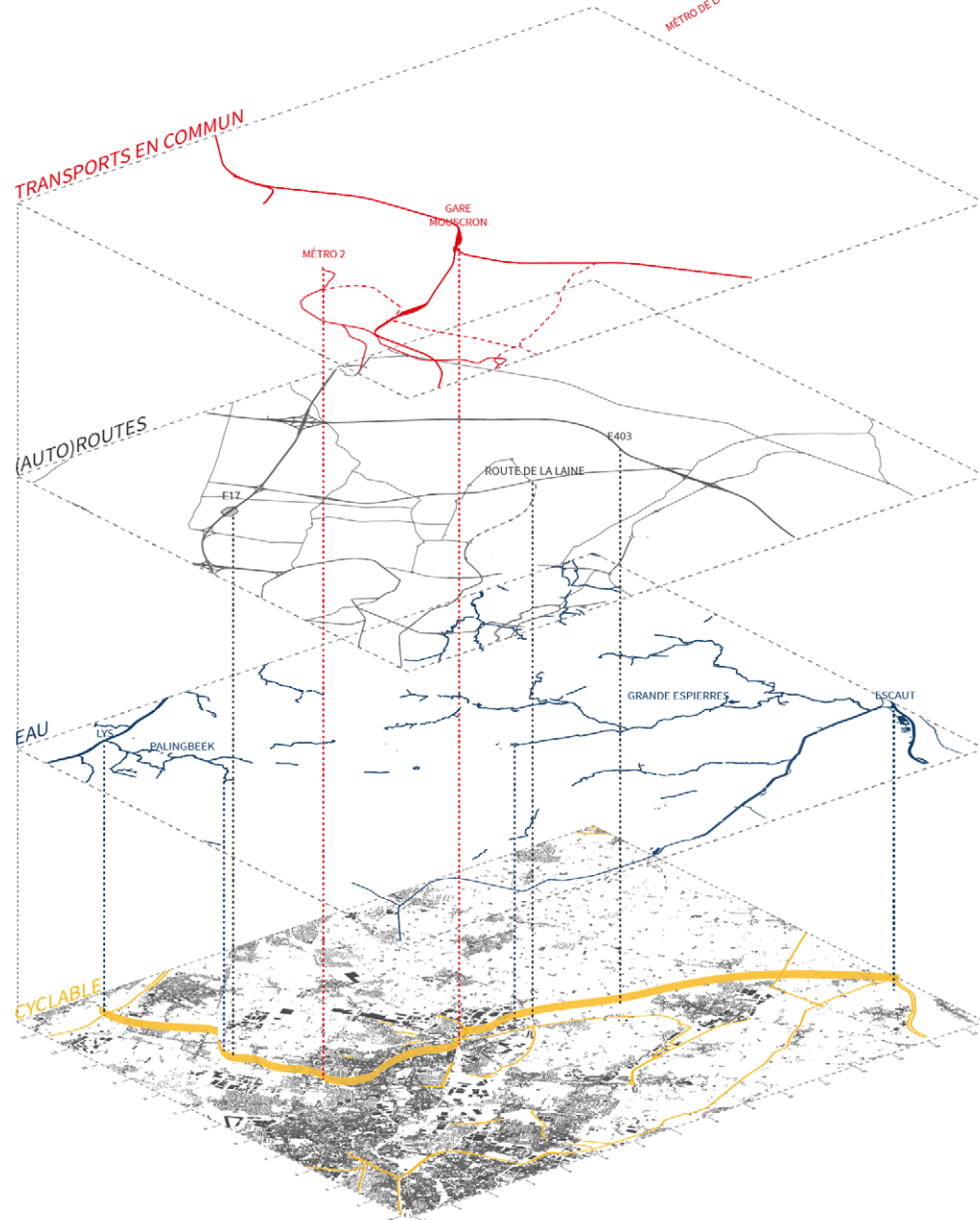
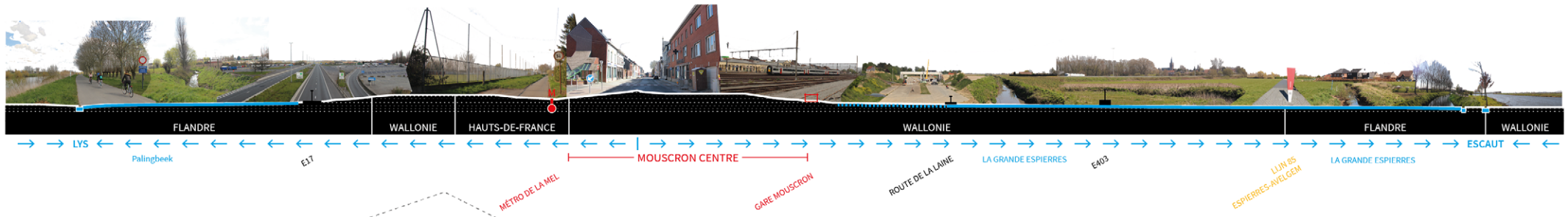
### 5.1 S'ancrer dans le paysage du parc bleu

Le Parc Bleu de l'Eurométropole L-K-T est principalement tourné autour de l'eau. Le carré bleu en est la structure. Mouscron se situe au centre de ce carré bleu sans y être directement connectée. Il s'agit donc d'analyser les éléments marquants du territoire et d'abord l'eau, qui est à la base du projet, mais aussi tous les autres éléments qui forment ce Parc Bleu et qui pourront servir de levier pour que Mouscron s'y intègre. Pour cela, Bernard Tschumi avec le Parc de la Villette (1982-1998) propose une vision du parc contemporain qui remet en question la traditionnelle conception du parc. En effet, selon lui, le parc doit se préoccuper des enjeux contemporains et des questions qui envisagent le futur. Il pense que le parc, urbain notamment, ne peut être dissocié de la réalité qui l'entoure en étant conçu comme une sorte d'utopie voulant rappeler les siècles passés. Sa volonté est également de ne pas opposer nature et civilisation et en dépassant «le prototype historique du parc en tant qu'image de la nature».<sup>31</sup> Ceci est d'autant plus important pour Tschumi que Paris concentre un nombre important d'emplois professionnels et ouvriers.

Le Parc de la Villette se tourne donc autour de l'éducation et la culture. Il est conçu suivant une organisation structurelle divisée en lignes, points et surfaces. Les lignes représentent les mouvements et correspondent aux principales voies de circulation du parc. Elles ne suivent pas une structure particulière si ce n'est qu'elles se croisent à des points de repère et connectent différents éléments importants dans ou à l'extérieur du parc. Les points quant à eux sont là pour structurer le parc. Ils deviennent des points de référence pour le promeneur et sont marqués par ce que Tschumi appelle des folies qui sont des bâtiments semblables sur tout le parc. Ils créent une sorte d'identité au parc qui donne au promeneur un sentiment d'appartenance. Ces folies permettent d'abriter des activités diverses qui n'ont pas été définies préalablement. Enfin, les surfaces sont les grands espaces verts et ouverts destinés aux promeneurs et à leurs interprétations.

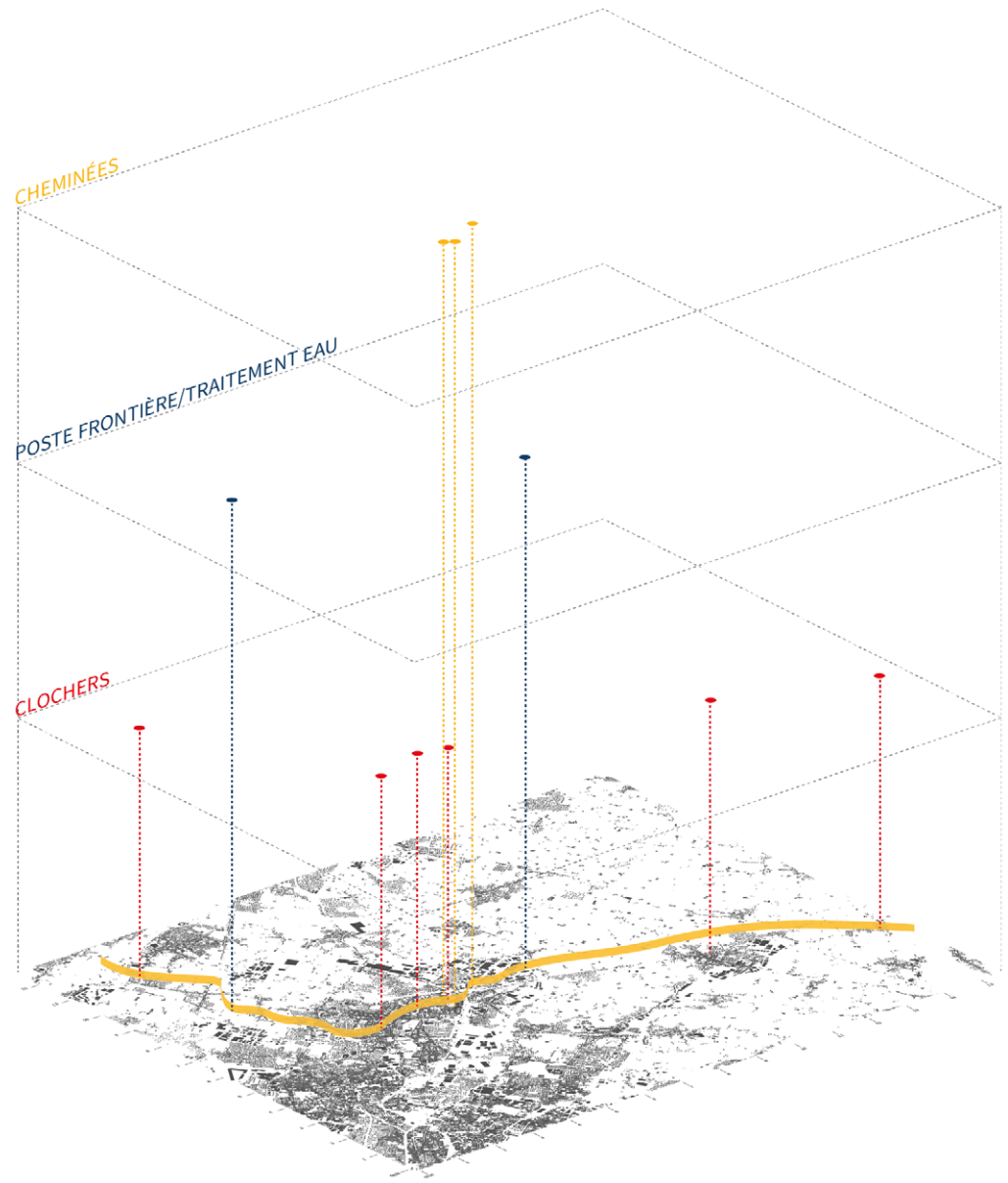
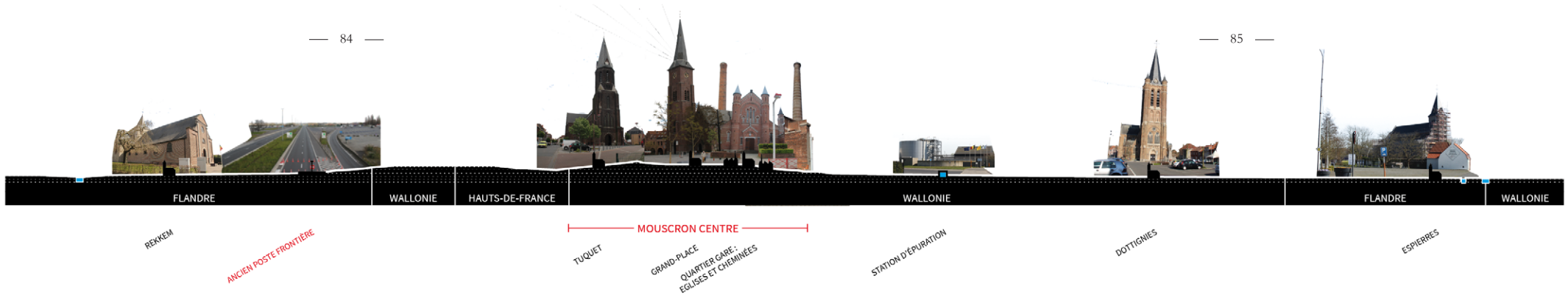
Il est proposé d'utiliser cette organisation structurelle en points, lignes et surfaces pour comprendre le territoire et son paysage, tant urbain que rural, et tenter d'offrir une proposition pour les missing links repérés et en particulier pour les missing links bleu et rouge, c'est-à-dire les connexions manquantes entre les deux vallées et entre le métro, la gare de Mouscron et l'industrie (cfr. p.74-75). Une proposition qui pourrait structurer ce territoire et l'intégrer dans la vision transfrontalière du Parc Bleu.

<sup>31</sup> TSCHUMI, Bernard, *Parc de la Villette*, - en ligne () : < <http://www.tschumi.com/projects/3/#>>, [14.05.2020].



### 5.1.1 Les lignes

Le territoire et la vision du Parc Bleu se structurent d’abord par les vallées de la Lys et de l’Escaut séparées par la crête où se situe Mouscron et son centre. La Lys et l’Escaut représentent donc les éléments linéaires principaux du paysage naturel. Les berges de ces deux fleuves font partie du réseau jaune avec un flux important de cyclistes et promeneurs. La ligne 85 «Trimaarzat» qui relie Espierres à Avelgem fait également partie du réseau jaune structurant. Deux autres lignes viennent connecter la Lys et l’Escaut à Mouscron, ce sont le Palingbeek et la Grande Espierres qui se jettent respectivement dans la Lys et dans le Canal de l’Espierres, à l’embouchure avec l’Escaut. Mais la crête mouscronnoise est d’abord contenue entre la E17 et la E403. Elles forment ce réseau routier très attractif qui sera bientôt complété par l’ouverture de la Route de la Laine. Enfin sur la crête, 2 grandes lignes du réseau rouge sont présentes. C’est le départ du métro vers Lille et le chemin de fer avec la gare de Mouscron qui connecte les réseaux ferroviaires des trois régions. Ces deux réseaux sont distincts et le métro est situé juste derrière une partie de la frontière franco-belge particulièrement fermée, qui crée également une ligne dans le territoire.



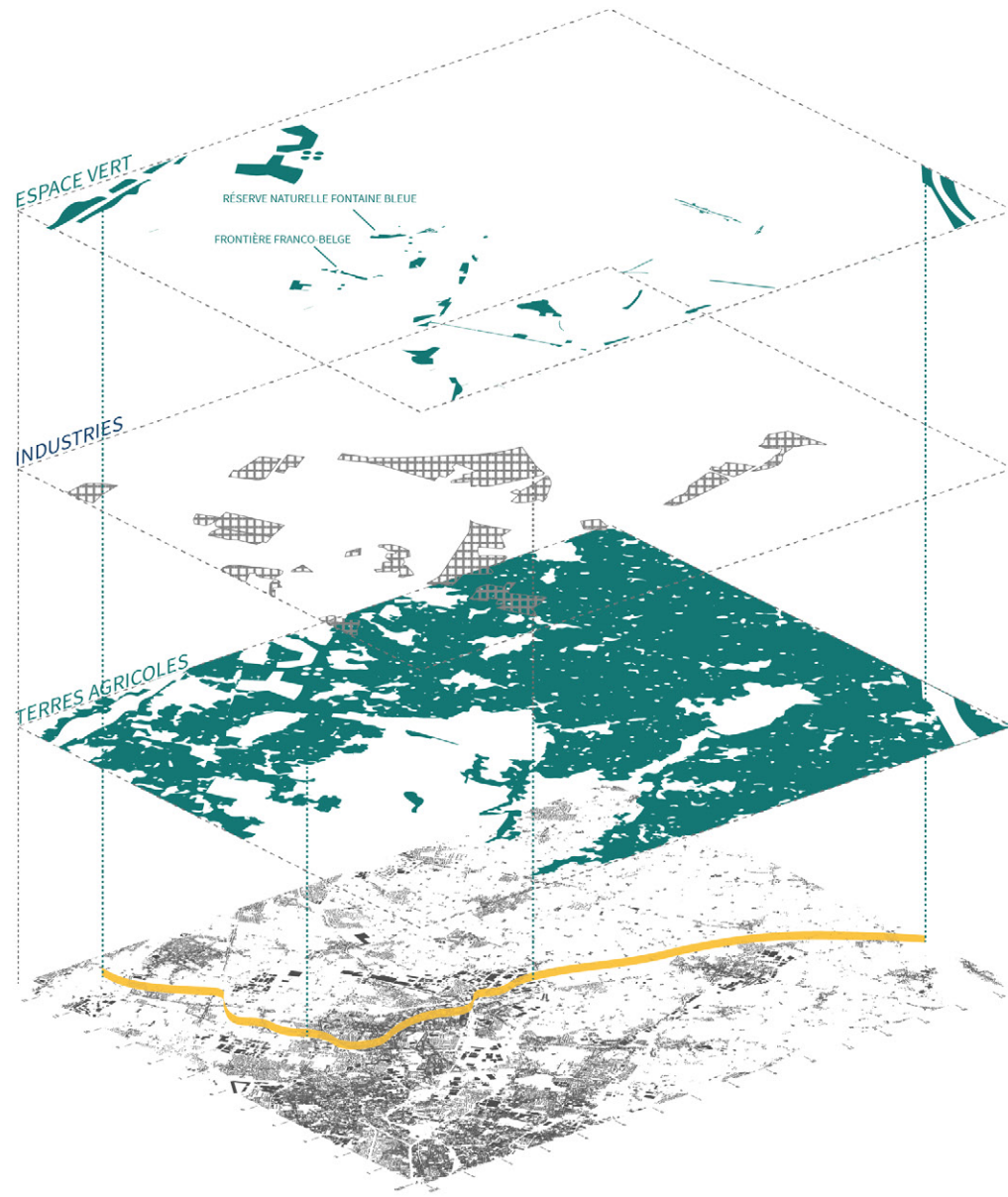
### 5.1.2 Les points

Plusieurs points de références, de natures différentes, structurent le paysage. Ces points servent de repères tout au long de parcours entre les 2 vallées. Les repères les plus présents sont les églises dont les clochers sont généralement visibles de loin dans les paysages plus ouverts. Ils sont sensiblement situés à équidistance les uns des autres avec sur la crête mouscronnoise une présence plus massive. Deux autres points marquent de part et d'autre le début de la crête, ce sont l'ancien poste frontière de Rekkem qui est aujourd'hui réactivé par des contrôles franco-belges, et la station d'épuration Ipalle qui se trouve sur le cours de la Grande Espierres, là où elle refait surface, après avoir été enterrée dans la zone industrielle notamment. Enfin trois cheminées se situent sur le parcours entre les deux vallées et en particulier dans le centre de Mouscron. Elles rappellent l'histoire industrielle de Mouscron tout en étant déjà des sites reconvertis (bureaux et logements) pour deux d'entre elles et un énorme futur site de nouveaux projets pour la dernière. Nouveaux projets dans lesquels il s'agira de conserver et entretenir le passé tout en présentant beaucoup d'ambition pour le programme car ces sites sont souvent situés en plein centre et à côté de la gare. De banales petites maisons mitoyennes avec des garages en façade ne semblent donc pas être un programme à la hauteur des potentiels qu'offrent ces anciens sites industriels.

Même si ces points de repère sont multiples dans le territoire, il reste tout de même certains «trous» sur la connexion entre les deux vallées et notamment là où les lignes se croisent comme aux embouchures de la Lys et du Palingbeek ou de l'Escaut et du Canal de l'Espierres, ou encore à l'éventuelle connexion entre le métro et la frontière franco-belge ou à la gare de Mouscron, qui connecte les trois réseaux ferrés.

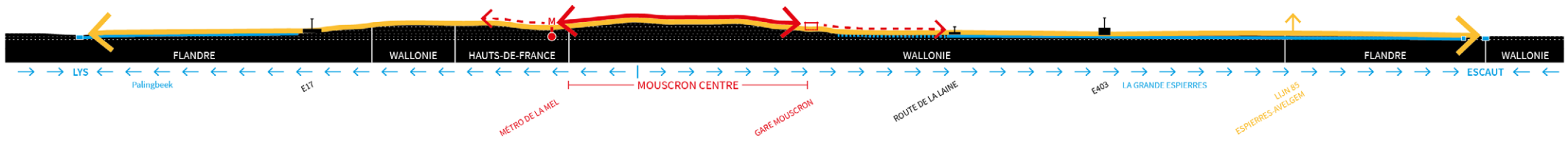


ZONE DU RISQUONS-TOUT      MOUSCRON CENTRE      ZONING DU PORTEMONT



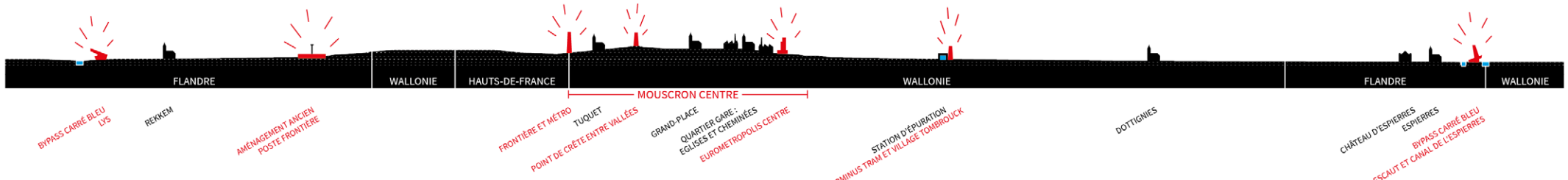
### 5.1.3 Les surfaces

Dans le territoire, 2 grands types de surfaces se distinguent, celles bâties et celles non-bâties. Les surfaces bâties se concentrent principalement à Mouscron avec notamment deux zones d'activités industrielles et/ou économiques qui maintiennent la ville. Une du côté de l'Escaut, la zone du Portemont et une plus petite, du côté de la Lys et au croisement des frontières nationale et régionale, la zone du Risquons-Tout. Ensuite, les surfaces non-bâties sont disposées de part et d'autre de la crête vers la Lys et l'Escaut. Ces surfaces sont agricoles. Enfin plusieurs zones naturelles ou espaces verts sont présents notamment sur les berges des deux fleuves mais aussi tout au long de la frontière franco-belge entre la zone d'activités du Risquons-Tout et le Parc du Mont-à-leux (voire même jusqu'au Parc du Lion) et en amont de la Grande Espierres, nommée à cet endroit la Petite Espierres, où se trouve une réserve naturelle du nom de Fontaine Bleue. La partie centrale bâtie entre les deux vallées pourrait créer une barrière au développement d'un maillage vert continu entre elles. Il faudrait pouvoir laisser traverser la nature à travers la ville tout en la connectant, elle et ses habitants, aux espaces naturels le long des berges des fleuves.



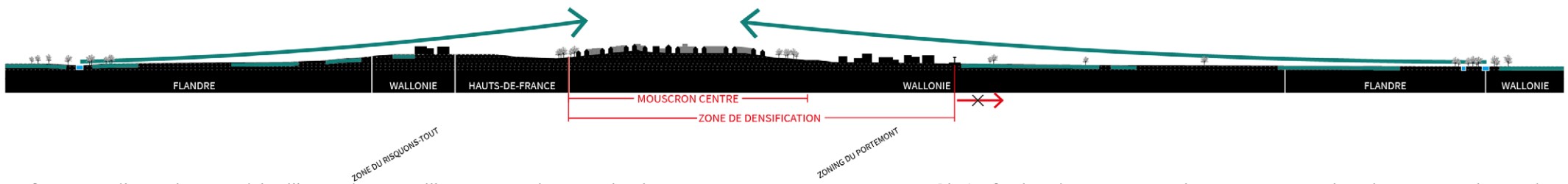
Le projet à l'échelle du carré bleu se base donc sur ces trois types d'éléments qui façonnent le territoire, les lignes, les points et les surfaces. Pour commencer, on trouve trois types principaux de lignes ou de flux sur le territoire, l'eau, le réseau routier et les transports en commun. Pour l'instant, il a été remarqué que les flux depuis et vers la crête étaient principalement liés à l'utilisation de la voiture, et à la E17 ou à la E403. Deux nouvelles connexions sont dès lors proposées pour changer la donne. La première est la

création d'une ligne de tram entre le métro et la gare de Mouscron, prolongée jusqu'aux industries de part et d'autre. Et la seconde est une vélo-route tant récréative que pour les déplacements quotidiens qui longerait le Palingbeek depuis la Lys, traverserait Mouscron et son centre (à côté du tram) et longerait ensuite la Grande Espierres jusqu'à l'Escaut. Ce qui créerait un by-pass pour le carré bleu (qui fait 90km de long) et qui connecterait Mouscron aux réseaux jaune et bleu ainsi que les deux vallées entre-elles.



Ensuite, comme dans le Parc de la Villette, différents points de repères structurent le paysage entre les 2 vallées. L'objectif est de conserver les repères existants qui sont principalement des églises et donc des centres de villages ou de quartiers en les mettant en valeur. En plus, là où les points de repères manquent, il est proposé d'en ajouter. Ces nouveaux points de repères seraient situés aux embouchures du Palingbeek dans la Lys et de la Grande Espierres dans le canal, afin d'indiquer le by-pass du carré bleu. L'ancien

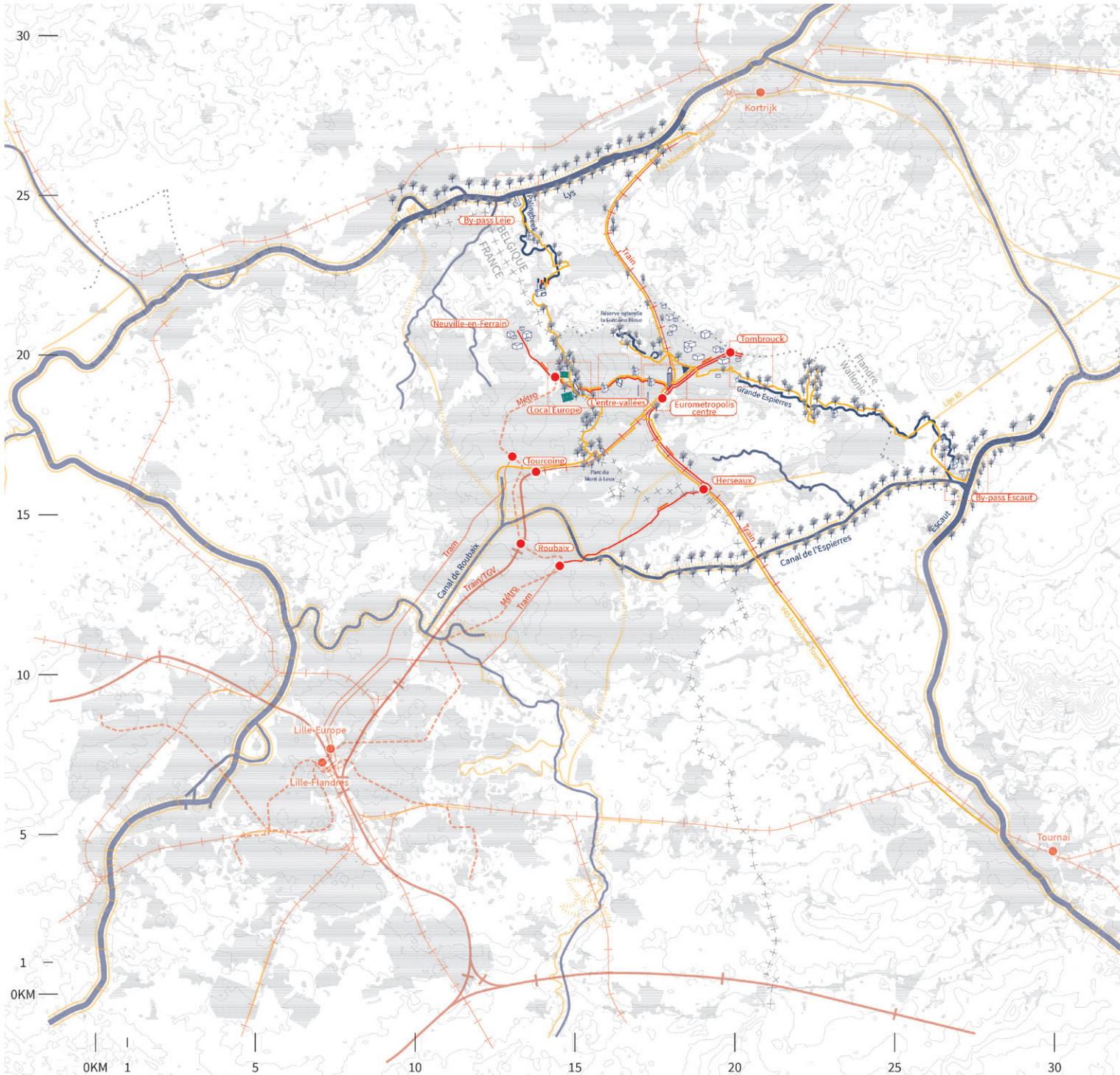
poste frontière qui fait l'objet de nombreuses convoitises deviendra probablement bientôt un nouveau repère. Enfin, 4 nouveaux repères se situeraient le long du tram: au croisement avec le nouveau by-pass du carré bleu, de la frontière et du métro; sur le point de crête pour booster le centre de la ville; en lien avec la station d'épuration, au bout du tram et au début de la Grande Espierres; à la gare de Mouscron, centre de l'Eurométropole à revendiquer.



Enfin, pour mélanger la nature à la ville et créer un maillage vert continu entre les deux vallées et au sein du Parc Bleu, il s'agit de profiter des espaces naturels présents dans le territoire. C'est-à-dire le long de la frontière franco-belge et les bords de la Petite Espierres avec la réserve de la Fontaine Bleue. Il est donc possible de connecter ces espaces verts entre eux grâce au nouveau by-pass du carré bleu en le végétalisant tout du long et en y laissant également de la place pour l'eau (comme indiqué dans le livre du

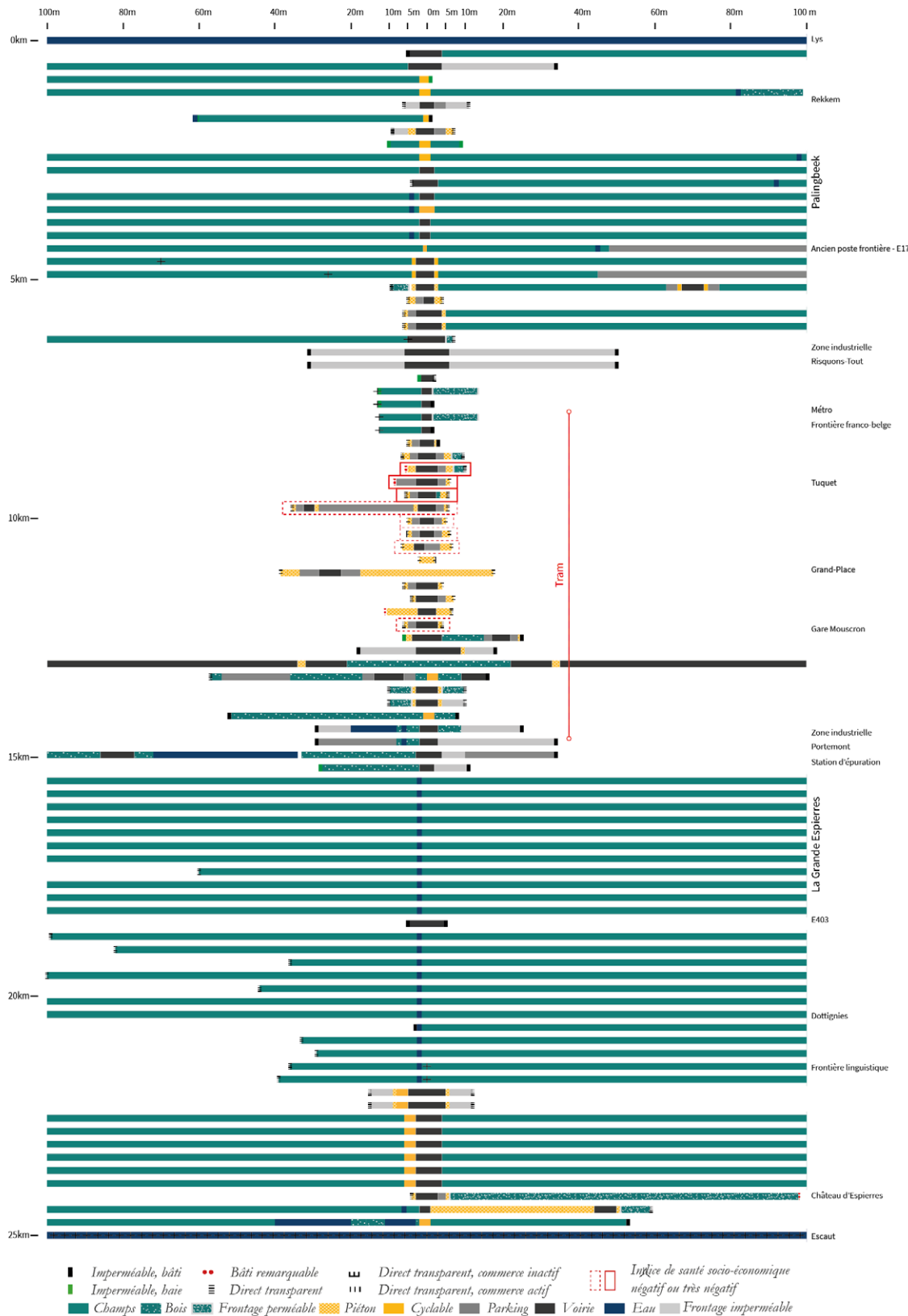
Parc Bleu) afin de créer notamment des zones tampons lors des crues ou d'y protéger la biodiversité. Cette dernière intention va de pair avec une végétalisation systématique dans les projets d'espaces publics ou autres à Mouscron mais aussi avec l'abandon de la proposition de l'actuel PCM de connecter la Route de la Laine à la E403, avec une nouvelle route longeant la Grande Espierres. Enfin, il serait judicieux de densifier la ville sur elle-même et de ne pas accepter des projets de l'autre côté de la Route de la Laine.





Proposition d'ancrage dans le carré bleu avec un by-pass entre les 2 vallées, 2 trams transfrontaliers, des vélo-routes le long du train et des points de repères dans le paysage

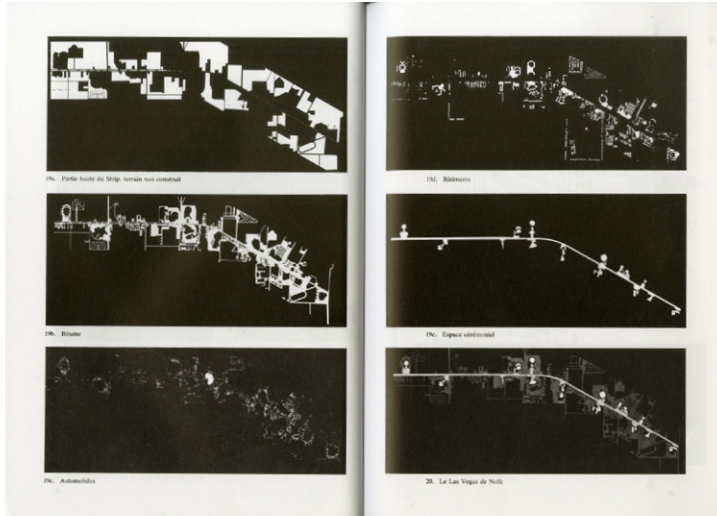
S'ancrer dans le Parc Bleu. Afin de résoudre les missing links repérés dans le territoire, la proposition est donc de créer un by-pass au carré bleu, le long du Palingbeek et de la Grandes Espierres avec une vélo-route qui participerait également au maillage vert continu dans le Parc Bleu. Ensuite de relier les deux zones industrielles et en particulier la station terminus du métro 2 et la gare de Mouscron par la création d'une ligne de tram. Pour compléter ces deux nouveaux tronçons, des nouveaux repères sont implantés aux endroits charnières et entre ceux qui existent déjà. Enfin 2 propositions peuvent être amenées pour soutenir ce réseau à plus long terme. La première est de profiter de la prolongation du tram Lille-Roubaix jusqu'à la gare d'Herseaux pour le faire monter sur les rails du réseau SNCB et ainsi le connecter également à la gare de Mouscron et de son industrie ensuite. La seconde consiste à créer des vélo-routes le long du chemin de fer pour connecter, d'une part, Mouscron aux travailleurs d'Estaimpuis et au Canal de L'Esperieres (voire jusqu'à Tournai) et pour relier, d'autre part, 2 vélo-routes existantes qui s'arrêtent pour l'instant à Tourcoing et à Kortrijk (la voie verte du Canal de Roubaix et la F45 Gent-Oudenaarde-Kortrijk).



Portions de paysages prises tous les 250m sur le tracé du nouveau by-pass entre la Lys et l'Escaut

### 5.1.4 Analyse de l'état actuel du by-pass du carré bleu

Le projet consisterait donc à relier d'abord la Lys et l'Escaut en créant un by-pass pour le réseau jaune dans le carré bleu et aussi de relier les zones industrielles ainsi que le métro et la gare de Mouscron via un tram. Ce by-pass et cette ligne de tram ont été tracés grâce aux différents points de repères, lignes et surfaces remarquables dans le territoire, à la grande échelle. Mais qu'en est-il de l'état actuel de ce tracé au niveau plus local ? Il a donc fallu traverser le paysage à vélo pour en apprendre sur lui et voir comment il était possible de suivre au plus proche le Palingbeek depuis son embouchure dans la Lys, de prendre ensuite le chemin le plus naturel et le plus simple entre le métro et la gare et enfin de suivre la Grande Espierres au plus proche jusqu'à l'Escaut. Différents éléments sont ressortis de ces déplacements. Les retours en photos, croquis et commentaires de ceux-ci se trouvent d'ailleurs en annexes (p.154). Mais une tentative de synthèse a été faite ci-contre. Les lignes correspondent à des portions du paysage en plan prises tous les 250m tout au long du parcours. Ces lignes s'arrêtent à droite ou à gauche lorsqu'elles rencontrent un obstacle vertical dans le paysage (jusqu'à 100m de part et d'autre). Les différentes couleurs ou textures représentent ce par quoi le sol est occupé. Le trajet analysé est toujours celui le plus proche du Palingbeek ou de la Grande Espierres. Il en ressort trois paysages. Deux plus ouverts et agricoles et un paysage plus fermé lié à la partie urbaine du trajet. Le premier paysage est celui qui part de la Lys, longe la frontière franco-belge et arrive à la partie urbaine, Mouscron. Ce paysage est assez ouvert même si des éléments viennent régulièrement s'implanter dans le paysages (fermes, entrepôts, maisons,...). Il n'est pas forcément possible de suivre le Palingbeek tout du long mais plusieurs chemins de ballades pédestres ou cyclables sont prévus et enjambent, longent, quittent et rejoignent le cours d'eau. Le contact avec le Palingbeek reste régulier. Il suffirait donc de quelques aménagements localisés et d'un balisage dans un premier temps pour créer ce by-pass dans ce premier paysage. Le deuxième paysage est un paysage urbain reliant la frontière franco-belge et le métro à la gare et l'industrie de Mouscron. C'est également sur cette partie du paysage que le tram est proposé. Ce deuxième paysage fait donc l'objet d'une analyse dans le chapitre suivant. Le troisième et dernier paysage qui amène à l'Escaut est la partie du trajet la plus longue des trois et la plus ouverte. Il n'y avait d'ailleurs aucun chemin qui permettait de suivre la Grande Espierres dans les 100m de part et d'autre, sur presque la totalité du trajet vers l'Escaut. C'est pourquoi la rivière est représentée au centre du schéma. Des aménagements plus conséquents devront donc être réalisés au bord de la Grande Espierres pour la création de ce by-pass qui connectera aussi tous les travailleurs de Dottignies à la zone industrielle par une vélo-route sécurisée et verte. Enfin, une fois passée la frontière linguistique et arrivée à Espierres, la rivière entre dans la propriété du château d'Espierres. Une ouverture au public le long de son tracé serait un atout culturel important et un repère particulier dans l'ensemble des repères existants ou proposés le long de ce by-pass. A court terme et avec quelques aménagements, c'est déjà la moitié du trajet entre la Lys et l'Escaut qui peut être réalisée. Il ne manque plus qu'un projet qui relie Espierres à la zone industrielle mouscronnoise en longeant la Grande Espierres et le Parc Bleu s'ouvre aux Mouscronnois et Mouscron s'ouvre au Parc Bleu.



Analyse en plan du strip de Las Vegas (Source : Venturi, Scott Brown : Learning from Las Vegas)

### 5.2 Learning from Mouscron : Europese Broadway Européenne

Ce chapitre porte sur l'analyse du paysage intermédiaire entre celui formé pas la Lys et le Palingbeek et celui formé par la Grande Espierres et l'Escaut. C'est donc le paysage le plus urbain des trois sur lequel il est proposé de créer la ligne de tram et qui se situe sur la crête correspondant principalement au territoire bâti de Mouscron.

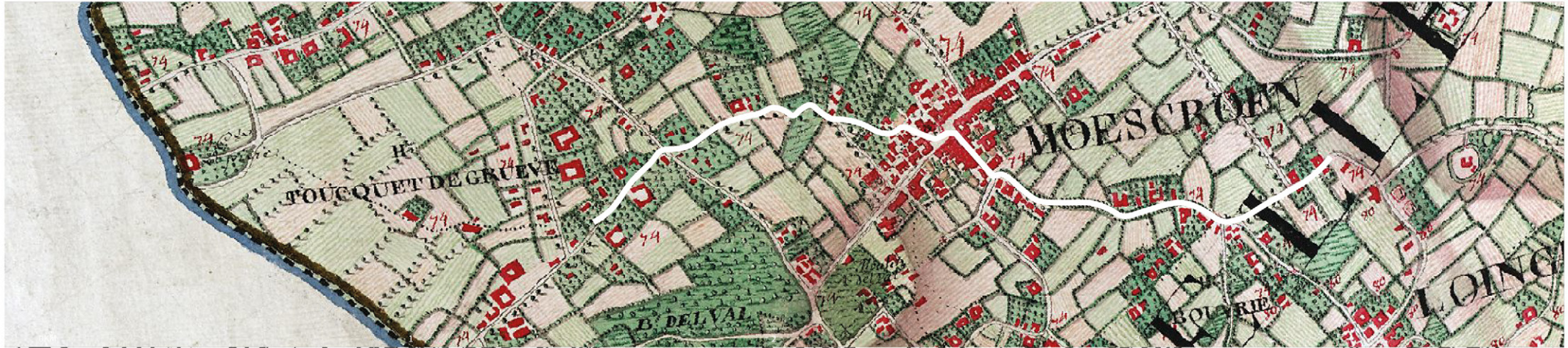
Étant originaire de Mouscron, la manière de regarder ce paysage dans ce travail pouvait être tronquée. Par conséquent, pour tenter de porter un regard plus objectif à ce territoire, je me suis donc basé sur les grandes lignes de la méthodologie utilisée par Denise Scott Brown et Robert Venturi dans leur atelier de recherche sur la strip (l'axe principal) de Las Vegas, fin des années 1960. Même si sur le fond il y a des grandes différences, notamment entre les 2 territoires d'études (Las Vegas vs Mouscron) et les presque 50 années qui séparent la publication du livre qui en fait la synthèse<sup>32</sup> et le présent travail, la méthodologie de Venturi et Scott Brown a influencé la manière de faire de l'architecture et résonne encore bien maintenant. En effet, ils proposent de partir de ce qui existe et de tenter une analyse objective de la ville et de ses dérives, et de plus, sans jugement, plutôt que de suivre l'habituel rapport de force, largement d'application avant le post-modernisme, dans lequel la théorie s'impose sur la pratique. D'ailleurs, «partir de ce qui existe» est d'autant plus important aujourd'hui quand les terrains et les ressources doivent être économisés. Aussi, leur analyse porte sur un axe viaire, la strip, qui relie l'aéroport de Las Vegas à son centre. Une analogie peut donc être faite avec l'axe mouscronnois reliant le centre de la ville au métro et à la gare. La strip est aussi un axe sur lequel de nombreux moyens tentent d'attirer les voitures et leurs usagers dans les bâtiments qui la longent. Venturi et Scott Brown analysent ces différents moyens qui sont par exemple les «parking lots» ou les panneaux publicitaires. Ils analysent aussi les différentes typologies de bâtiments le long de cet axe. Enfin, cet axe étant créé pour la voiture, ce qui n'est pas le cas de l'axe mouscronnois à la base, ils l'ont parcouru et analysé entre-autre par et depuis leur voiture qu'ils ont aménagée à l'aide d'appareils photos. Ici, mon analyse de l'axe s'est faite à pied et à vélo.

Cette analyse tentera donc dans un premier temps de mieux comprendre la ville de Mouscron et en particulier l'axe qui relie ses industries et les industries françaises, le métro français à son centre et à sa gare. Elle essaiera ensuite d'apporter des réponses sur la façon d'aménager cette nouvelle ligne de tram et ce nouveau by-pass du carré bleu le long de cet axe qui portera le nom de Europese Broadway Européenne dans la suite de ce travail.



Préparation du tournage de «Las Vegas Deadplan» (Source : Patten Véronique, notes de cours KU Leuven)

32 VENTURI, Robert, SCOTT BROWN, Denise, *Learning from Las Vegas*, Etats-Unis : MIT Press, 1972.



Un axe historique (Source fond de plan : Géoportail de la Wallonie, carte Ferraris)

Un axe historique:

L'axe actuel traversant Mouscron entre le métro (ou la frontière franco-belge fermée derrière le métro) et la gare et la zone industrielle du Portemont est un axe historique que l'on retrouve déjà sur les cartes Ferraris de 1777<sup>33</sup>. Cet axe Est - Ouest en croise un autre Nord-Est - Sud-Ouest sur la place centrale de Mouscron. Ce dernier semble être plus important encore et correspond actuellement à la rue de Roubaix, la rue des Moulins, la rue de Courtrai et l'avenue Royale. Les noms des rues évoquent déjà l'aspect transfrontalier de la ville. La ville se développera ensuite, en particulier lors de son essor

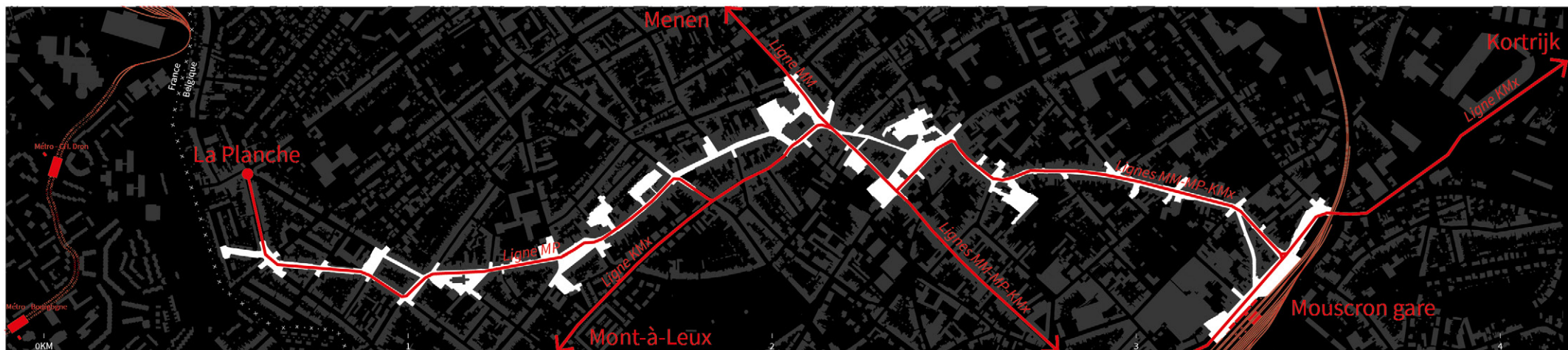
33 WALONMAP, voyage dans le temps, carte Ferraris de 1777

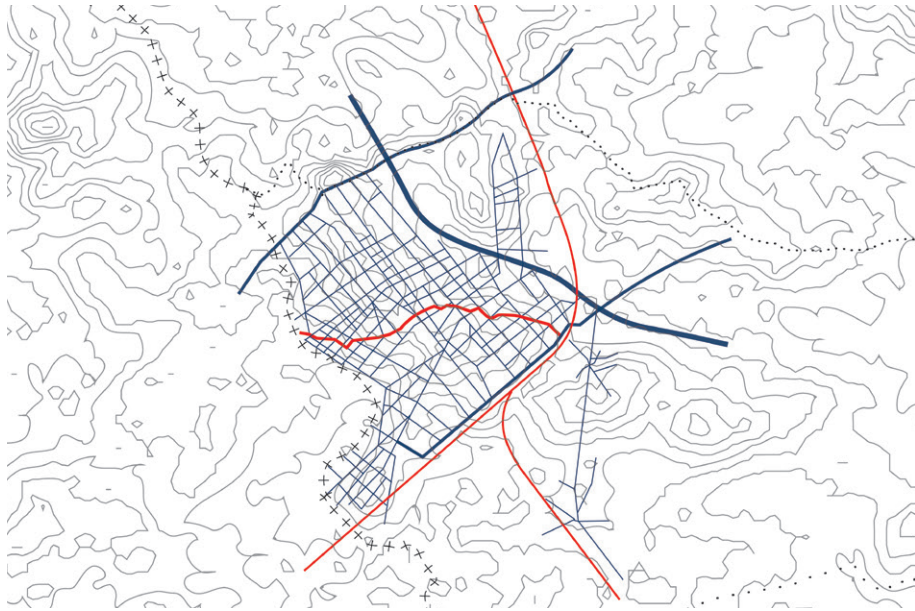
industriel, par un système viaire plus ou moins quadrillé orienté sur l'axe N-E - S-O mais aussi sur le relief, l'axe analysé deviendra un axe dissident par rapport à cette structure.

Anciens vicinaux:

Différents trams ont donc traversé Mouscron quand les industries textiles connaissaient une période faste. Trois lignes circulaient à Mouscron ; la ligne Mouscron-Menen (MM), la ligne Mouscron-La Planche (MP) qui reliait la gare et le quartier frontalier du Tuquet et la ligne Kortrijk-Mont-à-Leux (KMx) qui reliait le centre de Kortrijk à un autre quartier transfrontalier de Mouscron, le Mont-à-Leux. Les trams s'approchaient de la France sans la traverser. Plusieurs lignes circulaient donc sur l'axe métro-gare, la ligne MP entre la frontière et le centre-ville (actuellement rue Ernest Solvay, rue des Combattants et rue de la Marlière) et les 3 lignes MM, MP et KMx entre le centre et la gare (actuellement à

Anciens vicinaux





*Système viaire schématisé de Mouscron et relief*

la rue de la Station). Aujourd'hui, les trams ont disparus et sont devenus pour la plupart, des lignes de bus.

L'évolution fulgurante de Mouscron lors de sa période industrielle et quand les trams y roulaient encore s'est faite suivant un système viaire plus ou moins quadrillé. Cette grille a probablement été orientée en fonction du relief et peut-être de l'axe N-E - S-O. C'est pourquoi une grande partie des rues N-O - S-E est perpendiculaire à la pente et est donc de pente douce contrairement à la grande partie des rues N-E - S-O qui est particulièrement pentue. Cette grille est cependant beaucoup moins suivie par cet axe métro - gare de Mouscron. Ce qui le rend plus unique dans le tissu urbain de la ville et qui a peut-être influencé son développement commercial d'antan. Enfin, cet axe qui relie le métro français - donc Lille - et la gare de Mouscron - donc Tourcoing, Tournai et Kortrijk - est connecté à l'Europe. Ce qui peut faire de lui l'Européenne Broadway Européenne. En référence à la Broadway Avenue de New-York, seule rue dissidente face à l'organisation rectiligne de la ville. Et cela peut également faire écho à l'histoire musicale de la ville dès les années 60, marquée par Jean Van Loo sur une partie de cet axe. La rue du Christ, les rues transfrontalières et la Grand-Place, attiraient les jeunes françaises et français soit pour produire de la musique, c'est ainsi que «Born to be alive» est né, soit pour l'acheter, ou soit pour l'écouter et venir danser dans les clubs.

Cette organisation rectiligne n'aide probablement pas à la représentation mentale ou visuelle d'un centre, ni à la hiérarchisation du réseau viaire pour déterminer les stratégies d'un PCM. En effet, la plupart des rues de Mouscron sont longues, principalement rectilignes et d'une même épaisseur tout du long, une épaisseur assez faible qui oscille généralement entre 8 et 11m de façade à façade. D'ailleurs, en comparant rapidement les images satellites, à même échelle, de Mouscron, Kortrijk, Tourcoing et Tournai, le centre-ville actuel de Mouscron semble être plus difficile à lire. En effet, à Kortrijk et Tournai, une structure médiévale est repérable, le centre est principalement composé de rues étroites et puis la ville s'étend concentriquement. Et à Tourcoing, le centre est composé des plusieurs rues plus étroites, pas particulièrement rectilignes et de plus large boulevards semblent dessiner également un ring autour de la ville actuelle.



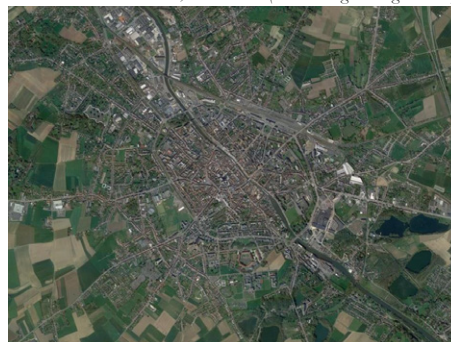
*Kortrijk, 77 000hab. (Source image : Google Earth)*



*Mouscron, 58 000hab. (Source image : Google Earth)*



*Tourcoing, 97 000hab. (Source image : Google Earth)*



*Tournai, 69 000hab. (Source image : Google Earth)*



Programmes présents sur la Broadway : ■ Mobilité ■ Ecole ■ Culte ■ Centre commercial ■ Culture ■ Administratif ■ Espace vert ■ Académie ■ Sport ■ Centre d'accueil Fedasil/Hôpital

Programmes:

Sans compter les petits commerces, l'Europese Broadway Européenne dessert déjà un grand nombre de programmes différents. Ouvrir la frontière au bout de cet axe semble donc essentiel afin de le faire résonner à plus grande échelle et notamment parce qu'il débouche sur le métro. Cette ouverture pourrait aussi garantir à ces activités et leurs quartiers une survie à long terme car une bonne partie des quartiers le long de la Broadway ont traversé des périodes difficiles socio-économiquement parlant<sup>34</sup> (voir analyse paysage p.92). Cependant, une partie de ces quartiers reprend vie notamment avec la réactivation de l'ancien cinéma et la transformation de l'ancien hôpital en ce qui est aujourd'hui le plus

34 JNC AGENCE WALLONE DU PAYSAGE, *Schéma de structure communal, Options et Mesures d'aménagement*, 2016, p.19

grand centre d'accueil de réfugiés de Belgique. Faire de la Broadway un axe structurant pourrait entrer dans ces dynamiques de réactivation.

«Every building on the Broadway»:

Le titre de cette analyse fait référence au travail du photographe américain Edward Ruscha qui a photographié toute la Sunset Strip de Los Angeles en 1966<sup>35</sup> pour la documenter en tant que façade continue. Cette méthode a été reprise par Venturi et Scott Brown lors de leur atelier notamment pour analyser les bâtiments de la strip de Las Vegas et leurs typologies. Ici, les typologies de façades d'une partie de Mouscron sont analysées et la Broadway ressort clairement. Elle était probablement un axe commercial fort auparavant, aujourd'hui, de nombreux commerces semblent s'éteindre, être inoccupés ou se transformer en logement. La création d'une ligne de tram sur cet axe pourrait créer

35 RUSCHA, Edward, *Every building on the Sunset Strip*, Etats-Unis, 1966.

Imperméable: | garage | baie/clôture | mur; Direct transparent: | logement | commerce actif | commerce inactif; Spécial: ••• «Every building on the Broadway»





Commerces abandonnés, rue de Tourcoing (Broadway), 28/05/2020



Ancien commerce transformé, rue de la Station (Broadway), 28/05/2020



Ancien commerce en transformation, rue de la Marlière (Broadway), 28/05/2020

pour les Mouscronnois et les autres une nouvelle image mentale du centre, un nouveau centre un peu différent de celui des villes voisines, un centre plus linéaire.

Les différentes typologies utilisées pour analyser les façades de la ville sont proposées par Kim Dovey et Stephen Wood. Leur questionnement était de savoir comment cartographier l'interface entre le privé et le public. Ils définissent d'ailleurs l'interface comme «un moyen clef par lequel les individus négocient la présence inéluctable dans les milieux urbains de personnes socialement éloignées mais physiquement proches».<sup>36</sup> Après être revenus sur les approches de Ghel et d'autres, ils proposent une catégorisation de l'interface public/privé en 5 classes:

1. Imperméable: pas d'accès piétons, inactive, qui ne contribue pas à la vie de la rue et qui menace la sécurité publique.
2. Direct/opaque: le piéton y a un accès direct depuis la rue mais pas de contact visuel avec l'intérieur.
3. Direct/transparent: le piéton y a un accès direct depuis la rue et des contacts visuels entre intérieur et extérieur sont possibles.
4. L'interface qui présente un espace semi-privé entre la limite légale de propriété et la construction dont l'accès est uniquement piéton. Ce dernier ayant accès et contact visuel au delà de la limite de propriété.
5. L'interface qui présente un espace semi-privé entre la limite légale de propriété et la construction dont l'accès est destiné à la voiture. L'accès pour le piéton et son contact visuel au delà de la limite de propriété sont possibles mais l'effet drive-in/drive-out dans lequel l'individu ne participe pas à la rue et reste dans un espace privé est bien réel.

Il est proposé ici d'ajouter à l'interface direct/transparent une distinction avec les façades commerciales (de commerces actifs ou inactifs. En effet, celles-ci sont généralement encore plus ouvertes aux contacts visuels entre intérieur et extérieur. Aussi, la proposition est de simplifier les classes 4 et 5 en «frontage perméable» (4), plus souvent végétalisé et qui ne permet pas de garer une voiture et en «frontage imperméable» (5) lorsqu'il s'agit d'un frontage destiné à la voiture ou complètement asphalté par exemple.

En analysant, les façades de ces rues, la Broadway Européenne apparaît clairement comme un axe commercial dans lequel une partie des commerces sont actifs mais une grande partie ne le sont plus et sont, soit abandonnés, soit probablement transformés en logement. Cette Broadway mouscronnoise représente donc un grand potentiel d'activation des façades qui sont déjà aménagées pour être plus actives et recevoir des fonctions commerciales. Contrairement à d'autres quartiers où les façades imperméables (garages, murs aveugles,...) sont beaucoup plus fréquentes. De plus, les parties non commerciales situées au dessus des commerces actifs ou inactifs sont autant de potentiels nouveaux logements. Alors que le manque de logement est une thématique bien connue dans de nombreuses villes. La création d'une ligne de tram se justifie dès lors encore plus, non seulement pour attirer de nouveaux habitants dans ces logements vides mais aussi

<sup>36</sup> DOVEY, Kim, WOOD, Stephen (2015) «Public/private urban interfaces: type, adaptation, assemblage», dans *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2015, 8:1, p.1-16,



«More than thirtyfour parking lots in Mouscron»; ■ Parking communal ■ Parking privé ■ Parking privé destiné au public

pour garantir la viabilité du tram et des commerces existants ou nouveaux situés au rez-de-chaussée.

«More than thirtyfour parking lots in Mouscron»:

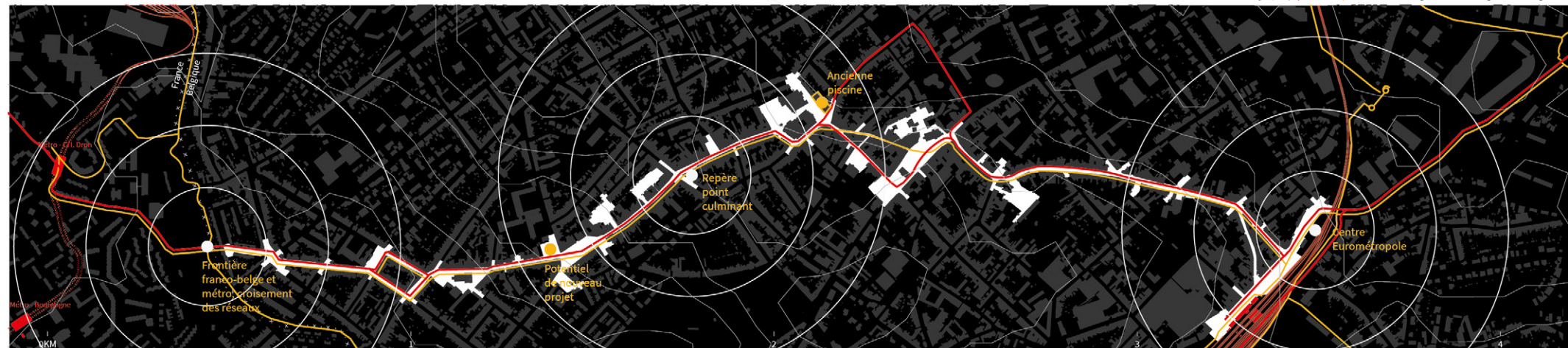
Ce titre fait encore référence à une oeuvre<sup>37</sup> d'Edward Ruscha qui s'inscrit dans la même époque que la recherche de Venturi et Scott Brown. Cette oeuvre documente le comportement des habitants des Los Angeles en photographiant les parkings vus du ciel pour en comprendre par leur taille lesquels sont plus attractifs et par les taches d'huiles où sont les emplacements les plus utilisés. Dans leur recherche sur la strip de Las Vegas, Venturi et Scott Brown tentent aussi de comprendre les mécanismes mis en place pour attirer les automobilistes. Mais la strip de Las Vegas a été conçue dès la base pour la voiture contrairement à la Broadway mouscronnoise pour laquelle des parkings en plus

de stationnement en rue ont été créés avec le temps pour attirer la voiture. Ces parkings publics, privés ou privés ouverts au public se situent soit à la place d'anciens îlots bâtis, soit en intérieur d'îlots, soit en coin d'îlots. La concentration de parkings de manière générale semble importante à Mouscron et particulièrement autour de la grand place et jusqu'au centre commercial à l'Est du plan. La ligne de tram supprimera l'accès aux voitures sur certains tronçons de la Broadway, mais ces parkings (par des accès déviés) pourront rendre la Broadway encore accessible aux automobilistes.

Implantation des points de repères:

Dans la partie urbaine du by-pass du carré bleu et le long du tram, il est proposé d'installer 4 points de repères (cfr. p.88-89), trois d'entre eux sont localisés sur le plan : un à la frontière franco-belge, au croisement du tram et du by-pass vers la Lys, un sur le point de crête (un foncier privé) et à la gare. Deux autres lieux de points repères plus locaux sont

≡ Relief (5m) / Tram / Vélo-route; Implantation des points de repères



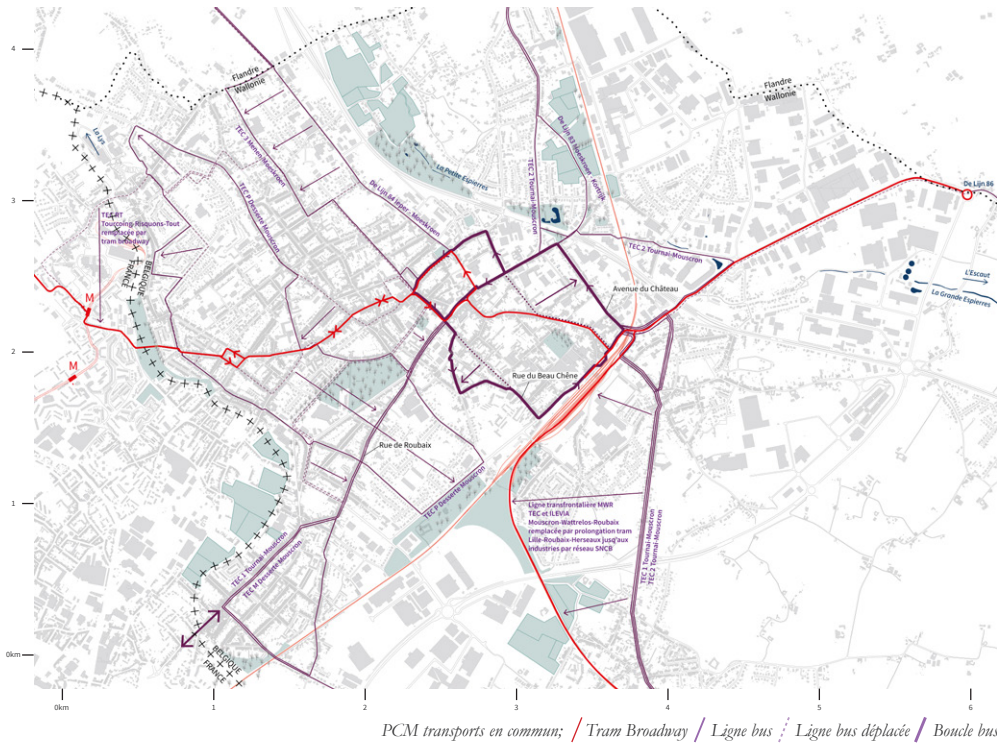
37 RUSCHA, Edward, *Thirtyfour parking lots in Los Angeles*, Etats-Unis, 1967.



Tram transfrontalier sur la Broadway européenne mouscronnoise et ses arrêts.

proposés dont l'ancienne piscine qui pourrait être rénovée et accueillir un tout nouveau programme culturel (salle de concert à programmation FR et NL par exemple). La Broadway constitue donc un structurant de la ville qui, aujourd'hui malgré quelques projets stimulants, peine à se réactiver et à retrouver l'attention qu'il mérite. La création d'une nouvelle ligne de tram transfrontalière peut donc encourager non seulement la Broadway à revivre, mais aussi par la même occasion, tous les quartiers qu'elle traverse. Elle pourra alors aider les habitants à se créer une image mentale du centre de Mouscron, un centre qui s'étend linéairement. Cela permettra aussi de combler les missing links présents sur le territoire entre Mouscron, sa gare et le réseau rouge de la MEL (le métro) et entre les travailleurs, dont une bonne partie sont frontaliers, et leur lieu de travail (les zones industrielles). Ce tram transfrontalier rappellera aussi le passé industriel de Mouscron quand plusieurs lignes de trams circulaient sur la Broadway. Aujourd'hui, cet axe dessert une grande diversité d'activités qui font vivre Mouscron. Le connecter à l'Eurométropole confirmera la position de Mouscron en tant que lien entre Francophones

et Néerlandophones des 3 versants et qui pourra dès lors s'ouvrir à de nouvelles activités culturelles ou musicales par exemple dans l'ancienne piscine. Celles-ci feront écho au passé musical de Mouscron, peu connu chez les jeunes, avec Jean Van Loo et notamment le tube «Born to be alive». Le titre de ce tube qui résonne bien avec le fait que la Broadway a presque tout à sa disposition pour renaître et faire vivre Mouscron et l'Eurométropole. L'installation de cette nouvelle ligne de tram imposera des modifications dans le PCM notamment parce que doivent y converger toute une série de réseaux (jaunes, routiers,...) et il faut la connecter entre-autre avec les autres lignes de transport en commun. Certaines de ces modifications pourront déjà être amorcées au plus vite avant la création du tram, notamment pour envisager la rentrée scolaire de septembre, car la Broadway est connectée aux rues de plusieurs écoles. Ecoles pour lesquelles de nouvelles dispositions sanitaires devront probablement être mises en place. Les modifications proposées et les différentes phases pour y arriver sont détaillées dans les 2 derniers chapitres suivants.



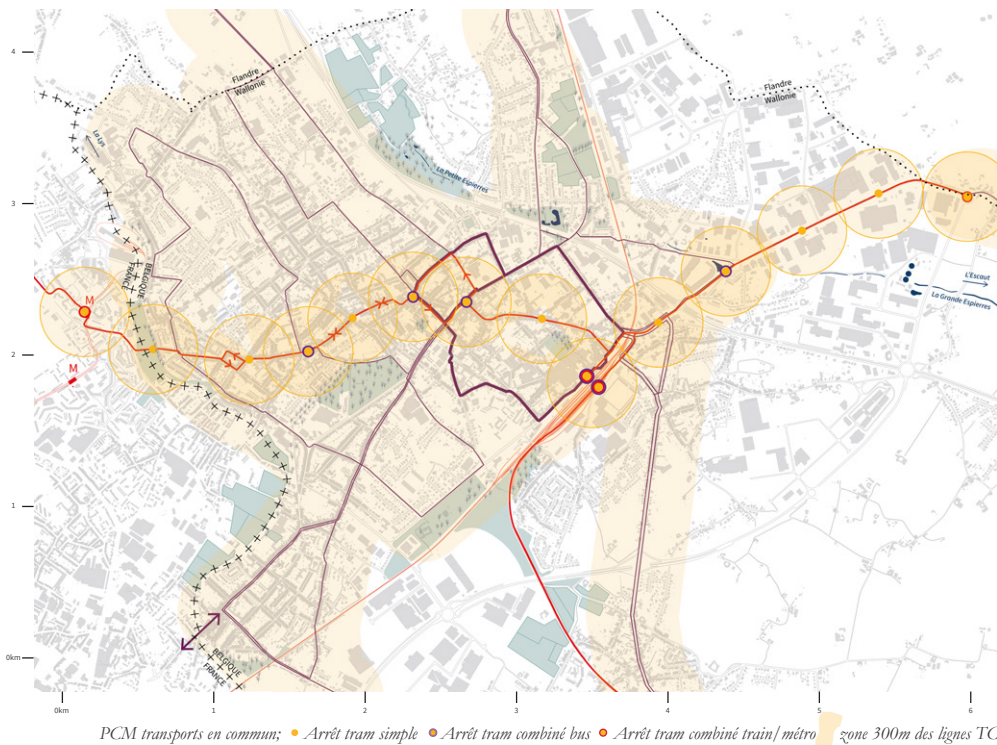
### 5.3 Un nouveau PCM

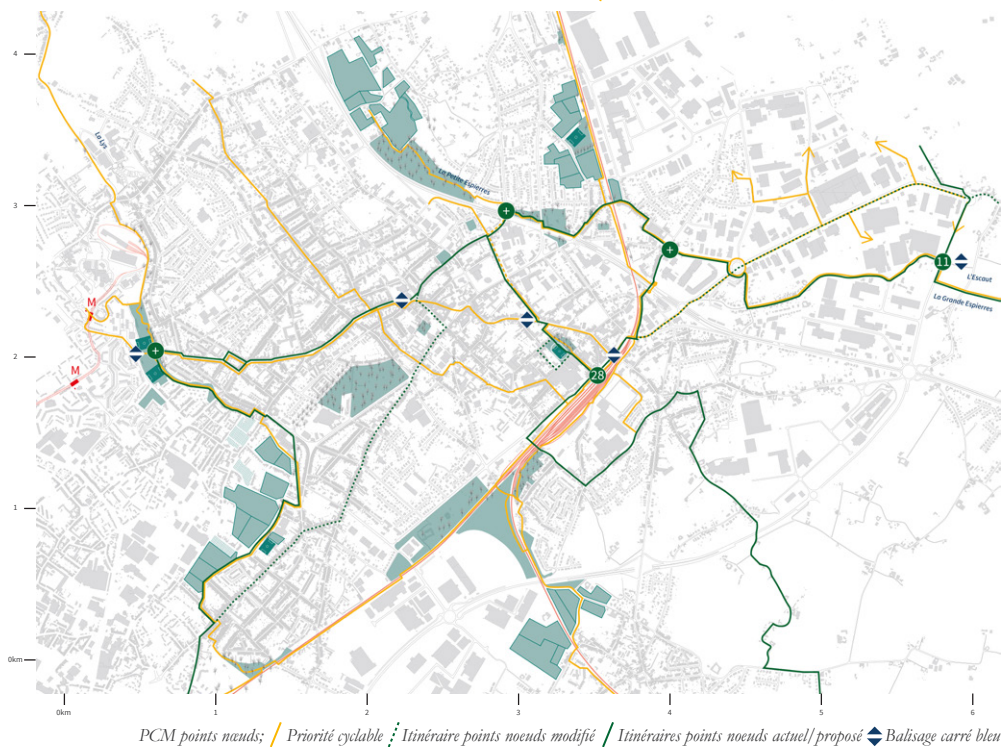
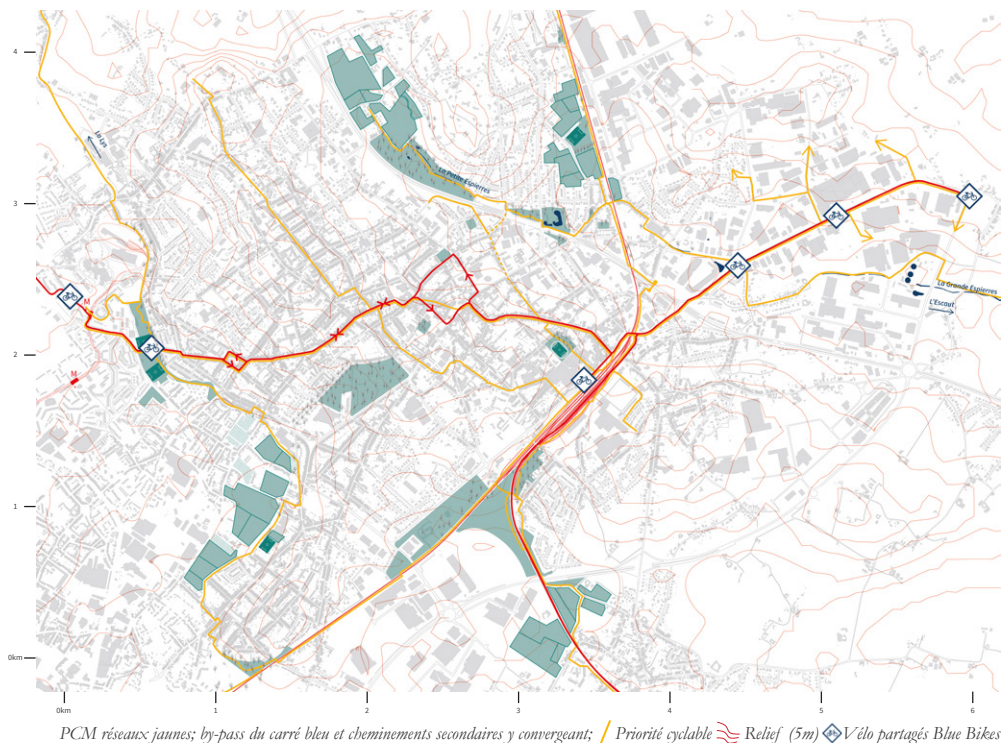
L'aménagement de la Broadway pour y faire passer le tram imposera des modifications de mobilité dans la ville et donc dans la Plan Communal de Mobilité. Il faut notamment hiérarchiser à nouveau les rues pour donner la priorité à l'un ou l'autre mode de transport. D'ailleurs tous les modes de transports devront être connectés à cette Broadway. Ce chapitre est plus technique et est un zoom sur le local à partir des aspects supra-locaux développés dans les parties précédentes.

#### 5.3.1 Le tram de la Broadway et les autres lignes de transports en commun

Les premières modifications touchent le réseau de transports en commun actuel, à savoir le réseau de bus principalement. D'abord, la ligne TEC RT qui passe la frontière pour rejoindre le métro sera remplacée par le tram de la Broadway qui rejoindra la station depuis la gare de Mouscron de manière plus directe et plus fréquente. La seule ligne transfrontalière de bus de l'Eurométropole, la MWR, gérée par ILEVIA et TEC sera également remplacée par un tram qui lui proviendra de Roubaix, et montera sur le réseau SNCB entre Herseaux et Mouscron pour ensuite rejoindre la Broadway jusqu'aux industries. Sur cette ligne, il pourrait y avoir une réflexion sur le transport de fret entre l'industrie et la gare de Mouscron à laquelle un pôle d'échange des marchandises entre le tram et les trains pourrait être créé. Quelques autres petits changements sont proposés comme le rassemblement des lignes TEC 1 et M sur la rue de Roubaix et jusqu'à la frontière pour développer un autre axe structurant sur cet axe historique. Ces lignes de bus pourraient, à long terme, traverser également la frontière et rouler en suivant cet axe jusqu'à la gare de Tourcoing. La rue de Roubaix et la rue des Moulins pourraient être en double sens pour les bus et sens unique pour les voitures (sens depuis la Grand-Place vers la France), ce qui permettrait de créer une bande bus en site propre et d'augmenter ainsi la vitesse commerciale. Un autre changement est l'agrandissement de la desserte TEC P qui ferait des '8' reliant le tram de la Broadway et l'axe structurant de la rue de Roubaix au reste de la ville. Enfin, les bus des trois opérateurs effectuent dans le centre, la même boucle aujourd'hui avec le manque d'attractivité pour les déplacements internes au centre (voir p.67-69). Il est donc proposé d'agrandir cette boucle et d'y créer des sites propres sur l'Avenue du Château (transformée en sens unique: 1 bande bus, 1 bande voiture et aménagements cyclables 2 sens) et sur la rue du beau Chêne (en double sens, 1 bus vers la gare et 1 voiture vers le centre).

Ainsi, une grande partie de Mouscron se situera dans les 300m à vol d'oiseau d'une ligne de transport en commun et les arrêts de tram de la Broadway seront connectés avec ces autres lignes à plusieurs endroits disposés. Il y aura un arrêt commun avec le métro, 5 avec des lignes de bus et un commun avec la gare. A long terme, il sera donc possible de se déplacer en transport en commun depuis et vers la totalité de la commune.





### 5.3.2 Le tram de la Broadway et le réseau cyclable

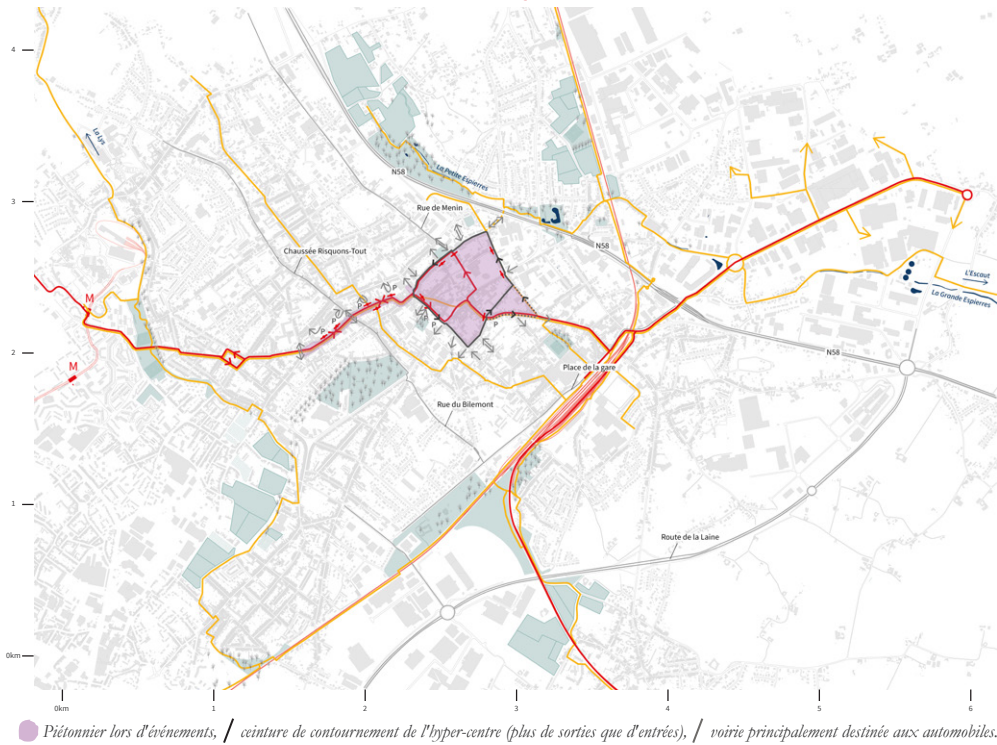
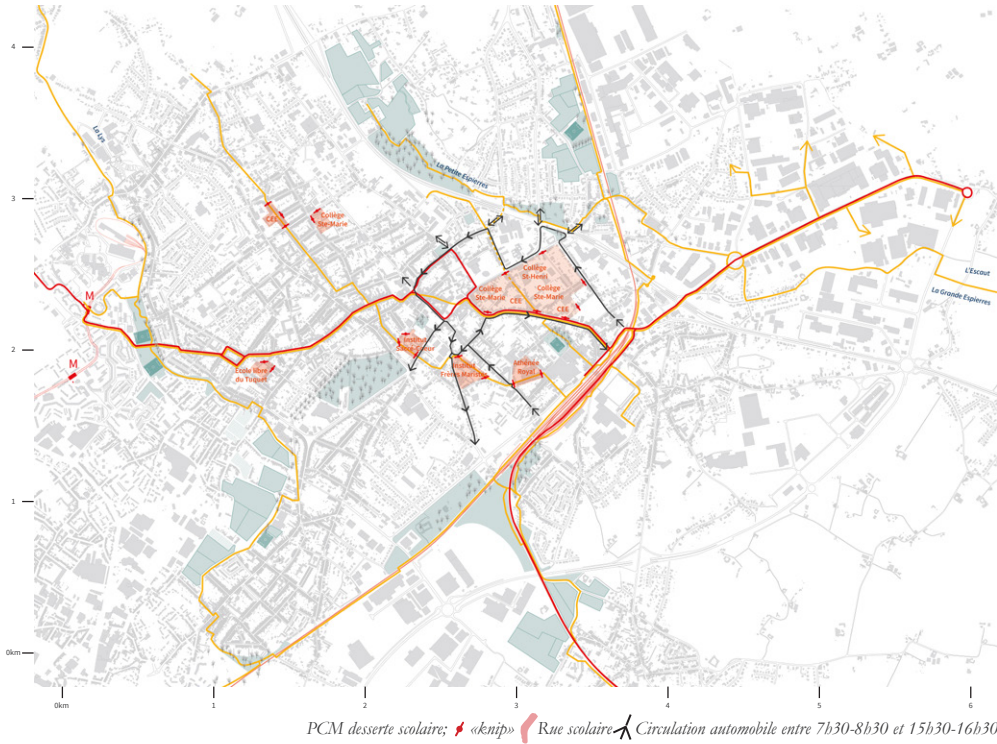
Mouscron, en tant que «Ville Pilote Wallonie Cyclable» peut encore développer une infrastructure plus forte et encore trouver des moyens d'inciter à l'usage du vélo pour notamment s'ancrer dans la dynamique du Parc Bleu.

La Broadway, qui traverse Mouscron, fait partie du by-pass du carré bleu, entre l'Escaut et la Lys. Elle doit donc être aménagée sur sa totalité avec des infrastructures cyclables forte d'autant plus qu'elle surmonte également la crête sur laquelle Mouscron se situe. Il y a donc la partie du by-pass provenant de la Lys qui arrive à Mouscron et longe la frontière franco-belge jusqu'au parc du Mont-à-Leux, restant donc sur une surface relativement plane, de fond de vallée. Il en va de même pour la partie du by-pass provenant de l'Escaut qui se prolongerait le long de la Grande Espierres jusque la réserve naturelle de la Fontaine Bleue. Ces deux parties doivent être végétalisées pour compléter le maillage vert et sont reliées par la Broadway. Le réseau cyclable doit aussi se développer à côté du chemin de fer pour notamment compléter le missing link entre la «F45» de Kortrijk et la «Coulée verte du Canal de Roubaix» à Tourcoing. Ensuite, des réseaux cyclables secondaires doivent aussi converger vers la Broadway et doivent être aménagés avec des parkings vélos pour permettre une intermodalité tram/vélo. Ce réseau secondaire se trouverait sur la ligne de crête entre la frontière linguistique (Chaussée de Gand) et la gare, limitant également ainsi les trop grandes pentes. D'ailleurs, la rue située sur la ligne de crête (rue Roland Vanovershelde) va faire l'objet d'une réfection de voirie et l'échevine de la mobilité lors de la présentation des futures actions et du lancement de l'actualisation du PCM au Centre Administratif Mouscronnois (le 13.02.2020) évoquait l'idée de l'aménager en rue cyclable. Cela semble être une bonne idée, surtout si cette rue cyclable est prolongée jusqu'à la gare, en passant par les rues du Sapin Vert, des Etudiants et Louis Desprets, le réseau devant être lisible et continu pour bien fonctionner. Un autre axe cyclable pourrait être développé depuis la gare, en passant par le parc des Pères jusqu'au prolongement de la rue Victor Corne et les infrastructures présentes le long de la N58. Enfin, le réseau doit se développer entre les industries. Certaines venelles existent. Elles pourraient être prolongées. Et un système de vélos partagés Blue Bikes prévu initialement dans la vision du Parc Bleu et existant dans les gares flamandes pourrait être mis en place aux endroits clefs (métro, gare et industries) et co-financé par les industries.

Aussi, plusieurs points nœuds existent déjà à Mouscron, il est proposé d'en ajouter 3 et de déplacer certains itinéraires sur le nouveau by-pass du carré bleu ou le réseau secondaire qui y converge. Cela pourrait ainsi augmenter la fréquentation de ce réseau et le rendre plus sûr. Enfin, le balisage du carré bleu a commencé, un nouveau panneau pour le balisage du by-pass est proposé à partir des panneaux existants sur le carré bleu.

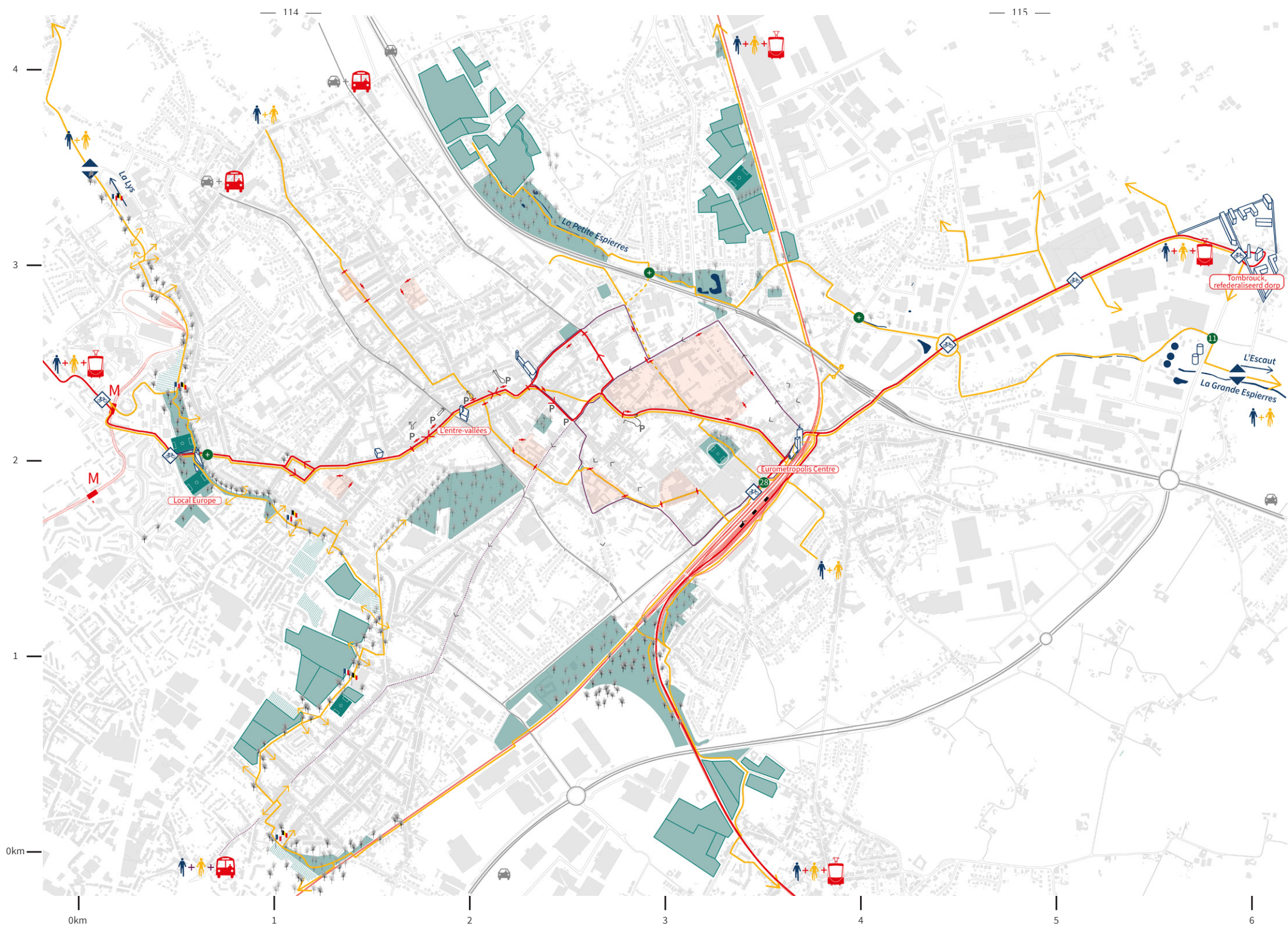


Balisage du carré bleu ; panneau existant (gauche), panneau proposé pour le by-pass droite).



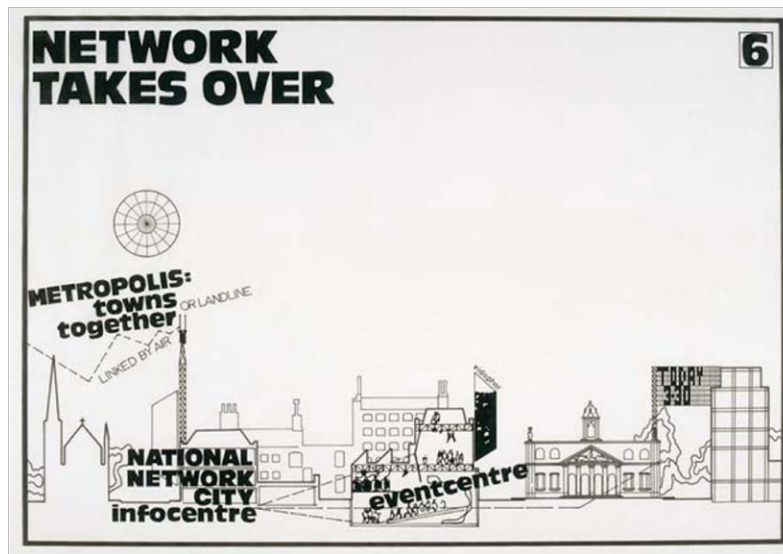
### 5.3.3 Le tram de la Broadway, la desserte scolaire et le piétonnier

La Broadway débouche sur de nombreuses rues dans lesquelles il y a des écoles (voir p. 98-99). Les connexions entre ces rues et la Broadway doivent être efficaces. Le réseau jaune sur lequel les cyclistes ont priorité et qui connecte la ville à la Broadway en suivant des pentes douces peut donc aussi servir à la desserte scolaire pour les cyclistes et les piétons. La plupart des rues dans lesquelles l'entrée d'une école se trouve pourraient être aménagées en rue scolaire. C'est-à-dire une rue qui est fermée temporairement à la circulation automobile lors des heures principales de rentrées et de sorties des cours. Seuls sont autorisés à passer, les vélos, les piétons et les habitants de la rue ou les services de secours. Ainsi, l'idée est d'utiliser le même principe que pour la fermeture des frontières, utiliser une barrière physique marquant les entrées de ces rues mais dans ce cas-ci, un dispositif flexible. Ces dispositifs seraient appelés des «Knips» en référence au *Circulatieplan* de la ville de Gent mis en place en 2017 et dans lequel les «knippen» organisent la nouvelle circulation entre secteurs (quartiers) de la ville. Ce nouveau système pour la ville pourrait être mis en place dès la rentrée scolaire de 2020 quand il faudra probablement encore envisager des mesures de distanciation physique, en particulier dans les lieux forts fréquentés comme aux portes des écoles. Il nécessite également la collaboration des directeur.ice.s d'écoles et une communication positive. Cependant, l'accès aux automobilistes doit être garanti à proximité des entrées de ces rues scolaires pour les gens n'ayant pas le choix ou l'envie d'utiliser un autre mode de transport. C'est pourquoi un nouveau sens de circulation est proposé pour les principales rues du centre durant les heures pour lesquelles les rues scolaires sont fermées mais aussi de manière générale, car ces sens de circulation s'allient avec les nouveaux parcours des bus et le passage du tram. Ces nouveaux sens de circulation réduisent ainsi le nombre d'entrées dans le centre par rapport au nombre de sorties, ce qui peut favoriser la fluidité. Avec le même système de «knips», l'hyper-centre pourrait être fermé à la circulation automobile pour certains événements. La zone piétonne serait donc étendue et les voitures pourraient tourner autour de celle-ci. Enfin, les rues qui resteraient structurantes (dans les 2 sens) pour la circulation automobiles dans l'hyper centre seraient la rue de Menin, la chaussée du Risquons-Tout et ses prolongements et la place de la gare. Pour ces rues, les modes doux doivent être séparés de la circulation automobile. Les rues de Mouscron étant assez étroites, il faudra probablement choisir dès lors entre stationnement et modes doux. La synthèse des ces modifications est cartographiée sur les pages suivantes.



Proposition de modification du PCM avec le passage du by-pass du carré bleu et du tram de la Broadway.

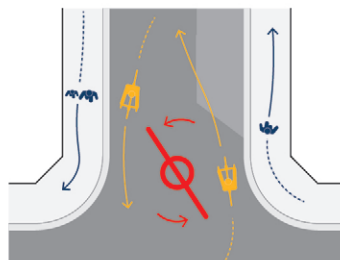
Axe dont la largeur de voirie est principalement destinée aux: piétons, cyclistes, bus, trams/trains, voitures/camions; Tram; Cyclable; Knips pour rues scolaires ou piétonnier; Sens voiture modifié; Potagers (existants/nouveaux); Champs; Vélos partagés+parking; Balisage carré bleu; Boucle bus centre.



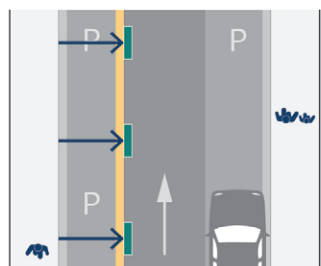
(Source: Peter Cook, Denis Crompton, Ron Herron; Instant City, 1968)

## 6 Vers l'Eurometropolitan City en 3 phases

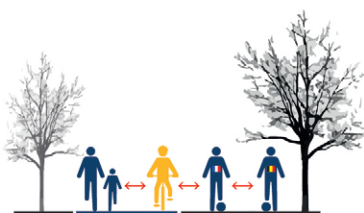
Compléter les missing links du territoire et en particulier ceux présents à Mouscron entre les deux vallées, entre le métro, la gare et l'industrie et entre les 3 régions et leurs véloroutes le long du chemin de fer permettra d'ancrer Mouscron dans l'Eurométropole et son Parc Bleu. Une Eurométropole qui pourra dès lors devenir plus durable, ses chaînons manquants au centre étant complétés. Le passage du tram sur l'Europese Broadway Européenne réanimera le centre de Mouscron, ses commerces aux rez-de-chaussée et leurs logements à l'étage. Il participera aussi à la création d'une image mentale pour Mouscron et son nouveau centre ainsi qu'à mettre un nom (s'il le fallait) sur sa culture particulière, résultante d'un mélange de Ch'ti, Picard et de Plat West-Vlaams, de familles franco-belges, de grands-parents flamands et de cousins wallons et travailleurs frontaliers. L'Union Européenne et sa devise se marquant ainsi dans l'Europe locale. La création de nouveaux repères sur cette Broadway et le long du by-pass entre les 2 vallées activera ou réactivera certains lieux qui méritent plus d'attention et qui feront vivre Mouscron dans l'Eurométropole. Certains d'entre eux tenteront de favoriser une mobilité plus durable notamment avec des connexions transfrontalières de transport en commun plus lisibles, efficaces et combinées grâce à la création du bureau eurométropolitain de la mobilité à la gare de Mouscron, lieu de convergence de trois réseaux ferrés. Enfin, cet objectif serait réalisé en trois phases. La première, la phase ACT à très court terme, qui envisagera entre-autre la réouverture totale de l'HoReCa et la rentrée scolaire de septembre 2020, en jetant les prémices du projet global et en consultant l'opinion publique à son sujet. La deuxième phase, la phase CONNECT, consiste en la construction des missing links et donc du tram, du by-pass du carré bleu et des véloroutes le long du chemin de fer entre 2020 et 2035. Enfin, la phase 3 ACTIVATE, activera tous ces missing links avec la construction ou le réaménagement des repères prévus sur le territoire.



Le FILTRE



La DISTANCIATION



Les NOUVELLES RETROUVAILLES

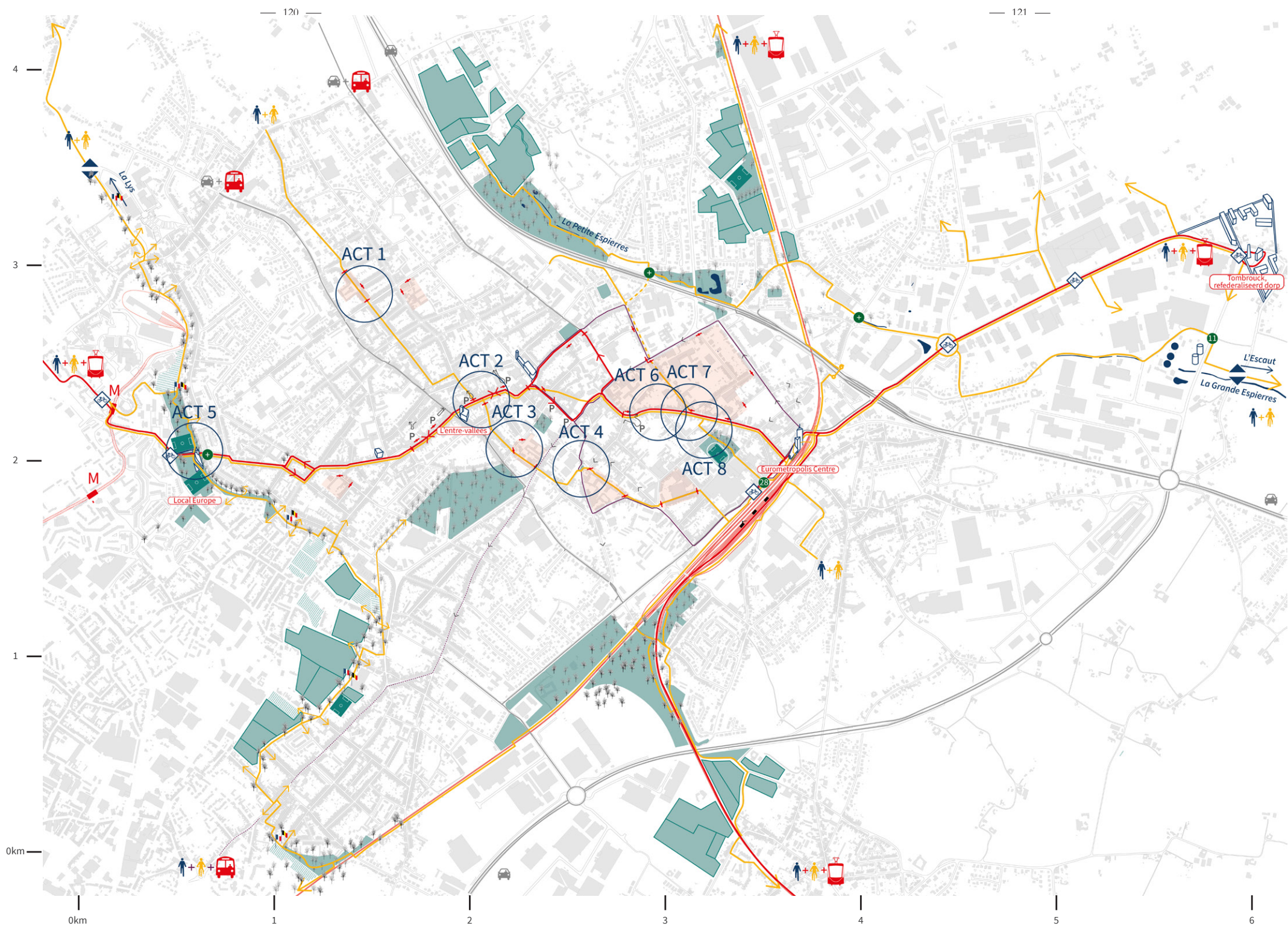
### 6.1 Phase 1 (juin 2020 - septembre 2020) : ACT

Dans la partie 1 et dans la partie 4, il a été remarqué que la crise avait provoqué des changements dans les habitudes de mobilité, notamment transfrontalière. Aussi, cette crise impose certains changements de comportements à court terme. Cette phase fait donc référence aux plans de déconfinement aménagés dans plusieurs petites ou plus grandes villes européennes et belges. Ces plans s'inspirent souvent de «l'urbanisme tactique» qui consiste à aménager très localement et temporairement des parties de l'espace public, là où un besoin urgent se fait sentir. Ensuite, une consultation publique sur les effets de ces aménagements est organisée afin d'envisager leur intégration à plus long terme dans ce même espace public. Dans l'Eurométropole, plusieurs villes ont ou vont aménager leur espace public différemment à court ou à long terme en réaction à la crise sanitaire. Plusieurs d'entre elles ont aménagé un plan de déconfinement comme à Lille, où 15km de pistes cyclables seront aménagées ainsi qu'un système qui permettra de rendre le centre-ville en zone piétonne en fonction de l'influence.<sup>38</sup> Des aménagements seront également mis en place à Roubaix<sup>39</sup> ou encore dans le centre de Kortrijk.

A Mouscron, la phase commencerait dès maintenant pour se terminer au plus tard en septembre 2020 pour la rentrée scolaire. En effet, plusieurs actions très locales pourraient être proposées notamment sur le cheminement cyclable situé sur la ligne de crête et jusqu'à la gare qui connecte la ville à la Broadway mais aussi de nombreuses écoles à la Broadway et à la gare. D'autres actions sur la Broadway-même ou le long de la Grande Espierres, en plein air feraient découvrir le prochain by-pass du carré bleu. Ces actions nommées «ACT» sont proposées suivant 3 stratégies dont celle du filtre d'abord, qui annonce les futurs «knips» des rues scolaires et qui laisse passer une partie des usagers en fonction de leur mode de déplacement et des moments de la journée. La stratégie de la distanciation ensuite qui redistribue le partage de la voirie en y laissant plus de place pour les modes doux et les commerçants. Ainsi, dans certaines rues, les Sens Unique Limité (SUL) seraient beaucoup plus sécurisés par exemple ou encore dans d'autres rues, les commerçants auraient l'autorisation de disposer d'une terrasse sur le trottoir sans permis afin de recevoir quand même leur client en fonction des obligations sanitaires à respecter. Ces deux premières stratégies sont toujours accompagnées de la pose de râteliers pour vélos sur 1 place de parking (1 place voiture représente 8 à 10 vélos). Enfin, la troisième stratégie vise à organiser durant l'été certains petits événements en plein air respectant les mesures sanitaires comme par exemple des promenades dans les 2 langues qui s'intégreraient dans la dynamique des «BlueWalks» du Parc Bleu qui sont des balades guidées avec pour objectif de faire découvrir le réseau bleu de l'Eurométropole.

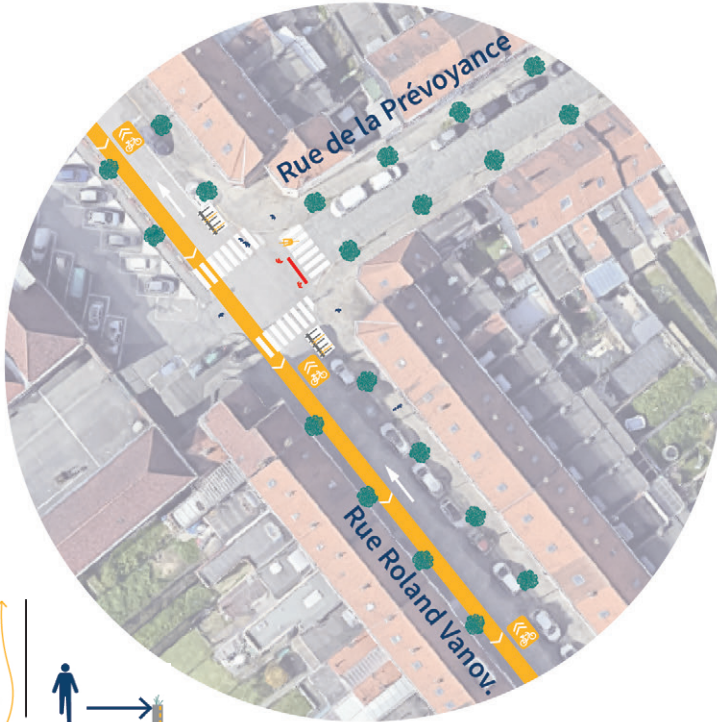
38 "DAMIEN", «La Métropole Européenne de Lille aménage plus de 15 km de pistes cyclables temporaires pour favoriser l'usage du vélo», dans : *Actu - en ligne* (06.05.2020) : <<https://www.zoomsurlille.fr/actualites/deconfinement-la-metropole-europeenne-de-lille-amenage-plus-de-12-km-de-pistes-cyclables-temporaires-pour-favoriser-lusage-du-velo>>, [28.05.2020].

39 DEMOLLIEN, Nicolas «Des pistes cyclables aménagées à Roubaix en vue du déconfinement», dans : *Actu - en ligne* (06.05.2020) : <[https://actu.fr/hautes-de-france/roubaix\\_59512/des-pistes-cyclables-amenagees-roubaix-vue-deconfinement\\_33459305.html](https://actu.fr/hautes-de-france/roubaix_59512/des-pistes-cyclables-amenagees-roubaix-vue-deconfinement_33459305.html)>, [28.05.2020].



Proposition de modification du PCM avec le passage du by-pass du carré bleu et du tram de la Broadway.

Axe dont la largeur de voirie est principalement destinée aux: piétons, cyclistes, bus, trams/trains, voitures/camions; Tram; Cyclable; Knips pour rues scolaires ou piétonnier; Sens voiture modifié; Potagers (existants/nouveaux); Champs; Vélos partagés+parking; Balisage carré bleu; Boucle bus centre.



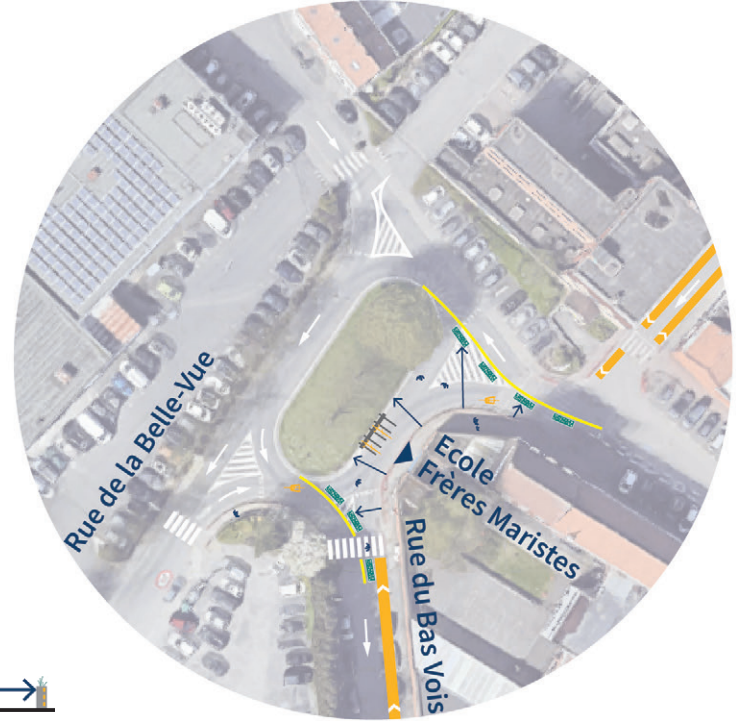
ACT 1



ACT 3



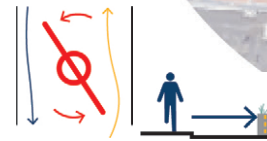
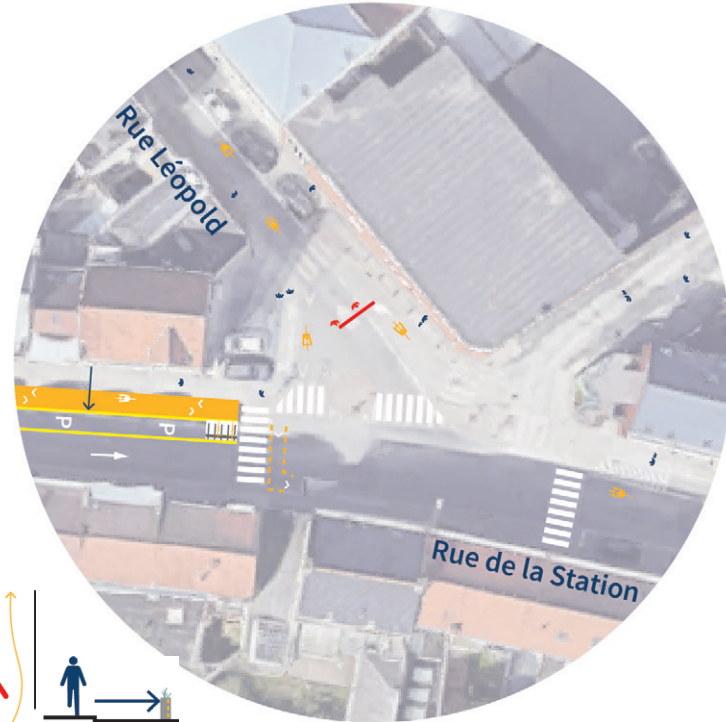
ACT 2



ACT 4



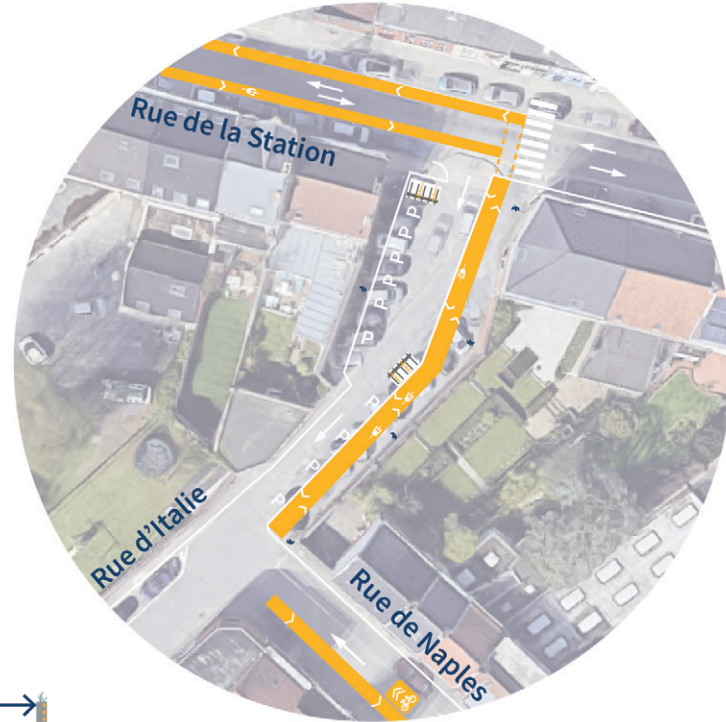
ACT 5



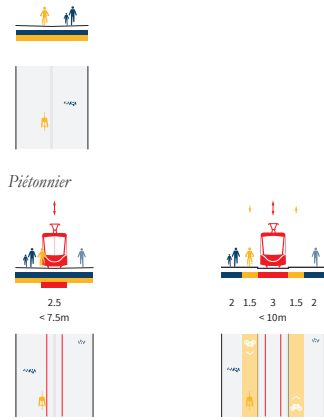
ACT 7



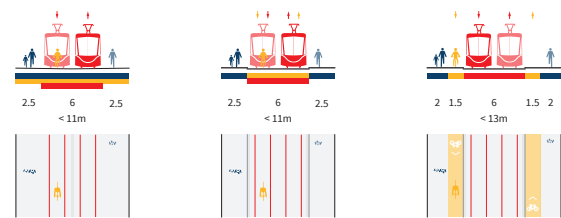
ACT 6



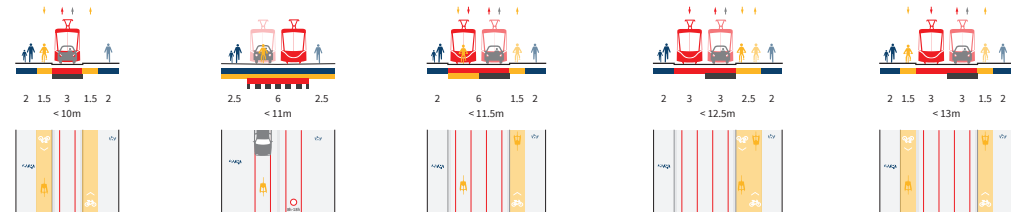
ACT 8



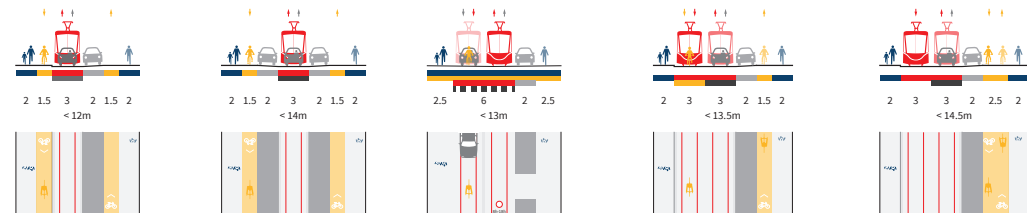
+ une ligne de transport en commun sur une voie



+ une ligne de transport en commun sur 2 voies



+ des voitures



+ du stationnement

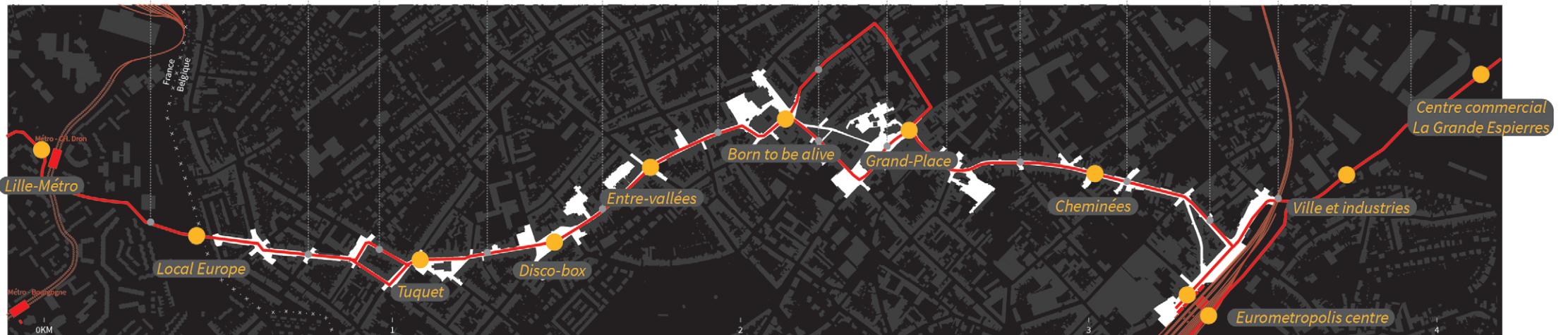
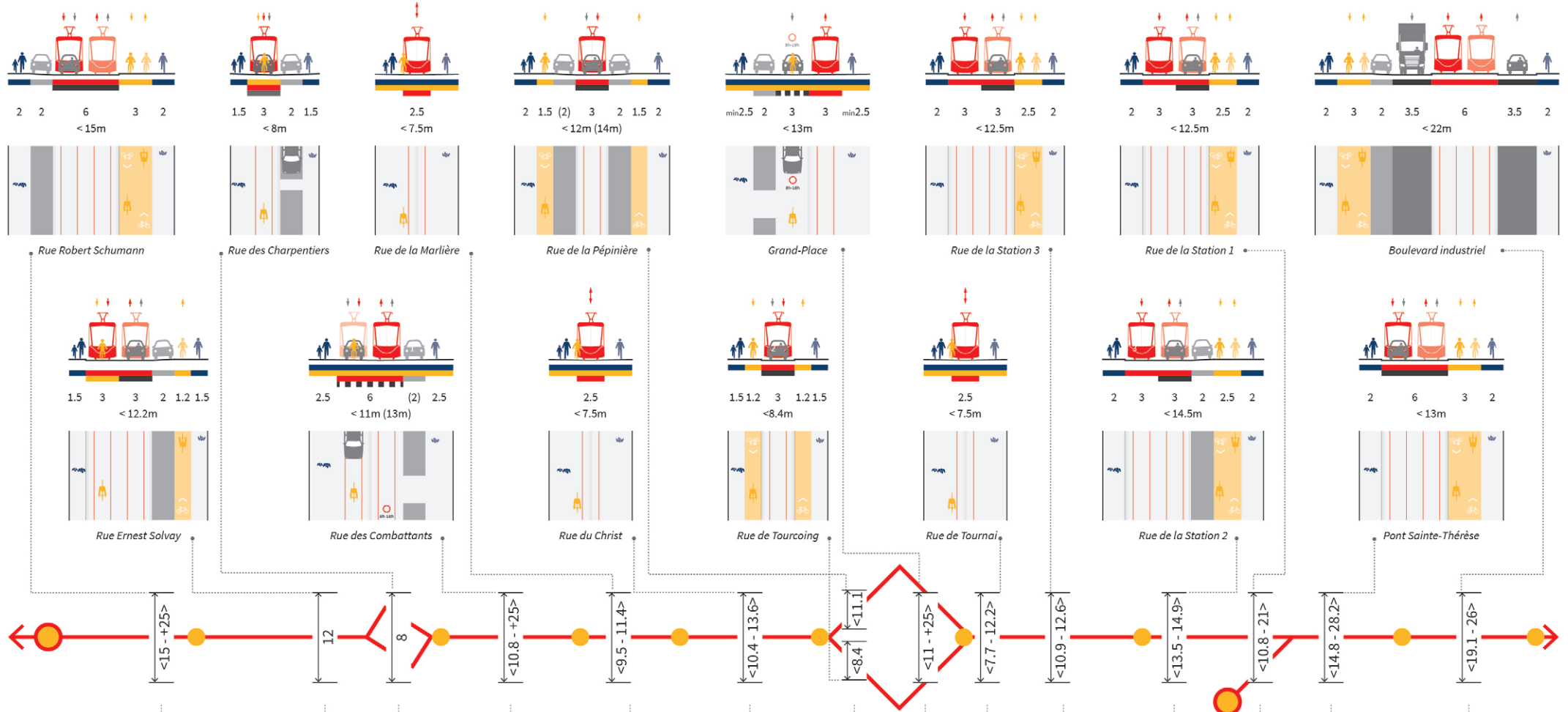
Différentes possibilités en fonction de la largeur et des modes de transports.

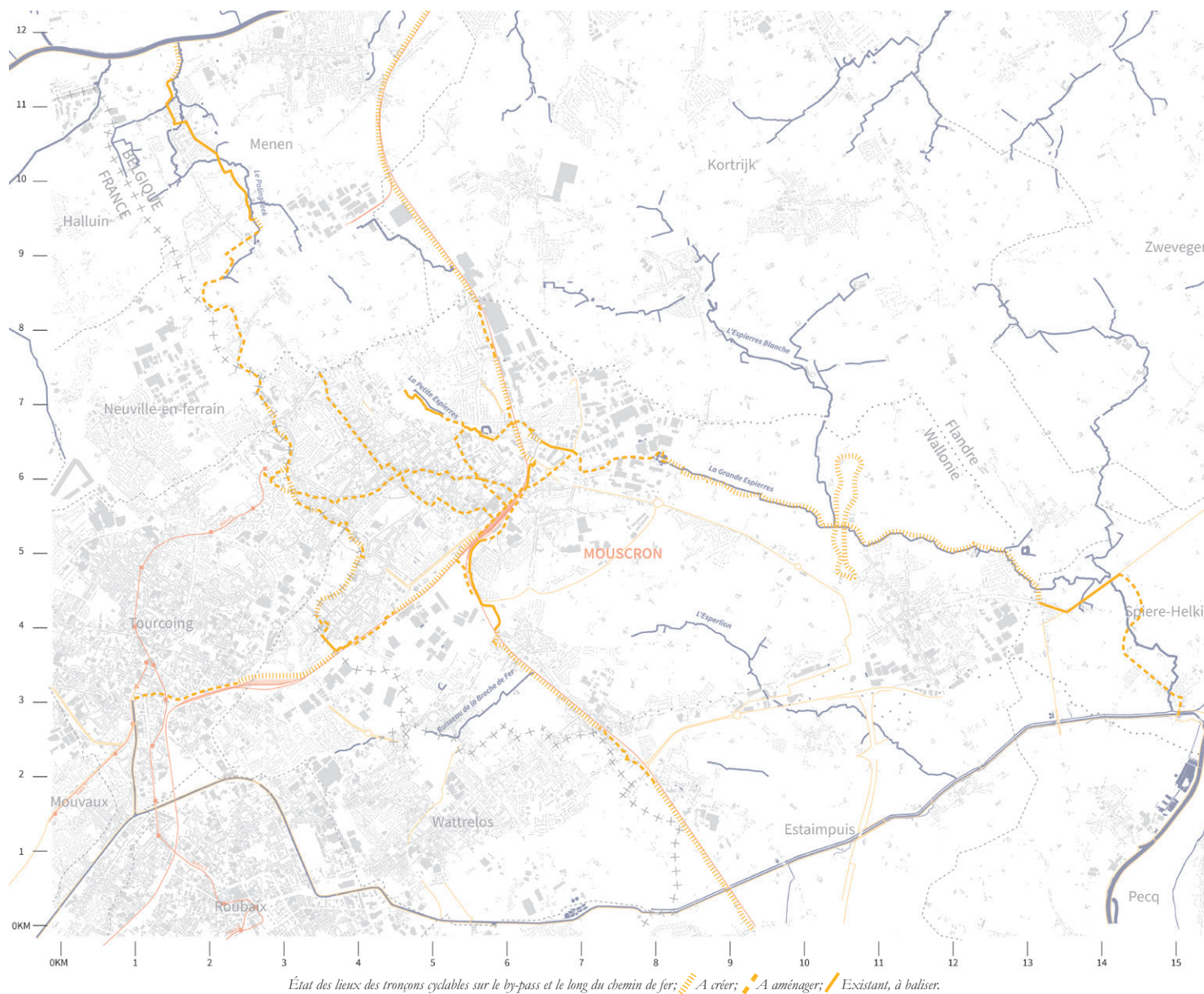
### 6.2 Phase 2 (2020-2035) : Connect

Cette deuxième phase consiste d'abord en l'établissement du nouveau PCM, puis en la construction des missing links et donc du tram de la Broadway, du by-pass du carré bleu le long du Palingbeek, de la frontière franco-belge, de la Broadway et de la Grande Espierres et enfin des vélo-routes le long du chemin de fer.

Sur la Broadway, la priorité est donnée d'abord aux piétons, cyclistes et toute autre mobilité douce avec un trottoir de minimum 1,5m, ce qui est vraiment le minimum. Des trottoirs plus larges peuvent accueillir plus d'activités diverses et en particulier devant les commerces et l'HoReCa comme c'est le cas sur une bonne partie de la Broadway. Ensuite, ce sont les transports publics et en fonction de la largeur de la voirie, ces transports publics, en l'occurrence un tram, sont aménagés avec une voie sens unique, une voie à double sens alternés ou deux voies. Il est préférable d'éviter les voies en sens unique quand elle ne font pas une boucle bien définie car cela diminue la lisibilité que l'on peut se faire de réseau de transport. Ainsi parfois, la largeur des rues oblige à choisir l'option d'une seule voie mais sur laquelle le transport passe une fois dans un sens et une fois dans l'autre. Ce système existe dans les rues commerçantes de plusieurs villes comme dans la Leidsestraat à Amsterdam. Enfin, ce sont les voitures qui peuvent y avoir leur place une fois que ces deux premiers éléments sont en place.

La page suivante s'intéresse à l'aménagement des profils de la Broadway. Ces profils de voirie sont assez étroits dans la ville puis assez larges après la gare de Mouscron ou après la frontière franco-belge. Ainsi, en fonction de l'espace disponible de la voirie, les différents modes de transports peuvent être mélangés, et donc sur un espace partagé ou il peuvent être séparés. Cette dernière solution favorise la vitesse et demande plus d'espace. Les espaces partagés, quant à eux, sont plus fluides, d'une «fluidité lente». Ils permettent à plus de monde de passer sur un espace plus réduit. Ainsi, le centre de la Broadway, avec les rues de la Marlière, du Christ et la Petite Rue est proposé en espace partagé sans voiture. Les voitures ne pourraient plus parcourir ces 3 rues mais s'en approcher via les nombreux parkings en intérieur d'îlots ou en coin d'îlots. Le tram, quant à lui, pourra supprimer une partie de ces flux de voitures. Ensuite, la rue des Combattants et la Grand-Place sont proposées également en espace partagé mais avec les voitures qui pourraient y accéder partiellement, à certaines heures ou jours de la semaine. Enfin, plus l'on s'éloigne de l'hyper centre, plus il est suggéré de séparer les différents modes, tant pour la sécurité que pour la vitesse notamment des transports en commun en site propre qui pourront être plus attractifs. Ces profils conviendraient également pour une ligne de bus structurante.





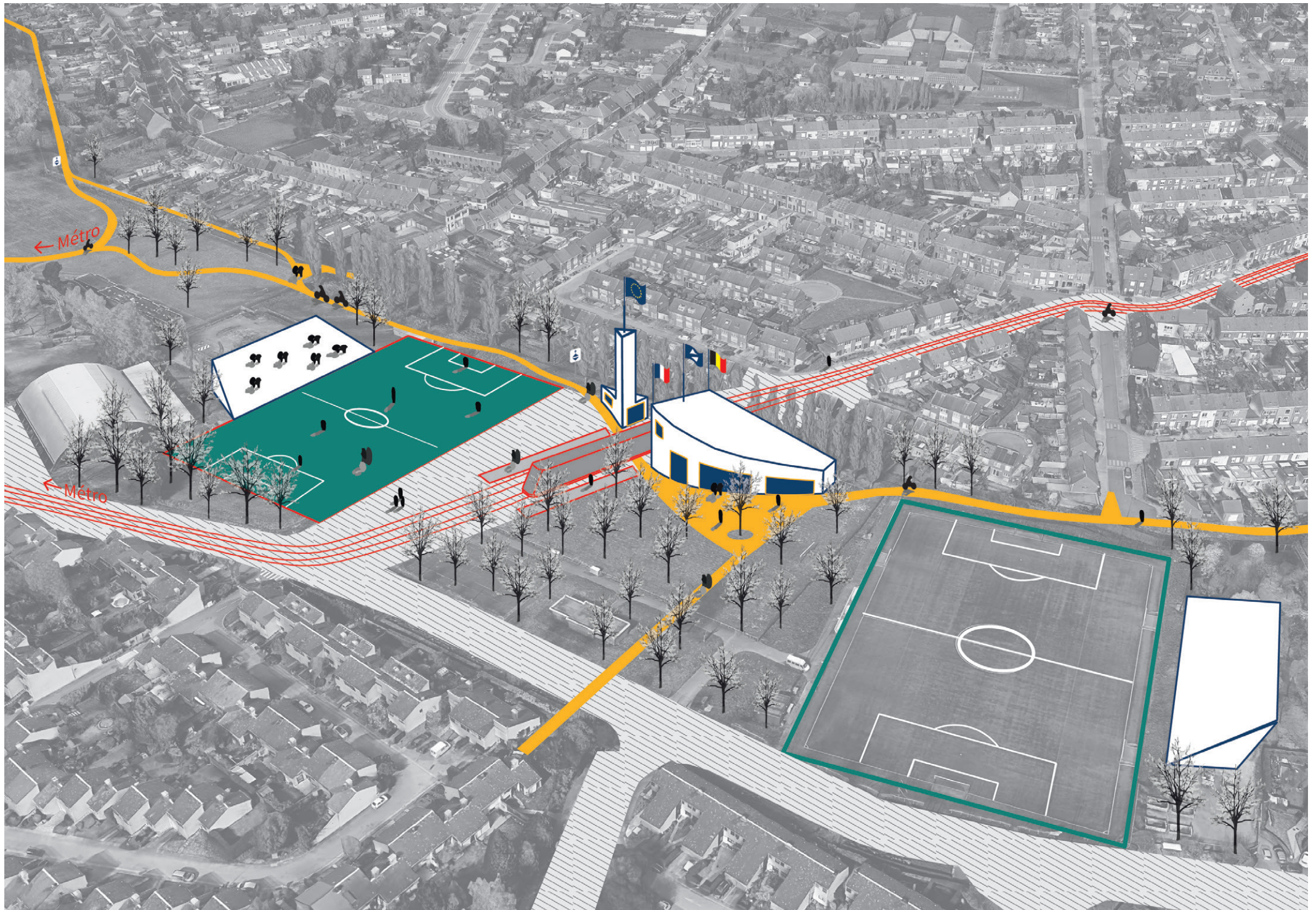
Pour l'aménagement du by-pass et des vélo-routes le long du chemin de fer, certains tronçons existent déjà très localement. Cette carte reprend donc les tronçons existants à baliser, les tronçons déjà utilisables, à baliser dans un premier temps et à aménager à plus long terme et enfin les tronçons inexistant à créer. L'aménagement des bords du chemin de fer était une proposition du Plan Communal Cyclable qui n'a pas abouti (voir annexe p.153).

### 6.3 Phase 3 (2030-2035) : Activate

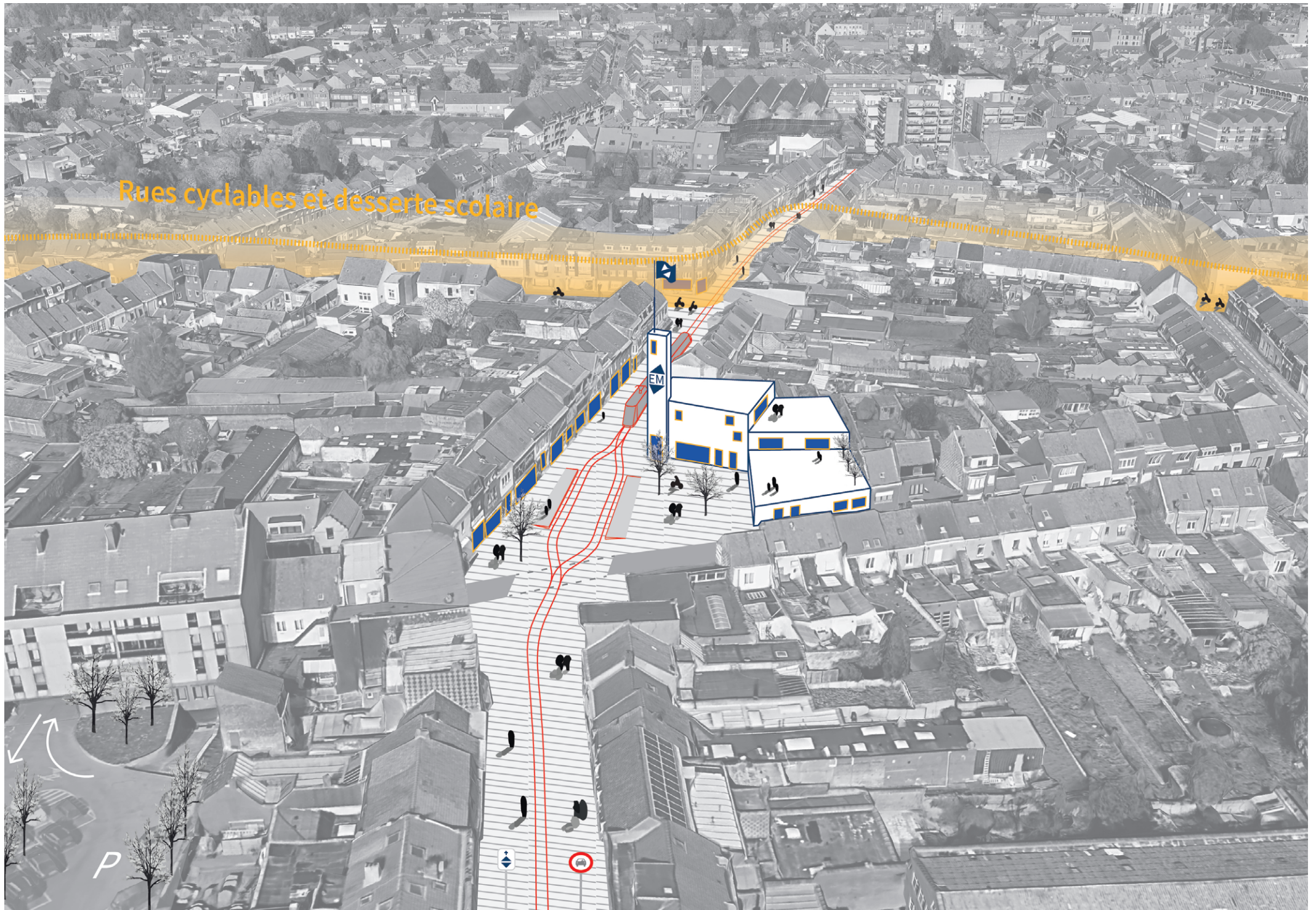
Cette dernière phase consiste en l'activation des réseaux, notamment avec le tram de la Broadway, le tram prolongé depuis Roubaix, mais aussi avec les différents repères placés dans le territoire eurométropolitain. Mouscron est alors intégrée totalement au Parc Bleu, dans l'Eurométropole et dans une mobilité plus durable.



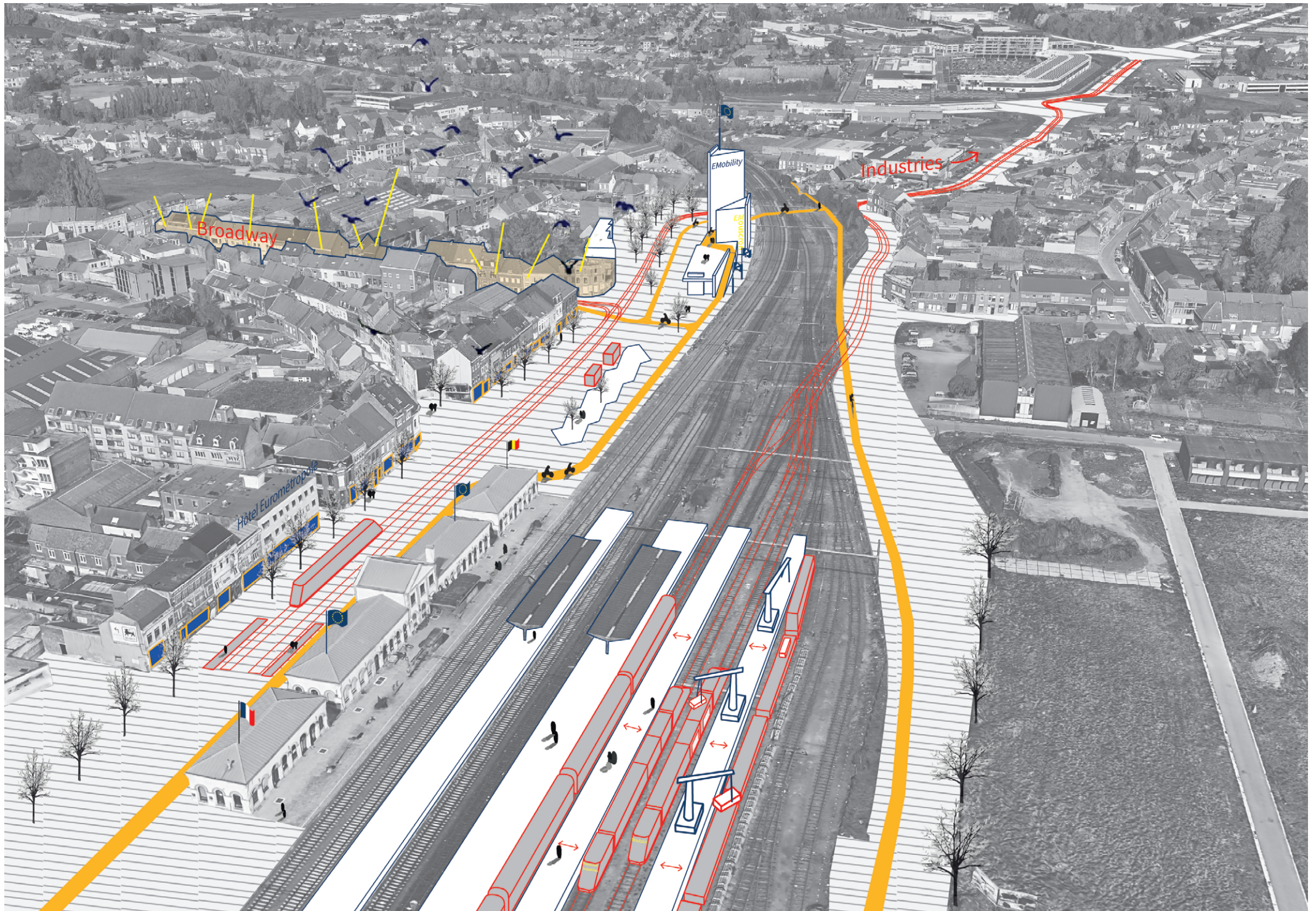
*By-pass du carré bleu, embouchure du Palingbeek.  
Observatoire de la nature; BlueWalks; Petite réparation/Entretien des vélos.*



*Local Europe, frontière franco-belge à proximité du terminus du métro.  
Parc; Activités sportives transfrontalières; Tram de la Broadway européenne.*

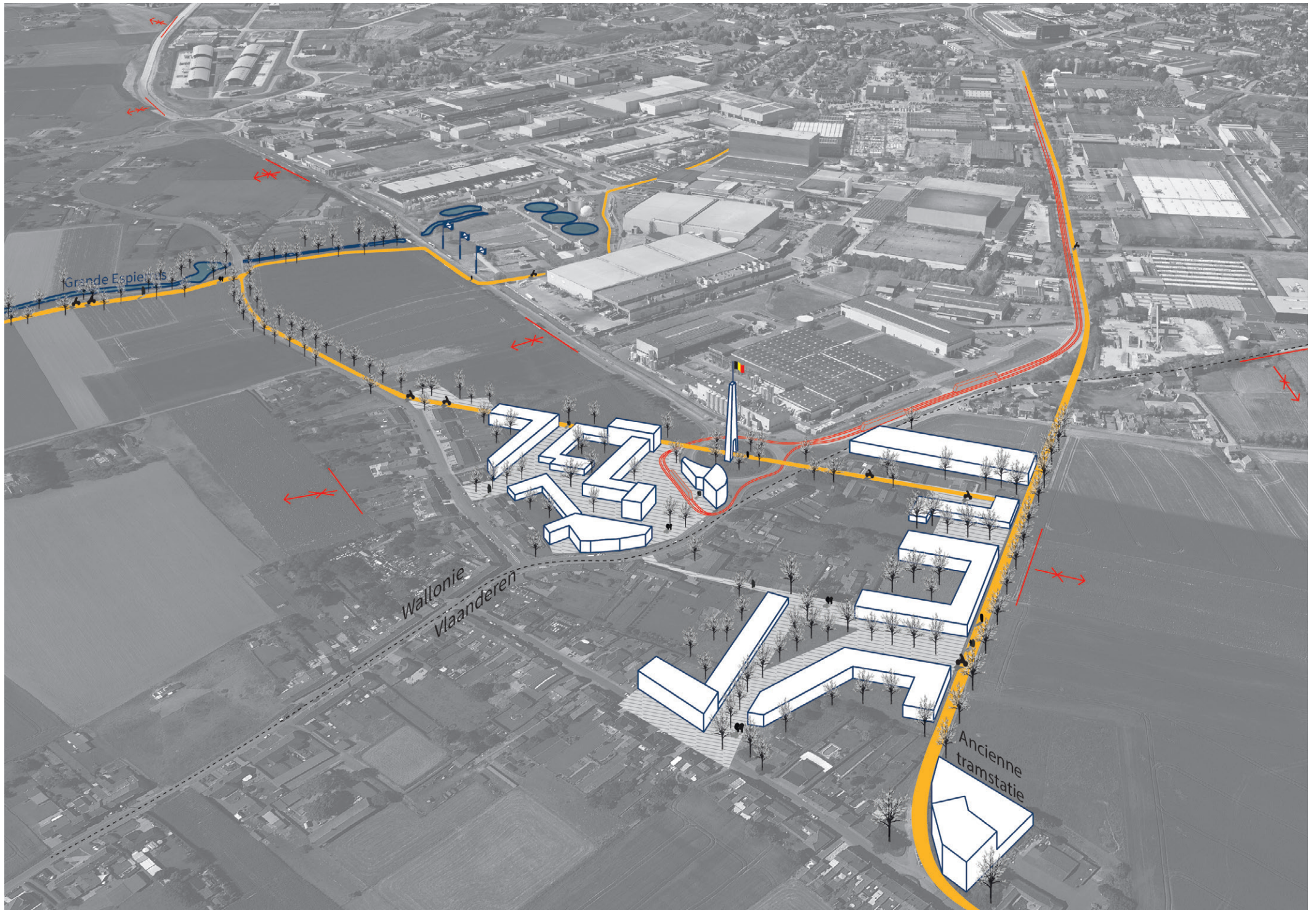


*Sommet et centre de la Broadway, point culminant sur le by-pass entre les 2 vallées.  
Petits commerces aux rez-de-chaussée; Logements aux étages; Informations touristiques Parc Bleu et Mouscron; Locaux radio eurométropolitaine.*

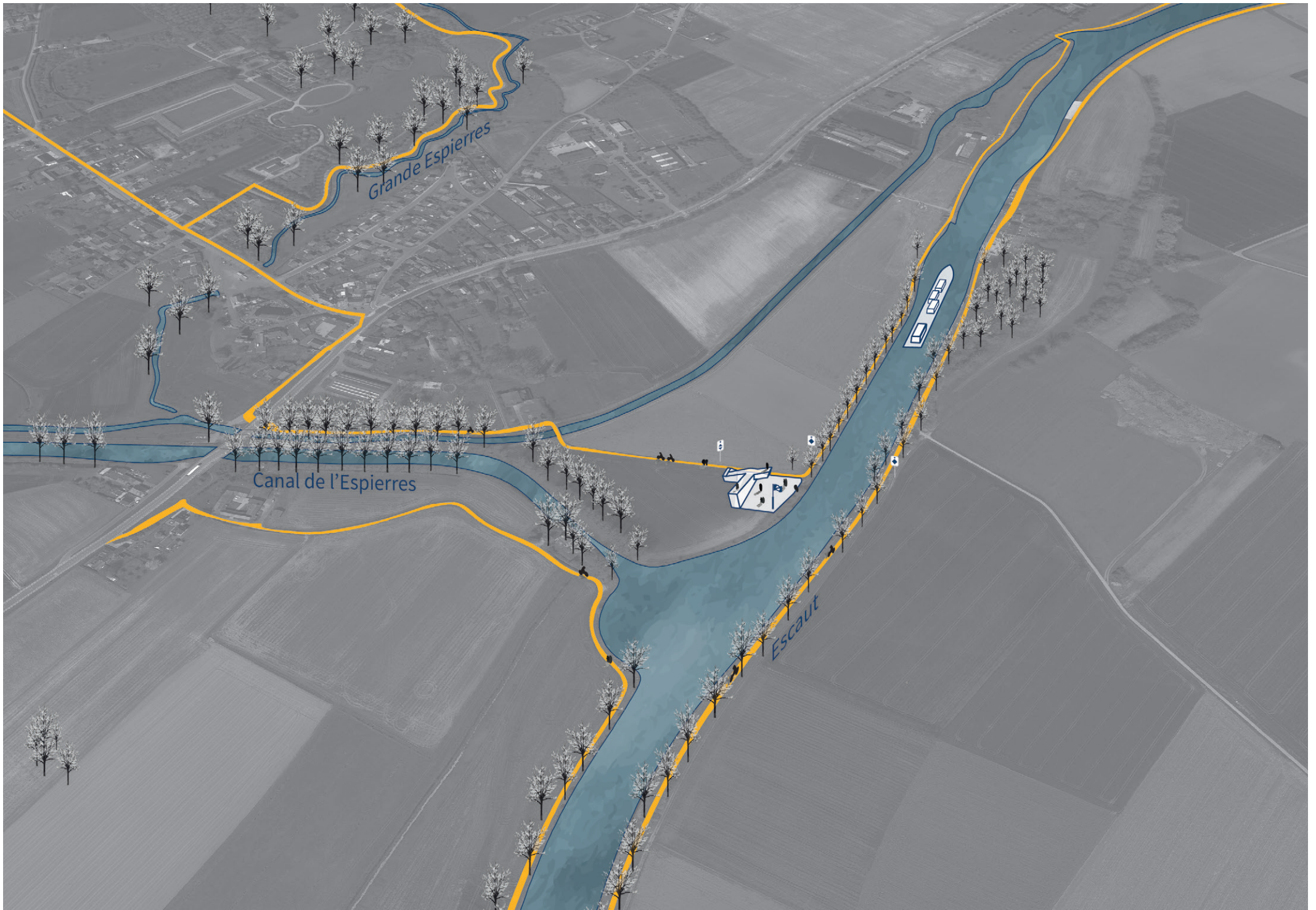


Eurometropolis Centre, gare de Mouscron.

Guichet mobilité unique pour l'Eurométropole, toutes les informations sur toutes les mobilités et leur co-organisation; Pôle connecteur du tram de la Broadway; du tram prolongé de Lille-Roubaix-Heurseaux-Mouscron, des trains et des bus; Quais échangeurs tram-train pour les usagers ou pour le petit fret depuis/vers les industries.



*Tombronck, premier refederaliseerd dorp, terminus du tram de la Broadway.  
Fin de la Broadway et début de la balade le long de la Grande Espierres vers l'Escaut; Densification du hameau de Tombronck à partir de l'ancien tracé de tram vicinal; Dernière urbanisation de ce côté de la Route de la Laine.*



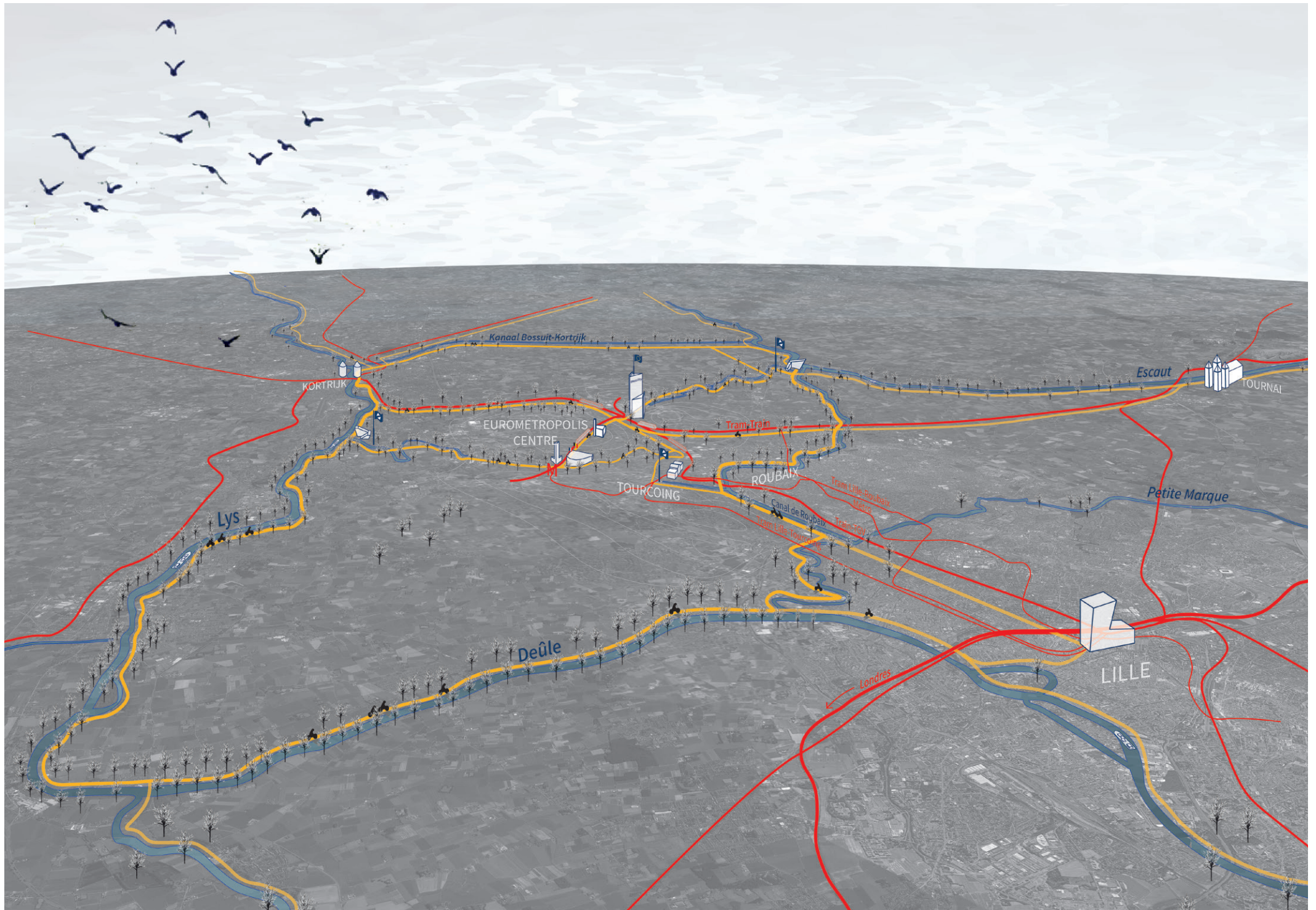
*By-pass du carré bleu, embouchures de la Grande Espierres et du canal de l'Espierres.  
Observatoire de la nature; BlueWalks; Petite réparation/Entretien des vélos; Petite restauration.*

*Je vais régulièrement à Mouscron le weekend boire un verre, c'est convivial et les consommations sont moins chères qu'en France. Avant j'y allais en voiture mais depuis qu'un nouveau tram relie la station de métro à la Grand-Place de Mouscron et que les parkings du centre sont devenus payants, je n'utilise plus que le tram, en plus ça marche avec ma Pass Pass.*

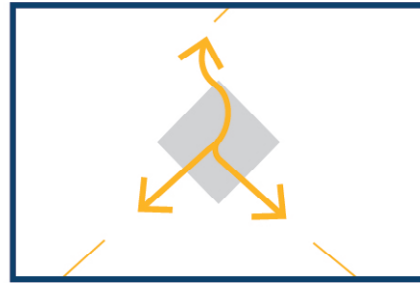
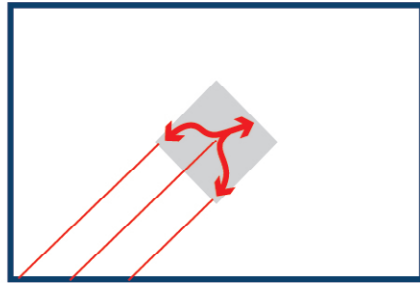
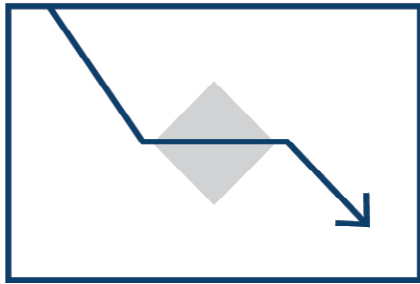
*Je me rappelle que j'ai commencé en 2020, j'étais le premier livreur à vélo de Mouscron, aujourd'hui, on est plus d'une 60ème et on livre rapidement tout type de petites marchandises jusqu'à Tourcoing, Roubaix, Kortrijk et parfois même Tournai, c'est super facile grâce aux vélo-routes le long des chemins de fer.*

*Depuis la Grande Refédéralisation de l'Etat belge il y a 3 ans, l'entreprise est devenue fournisseur officiel de masques «Invisible FFP2» de l'Etat. Nous les envoyons en tram jusqu'à la gare de Mouscron puis en train jusqu'à la réserve nationale. Ils sont renouvelés désormais tous les 5 ans et ils nous reviennent alors par train pour que nous les remettions aux normes. Nous en exportons aussi à Paris et Londres via le train. L'entreprise qui a connu des temps difficiles sous la direction de mon grand-père fin du XIX<sup>ème</sup>, ne connaît plus la crise aujourd'hui!*

*Les bourgmestres de Spierre-Helkijn, Estaimpuis et les maires de Tourcoing et Halluin s'entendent sur la création d'un nouveau by-pass du carré bleu. Ces by-pass, réseaux secondaires au carré bleu désormais bien connus, seront donc au nombre de 18 à la fin de cette année.*



Mouscron, Eurometropolitan city



## 7 Annexes

### 7.1 Références de cas

#### 7.1.1 Les disques de valorisation des axes de transport de la Mel (DIVAT)

En 2006, la Métropole européenne de Lille (MEL), (anciennement Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) lance une révision de son PDU (Plan des Déplacements) et prépare son SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale<sup>40</sup>). C'est dans ce contexte qu'apparaît la notion de disque de valorisation des axes de transport, les DIVAT qui sont des disques de 500m de rayons centrés sur une station de transport en commun type lourd, c'est-à-dire, train, métro et tramway. Ces DIVAT sont développés comme des outils permettant de mieux appréhender les réflexions sur les articulations entre urbanisme et mobilité. Un disque représente une surface de 78ha et il existe 120 disques sur le territoire de la MEL, ce qui représente 11% de sa superficie, et environ 1/3 des 1 143 57241 habitants de la MEL. Si les DIVAT sont également appliqués aux stations des lignes de bus à haut niveau de service (LIANES), la superficie du territoire concerné est de 21%, soit plus de la moitié des habitants de la MEL.

---

40 Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Créé en 2010 par la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE), il détermine un projet de territoire qui met en cohérence les politiques dans des domaines divers dont l'environnement fait partie. Il a notamment pour principe la préservation de l'environnement et la gestion économe des sols. Le SCOT comprend trois documents : un rapport de présentation qui contient un diagnostic et une évaluation environnementale, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs - en ligne : [https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire\\_environnement/definition/chema-coherence-territoriale.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/chema-coherence-territoriale.php4), 15/04/2020.

41 Insee, «Population de la MEL en 2016» - en ligne : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-245900410#chiffre-cle-1>, 15/04/2020.

Le but de ces DIVAT est de déterminer, à travers une analyse de chacun d’entre eux, les objectifs et les modifications réglementaires, dans les PLU notamment (Plan Local d’Urbanisme<sup>42</sup>), à effectuer pour pouvoir poursuivre ces objectifs. Un des enjeux principal est de faire évoluer la réglementation vers des densités de population minimales dans ces disques. Ainsi, le potentiel foncier, suivant les schémas directeurs et PLU, a été identifié pour l’ensemble de ces DIVAT et détermine les zones où les densités doivent être augmentées et si les réglementations doivent être modifiées. Un autre enjeu important est de favoriser l’accessibilité aux stations par les modes doux notamment. Les cheminements piétons et cyclistes doivent être confortables et lisibles et des stationnements aisés et protégés doivent être mis en place pour les vélos et les voitures à proximité de ces stations. Les DIVAT permettent donc de définir des enjeux clairs à l’échelle supra-communale. Ces enjeux sont ensuite retranscrits localement grâce à un diagnostic autour de chaque station de transport en commun structurant qui va définir concrètement les modifications et les objectifs pour les schémas/plans de développement locaux.

Malgré des contextes politique et réglementaire particulièrement différents entre les Hauts-De-France, la Wallonie et la Flandre, le réseau structurant de la MEL et les objectifs autour de celui-ci devraient être réfléchis à l’échelle de l’Eurométropole ou en tout cas à une échelle qui dépasse la frontière franco-belge de la MEL car la frontière n’a pas réellement de sens dans ce genre de réflexions. En effet, des continuités urbaines existent en particulier à 3 endroits de la frontière ; entre le Comines français et le Comines (Komen) belge, Halluin et Menen et Tourcoing et Mouscron. Ces villes, du côté belge, pourraient développer des réflexions semblables à celles effectuées dans la MEL en se greffant au réseau structurant de celle-ci et en intégrant les leurs.

### 7.1.2 Le Périmètre d’Aménagement Coordonné d’Agglomération de Genève (PACA)

Ces démarches proviennent du projet d’agglomération franco-valdo-génévois qui regroupe des territoires transfrontaliers autour de Genève. Elles partent donc également de la grande échelle mais cette fois-ci transfrontalière (communes françaises et suisses) pour ensuite être mises en débat au sein des communautés locales.

Les PACA sont des secteurs pour lesquels la création de ligne de transport en commun est envisagée. Des études sont effectuées pour chaque secteur dans le but d’établir les recommandations à suivre dans les outils urbanistiques locaux et éventuellement leur

42 Document destiné à définir plus simplement la destination générale des sols que ne le fait le plan d’occupation des sols (POS). Depuis le vote de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) par le Parlement le 13 décembre 2000, le PLU remplace le POS. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, quelles zones doivent rester naturelles, quelles zones sont réservées pour les constructions futures, etc. Il doit notamment exposer clairement le projet global d’urbanisme ou PADD qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l’évolution de l’agglomération - en ligne : [https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire\\_environnement/definition/plan\\_local\\_d\\_urbanisme\\_plu.php4](https://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/plan_local_d_urbanisme_plu.php4), 15/04/2020

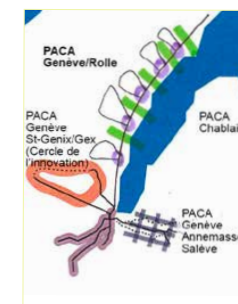
révision. Pour chaque secteur, plusieurs scénarii d’aménagement sont proposés par différents bureaux d’études et sont ensuite directement soumis à la consultation populaire la plus large afin d’être réorientés ou adaptés pour atteindre la plus grande adhésion. Ces consultations se font sous la forme de tables rondes, d’ateliers,...et sont représentatifs des démarches des PACA.

Et de manière générale, le projet d’agglomération franco-valdo-génévois est une vision commune à tout le territoire de l’agglomération de Genève dont des communes françaises font partie. Ainsi, toutes les réflexions et études sont développées de manière transfrontalière pour permettre la meilleure cohérence. Le RER franco-valdo-génévois a d’ailleurs été inauguré le 12 décembre 2019.

Évidemment, les dynamiques transfrontalières et le territoire sont différents dans l’Eurométropole L-K-T. En effet, Genève est une avancée suisse entourée du territoire français et est une centralité attractive de la région. Quant à la MEL ou dans le territoire de l’Eurométropole, ce sont plusieurs centralités qui apparaissent (Lille, Tourcoing-Roubaix, Kortrijk, Tournai,...) sur un territoire transfrontalier différent. Une vision globale de la mobilité et de l’aménagement du territoire y est donc peut-être moins évidente a priori mais semble extrêmement nécessaire. D’où l’importance de continuer et renforcer la coopération territoriale déjà mise en place pour arriver éventuellement à une gestion plus globale à l’échelle de l’Eurométropole L-K-T.



Le RER franco-valdo-génévois (en violet)



Une suite de localités interfaces, au centre de bassins versants



Le projet de territoire : urbanisations (en rouge), infrastructures (en noir) et paysages (en vert)

© Grand Genève

Dessins provenant des ateliers du PACA Genève/Rolle

### 7.1.3 Projets proposés dans les plans communaux

D'abord dans le Schéma de Structure Communal, il est notamment proposé de profiter des espaces verts présents sur la frontière franco-belge pour y aménager un parc urbain. Deux propositions ont d'ailleurs été faites.

Schéma de structure communal de Mouscron Options et mesures d'aménagement

#### VII.2. Mesure n°AO-03 : Deux propositions d'interventions

La frontière entre la rue de la Fraude et la rue de l'Angleterre au Mont-à-Leux se termine actuellement par des rues en cul-de-sac et en présence des pignons aveugles vers la France. A l'inverse, du côté français les façades de la rue des Lilas sont tournées vers la Belgique.



Figure 81 : proposition d'intervention entre les rues de la Fraude et de l'Angleterre au Mont-à-Leux (JNC AWP)

La frontière à proximité de l'ancien parking douanier du Risquons-Tout est aujourd'hui marquée par des murs ou des clôtures pour marquer la limite entre les quartiers d'habitations français et le centre d'affaire belge.

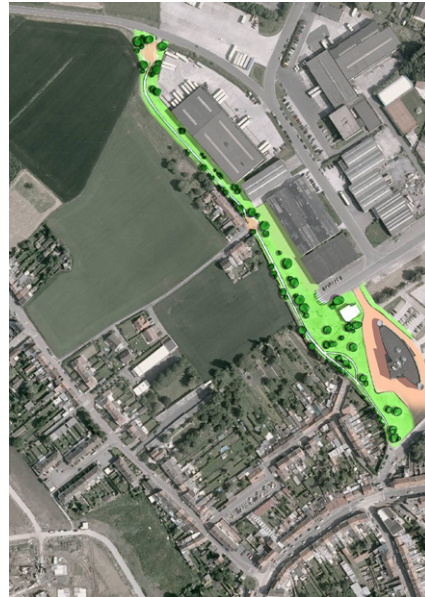
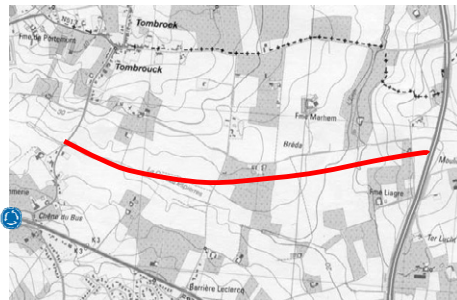


Figure 82 : proposition d'intervention à proximité du Risquons-Tout (JNC AWP)

Deux propositions d'aménagements le long de la frontière franco-belge (Source: Schéma de structure communal).

Ensuite, la proposition de nouvelle connexion entre la zone industrielle et l'A17 dans le Plan Communal de Mobilité actuel.


#### G. RN518 existant – A17



Ce tronçon, non prévu initialement, permettrait de relier directement les zonings situés au Nord de la commune à l'A17. Cette liaison suivrait approximativement le ruisseau « La Grande Espierre » et se connecterait à l'A17, via une aire de repos en projet. Ce segment sera nécessaire à moyen/long terme afin de décharger la RN58 de son trafic lourd dont le volume est sans cesse croissant.

Projet de nouvelle route entre l'A17 et le zoning industriel (Source: Plan Communal de Mobilité).

Enfin, en 2011, dans le Plan Communal Cyclable, la proposition de créer des infrastructures cyclables le long du chemin de fer avait été formulée. Celle-ci n'a pas aboutie et pourrait être reformulée dans le nouveau Plan Communal de Mobilité.

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

(Source: Plan Communal Cyclable)

### 7.1.4 Carte des infrastructures cyclables de Mouscron



(Source: Carte des infrastructures cyclables de Mouscron)

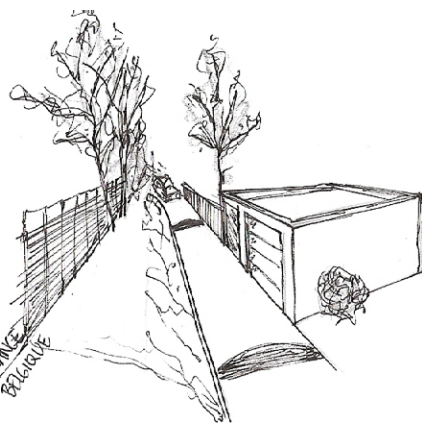


## 7.2 Balades de terrain, interviews, brèves, enquête et documentaire

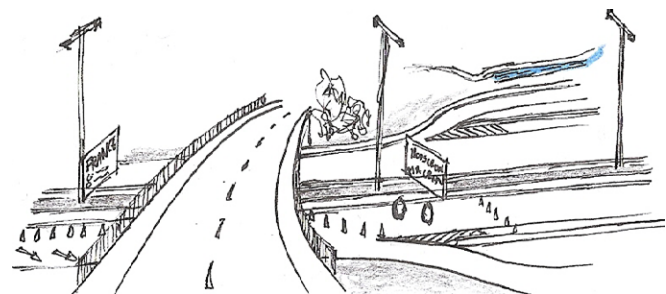
### 7.2.1 Balade : la Lys, le Palingbeek et la frontière franco-belge



Dans le bas de Mouscron, un chemin longe la frontière franco-belge. Les 2 pays se tournent le dos. En France, il semble y avoir un espace assez ouvert, un terrain de foot, derrière de hauts grillages. En Belgique ce sont les fonds de parcelles, soit des jardins, soit des garages. Le chemin est paisible et assez vert. Les casses vitesses (cheap) ne sont pas confortables à vélo. Une voiture qui veut entrer dans son garage bloque le chemin un peu plus loin.



Il n'est pas facile de traverser l'autoroute. Nous longeons toujours la frontière et passons au-dessus de l'ancien poste frontière de Rekkem. Les bâtiments des douanes ont été détruits il y a quelques années, mais aujourd'hui, ce qui nous semblait être un parking vétuste est désormais un poste de contrôles, les véhicules sont déviés avant le panneau «Moeskroen» (nous sommes en Flandre) où on peut lire aussi «Macron dégage» ou «RIC». La dernière fois que nous y avons vu des contrôles, c'était après les attentats de Paris. Cela nous faisait d'ailleurs rire parce qu'il n'y avait pas de contrôles aux autres nombreux points de passages, aujourd'hui ceux-ci sont bien fermés.



A côté de l'ancienne douane, je repère le Palingbeek que je tente de suivre sur un chemin étroit en cailloux. Je perds le ruisseau puis, le retrouve sur un chemin de terre sûrement régulièrement emprunté par les agriculteurs.

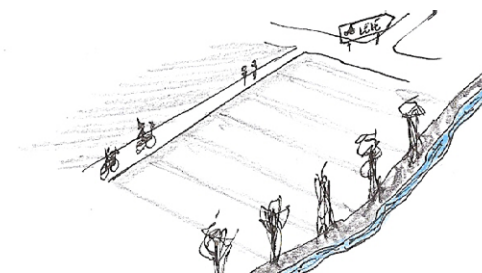
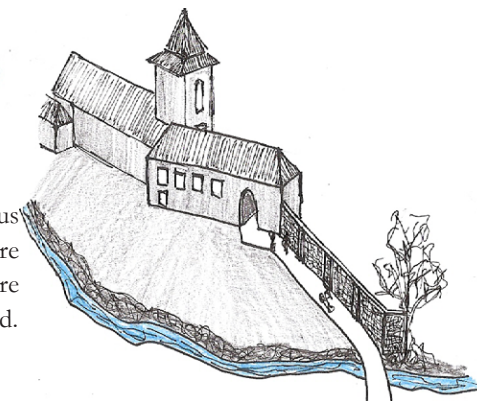


Je poursuis le chemin et perds le ruisseau à nouveau et je le retrouve plus large derrière des habitations et désormais sur une route asphaltée.

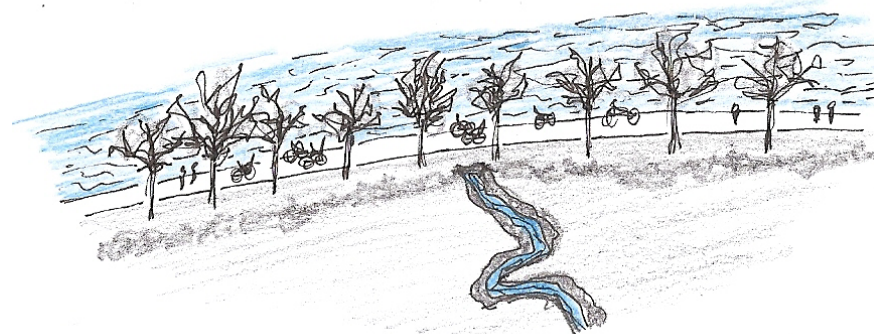
Impossible de longer le Palingbeek mais en suivant le chemin et d'autres cyclistes, je le retrouve et le requitte sur un chemin de plus en plus aménagé; petits ponts, jeux d'enfants,...



En traversant quelques rues plus importantes, je passe ensuite dans le centre du village derrière l'église et traverse encore une fois le Palingbeek toujours plus grand.



Il y a de plus en plus de monde à vélo ou à pied. J'entends parler principalement néerlandais mais aussi un peu français. Des chemins presque rectilignes avec des panneaux indiquant la Lys à vélo me dirigent. J'aperçois le Palingbeek parallèle au chemin quelques dizaines de mètres sur ma droite.

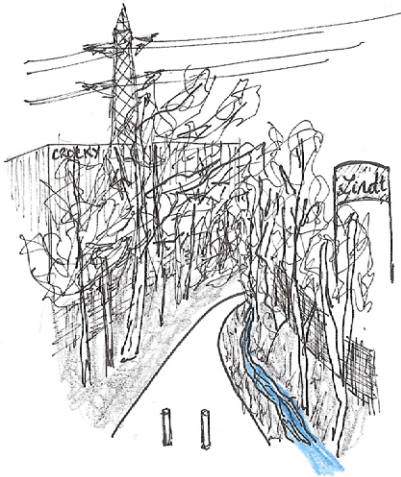


J'arrive enfin le long de la Lys, les paysages sont beaux. Il y a beaucoup de cyclistes, promeneurs, joggeurs,...et cela parle tant français que néerlandais. Est-ce la fréquentation habituelle d'un samedi de beau temps ou celle d'un samedi de confinement?



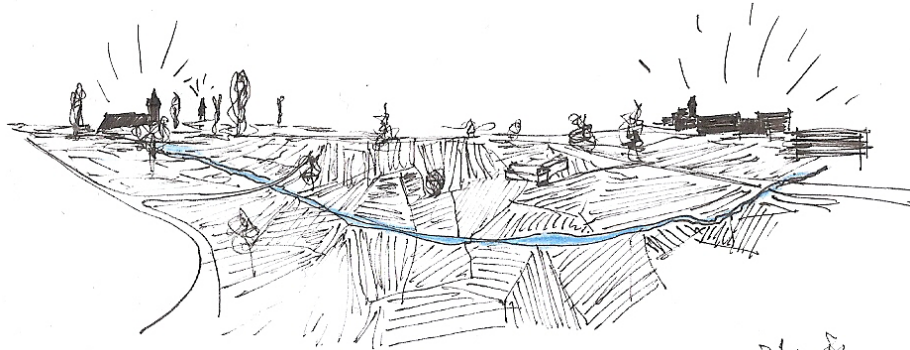
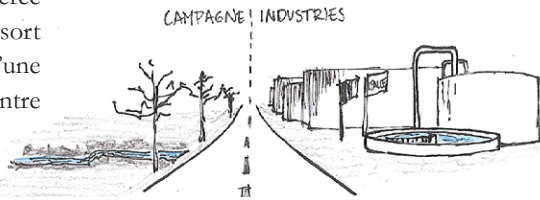
7.2.2 Balade : L'Escaut, la Grande Espierres et la frontière linguistique



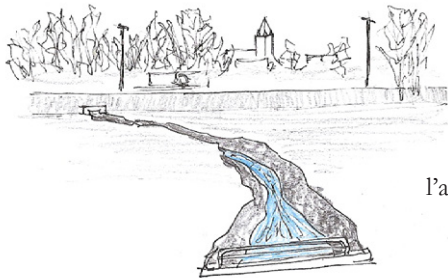


Après avoir traversé un quartier de villas 4 façades, j'entre dans une zone industrielle et aperçois la Grande Espierres le long d'une route. Je me demande si celle-ci est fort fréquentée par les camions en semaine car elle mène à seulement à 2 entrées d'industries. Je croise quelques familles qui se promènent. Des mouettes survolent les bâtiments des chips Crocky et ça sent le chocolat fondu, probablement de l'usine Cargill. Il est noté Lindt sur un silo, si c'est le Lindt des chocolats suisses, le voilà désormais démasqué mouscronnois.

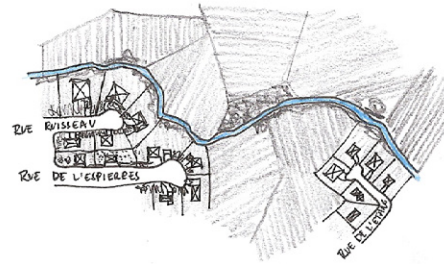
J'arrive à une station d'épuration gérée par Ipalle. La Grande Espierres ressort un peu plus loin de l'autre côté d'une route qui crée une transition nette entre campagne et industries.



J'entre ensuite dans les champs, sur des routes de campagne, je suis légèrement en surplomb par rapport à la Grande Espierres que j'aperçois un peu plus bas. Les paysages sont beaucoup plus dégagés que ceux de ma balade vers la Lys. Devant moi une église et un autre clocher me repèrent, c'est Dottignies. Derrière moi, ce sont les blocks d'industries et quelques clochers qui m'indiquent Mouscron.



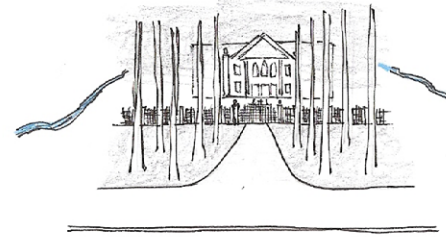
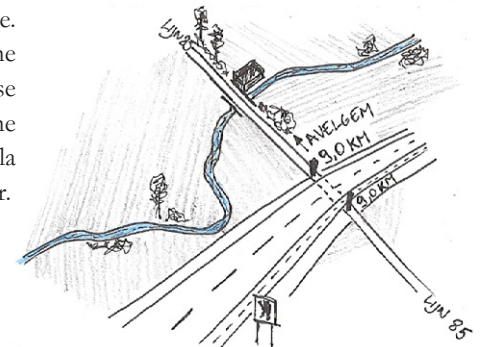
L'autoroute crée une barrière physique dans le paysage mais pas visuelle car elle semble n'apparaître que quand un rare camion y passe à toute allure. Avant de passer en dessous de l'autoroute, je descends vers un cul de sac jusqu'à croiser la rivière. Entre 2 camions, j'entends le ruissellement de l'eau et le vent qui souffle.



J'arrive dans un paysage entre champs et quartiers pavillonnaires. Ceux-ci semblent se rapprocher de la Grande Espierres sans y prêter une attention autre que des noms de rues relatifs à son passage.

Ces paysages se répètent et se ressemblent pendant un petit temps. Il est particulièrement difficile de longer et/ou de voir la rivière.

Du monde se promène sur ces routes de campagne, tant des francophones que des néerlandophones. J'arrive ensuite en Flandre. Je roule sur une nationale jusqu'à une ancienne ligne vicinale balisée et aménagée. Je traverse la rivière, quitte la «fietswielweg» et retourne dans des routes de campagnes et recroise la rivière 1 fois avant de ne plus pouvoir la voir.

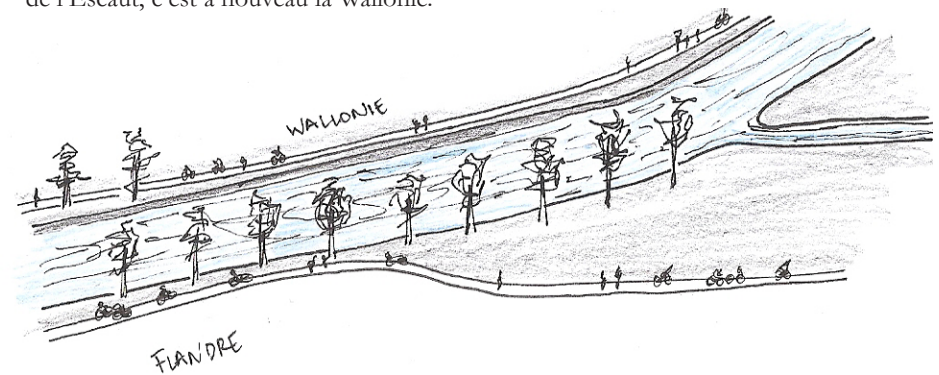


La rivière est maintenant sur le terrain du château d'Espierres. Je retombe sur la nationale qui longe le château et arrive dans le centre du village d'Espierres.

La rivière ressort près de l'église et va se jeter un peu plus loin dans le canal de l'Espierres, lui-même se jetant dans l'Escaut quelques centaines de mètres plus loin.



Comme le long de la Lys, les bords de l'Escaut sont très fréquentés de marcheurs, coureurs, cyclistes et j'entends parler encore les deux langues. D'ailleurs, de l'autre côté de l'Escaut, c'est à nouveau la Wallonie.



### 7.2.3 Réécriture de l'interview avec Séverine Flahault, coordinatrice transfrontalière de l'agence de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai - 03.04.2020

Séverine Flahault est chargée principalement de la mobilité et de l'emploi transfrontaliers, ainsi que de la coordination des rencontres entre bourgmestre et/ou maires au sein de l'Eurométropole L-K-T.

*A propos de la mobilité transfrontalière et notamment celle qui touche au territoire transfrontalier de Mouscron-Tourcoing-Wattrelos, où en sont les réflexions et débats sur l'uniformisation de l'offre et du réseau de transports en commun ?*

Question très globale mais très pertinente. D'abord replonger dans l'état actuel des choses. Pour l'instant, pour traverser la frontière franco-belge de ce territoire, il y a 3 liaisons possibles. La ligne de bus Mouscron-Wattrelos-Roubaix (MWR) exploitée tant par la TEC que par Ilévia, c'est-à-dire qu'il y a dans ces bus deux composteurs différents en fonction de où le titre de transport a été acheté et la ligne de bus TEC Risquons-Tout-Tourcoing (RT) qui relie Mouscron au terminus du métro à Tourcoing. Et enfin la connexion ferroviaire Lille-Flandres-Courtrai effectuée par des trains belges. Mais pour cette dernière (et aussi pour la liaison ferroviaire Lille Flandres-Tournai), les billets français et belges sont différents et la tarification des billets est différente selon le canal d'achat de ce dernier. Par exemple, le billet transfrontalier n'est pas disponible sur internet ainsi, le même trajet sera classé en « international » sur internet avec un prix plus élevé. Aussi, les contrôleurs belges, dans les trains de la ligne Lille Flandres-Courtrai, ne peuvent contrôler les billets français. Les choses ne sont donc pas encore homogènes au niveau de la tarification et du contrôle des billets transfrontaliers. Et même si aujourd'hui des abonnements transfrontaliers et des abonnements transfrontaliers jeunes (moins de 26 ans) existent, le but est d'arriver à une plus grande homogénéisation.

Depuis 2019, dans la région Hauts-de-France, « l'intégration tarifaire » a été mise en place, c'est-à-dire que les billets de train, métro, tram et bus sont uniformisés dans toute la région et sont chargeables sur la carte Pass Pass équivalente à la MoBIB belge. Le travail consiste à pouvoir combiner les 2 cartes pour charger des billets français sur la MoBIB et des billets belges sur la Pass Pass.

*Y'a-t'il des projets de développement du réseau de transports en commun belges ou français ? A ma connaissance, il y des projets dans la MEL. Est-ce bien le cas, quels sont-ils ?*

Il y a effectivement des projets d'extension du réseau de transport en commun dans la MEL notamment par le tram. Un premier projet consisterait à prolonger la ligne de tram Gare de Lilles Flandres-Tourcoing centre vers la Porte de Neuville et la ligne de tram Gare Lille Flandres-Roubaix Eurotéléport vers Herseaux donc en Belgique et notamment vers la gare d'Herseaux qui se trouve à quelques dizaines de mètres de la frontière franco-belge. Mais ces projets sont en progression lente puisqu'ils ont été approuvés par le plan stratégique de la MEL de 2019 donc c'est assez récent. Aussi, il est probablement que les projets devront passer devant la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et que les élections influencent le timing puisque le second tour des élections municipales est

reporté dû à la crise sanitaire. L'appui politique pour ce genre de projet est important et dépend donc des futurs élus. L'extension du tram est une vision à très long terme mais tout à fait envisageable.

*Comment travaillez-vous ? Avec qui ? Disposez-vous d'un « bureau de la mobilité » de l'Eurométropole ?*  
Au sein de l'Eurométropole existent plusieurs « groupes d'actions » dont un « groupe d'actions mobilité ». Ce groupe de travail réunit donc des représentants des différentes sociétés de transport, des citoyens motivés, des acteurs de l'Eurométropole dans le but d'identifier les problématiques transfrontalières et ce depuis 2017. Une des actions entreprises était de faire un reality check de plusieurs trajets transfrontaliers. Cette action s'est faite avec des étudiants auxquels il a été demandé de faire des trajets, par exemple entre les hôpitaux de Tourcoing et de Mouscron qui collaborent (machines, patients,...) et aucune information préalable ne leur avait été donnée. Ce qui est ressorti de ces reality check était principalement des problèmes d'information (informations différentes en fonction des canaux, pas les mêmes tarifs,...) mais aussi de cheminements pas évidents. Il a également été identifié des problèmes d'hiatus entre des bus. Par exemple entre les Comines belges et français, les bus s'arrêtent de part et d'autre de la frontière, à environ 500m d'écart. Une attention particulière est donc également apportée à ces problèmes d'hiatus de mobilité.

Au niveau des acteurs de gouvernance, c'est un peu complexe, il y a par exemple pour le réseau ferroviaire, des conventions entre acteurs français avec la région Hauts-de-France qui délègue à la SNCF la gestion des trains transfrontaliers et des conventions transfrontalières-mêmes ensuite entre infrabel et la SNCF,...

*Est-ce que la création d'un lieu, un espace physique déterminé pour ce groupe d'actions mobilité de l'Eurométropole et où les différents acteurs se réuniraient serait pertinente ?*  
Probablement que non. C'est une question délicate, cela paraît difficilement applicable notamment pour rassembler les acteurs de gouvernance qui sont multiples et qui s'assemblent de manière complexe. Par contre, un guichet unique transfrontalier semble tout à fait pertinent. Un guichet dans lequel toute l'information sur toute les mobilités de l'Eurométropole serait disponible ; les différents opérateurs, les billets, les abonnements, le réseau global, le co-voiturage, la location de vélo, les tronçons vélos, les ballades,...et en français et néerlandais.

*Savez-vous s'il y a des projets pour l'ancien poste frontière de Rekkem ?*

L'ancien poste frontière de Rekkem a toujours été un peu convoité pour différents projets. Pour l'instant ce site reste bien utile pour arrêter les camions avant la frontière car en France les camions ne peuvent rouler le weekend, certains s'arrêtent donc là avant de pouvoir continuer leur trajet en France. Mais il y a un réel manque d'aménagement sur ce parking donc il est tout à fait possible qu'il y ait des projets pour ce dernier.

### 7.2.4 Brèves

28.02 – Jia Xiang Huang, habitant du quartier de la gare de Mouscron.

- Et donc je travaille sur des connections avec le métro à Dron, parce que pour l'instant la frontière de ce côté est assez fermée et il n'y a qu'un bus qui va jusqu'à la station de métro.

- Il y a un métro près de la frontière ? Je ne savais même pas... Il va jusqu'où ?

07.03 – Léopold Maréchal, mouscronnois kinésithérapeute à Tourcoing.

- Je travaille pas loin du métro, à Tourcoing, là où les voitures brûlent.

05.04 - Adrien Daels et son père, habitants de Dottignies, proches de la Grande Espierres

- Vous savez s'il y a un sentier le long de la Grande Espierres derrière chez vous ou si ses bords sont accessibles ? Car j'ai vu des gens marcher à côté.

- La Grande Espierres, le truc qui pue là-bas derrière ? Je ne pense pas qu'il y ait de sentier ou autre chose.

- Non, non, il n'y a rien, ce sont sûrement des gens qui marchent à travers les champs. Tu peux longer si tu veux, la terre est sèche mais tu risques de te faire engueuler par le fermier.

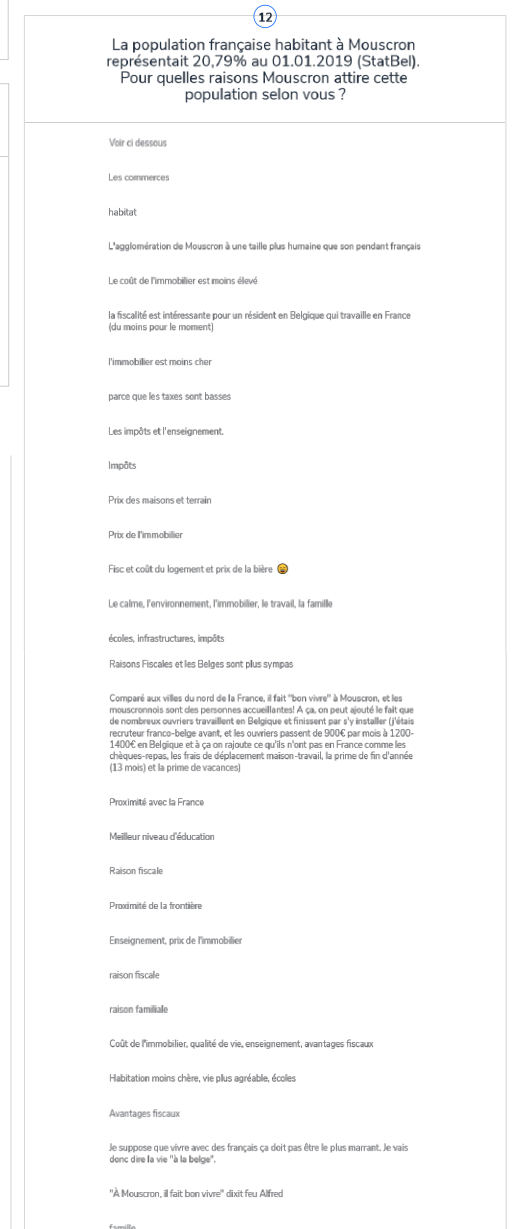
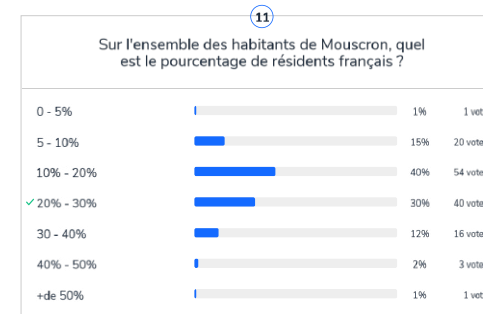
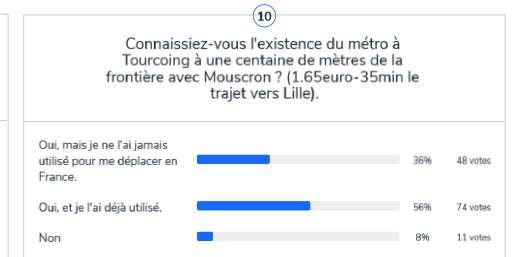
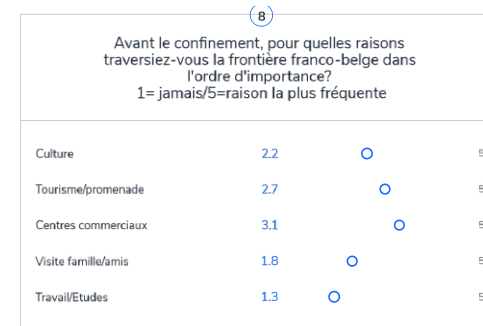
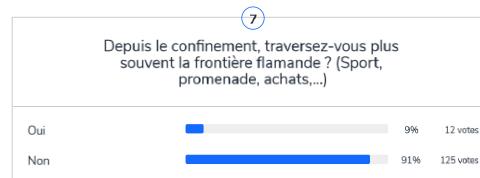
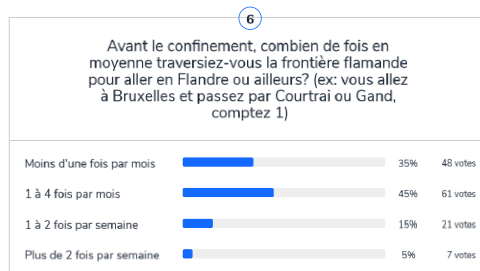
22.05 - Marcel Vanoosthuysse, 86 ans.

- Mouscron, ça a toujours été le bout du monde, allez, c'est vrai, c'est dans le fond de la Wallonie presque en France mais pas en France et pour un flamand, c'est déjà la Wallonie.

### 7.2.5 Enquête en ligne au près de 140 Mouscronnois

Cette enquête a été réalisée via la plateforme Wooclap entre le 22.04.2020 et le 30.04.2020.

En voici quelques résultats (sans les photos illustrant les relations qu'ont les personnes interrogées avec la France ou la Flandre) :





- Concert de M Pokora pour l'anniversaire de ma fille à Lille
- Soirée de copains
- Concert de Roméo Elvis
- Concert de M à Lille
- rendre visite à des amis qui habitent en France
- Vacances au ski
- Non
- Mariage de ma tante
- non
- Un voyage en Normandie e pâques
- Mariage de ma tante
- Non
- Mes vacances à l'île d'Yeu
- Non
- Non, rien d'officiel.
- Non
- Non
- Non
- Non
- Visite dans la famille en Dordogne
- Visite chez mes beaux parents

18

Pourquoi voudriez-vous voir cette frontière s'ouvrir à nouveau après la crise sanitaire ? Si vous ne voulez pas la voir se rouvrir, commencez par: "Non, car..."

- pour le shopping
- pour de nouveau assister a la mariere a la messe
- La libre circulation entre les quartiers imbriqués est naturelle
- la libre circulation des européens à l'intérieur de l'Europe me paraît être la base.
- J'aime aller à Lille
- pour le shopping
- Pour voyager et profiter de Lille.
- Pour aller à Paris et à Lille
- Vacances, famille
- Pour la liberté
- Golf !!!
- liberté de circulation des personnes, commerce, vacances, culture, loisirs, découverte, tourisme sportif, contacts humains, ouverture à la France, à l'Europe, au monde...
- pour les vacances
- Mon travail
- Pour libre circulation des gens, des idées, des valeurs

17

Avez-vous des choses prévues en France qui ont été annulées par la crise sanitaire? Si oui, quelle fut la première à être annulée? (Exemple: le concert de Cali au Zenith de Lille/ma visite du dimanche chez ma tante) Si non, répondez "Non".

- Non
- aller a la messe
- Non
- fête avec des amis
- non
- non
- non
- Non
- Anniversaire dans la famille
- Concerts
- Golf !
- Vacances prévues en juillet août en attente de savoir s'il sera possible d'y aller, visite familiale, livraison vente via le bon coin, mobil home familial en France
- concert au Zénith de Lille
- Des formations de travail
- Non
- Non
- Week-end à Amiens du 10 au 13 avril
- Un vol intérieur France
- Vacances
- Visite dans la famille
- Un week-end à Paris
- non
- Les pâques de nos filleules
- non
- Un mid week prévu à Bordeaux
- Non
- non
- Souper chez filleule de mon mari
- Non
- mes courses en France, sans doute les prochaines vacances
- Non
- Vacances île d'Yeu
- Le séjour pour les vacances de Pâques
- Non
- Ma location de vacances de Pâques
- Courses
- mon rendez-vous médical
- ou enregistrement émission télé
- Non
- Mes courses pro a metro

le commerce local. Avec un peu de chance et un peu de réflexion, c'est comme ça que nous arriverons à tuer les multi-nationales.

Donc si cette frontière pouvait être fermée encore quelques temps, ça ne pourra être que bénéfique.

Non, car de 1, il fait beaucoup plus calme dans le quartier et de 2 ma femme voudra partir en vacances et moi j'ai pas envie...

je suis pour la libre circulation des gens

Prochaine vacances d'été

le droit à la circulation des personnes

Pour la culture, les vacances et les beaux parcs en cette saison

Courses et liberté

Pour laisser passer les clients français

Pour continuer à découvrir d'autres choses que la Belgique, visiter des villes/musées/expos, pour faire des magasins, voir des copains

Voyage vers le Sud

Pour pouvoir partir en vacances et rejoindre mes beaux-parents qui habitent en France

Pour les vacances

Pour pouvoir profiter de l'offre culturelle en France

certaines magasins, commerce, restaurants symea à la frontière et évidemment les amis

Oui pour le principe de liberté de circuler et d'ouverture à l'autre. Non pour le bien être lié à l'arrêt de la circulation de véhicules, la surconsommation de produits inutiles des grandes surfaces françaises...

Pour retrouver ma clientèle

- Parce que j'ai des très bons copains à voir en Belgique ! Et mon copain aussi !
- Parce que j'habite à la frontière et que la Belgique fait partie de mon quotidien

- parce que j'ai des très bons amis à voir en Belgique ! Et mon copain aussi !
- parce que j'habite à la frontière et que la Belgique fait partie de mon quotidien

Commerce

Culture et horeca

Circuler librement

mes origines françaises, famille

Vacances, courses

Libre circulation, commerces, famille,

La moitié de ma « vie » se passe en France

liberté

La famille les amis les courses

Ce serait sympa de retourner à Lille pour y déambuler, y manger ou y shopper ou tout simplement prendre le TGV pour les expos à Paris

pas de souci avec mon autorisation professionnelle

L'ouvertures des frontières à certains avantages

libre circulation

Parce que je ne suis pas convaincu que cela ait une incidence sur la propagation du virus

pour être libre d'aller où bon nous semble. Pour que les enfants de familles divorcées puissent revoir leurs 2 parents, pour que les gens belges ou français puissent aller à leur travail ou leur école (surtout dans le milieu du handicap).

Depuis quand un frontière doit être fermée, à part bien sur dans ce cas si lors d'une pandémie c'est tout à fait normal mais sinon par question d'éthique elle devrait écouvrir.

Les frontières sont des simples démarquations de territoires et non des limitations de passage

Nous sommes frontaliers quand même...

Nous avons opté pour l'ouverture des frontières afin de favoriser le libre échange, certes. Néanmoins, l'aspect positif de cette fermeture, est que le citoyens redynamisera

Libre circulation... Le bonheur

Car les populations de Mouscron et de la France sont liées à beaucoup de points de vie (familles, amis, écoles, études supérieures), que j'aime me rendre à Lille et qu'il n'y a pas de raison valable de fermer les frontières

Car elle permet à certaines personnes âgées d'aller chercher leur pain à proximité, certaines personnes emprunte ce chemin pour aller travailler

C'est à 2 pas de chez nous et il y a plein de choses à faire de part et d'autres. Les échanges locaux sont importants pour la société

Faire du bateau

FAIRE MES COURSES CHEZ AUCHAN

aller en vacances

Pouvoir honorer mes contrats et spectacles et retrouver mes amis

Oui car je veux partir en vacances mais je ne pense pas que ça soit la meilleure des solutions

Liberté de circulation

non

Les grandes vacances

Pour les vacances

Bien sûr c est un peu comme chez nous

Oui

Échanges culturels, découvertes des régions

Le concept de frontière fait peu de sens dans un monde où les échanges sont permanents entre les pays. Les frontières ont quand même été fermées pour faciliter la gestion de la crise humanitaire de manière soignée pour les différents pays, mais en général on n'est pas habitué au concept de frontière comme une "barrière".

Oui car pour les magasins c'est plus pratique

La liberté de circuler

vacances dans le sud et shopping a Lille

Pour respecter les accords de Schengen

Pour aller voir ma famille

Où famille/ amis français

Pour moi, il s'agit de la libre circulation. Chacun peut se rendre où il le souhaite.

Pour me rendre à lilles

Pour aller voir de la famille

Pour rétablir la liberté de chacun de se deplacer vers ou il veut parti., plus perso pr pouvoir partir en vacances ds ce beau pays y faire des randos vélo, aller au concert, au spectacle, voir un pote, acheter des fraises, etc.

Vacances

L'ouverture des frontières a plusieurs avantages. Le droit à la libre circulation

Où, pour les courses

Tout simplement déjà pour me rendre aux bonnes adresses que j'aime sur Lille, que ce soit restaurants ou magasins que nous n'avons pas ici. Mais également par exemple pour aller au ski.

Je suis née en France et j'y suis attachée

Pour promener à Lille ou les musées de la région

Centres commerciaux

On ne peut pas indéfiniment restreindre la liberté de circulation

Cette frontière est théorique ; en France, nous ne sommes pas "l'étranger" Lille est la métropole la + proche avec des biens et services que nous ne trouvons pas à proximité en Belgique

Par principe ! Croyez d'un monde sans frontières !

Pour que les gens puissent voir leurs proches et retourner à leur emploi

Afin d'assurer un passage comme stipulé dans le traité fondateur européen.

Y retourner faire du vélo, aller trainer à Lille

### 7.2.6 Documentaire: Jean Vanloo : king of clubs - Julien SEGARD

Du concert de Jimi Hendrix dans un club de Mouscron à la production et la création du tube «Born to be alive», Jean Vanloo a fait partie de l'histoire musicale populaire entre 1960 et 1980. Il a aussi fait vivre une dynamique transfrontalière autour de la musique à Mouscron pendant un temps.

Jean Vanloo travaillait comme maître-nageur à la piscine de Mouscron, puis il a monté une petite maison de production musicale. A l'époque, le rock'n'roll était le genre musical le plus populaire en Angleterre mais celui-ci n'était pas diffusé sur les radios françaises qui le censuraient au profit de la musique yéyé. Les jeunes français et françaises venaient donc acheter les disques de rock anglais à Mouscron. Jean Vanloo sent l'engouement que provoque cette musique et décide d'aménager la salle du Relais de la poste, située sur la Grand Place de Mouscron, afin qu'elle puisse accueillir des groupes de rock et aussi des DJ's. Il a baptisé cette nouvelle salle le Twenty Club. Chaque weekend, 600 belges et français viennent danser au Twenty. Plus tard, il s'associe à un producteur anglais pour faire venir des groupes à Mouscron (The Small Faces, The Shake Spears, The Moody Blues, The Animals, The Kinks, Jimi Hendrix...), groupes qui ne seraient probablement jamais venus en Belgique et encore moins à Mouscron. Le Twenty dérangeait un peu Mouscron et surtout la bourgeoisie mouscronnoise qui considérait cette musique comme une musique de déjantés. Les jeunes françaises passaient la frontière en robe et arrivaient au Twenty en mini-jupe. Il produit aussi un groupe de Roubaix, les Sunlights et plus tard, il envoie un télégramme à Patrick Hernandez lui demandant de le rejoindre à Mouscron. C'est alors que se crée le tube Born to be alive. Pour entourer Patrick Hernandez lors des ses prestations, Jean Vanloo et ses associés ont organisé un casting à New-York, sur la Broadway Avenue, pour dénicher les meilleurs danseurs pour la tournée. Madonna se présente au casting mais Jean Vanloo ne la prend pas comme danseuse. Il la pousse à signer un contrat musical de 7 ans avec lui. Elle signe le contrat, il essaye de la faire chanter mais elle veut tout faire sauf chanter. Elle rompt le contrat parce qu'elle a envie de rentrer voir sa famille et elle ne revient jamais. Elle signe un nouveau contrat aux USA et plus tard, cela a donné le succès désormais connu.

Déjà à l'époque, la petite histoire de Mouscron se trouvait dans la grande sans en faire réellement partie non plus.

## 8 Bibliographie

«AUGUSTIN», «Learning from Las Vegas et controverse» - en ligne (24.04.2014) : <<http://indexgrafik.fr/learning-from-las-vegas-et-controverse/>>, [15.05.2020]

AGENCE DE L'EUROMÉTROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI via le GROUPE ACTIONS ESPACE BLEU, *Le parc bleu de l'Eurométropole*.

BAUDELET, Guislain, CANTON, Alberto, LIBERELLE, François, HOGOSHTI, Adthe, RATAJCZAK, Elise, ZANDONELLA MAIUCCO, Pietro, «6.2. La nappe du calcaire carbonifère : Roubaix et Mouscron», dans VIGANÒ, Paola, CAVALIERI, Chiara, GROSJEAN, Bénédicte, DEHAENE Michiel, VANNESTE Guillaume, STAS Michaël, BONTINK Anne Fabiola, *Les nappes/De grondwatertafels; summerschool "Espace Bleu de l'Eurométropole"/summerschool "Blauwe Ruimte van de Eurometropool"*, p.59-88.

CADRE DE VIE ET DÉPLACEMENTS URBAINS DE LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE, *Les DIVAT, Disques de Valorisation des Axes de Transport*, 2009.

CONFÉRENCE PERMANENTE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CPDT), *Atlas des dynamiques territoriales ; Part de la population active occupée travaillant dans sa commune, en Wallonie*, 2011.

CONSEIL GÉNÉRAL DE GIRONDE, *Outils d'articulation déplacements et urbanisme* - en ligne (22.01.2010) : < [https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2009/06/Outilsarticulation\\_transportsurbanisme.pdf](https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2009/06/Outilsarticulation_transportsurbanisme.pdf)>, [17.04.2020].

"DAMIEN", «La Métropole Européenne de Lille aménage plus de 15 km de pistes cyclables temporaires pour favoriser l'usage du vélo», dans : *Actu* - en ligne (06.05.2020) : <<https://www.zoomsurville.fr/actualites/deconfinement-la-metropole-europeenne-de-lille-amenage-plus-de-12-km-de-pistes-cyclables-temporaires-pour-favoriser-lusage-du-velo>>, [28.05.2020].

DEBIESME, Anne-Marie, VAN DE VOORDE, Véronique, Etudiants du Collège Sainte-Marie et du C.E.F.A. Saint-Henri de Mouscron, *Regards et Paroles d'architectures, l'habitat mouscronnois 1750-1950*, Mouscron, 1998.

DEMOLLIEN, Nicolas «Des pistes cyclables aménagées à Roubaix en vue du déconfinement», dans : *Actu* - en ligne (06.05.2020) : <[https://actu.fr/hauts-de-france/roubaix\\_59512/des-pistes-cyclables-amenagees-roubaix-vue-deconfinement\\_33459305.html](https://actu.fr/hauts-de-france/roubaix_59512/des-pistes-cyclables-amenagees-roubaix-vue-deconfinement_33459305.html)>, [28.05.2020].

DÉPARTEMENT DES ETUDES GÉNÉRALES ET STRATÉGIQUES DE LA STIB, TRANSITEC, COOPARCH-R.U., PYM, *Réécrire la ville pour le transport public*, Bruxelles, 2007.

DEPAUW, Claude, *L'industrie textile à Mouscron de 1750 à nos jours* - en ligne (15.03.2016) : <<http://patrimoineindustriel.be/fr/publications/actualite/+lindustrie-textile-a-mouscron-de-1750-a-nos-jours>>, [25.01.2020].

DIDELON, Valéry, *La controverse : Learning from Las Vegas*, Liège : Editions Mardaga, 2011.

DOVEY, Kim, WOOD, Stephen (2015) «Public/private urban interfaces: type, adaptation, assemblage», dans *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2015, 8:1, p.1-16.

ÉQUIPE DU GRAND GENÈVE, *Trajectoires transfrontalières, PACA Genève/Rolle*, Agglomération franco-valdo-genevoise, 2013.

GEHL Jan, *Pour des villes à échelle humaine*, traduit de l'anglais par Nicolas CALVÉ, Montréal : Éditions Écosociété, 2012.

GEHL Jan, SVARRE B., *How to Study Public Life*, Island Press, 2013.

GÉOPORTAIL DE LA WALLONIE, <<https://geoportail.wallonie.be/walonmap>>.

GEOPUNT VLAANDEREN, <<https://www.geopunt.be/>>.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE, *Global street design guide*, Island Press - en ligne () : <<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>>, [20.03.2020].

GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, ETUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ DE LILLE, DE L'UFR ET DE L'IAUL, *Reality Check des transports dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai*, 2018.

GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Lignes de bus et frontières, Développer un système plus intégré de transports en commun*, 2018.

INSEE, *L'emploi frontalier des Hauts-de-France vers la Belgique : une attractivité modérée et contrastée*, n°94, mars 2019.

INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL, BIA BUREAU D'URBANISME, *Schéma directeur d'aménagement durable du Sud-Est de l'agglomération de Namur*, Namur, 2008.

ISIS, P21C, VILLE DE MOUSCRON, *Plan de mobilité de la ville de Mouscron - Rapport de la phase 3*, 2003.

JACOBS, Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, traduit de l'anglais par PARIN, Claire, Paranthèses : 2012.

JNC AGENCE WALLONE DU PAYSAGE, *Schéma de structure communale, Options et Mesures d'aménagement*, 2016.

LA PREMIERE, *Par Oui-dire Façons de voir - Latifa Echakhech, Club Théo Van Gogh et Laurent Molet - Musée du folklore de Mouscron* - en ligne (16.01.2020) : <[https://www.rtf.be/auvio/detail\\_par-oui-dire?id=2597915](https://www.rtf.be/auvio/detail_par-oui-dire?id=2597915)>, [14/03/2020].

LE FORT, Barbara, *Casablanca Metropolitan Mobility*, 2012.

LIU, Liu, «Analyse morphologique de la pertinence du TOD et du modèle de Corridor Urbain dans l'arrondissement de Lille», dans URBI.A., *Les Cahiers du développement urbain durable, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable*, 2016, Hors série 3, pp.69-86.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE, GROUPE ACTION MOBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE L-K-T, *Enquête des déplacements 2016*, 2016.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE, *La MEL à vélo*, 2019.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE, *Schéma Directeur Cyclable, Plan des Déplacements Urbains (PDU)*, 2011.

PATTEEUW, Véronique, *Note de cours: Théorie en Discours : Populisme - Venturi*, KU Leuven, 2019.

PATTEEUW, Véronique, *Note de cours: Théorie en Discours : Fonctionnalisme - Tschumi*, KU Leuven, 2019.

PATTEEUW, Véronique, *Note de cours: Théorie en Discours : De machine - Archigram*, KU Leuven, 2019.

PAUTHIER, Isabelle, «L'urbanisme tactique, l'opportunité de rendre nos villes plus respirables après le déconfinement», dans : *Le Vij/L'Express* - en ligne (10.05.2020) : <[https://www.levif.be/actualite/belgique/l-urbanisme-tactique-l-opportunit%C3%A9-de-rendre-nos-villes-plus-respirables-apres-le-deconfinement/article-opinion-1286849.html?fbclid=IwAR2zS5nuM35xp15RAa14Pt6QuK-OMfUBEXBU\\_fT\\_sHICBOC4hdquwMKYWo](https://www.levif.be/actualite/belgique/l-urbanisme-tactique-l-opportunit%C3%A9-de-rendre-nos-villes-plus-respirables-apres-le-deconfinement/article-opinion-1286849.html?fbclid=IwAR2zS5nuM35xp15RAa14Pt6QuK-OMfUBEXBU_fT_sHICBOC4hdquwMKYWo)>, [14.05.2020].

RUSCHA, Edward, *Every building on the Sunset Strip*, Etats-Unis, 1966.

RUSCHA, Edward, *Thirtyfour parking lots in Los Angeles*, Etats-Unis, 1967.

SEGARD, Julien, Documentaire : *Jean Van Loo : king of clubs*, 2018.

SERVICE MOBILITÉ DE LA VILLE DE MOUSCRON, *Carte des infrastructures cyclables de Mouscron*, Mouscron, 2016.

SERVICE PUBLIC WALLON, *Les aménagements cyclables en Wallonie*, SPW éditions, n° 1-5, 2013.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE, VILLE DE MOUSCRON, PRO VELO, INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL, TIMENCO, *Mouscron, Plan Communal Cyclable*, 2011.

SOULIER, Nicolas, *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'action : pour des villes où l'on aimerait habiter*, Ulmer, 2012.

SOUZA, Eduardo, «AD Classics: Parc de la Villette / Bernard Tschumi Architects» - en ligne (09.09.2011) : <<https://www.archdaily.com/92321/ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi/>>, [14.05.2020].

SUÈDE 36, TRITTEL, *Diagnostic concernant le schéma directeur pour l'aménagement des abords de la gare de Mouscron.*

TSCHUMI, Bernard, *Parc de la Villette*, - en ligne () : <<http://www.tschumi.com/projects/3/#>>, [14.05.2020].

VENTURI, Robert, SCOTT BROWN, Denise, *Learning from Las Vegas*, Etats-Unis : MIT Press, 1972.

VIGANÒ, Paola, CAVALIERI, Chiara, GROSJEAN, Bénédicte, DEHAENE Michiel, VANNESTE Guillaume, STAS Michaël, BONTINK Anne Fabiola, *Les nappes/De grondwatertafels; summerschool "Espace Bleu de l'Eurométropole"/summerschool "Blauwe Ruimte van de Eurometropool"*

VLAAMSE ARBEIDSREKENING, o.b.v. RSZ *Gedecentraliseerde statistiek*, RSVZ, RSZ, RSZPPO, RIZIV, RVA (*Bewerking Steunpunt Werk*) - en ligne : <[https://www.steunpuntwerk.be/cijfers?field\\_collectie\\_tid=All&field\\_indicator\\_tid=541&items\\_per\\_page=50](https://www.steunpuntwerk.be/cijfers?field_collectie_tid=All&field_indicator_tid=541&items_per_page=50)>, [11/04/2020].

WEISSENBORN Stefan, «Warum Radfahren gleich doppelt schützt», dans *Der Spiegel* - en ligne (18.03.2020) : <<https://www.spiegel.de/auto/corona-krise-warum-fahrradfahren-gleich-doppelt-schuetzt-a-46196d09-4aa4-4041-97e3-1fd1ff094c3f>>, [14.04.2020].

