

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAL DU 16 JANVIER 2017
--

Présents :

- | | |
|--|-------------------------|
| M. GADENNE Alfred, | Bourgmestre-Président ; |
| M. FRANCEUS Michel, Mmes AUBERT Brigitte, CLOET Ann, VANELSTRAETE Marie-Hélène, VALCKE Kathy, MM. BRACAVAL Philippe, CASTEL Marc ; | Echevins ; |
| M. SEGARD Benoît, | Président du C.P.A.S. |
| Mme DELANNOY Michèle (excusée), M. DEBLOCC Pierre (excusé), M. VERZELE Philippe, Mme SAUDOYER Annick, M. SIEUX Marc, M. VYNCKE Ruddy (excusé), Mme DELPORTE Marianne, Mme VIENNE Christiane, M. FARVACQUE Guillaume, Mme VANDORPE Mathilde, M. VANNESTE Gaëtan (excusé), M. TIBERGHIEU Luc, M. MISPELAERE Didier, Mme TRATSAERT Charlotte, M. HARDUIN Laurent, , M. MOULIGNEAU François (absent du 2 ^{ème} au 5 ^{ème} objet), M. VAN GYSEL Pascal, M. DELWANTE Fabrice, Mme AHALLOUCH Fatima, M. VANDERCLEYEN Bernard, M. VARRASSE Simon, M. VACCARI David, Mme LOCQUET Kathy, Mme DELTOUR Chloé (présente à partir du 2 ^{ème} objet en séance publique), M. ROOZE Nicolas, M. FACON Gautier, Mme VANDENBROUCKE Martine, Mme COULON Carine ; | Conseillers communaux ; |
| M. DELAERE Christian, | Directeur général ; |
| M. JOSEPH Jean-Michel, | Chef de zone ; |

M. le PRESIDENT déclare la séance ouverte, il est 19 h 00'.

M. le PRESIDENT : Avant d'ouvrir la séance, je voudrais souhaiter à tout le monde une bonne année, et une bonne santé. Au nom du Conseil communal, bonne année et bonne santé. Avant d'ouvrir la séance, je dois également excuser Pierre Deblocq, Michèle Delannoy. Y a-t-il encore d'autres personnes à excuser.

M. TIBERGHIEU : Chloé Deltour, sauf si elle arrive en retard.

Mme VIENNE : Ruddy Vyncke et Gaëtan Vanneste à moins qu'il n'arrive en retard.

M. le PRESIDENT : Il n'y a pas de question d'actualité.

A. CONSEIL COMMUNAL**1^{er} Objet : APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE PRÉCÉDENTE.**

M. le PRESIDENT : Nous commençons par l'approbation du procès-verbal de la séance précédente. Y-a-t-il des remarques ? On peut le considérer comme adopté ? Merci. Le procès-verbal de la séance du 19 décembre 2016 est ensuite approuvé à l'unanimité des voix.

2^{ème} Objet : SERVICE URBANISME – CREATION D'UNE VOIRIE PUBLIQUE RELIANT LA RUE VANTIEGHEM A LA RN511, CREATION D'UN GIRATOIRE SUR LA RN511, CREATION D'UNE VOIRIE PARALLELE A LA RN511, DIVERS AMENAGEMENTS A LA RN511 ET LA CREATION DE VOIRIE SUR DOTTIGNIES SE PROLONGEANT SUR EVREGNIES DANS LE CADRE DE LA DEMANDE DE PERMIS INTEGRE DE LA S.A. AUDIMA.

M. le PRESIDENT : Peut-on rassembler le point 2 et le point 3 ? Merci.

Je dois préciser que pour ces deux points le Conseil constate que le dossier soumis à enquête publique doit être complété et faire l'objet d'une nouvelle enquête publique. Il sera donc une nouvelle fois soumis pour avis aux Conseils communaux et au Conseil provincial dès que ce formalisme aura été accompli.

Mme VIENNE : Tout d'abord mes meilleurs vœux à tous, à la presse et à ceux de nos concitoyens qui viennent régulièrement assister au Conseil communal.

Evidemment je ferai une seule et unique intervention sur ces 2 points. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que le projet dont nous parlons, puisqu'on parle bien du projet Mozaïk et de la voirie qui va permettre de le voir...

M. le PRESIDENT : Ce soir on ne parle que des voiries.

Mme VIENNE : On parle des voiries qui sont liées au projet ! La preuve en est c'est que si ces points ne sont pas approuvés ce soir, il faut recommencer toute la démarche. Ça fait 18 ans qu'après des aller et retours le projet a effectivement beaucoup évolué dans un cadre commercial global qui lui aussi a beaucoup évolué. Le moins qu'on en puisse dire, c'est que la communication plutôt contradictoire et imprécise que vous avez faite sur ce dossier dans la presse pose questions. Vous disiez dans le courrier de l'Escaut du 13 janvier « on reprend tout à zéro ». De son côté le président de l'IEG disait au Nord Eclair le 14 janvier « les promoteurs devront à nouveau se pencher uniquement sur la partie voirie du dossier » ... il y a plus que de la nuance ! Et je pense que c'est le président d'IEG qui a raison, mais j'émet un doute. Entre les 6 millions que vous citez, M. le Bourgmestre, dans la presse et les 8 millions de Michel Franceus, il y a un écart, vous le reconnaitrez, qui n'échappe à personne, et il y a un écart aussi sur votre vision, qui est loin d'être commune, des dividendes versés aux communes. Le président de l'IEG dit qu'il y en a eus, M. le Bourgmestre vous dites qu'il n'y en a pas eus ! Là aussi il faudrait que l'on soit clair. Un élément de réflexion complémentaire : si effectivement ces terrains revenaient à l'IEG, je rappelle tout de même que l'IEG manque cruellement de terrains à vendre, il est évident qu'ils ne resteraient pas là mais qu'ils seraient revendus, et donc je voudrais vous demander quel serait le bénéfice attendu de cette vente ? J'ai l'impression que la majorité fait un peu d'enfumage autour de ce dossier en essayant de nous faire croire à un scénario catastrophique pour l'intercommunale si l'on n'accepte pas ces évolutions. Je tiens à rappeler, parce que la vérité a ses droits, que lors de la législature précédente, dans le cadre des négociations de la Grand'Place et du Centre administratif, le PS avait obtenu des engagements de son partenaire pour qu'il y ait parallèlement à l'évolution du dossier un projet fort de redynamisation du Centre-ville, et j'ai eu l'occasion de revenir à plusieurs reprises au cours de cette législature sur cette question. Vous savez, sur le fond, par le passé, nous avons, toujours soutenu ce dossier parce que nous en espérions une création d'emplois importante et que nous en espérions aussi parallèlement et en même temps une augmentation de l'attractivité du centre-ville, et notre volonté, très claire, était que les 2 aillent ensemble. Entretemps, ce qui est très clair c'est que les choses n'ont pas évolué au même rythme et de la même manière. Entre deux, le centre commercial « Les Dauphins » s'est implanté avec succès. A Estaimpuis le centre « Mains et Sabots » attire son lot de clientèle belge et française, et comme le soulignait, le Nord Eclair dans son article du 14 janvier, pas moins de 18 centres commerciaux sont actifs dans un rayon de 30 minutes de Mouscron. Entretemps aussi, et c'est sans doute l'aspect qui nous inquiète le plus, le commerce en centre-ville s'est fortement dégradé. La Grand'Place, même rénovée, ne suffira pas à créer la dynamique suffisante pour relancer le petit commerce. La majorité actuelle a fait le choix de laisser en place les chancres qui enlaidissent le centre-ville. L'Eden et le Sarma sont toujours là, et on attend, vainement, depuis longtemps un vrai projet commercial pour le centre-ville. On avait beaucoup espéré des conséquences de la dernière commission consacrée au commerce, de l'audit, de tout le travail d'étude qui avait été fait, mais aujourd'hui la question qu'on se pose c'est : quels moyens sont consacrés au petit commerce ? Il ne suffit pas d'organiser des festivités, il faut un véritable plan de sauvetage pour le commerce en centre-ville ! Il ne suffit pas de répéter sans cesse « il fait bon vivre à Mouscron » tout en ne prenant pas à bras le corps cette question essentielle de la dynamisation du centre-ville et en parallèle de mettre en concurrence des projets dont on sait, par nature, qu'ils n'apporteront pas de plus-value à la dynamique commerciale de Mouscron. Le Collège s'est déclaré favorable au projet Mozaïk. A l'époque vous aviez dit, M. le Bourgmestre dans la même phrase, à peu près que vous étiez d'accord avec votre Collège et en même temps d'accord avec l'UCM, c'était un peu compliqué. Finalement il semble que vous soyez vraiment d'accord. J'attire votre attention que même si vous êtes vraiment d'accord, dans son avis, et excusez-moi d'être un peu technique, mais dans son avis OC/16/AV.243SH du 7 décembre 2016, l'Observatoire du commerce du Conseil Economique et Social de Wallonie estime que le projet proposé n'est pas opportun à l'endroit concerné. Il a émis une évaluation globale négative sur la majorité des critères établis par la législation relative aux implantations commerciales. Il a par ailleurs mis en évidence le non-respect, d'une part, du SRDC et du SDER et, d'autre part, il a remis en question certaines recommandations établies par l'étude d'incidences. Aucun élément ne permet d'accepter, selon lui, l'implantation de ce centre commercial. A l'inverse il émet une évaluation globale négative au regard des 4 critères établis par l'article 44 du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales. Dans la mesure où l'observatoire du commerce était favorable dans ce qui concerne l'opportunité du projet, dans la mesure où il a établi une évaluation globalement négative au regard des critères imposés, il émet un avis défavorable sur tous les points. Donc pour ces raisons, et pour les raisons que j'ai évoquées auparavant, nous voterons contre ces créations de nouvelles voiries. Il paraît, d'autre part, incompréhensible que ces permis aient pu être oubliés car en mai 2016, la société Audima présentait le projet aux riverains en insistant sur la création d'un nouveau rond-point sur la N511 à la sortie de l'autoroute A17 ainsi qu'une nouvelle voirie longeant Famiflora pour relier la nationale à la rue Jules Vantieghem. A cette époque, les promoteurs annonçaient espérer drainer quelque 10 millions de visiteurs 3 ans plus tard alors qu'Euralille accueille 12 millions de visiteurs par an... cela ne semble pas très réaliste dans le paysage commercial actuel avec les centres commerciaux qui sont implantés et qui fonctionnent. Les commerçants attendent une véritable dynamisation, un véritable soutien au commerce local et pas la mise en place poussive de projets du passé. Nous avons pris la mesure des évolutions du commerce mouscronnois et nous

plaidons pour un soutien efficace aux projets de demain, à une politique commerciale dynamique ! Oui, nous avons changé d'avis ! Nous le faisons parce que les choses ont évolué, parce qu'entretiens la situation s'est fortement dégradée au centre-ville et que les centres commerciaux qui ceinturent Mouscron ont trouvé leur clientèle et leur place dans le paysage commercial régional. Ce projet arrive trop tard ! Ce dont nous avons besoin aujourd'hui c'est de volonté politique et de créativité, deux qualités qui manquent cruellement dans ce dossier. J'aimerais vous poser quelques questions : D'où provient la différence de 2 millions entre vos évaluations. Quelle serait la somme récupérée par la vente des terrains dans l'hypothèse d'un rachat de ces mêmes terrains par IEG ? Quelles mesures précises comptez-vous prendre afin de soutenir le petit commerce à Mouscron et celui du centre-ville en particulier ? Quels montants financiers comptez-vous y consacrer ? Que comptez-vous faire de l'avis de l'Observatoire du Commerce du Conseil Economique et Social de Wallonie ? Je vous remercie.

M. VARRASSE : M. le Bourgmestre vous connaissez évidemment notre position farouche par rapport à ce projet de méga centre commercial supplémentaire à l'extérieur de la ville. Je pourrais vous en parler pendant de longues minutes, tant les raisons de refuser ce projet sont nombreuses. Citons tout d'abord le fait que l'étude d'incidence réalisée dans le cadre de l'enquête publique ne prend absolument pas en compte l'entièreté de l'offre commerciale existante, l'offre commerciale au jour d'aujourd'hui, ce qui est évidemment un comble et rend caducs une série d'arguments avancés par l'auteur de projet dont l'argument qui est souvent avancé comme argument massue : la création d'emplois. Même sans prendre en compte l'entièreté de l'offre commerciale déjà existante sur notre territoire et aux alentours, l'étude annonce que le projet représentera « une menace pour certains types de commerces existants déjà en difficultés ». Alors soyons de bon compte, non ce projet ne créera pas de nombreux emplois. Les emplois créés le seront au détriment d'autres emplois supprimés ailleurs, et notamment à Dottignies, dans le centre-ville et dans les autres quartiers, ou alors seront simplement des « déplacements d'emploi ». On annonce d'ailleurs le déménagement d'une série de magasins déjà présents à Mouscron ou même à Mains et Sabots qui est juste à côté. C'était dans la presse il y a quelques semaines. Nous pouvons aussi remettre en question l'argument qui dit que Mozaik va permettre de limiter les fuites des achats vers la France et attirer une nouvelle clientèle française. Demain, la clientèle belge continuera d'aller en France pour acheter des biens qui sont moins chers et relèvent d'un savoir-faire particulier comme le vin ou les produits laitiers. De la même manière, les Français qui passent la frontière pour consommer en Belgique le font pour des achats qui présentent un avantage comparatif réel ou supposé. Cette clientèle française continuera de se déplacer chez nous pour acheter ces produits-là mais pas pour acheter des biens de consommation courante et d'équipement de la personne alors que cette offre est abondante et compétitive du côté français. Parlons évidemment aussi des énormes problèmes en termes de mobilité qu'engendrera ce projet clairement orienté vers le « tout à la voiture » puisque c'est l'objet du point d'aujourd'hui. Les risques de saturation sont nombreux à certains endroits malgré la création de nouveaux accès. L'accès via la RN511 juste à côté du parking du centre commercial provoquera des remontées de files sur l'autoroute en période d'affluence. Cette zone sur l'A17 étant déjà accidentogène, cela ne fera qu'empirer. On peut attendre une situation semblable au rond-point de la Main. La situation actuelle étant déjà très compliquée à certains moments de la journée. Là aussi cela ne fera qu'empirer. Rien n'est réellement prévu pour l'accès au site via les transports en commun. Dans l'étude, quand l'accroissement potentiel de la demande en transport en commun est évoqué, on signale que « le demandeur n'a défini aucune mesure ». De même, rien n'est actuellement prévu pour l'accès aux piétons et cyclistes comme indiqué dans l'étude d'incidences. « Le projet ne prévoit aucune, ou très peu de liaisons piétonnes/cyclables vers les infrastructures existantes ... ». Pour être complets, citons aussi la qualité de l'air qui, comme le précise l'étude, va être gravement impactée à cet endroit. Notons aussi les problèmes d'inondations qui n'iront qu'en s'aggravant. J'entends maintenant que vous avez trouvé une nouvelle excuse pour ne pas vous opposer à ce projet. D'après Monsieur Michel Franceus, Président de l'intercommunale IEG, une convention a été signée avec l'auteur du projet. Les terrains ont déjà été payés et cette somme a déjà été versée aux communes sous forme de dividendes... Monsieur le Bourgmestre, prenez un peu de hauteur !!! Il s'agit ici d'un débat sur l'opportunité du projet, ses conséquences à long terme en termes de développement territorial et économique. Si l'intercommunale IEG a vendu la peau de l'ours avant de l'avoir tué, elle n'a qu'à remettre en question ses pratiques et sa gouvernance interne. Ce n'est pas à la commune d'assumer les erreurs commises par l'intercommunale. Enfin, Monsieur le Bourgmestre, ce projet Mozaik est clairement un projet du passé. Il ne s'inscrit absolument pas dans le cadre du développement durable que votre parti appelle si souvent de ses vœux. Organiser un festival du film durable c'est bien. Passer de la parole aux actes en refusant ce projet d'un autre âge et néfaste pour notre ville, c'est mieux. Il faut malheureusement avouer que de la parole aux actes il y a souvent un gouffre avec le CDH. Je suis également très étonné de l'absence complète de soutien du MR aux commerçants Mouscronnois dans le cadre de ce dossier. Les projets de méga centres commerciaux à l'extérieur des villes sont des non-sens à tous points de vue. La tendance va vers une concentration des logements dans les villes afin de limiter l'étalement urbain. C'est donc de commerces dans les centres urbains que les gens ont besoin. Ce qu'il faut faire aujourd'hui c'est refuser ce projet et construire ensemble un projet à long terme, ambitieux et dynamique pour notre centre-ville et pour les autres quartiers. Merci pour votre attention.

M. FRANCEUS : Avant de répondre à vos nombreuses interpellations, je dirais seulement qu'aujourd'hui on est là pour débattre de la voirie périphérique, et uniquement de cela...

M. TIBERGHEN : Non. C'est inexact ! Je sais bien que vous pensiez qu'on allait faire ce Conseil en 5 minutes, c'est pour ça qu'on n'a même pas un verre d'eau, mais si, ici il y a un vrai débat ! Monsieur le Bourgmestre, avant le Conseil dit déjà : « il n'y aura pas de débat, car c'est uniquement sur les routes, on va parler uniquement du permis pour les routes ». C'est quoi ça ici !

M. FRANCEUS : Je vais essayer de répondre à quelques éléments. L'ensemble évidemment est fastidieux parce que Monsieur Varrasse décrit une situation apocalyptique qui a des conséquences immesurées sur notre territoire. Evidemment il m'est très difficile de répondre à cela. D'abord je dirai, et je rejoins Christiane sur une chose, c'est que je déplore quand même que les gens d'Audima aient oublié d'intégrer la voirie périphérique dans l'enquête publique. Ca me paraît aussi incroyable, mais le fait est là. Ensuite je vous ai tous entendus parler de l'opportunité du commerce ; je constate que quand d'autres grands ensembles s'établissent à nos portes, comme par exemple c'est le cas pour la promenade des Flandres, là évidemment on ne dit rien ! On n'a rien à dire ! quand il s'agit d'implanter un Ikéa à Wevelgem, c'est la même chose, on n'en parle pas ici ! La vision étroite que nous aurions du commerce serait-elle limitée à notre ville ? Je laisse chacun juger de la teneur de ce propos. En plus, qui aujourd'hui, en dehors d'enquête menée par les promoteurs eux-mêmes, ou alors par les organismes publics comme celui que vous avez cité, qui aujourd'hui peut dire s'il est opportun ou non de créer ici ou là des commerces ? Franchement moi je ne me permettrais pas ce jugement et je pense que beaucoup s'avancent dans l'incertitude en parlant de cela. Pour revenir à vos questions qui ont été posées par Christiane d'abord, les dividendes perçus lors de la vente des terrains qui ont eu lieu en juillet 2011, les dividendes ont bien été distribués aux communes. La différence entre les 6 ou 8 millions qui sont des chiffres à la grosse louche, c'est évidemment la distinction entre un terrain vierge et un terrain équipé. Faire des routes, amener des équipements comme la distribution de l'énergie, tout ce qui est communication, évidemment ça coûte, donc... Je dis bien, ce sont des chiffres globaux, il faudrait les nuancer et ça on peut le faire, on a les moyens de le faire. Alors je pense qu'on a fait aussi un procès à notre Bourgmestre dans la mesure où, je cite ce qui a été dit, il ne stimulerait pas le commerce en centre-ville. Je pense que ceux qui se tiennent au courant de la situation savent à quel point notre bourgmestre est attaché à défendre ce commerce en centre-ville. Je dirais que la nouvelle place y est pour beaucoup. Moi je dis très souvent que sur la place de Mouscron il y a 3 bijoutiers. Or Mouscron n'est pas une ville extrêmement riche et nos concitoyens ne vont pas tous les jours acheter des bijoux. Pourtant je n'ai jamais entendu aucun de ces 3 bijoutiers se plaindre du manque de fréquentation de leur commerce, et ça me fait dire que ce qu'il faut amener au centre-ville se sont des commerces spécifiques, pas la peine d'essayer d'y amener des copies d'enseignes qui sont justement dans les centres commerciaux, mais bien des commerces spécifiques qui font que le client va chez tel commerçant parce qu'il sait qu'on retrouve là un produit qui est de qualité et qui répond à ses attentes, mais aussi un service ! Je ne suis pas sûr que les centres-villes meurent de la concurrence des centres commerciaux, pas du tout. J'ai été il n'y a pas si longtemps en Espagne dans une ville de plus de 200.000 habitants et dans l'artère principale qui est une voie piétonne qui traverse le centre-ville, j'ai compté 25 commerces vides à la queue- leu- leu, les uns à côté des autres. Est-ce que ces 25 commerces, je ne sais pas, je n'ai pas mené d'enquête là-bas en Espagne, mais est-ce que ces 25 commerces sont morts de l'érection de centres commerciaux à l'extérieur ? franchement je ne le pense pas. Autre argument, M. Varrasse parlait du déplacement des enseignes qui ont été citées pour le futur centre Mozaïk. Ce sont des enseignes qui figurent dans chaque centre commercial ! Evidemment les demandeurs de permis sont obligés d'indiquer des enseignes susceptibles de les rejoindre mais ce ne sont pas toutes celles qui y seront effectivement. D'ailleurs M. Storme qui est l'investisseur pour Audima nous disait qu'aucun contrat ne sera signé avant que les permis ne soient accordés. Vous dites qu'il s'agit d'un projet du passé, peut-être, mais moi je suis incapable d'en juger donc je ne vais pas émettre d'avis là-dessus. Il est vrai qu'il est en route depuis trop longtemps mais et j'en ai parlé avec Jean-Luc Storme , si réellement après autant d'année, après autant de difficultés le groupe CORA souhaite encore mettre sur pied ce centre commercial, c'est parce qu'il y voit un intérêt, je suppose, économique. Ces gens-là ne sont pas des philanthropes, ce n'est pas pour nous faire plaisir qu'ils font des centres commerciaux. Je suppose donc que cette persévérance est bien le signe de ce que leur étude récente les amène à penser que ce sera rentable et que ça satisfera tout le monde.

M. TIBERGHEN : Quitte à faire mourir les autres commerces !

M. FRANCEUS : Franchement cette affirmation me paraît malhonnête...

M. VARRASSE : Le but d'un collègue, c'est le bien commun, ce n'est pas de défendre une société.

M. FRANCEUS : Franchement, est-ce que vous pensez que nous défendons une société ?

M. le PRESIDENT : Je voudrais répondre quand même à Mme Vienne à qui je peux confirmer que les groupes de travail pour le Centre-ville sont bien à pied d'œuvre pour le moment. Ces groupes de travail se réunissent avec des commerçants, avec des responsables du centre-ville et avec des membres de l'administration. Ils sont déjà à la deuxième étape. Par ailleurs on l'a évoqué, le projet de la Grand'Place, vous le savez, sera adjugé ce mois-ci et donc dès que l'adjudication aura eu lieu on va tout envoyer à la tutelle dont nécessairement on attend une réponse le plus rapidement possible pour entamer les travaux. Dire qu'on ne fait rien pour le commerce en centre-ville c'est un peu fort. Maintenant évoquer les problèmes de chiffres, et bien ils sont très simples, moi je ne suis pas à l'IEG, vous vous êtes à l'IEG et vous avez voté pour le projet et vous avez même accepté le projet, donc moi je n'y suis pas et voilà pourquoi je n'ai pas les chiffres exacts et que sans doute j'ai évoqué les 6 millions au lieu des 8. Parce que vous à l'IEG vous avez voté le projet.

Mme VIENNE : Je pense M. le Bourgmestre avoir été très claire sur les raisons pour lesquelles aujourd'hui, ici et maintenant, en fonction de l'évolution, de l'avis négatif, parce que il y a quand même un organe qui évalue et cet organe, c'est celui dont vous n'avez pas parlé et dont vous ne tenez pas compte c'est l'Observatoire du commerce de la Région wallonne qui donne un avis négatif sur tous les points, puis vous faites semblant que vous ne savez pas ce que c'est, et donc oui, je le répète, nous avons changé d'avis en fonction de l'avis de l'Observatoire du commerce, en fonction des évolutions du commerce et donc très clairement, que ce soit à l'IEG ou ici, nous ne sommes plus favorables à ce projet qui est un projet du passé et qui ne fait plus sens aujourd'hui.

M. le PRESIDENT : Donc vous regrettez d'avoir accepté à ce moment-là à l'IEG !

Mme VIENNE : M. le Bourgmestre, il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. M. le Bourgmestre les choses évoluent et il faut vivre avec son temps aussi. Ce qui était vrai il y a 18 ans, ne l'est plus maintenant, mais je pense que ça il faut pouvoir l'intégrer et l'entendre aussi, comme l'avis d'un organisme officiel de la Région wallonne qui dit qu'un projet n'apportera rien. Il faut pouvoir l'entendre aussi.

M. le PRESIDENT : A condition qu'on me l'envoie. Je ne l'ai toujours pas reçu, moi. Vous vous l'avez mais moi je ne l'ai toujours pas reçu. J'espère le recevoir le plus vite possible.

Mme VIENNE : Il est sur le site internet, n'hésitez pas y aller de temps en temps.

Mme DELTOUR : Par rapport aux arguments de M. Franceus, pour être sûr d'avoir bien compris parce que je suis quand même assez étonnée de la teneur du débat. De ce que j'ai compris, vous avez dit qu'on décrivait une situation apocalyptique, mais vous n'avez pas de réponse. Vous avez dit qu'en tant que président de l'IEG vous ne saviez pas juger de l'opportunité ou pas. Ensuite vous allez à contre courant de toutes les études qui disent que construire des centres commerciaux en périphérie défend les entreprises, ce n'est pas nous qui le disons c'est quand même sur base d'études et de scientifiques, on peut vous les transférer, tout ça parce que vous vous êtes baladés dans une ville en Espagne, lors d'un voyage. Et le dernier argument c'est que les 3 bijouteries au centre-ville se portent bien. OK.

M. FRANCEUS : Vous n'avez rien compris.

Mme DELTOUR : C'est pour cela que je demande une explication. Réexpliquez-moi !

M. FRANCEUS : Je vous explique. Les boutiques en Espagne, ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. Je ne prétends pas tirer de conclusions, mais le fait est que le commerce en périphérie, c'est une généralité. Je parlais de l'Espagne pour bien vous montrer que ce n'est pas que chez nous. Maintenant que nous devons travailler pour le centre-ville, nous en sommes tous d'accord, et l'effort nous le faisons et nous continuerons de le faire. L'autre exemple que vous avez cité, les bijouteries, c'est encore un exemple évidemment. Selon moi l'exemple est révélateur parce que comme je vous le disais, si elles marchent bien, ce n'est pas tellement que ce soit un produit typiquement mouscronnois ou qui répond quotidiennement à la vie des habitants de Mouscron, on ne va pas acheter des bijoux tous les jours, mais ça veut dire seulement que cela répond à une demande et que les commerçants qui tiennent ces commerces ont su se segmenter parce que 3 les unes à côté des autres ce n'est pas simple, ont su se segmenter pour répondre à un besoin caractéristique de leur type de clientèle, c'est tout ce que j'ai voulu dire, et là encore ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

Mme DELTOUR : Mais le message que vous donnez aux commerçants est catastrophiques.

M. FRANCEUS : Mais pas du tout. C'est seulement un discours. Si les autres commerçants copiaient l'attitude des bijoutiers... le commerce spécifique voilà pourquoi je voulais parler des bijoutiers, parce qu'il s'agit bien là de commerces spécifiques.

M. le PRESIDENT : Alors 3^{ème} réponse à Mme Vienne puisqu'elle a parlé d'argent. Je ne parlerai pas de chiffres aujourd'hui, pourquoi ? pour des raisons très simples puisque j'ai déjà répondu à M. Varrasse. Il est certain que la ville mettra tout l'argent qu'il faut pour redynamiser le commerce en centre-ville.

Nous n'allons pas balancer des chiffres aujourd'hui, puisqu'on ne sait pas où on va. Les groupes de travail se réunissent et vont évoquer ce qu'il faut faire. Dès qu'on saura ce qu'il faut faire, en accord avec tout le Collège on avancera l'argent et on annoncera l'argent qu'on va mettre dans le centre-ville.

Mme VIENNE : A quel moment allez-vous venir devant le Conseil communal avec ces projets ?

M. le PRESIDENT : Dès que les groupes de travail auront terminé.

Mme VIENNE : C'est-à-dire ? Vous savez être un peu plus précis ?

M. le PRESIDENT : Non.

M. MOULIGNEAU : Mars ou avril, au printemps.

Mme VIENNE : Et donc vous viendrez avec une modification budgétaire ?

M. le PRESIDENT : Tout à fait. On a toujours tenu nos promesses. On a promis ce centre-ville. Il y en a d'autres qui votent des 2 côtés différemment !

Mme VIENNE : Et il y en a d'autres qui s'accrochent à des projets du passé par manque d'imagination.

M. le PRESIDENT : Je reviens au vote. C'est un vote où on dit qu'il faut recommencer l'enquête. Il faut recommencer l'enquête, c'est administratif, mais bon il n'y a rien à faire, c'est aussi bien pour le point 2 que pour le point 3.

M. TIBERGHEN : Je voudrais justifier notre vote qui sera identique à celui du groupe PS. Nous, nous n'avons jamais changé d'avis sur le projet et je voudrais dire que pour nous ici, c'est bien entendu pas que une réouverture d'enquête publique sur les routes, c'est bien plus que cela puisque ça se met dans l'ensemble du cadre du permis intégré du centre Audima avec tout ce que cela comporte. La deuxième remarque que je voulais faire, c'est que vous parlez de la place de Mouscron qui va être refaite, qu'on l'attend depuis des années et des années, et ça prend du retard, mais moi je pense aussi que les dégâts ne concernent pas uniquement la Grand'Place de Mouscron, les dégâts se portent jusqu'aux commerçants à Dottignies et d'autres quartiers, et ça ne l'oubliez pas. Excusez-moi, M. Franceus, mais sur Dottignies vous allez voir qu'il y aura des dégâts aussi, et pourtant la vie commerciale elle est quand même réelle et importante sur Dottignies, et je ne voudrais pas finir comme le MR parce que Marc Castel, en tant que responsable du MR qui dans certaine presse dit : « finalement c'est de la faute des commerçants qui n'ouvrent pas assez d'heures », OK, on peut l'entendre, et 2. les clients qui ne veulent pas non plus mettre leur voiture dans ce magnifique parking de l'ours, alors qu'il y a plein de places, et donc ils ne savent plus marcher. » Excusez-moi mais si c'est ça l'argument libéral pour la défense des commerçants en ville, vraiment merci. Donc notre vote ici sera un non.

M. CASTEL : C'est un peu réducteur de dire...

M. TIBERGHEN : Ce n'est pas réducteur, c'est un constat.

M. CASTEL : Soit c'est un constat ! C'est vrai que je l'ai dit que des personnes, et c'est une question de mentalité, que des personnes pour aller chercher des packs d'eau vont aller vers un centre commercial, se mettront sur un parking, vont faire 150 m à pied pour traverser le parking et ils feront encore 150 mètres à travers le magasin pour avoir leur pack d'eau, mais ils ne se mettent pas au parking des Arts pour aller dans la rue du Christ ou pour aller faire des courses.

M. TIBERGHEN : Vous dites dans ce magnifique parking, et bien même moi j'hésite à y aller.

M. CASTEL : Maintenant, à côté de cela partir du concept de dire que quand on fait de l'extramuros automatiquement c'est ça qui a détruit le commerce intramuros, excuse-moi mais on est tous responsables. Il y a 25 ans qu'on a remarqué que le commerce intramuros déclinait. Il y a une autre dynamique à penser, il y a une autre pédagogie du commerce à avoir, en mettant de l'animation. Le pouvoir public ne sait pas dire à quelqu'un qui veut s'installer, c'est là que tu dois t'installer. C'est le commerçant qui doit regarder la zone de chalandise et qui doit choisir, tout comme je ne peux pas dire au client c'est là que tu dois aller chercher tes chemises, tes bijoux, etc... C'est lui qui va choisir également. Si il y a une politique à mettre en place, c'est une dynamique pour le commerce. Vous savez le commerçant c'est un indépendant, avec tout ce que cela veut bien dire. Pour ce qui est de l'extramuros, c'est clair que Mozaïk sera certainement en concurrence avec Mains et sabot, et sera certainement en concurrence également avec les Dauphins. La libre concurrence, c'est vrai que ça fait partie du programme, du débat, et je ne vais pas vous proposer une conférence là-dessus parce que chacun doit faire ses calculs. Maintenant les magasins qu'on trouve en centres commerciaux ne sont pas les mêmes que l'on trouve en centre-ville. Il y a des horaires à travailler également. Je m'excuse mais quand un commerce ouvre de 10h à 12h et de 14h à 18h...

M. TIBERGHIE : Je remarque simplement qu'il y a un parti qui a changé et qui maintenant s'oppose au projet alors qu'il y était favorable, et un autre quand il était dans l'opposition qui s'y est toujours opposé et qui maintenant y est totalement favorable, c'est le MR.

M. BRACAVAL : C'est vrai qu'en 2011 nous étions aussi dans ceux qui avaient refusé. Maintenant il y a des engagements qui ont été pris en 2011 et ils n'ont pas été anodins. On a vendu ces terrains pour le prix qu'on a évoqué et je ne vais pas parler de 6 ou 8 sachant qu'il y a eu des aménagements qui ont été faits et qui en ont augmenté le prix. Tout ce que je peux dire c'est que les engagements des uns, et moi j'aimerais bien vous voir, et surtout Luc, où je te vends un terrain et demain je t'interdis d'y construire.

M. TIBERGHIE : En tout cas je tiens les sous en réserve, parce que je ne vais pas les distribuer ou les dépenses, ça c'est clair.

M. BRACAVAL : Nous, en 2011, on était sur les mêmes bancs que toi.

M. TIBERGHIE : Tant qu'un projet n'aboutit pas, on ne dépense pas les sous, c'est comme dans un ménage, hein !

M. BRACAVAL : Oui, mais on a souvent dû assumer les conséquences de choix qui ont été fait par d'autres que nous.

M. VARRASSE : C'est une erreur de l'IEG, pas du Conseil communal. Ce n'est pas au Conseil communal d'assumer cette erreur.

Mme VIENNE : Puisque chacun s'étend sur l'explication de son vote, je vais justifier le nôtre. J'apprécie beaucoup quand on dit qu'il faut une autre dynamique, parce que c'est exactement ce que j'ai dit. Je suis contente qu'un parti de la majorité soit de cet avis. Je pense aussi, et on n'en a pas parlé, qu'il faut peut-être dans un plan global, avoir une autre politique en matière de fiscalité communale vis-à-vis des commerçants qu'il faut encourager et soutenir, mais j'attends de voir ce avec quoi vous viendrez. Je ne vais pas revenir sur la question de l'IEG parce qu'on aura encore l'occasion d'en parler à l'IEG mais d'une manière globale les terrains ne vont pas disparaître, ils sont toujours là, donc ils seront toujours vendus à quelqu'un et auront toujours une valeur, que ce soit pour l'IEG ou pour l'actuel propriétaire. Je voudrais simplement, avant de voter, vous lire un petit extrait de l'avis que je citais tout à l'heure parce que je trouve qu'il synthétise bien les raisons pour lesquels nous avons revu notre position. « La création d'un nouveau centre présentera un assortiment similaire à ce qui est présent à l'heure actuelle ne permettra pas de résoudre, selon l'observatoire, la problématique de la fuite du pouvoir d'achat vers la France. Au contraire, il estime que le projet aura un impact négatif sur l'appareil fiscal existant. Celui-ci présente un mix commercial diversifié et complet qui pourrait être compromis par le projet et susceptible d'entraîner d'une part la création d'une friche commerciale et d'autre part de rembourser le déclin des centres-villes existants ». Voilà exactement la raison pour laquelle nous allons voter contre.

L'assemblée adopte ensuite la délibération reprise ci-dessous par 22 voix (cdH, MR) contre 10 (PS, ECOLO).

Le Conseil communal,

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine en vigueur ;

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Vu le décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales ;

Vu la demande de permis intégré introduite par la S.A. Audima, dont le siège social est établi zoning industriel 4ème rue, n°20 à 6040 Jumet, relative à la construction et l'exploitation d'un centre commercial d'environ 36.494 m² de surfaces commerciales nettes, dont des boutiques et moyennes surfaces et un hypermarché de 7.504m², ainsi que la création de voiries internes et de 2.392 places de parking dont 1.200 en parking semi-couvert et 1.192 places à l'air libre, la création d'une voirie reliant la rue Vantieghem à la RN511, la création d'un giratoire sur la RN511, la création d'une voirie parallèle à la RN511, divers aménagements à la RN511 ainsi que l'abattage d'arbres sur le site du Quevaucamps, sur les communes d'Evregnies (section d'Estaimpuis) et de Dottignies (section de Mouscron) ;

Vu les plans relatifs à la modification et à la création de voiries et, plus particulièrement :

- Les plans concernant la voirie communale:
 - 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 03A Plan terrier
 - 04A Profils en long

- 05A Profils en long
 - 06A Profils en travers
 - 07A Profils en travers
 - 08A Profils types
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
- Les plans concernant la voirie régionale:
- 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 02A Plan terrier
 - 03A Plan terrier
 - 04A Profils en long
 - 05A Profils en long
 - 06A Profils en travers
 - 07A Profils en travers
 - 08A Profils types
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
- Les plans concernant la voirie interne:
- 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 02A Plan terrier
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
 - Plan emprise voirie publique repris au point 3.2.2.5 (pages 202 et 203 de l'étude d'incidences)
- Le plan montrant l'implantation des voiries dans le réseau existant : 20A,

Vu l'étude d'incidences et son annexe 6, constitutive de l'étude de mobilité réalisée par le bureau Dynalogic ;

Vu la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Vu la possibilité, pour des usagers autres que les clients du projet Mozaïk, de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, il est recommandé que les voiries ci-dessus identifiées soient publiques. Une procédure d'ouverture de voirie publique devrait dès lors être entamée pour celles-ci » ;

Vu le plan reprenant la voirie de contournement des parkings destinée, à l'estime du chargé d'étude d'incidences, à devenir voirie publique, tel que repris au point 3.2.2.5, en pages 202 et 203 de l'étude d'incidences ;

Vu la réponse apportée par la S.A. Audima à cette recommandation et ce, dans les termes suivants : « Le demandeur est favorable à cette mesure relative aux voiries de contournement des parkings. Toutefois, il appartient à l'autorité publique de mettre en œuvre cette recommandation. Audima est prête à établir en ce sens une convention avec les autorités publiques et à assumer l'entretien des voiries en question » ;

Vu la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Nous recommandons une concertation avec le gestionnaire de la voirie pour que celui-ci accepte de mettre en place au minimum des bornes déformables sur le centre de la rue Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ainsi ceux-ci à emprunter le giratoire. Afin de garantir une bonne accessibilité à la zone de livraisons, les itinéraires devront clairement être balisés depuis l'A17 et les axes en pourtour du site » ;

Vu les recommandations du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigées dans les termes suivants et telles que suivies par la S.A. Audima, en ce qu'elles s'inscrivent dans le périmètre du projet :

- aménager clairement les traversées cyclo-piétonnes avec marquage au sol et panneau de signalisation indiquant aux véhicules la présence de traversées piétonnes et cyclables. Ces traversées devront être munies d'un éclairage spécifique rendant les traversées visibles (notamment le cheminement cyclable le long de la RN511 et les croisements avec les voiries d'accès)
- prévoir la création d'un cheminement cyclo-piéton en direction du projet depuis le rond-point existant sur la rue J. Vantieghem (côté Famiflora) au travers de la zone d'espaces vert en direction du parking (itinéraire le plus direct depuis l'arrêt de bus de la RN512)
- créer un cheminement cyclable depuis la RN511 vers le projet et les parkings vélos à prévoir au niveau de sous-sol -1
- sécuriser les traversées piétonnes et cyclables autour des ronds-points suivant le modèle déjà réalisé par le SPW sur les autres ronds-points existants sur la RN512 et RN511
- créer une véritable liaison piétonne entre le site Famiflora et le projet afin d'éviter que les clients potentiels des deux sites n'aient d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour réaliser la jonction
- prévoir une liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evergnies et le projet. Cette traversée peut être aménagée via le rond-point qui sera aménagé sur la RN511 en lien avec la rue du Pont Paquette
- créer au minimum des poches de stationnement vélos pour les visiteurs sur le site, à proximité immédiate des accès nord des commerces et en sous-sol, à proximité directe des noyaux de circulation verticale. Ces poches de stationnement seront aménagées avec des systèmes d'attache adéquats et protégés des intempéries. Sur base du nombre de clients, de la part modale du vélo de 2% et des répartitions des clients et temps de visite, nous pouvons définir un minimum de 45 à 55 emplacements pour les clients. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse
- afin d'encourager l'usage du vélo auprès des travailleurs, il est nécessaire de prévoir au minimum une poche de stationnement sécurisée et sous abris à proximité des installations et prévoir également des vestiaires et douches spécifiques pour ces usagers. D'après les données et hypothèses, le parking vélos pour travailleurs devrait contenir au minimum 10 à 15 places vélos. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse

Considérant la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Afin de faciliter la circulation en pourtour des commerces, aménager un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large tout autour de la coursive, notamment côté Famiflora afin de faciliter la circulation piétonne depuis le site Famiflora vers les accès au projet » ;

Considérant que la S.A. Audima ne fait pas droit à cette recommandation et s'en explique dans les termes suivants : « Le demandeur n'adaptera pas le projet en fonction de cette recommandation. Le projet prévoit un trottoir de 1m60 correspondant au concept souhaité. A savoir : 1° les entrées est et ouest sont des entrées secondaires et ne doivent pas être privilégiées ; 2° l'accès en venant de et vers Famiflora se fait, sur le site Mozaïk, par un chemin piéton direct qui aboutit directement sur l'entrée Ouest ; 3° le nombre de places de parking le long de la limite est et ouest est relativement peu élevé et ne nécessite pas de large cheminement piétons ; 4° un élargissement signifierait une diminution des espaces verts » ;

Considérant la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement en termes d'amélioration de la desserte du site en transports en commun et la réponse y apportée par la S.A. Audima qui précise y être favorable tout en rappelant que la concrétisation d'une telle recommandation dépend de l'accord du TEC ;

Considérant enfin la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement en termes de réalisation, le long de la RN512, entre le projet et l'arrêt de bus existant, d'un accotement piétons sécurisé et praticable d'au moins 1,5 m de large ainsi que d'une traversée piétonne sécurisée et marquée entre les deux arrêts de bus situés de part et d'autre de la voirie et la réponse y apportée par la S.A. Audima qui précise y être favorable tout en rappelant que la concrétisation d'une telle recommandation dépend des autorités publiques ;

Vu le courrier du Fonctionnaire des Implantations Commerciales du 24 octobre 2016, notifiant le caractère complet et recevable de la demande de permis intégré et tel que précisant ce qui suit : « (...) Le Fonctionnaire délégué informe, conformément à l'article 103, §1er du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales que lorsque le projet intégré porte également sur l'ouverture ou la modification d'une voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (cfr article 129 quater du CWATUP), par dérogation aux articles 87, §2, alinéa 2, 3°, et 89, l'enquête publique organisée dans le cadre de la demande relative à la voirie communale et, le cas échéant, au projet de plan d'alignement, porte également sur le projet intégré visé à l'alinéa 1er. Ces différents points seront mentionnés lors des enquêtes publiques sur le territoire des communes concernées (Mouscron, Estaimpuis,

communes limitrophes et toute commune désignée conformément à l'article D.29-4 du Code de l'environnement) qui porteront également sur les modifications de voiries communales au sens du décret du 6 février 2014 précité (...) » ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 9 novembre au 8 décembre 2016 en application des articles D.29-7 et suivants du Livre 1er du Code de l'environnement (projet de catégorie B soumis d'office à étude d'incidences – rubrique 52.10.02 : commerce de détail en magasins non spécialisés d'une surface totale supérieure à 2.500m² et rubrique 63.21.01.01.03 : local de stationnement de véhicules d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles) rendus applicables par l'article 89 du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales et en application des articles 24 à 26 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que l'enquête publique a donné lieu à 22 observations/réclamations qui, relativement au projet d'ouverture de voirie, font valoir, directement ou indirectement, les éléments suivants :

- Accès à la N511 non mentionnés
- Dangerosité (encombrement et mauvaise visibilité) au carrefour rue de la Couronne et N512
- Intensification du trafic des camions dans la rue principale traversant Dottignies, qui ne respectent pas l'interdiction du passage pour les + de 13tonnes
- Intensification du trafic dans les villages, générant une augmentation des nuisances sonores et de particules fines nocives pour la santé
- Caractère insuffisant de l'impact du projet en termes d'étude de la qualité de l'air et ce, plus particulièrement dans le maillage des routes villageoises dans lesquelles 'se perdent' les camions
- Projet conçu sur base du 'tout à la voiture', ne contribuant en rien à une mobilité plus durable mais, au contraire, à un accroissement de l'utilisation de la voiture, sachant que l'essentiel des chalands visés par le projet sont situés à 20 minutes du projet en voiture (802.796), qu'une petite proportion des chalands est située dans la zone d'attraction de 0 à 10 minutes en voiture (104.448), tandis que le nombre de chalands situés dans la zone d'attraction de 0 à 5 minutes n'a pas été déterminé alors même qu'il s'agit des chalands les plus supposés se rendre dans le projet
- Les problèmes de mobilité qu'engendrera le projet seront énormes. L'accès via la RN511, qui jouxte immédiatement le parking du centre commercial, provoquera des remontées de files sur l'autoroute en période d'affluence, sachant que le rond-point d'accès au site sur le RN511 n'est autre qu'une modification de la sortie autoroutière de l'A17 avec accès au centre commercial et que le caractère d'ores et déjà accidentogène de cette zone sur l'A17 ne fera qu'empirer. Une situation semblable est attendue au rond-point de la main, au droit de l'accès via la RN512 (la situation étant d'ores et déjà limite à certains moments). Aucune solution n'est par ailleurs prévue pour la partie sud de la rue de la Couronne et pour les habitants d'Evregnies. Enfin, rien n'est réellement prévu pour l'accès au site via les transports en commun, ni pour les piétons et cyclistes
- Absence d'accès (trottoirs) aux personnes à mobilité réduite
- L'étude d'incidences n'a pas tenu compte, en termes de mobilité, du cumul du projet avec les autres centres commerciaux situés à proximité
- L'augmentation du trafic, tant sur la RN512 que sur la RN58, diminuera la sécurité des cyclistes et des piétons
- Le projet s'inscrit dans le cadre d'une accessibilité orientée vers la seule voiture et ne s'inscrit pas dans une démarche de mobilité durable (site très difficilement accessible à pied et à vélo ; une seule ligne TEC dessert le projet en un seul arrêt 'maison blanche' situé à 700 mètres du projet et avec une fréquence très faible) ; la part de chalands supposés venir sur le site en bus (3%) est largement surestimée et doit être ramenée à 0,89% ; aucun cheminement spécifique aux piétons n'est aménagé au sein du parking, hormis des traversées du niveau rez-de-chaussée côté sud ; aucun cheminement spécifique aux piétons et aux vélos n'est aménagé en lien avec la RN511 ou avec les sites aux alentours (Famiflora et zone IEG) ; aucune réponse n'a été accordée par le demandeur de permis aux recommandations émises par le chargé d'étude d'incidences en termes de mobilité, telles que reprises en pages 400 et 401 de l'étude d'incidences
- Les simulations de répartition des flux automobiles supplémentaires générés par le projet sont basées sur des hypothèses incorrectes et sous-estimées dès lors qu'il convient de tenir compte d'une clef de fréquence de 26% le samedi, de 18% le vendredi et de 13 à 16% du lundi au jeudi, de sorte que le projet accueillera 27.406 visiteurs en voiture le samedi (soit 4.416 de plus qu'annoncé), 18.270 visiteurs en voiture le vendredi (soit 980 de plus qu'annoncé) et 20.554 visiteurs en voiture le dimanche (soit 2.436 de plus qu'annoncé)
- Le taux de complémentarité annoncé de 15 % est surfait

- La répartition des flux, calculée sur base des courbes isochromes de 5, 10, 15 et 20 minutes est faussée ; l'étude d'incidences surestime le potentiel de clients en provenance de la France et sous-estime les flux en provenance du Nord (35% - Kortrijk) et du Sud (Tournai), alors même qu'il s'agit là des deux axes les plus saturés ; une saturation sur les bretelles d'autoroute d'accès au site est donc à prévoir
- L'étude d'incidences sous-estime les flux de circulation (caractère inadéquat des comptages réalisés et manque d'information y relative)
- L'étude d'incidences est incohérente et/ou commet des erreurs de calculs des flux de circulation, sans permettre par ailleurs de contrôler l'exactitude des hypothèses de travail retenues
- L'étude d'incidences sous-estime l'encombrement des voiries locales (rue de la Couronne, rue J. Vantieghem, rue de la Maison Blanche), lesquelles sont déjà rapidement encombrées et saturées. Il est notamment fait état de ce que, depuis la rue de la Couronne, la visibilité sur les usagers de la RN512 venant de Dottignies est faible et de ce qu'un giratoire a été créée sur la RN512 et que de plus en plus d'encombrements sur la rue de la Couronne sont à craindre, sans que le projet n'apporte de solution à cet égard. Il est également fait état de ce que la rue de la Maison Blanche est en travaux sans que la demande de permis n'apporte de précision relativement à la bretelle, toujours inachevée, depuis la rue la Maison Blanche vers le rond-point le plus proche rue Vantieghem
- L'étude d'incidence n'analyse pas suffisamment la proximité des aménagements de la RN511 avec l'autoroute : l'entrée vers les parkings du centre commercial, depuis le giratoire à créer sur la RN511, est à proximité directe de l'autoroute et la localisation de la bretelle entrée-sortie est particulièrement dangereuse (en période d'affluence, le projet engendrera en effet des files de part et d'autre du rond-point, qui se prolongeront sur la bretelle de sortie de l'autoroute ainsi que jusqu'au rond-point qui se situe de l'autre côté du pont surplombant l'autoroute). De telles files pourront se répercuter sur l'autoroute et notamment en provenance de Tournai ou de l'E42 (en effet, la bretelle de la sortie n°2 de l'E403 est particulièrement courte)
- La création d'un rond-point sur la RN511 et a création d'une bretelle entrée-sortie depuis l'autoroute vers le projet sur ce rond-point ne sont pas les solutions les plus adéquates, sachant que l'étude d'incidences n'analyse aucune alternative, que le Plan Communal de Mobilité de Mouscron préconise d'éviter toute remontée de file sur la voie publique et particulièrement sur le réseau autoroutier et que ce même plan préconise une autre solution (une entrée vers le centre commercial plus éloignée de l'autoroute, pas de rond-point à l'Ouest de l'E403, un by-pass direct vers la RN511 direction Estaimpuis et une voie qui passe en dessous de la RN511 pour permettre à ceux qui vont vers Dottignies de ne pas encombrer le rond-point)
- Des files similaires à celles que créera le projet ont déjà été rencontrées à divers endroits : des bouchons sont alors constatés sur l'autoroute et des voitures y sont réduites à l'arrêt, ce qui est particulièrement dangereux
- Si les flux de circulation induits par le projet avaient été correctement estimés, la dangerosité des aménagements proposés aurait été d'autant plus démontrée
- Le site est très peu desservi par les transports en commun. L'étude d'incidences omet par ailleurs d'étudier l'accessibilité du site en bus pendant les week-ends, alors même que la fréquentation du site y sera la plus importante. Or, pendant le week-end, la ligne des TEC qui dessert le site compte seulement 7 bus/sens le samedi, soit un bus toutes les deux heures, ce qui réduit d'autant l'attractivité du site en termes de desserte par les transports en commun, sans que rien ne garantisse que l'accessibilité du projet sera renforcée
- La détermination des parts modales (2% pour les déplacements à pied et à vélo, 3% pour les déplacements en bus et 95% pour les déplacements en voiture) est critiquable. La part modale des déplacements en voiture devrait être fixée à 99%, ce qui impliquerait 15.315 visiteurs en voiture le vendredi, au lieu de 14.540 et 20.364 visiteurs en voiture le samedi au lieu de 19.380. Tenant compte d'une telle part modale réservée aux déplacements en voiture, le parking apparaît par ailleurs comme étant sous dimensionné pour ce qui est de la partie réservée aux membres du personnel. Le projet ne répond en tout état de cause pas à la promotion de la mobilité douce
- Les aménagements piétonniers sur la voirie à créer entre Famiflora et le projet ne sont pas adéquats : le projet prévoit un cheminement piétonnier de 1,6 mètre de large (cheminement également utilisé par les vélos), alors que l'auteur de l'étude d'incidences préconise un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large
- L'accès au projet pour les habitants d'Evregnies n'est pas approprié. Il avait été proposé, en réunion d'information préalable, d'examiner la création d'une passerelle qui serait construite au-dessus de la RN511. La faisabilité et le coût d'une telle solution n'ont toutefois pas été envisagés. Quant à la liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evregnies et le projet via le rond-point, elle est critiquable en termes de sécurité vu l'affluence et la saturation prévue de ce rond-point. Des alternatives et solutions n'ont pas été présentées, de manière générale, concernant l'accessibilité piétonne

- L'étude d'incidences n'a pas analysé l'impact de la mobilité induite par le projet en termes de risques de pollution des eaux et des sols lors de l'entretien des voiries, de production de déchets, en termes vibrations et en termes d'impact sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
- Il est regrettable qu'un projet déposé en 2016 ne tienne pas compte de l'importance et de la demande - qui ne fera qu'augmenter - en mobilité douce et sur la nécessité de fournir une mobilité adaptée quantitativement et qualitativement, notamment face à la croissance et au vieillissement attendus de la population
- L'étude d'incidence ne prend pas en considération l'augmentation attendue du nombre de transports en voitures et de citoyens
- Le projet se situe à proximité immédiate de l'autoroute, ne favorisera donc pas la diminution de l'usage de la voiture et entre de ce fait en contradiction avec les objectifs de la région wallonne en termes de maîtrise de la demande en mobilité
- L'examen des solutions de substitution, qui n'a pas été suffisamment approfondi, aurait dû mettre en exergue des alternatives de localisation plus admissible, notamment en termes d'impacts de l'augmentation des flux de circulation automobile
- Si le projet prévoit l'aménagement de pistes cyclo-piétonnes, ni le transport en bus, ni le transport en vélo ne sont encouragés
- Le projet amplifiera la part modale de la voiture dans la région
- Le projet amplifiera la part modale des camions (transport de marchandises) dans la région ; l'étude d'incidences n'étudie pas la possibilité du transport de marchandises par voie ferrée par exemple
- L'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose que toute demande de création de voirie comprend 1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande, 2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics et 3° un plan de délimitation. Or, la demande de permis intégré ne comporte aucun dossier de création de voirie communale. A cet égard, aucun des plans terriers représentant les travaux de voirie ne peut être considéré comme valant plan de délimitation dès lors que n'y figurent pas les limites longitudinales des voiries communales à créer. Le demandeur ne différencie pas plus les travaux relatifs à une voirie régionale de la création/modification de voiries communales. Une nouvelle enquête publique devrait de ce fait être organisée sur l'ensemble du projet comportant une demande de création de voirie communale
- Le projet n'est pas attractif pour les piétons ; le premier arrêt de bus se situe à 700 mètres, sans que les cheminements ne soient prévus pour les piétons. Sans oublier que la fréquence des bus est particulièrement basse durant les week-ends
- Le nombre de places de parking prévu (2.392) est insuffisant. Ce ne sont pas moins de 3.906 places qui eurent dû être prévues
- Les travaux d'infrastructures (dont la réalisation d'un rond-point) ne sont pas encore réalisés et demeurent hypothétiques

Vu l'avis de la CCATM du 23 novembre 2016, rédigé dans les termes suivants :

«L'avis de la CCATM est sollicité conformément à l'article 91 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Le projet est exposé par Damien DELSOIR, expert auprès de la CCATM.

Cette présentation consiste en l'exposé des conclusions de l'étude, des recommandations et des dispositions prises et justifiées par le demandeur.

La CCATM partage les recommandations proposées par l'auteur de l'étude et estime que l'étude a examiné de manière correcte l'ensemble des thématiques.

Certains membres estiment toutefois que l'impact à long terme de l'imperméabilisation de près de 12 ha sur la nappe aquifère n'a pas été suffisamment évalué.

Certains membres estiment que la mobilité aurait pu être étudiée sur une échelle plus large.

Enfin, certains membres regrettent qu'aucun mécanisme de compensation n'ait été étudié par rapport à l'influence du projet sur les centres villes des communes concernées et les menaces qu'il peut représenter pour les commerces existants.

La CCATM se prononce avec 1 non, 9 abstentions et 6 oui. » ;

Vu les mandats confiés à la S.A. Audima par l'IEG et par le SPW ;

Vu le cahier des charges imposé à la S.A. Audima par la DG01-Routes et Bâtiments-Direction des routes de Mons (n° dossier 39/15 Mozaik) ;

Vu le plan de secteur Mouscron-Comines adopté par arrêté du 17 janvier 1979 et partiellement modifié par arrêté du 19 juillet 1993 ;

Vu que le site d'implantation s'inscrit en zone d'activité économique mixte et, pour partie de la bretelle d'accès sur la RN 511, en zone agricole ; que les voiries à créer et à modifier ne doivent pas être préalablement inscrites aux plans de secteur, ne s'agissant pas de principales voies de communication au sens de l'article 23 du Cwatupe ; que ces mêmes voiries sont susceptibles d'être autorisées en application des articles 127, 274 et 274bis du Cwatupe,

Vu le rapport urbanistique joint à la demande d'autorisation, qui énonce, relativement à la voirie de liaison, à qualifier de voirie secondaire, qu'elle développe une largeur de 16,2m, dont une zone de roulement de 8m, pour la simple raison qu'il s'agit d'une voirie qui n'est pas destinée à recevoir de tourne-à-gauche (un giratoire étant prévu) et qui n'est pas destinée à recevoir un charroi lourd, sachant que les camions et camionnettes de livraison, tant du site projeté que du site Famiflora ou de la zone artisanale et de PME voisins, n'ont aucune raison d'emprunter ladite voirie qui compliquerait très sérieusement leur parcours; que le conseil communal partage l'avis du demandeur d'autorisation ;

Considérant que le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage ; que ce même décret tend également à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales et, plus particulièrement, confirment, suppriment, déplacent ou créent des voiries communales en fonction de situations de fait et de droit et la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs ;

Que l'on entend par voirie communale, au sens du décret du 6 février 2014 précité, toute voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation et dont la gestion incombe à l'autorité communale ;

Que l'on entend par modification d'une voirie communale, au sens du décret du 6 février 2014 précité, l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public (à l'exclusion de l'équipement des voiries) lui-même défini au titre d'espace inclu entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements ;

Que l'on entend par plan de délimitation, au sens du décret du 6 février 2014 précité, le plan topographique fixant la position des limites longitudinales de la voirie communale ;

Considérant qu'en application de l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale toute demande de création et de modification de voirie comprend :

- 1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ;
- 2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;
- 3° un plan de délimitation ;

Considérant qu'en application de l'article 9 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, toute décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie :

- 1° contient les informations visées à l'article 11 précité,
- 2° tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter le cheminement des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication,
- 3° contient la mention des droits de préférence prévus à l'article 46 ;

Considérant que l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale permet aux communes et aux propriétaires de parcelles libres de charges et servitudes de convenir d'affecter celles-ci à la circulation du public. Ces conventions – transcrites sur les registres du conservateur des hypothèques - sont conclues pour une durée de vingt-neuf ans au plus, renouvelables uniquement par une nouvelle convention expresse. Etant précisé que la voirie communale est créée ou modifiée sur les assiettes ainsi constituées pour une durée qui ne peut excéder le terme de la convention ;

Considérant qu'en application de l'article 14 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, si la demande concerne une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes, la demande et les résultats de l'enquête publique sont simultanément adressés aux conseils communaux de ces communes et au conseil provincial compétent pour le territoire de chaque commune où est située la voirie faisant l'objet de la demande. Le conseil communal rend son avis dans un délai de trente jours à compter de la réception du dossier, faute de quoi il est passé outre ;

Considérant que le présent avis n'est autre que l'avis prévu par l'article 14 précité ;

Considérant que le conseil communal émet les considérations suivantes :

1. Demande d'ouverture et de modification de voirie introduite par la S.A. Audima

Considérant que le projet de la S.A. Audima intègre la réalisation des aménagements de voiries suivants :

- la réalisation d'un rond-point sur la RN511 au sud-est du projet ;
- la réalisation d'une voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, avec la création d'un rond-point permettant aux usagers de rejoindre Famiflora depuis Mozaïk et inversement et la modification, par voie de conséquence, de la rue Jules Vantieghem au droit de cette voirie de liaison ;
- la réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite ;

Considérant qu'est soumise à procédure de création et de modification de voirie, au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale la seule :

- réalisation d'une voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, avec la création d'un rond-point permettant aux usagers de rejoindre Famiflora depuis Mozaïk et inversement et la modification, par voie de conséquence, de la rue Jules Vantieghem au droit de cette voirie de liaison ;
- et réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite.

Considérant que la réalisation d'un rond-point sur la RN511 au sud-est du projet ainsi que la réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite, participent quant à elles de la seule voirie régionale et n'est, de ce fait, pas concernée par le présent avis ;

Considérant que les plans précités figurent précisément la demande d'ouverture et de modification de voiries communales et la distinguent précisément des travaux d'infrastructures qui relèvent de la compétence de la Région wallonne ;

Considérant par ailleurs la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Vu la possibilité, pour des usagers autres que les clients du projet Mozaïk, de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, il est recommandé que les voiries ci-dessus identifiées soient publiques. Une procédure d'ouverture de voirie publique devrait dès lors être entamée pour celles-ci » ;

Considérant la réponse apportée par la s.a. Audima à cette recommandation et ce, dans les termes suivants : « Le demandeur est favorable à cette mesure relative aux voiries de contournement des parkings. Toutefois, il appartient à l'autorité publique de mettre en œuvre cette recommandation. Audima est prête à établir en ce sens une convention avec les autorités publiques et à assumer l'entretien des voiries en question » ;

Considérant que la recommandation précitée est reprise, en plan, au point 3.2.2.5 et en pages 202 et 203 de l'étude d'incidences ;

Considérant que le conseil communal est d'avis, pour les raisons évoquées par le chargé d'études d'incidences ainsi que pour les raisons ci-après développées, que la voirie interne de contournement du parking doit effectivement devenir une voirie communale ;

Considérant que les emplacements de parcage desservis par cette voirie interne de contournement des parkings ne doivent quant à eux pas être inclus dans la voirie publique dès lors que la qualification de voirie publique de ladite voirie de contournement des parkings est justifiée par la seule circonstance que cette voirie permet de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, ce qui présuppose qu'il n'y ait pas d'arrêt au sein même du site ;

Considérant toutefois que le dossier qui a été soumis à enquête publique n'est pas suffisamment complet, relativement à la demande d'ouverture de cette voirie interne de contournement de parkings au titre de voirie publique, de sorte qu'une nouvelle enquête publique doit être préalablement réalisée, relative à un dossier complet, tel qu'incluant expressis verbis la voirie interne de contournement des parkings ;

Considérant qu'il appartiendra au conseil communal d'émettre un nouvel avis relativement à ce dossier complet en suite de l'enquête publique y relative,

2. Du schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande

Considérant que l'étude d'incidence, dans son volet 'mobilité', détaille le réseau routier dans lequel s'inscrit la demande et ce, tant sur le plan du réseau régional (A17/E403, N58, RN511 et RN512) que sur le plan du réseau local (rue de la Couronne, rue Jules Vantieghem et rue de la Maison Blanche) (pages 167 à 172) ;

Considérant que l'annexe 6 à l'étude d'incidences (étude de mobilité Dynalogic) analyse quant à elle plus particulièrement les incidences du projet sur la circulation à Mouscron et Estaimpuis ;

3. De la justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;

Considérant que le résumé non technique de l'étude d'incidences énonce notamment ce qui suit en termes de mobilité :

« 10.3 Mobilité

10.3.1. Accessibilité du site

Le site du projet est délimité au nord par la RN512 qui relie Dottignies à Wattrelos (F) en croisant la E403/A17 à la sortie n°3. Au sud, il est localisé à proximité de la RN511, qui passe par Estaimpuis et rejoint la E403/A17 à la sortie n°2. Ces deux nationales sont reliées à l'ouest par la rue de la Couronne.

La Rue J. Vantieghem borde la partie nord du projet et relie les deux nationales mentionnées par le biais de rond-points de grande dimension.

La charge de circulation sur ces voiries peut être qualifiée de « moyenne » comparée à la capacité d'accueil de celles-ci. Actuellement, les charges de trafic sur la rue Vantieghem sont importantes et essentiellement liées au développement commercial de la zone. La capacité actuelle des rond-points situés de part et d'autre de cette voirie permet cependant de bien drainer les flux de circulation de la zone.

Ces commerces sont d'importants générateurs de trafic, particulièrement le site Famiflora et le site Mains & Sabots. En outre ces deux sites verront prochainement leur offre commerciale s'étoffer et de ce fait la demande en déplacement et stationnement s'accroître dans la zone.

A eux seuls, ces commerces génèrent un trafic non négligeable, en particulier en lien avec l'A17 et la RN511 vers la France. Le flux en lien avec la RN512 et les autres axes sera plus faible.

L'accessibilité en transport en commun est limitée à une ligne de bus TEC. Cette ligne dessert l'arrêt « maison blanche » à proximité immédiate du projet. En moyenne, cette desserte est de 1 bus/h, avec 2 bus/h/sens de pointe. Les structures d'accueil pour les piétons sont quasi inexistantes sur la RN512 et la RN511. Le long de ces deux axes, la circulation cycliste est sécurisée par des pistes cyclables dans chaque sens de circulation.

Le projet est constitué du centre commercial et de son parking, mais aussi d'importantes infrastructures routières reliant l'ensemble de la zone d'activité du Quevaucamps, le projet et la RN511. Il s'agit essentiellement de la création d'un rond-point en lien direct avec l'accès principal du projet et l'échangeur ouest de l'A17 sur la RN511. Il est également prévu de créer un second accès depuis et vers la RN511 via des tourne-à-droite en direction du projet, mais aussi du site Famiflora et de la rue Vantieghem, et d'aménager un accès vers la rue Vantieghem même s'il est clairement orienté vers la RN511 afin de faciliter les échanges avec cet axe structurant.

Le projet disposera d'une zone de livraisons en sous-sol totalement indépendante des autres structures d'accueil du public. Cette aire de livraisons sera complétée d'une zone de stationnement tampon hors voirie pour les camions et autres véhicules de livraisons. Ces livraisons pourront se faire depuis la RN512 ou la RN511, en lien direct avec les structures internes du projet sans passer par la rue Vantieghem. En sortie du site, les véhicules devront emprunter obligatoirement la rue Vantieghem et se diriger vers le rond-point de la Main via la voirie interne de la zone d'accueil des PME jouxtant le site.

Au stade actuel du projet, peu d'infrastructures pour piétons et vélos (cheminements et parking vélos,) sont prévues depuis et vers les axes de circulation périphériques et les arrêts de transport en commun. L'auteur d'étude recommande par conséquent une série de mesures afin d'accroître l'attrait du site pour les autres modes de circulation que la voiture.

10.3.2. Flux de circulation

L'analyse de la circulation en situation existante durant les heures de pointes du vendredi soir (17h-18h) et du samedi entre 15h-16h se base sur les différentes campagnes de comptages effectuées par ARIES.

Actuellement la majorité des flux générés le sont par le site Mains & Sabots (nouvellement ouvert), par la jardinerie Famiflora, le magasin de pêche Lanssens et le magasin Poisson d'Or.

Suivant l'ensemble des hypothèses et données considérées, les flux projetés dans le périmètre d'étude (en ce compris le projet MOZAIK et les développements prévisibles sur le site du Quevaucamps) en heure de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi seraient les suivants : (suivent deux plans figurant les flux de circulation en situation projetée le vendredi soir (17h -18h) et les Flux de circulation en situation projetée le samedi après-midi (15h-16h).

10.3.3. Incidences en termes de circulation

La configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet MOZAIK semblent fonctionnelle en heure de pointe le vendredi et le samedi. De même, cette configuration permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, et limite la circulation en lien avec la RN512 de capacité plus limitée et aux insertions moins faciles.

Afin de garantir une bonne accessibilité au site, le projet devra veiller à orienter au maximum le flux des visiteurs en lien avec l'accès principal du projet sur l'A17. De même, afin de limiter le transit éventuel entre

les deux nationales via la rue de la Couronne, le flux en lien avec l'ouest de la RN512 devra être aiguillé vers le rond-point de la Main, là où l'insertion est facilitée et sécurisée par un rond-point (par opposition au carrefour rue de la Couronne-RN512).

Il est à noter qu'il y a un risque que les clients du site Mains & Sabots aient des difficultés à sortir de leur parking en heure de pointe du samedi vu des potentielles remontées de files émanant de la difficulté d'insertion du flux de la rue Vantieghem sur le rond-point du Sabot.

La fluidité de la circulation dépendra donc de l'organisation même du site et de la maîtrise des flux de trafic potentiellement les plus problématiques.

Au vu des flux projetés pour le site d'étude et des développements en cours dans la zone, il apparaît donc que les infrastructures routières projetées sont nécessaires et adéquates pour absorber les nouvelles charges de trafic.

Ces conclusions corroborent, malgré des différences dans la méthodologie d'analyse et les hypothèses de trafic, les conclusions du bureau d'étude Dynalagic.

Au niveau des modes doux, les deux nationales bordant le site disposent de pistes cyclables aménagées de part et d'autre de la voirie. La rue J. Vantieghem dispose quant à elle d'un espace cyclo-piéton situé du seul côté nord de la rue.

Le projet ne prévoit toutefois aucune, ou très peu de liaisons piétonnes / cyclables vers ces infrastructures.

Plusieurs recommandations ont donc été émises en vue de renforcer les liaisons vers le réseau doux existants, mais aussi vers les arrêts de transport en commun situés sur la RN 512 et de manière à pouvoir traverser le site et assurer une meilleure complémentarité entre les différentes polarités qui composent la zone d'activité économique du Quevaucamps.

10.3.4. Incidences sur le stationnement

Le projet intègre, en sous-sol, une poche de stationnement spécifique pour les travailleurs.

Suivant les hypothèses définies ci-avant, chaque jour, près de 885 travailleurs se rendront sur le site dont certains travailleront en poses.

Suivant la part modale de la voiture, nous pouvons estimer les besoins en stationnement pour le personnel de l'ordre de 508 véhicules présents simultanément (500 places pour les travailleurs de commerces et 8 pour les travailleurs de la crèche).

Or, d'après les plans disponibles, le parking travailleurs totalisera 265 places de parking.

Sur cette base, des recommandations ont été émises en vue d'augmenter la capacité du parking personnel de +/-225 places (sans la crèche) à +/- 235 places (avec la crèche) et/ou permettre également à une partie du personnel de se garer au sein du parking visiteurs.

Pour la clientèle, le nombre de places est de 2.141 places de stationnement ;

Sur base des estimations effectuées en fonctionnement normal du site (hors soldes, pointe de fin d'année), le dimensionnement du parking ne constitue pas une contrainte majeure pour la fréquentation du centre commercial :

- le vendredi, le parking connaîtra une occupation maximale de +/- 60% et une occupation moyenne de 45 % tout au long de la journée.
- le samedi, l'occupation maximale approchera de la limite de la capacité du parking, avec 1.780 places nécessaires entre 15h et 16h. Le parking sera rempli à 83% durant cette même heure. En moyenne en journée, les besoins en stationnement avoisineront les 66%.

Compte tenu de nos hypothèses, on peut donc estimer qu'en dehors de difficultés ponctuelles pour trouver un emplacement dans le parking durant les périodes de fortes affluences le samedi après-midi (soit quelques samedis par an), la clientèle jouira la majeure partie du temps de places libres.

Ce constat demeure également valable même en réaffectant les 235 places de parking actuellement dédiées aux visiteurs aux travailleurs.

L'offre en stationnement pour PMR est suffisante au regard de la réglementation en la matière mais est toutefois mal répartie au sein des différentes poches de parking.

En ce qui concerne les livraisons, la capacité d'accueil est suffisante ».

Considérant que le conseil communal fait siennes les conclusions du chargé d'étude et constate que les créations et modifications de voiries communales ci-avant décrites permettent notamment de concentrer le trafic généré par le projet sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, de limiter la circulation en lien avec la RN512, de capacité plus limitée et aux insertions moins faciles, et d'absorber les nouvelles charges de trafic tout en disposant d'un nombre adéquat et suffisant de places de parcage.

Considérant que le Conseil communal constate ainsi que les créations et modifications de voiries communales envisagées répondent aux compétences dévolues à la commune en matière de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics.

Considérant, à cet égard, que le conseil communal est d'avis que l'implantation du projet, la création et la modification des voiries communales ainsi que la création d'un giratoire complémentaire sur la RN511, tel que permettant d'accéder et de quitter le site, fluidifieront la circulation dans la zone et que le nombre d'emplacements de parcage prévus est en adéquation avec les activités projetées et la fréquentation attendue.

4. Des objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale

Considérant que les créations et modifications de voiries communales telles que décrites ci-avant participent également aux objectifs du décret du 6 février 2014 en ce qu'elles permettent une actualisation du réseau des voiries communales au regard du développement des activités économiques au sein du site du Quevaucamps, en ce qu'elles améliorent le maillage des voiries communales et en ce qu'elles rencontrent également les besoins de mobilité douce actuels et futurs.

5. Du plan de délimitation des voiries communales créées et modifiées

Considérant que la délimitation des voiries communales à créer et à modifier figurent sur les plans précités.

6. De la réponse aux réclamations/observations déposées dans le cadre de l'enquête publique

a) Accès à la N511

Considérant que ces accès sont parfaitement mentionnés dans les plans joints à la demande de permis.

b) Dangerosité au carrefour rue de la couronne et N512

Considérant que cet argument ne relève pas directement de la compétence d'ouverture et de modification de voirie dès lors que le carrefour dont question y est étranger. Cela étant, il apparaît, à la lecture de l'étude d'incidences, que la configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet est fonctionnelle et permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, tout en limitant la circulation en lien avec la RN512. Le croisement entre la rue de la Couronne et la RN512 s'effectue par ailleurs par un carrefour prioritaire géré par un stop (priorité à la N512) sans que cela ne présente de véritable situation accidentogène.

c) Intensification du trafic de camions et ses conséquences en termes d'augmentation des nuisances

Considérant que le projet emporte nécessairement une augmentation du trafic des camions. L'étude d'incidences fait à cet égard état de ce que le projet générera, un jour de semaine, 31 camions de livraisons (soit 62 déplacements) et 63 camionnettes (soit 126 déplacements) ;

Considérant que le projet disposera, pour ce faire, de 7 emplacements pour véhicules longs du type semi-remorque, de 5 quais de livraisons pour camions et camionnettes, de 8 quais pour containers (gestion des déchets, ...), d'une 1 boucle de circulation des camions autour de ce noyau de livraisons. Cette zone sera accessible via une zone de contrôle d'accès. Une zone d'attente sera également aménagée à proximité de la rue Vantieghem pour un maximum de 10 véhicules longs.

Considérant que, dès lors que le projet vise l'implantation potentielle d'une majorité d'enseignes nationales, l'essentiel des livraisons se fera en relation avec les centrales de distribution belges, reliées au projet par les principaux axes de communication, à savoir l'autoroute A17, mais également et pour moindre partie la RN511 et la RN512 vers Roubaix – Lille ;

Considérant que l'essentiel des poids lourds (80%) approchera donc le site en arrivant de la RN511/RN512 depuis l'autoroute (échangeur n°2 ou n°3), et en minorité depuis l'Ouest de la RN511/RN512 ;

Considérant que le principe de livraisons prévu permettra par ailleurs de dissocier au maximum la circulation des véhicules de livraisons des véhicules de la clientèle ;

Considérant qu'en sortie de site, les véhicules devront emprunter la voirie de la zone IEG afin de rejoindre la rue Vantieghem. De ce point, les camions repartiront vers le rond-point de la Main ;

Considérant qu'en entrée de site, l'aménagement tel que prévu permettra deux itinéraires d'accès :

- En venant de la RN511 : passage par la rocade du projet et le nouveau rond-point pour rejoindre la rue Vantieghem et ensuite repartir vers la zone d'attente ;
- En venant de la RN512 : emprunter le rond-point d'accès « Vantieghem » pour réaliser un demi-tour et entrer dans la zone d'attente. Dans les faits, il est peu probable que cette manoeuvre soit respectée et il plus vraisemblable que les véhicules traversent la rue Vantieghem pour rejoindre cette zone, ce qui explique que le présent avis préconise par ailleurs la mise en place de bornes déformables sur le centre de

la rue Jules Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ceux-ci à emprunter le giratoire ;

Considérant qu'afin de garantir une bonne accessibilité à la zone de livraisons, le conseil communal estime également opportun que les itinéraires soient clairement balisés depuis l'A17 et les axes en pourtour du site ;

Considérant qu'afin de limiter l'impact du charroi lourd sur la RN512 et sur le boulevard des Alliés (insertion délicate sur la RN512), le conseil communal est également d'avis qu'une communication soit faite vis-à-vis des livreurs pour qu'ils empruntent l'itinéraire depuis l'A17 et depuis la France via la RN511 ;

Considérant qu'en conclusion, si augmentation du nombre de poids lourds il y aura effectivement, celle-ci demeure tout à fait acceptable au regard de la configuration du projet. Etant précisé que le maillage des routes villageoises ne risque pas d'être impacté par les éventuels camions qui s'y perdraient dès lors notamment qu'il est très peu probable que des camions s'y perdent au regard de la situation du projet le long et à proximité immédiate d'axes importants de circulation ;

d) Projet conçu par référence au 'tout à la voiture' et ne contribuant pas à la mobilité durable

Considérant que le projet s'intègre dans des quartiers de type urbains peu denses, à cheval sur le territoire de deux communes et est situé à proximité d'autres commerces (Retail park Mains et Sabots, Poisson d'Or, Famiflora et meubles Toff), de services et d'îlots d'habitations et a bien pour vocation de répondre à des besoins locaux, régionaux et supra-régionaux ;

Considérant que le projet permet également de favoriser la proximité de l'activité commerciale avec les fonctions de services et d'habitats ;

Considérant qu'en raison de sa localisation rurale et le long ou à proximité immédiate de deux routes nationales fréquentées, l'accessibilité piétonne au site n'est pas idéale en l'état ;

Que, néanmoins, des pistes cyclables sont présentes le long des routes nationales RN511 et RN512, menant au site. Une route de desserte locale est par ailleurs prévue au projet (prolongement de la rue Jules Vantieghem, reliant les deux ronds-points des nationales, ainsi qu'un rond-point le long de la RN511) et sera également pourvue de piste cyclable, via un cheminement cyclo-piéton. Ces dispositifs permettront un meilleur accès des cyclistes au site mais également des piétons, en ce compris les PMR, favorisant ainsi la mobilité durable et l'accessibilité en mode doux au projet ;

Considérant, de plus, que le site est facilement accessible via les transports en commun. Le site est en effet accessible en bus depuis 2 arrêts, dont l'un est implanté Boulevard d'Herseaux, à moins de 700 mètres du projet, l'arrêt « DOTTIGNIES – Maison Blanche » et est desservi par la ligne 2, reliant Tournai à Mouscron via Pecq, Néchin et Dottignies, avec un passage de 1 à 4 bus par heure entre 5h et 20h en semaine et de 1 bus toutes les deux heures le samedi entre 7h et 19h. L'arrêt « DOTTIGNIES Le Quevaucamps » est desservi par cette même ligne, aux mêmes fréquences de passage. La ligne de bus desservant le projet permet également de desservir les gares SNCB de Mouscron, d'Herseaux et de Tournai. Ces dernières permettent de rejoindre d'autres villes belges telles que : Kortrijk, Deinze Gent, Leuze Ath, Bruxelles, Mons, Charleroi-Sud via les lignes 75, 94, 78, 97, 118. Depuis les gares de Mouscron et de Tournai, il est également possible de rejoindre la gare de Lille Flandres en France puis les villes de Londres et de Paris. Il est donc aisé de se déplacer vers les grandes villes depuis le projet, et inversement, puisque des bus font la liaison entre le projet et différentes gares S.N.C.B. La localisation du projet lui permet donc d'être accessible via les modes de transports en commun et modes doux. Les aménagements de voiries prévus au projet permettront de renforcer l'accessibilité du site aux modes de transports doux et aux automobiles ;

Considérant que le site du projet est donc accessible via les modes de transports doux, de transports en commun et en voiture sans nécessiter d'intervention extérieure. En effet, la s.a. Audima, mandatée par la SPW et l'IEG, compte tenu des engagements pris avec le service public, prend en charge la totalité des investissements liés aux modifications, aménagements et à la création de voirie ;

e) Projet emportant d'importants problèmes de mobilité

Considérant qu'il apparaît de l'étude d'incidences, sans que les réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique ne puissent énerver un tel constat, que la configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet est fonctionnelle en heure de pointe le vendredi et le samedi, permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511 et de limiter la circulation en lien avec la RN512. Les infrastructures routières projetées sont par ailleurs nécessaires et adéquates pour absorber les nouvelles charges de trafic. De sorte que les craintes émises, notamment en termes de remontées de files sur l'autoroute ou en termes d'autres problèmes de mobilité ne sont pas fondées ;

Considérant qu'il en va de même pour les emplacements de parking. Suivant les hypothèses retenues le chargé d'étude d'incidences préconise +/- 235 places pour les travailleurs, ce que prévoit le projet, et constate que le nombre de places dédié à la clientèle, à raison de 2.141, est également adéquat ;

Considérant qu'aucune des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique ne démontrent par ailleurs :

- que l'étude d'incidences serait erronée en ce qu'elle détermine le nombre de chalands attendus et leur provenance respective, ou encore le taux de complémentarité de 15%, de sorte qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause les simulations de répartition des flux automobiles supplémentaires générés par le projet,
- que l'étude d'incidences serait erronée en ce qu'elle détermine les parts modales respectivement dédiées aux déplacements en voiture, (95%), à pied et à vélo (2%) et en bus (3%),
- que les comptages réalisés seraient inadéquats,
- que l'encombrement actuel des voiries locales (rue de la Couronne, rue Jules Vantieghem et rue de la Maison Blanche) aurait été sous-estimé,
- que tel qu'il est configuré (nouveau rond-point et réaménagement de la bretelle de sortie de l'A17 /RN511) et suivant les hypothèses du chargé d'études, le projet ne sera pas susceptible de générer des remontées de files sur les bretelles d'accès de l'A17 susceptibles de boquer celle-ci.

Considérant qu'il importe de préciser par ailleurs, et contrairement à ce que certains réclamants prétendent, que l'étude d'incidences analyse bien les incidences du projet de la S.A. Audima en cumul avec les autres projets commerciaux situés à proximité ;

Considérant, quant à l'état de travaux de la rue de la Maison Blanche et de l'absence de précision relativement au caractère inachevé de la bretelle depuis la rue de la Maison Blanche vers le rond-point le plus proche, qu'il importe de constater qu'ils sont étrangers à la demande soumise au conseil communal ;

f) Des aménagements piétonniers et en pistes cyclables

Considérant qu'il importe à cet égard de rappeler les recommandations du chargé d'études des incidences sur l'environnement, telles que suivies par la S.A. Audima, en ce qu'elles s'inscrivent dans le périmètre du projet :

- aménager clairement les traversées cyclo-piétonnes avec marquage au sol et panneau de signalisation indiquant aux véhicules la présence de traversées piétonnes et cyclables. Ces traversées devront être munies d'un éclairage spécifique rendant les traversées visibles (notamment le cheminement cyclable le long de la RN511 et les croisements avec les voiries d'accès) ;
- prévoir la création d'un cheminement cyclo-piéton en direction du projet depuis le rond-point existant sur la rue J. Vantieghem (côté Famiflora) au travers de la zone d'espaces vert en direction du parking (itinéraire le plus direct depuis l'arrêt de bus de la RN512) ;
- créer un cheminement cyclable depuis la RN511 vers le projet et les parkings vélos à prévoir au niveau de sous-sol -1 ;
- sécuriser les traversées piétonnes et cyclables autour des ronds-points suivant le modèle déjà réalisé par le SPW sur les autres ronds-points existants sur la RN512 et RN511 ;
- créer une véritable liaison piétonne entre le site Famiflora et le projet afin d'éviter que les clients potentiels des deux sites n'aient d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour réaliser la jonction ;
- prévoir une liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evergnies et le projet. Cette traversée peut être aménagée via le rond-point qui sera aménagé sur la RN511 en lien avec la rue du Pont Paquette ;
- créer au minimum des poches de stationnement vélos pour les visiteurs sur le site, à proximité immédiate des accès nord des commerces et en sous-sol, à proximité directe des noyaux de circulation verticale. Ces poches de stationnement seront aménagées avec des systèmes d'attache adéquats et protégés des intempéries. Sur base du nombre de clients, de la part modale du vélo de 2% et des répartitions des clients et temps de visite, nous pouvons définir un minimum de 45 à 55 emplacements pour les clients. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse ;
- afin d'encourager l'usage du vélo auprès des travailleurs, il est nécessaire de prévoir au minimum une poche de stationnement sécurisée et sous abris à proximité des installations et prévoir également des vestiaires et douches spécifiques pour ces usagers. D'après les données et hypothèses, le parking vélos pour travailleurs devrait contenir au minimum 10 à 15 places vélos. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse.

Considérant, quant à la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Afin de faciliter la circulation en pourtour des commerces, aménager un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large tout autour de la coursive, notamment côté Famiflora afin de faciliter la circulation piétonne depuis le site Famiflora vers les

accès au projet », que le conseil communal fait sienne l'argumentation de la s.a. Audima de ne pas y faire droit pour les raisons suivantes : 1° les entrées est et ouest sont des entrées secondaires et ne doivent pas être privilégiées ; 2° l'accès en venant de et vers Famiflora se fait, sur le site Mozaïk, par un chemin piéton direct qui aboutit directement sur l'entrée Ouest ; 3° le nombre de places de parking le long de la limite est et ouest est relativement peu élevé et ne nécessite pas de large cheminement piétons ; 4° un élargissement signifierait une diminution des espaces verts.

g) Du caractère hypothétique des travaux d'infrastructures

Considérant que le conseil communal préconise que tous les travaux d'infrastructures soient réalisés et réceptionnés avant l'ouverture du centre commercial

Considérant que les autres considérations émises ne sont pas en lien avec l'ouverture et la modification de voiries communales.

7. De la convention à conclure avec la S.A. Audima

Considérant que, conformément à l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, il importe pour la commune de conclure une convention avec la S.A. Audima relativement à la voirie de contournement des parkings, suivant le modèle joint en annexe au présent avis ;

Considérant que l'assiette de la voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, est destinée à être cédée à titre gratuit à la commune sur le territoire de laquelle elles sont situées ;

Par ces motifs,

Par 22 voix (cdH, MR) contre 10 (PS, ECOLO) ;

DECIDE :

Article 1er. - Constate que le dossier soumis à enquête publique n'est pas complet, doit être complété et faire l'objet d'une nouvelle enquête publique avant d'être une nouvelle fois soumis pour avis au conseil communal ;

Art. 2. - Emet par ailleurs les considérations suivantes :

- une convention devra être conclue, relativement à la voirie interne de contournement des parkings, entre la S.A. Audima et la commune, sur base de l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et sur base du projet joint en annexe au présent avis,
- l'assiette des voiries communales ainsi créées ou modifiées, à l'exclusion de la voirie interne de contournement des parkings, doit être cédée à titre gratuit à la commune sur le territoire de laquelle elle est située,
- l'ensemble des travaux d'infrastructures prévus devront être réalisés et réceptionnés avant l'ouverture au public du centre commercial de la S.A. Audima,
- l'ensemble des travaux d'infrastructures prévus devront être réalisés conformément au cahier spécial des charges n° 39-15 de la DG01,
- des bornes déformables doivent être mises en place sur le centre de la rue Jules Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ceux-ci à emprunter le giratoire,
- un balisage des itinéraires de livraison doit être mis en place depuis l'A17 et sur les axes en pourtour de site,
- la décision d'ouverture et de modification de voiries communales mentionnera expressément les voies de recours ainsi que les droits de préférence prévus à l'article 46 du décret du 6 février 2014 ;

Art. 3. - Copie de la présente sera intégralement communiquée :

- à la S.A. Audima, zoning industriel, 4ème rue, n°20 à 6040 Jumet
- au Fonctionnaire délégué du Service public de Wallonie, 16 place du Béguinage à 7000 Mons
- au Fonctionnaire technique du Service public de Wallonie, 16 place du Béguinage à 7000 Mons
- au Fonctionnaire des implantations commerciales du service public de Wallonie, place de Wallonie 1 bte 2 à 5100 Jambes
- au Collège communal de et à 7730 Estaimpuis.

Art. 4. - La présente sera affichée intégralement aux valves communales selon la réglementation en vigueur.

3^{ème} Objet : SERVICE URBANISME – CREATION D'UNE VOIRIE PUBLIQUE RELIANT LA RUE VANTIEGHEM A LA RN511, CREATION D'UN GIRATOIRE SUR LA RN511, CREATION D'UNE VOIRIE PARALLELE A LA RN511, DIVERS AMENAGEMENTS A LA RN511 ET LA CREATION DE VOIRIE SUR EVREGNIES SE PROLONGEANT SUR DOTTIGNIES DANS LE CADRE DE LA DEMANDE DE PERMIS INTEGRE DE LA S.A. AUDIMA.

L'assemblée adopte la délibération reprise ci-dessous par 22 voix (cdH, MR) contre 10 (PS, ECOLO).

Le Conseil communal,

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine en vigueur ;

Vu le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Vu le décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales ;

Vu la demande de permis intégré introduite par la S.A. Audima, dont le siège social est établi zoning industriel 4ème rue, n°20 à 6040 Jumet, relative à la construction et l'exploitation d'un centre commercial d'environ 36.494 m² de surfaces commerciales nettes, dont des boutiques et moyennes surfaces et un hypermarché de 7.504m², ainsi que la création de voiries internes et de 2.392 places de parking dont 1.200 en parking semi-couvert et 1.192 places à l'air libre, la création d'une voirie reliant la rue Vantieghem à la RN511, la création d'un giratoire sur la RN511, la création d'une voirie parallèle à la RN511, divers aménagements à la RN511 ainsi que l'abattage d'arbres sur le site du Quevaucamps, sur les communes d'Evregnies (section d'Estaimpuis) et de Dottignies (section de Mouscron) ;

Vu les plans relatifs à la modification et à la création de voiries et, plus particulièrement :

- Les plans concernant la voirie communale :
 - 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 03A Plan terrier
 - 04A Profils en long
 - 05A Profils en long
 - 06A Profils en travers
 - 07A Profils en travers
 - 08A Profils types
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
- Les plans concernant la voirie régionale :
 - 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 02A Plan terrier
 - 03A Plan terrier
 - 04A Profils en long
 - 05A Profils en long
 - 06A Profils en travers
 - 07A Profils en travers
 - 08A Profils types
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
- Les plans concernant la voirie interne :
 - 01A Plan terrier général avec le principe d'égouttage
 - 02A Plan terrier
 - 20A Plan contexte urbanistique et paysager / Plan occupation de la parcelle / Plan de situation du bien
 - 22A Plan de plantation
 - 23A Plan général du sous-sol
 - 24A Plan général du rez-de-chaussée
 - Plan emprise voirie publique repris au point 3.2.2.5 (pages 202 et 203 de l'étude d'incidences)

- Le plan montrant l'implantation des voiries dans le réseau existant : 20A,

Vu la demande du Collège communal de Estaimpuis sollicitant notre avis, conformément à l'article 14 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, qui stipule que si la demande concerne une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes, la demande et les résultats de l'enquête publique sont simultanément adressés aux conseils communaux de ces communes et au conseil provincial compétent pour le territoire de chaque commune où est située la voirie faisant l'objet de la demande. Le conseil communal rend son avis dans un délai de trente jours à compter de la réception du dossier, faute de quoi il est passé outre ;

Considérant que la demande transmise en date du 22 décembre 2016 en ce compris les pièces communiquées par « we transfer » comporte l'ensemble du dossier, les observations émises et le procès-verbal établi à l'issue de l'enquête publique ;

Vu l'étude d'incidences et son annexe 6, constitutive de l'étude de mobilité réalisée par le bureau Dynalogic ;

Vu la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Vu la possibilité, pour des usagers autres que les clients du projet Mozaïk, de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, il est recommandé que les voiries ci-dessus identifiées soient publiques. Une procédure d'ouverture de voirie publique devrait dès lors être entamée pour celles-ci » ;

Vu le plan reprenant la voirie de contournement des parkings destinée, à l'estime du chargé d'étude d'incidences, à devenir voirie publique, tel que repris au point 3.2.2.5, en pages 202 et 203 de l'étude d'incidences ;

Vu la réponse apportée par la S.A. Audima à cette recommandation et ce, dans les termes suivants : « Le demandeur est favorable à cette mesure relative aux voiries de contournement des parkings. Toutefois, il appartient à l'autorité publique de mettre en œuvre cette recommandation. Audima est prête à établir en ce sens une convention avec les autorités publiques et à assumer l'entretien des voiries en question » ;

Vu la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Nous recommandons une concertation avec le gestionnaire de la voirie pour que celui-ci accepte de mettre en place au minimum des bornes déformables sur le centre de la rue Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ainsi ceux-ci à emprunter le giratoire. Afin de garantir une bonne accessibilité à la zone de livraisons, les itinéraires devront clairement être balisés depuis l'A17 et les axes en pourtour du site » ;

Vu les recommandations du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigées dans les termes suivants et telles que suivies par la s.a. Audima, en ce qu'elles s'inscrivent dans le périmètre du projet :

- aménager clairement les traversées cyclo-piétonnes avec marquage au sol et panneau de signalisation indiquant aux véhicules la présence de traversées piétonnes et cyclables. Ces traversées devront être munies d'un éclairage spécifique rendant les traversées visibles (notamment le cheminement cyclable le long de la RN511 et les croisements avec les voiries d'accès)
- prévoir la création d'un cheminement cyclo-piéton en direction du projet depuis le rond-point existant sur la rue J. Vantieghem (côté Famiflora) au travers de la zone d'espaces vert en direction du parking (itinéraire le plus direct depuis l'arrêt de bus de la RN512)
- créer un cheminement cyclable depuis la RN511 vers le projet et les parkings vélos à prévoir au niveau de sous-sol -1
- sécuriser les traversées piétonnes et cyclables autour des ronds-points suivant le modèle déjà réalisé par le SPW sur les autres ronds-points existants sur la RN512 et RN511
- créer une véritable liaison piétonne entre le site Famiflora et le projet afin d'éviter que les clients potentiels des deux sites n'aient d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour réaliser la jonction
- prévoir une liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evergnies et le projet. Cette traversée peut être aménagée via le rond-point qui sera aménagé sur la RN511 en lien avec la rue du Pont Paquette
- créer au minimum des poches de stationnement vélos pour les visiteurs sur le site, à proximité immédiate des accès nord des commerces et en sous-sol, à proximité directe des noyaux de circulation verticale. Ces poches de stationnement seront aménagées avec des systèmes d'attache adéquats et protégés des intempéries. Sur base du nombre de clients, de la part modale du vélo de 2% et des répartitions des clients et temps de visite, nous pouvons définir un minimum de 45 à 55 emplacements pour les clients. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse
- afin d'encourager l'usage du vélo auprès des travailleurs, il est nécessaire de prévoir au minimum une poche de stationnement sécurisée et sous abris à proximité des installations et prévoir également des

vestiaires et douches spécifiques pour ces usagers. D'après les données et hypothèses, le parking vélos pour travailleurs devrait contenir au minimum 10 à 15 places vélos. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse

Considérant la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Afin de faciliter la circulation en pourtour des commerces, aménager un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large tout autour de la coursive, notamment côté Famiflora afin de faciliter la circulation piétonne depuis le site Famiflora vers les accès au projet » ;

Considérant que la S.A. Audima ne fait pas droit à cette recommandation et s'en explique dans les termes suivants : « Le demandeur n'adaptera pas le projet en fonction de cette recommandation. Le projet prévoit un trottoir de 1m60 correspondant au concept souhaité. A savoir : 1° les entrées est et ouest sont des entrées secondaires et ne doivent pas être privilégiées ; 2° l'accès en venant de et vers Famiflora se fait, sur le site Mozaïk, par un chemin piéton direct qui aboutit directement sur l'entrée Ouest ; 3° le nombre de places de parking le long de la limite est et ouest est relativement peu élevé et ne nécessite pas de large cheminement piétons ; 4° un élargissement signifierait une diminution des espaces verts » ;

Considérant la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement en termes d'amélioration de la desserte du site en transports en commun et la réponse y apportée par la S.A. Audima qui précise y être favorable tout en rappelant que la concrétisation d'une telle recommandation dépend de l'accord du TEC ;

Considérant enfin la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement en termes de réalisation, le long de la RN512, entre le projet et l'arrêt de bus existant, d'un accotement piétons sécurisé et praticable d'au moins 1,5 m de large ainsi que d'une traversée piétonne sécurisée et marquée entre les deux arrêts de bus situés de part et d'autre de la voirie et la réponse y apportée par la S.A. Audima qui précise y être favorable tout en rappelant que la concrétisation d'une telle recommandation dépend des autorités publiques ;

Vu le courrier du Fonctionnaire des Implantations Commerciales du 24 octobre 2016, notifiant le caractère complet et recevable de la demande de permis intégré et tel que précisant ce qui suit : « (...) Le Fonctionnaire délégué informe, conformément à l'article 103, §1er du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales que lorsque le projet intégré porte également sur l'ouverture ou la modification d'une voirie communale au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (cfr article 129 quater du CWATUP), par dérogation aux articles 87, §2, alinéa 2, 3°, et 89, l'enquête publique organisée dans le cadre de la demande relative à la voirie communale et, le cas échéant, au projet de plan d'alignement, porte également sur le projet intégré visé à l'alinéa 1er. Ces différents points seront mentionnés lors des enquêtes publiques sur le territoire des communes concernées (Mouscron, Estaimpuis, communes limitrophes et toute commune désignée conformément à l'article D.29-4 du Code de l'environnement) qui porteront également sur les modifications de voiries communales au sens du décret du 6 février 2014 précité (...) » ;

Vu l'enquête publique conjointe à celle organisée sur Mouscron, qui s'est déroulée du 9 novembre au 8 décembre 2016 en application des articles D.29-7 et suivants du Livre 1er du Code de l'environnement (projet de catégorie B soumis d'office à étude d'incidences – rubrique 52.10.02 : commerce de détail en magasins non spécialisés d'une surface totale supérieure à 2.500m² et rubrique 63.21.01.01.03 : local de stationnement de véhicules d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles) rendus applicables par l'article 89 du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales et en application des articles 24 à 26 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ;

Considérant que l'enquête publique réalisée à Estaimpuis a donné lieu à 10 observations/réclamations qui, relativement au projet d'ouverture de voirie, font valoir, directement ou indirectement, les mêmes arguments que ceux évoqués dans le cadre de l'enquête sur Mouscron qui sont repris ci-après :

- Accès à la N511 non mentionnés
- Dangerosité (encombrement et mauvaise visibilité) au carrefour rue de la Couronne et N512
- Intensification du trafic des camions dans la rue principale traversant Dottignies, qui ne respectent pas l'interdiction du passage pour les + de 13tonnes
- Intensification du trafic dans les villages, générant une augmentation des nuisances sonores et de particules fines nocives pour la santé
- Caractère insuffisant de l'impact du projet en termes d'étude de la qualité de l'air et ce, plus particulièrement dans le maillage des routes villageoises dans lesquelles 'se perdent' les camions
- Projet conçu sur base du 'tout à la voiture', ne contribuant en rien à une mobilité plus durable mais, au contraire, à un accroissement de l'utilisation de la voiture, sachant que l'essentiel des chalands visés par le projet sont situés à 20 minutes du projet en voiture (802.796), qu'une petite proportion des chalands est

située dans la zone d'attraction de 0 à 10 minutes en voiture (104.448), tandis que le nombre de chalands situés dans la zone d'attraction de 0 à 5 minutes n'a pas été déterminé alors même qu'il s'agit des chalands les plus supposés se rendre dans le projet

- Les problèmes de mobilité qu'engendrera le projet seront énormes. L'accès via la RN511, qui jouxte immédiatement le parking du centre commercial, provoquera des remontées de files sur l'autoroute en période d'affluence, sachant que le rond-point d'accès au site sur le RN511 n'est autre qu'une modification de la sortie autoroutière de l'A17 avec accès au centre commercial et que le caractère d'ores et déjà accidentogène de cette zone sur l'A17 ne fera qu'empirer. Une situation semblable est attendue au rond-point de la main, au droit de l'accès via la RN512 (la situation étant d'ores et déjà limite à certains moments). Aucune solution n'est par ailleurs prévue pour la partie sud de la rue de la Couronne et pour les habitants d'Evregnies. Enfin, rien n'est réellement prévu pour l'accès au site via les transports en commun, ni pour les piétons et cyclistes
- Absence d'accès (trottoirs) aux personnes à mobilité réduite
- L'étude d'incidences n'a pas tenu compte, en termes de mobilité, du cumul du projet avec les autres centres commerciaux situés à proximité
- L'augmentation du trafic, tant sur la RN512 que sur la RN58, diminuera la sécurité des cyclistes et des piétons
- Le projet s'inscrit dans le cadre d'une accessibilité orientée vers la seule voiture et ne s'inscrit pas dans une démarche de mobilité durable (site très difficilement accessible à pied et à vélo ; une seule ligne TEC dessert le projet en un seul arrêt 'maison blanche' situé à 700 mètres du projet et avec une fréquence très faible) ; la part de chalands supposés venir sur le site en bus (3%) est largement surestimée et doit être ramenée à 0,89% ; aucun cheminement spécifique aux piétons n'est aménagé au sein du parking, hormis des traversées du niveau rez-de-chaussée côté sud ; aucun cheminement spécifique aux piétons et aux vélos n'est aménagé en lien avec la RN511 ou avec les sites aux alentours (Famiflora et zone IEG) ; aucune réponse n'a été accordée par le demandeur de permis aux recommandations émises par le chargé d'étude d'incidences en termes de mobilité, telles que reprises en pages 400 et 401 de l'étude d'incidences
- Les simulations de répartition des flux automobiles supplémentaires générés par le projet sont basées sur des hypothèses incorrectes et sous-estimées dès lors qu'il convient de tenir compte d'une clef de fréquence de 26% le samedi, de 18% le vendredi et de 13 à 16% du lundi au jeudi, de sorte que le projet accueillera 27.406 visiteurs en voiture le samedi (soit 4.416 de plus qu'annoncé), 18.270 visiteurs en voiture le vendredi (soit 980 de plus qu'annoncé) et 20.554 visiteurs en voiture le dimanche (soit 2.436 de plus qu'annoncé)
- Le taux de complémentarité annoncé de 15 % est surfait
- La répartition des flux, calculée sur base des courbes isochromes de 5, 10, 15 et 20 minutes est faussée ; l'étude d'incidences surestime le potentiel de clients en provenance de la France et sous-estime les flux en provenance du Nord (35% - Kortrijk) et du Sud (Tournai), alors même qu'il s'agit là des deux axes les plus saturés ; une saturation sur les bretelles d'autoroute d'accès au site est donc à prévoir
- L'étude d'incidences sous-estime les flux de circulation (caractère inadéquat des comptages réalisés et manque d'information y relative)
- L'étude d'incidences est incohérente et/ou commet des erreurs de calculs des flux de circulation, sans permettre par ailleurs de contrôler l'exactitude des hypothèses de travail retenues
- L'étude d'incidences sous-estime l'encombrement des voiries locales (rue de la Couronne, rue J. Vantieghem, rue de la Maison Blanche), lesquelles sont déjà rapidement encombrées et saturées. Il est notamment fait état de ce que, depuis la rue de la Couronne, la visibilité sur les usagers de la RN512 venant de Dottignies est faible et de ce qu'un giratoire a été créé sur la RN512 et que de plus en plus d'encombrements sur la rue de la Couronne sont à craindre, sans que le projet n'apporte de solution à cet égard. Il est également fait état de ce que la rue de la Maison Blanche est en travaux sans que la demande de permis n'apporte de précision relativement à la bretelle, toujours inachevée, depuis la rue la Maison Blanche vers le rond-point le plus proche rue Vantieghem
- L'étude d'incidence n'analyse pas suffisamment la proximité des aménagements de la RN511 avec l'autoroute : l'entrée vers les parkings du centre commercial, depuis le giratoire à créer sur la RN511, est à proximité directe de l'autoroute et la localisation de la bretelle entrée-sortie est particulièrement dangereuse (en période d'affluence, le projet engendrera en effet des files de part et d'autre du rond-point, qui se prolongeront sur la bretelle de sortie de l'autoroute ainsi que jusqu'au rond-point qui se situe de l'autre côté du pont surplombant l'autoroute). De telles files pourront se répercuter sur l'autoroute et notamment en provenance de Tournai ou de l'E42 (en effet, la bretelle de la sortie n°2 de l'E403 est particulièrement courte)
- La création d'un rond-point sur la RN511 et la création d'une bretelle entrée-sortie depuis l'autoroute vers le projet sur ce rond-point ne sont pas les solutions les plus adéquates, sachant que l'étude d'incidences n'analyse aucune alternative, que le Plan Communal de Mobilité de Mouscron préconise d'éviter toute remontée de file sur la voie publique et particulièrement sur le réseau autoroutier et que ce même plan préconise une autre solution (une entrée vers le centre commercial plus éloignée de l'autoroute, pas de

- rond-point à l'Ouest de l'E403, un by-pass direct vers la RN511 direction Estaimpuis et une voie qui passe en dessous de la RN511 pour permettre à ceux qui vont vers Dottignies de ne pas encombrer le rond-point)
- Des files similaires à celles que créera le projet ont déjà été rencontrées à divers endroits : des bouchons sont alors constatés sur l'autoroute et des voitures y sont réduites à l'arrêt, ce qui est particulièrement dangereux
 - Si les flux de circulation induits par le projet avaient été correctement estimés, la dangerosité des aménagements proposés aurait été d'autant plus démontrée
 - Le site est très peu desservi par les transports en commun. L'étude d'incidences omet par ailleurs d'étudier l'accessibilité du site en bus pendant les week-ends, alors même que la fréquentation du site y sera la plus importante. Or, pendant le week-end, la ligne des TEC qui dessert le site compte seulement 7 bus/sens le samedi, soit un bus toutes les deux heures, ce qui réduit d'autant l'attractivité du site en termes de desserte par les transports en commun, sans que rien ne garantisse que l'accessibilité du projet sera renforcée
 - La détermination des parts modales (2% pour les déplacements à pied et à vélo, 3% pour les déplacements en bus et 95% pour les déplacements en voiture) est critiquable. La part modale des déplacements en voiture devrait être fixée à 99%, ce qui impliquerait 15.315 visiteurs en voiture le vendredi, au lieu de 14.540 et 20.364 visiteurs en voiture le samedi au lieu de 19.380. Tenant compte d'une telle part modale réservée aux déplacements en voiture, le parking apparaît par ailleurs comme étant sous dimensionné pour ce qui est de la partie réservée aux membres du personnel. Le projet ne répond en tout état de cause pas à la promotion de la mobilité douce
 - Les aménagements piétonniers sur la voirie à créer entre Famiflora et le projet ne sont pas adéquats : le projet prévoit un cheminement piétonnier de 1,6 mètre de large (cheminement également utilisé par les vélos), alors que l'auteur de l'étude d'incidences préconise un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large
 - L'accès au projet pour les habitants d'Evregnies n'est pas approprié. Il avait été proposé, en réunion d'information préalable, d'examiner la création d'une passerelle qui serait construite au-dessus de la RN511. La faisabilité et le coût d'une telle solution n'ont toutefois pas été envisagés. Quant à la liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evregnies et le projet via le rond-point, elle est critiquable en termes de sécurité vu l'affluence et la saturation prévue de ce rond-point. Des alternatives et solutions n'ont pas été présentées, de manière générale, concernant l'accessibilité piétonne
 - L'étude d'incidences n'a pas analysé l'impact de la mobilité induite par le projet en termes de risques de pollution des eaux et des sols lors de l'entretien des voiries, de production de déchets, en termes vibrations et en termes d'impact sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
 - Il est regrettable qu'un projet déposé en 2016 ne tienne pas compte de l'importance et de la demande - qui ne fera qu'augmenter - en mobilité douce et sur la nécessité de fournir une mobilité adaptée quantitativement et qualitativement, notamment face à la croissance et au vieillissement attendus de la population
 - L'étude d'incidence ne prend pas en considération l'augmentation attendue du nombre de transports en voitures et de citoyens
 - Le projet se situe à proximité immédiate de l'autoroute, ne favorisera donc pas la diminution de l'usage de la voiture et entre de ce fait en contradiction avec les objectifs de la région wallonne en termes de maîtrise de la demande en mobilité
 - L'examen des solutions de substitution, qui n'a pas été suffisamment approfondi, aurait dû mettre en exergue des alternatives de localisation plus admissible, notamment en termes d'impacts de l'augmentation des flux de circulation automobile
 - Si le projet prévoit l'aménagement de pistes cyclo-piétonnes, ni le transport en bus, ni le transport en vélo ne sont encouragés
 - Le projet amplifiera la part modale de la voiture dans la région
 - Le projet amplifiera la part modale des camions (transport de marchandises) dans la région ; l'étude d'incidences n'étudie pas la possibilité du transport de marchandises par voie ferrée par exemple
 - L'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale dispose que toute demande de création de voirie comprend 1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande, 2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics et 3° un plan de délimitation. Or, la demande de permis intégré ne comporte aucun dossier de création de voirie communale. A cet égard, aucun des plans terriers représentant les travaux de voirie ne peut être considéré comme valant plan de délimitation dès lors que n'y figurent pas les limites longitudinales des voiries communales à créer. Le demandeur ne différencie pas plus les travaux relatifs à une voirie régionale de la création/modification de voiries communales. Une nouvelle enquête publique devrait de ce fait être organisée sur l'ensemble du projet comportant une demande de création de voirie communale
 - Le projet n'est pas attractif pour les piétons ; le premier arrêt de bus se situe à 700 mètres, sans que les cheminements ne soient prévus pour les piétons. Sans oublier que la fréquence des bus est particulièrement basse durant les week-ends

- Le nombre de places de parking prévu (2.392) est insuffisant. Ce ne sont pas moins de 3.906 places qui eurent dû être prévues
- Les travaux d'infrastructures (dont la réalisation d'un rond-point) ne sont pas encore réalisés et demeurent hypothétiques

Vu les mandats confiés à la S.A. Audima par l'IEG et par le SPW ;

Vu le cahier des charges imposé à la S.A. Audima par la DG01-Routes et Bâtiments-Direction des routes de Mons (n° dossier 39/15 Mozaik) ;

Vu le plan de secteur Tournai-Leuze-Peruwelz adopté par arrêté du 24 juillet 1981 et partiellement modifié par arrêté du 29 juillet 1993, couvrant la part de terrain visée par la demande du Collège communal de Estaimpuis ;

Vu que le site d'implantation s'inscrit en zone d'activité économique mixte et, pour partie de la bretelle d'accès sur la RN 511, en zone agricole ; que les voiries à créer et à modifier ne doivent pas être préalablement inscrites aux plans de secteur, ne s'agissant pas de principales voies de communication au sens de l'article 23 du Cwatupe ; que ces mêmes voiries sont susceptibles d'être autorisées en application des articles 127, 274 et 274bis du Cwatupe,

Vu le rapport urbanistique joint à la demande d'autorisation, qui énonce, relativement à la voirie de liaison, à qualifier de voirie secondaire, qu'elle développe une largeur de 16,2m, dont une zone de roulement de 8m, pour la simple raison qu'il s'agit d'une voirie qui n'est pas destinée à recevoir de tourne-à-gauche (un giratoire étant prévu) et qui n'est pas destinée à recevoir un charroi lourd, sachant que les camions et camionnettes de livraison, tant du site projeté que du site Famiflora ou de la zone artisanale et de PME voisins, n'ont aucune raison d'emprunter ladite voirie qui compliquerait très sérieusement leur parcours; que le conseil communal partage l'avis du demandeur d'autorisation ;

Considérant que le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage ; que ce même décret tend également à ce que les communes actualisent leur réseau de voiries communales et, plus particulièrement, confirment, suppriment, déplacent ou créent des voiries communales en fonction de situations de fait et de droit et la nécessité de renforcer le maillage des voiries communales pour rencontrer, notamment, les besoins de mobilité douce actuels et futurs ;

Que l'on entend par voirie communale, au sens du décret du 6 février 2014 précité, toute voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation et dont la gestion incombe à l'autorité communale ;

Que l'on entend par modification d'une voirie communale, au sens du décret du 6 février 2014 précité, l'élargissement ou le rétrécissement de l'espace destiné au passage du public (à l'exclusion de l'équipement des voiries) lui-même défini au titre d'espace inclu entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parage des véhicules et ses accotements ;

Que l'on entend par plan de délimitation, au sens du décret du 6 février 2014 précité, le plan topographique fixant la position des limites longitudinales de la voirie communale ;

Considérant qu'en application de l'article 11 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale toute demande de création et de modification de voirie comprend :

- 1° un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande ;
- 2° une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;
- 3° un plan de délimitation ;

Considérant qu'en application de l'article 9 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, toute décision d'accord sur la création ou la modification d'une voirie :

- 1° contient les informations visées à l'article 11 précité,
- 2° tend à assurer ou améliorer le maillage des voiries, à faciliter le cheminement des usagers faibles et à encourager l'utilisation des modes doux de communication,
- 3° contient la mention des droits de préférence prévus à l'article 46 ;

Considérant que l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale permet aux communes et aux propriétaires de parcelles libres de charges et servitudes de convenir d'affecter celles-ci à la circulation du public. Ces conventions – transcrites sur les registres du conservateur des hypothèques

- sont conclues pour une durée de vingt-neuf ans au plus, renouvelables uniquement par une nouvelle convention expresse. Etant précisé que la voirie communale est créée ou modifiée sur les assiettes ainsi constituées pour une durée qui ne peut excéder le terme de la convention ;

Considérant qu'en application de l'article 14 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, si la demande concerne une voirie se prolongeant sur le territoire d'une ou plusieurs communes limitrophes, la demande et les résultats de l'enquête publique sont simultanément adressés aux conseils communaux de ces communes et au conseil provincial compétent pour le territoire de chaque commune où est située la voirie faisant l'objet de la demande. Le conseil communal rend son avis dans un délai de trente jours à compter de la réception du dossier, faute de quoi il est passé outre ;

Considérant que le présent avis n'est autre que l'avis prévu par l'article 14 précité ;

Considérant que le conseil communal émet les considérations suivantes :

1. Demande d'ouverture et de modification de voirie introduite par la s.a. Audima

Considérant que le projet de la s.a. Audima intègre la réalisation des aménagements de voiries suivants :

- la réalisation d'un rond-point sur la RN511 au sud-est du projet ;
- la réalisation d'une voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, avec la création d'un rond-point permettant aux usagers de rejoindre Famiflora depuis Mozaïk et inversement et la modification, par voie de conséquence, de la rue Jules Vantieghem au droit de cette voirie de liaison;
- la réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite ;

Considérant qu'est soumise à procédure de création et de modification de voirie, au sens du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale la seule :

- réalisation d'une voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, avec la création d'un rond-point permettant aux usagers de rejoindre Famiflora depuis Mozaïk et inversement et la modification, par voie de conséquence, de la rue Jules Vantieghem au droit de cette voirie de liaison ;
- et réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite ;

Considérant que la réalisation d'un rond-point sur la RN511 au sud-est du projet, et la réalisation d'une bretelle d'entrée-sortie sur la RN511 en tourne-à-droite participent quant à elles de la seule voirie régionale et n'est, de ce fait, pas concernée par le présent avis ;

Considérant que les plans précités figurent précisément la demande d'ouverture et de modification de voiries communales et la distinguent précisément des travaux d'infrastructures qui relèvent de la compétence de la Région wallonne ;

Considérant par ailleurs la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Vu la possibilité, pour des usagers autres que les clients du projet Mozaïk, de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, il est recommandé que les voiries ci-dessus identifiées soient publiques. Une procédure d'ouverture de voirie publique devrait dès lors être entamée pour celles-ci » ;

Considérant la réponse apportée par la s.a. Audima à cette recommandation et ce, dans les termes suivants : « Le demandeur est favorable à cette mesure relative aux voiries de contournement des parkings. Toutefois, il appartient à l'autorité publique de mettre en œuvre cette recommandation. Audima est prête à établir en ce sens une convention avec les autorités publiques et à assumer l'entretien des voiries en question » ;

Considérant que la recommandation précitée est reprise, en plan, au point 3.2.2.5 et en pages 202 et 203 de l'étude d'incidences ;

Considérant que le conseil communal est d'avis, pour les raisons évoquées par le chargé d'études d'incidences ainsi que pour les raisons ci-après développées, que la voirie interne de contournement du parking doit effectivement devenir une voirie communale tant sur Estaimpuis que sur Mouscron ;

Considérant que les emplacements de parcage desservis par cette voirie interne de contournement des parkings ne doivent quant à eux pas être inclus dans la voirie publique dès lors que la qualification de voirie publique de ladite voirie de contournement des parkings est justifiée par la seule circonstance que cette voirie permet de transiter sur le site du projet pour relier la rue Vantieghem à la N511, ce qui présuppose qu'il n'y ait pas d'arrêt au sein même du site.

Considérant toutefois que le dossier qui a été soumis à enquête publique n'est pas suffisamment complet, relativement à la demande d'ouverture de cette voirie interne de contournement de parkings au titre de voirie publique, de sorte qu'une nouvelle enquête publique doit être préalablement

réalisée, relative à un dossier complet, tel qu'incluant expressis verbis la voirie interne de contournement des parkings ;

Considérant qu'il appartiendra au conseil communal d'émettre un nouvel avis relativement à ce dossier complet en suite de l'enquête publique y relative,

2. Du schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande

Considérant que l'étude d'incidence, dans son volet 'mobilité', détaille le réseau routier dans lequel s'inscrit la demande et ce, tant sur le plan du réseau régional (A17/E403, N58, RN511 et RN512) que sur le plan du réseau local (rue de la Couronne, rue Jules Vantieghem et rue de la Maison Blanche) (pages 167 à 172) ;

Considérant que l'annexe 6 à l'étude d'incidences (étude de mobilité Dynalogic) analyse quant à elle plus particulièrement les incidences du projet sur la circulation à Mouscron et Estaimpuis ;

3. De la justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics ;

Considérant que le résumé non technique de l'étude d'incidences énonce notamment ce qui suit en termes de mobilité :

« 10.3 Mobilité

10.3.1. Accessibilité du site

Le site du projet est délimité au nord par la RN512 qui relie Dottignies à Wattrelos (F) en croisant la E403/A17 à la sortie n°3. Au sud, il est localisé à proximité de la RN511, qui passe par Estaimpuis et rejoint la E403/A17 à la sortie n°2. Ces deux nationales sont reliées à l'ouest par la rue de la Couronne.

La Rue J. Vantieghem borde la partie nord du projet et relie les deux nationales mentionnées par le biais de rond-points de grande dimension.

La charge de circulation sur ces voiries peut être qualifiée de « moyenne » comparée à la capacité d'accueil de celles-ci. Actuellement, les charges de trafic sur la rue Vantieghem sont importantes et essentiellement liées au développement commercial de la zone. La capacité actuelle des rond-points situés de part et d'autre de cette voirie permet cependant de bien drainer les flux de circulation de la zone.

Ces commerces sont d'importants générateurs de trafic, particulièrement le site Famiflora et le site Mains & Sabots. En outre ces deux sites verront prochainement leur offre commerciale s'étoffer et de ce fait la demande en déplacement et stationnement s'accroître dans la zone.

A eux seuls, ces commerces génèrent un trafic non négligeable, en particulier en lien avec l'A17 et la RN511 vers la France. Le flux en lien avec la RN512 et les autres axes sera plus faible.

L'accessibilité en transport en commun est limitée à une ligne de bus TEC. Cette ligne dessert l'arrêt « maison blanche » à proximité immédiate du projet. En moyenne, cette desserte est de 1 bus/h, avec 2 bus/h/sens de pointe. Les structures d'accueil pour les piétons sont quasi inexistantes sur la RN512 et la RN511. Le long de ces deux axes, la circulation cycliste est sécurisée par des pistes cyclables dans chaque sens de circulation.

Le projet est constitué du centre commercial et de son parking, mais aussi d'importantes infrastructures routières reliant l'ensemble de la zone d'activité du Quevaucamps, le projet et la RN511. Il s'agit essentiellement de la création d'un rond-point en lien direct avec l'accès principal du projet et l'échangeur ouest de l'A17 sur la RN511. Il est également prévu de créer un second accès depuis et vers la RN511 via des tourne-à-droite en direction du projet, mais aussi du site Famiflora et de la rue Vantieghem, et d'aménager un accès vers la rue Vantieghem même s'il est clairement orienté vers la RN511 afin de faciliter les échanges avec cet axe structurant.

Le projet disposera d'une zone de livraisons en sous-sol totalement indépendante des autres structures d'accueil du public. Cette aire de livraisons sera complétée d'une zone de stationnement tampon hors voirie pour les camions et autres véhicules de livraisons. Ces livraisons pourront se faire depuis la RN512 ou la RN511, en lien direct avec les structures internes du projet sans passer par la rue Vantieghem. En sortie du site, les véhicules devront emprunter obligatoirement la rue Vantieghem et se diriger vers le rond-point de la Main via la voirie interne de la zone d'accueil des PME jouxtant le site.

Au stade actuel du projet, peu d'infrastructures pour piétons et vélos (cheminements et parking vélos,) sont prévues depuis et vers les axes de circulation périphériques et les arrêts de transport en commun. L'auteur d'étude recommande par conséquent une série de mesures afin d'accroître l'attrait du site pour les autres modes de circulation que la voiture.

10.3.2. Flux de circulation

L'analyse de la circulation en situation existante durant les heures de pointes du vendredi soir (17h-18h) et du samedi entre 15h-16h se base sur les différentes campagnes de comptages effectuées par ARIES.

Actuellement la majorité des flux générés le sont par le site Mains & Sabots (nouvellement ouvert), par la jardinerie Famiflora, le magasin de pêche Lanssens et le magasin Poisson d'Or.

Suivant l'ensemble des hypothèses et données considérées, les flux projetés dans le périmètre d'étude (en ce compris le projet MOZAIK et les développements prévisibles sur le site du Quevaucamps) en heure de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi seraient les suivants : (suivent deux plans figurant les flux de circulation en situation projetée le vendredi soir (17h -18h) et les Flux de circulation en situation projetée le samedi après-midi (15h-16h).

10.3.3. Incidences en termes de circulation

La configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet MOZAIK semblent fonctionnelle en heure de pointe le vendredi et le samedi. De même, cette configuration permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, et limite la circulation en lien avec la RN512 de capacité plus limitée et aux insertions moins faciles.

Afin de garantir une bonne accessibilité au site, le projet devra veiller à orienter au maximum le flux des visiteurs en lien avec l'accès principal du projet sur l'A17. De même, afin de limiter le transit éventuel entre les deux nationales via la rue de la Couronne, le flux en lien avec l'ouest de la RN512 devra être aiguillé vers le rond-point de la Main, là où l'insertion est facilitée

et sécurisée par un rond-point (par opposition au carrefour rue de la Couronne-RN512).

Il est à noter qu'il y a un risque que les clients du site Mains & Sabots aient des difficultés à sortir de leur parking en heure de pointe du samedi vu des potentielles remontées de files émanant de la difficulté d'insertion du flux de la rue Vantieghem sur le rond-point du Sabot.

La fluidité de la circulation dépendra donc de l'organisation même du site et de la maîtrise des flux de trafic potentiellement les plus problématiques.

Au vu des flux projetés pour le site d'étude et des développements en cours dans la zone, il apparaît donc que les infrastructures routières projetées sont nécessaires et adéquates pour absorber les nouvelles charges de trafic.

Ces conclusions corroborent, malgré des différences dans la méthodologie d'analyse et les hypothèses de trafic, les conclusions du bureau d'étude Dynalogic.

Au niveau des modes doux, les deux nationales bordant le site disposent de pistes cyclables aménagées de part et d'autre de la voirie. La rue J. Vantieghem dispose quant à elle d'un espace cyclo-piéton situé du seul côté nord de la rue.

Le projet ne prévoit toutefois aucune, ou très peu de liaisons piétonnes / cyclables vers ces infrastructures.

Plusieurs recommandations ont donc été émises en vue de renforcer les liaisons vers le réseau doux existants, mais aussi vers les arrêts de transport en commun situés sur la RN 512 et de manière à pouvoir traverser le site et assurer une meilleure complémentarité entre les différentes polarités qui composent la zone d'activité économique du Quevaucamps.

10.3.4. Incidences sur le stationnement

Le projet intègre, en sous-sol, une poche de stationnement spécifique pour les travailleurs.

Suivant les hypothèses définies ci-avant, chaque jour, près de 885 travailleurs se rendront sur le site dont certain travailleront en poses.

Suivant la part modale de la voiture, nous pouvons estimer les besoins en stationnement pour le personnel de l'ordre de 508 véhicules présents simultanément (500 places pour les travailleurs de commerces et 8 pour les travailleurs de la crèche).

Or, d'après les plans disponibles, le parking travailleurs totalisera 265 places de parking.

Sur cette base, des recommandations ont été émises en vue d'augmenter la capacité du parking personnel de +/-225 places (sans la crèche) à +/- 235 places (avec la crèche) et/ou permettre également à une partie du personnel de se garer au sein du parking visiteurs.

Pour la clientèle, le nombre de places est de 2.141 places de stationnement ;

Sur base des estimations effectuées en fonctionnement normal du site (hors soldes, pointe de fin d'année), le dimensionnement du parking ne constitue pas une contrainte majeure pour la fréquentation du centre commercial :

- le vendredi, le parking connaîtra une occupation maximale de +/- 60% et une occupation moyenne de 45 % tout au long de la journée.

- le samedi, l'occupation maximale approchera de la limite de la capacité du parking, avec 1.780 places nécessaires entre 15h et 16h. Le parking sera rempli à 83% durant cette même heure. En moyenne en journée, les besoins en stationnement avoisineront les 66%.

Compte tenu de nos hypothèses, on peut donc estimer qu'en dehors de difficultés ponctuelles pour trouver un emplacement dans le parking durant les périodes de fortes affluences le samedi après-midi (soit quelques samedis par an), la clientèle jouira la majeure partie du temps de places libres.

Ce constat demeure également valable même en réaffectant les 235 places de parking actuellement dédiées aux visiteurs aux travailleurs.

L'offre en stationnement pour PMR est suffisante au regard de la réglementation en la matière mais est toutefois mal répartie au sein des différentes poches de parking.

En ce qui concerne les livraisons, la capacité d'accueil est suffisante ».

Considérant que le conseil communal fait siennes les conclusions du chargé d'étude et constate que les créations et modifications de voiries communales ci-avant décrites permettent notamment de concentrer le trafic généré par le projet sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, de limiter la circulation en lien avec la RN512, de capacité plus limitée et aux insertions moins faciles, et d'absorber les nouvelles charges de trafic tout en disposant d'un nombre adéquat et suffisant de places de parcage.

Considérant que le Conseil communal constate ainsi que les créations et modifications de voiries communales envisagées répondent aux compétences dévolues à la commune en matière de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics.

Considérant, à cet égard, que le conseil communal est d'avis que l'implantation du projet, la création et la modification des voiries communales ainsi que la création d'un giratoire complémentaire sur la RN511, tel que permettant d'accéder et de quitter le site, fluidifieront la circulation dans la zone et que le nombre d'emplacements de parcage prévus est en adéquation avec les activités projetées et la fréquentation attendue.

4. Des objectifs du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale

Considérant que les créations et modifications de voiries communales telles que décrites ci-avant participent également aux objectifs du décret du 6 février 2014 en ce qu'elles permettent une actualisation du réseau des voiries communales au regard du développement des activités économiques au sein du site du Quevaucamps, en ce qu'elles améliorent le maillage des voiries communales et en ce qu'elles rencontrent également les besoins de mobilité douce actuels et futurs.

5. Du plan de délimitation des voiries communales créées et modifiées

Considérant que la délimitation des voiries communales à créer et à modifier figurent sur les plans précités.

6. De la réponse aux réclamations/observations déposées dans le cadre de l'enquête publique

a) Accès à la N511

Considérant que ces accès sont parfaitement mentionnés dans les plans joints à la demande de permis.

b) Dangerosité au carrefour rue de la couronne et N512

Considérant que cet argument ne relève pas directement de la compétence d'ouverture et de modification de voirie dès lors que le carrefour dont question y est étranger. Cela étant, il apparaît, à la lecture de l'étude d'incidences, que la configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet est fonctionnelle et permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511, tout en limitant la circulation en lien avec la RN512. Le croisement entre la rue de la Couronne et la RN512 s'effectue par ailleurs par un carrefour prioritaire géré par un stop (priorité à la N512) sans que cela ne présente de véritable situation accidentogène.

c) Intensification du trafic de camions et ses conséquences en termes d'augmentation des nuisances

Considérant que le projet emporte nécessairement une augmentation du trafic des camions. L'étude d'incidences fait à cet égard état de ce que le projet générera, un jour de semaine, 31 camions de livraisons (soit 62 déplacements) et 63 camionnettes (soit 126 déplacements) ;

Considérant que le projet disposera, pour ce faire, de 7 emplacements pour véhicules longs du type semi-remorque, de 5 quais de livraisons pour camions et camionnettes, de 8 quais pour containers (gestion des déchets, ...), d'une 1 boucle de circulation des camions autour de ce noyau de livraisons. Cette zone sera accessible via une zone de contrôle d'accès. Une zone d'attente sera également aménagée à proximité de la rue Vantieghem pour un maximum de 10 véhicules longs.

Considérant que, dès lors que le projet vise l'implantation potentielle d'une majorité d'enseignes nationales, l'essentiel des livraisons se fera en relation avec les centrales de distribution belges, reliées au projet par les principaux axes de communication, à savoir l'autoroute A17, mais également et pour moindre partie la RN511 et la RN512 vers Roubaix – Lille ;

Considérant que l'essentiel des poids lourds (80%) approchera donc le site en arrivant de la RN511/RN512 depuis l'autoroute (échangeur n°2 ou n°3), et en minorité depuis l'Ouest de la RN511/RN512 ;

Considérant que le principe de livraisons prévu permettra par ailleurs de dissocier au maximum la circulation des véhicules de livraisons des véhicules de la clientèle ;

Considérant qu'en sortie de site, les véhicules devront emprunter la voirie de la zone IEG afin de rejoindre la rue Vantieghem. De ce point, les camions repartiront vers le rond-point de la Main ;

Considérant qu'en entrée de site, l'aménagement tel que prévu permettra deux itinéraires d'accès :

- En venant de la RN511 : passage par la rocade du projet et le nouveau rond-point pour rejoindre la rue Vantieghem et ensuite repartir vers la zone d'attente ;
- En venant de la RN512 : emprunter le rond-point d'accès « Vantieghem » pour réaliser un demi-tour et entrer dans la zone d'attente. Dans les faits, il est peu probable que cette manoeuvre soit respectée et il est plus vraisemblable que les véhicules traversent la rue Vantieghem pour rejoindre cette zone, ce qui explique que le présent avis préconise par ailleurs la mise en place de bornes déformables sur le centre de la rue Jules Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ceux-ci à emprunter le giratoire ;

Considérant qu'afin de garantir une bonne accessibilité à la zone de livraisons, le conseil communal estime également opportun que les itinéraires soient clairement balisés depuis l'A17 et les axes en pourtour du site ;

Considérant qu'afin de limiter l'impact du charroi lourd sur la RN512 et sur le boulevard des Alliés (insertion délicate sur la RN512), le conseil communal est également d'avis qu'une communication soit faite vis-à-vis des livreurs pour qu'ils empruntent l'itinéraire depuis l'A17 et depuis la France via la RN511 ;

Considérant qu'en conclusion, si augmentation du nombre de poids lourds il y aura effectivement, celle-ci demeure tout à fait acceptable au regard de la configuration du projet. Etant précisé que le maillage des routes villageoises ne risque pas d'être impacté par les éventuels camions qui s'y perdraient dès lors notamment qu'il est très peu probable que des camions s'y perdent au regard de la situation du projet le long et à proximité immédiate d'axes importants de circulation ;

d) Projet conçu par référence au 'tout à la voiture' et ne contribuant pas à la mobilité durable

Considérant que le projet s'intègre dans des quartiers de type urbains peu denses, à cheval sur le territoire de deux communes et est situé à proximité d'autres commerces (Retail park Mains et Sabots, Poisson d'Or, Famiflora et meubles Toff), de services et d'îlots d'habitations et a bien pour vocation de répondre à des besoins locaux, régionaux et supra-régionaux ;

Considérant que le projet permet également de favoriser la proximité de l'activité commerciale avec les fonctions de services et d'habitats ;

Considérant qu'en raison de sa localisation rurale et le long ou à proximité immédiate de deux routes nationales fréquentées, l'accessibilité piétonne au site n'est pas idéale en l'état ;

Que, néanmoins, des pistes cyclables sont présentes le long des routes nationales RN511 et RN512, menant au site. Une route de desserte locale est par ailleurs prévue au projet (prolongement de la rue Jules Vantieghem, reliant les deux ronds-points des nationales, ainsi qu'un rond-point le long de la RN511) et sera également pourvue de piste cyclable, via un cheminement cyclo-piéton. Ces dispositifs permettront un meilleur accès des cyclistes au site mais également des piétons, en ce compris les PMR, favorisant ainsi la mobilité durable et l'accessibilité en mode doux au projet ;

Considérant, de plus, que le site est facilement accessible via les transports en commun. Le site est en effet accessible en bus depuis 2 arrêts, dont l'un est implanté Boulevard d'Herseaux, à moins de 700 mètres du projet, l'arrêt « DOTTIGNIES – Maison Blanche » et est desservi par la ligne 2, reliant Tournai à Mouscron via Pecq, Néchin et Dottignies, avec un passage de 1 à 4 bus par heure entre 5h et 20h en semaine et de 1 bus toutes les deux heures le samedi entre 7h et 19h. L'arrêt « DOTTIGNIES Le Quevaucamps » est desservi par cette même ligne, aux mêmes fréquences de passage. La ligne de bus desservant le projet permet également de desservir les gares SNCB de Mouscron, d'Herseaux et de Tournai. Ces dernières permettent de rejoindre d'autres villes belges telles que : Kortrijk, Deinze Gent, Leuze Ath, Bruxelles, Mons, Charleroi-Sud via les lignes 75, 94, 78, 97, 118. Depuis les gares de Mouscron et de Tournai, il est également possible de rejoindre la gare de Lille Flandres en France puis les villes de Londres et de Paris. Il est donc aisé de se déplacer vers les grandes villes depuis le projet, et inversement, puisque des bus font la liaison entre le projet et différentes gares S.N.C.B. La localisation du projet lui permet donc d'être accessible via les modes de transports en commun et modes doux. Les aménagements de voiries prévus au projet permettront de renforcer l'accessibilité du site aux modes de transports doux et aux automobiles ;

Considérant que le site du projet est donc accessible via les modes de transports doux, de transports en commun et en voiture sans nécessiter d'intervention extérieure. En effet, la s.a. Audima, mandatée par la SPW et l'IEG, compte tenu des engagements pris avec le service public, prend en charge la totalité des investissements liés aux modifications, aménagements et à la création de voirie ;

e) Projet emportant d'importants problèmes de mobilité

Considérant qu'il apparaît de l'étude d'incidences, sans que les réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique ne puissent énerver un tel constat, que la configuration des infrastructures projetées et des nouveaux accès au projet est fonctionnelle en heure de pointe le vendredi et le samedi, permet de concentrer le trafic sur la voirie disposant le plus de capacité, à savoir la RN511 et de limiter la circulation en lien avec la RN512. Les infrastructures routières projetées sont par ailleurs nécessaires et adéquates pour absorber les nouvelles charges de trafic. De sorte que les craintes émises, notamment en termes de remontées de files sur l'autoroute ou en termes d'autres problèmes de mobilité ne sont pas fondées ;

Considérant qu'il en va de même pour les emplacements de parking. Suivant les hypothèses retenues le chargé d'étude d'incidences préconise +/- 235 places pour les travailleurs, ce que prévoit le projet, et constate que le nombre de places dédié à la clientèle, à raison de 2.141, est également adéquat ;

Considérant qu'aucune des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique ne démontrent par ailleurs :

- que l'étude d'incidences serait erronée en ce qu'elle détermine le nombre de chalands attendus et leur provenance respective, ou encore le taux de complémentarité de 15%, de sorte qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause les simulations de répartition des flux automobiles supplémentaires générés par le projet,
- que l'étude d'incidences serait erronée en ce qu'elle détermine les parts modales respectivement dédiées aux déplacements en voiture, (95%), à pied et à vélo (2%) et en bus (3%),
- que les comptages réalisés seraient inadéquats,
- que l'encombrement actuel des voiries locales (rue de la Couronne, rue Jules Vantieghem et rue de la Maison Blanche) aurait été sous-estimé,
- que tel qu'il est configuré (nouveau rond-point et réaménagement de la bretelle de sortie de l'A17 /RN511) et suivant les hypothèses du chargé d'études, le projet ne sera pas susceptible de générer des remontées de files sur les bretelles d'accès de l'A17 susceptibles de boquer celle-ci.

Considérant qu'il importe de préciser par ailleurs, et contrairement à ce que certains réclamants prétendent, que l'étude d'incidences analyse bien les incidences du projet de la S.A. Audima en cumul avec les autres projets commerciaux situés à proximité ;

Considérant, quant à l'état de travaux de la rue de la Maison Blanche et de l'absence de précision relativement au caractère inachevé de la bretelle depuis la rue de la Maison Blanche vers le rond-point le plus proche, qu'il importe de constater qu'ils sont étrangers à la demande soumise au conseil communal ;

f) Des aménagements piétonniers et en pistes cyclables

Considérant qu'il importe à cet égard de rappeler les recommandations du chargé d'études des incidences sur l'environnement, telles que suivies par la S.A. Audima, en ce qu'elles s'inscrivent dans le périmètre du projet :

- aménager clairement les traversées cyclo-piétonnes avec marquage au sol et panneau de signalisation indiquant aux véhicules la présence de traversées piétonnes et cyclables. Ces traversées devront être munies d'un éclairage spécifique rendant les traversées visibles (notamment le cheminement cyclable le long de la RN511 et les croisements avec les voiries d'accès) ;
- prévoir la création d'un cheminement cyclo-piéton en direction du projet depuis le rond-point existant sur la rue J. Vantieghem (côté Famiflora) au travers de la zone d'espaces vert en direction du parking (itinéraire le plus direct depuis l'arrêt de bus de la RN512) ;
- créer un cheminement cyclable depuis la RN511 vers le projet et les parkings vélos à prévoir au niveau de sous-sol -1 ;
- sécuriser les traversées piétonnes et cyclables autour des ronds-points suivant le modèle déjà réalisé par le SPW sur les autres ronds-points existants sur la RN512 et RN511 ;
- créer une véritable liaison piétonne entre le site Famiflora et le projet afin d'éviter que les clients potentiels des deux sites n'aient d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour réaliser la jonction ;
- prévoir une liaison piétonne et cyclable entre le village d'Evergnies et le projet. Cette traversée peut être aménagée via le rond-point qui sera aménagé sur la RN511 en lien avec la rue du Pont Paquette ;

- créer au minimum des poches de stationnement vélos pour les visiteurs sur le site, à proximité immédiate des accès nord des commerces et en sous-sol, à proximité directe des noyaux de circulation verticale. Ces poches de stationnement seront aménagées avec des systèmes d'attache adéquats et protégés des intempéries. Sur base du nombre de clients, de la part modale du vélo de 2% et des répartitions des clients et temps de visite, nous pouvons définir un minimum de 45 à 55 emplacements pour les clients. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse ;
- afin d'encourager l'usage du vélo auprès des travailleurs, il est nécessaire de prévoir au minimum une poche de stationnement sécurisée et sous abris à proximité des installations et prévoir également des vestiaires et douches spécifiques pour ces usagers. D'après les données et hypothèses, le parking vélos pour travailleurs devrait contenir au minimum 10 à 15 places vélos. Suivant la demande, ce stationnement pourra être revu à la hausse.

Considérant, quant à la recommandation du chargé d'études des incidences sur l'environnement rédigée dans les termes suivants : « Afin de faciliter la circulation en pourtour des commerces, aménager un cheminement piétonnier de minimum 2,5 mètres de large tout autour de la coursive, notamment côté Famiflora afin de faciliter la circulation piétonne depuis le site Famiflora vers les accès au projet », que le conseil communal fait sienne l'argumentation de la s.a. Audima de ne pas y faire droit pour les raisons suivantes : 1° les entrées est et ouest sont des entrées secondaires et ne doivent pas être privilégiées ; 2° l'accès en venant de et vers Famiflora se fait, sur le site Mozaïk, par un chemin piéton direct qui aboutit directement sur l'entrée Ouest ; 3° le nombre de places de parking le long de la limite est et ouest est relativement peu élevé et ne nécessite pas de large cheminement piétons ; 4° un élargissement signifierait une diminution des espaces verts.

g) Du caractère hypothétique des travaux d'infrastructures

Considérant que le conseil communal préconise que tous les travaux d'infrastructures soient réalisés et réceptionnés avant l'ouverture du centre commercial

Considérant que les autres considérations émises ne sont pas en lien avec l'ouverture et la modification de voiries communales.

7. De la convention à conclure avec la S.A. Audima

Considérant que, conformément à l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, nous suggérons au Collège d'Estaimpuis et son conseil communal, à l'instar de notre décision, de conclure une convention avec la S.A. Audima relativement à la voirie de contournement des parkings, suivant le modèle joint en annexe au présent avis ;

Considérant que l'assiette de la voirie de liaison entre la rue Jules Vantieghem et la RN511, sise sur les deux communes, est quant à elle destinée à être cédée à titre gratuit à la commune sur le territoire de laquelle elles est située ;

Par ces motifs ;

Par 22 voix (cdH, MR) contre 10 (PS, ECOLO) ;

D E C I D E :

Article 1er. - Constate que le dossier soumis à enquête publique n'est pas complet, doit être complété et faire l'objet d'une nouvelle enquête publique commune, avant d'être une nouvelle fois soumis pour avis aux conseils communaux de Estaimpuis et Mouscron, ainsi qu'au Collège provincial, conformément à l'article 14 du Décret voirie susvisé ;

Art. 2. - Propose au Collège communal d'Estaimpuis, pour la partie du territoire le concernant, de considérer que :

- une convention devra être conclue, relativement à la voirie interne de contournement des parkings, entre la S.A. Audima et la commune, sur base de l'article 10 du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale et sur base du projet joint en annexe au présent avis,
- l'assiette des voiries communales ainsi créées ou modifiées, à l'exclusion de la voirie interne de contournement des parkings, doit être cédée à titre gratuit à la commune sur le territoire de laquelle elle est située,
- l'ensemble des travaux d'infrastructures prévus devront être réalisés et réceptionnés avant l'ouverture au public du centre commercial de la S.A. Audima,
- l'ensemble des travaux d'infrastructures prévus devront être réalisés conformément au cahier spécial des charges n° 39-15 de la DG01,
- des bornes déformables doivent être mises en place sur le centre de la rue Jules Vantieghem afin d'empêcher la traversée de la chaussée par les camions et d'obliger ceux-ci à emprunter le giratoire,

- un balisage des itinéraires de livraison doit être mis en place depuis l'A17 et sur les axes en pourtour de site,
- la décision d'ouverture et de modification de voiries communales mentionnera expressément les voies de recours ainsi que les droits de préférence prévus à l'article 46 du décret du 6 février 2014 ;

Art. 3. - Copie de la présente sera intégralement communiquée

- à la SA AUDIMA, zoning industriel, 4ème rue, n°20 à 6040 Jumet
- au Fonctionnaire délégué du Service public de Wallonie, 16 place du Béguinage à 7000 Mons
- au Fonctionnaire technique du Service public de Wallonie, 16 place du Béguinage à 7000 Mons
- au Fonctionnaire des implantations commerciales du service public de Wallonie, place de Wallonie 1 bte 2 à 5100 Jambes
- au Collège communal de et à 7730 Estaimpuis

Art. 4. - La présente sera affichée intégralement aux valves communales selon la réglementation en vigueur.

4^{ème} Objet : BUDGET 2016 – MODIFICATIONS BUDGETAIRES N° 2 – COMMUNICATION DE L'ARRETE D'APPROBATION DU SPW.

M. TIBERGHIEU : Simplement, et je ne vais pas refaire chaque fois le même discours parce qu'il y a quand même des remarques très importantes qui sont apportées par la Région wallonne et par la province dans cette communication de l'arrêté d'approbation. Si on a pu s'en expliquer un petit peu avec le Président du CPAS lors des vœux, je pense que c'est presque un copié-collé de ce qu'on a eu comme avis l'année précédente, et je crois que ça risque encore de venir les années suivantes. Je crois toutefois qu'il y a quand même certaines améliorations qui peuvent être apportées. Je pense qu'on en a parlé et que certaines commencent tout doucement à être réglées et on ne va pas avoir ces remarques aussi négatives de la Région wallonne, en particulier, et il faut bien le constater, concernant le budget du CPAS. Mais voilà je vais en rester là.

L'assemblée prend connaissance de l'arrêté repris ci-après.

Le Ministre des pouvoirs locaux, de la ville, du logement et de l'énergie.

Vu la Constitution, les articles 41 et 162 ;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l'article 7 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L3111-1 à L3151-1 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 juillet 2007 portant le règlement général de la comptabilité communale, en exécution de l'article L1315-1 du Code de la Démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 2014 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement ;

Vu les modifications budgétaires n°2 pour l'exercice 2016 de la Ville de Mouscron votées en séance du Conseil communal, en date du 24 octobre 2016 et parvenues complètes à l'autorité de tutelle le 8 novembre 2016 ;

Considérant l'avis du Centre Régional d'Aide aux Communes rendu en date du 21 novembre 2016 ;

Considérant les remarques suivantes du CRAC :

« Après analyse de la modification budgétaire n°2 de l'exercice 2016 de la Ville de Mouscron, le Centre remet un avis favorable sur celle-ci aux motifs que :

- *Le Centre ait été associé aux travaux budgétaires ;*
- *L'équilibre à l'exercice propre comme au global soit respecté ;*
- *Le tableau de bord à projections quinquennales actualisé dans le cadre de la MB présente une trajectoire à l'équilibre jusqu'en 2022 et ce, dès 2017 ;*
- *Le crédit spécial de recettes prévu dans les projections quinquennales ait été retiré et ce, depuis la première modification budgétaire 2016 ;*
- *La balise du coût net de personnel se voit respectée ;*
- *Le montant relatif à la cotisation de responsabilisation ait été adapté sur base du montant définitif communiqué par l'ORPSS ;*

- Le taux de couverture du coût-vérité immondices (106 %) est conforme au taux préconisé par la circulaire relative à l'actualisation des plans de gestion ;
- L'utilisation des fonds propres est conforme aux prescrits légaux.

Toutefois, il est à regretter que la balise du coût net de fonctionnement ne soit pas respectée. En effet, celle-ci reste dépassée de 1.360.257,35 € ou 22,59 %.

Quant à la balise du coût net de personnel qui se voit respectée après la MB2 2016, le Centre constate qu'au niveau des comptes (2014 et 2015), les données transmises dans le cadre de la présente MB2 2016 ne correspondent pas avec les dernières données communiquées lors des derniers travaux budgétaires de la MB1 2016. En effet, après la MB1 2016, la balise du coût net de personnel se voyait non respectée et dépassée de 525.715,08 € ou 1,84 %. Il conviendra, dès lors, de faire le point lors des prochains travaux budgétaires de l'exercice 2017 sur les incohérences constatées dans le calcul des balises des coûts nets de personnel et fonctionnement.

En ce qui concerne le CPAS de Mouscron :

Après analyse de la modification budgétaire n°2/2016 du CPAS de Mouscron, le Centre remet un avis défavorable sur celle-ci.

En effet, bien que :

- le Centre ait été associé aux travaux budgétaires de la présente MB2 ;
- L'équilibre budgétaire strict soit respecté à l'exercice global ;
- Une cotisation de responsabilisation soit inscrite aux exercices antérieurs ;

Le Centre regrette que :

- Il ne puisse pas se prononcer sur les projections établies au tableau de bord du CPAS, ni sur les coûts nets de personnel et de fonctionnement ;
- Le plan d'embauche ne respecte pas le canevas du Centre et ne permet de déceler spécifiquement les différents mouvements et leurs impacts financiers prévus. Par ailleurs, le Centre constate une augmentation de 36,29 ETP par rapport à l'exercice 2015 alors qu'il n'est prévu que 24,22 ETP supplémentaires au sein du plan d'embauche 2016 ;
- Le taux de cotisation de pension soit de 41,50 % au lieu de 38,00 % (ex-Pool1) ;
- La cotisation de responsabilisation inscrite pour 2015, soit un montant de 834.973,00 € n'est pas conforme aux dernières informations communiquées par l'ORPSS puisque ce montant correspond à la cotisation de responsabilisation pour 2016 et non celle relative à 2015 ;
- Comme en MB1 2016, la recette complémentaire du Fédéral pour exclusion au chômage n'a pas été intégrée lors de la présente MB2 2016 et la dotation communale n'a, dès lors, pas été diminuée à concurrence de ce montant comme cela aurait pu être envisagé ;
- L'importante augmentation du coût net de l'aide sociale entre l'exercice 2015 et l'exercice 2016 (+ 43%) alors que le nombre de RIS augmente de 3,52 %. Cette augmentation est disproportionnée et n'est pas liée au nombre de RIS mais à une surestimation récurrente des dépenses de transferts (taux d'engagement de 84 % constaté au compte 2015) ;
- Le tableau des fonds de réserves et provisions ne concorde pas avec les inscriptions budgétaires ainsi qu'avec l'utilisation des fonds propres prévue au tableau des voies et moyens ;
- L'utilisation des fonds propres ne soit pas respectée.

De plus, le Centre attire de nouveau l'attention sur le fait que l'inscription budgétaire des prélèvements est incorrecte. En effet, ceux-ci sont inscrits comme étant des « reprises sur/vers une provision » et viennent ainsi impacter l'exercice propre alors qu'il s'agit de fonds de réserves devant impacter l'exercice global ;

En outre, eu égard aux résultats du compte 2015 (bonis aux exercices propre et global de respectivement 166.775,49 € et 3.531.249,05 €), le Centre invitait la Ville et le CPAS à revoir la dotation communale à la baisse et à porter cette diminution dans une provision ou un fonds de réserve. Toutefois, il s'avère que ni la Ville ni le CPAS ne veulent procéder à un lissage de la dotation notamment en raison de l'augmentation de la cotisation de responsabilisation à charge du CPAS qui viendrait, à terme, épuiser la totalité des fonds de réserves et provisions du CPAS.

Par ailleurs, le Centre constate un prélèvement pour le « fonds de réserve indisponible » inscrit pour un montant de 1.676.313,91 € alors que la notion « indisponible » n'est plus d'actualité.

Enfin, pour le budget initial 2017, le Centre invite vivement le CPAS à mettre en œuvre les éléments suivants :

- Un ajustement des crédits budgétaires en dépenses de fonctionnement et de transferts à la lumière des dépenses engagées lors des exercices précédents et de l'analyse du Compte 2015 réalisée par le Centre ;
- Une diminution ou un lissage de la dotation communale en collaboration avec la Ville ;
- La correction d'inscription budgétaire des prélèvements mentionnés ci-dessus ;

- l'établissement d'un plan d'embauche reprenant chaque mouvement de personnel (départs, engagements, remplacements, nominations, promotions) ainsi que l'impact financier en année en cours et en année pleine de ces mouvements ;
- La modification de la cotisation pensions à un taux de 38,00 % soit le taux appliqué par le Ville ;
- La génération du tableau de bord à projections quinquennales et des balises de coûts nets de personnel et de fonctionnement. » ;

Considérant que les modifications budgétaires n°2 pour l'exercice 2016, sont conformes à la loi et à l'intérêt général,

ARRETE :

Article 1^{er}. - Les modifications budgétaires n°2 pour l'exercice 2016 de la Ville de Mouscron votées en séance du Conseil communal, en date du 24 octobre 2016, sont approuvées comme suit :

SERVICE ORDINAIRE

Exercice propre	Recettes	91.726.741,01	Résultats	29.322,72
	Dépenses	91.697.418,29		
Exercices antérieurs	Recettes	6.583.575,04	Résultats	4.649.030,92
	Dépenses	1.934.544,12		
Prélèvements	Recettes	0,00	Résultats	-1.231.997,74
	Dépenses	1.231.997,74		
Global	Recettes	98.310.316,05	Résultats	3.446.355,90
	Dépenses	94.863.960,15		

Solde des provisions et des fonds de réserve ordinaires après les présentes modifications budgétaires :

- Provisions : 5.202.288,33 €
- Fonds de réserve : 150.099,53 €

SERVICE EXTRAORDINAIRE

Exercice propre	Recettes	19.036.328,14	Résultats	-577.414,37
	Dépenses	19.613.742,51		
Exercices antérieurs	Recettes	6.422.909,54	Résultats	-437.467,29
	Dépenses	6.860.376,83		
Prélèvements	Recettes	5.585.094,92	Résultats	1.242.382,29
	Dépenses	4.342.712,63		
Global	Recettes	31.044.332,60	Résultats	227.500,63
	Dépenses	30.816.831,97		

Solde du fonds de réserve extraordinaire après les présentes modifications budgétaires :

- Fonds de réserve extraordinaire : 2.467.781,92 €

Art. 2. - L'attention des autorités communales est attirée sur l'élément suivant :

Il vous est fortement recommandé de tenir compte des remarques formulées par le Centre Régional d'Aide aux Communes.

Art. 3. - Mention de cet arrêté est portée au registre des délibérations du Conseil communal de Mouscron en marge de l'acte concerné.

Art. 4. - Le présent arrêté est publié par extrait au Moniteur belge.

Art. 5. - Le présent arrêté est notifié, pour exécution, au Collège communal de Mouscron. Il est communiqué par le Collège communal au Conseil communal et à la Directrice financière conformément à l'article 4, alinéa 2, du Règlement général de la Comptabilité communale.

Art. 6. - Le présent arrêté est notifié pour information au Centre Régional d'Aide aux Communes.

5^{ème} Objet : **BUDGET 2017 – COMMUNICATION DE L'ARRETE D'APPROBATION DU SPW.**

M. TIBERGHIE : La même chose, puisqu'il y a la même remarque de la Région wallonne
L'assemblée prend connaissance de l'arrêté repris ci-après.

Le Ministre des pouvoirs locaux, de la ville, du logement et de l'énergie,

Vu la Constitution, les articles 41 et 162 ;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l'article 7 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L3111-1 à L3151-1 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 juillet 2007 portant le règlement général de la comptabilité communale, en exécution de l'article L1315-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 2014 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement ;

Vu le budget pour l'exercice 2017 de la Ville de Mouscron voté en séance du Conseil communal, en date du 24 octobre 2016 et parvenu complet à l'autorité de tutelle le 8 novembre 2016 ;

Vu l'arrêté du 7 décembre 2016 prorogeant jusqu'au 23 décembre 2016 le délai imparti pour statuer sur ledit budget ;

Vu l'avis du Centre Régional d'Aide aux Communes rendu en date du 21 novembre 2016 ;

Considérant que le Centre Régional d'Aide aux Communes a remis, en date du 21 novembre 2016, un avis réservé se concluant comme suit :

1. En ce qui concerne la ville de Mouscron :

« Après analyse du budget initial de l'exercice 2017 de la Ville de Mouscron, le Centre remet un avis réservé sur celui-ci.

En effet, bien que :

- le Centre ait été associé aux travaux budgétaires ;
- l'équilibre à l'exercice propre comme au global soit respecté ;
- le tableau de bord à projections quinquennales actualisé dans le cadre de la MB présente une trajectoire à l'équilibre jusqu'en 2022 et ce, dès 2017 ;
- le taux de couverture du coût-vérité immondices (106 %) est conforme aux taux préconisés par la circulaire relative à l'actualisation des plans de gestion,

Il est toutefois à regretter que la balise du coût net de fonctionnement et celle de personnel, partant du compte 2015, ne soient pas respectées après intégration des nouveaux résultats du budget initial 2017.

Par ailleurs, des incohérences ont été constatées entre le calcul de cette balise effectué par la Ville et celui réalisé par le Centre. Il convient dès lors, de faire le point avec les Autorités communales concernant le mode de calcul de la balise d'emprunts en MB1 2017.

Par ailleurs, il conviendra également en MB1 2017 d'adapter le montant relatif aux additionnels IPP sur base du courrier du SPF Finances.

Enfin, la règle d'utilisation des fonds propres ne semble pas respecter les prescrits légaux. En effet, la Ville de Mouscron prévoit un investissement sur fonds propres nécessitant une demande de dérogation auprès du Ministre des pouvoirs locaux, à savoir :

- Projet n°20170099 « études techniques bassin d'orage » : 175.000,00 €. »

2. En ce qui concerne le CPAS de Mouscron :

« Concernant le CPAS de Mouscron, après analyse de son budget initial 2017, le Centre remet un avis défavorable sur celui-ci.

En effet, bien que :

- le Centre ait été associé aux travaux budgétaires de la présente MB2 ;
- le budget 2017 présente un équilibre strict à l'exercice global.

Le Centre regrette que :

- il ne puisse pas se prononcer sur les projections établies au tableau de bord du CPAS, ni sur les coûts nets de personnel et de fonctionnement ;
- le plan d'embauche ne respecte pas le canevas du Centre et ne permet de déceler spécifiquement les différents mouvements et leurs impacts financiers prévus ainsi que de justifier l'évolution nette des ETP entre 2015 et 2017 de 24,04 ETP ;
- le taux de cotisation de pensions, soit de 41,50 % au lieu de 38,00 % (ex-Pool1) ;
- la cotisation de responsabilisation inscrite pour 2016, soit un montant de 965.856,00€, n'est pas conforme aux dernières informations communiquées par l'ORPSS puisque ce moment correspond à la cotisation de responsabilisation pour 2017 et non celle relative à 2016 ;
- l'inscription, aux exercices antérieurs, d'une deuxième cotisation de responsabilisation pour 2015 pour un montant de 88.808,40 €.
- aucune recette relative au complément du Fédéral pour l'exclusion au chômage n'a été intégrée au budget ;

- l'utilisation des fonds propres ne soit pas respectée.

De plus, le Centre attire à nouveau l'attention sur le fait que l'inscription budgétaire des prélèvements est incorrecte. En effet, ceux-ci sont inscrits comme étant des « reprises sur/constitution de provisions » et viennent ainsi impacter l'exercice propre alors qu'il s'agit de fonds de réserves devant impacter l'exercice global.

En outre, eu égard aux éventuels bonis dégagés, le Centre invite toujours la Ville et le CPAS à revoir la dotation communale à la baisse et à porter cette diminution dans une provision ou un fonds de réserves dédié au paiement de la cotisation de responsabilisation.

Enfin, au plus tard pour la MB1 2017, le Centre invite le CPAS à mettre en œuvre les éléments suivants :

- la correction des inscriptions budgétaires des prélèvements ;
- l'établissement d'un plan d'embauche reprenant chaque mouvement de personnel (départs, engagements, remplacements, nominations, promotions) ainsi que l'impact financier en année en cours et en année pleine de ces mouvements ainsi que les justificatifs de l'augmentation des ETP entre 2015 et 2017 ;
- une actualisation des fonds de réserves et provisions ;
- la modification de la cotisation pensions à un taux de 38,00 %, soit le taux appliqué par la Ville ;
- la génération du tableau de bord à projections quinquennales et des balises de coûts nets de personnel et de fonctionnement. »

Considérant que le budget pour l'exercice 2017 de la ville de Mouscron est conforme à la loi et à l'intérêt général ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Le budget pour l'exercice 2017 de la Ville de Mouscron voté en séance du Conseil communal, en date du 24 octobre 2016 est approuvé comme suit :

SERVICE ORDINAIRE

1. Récapitulation des résultats

Exercice propre	Recettes	91 808 202.19	Résultats	38 576.86
	Dépenses	91 769 625.33		
Exercices antérieurs	Recettes	3 446 355.90	Résultats	2 840 514.90
	Dépenses	605 841.00		
Prélèvements	Recettes	0.00	Résultats	-1 261 017.00
	Dépenses	1 261 017.00		
Global	Recettes	95 254 558.09	Résultats	1 618 074.76
	Dépenses	93 636 483.33		

2. Solde des provisions et des fonds de réserve ordinaires

- Provisions : 5.602.288,33 €
- Fonds de réserve : 150.099,53 €

SERVICE EXTRAORDINAIRE

1. Récapitulation des résultats

Exercice propre	Recettes	19 005 278.62	Résultats	-1 528 653.19
	Dépenses	20 533 931.81		
Exercices antérieurs	Recettes	234 500.63	Résultats	224 500.63
	Dépenses	10 000.00		
Prélèvements	Recettes	3 206 213.19	Résultats	1 531 653.19
	Dépenses	1 674 560.00		
Global	Recettes	22 445 992.44	Résultats	227 500.63
	Dépenses	22 218 491.81		

2. Solde des fonds de réserve extraordinaire

- Fonds de réserve extraordinaire : 3.448.096,33 €.

Art. 2. – L'attention des autorités communales est attirée sur l'élément suivant :

il vous est recommandé fortement de toute mettre en œuvre pour répondre rapidement aux remarques formulées par le CRAC.

Art. 3. – Mention de cet arrêté est portée au registre des délibérations du Conseil communal de la Ville de Mouscron en marge de l'acte concerné.

Art. 4. – Le présent arrêté est publié par extrait au Moniteur belge.

Art. 5. – Le présent arrêté est notifié, pour exécution, au Collège communal de et à 7700 Mouscron. Il est communiqué par le Collège communal au Conseil communal et à la Directrice financière, conformément à l'article 4, alinéa 2, du Règlement général de la Comptabilité communale.

Art. 6. – Le présent arrêté est notifié pour information au Centre Régional d'Aide aux Communes.

6^{ème} Objet : SOUSCRIPTION DE PARTS SOCIALES A LA SCRL COOPERATIVE ENERGIE MOUSCRON – COMMUNICATION DE L'ARRETE D'APPROBATION DU SPW.

L'assemblée prend connaissance de l'arrêté repris ci-après.

Le Ministre des pouvoirs locaux, de la ville, du logement et de l'énergie,

Vu la Constitution coordonnée le 17 février 1994, notamment, les articles 41 et 162 ;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, telle que modifiée à ce jour ;

Vu le décret du Conseil régional wallon du 29 janvier 2004 habilitant le Gouvernement à codifier la législation relative aux pouvoirs locaux ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment la première partie, livre V, de la coopération entre communes ;

Vu le Code de la démocratie et de la décentralisation, notamment la troisième partie – livre Ier – Titre I, la tutelle, les articles L3111-1, § 1^{er}, 3^o, L3111-2, L3113-1, L3113-2, L3131-1, §4, 3^o et L3132-1, §2 à 4 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 juillet 2014 fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 juillet 2014 portant règlement du fonctionnement du gouvernement ;

Vu la délibération du 21 novembre 2016, reçue complète le 30 novembre 2016 par laquelle le Conseil communal de Mouscron a décidé de souscrire en qualité de fondateur à la SCRL Coopérative Energie Mouscron, l'équivalent de 12 parts sociales soit 3000 € et d'en approuver les statuts ;

Considérant que la présente délibération est conforme aux lois et aux règlements en vigueur et ne blesse pas l'intérêt général,

ARRETE :

Article 1^{er}. – La délibération du 21 novembre 2016, par laquelle le Conseil communal de Mouscron a décidé de souscrire en qualité de fondateur à la SCRL Coopérative Energie Mouscron, l'équivalent de 12 parts sociales soit 3000 euros et d'en approuver les statuts, est approuvée.

Art. 2. - Mention de cet arrêté est portée au registre des délibérations du Conseil communal de Mouscron en marge de l'acte concerné.

Art. 3. - Le présent arrêté est publié par extrait au Moniteur belge.

Art. 4. - Le présent arrêté est notifié au Collège communal de Mouscron. Il sera communiqué par le Collège au Conseil communal et à la Directrice financière conformément à l'article 4, alinéa 2 du Règlement général de la comptabilité communale.

7^{ème} Objet : DOTATION DE LA ZONE DE SECOURS DE WALLONIE PICARDE POUR L'EXERCICE 2017 – APPROBATION.

M. TIBERGHIEU : Pour la dotation à la zone de secours de Wallonie-Picarde exercice 2017, nous n'allons pas désapprouver les chiffres qui sont extraits de la dotation mais je voudrais quand même faire une remarque à ce sujet-là. Il me semble, en lisant la presse, et en écoutant No télé que régulièrement il y a des débats autour de la zone de secours, dans toutes les communes, et il y a parfois des débats revendicatifs par rapport à la zone de secours, et souvent de la part des Bourgmestres et des Collèges. Alors moi je ne veux pas qu'on en arrive là, mais je trouve qu'ici on fait toujours comme si...Moi je n'ai jamais eu

un PV d'aucune réunion de la zone de secours. On n'a jamais eu une commission ou une présentation en Conseil, alors que ça se fait dans de nombreuses communes, et pourtant je pense que malgré tout les décisions qui sont prises ne sont pas sans conséquence, sans importance pour nous et notre région. Vous le savez aussi bien que moi, puisque vous êtes directement concerné par cette zone de secours, on parle de la construction d'une nouvelle caserne sur Evregnies où les démarches ont déjà été entamées. Moi, à partir de cela, je me dis d'abord, est-ce que cette implantation sur Evregnies, pas très loin d'un projet dont on vient de parler, est-elle vraiment une bonne situation ? Je pose des questions simplement, je n'ai pas les réponses. Dans ce cas-là, que vont devenir les casernes de Dottignies et de Mouscron qui pour l'instant sont mises à disposition, payante, à la zone de secours ? Moi je trouve qu'il y a toute une série d'enjeux qui sont très très importants par rapport à la zone de secours, et nous ici, dans notre commune, qui est quand même une des 3 plus importantes de cette zone, on n'a jamais de débat, on n'a jamais d'infos, aucun PV, et moi je trouve que cela manque énormément. La zone de secours est quelque chose d'aussi important que la zone de police. La zone de police on a l'occasion régulièrement d'avoir des débats, on en a jamais sur la zone de secours et donc je voudrais vous demander que cela puisse se faire. On peut avoir un débat en commission mais aussi en séance publique parce que je crois que ça intéresse tous nos citoyens. On parle aussi d'une dotation communale de plus de 3 millions, si je ne me trompe pas, c'est quand même des sommes importantes qui nécessitent peut être qu'on puisse avoir des débats.

M. le PRESIDENT : Oui, tout à fait. Il est certain que je suis omniprésent chez les pompiers puisque vous savez que je suis aussi vice-président de la Zone. Indépendamment de cela, chaque fois qu'il y a un ordre du jour, c'est affiché dans les valves communales ! C'est obligatoire, mais je sais bien que ce n'est pas là que vous allez le lire. Le projet d'Evregnies est encore très loin d'arriver et on y travaille, et donc nécessairement il y aura une séance publique là-dessus puisqu'on devra débattre de l'avenir de la caserne de Dottignies et de la caserne de Mouscron. La caserne de Mouscron ne sera pas supprimée, ce sont les casernes d'Estaimpuis et de Dottignies qui seront supprimées. Le nouveau poste c'est pour remplacer Estaimpuis et Dottignies, et non pas Mouscron. Pour l'instant il y a un site prévu mais rien n'est encore en accord donc on y reviendra . Il faut aussi tenir compte qu'on s'est bien défendu puisque notre dotation diminue de 200.000 € par rapport au montant budgété. Indépendamment de ça, c'est vrai que ça a un coût important et je suis très attentif au problème et on y reviendra bien évidemment en temps voulu ici au Conseil communal avec le projet et l'évolution pour les pompiers de Mouscron.

M. TIBERGHEN : Je pense que ce n'est pas vraiment la réponse à ma question, parce que j'espérais un peu plus. Je dis qu'on peut avoir un débat de fond, peut-être avec des acteurs aussi de la zone de secours, comme cela se fait ailleurs. Moi je vois bien que M. le Bourgmestre faisant fonction de Tournai se déplace régulièrement d'une commune à l'autre, avec le chef de zone, et donc on pourrait très très bien je trouve, en séance publique, avoir un vrai débat et mettre les enjeux sur la table. Je n'ai jamais dit non plus que la caserne de Mouscron disparaîtrait. Mais il y a sans doute des implications dans le fait qu'on construira une nouvelle caserne et que donc ça a des implications pour d'autres et que peut être on peut aussi parler du caractère humain, du personnel, des hommes qui travaillent dans cette zone. Je pense qu'il y a beaucoup d'enjeux et que ne pas avoir de débat avec nous, si ce n'est vous entendre beaucoup plus tard pour dire « bin voilà les chiffres, on s'est battu, il y a 200.000 en moins », ou bien « voilà la souscription va se faire et à ce moment-là on en parlera un peu... », non moi je veux un débat beaucoup plus approfondi.

M. le PRESIDENT : Oui, tout-à-fait, le commandant sera présent et tout le monde sera présent. Nous aurons un débat tous ensemble.

M. TIBERGHEN : Mais quand ?

M. le PRESIDENT : Quand ça sera utile.

M. TIBERGHEN : Je ne demande pas un débat dans le cadre de la seule construction ! J'ai donné un exemple, mais il y en a beaucoup d'autres. On pourrait avoir des explications par rapport au déploiement du personnel, la répartition au niveau des communes. Il y a énormément d'enjeux qui mériteraient qu'on ait un débat et des informations.

M. le PRESIDENT : Il faut savoir que les gros débats qui arrivent c'est souvent dans les communes où il y a eu des gros soucis, et nécessairement quand le Président s'est rendu sur place, ce n'est pas dans les communes où il n'y avait pas de problèmes, bien évidemment.

M. TIBERGHEN : Si on ne peut pas avoir un débat autour de quelque chose pour ne pas simplement dire il y a des gros problèmes, ça peut être bien aussi. Je ne veux pas débattre uniquement pour qu'on exprime les gros problèmes. On peut avoir un débat serein, entre nous, autour des enjeux de la zone de secours dans son ensemble.

M. le PRESIDENT : Chaque fois que vous avez demandé un débat on l'a fait, donc il n'y a pas de problème on fera un débat sur les pompiers, si c'est ce que vous voulez. Je n'ai pas de problème avec ça puisqu'on défend bien nos pompiers.

Mme VIENNE : Pour le vote ce sera oui et je soutiens la demande de mon collègue d'avoir un débat sur la zone de secours. Je pense qu'effectivement ce serait extrêmement intéressant.

Le Conseil communal,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1122-30 relatif aux compétences du Conseil communal ;

Vu la loi du 15 mai 2007 relative à la sécurité civile ;

Considérant que la zone de secours de Wallonie Picarde a été constituée au 1^{er} janvier 2015 ;

Vu l'arrêté du Gouverneur de la Province de Hainaut du 8 décembre 2016 fixant la dotation communale de la ville de Mouscron à la zone de secours Hainaut ouest à 2.838.580,48 € pour l'exercice 2017 ;

Considérant qu'il y a lieu d'arrêter la contribution financière de notre commune pour l'exercice 2017 au montant mentionné dans l'arrêté du Gouverneur du 8 décembre 2016 ;

Attendu que la dotation communale, inscrite au budget 2017 s'élève à 3.037.053,84 € et que ce montant sera dès lors diminué de 198.473,36 € en modification budgétaire n° 1 de l'exercice 2017 ;

Attendu que la présente décision appelle l'avis de légalité de la Directrice financière ;

Vu l'avis de légalité de la Directrice financière joint à la présente décision ;

A l'unanimité des voix ;

DECIDE :

Article 1^{er}. – D'arrêter la dotation communale à la zone de secours de Wallonie Picarde à un montant de 2.838.580,48 € pour l'exercice 2016.

Art. 2. – De charger le Collège communal des mesures d'exécution liée à la présente décision.

Art. 3. – La présente délibération sera transmise au Service Public Fédéral Intérieur, Gouvernement provincial du Hainaut, service tutelle zones de secours.

M. le PRESIDENT : Nous passons au Conseil de police

B. CONSEIL DE POLICE

1^{er} Objet : BUDGET 2017 – SERVICE EXTRAORDINAIRE – LANCEMENT DES MARCHES PUBLICS INFÉRIEURS A 8.500 € HTVA – CHOIX DU MODE DE PASSATION – ARRÊT DES CONDITIONS.

L'assemblée adopte la délibération reprise ci-dessous par 30 voix (cdH, MR, PS) et 3 abstentions (ECOLO).

Le Conseil de police,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 relatif aux compétences du Conseil communal;

Vu la loi du 12 novembre 1997 relative à la publicité de l'administration;

Vu la loi du 15 juin 2006 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services et ses modifications ultérieures, notamment l'article 26, § 1er, 1° a ;

Vu l'arrêté royal du 15 juillet 2011 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics et ses modifications ultérieures, notamment l'article 5, § 4 ;

Vu les demandes d'accord de principe pour des marchés publics inférieurs à 8.500 € HTVA et relevant du service extraordinaire du budget 2017, reprises sous forme de listing ci-annexé ;

Considérant que la procédure négociée sans publicité est la procédure la plus appropriée pour une majorité de marchés dont les montants sont peu élevés et ce, à la fois au niveau de la mise en concurrence qu'au niveau de la flexibilité et la rapidité pour les services communaux;

A l'unanimité des voix ;

DECIDE :

Article 1^{er}. - De marquer son accord pour le lancement des marchés publics inférieurs à 8.500 € HTVA et relevant du service extraordinaire du budget 2017 repris dans le listing annexé à la présente délibération.

Art. 2. - De choisir la procédure négociée sans publicité comme mode de passation de ces marchés.

Art. 3. - De marquer son accord sur les conditions particulières énoncées pour chacun de ces marchés.

2^{ème} Objet : PERSONNEL DE LA ZONE DE POLICE DE MOUSCRON – OUVERTURE D'UN EMPLOI D'INSPECTEUR DE POLICE DEVOLU AU SERVICE INTERVENTION.

L'assemblée adopte la délibération reprise ci-dessous à l'unanimité des voix.

Le Conseil communal,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégrée, structurée à deux niveaux parue au moniteur belge du 5 janvier 1999 ;

Vu l'Arrêté Royal du 30 mars 2001 portant la position juridique du personnel des services de police (PJPol) ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 11 ayant pour objet la procédure d'avis en matière d'évaluation du personnel parue au moniteur belge du 25 octobre 2001;

Vu l'Arrêté Royal du 20 novembre 2001 fixant les modalités relatives à la mobilité du personnel des services de police paru au moniteur belge du 31 janvier 2002 ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 15 du 24 janvier 2002 ayant pour objet la mise en œuvre de la mobilité au sein des services de police intégrée, structurée à deux niveaux, à l'usage des autorités locales responsables des zones de police, parue au moniteur belge du 31 janvier 2002 ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 15 concernant la mise en œuvre de la mobilité au sein des services de police intégrée, structurée à deux niveaux, à l'usage des autorités locales responsables des zones de police – Erratum paru au moniteur belge du 6 février 2002 ;

Vu la circulaire GPI 15 bis du 25 juin 2002 concernant l'étape du cycle de mobilité succédant à la publication des emplois vacants et d'introduction des candidatures ;

Attendu le départ via mobilité d'un inspecteur de police vers un autre service de la police intégrée et la libération de cet emploi au cadre à la date du 1er mars 2017 ;

Vu le courrier de la CDP NOTERDEAM du 27 décembre 2016 concernant l'ouverture d'un emploi d'inspecteur de police au service intervention ;

Vu l'accord du Collège en sa séance du 2 janvier 2017 quant à l'ouverture de l'emploi d'inspecteur de police dévolu au service intervention;

A l'unanimité des voix ;

DECIDE :

Article 1^{er}. - De déclarer vacant un emploi du cadre de base dévolu au service intervention de la zone de police de Mouscron selon les modalités de l'article 3, dès le prochain cycle de mobilité.

Art. 2. - De rouvrir systématiquement aux cycles de mobilité ultérieurs l(es)emploi(s) ouvert(s) à l'article 1er et resté(s) vacant(s) après sélections, jusqu'à désignation d'un lauréat.

Art. 3. - Description de la fonction :

Horaire : posté

L'inspecteur du Service Intervention est un membre du cadre opérationnel de première ligne. A ce titre, il répond aux demandes d'intervention des citoyens, il prend les premières mesures conservatoires, constate les faits délictueux, acte les plaintes et initie les procédures judiciaires. Il participe aux actions coordonnées judiciaires, de sécurisation routière ou de police administrative. Il participe au maintien de la paix et de l'ordre public.

Il travaille sous la coordination de l'inspecteur principal qui assure les fonctions de chef de poste ainsi que sous la direction des officiers du Service Intervention.

Il participe donc activement à la lutte contre la criminalité et contribue à la sécurité de tous les citoyens de la zone de police.

Ses missions sont principalement :

Assurer les interventions de première ligne.

Cela se fait entre autres en :

- Se rendant sur instruction et sans délai sur les lieux de l'intervention;
- Intervenant dans le respect des personnes, du prescrit légal (code d'instruction criminelle, loi sur la fonction de police, loi organisant un service de police intégré, directives internes, code de déontologie...);
- Suivant les procédures et directives d'intervention et en prenant toutes les dispositions requises;
- Faisant le relais éventuel avec le service d'assistance policière aux victimes et en donnant les premiers conseils de technoprévention ;
- Complétant avec rigueur et soin la main courante;
- Rédigeant rapidement et de manière complète les procédures liées à l'intervention;
- Complétant de manière claire les bases de données policières.

Assurer le suivi des interventions.

Cela se fait entre autres en :

- Rédigeant un Procès-verbal complet et de qualité dans le respect des procédures et des délais;
- Remettant dans les plus brefs délais les attestations nécessaires ou utiles au citoyen;
- Effectuant le relais éventuel vers les services spécialisés internes (SER, Jeunesse, médiation...) ou externes en fournissant, au plus vite tous les détails nécessaires à leur enquête ou suivi ;
- Expliquant aux citoyens le suivi de leur dossier.

Participer aux missions de sécurisation routière

Cela se fait entre autres en :

- Exécutant des services planifiés (ALCO, TACHY, MULTA, CYCLO, CEINTURES, etc...) dans le cadre de l'exécution des plans d'action ;
- Exécutant d'initiative des contrôles routiers dans le cadre de la verbalisation roulage de la zone de police.

Réaliser les missions proactives.

Cela se fait entre autres en :

- Exécutant des services de dissuasion planifiés (PATTON/PEDESTRE/CENTRE, etc...). Ces services visent la dissuasion de jour dans les différents quartiers en fonction de l'activité criminelle et des plans d'action. Ces missions se partagent entre contrôles statiques et patrouilles;
- Exécutant les services VICTOR qui visent entre autres, à fluidifier et sécuriser la circulation aux entrées et sorties d'écoles selon une répartition de postes clés et en collaboration avec les stewards, gardiens de la paix et surveillants habilités.

Exécuter les procédures judiciaires.

Cela se fait entre autres en :

- Rédigeant les procédures judiciaires de manière complète et avec qualité dans le respect des procédures et des délais;
- Exécutant l'ensemble des devoirs judiciaires inhérents aux dossiers traités (triptyque, saisies, dossier photos, analyses,...);
- Exécutant les devoirs judiciaires (apostilles, EPO e.a) prescrits par les supérieurs fonctionnels et les autorités judiciaires;
- Alimentant les banques de données judiciaires et en gérant les fichiers judiciaires internes.

Participer à la concrétisation du plan zonal et des plans d'action qui en découlent.

Cela se fait entre autres en :

- S'impliquant personnellement tant dans la mise en œuvre concrète que dans l'esprit du plan zonal;
- Faisant preuve d'initiatives qui cadrent avec le plan zonal et les plans d'actions dans le travail quotidien.

Participer aux opérations judiciaires, administratives ou mixtes.

Cela se fait entre autres en :

- Participant de manière active aux opérations judiciaires ;
- Assurant des surveillances et des observations de lieux ou de personnes selon les directives et cadre légal ;
- Participant à la protection de personnes et de personnalités.

Participer aux opérations de maintien d'ordre.

Cela se fait entre autres en :

- Participant aux services d'ordre locaux et supra-locaux dans le cadre de la capacité hypothéquée (HyCap)

Art. 4. - Profil de fonction

Gestion de l'information : Traiter de l'information ; Analyser.

Traiter, déchiffrer et rassembler de façon neutre mais structurée l'information dans les délais impartis. La présenter d'une façon claire et originale. Distinguer les lacunes éventuelles de cette information.

Se faire une idée des causes et effets en se forgeant une opinion rationnelle et critique sur base de l'information disponible et en distinguant l'essentiel de l'accessoire.

Gestion des tâches : Structurer le travail ; Résoudre des problèmes.

Structurer une multitude de tâches différentes et en accomplissant celles-ci de façon systématique et logique dans le temps imparti.

Affronter et maîtriser les situations inattendues en examinant les solutions possibles sur base de son expérience et des connaissances acquises. Agir de sa propre initiative afin d'implémenter la solution la plus appropriée.

Gestion des personnes : *Diriger, accompagner des personnes ; Motiver.*

Introduire un comportement adapté en donnant des directives et instructions claires, en effectuant un suivi direct et en ajustant des prestations en fonction des objectifs et des ressources.

Reconnaître et valoriser autrui pour sa contribution, adapter son style de leadership et confier les responsabilités adaptées aux personnes adéquates afin de favoriser le meilleur fonctionnement.

Gestion interpersonnelle : *Coopérer, Orientation client, Conseiller.*

Créer et améliorer l'esprit d'équipe en s'identifiant aux objectifs communs, en partageant ses avis et ses idées propres et en aplanissant les conflits avec ses collègues.

Accompagner le citoyen et/ou le partenaire de façon efficace et l'aider dans son processus de décision. Le mettre toujours au premier plan, en lui fournissant un service personnalisé et l'accompagner vers la solution la plus opportune en entretenant des contacts constructifs.

Conseiller efficacement au sein et en dehors de l'organisation et construire une relation de confiance avec autrui sur base de sa crédibilité et de son expertise.

Gestion personnelle : *S'engager, Assumer le stress, S'auto-développer.*

S'impliquer entièrement dans le travail en donnant toujours le meilleur de soi-même et en cherchant à atteindre la meilleure qualité. Persévérer dans son amélioration continue même en cas de frustration, d'opposition, de tension ou face à un travail de détails fastidieux.

Réagir aux frustrations, aux obstacles et à l'opposition en se centrant sur le résultat, en restant calme, en contrôlant ses émotions et en réagissant de façon constructive à la critique.

Planifier et gérer son propre développement en fonction des possibilités, des intérêts et des ambitions, en remettant en question de façon critique son propre fonctionnement et en s'enrichissant continuellement par de nouvelles connaissances.

Compétences particulières

Posséder la connaissance élémentaire du néerlandais conformément aux dispositions de l'Art. 15 des lois coordonnées du 18-07-1966 sur l'emploi des langues en matière administrative et s'engager à passer l'examen auprès de la commission linguistique en vue de l'obtention du brevet.

Art. 5. - Données complémentaires

Lieu habituel de travail : Zone de police de Mouscron – service intervention

Mise en place : Dès le 1^{er} mars 2017

Composition de la commission de sélection :

- Monsieur Jean-Michel JOSEPH, Commissaire Divisionnaire, Chef de Corps de la ZP Mouscron, Président ou son remplaçant.
- Monsieur Damien DEVOS, Commissaire de police, ZP Mouscron, assesseur ou Monsieur Yves SIEUW, Commissaire de police, ZP MOUSCRON, assesseur suppléant.
- Monsieur Sébastien DESIMPEL Commissaire de police, ZP Mouscron, assesseur ou Monsieur Laurent DOUTERLUNGNE, Inspecteur principal de police, ZP Mouscron, assesseur suppléant.

Tests d'aptitude :

Les candidats seront évalués lors d'une interview et d'une épreuve de connaissance professionnelle en commission de sélection.

Art. 6. – La présente délibération est envoyée à :

- 1) A Monsieur le Gouverneur de province de Hainaut, Service fédéral « police intégrée », rue verte, 13 à 7000 Mons
- 2) A la direction de la mobilité et de la gestion des carrières, rue Fritz Toussaint, 8 à 1050 Bruxelles.
- 3) A DMF-Soc-S, secrétariat social GPI – rue Fritz Toussaint, 8 à 1050 Bruxelles.
- 4) Au SPF, Direction Générale Politique de Sécurité et de Prévention, Boulevard de Waterloo 76 à 1000 Bruxelles.

3^{ème} Objet : **PERSONNEL DE LA ZONE DE POLICE DE MOUSCRON – OUVERTURE DE DEUX EMPLOIS D'INSPECTEUR DE POLICE DEVOLU AU SERVICE INTERVENTION.**

L'assemblée adopte la délibération reprise ci-dessous à l'unanimité des voix.

Le Conseil de police,

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégrée, structurée à deux niveaux parue au moniteur belge du 5 janvier 1999 ;

Vu l'Arrêté Royal du 30 mars 2001 portant la position juridique du personnel des services de police (PJPol) ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 11 ayant pour objet la procédure d'avis en matière d'évaluation du personnel parue au moniteur belge du 25 octobre 2001;

Vu l'Arrêté Royal du 20 novembre 2001 fixant les modalités relatives à la mobilité du personnel des services de police paru au moniteur belge du 31 janvier 2002 ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 15 du 24 janvier 2002 ayant pour objet la mise en œuvre de la mobilité au sein des services de police intégrée, structurée à deux niveaux, à l'usage des autorités locales responsables des zones de police, parue au moniteur belge du 31 janvier 2002 ;

Vu la circulaire ministérielle GPI 15 concernant la mise en œuvre de la mobilité au sein des services de police intégrée, structurée à deux niveaux, à l'usage des autorités locales responsables des zones de police – Erratum paru au moniteur belge du 6 février 2002 ;

Vu la circulaire GPI 15 bis du 25 juin 2002 concernant l'étape du cycle de mobilité succédant à la publication des emplois vacants et d'introduction des candidatures ;

Attendu le départ via mobilité de deux inspecteurs de police vers un autre service de la police intégrée et la libération de ces emplois au cadre à la date du 1^{er} janvier et 1^{er} mars 2017 ;

Vu le courrier de la CDP NOTERDEAM du 28 décembre 2016 concernant l'ouverture de deux emplois d'inspecteurs de police au service intervention ;

Vu l'accord du Collège en sa séance du 2 janvier 2017 quant à l'ouverture des emplois d'inspecteurs de police dévolus au service intervention ;

A l'unanimité des voix ;

DECIDE :

Article 1^{er}. - De déclarer vacant deux emplois du cadre de base dévolus au service intervention de la zone de police de Mouscron selon les modalités de l'article 3, dès le prochain cycle de mobilité.

Art. 2. - De rouvrir systématiquement aux cycles de mobilité ultérieurs l(es)emploi(s) ouvert(s) à l'article 1er et resté(s) vacant(s) après sélections, jusqu'à désignation d'un lauréat.

Art. 3. - Description de la fonction :

Horaire : posté

L'inspecteur du Service Intervention est un membre du cadre opérationnel de première ligne. A ce titre, il répond aux demandes d'intervention des citoyens, il prend les premières mesures conservatoires, constate les faits délictueux, acte les plaintes et initie les procédures judiciaires. Il participe aux actions coordonnées judiciaires, de sécurisation routière ou de police administrative. Il participe au maintien de la paix et de l'ordre public.

Il travaille sous la coordination de l'inspecteur principal qui assure les fonctions de chef de poste ainsi que sous la direction des officiers du Service Intervention.

Il participe donc activement à la lutte contre la criminalité et contribue à la sécurité de tous les citoyens de la zone de police.

Ses missions sont principalement :

Assurer les interventions de première ligne.

Cela se fait entre autres en :

- Se rendant sur instruction et sans délai sur les lieux de l'intervention;
- Intervenant dans le respect des personnes, du prescrit légal (code d'instruction criminelle, loi sur la fonction de police, loi organisant un service de police intégré, directives internes, code de déontologie...);
- Suivant les procédures et directives d'intervention et en prenant toutes les dispositions requises;
- Faisant le relais éventuel avec le service d'assistance policière aux victimes et en donnant les premiers conseils de technoprévention ;
- Complétant avec rigueur et soin la main courante;
- Rédigeant rapidement et de manière complète les procédures liées à l'intervention;
- Complétant de manière claire les bases de données policières.

Assurer le suivi des interventions.

Cela se fait entre autres en

- Rédigeant un Procès-verbal complet et de qualité dans le respect des procédures et des délais;
- Remettant dans les plus brefs délais les attestations nécessaires ou utiles au citoyen;
- Effectuant le relais éventuel vers les services spécialisés internes (SER, Jeunesse, médiation...) ou externes en fournissant, au plus vite tous les détails nécessaires à leur enquête ou suivi ;
- Expliquant aux citoyens le suivi de leur dossier.

Participer aux missions de sécurisation routière

Cela se fait entre autres en :

- Exécutant des services planifiés (ALCO, TACHY, MULTA, CYCLO, CEINTURES, etc...) dans le cadre de l'exécution des plans d'action ;
- Exécutant d'initiative des contrôles routiers dans le cadre de la verbalisation roulage de la zone de police.

Réaliser les missions proactives.

Cela se fait entre autres en

- Exécutant des services de dissuasion planifiés (PATTON/PEDESTRE/CENTRE, etc...). Ces services visent la dissuasion de jour dans les différents quartiers en fonction de l'activité criminelle et des plans d'action. Ces missions se partagent entre contrôles statiques et patrouilles;
- Exécutant les services VICTOR qui visent entre autres, à fluidifier et sécuriser la circulation aux entrées et sorties d'écoles selon une répartition de postes clés et en collaboration avec les stewards, gardiens de la paix et surveillants habilités.

Exécuter les procédures judiciaires.

Cela se fait entre autres en :

- Rédigeant les procédures judiciaires de manière complète et avec qualité dans le respect des procédures et des délais;
- Exécutant l'ensemble des devoirs judiciaires inhérents aux dossiers traités (triptyque, saisies, dossier photos, analyses,...);
- Exécutant les devoirs judiciaires (apostilles, EPO e.a) prescrits par les supérieurs fonctionnels et les autorités judiciaires;
- Alimentant les banques de données judiciaires et en gérant les fichiers judiciaires internes.

Participer à la concrétisation du plan zonal et des plans d'action qui en découlent.

Cela se fait entre autres en :

- S'impliquant personnellement tant dans la mise en œuvre concrète que dans l'esprit du plan zonal;
- Faisant preuve d'initiatives qui cadrent avec le plan zonal et les plans d'actions dans le travail quotidien.

Participer aux opérations judiciaires, administratives ou mixtes.

Cela se fait entre autre en :

- Participant de manière active aux opérations judiciaires ;
- Assurant des surveillances et des observations de lieux ou de personnes selon les directives et cadre légal ;
- Participant à la protection de personnes et de personnalités.

Participer aux opérations de maintien d'ordre.

Cela se fait entre autres en :

- Participant aux services d'ordre locaux et supra-locaux dans le cadre de la capacité hypothéquée (HyCap)

Art. 4. - Profil de fonction

Gestion de l'information : Traiter de l'information ; Analyser.

Traiter, déchiffrer et rassembler de façon neutre mais structurée l'information dans les délais impartis. La présenter d'une façon claire et originale. Distinguer les lacunes éventuelles de cette information.

Se faire une idée des causes et effets en se forgeant une opinion rationnelle et critique sur base de l'information disponible et en distinguant l'essentiel de l'accessoire.

Gestion des tâches : Structurer le travail ; Résoudre des problèmes.

Structurer une multitude de tâches différentes et en accomplissant celles-ci de façon systématique et logique dans le temps imparti.

Affronter et maîtriser les situations inattendues en examinant les solutions possibles sur base de son expérience et des connaissances acquises. Agir de sa propre initiative afin d'implémenter la solution la plus appropriée.

Gestion des personnes : Diriger , accompagner des personnes ; Motiver.

Introduire un comportement adapté en donnant des directives et instructions claires, en effectuant un suivi direct et en ajustant des prestations en fonction des objectifs et des ressources.

Reconnaître et valoriser autrui pour sa contribution, adapter son style de leadership et confier les responsabilités adaptées aux personnes adéquates afin de favoriser le meilleur fonctionnement.

Gestion interpersonnelle : Coopérer, Orientation client, Conseiller.

Créer et améliorer l'esprit d'équipe en s'identifiant aux objectifs communs, en partageant ses avis et ses idées propres et en aplanissant les conflits avec ses collègues.

Accompagner le citoyen et/ou le partenaire de façon efficace et l'aider dans son processus de décision. Le mettre toujours au premier plan, en lui fournissant un service personnalisé et l'accompagner vers la solution la plus opportune en entretenant des contacts constructifs.

Conseiller efficacement au sein et en dehors de l'organisation et construire une relation de confiance avec autrui sur base de sa crédibilité et de son expertise.

Gestion personnelle : *S'engager, Assumer le stress, S'auto-développer.*

S'impliquer entièrement dans le travail en donnant toujours le meilleur de soi-même et en cherchant à atteindre la meilleure qualité. Persévérer dans son amélioration continue même en cas de frustration, d'opposition, de tension ou face à un travail de détails fastidieux.

Réagir aux frustrations, aux obstacles et à l'opposition en se centrant sur le résultat, en restant calme, en contrôlant ses émotions et en réagissant de façon constructive à la critique.

Planifier et gérer son propre développement en fonction des possibilités, des intérêts et des ambitions, en remettant en question de façon critique son propre fonctionnement et en s'enrichissant continuellement par de nouvelles connaissances.

Compétences particulières

Posséder la connaissance élémentaire du néerlandais conformément aux dispositions de l'Art. 15 des lois coordonnées du 18-07-1966 sur l'emploi des langues en matière administrative et s'engager à passer l'examen auprès de la commission linguistique en vue de l'obtention du brevet.

Art. 5. - Données complémentaires

Lieu habituel de travail : Zone de police de Mouscron – service intervention

Mise en place Dès le 1^{er} mars 2017

Composition de la commission de sélection :

- Monsieur Jean-Michel JOSEPH, Commissaire Divisionnaire, Chef de Corps de la ZP Mouscron, Président ou son remplaçant.
- Monsieur Damien DEVOS, Commissaire de police, ZP Mouscron, assesseur ou Monsieur Yves SIEUW, Commissaire de police, ZP MOUSCRON, assesseur suppléant.
- Monsieur Sébastien DESIMPEL Commissaire de police, ZP Mouscron, assesseur ou Monsieur Laurent DOUTERLUNGNE, Inspecteur principal de police, ZP Mouscron, assesseur suppléant.

Tests d'aptitude :

Les candidats seront évalués lors d'une interview et d'une épreuve de connaissance professionnelle en commission de sélection.

Art. 6. – La présente délibération est envoyée à :

- 1) A Monsieur le Gouverneur de province de Hainaut, Service fédéral « police intégrée », rue verte, 13 à 7000 Mons
- 2) A la direction de la mobilité et de la gestion des carrières, rue Fritz Toussaint, 8 à 1050 Bruxelles.
- 3) A DMF-Soc-S, secrétariat social GPI – rue Fritz Toussaint, 8 à 1050 Bruxelles.
- 4) Au SPF, Direction Générale Politique de Sécurité et de Prévention, Boulevard de Waterloo 76 à 1000 Bruxelles.

La séance publique est levée.