



## Déclaration environnementale

### Annexe à la délibération du 15/03/2016 d'adoption définitive du Schéma de structure communal

Le schéma de structure communal (SSC) répond au prescrit du C.W.A.T.U.P.E.

Le document vise à apporter un nombre important d'améliorations à la situation environnementale de la commune, comme le résume bien le tableau ci-dessous :

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Situation géographique intéressante : proximité de Lille, Tournai et Courtrai, bonne accessibilité routière et ferroviaire.	Pression résidentielle dans les zones d'habitat par les Français et pression économique dans les zones d'activité économique par les Flamands	<b>SOT<sup>1</sup></b> : Commentaires et définition des différentes aires ; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales <b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC <b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre <b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux" <b>AO-06</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies <b>GA-01</b> : Mettre en place une régie foncière
Lignes de rupture du territoire : N58, A17, ligne de chemin de fer	Morcellement du territoire par les axes structurants et nouvelle ligne de rupture probable avec l'achèvement de la Route de la Laine	<b>SOT</b> : Commentaires et définition des différentes aires. Définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales. <b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre (passerelle au-dessus du chemin de fer)

<sup>1</sup> Schéma des Options Territoriales (SOT) : carte n°18 du schéma de structure communal (volet Options)

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Aptitude des terrains agricoles	Extension de la zone urbanisable aux dépens de terres agricoles de bonne qualité	<b>SOT</b> : Délimitation des aires destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation
Conservation des différents noyaux bâtis anciens, mais éparpillement du bâti le long des voiries en partant des centres et développement déséquilibré entre l'Ouest et l'Est du territoire	Renforcement des phénomènes d'éparpillement du bâti le long des voiries et du déséquilibre du développement au sein du territoire	<p><b>SOT</b> : Délimitation des aires destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p><b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p><b>AO-06</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies</p> <p><b>AO-08</b> : Requalifier les portes d'entrée dans les agglomérations</p>
Bonne représentativité des ensembles bâtis en ordre continu au sein de l'entité, mais développement de lotissements de villas à quatre façades	Poursuite du développement de lotissements composés de villas à quatre façades et déclin des zones frontalières	<p><b>SOT</b> : Délimitation des aires destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation</p> <p><b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p><b>AO-03</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p><b>AC-02</b> : Contribuer à la réalisation d'un nouvel inventaire du patrimoine architectural</p>
Espaces publics principalement occupés par la voiture	Envahissement de l'espace public par la voiture	<p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AC-01/01</b> : Prévoir des poches de stationnement pour le covoiturage à proximité des grands axes de communication</p>
Fracture entre les quartiers de part et d'autre de la gare de Mouscron	Déclin du bâti et de l'espace public autour de la gare, diminution de la qualité du cadre de vie pour les habitants du quartier de la gare	<p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luigne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-08</b> : Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
<p>Plusieurs zones humides intéressantes et présence de la réserve éducative de la Fontaine Bleue</p> <p>Plusieurs parcs et espaces verts en milieu urbain</p>	<p>Evolution de l'occupation du sol en faveur des zones urbanisées</p> <p>Disparition de certains milieux identifiés dans le premier PCDN suite à l'urbanisation</p> <p>Développement d'une végétation invasive</p>	<p><b>SOT</b> : Définition de zones spécifiques (urbanisables et non urbanisables) en vue de préserver les caractéristiques écologiques des lieux (zone agricole d'intérêt écologique, zone d'espaces verts, zone naturelle et zone d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation). Proposition de périmètres d'intérêt paysager</p> <p><b>AN-01</b> : Propositions de modification du plan de secteur – Réserve de la Fontaine Bleue</p> <p><b>AN-01/04</b> : Proposition de modification du plan de secteur – Argillère de Sterreberg</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
<p>Paysages agricoles relativement bien préservés et présence de quelques points de vue présentant un intérêt paysager</p>	<p>Extension de l'urbanisation dans des zones ouvertes d'un point de vue paysager</p> <p>Manque d'intégration paysagère des bâtiments agricoles et industriels</p>	<p><b>SOT</b> : Définition de zones spécifiques (urbanisables et non urbanisables) en vue de préserver les caractéristiques paysagères des lieux (zone agricole d'intérêt écologique, zone d'espaces verts, zone naturelle et zone d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation).</p> <p><b>AN-01/02</b> : Proposition de modification du plan de secteur – ZAE Marhem</p> <p><b>AN-01/03</b> : Proposition de modification du plan de secteur – ZAE Tombrouck</p> <p><b>AN-01/04</b> : Proposition de modification du plan de secteur – Argillère de Sterreberg</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p>
<p>Bonne distribution des voies de communication au sein de la commune mais manque de lisibilité du réseau routier, surtout pour les camions</p>	<p>Augmentation du nombre de camions "perdus" dans les zones résidentielles</p>	<p><b>SD<sup>2</sup></b> : Hiérarchisation du réseau des voiries ; prévoir des espaces de stationnement pour les poids-lourds</p> <p><b>AO-08</b> : Requalifier les portes d'entrée dans les agglomérations</p>

<sup>2</sup> Schéma des Déplacements (SD) : carte n°19 de l'avant-projet de schéma de structure communal (volet Options)

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Présence de deux gares SNCB et réseau de bus bien développé (quelques lignes transfrontalières).	Peu de transferts modaux suite au manque de coordination entre les différents moyens de transport et donc augmentation de l'utilisation de l'automobile individuelle	<p><b>SD</b> : Valoriser les nœuds de transfert modal</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p><b>AC-01/05</b> : Valoriser les nœuds de transfert modaux</p>
Engorgement du centre-ville qui handicape, entre autres, l'efficacité des transports en commun. Tout le trafic passe devant la gare	Augmentation de cet engorgement et inefficacité des transports en commun	<p><b>SD</b> : Hiérarchisation du réseau des voiries</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p><b>AC-01/02</b> : Dialoguer avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58</p> <p><b>AC-01/04</b> : Réorganiser le transport public dans le centre-ville en le structurant à deux échelles</p>
Réseau cyclable peu développé	Pas d'augmentation du nombre de cyclistes en ville alors que de bonnes conditions sont réunies (relief, compacité des agglomérations, proximité de la Flandre, cellule mobilité...)	<p><b>SD</b> : Hiérarchisation du réseau des voiries ; aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes ; valoriser les nœuds de transfert modal</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-03</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers</p>

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Diminution de la population de l'ancienne commune de Mouscron au profit des trois autres	Abandon du centre-ville par les habitants, avec augmentation et étalement des logements dans les trois autres entités et les zones rurales périphériques	<p><b>SOT</b> : Délimitation des zones destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p><b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p><b>GA-01</b> : Mettre en place une régie foncière</p>
Augmentation du prix de l'immobilier (acquisitions par les Français) et diminution du pouvoir d'achat des ménages	Amplification du phénomène et départ forcé des Mouscronnois pour des raisons financières	<p><b>GA-01</b> : Mettre en place une régie foncière</p> <p><b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p><b>AO-06</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies</p>
Développement des zones d'activité économique, création d'emplois et diversification des secteurs d'activités	Développement "anarchique » des zones d'activité économique, accessibles uniquement par l'automobile	<p><b>SOT</b> : Délimitation des zones destinées à l'activité économique</p> <p><b>AO-02</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone levier" de Valemprez</p> <p><b>AC-01/03</b> : Améliorer la desserte des zones d'activité économique par la mise en place d'un système de navettes et en complétant le réseau de voies lentes</p> <p><b>GA-02</b> : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
<p>Fuite des Mouscronnois dans les grandes surfaces françaises ou à Tournai et Courtrai</p> <p>Pas d'enseigne commerciale jouant le rôle de locomotive dans le centre-ville et peu de concertation pour le développement commercial</p> <p>Projets de centres commerciaux extérieurs qui concurrenceraient le centre-ville</p>	<p>Déclin du commerce mouscronnois</p>	<p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>GA-02</b> : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>
<p>Offre de services importante (hôpitaux, CPAS, écoles, maisons de repos...) et création d'un nouveau centre administratif qui rassemblera les services communaux aujourd'hui dispersés</p>	<p>Demande croissante pour l'accueil du troisième âge, malgré l'offre importante (prise également par les Français)</p>	<p><b>GA-02</b> : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>
<p>Offre limitée dans le secteur touristique et les loisirs</p>	<p>Peu de développement touristique ou les loisirs</p>	<p><b>GA-02</b> : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>
<p>Potentiel foncier essentiellement en ZAE et ZACC</p>	<p>Saturation du potentiel foncier dans les 20 ans par rapport au plan de secteur</p> <p>Sans la mise en œuvre des ZACC, le prix du terrain risque d'augmenter davantage et devenir inaccessible à la majorité des Mouscronnois</p>	<p><b>SOT</b> : Délimitation des zones destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p><b>AN-02</b> : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p><b>AO-05</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p>

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
<p>Nombreuses friches industrielles qui nuisent au paysage urbain et constituent un gaspillage d'espace dans le centre urbain</p> <p>Elles offrent la possibilité de reconstruire la ville sur la ville</p>	<p>Dégradation des sites abandonnés et risque d'augmentation du nombre de friches en centre-ville</p>	<p><b>SOT</b> : Définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luigne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-07</b> : Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>
<p>Périmètres de gestion urbaine (rénovation, revitalisation, ZIP) qui permettraient la rénovation du centre-ville et de son Sud-Ouest mais qui sont peu "utilisés"</p>	<p>Gaspillage d'aides régionales</p>	<p><b>SOT</b> : Délimitation de l'aire d'habitat de centre-ville</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
<p>Peu de périmètre de gestion du patrimoine naturel et paysager</p>	<p>Développement urbanistique de la ville au détriment du patrimoine naturel et paysager existants</p>	<p><b>SOT</b> : Proposition de périmètres d'intérêt paysager</p>
<p>Présence de 16 SAR, dont certains ont déjà été assainis, voire rénovés, alors que d'autres chancres n'ont pas fait l'objet de reconnaissance SAR</p> <p>Nombreux périmètres de reconnaissance économique dont certains ne correspondent plus à de l'activité économique</p>	<p>Dégradation d'anciens sites industriels en centre-ville</p>	<p><b>AO-04</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luigne et le chemin de fer</p> <p><b>AO-07</b> : Mettre à jour la liste des sites à réaménager (SAR) et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>
<p>Présence d'un RCU et de 4 PCA encore en vigueur</p>	<p>Périmètres réglementaires en faveur de l'urbanisation et localisation des permis de lotir dans les villages, au détriment de Mouscron</p>	<p><b>SOT</b> : Délimitation des zones destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p><b>AO-01</b> : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
<p>Nombreux documents communaux de planification ou réglementaires</p>	<p>Coordination parfois difficile entre les différents outils</p>	<p><b>GA-02</b> : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>

A l'occasion de la démarche d'évaluation environnementale, il a en outre été mis en évidence que la définition des objectifs du schéma de structure communal prenait en compte de manière systématique les objectifs des autres documents d'orientation relatifs au développement et issus d'un niveau territorial supérieur (supra-communal, régional ou transfrontalier)

Objectifs du SSC	SDER	Politique AT pour 21 <sup>ème</sup> siècle Lignes de Force	Eurométropole	Wallonie Picarde 2025
<p><b>1</b> <b>Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole</b></p>	<p>I. Structurer l'espace wallon II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie III. Mettre en place des collaborations transversales</p>	<p>I. Assumer la complexité, réfléchir à l'échelle des bassins de vie</p>	<p>I. Construire l'identité de l'Eurométropole et renforcer le sentiment d'appartenance à un même territoire</p>	<p>I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable II. Mobiliser les atouts de deux proximités métropolitaines III. Consolider et communiquer une image de qualité connue et reconnue IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes</p>
<p><b>2</b> <b>Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale</b></p>	<p>I. Structurer l'espace wallon VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources</p>	<p>III. Les premiers atouts du territoire de demain : les centres urbains et ruraux IV. Préserver la ruralité VII. Préserver les terres agricoles et les forêts VIII. Concilier paysage et développement</p>	<p>IV. Assurer une gestion concertée de l'aménagement du territoire et de l'environnement</p>	<p>I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes</p>
<p><b>3</b> <b>Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population</b></p>	<p>III. Mettre en place des collaborations transversales IV. Répondre aux besoins primordiaux</p>		<p>III. Développer une offre de services de qualité sur son territoire</p>	<p>IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité VII. Positionner l'humain au cœur des solidarités</p>
<p><b>4</b> <b>Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux</b></p>	<p>V. Contribuer à la création d'emploi et de richesses</p>	<p>V. Mieux localiser l'activité économique</p>	<p>V. Soutenir la création d'activités et d'emplois</p>	<p>VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité</p>
<p><b>5</b> <b>Favoriser une mobilité durable</b></p>	<p>VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité</p>	<p>II. Favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux</p>	<p>II. Améliorer l'accessibilité du territoire, ainsi que la mobilité des citoyens, des travailleurs et des marchandises</p>	<p>I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité</p>

Le suivi de la mise en œuvre du Schéma de structure et son évaluation seront facilités par les recommandations et outils proposés par l'Auteur de projet :

- tableau de bord de 22 indicateurs de développement durable ;
- canevas de rapport d'évaluation périodique.

Le schéma de structure a été adopté provisoirement lors du Conseil communal du 22 juin 2015.

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 17 septembre 2015 au vendredi 16 octobre 2015. Elle portait sur la révision du schéma de structure communal et du règlement communal d'urbanisme.

Durant cette période, le dossier était consultable à l'administration communale du lundi au vendredi pendant les heures d'ouverture ou sur rendez-vous.

Quatre réunions d'information ont été organisées :

- mardi 22 septembre 2015 à 18h30 à l'Hôtel de Ville de Mouscron ;
- mardi 29 septembre 2015 à 18h30 dans l'ancienne maison communale de Dottignies ;
- mercredi 30 septembre 2015 à 18h30 dans l'ancienne maison communale d'Herseaux ;
- mardi 6 octobre 2015 à 18h30 dans l'ancienne maison communale de Luigne.

Une cinquième réunion a été organisée le jeudi 1<sup>er</sup> octobre pour présenter plus spécifiquement le règlement communal d'urbanisme.

Quarante et une réclamations, dont dix-neuf identiques, ont été déposées pendant l'enquête publique. Au sein de ces réclamations, certaines ne visent que le projet de règlement communal d'urbanisme et ne font donc pas l'objet de développements dans la présente déclaration environnementale.

Le Schéma de structure communal prend par ailleurs en compte les observations et remarques formulées dans le cadre de l'adoption provisoire, de l'enquête publique, de la consultation du Fonctionnaire délégué, de la Direction de l'aménagement local de la DGO4, des Villes voisines de Menin et Tourcoing, de la Préfecture française du Nord et des commissions consultatives compétentes (CWEDD au niveau régional, CCATM au niveau local), comme exposé en détail dans les tableaux ci-après.

Les tableaux de synthèse fournissent une vision globale des réactions (observations, remarques et éventuelles réclamations) enregistrées sous différentes formes et résument les remarques considérées comme pertinentes qui ont fait l'objet d'adaptations et au besoin de compléments dans les documents.

Le Collège communal s'est prononcé en date du 07/03/2016 sur les modifications à apporter au schéma de structure avant de proposer au Conseil communal son approbation définitive.

I. En ce qui concerne les réclamations déposées durant l'enquête publique

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
1.	Ce citoyen, qui a salué la démarche communale lors de la réunion publique du 6/10/2015, a pris connaissance du texte du RCU et a formulé toute une série de questions et observations à ce sujet.	Ces réflexions ne concernent pas le schéma de structure communal, elles ont été analysées dans le cadre de la finalisation du RCU.	Pas de modification du SSC.
2.	Ce citoyen a également lu intégralement le projet de RCU et exprimé des questions et suggestions pour améliorer la cohérence entre ses objectifs et sa « traduction » en règles d'urbanisme.	Ces réflexions ne concernent pas le schéma de structure communal, elles ont été analysées dans le cadre de la finalisation du RCU.	Pas de modification du SSC.
3.	Cet atelier d'architecture exprime plusieurs remarques à propos des dispositions du RCU. Il sollicite d'être convié à examiner la nouvelle mouture des documents (après modifications liées à l'enquête mais avant approbation définitive par le Conseil communal.	Les remarques relatives au RCU ont été analysées en parallèle et une série de modifications ont été apportées.	Pas de modification du SSC mais une information aux personnes ayant formulé des observations sera assurée après adoption par le GW.
4.	Architecte indépendante s'exprimant en son nom et en celui de trois de ses confrères. Comme dans les séries d'observations précédentes (1 à 3), il s'agit de remarques exclusivement orientées sur les nouvelles dispositions du RCU.	Les remarques relatives au RCU ont été analysées en parallèle.	Pas de modification du SSC.
5.	Société productrice de tuiles en terre cuite qui estime que le RCU favorise les toits plats au détriment des toitures à versants pourtant plus traditionnelles.	Les remarques relatives au RCU ont été analysées en parallèle.	Pas de modification du SSC.
6.	Deux propriétaires de parcelles longeant le ruisseau de la « Grande Espierre » marquent leur désaccord sur la mesure prévoyant des zones écologiques sur des terres agricoles (cultivées intégralement à l'heure actuelle). Les exploitants ont déjà du faire face à des expropriations pour « du béton », il faut leur laisser cultiver leurs terres. En outre, cette mesure écologique entraînerait une faune et une flore indésirables. Pourquoi ne pas avoir prévu des espaces d'intérêt écologique dans les nombreux hectares consacrés à l'activité économique ?	On relèvera tout d'abord une confusion : l'aire agricole d'intérêt écologique n'est pas un espace assimilé à une aire naturelle mais bien une terre agricole (souvent une prairie) dans laquelle il est demandé quelques pratiques favorables au milieu naturel, notamment les eaux de surface (et, partant, à la qualité du paysage). Une partie du secteur agricole, singulièrement les générations ayant pratiqué dans les décennies 1950 à 1990, a tendance à diaboliser (ou à tout le moins accueillir avec d'extrêmes réserves) toute expression comportant les adjectifs « écologique » ou « biologique ». La lettre des réclamants relève de cette tendance. Quoi qu'il en soit, plusieurs réclamants et institutions ont formulé des critiques convergentes à l'égard de la délimitation des aires agricoles d'intérêt écologique et de la sévérité des dispositions y relative. La Ville est consciente que la pratique de	Diminution du degré de sévérité des recommandations relatives aux « aires agricoles d'intérêt écologique » et réduction de leur emprise. Ajout d'une notion de « périmètre de liaison écologique » en section IV.3.2. du rapport d'options.

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
		<p>l'agriculture ne cesse de se complexifier (quotas, normes, contrôles, prix élevés des terres et du matériel....) et que l'équilibre économique des exploitations, notamment d'élevage, est difficile. L'emprise de l'aire agricole d'intérêt écologique est réétudiée pour être diminuée et ses dispositions allégées.</p> <p>La question des espaces d'intérêt écologique au sein des surfaces consacrées à l'activité économique n'a pas été ignorée (cfr. remarque du CWEDD au point n°62 § 1<sup>er</sup>, du présent tableau) : sur base de la structure écologique principale de la Wallonie, un site localisé dans la ZAEI de la Martinoire, entre le boulevard de l'Eurozone et la ligne de chemin de fer, est repris dans le SOT au sein d'un « périmètre d'intérêt écologique ».</p>	
7.	<p>Jeune agriculteur de Dottignies qui, tout en saluant la démarche globale de la Ville, marque son opposition à la diminution des surfaces agricoles et plus particulièrement, en ce qui le concerne, à la mesure prévoyant l'extension de la zone urbanisable du complexe « Futurosport » car une telle action conduirait son exploitation à une perte de 20 % de surface. Ceci lui semble incompatible avec l'encouragement des circuits courts entamé par l'administration. De manière globale, il estime que la Ville doit aider les jeunes qui pratiquent l'agriculture, source d'emplois locaux directs et indirects.</p>	<p>Cette mesure vise principalement à donner un caractère officiel à une réalité : le complexe « Futurosport » a été construit et agrandi via des permis d'urbanisme basés sur l'article 110 du CWATUPE mais sont toujours considérés comme de la zone agricole au plan de secteur. Or, dans les faits, c'est une infrastructure qui n'est pas appelée à être démantelée : la formation sportive des jeunes est une réussite et cet outil de travail est une fierté mouscronnoise qui possède peu d'équivalents en CFWB.</p> <p>La question à débattre est l'intention d'agrandir ce complexe, intention exprimée en effet avec une certaine générosité dans les mesures d'aménagement.</p> <p>On soulignera que le SSC est globalement attentif au sort des terres agricoles, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en prônant une densification des zones d'habitat (ce qui entraîne d'autres critiques) ;</li> <li>- en rejetant l'idée d'une nouvelle ZAEI dans la plage agricole « Marhem » (et en montrant que les alternatives ne sont guère plus pertinentes) ;</li> <li>- en ouvrant le débat sur la prolongation de la route de la Laine au-delà du raccord avec la N58 et en l'arbitrant en faveur des agriculteurs.</li> </ul>	<p>Réduction de l'emprise de l'extension envisagée du Futurosport</p>
8.	<p>Cet ingénieur-architecte salue la démarche de révision des documents de 1991 qui sont devenus décalés par rapport aux besoins actuels.</p> <p>Il a pris connaissance du projet de RCU et souhaite y voir mieux intégrées certaines notions environnementales. Il insiste sur le fait que ses observations ne constituent pas</p>	<p>Les remarques relatives au RCU ont été analysées en parallèle.</p>	<p>Pas de modification du SSC.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	des critiques mais des suggestions.		
9.	<p>A. Cette asbl soucieuse d'une approche écologique du cadre de vie salue tout d'abord le fait que la CCATM a été étroitement associée aux travaux de révision des documents.</p> <p>B. Observations relatives au RCU</p> <p>C. Les chiffres d'évolution de l'occupation du sol, qui s'arrêtent en 2007, et de l'évolution de la population, qui s'arrêtent en 2010, devraient être actualisés.</p> <p>D. La hiérarchisation de mise en œuvre des ZACC décidée par le Conseil communal il y a quelques années est-elle remise en cause ? On évoque les « aires dont l'urbanisation est déconseillée, ne devraient-elles pas être retirées des ZACC ?</p> <p>E. Nulle part le texte ne précise que le projet du Gouvernement wallon de créer une ZAEM au lieu-dit Tombrouck a été rejeté par le Conseil communal. Au contraire il subsiste une phrase dans laquelle l'auteur estime qu'une telle zone serait logique moyennant certaines précautions.</p> <p>F. Pour le stationnement des poids lourds un site est proposé entre les rues Tombrouck et de la Bassée. Pourtant le Conseil avait évoqué jusqu'ici un site à la Martinoire. Est-ce que ce dernier n'est plus envisagé ?</p>	<p>Observation positive n'appelant pas de réponse.</p> <p>Les remarques relatives au RCU ont été analysées en parallèle.</p> <p>Le bureau d'études avait finalisé son diagnostic en 2009 et proposé les options en 2010, ce qui explique les dates. Une actualisation a été opérée pour quelques chiffres-clés dans les documents finaux. Ces nouveaux chiffres ne remettent pas en cause la motivation des options.</p> <p>Sur base de la vision plus globale du développement territorial qu'offre le SSC, des adaptations aux priorités définies antérieurement pour les ZACC (programme spécifique qui était prévu dans le CWATUP au début des années 2000) ont été apportées.</p> <p>Il n'y a pas de lien automatique entre les ZACC et les aires dont l'urbanisation est déconseillée. La superposition des deux catégories est un hasard. Lorsqu'une partie de ZACC est déconseillée à l'urbanisation (zone inondable ou exposition au bruit), la surface en question est déjà mentionnée (voir tableau en IV.2.1.3.c).</p> <p>La délibération du 30 juin 2014 ne se rapporte qu'à la ZAEI de Marhem. Néanmoins, le projet de ZAEM de Tombrouck n'est pas accueilli favorablement non plus. Les commentaires négatifs la concernant ont été complétés dans l'évaluation environnementale.</p> <p>La proposition contenue dans le SSC reste valable mais se limite à un stationnement le long de la rue de la Bassée.</p> <p>Dans le cadre du PCM, dont le lancement de la révision est imminent, la question a été abordée lors du comité d'accompagnement du 27 janvier 2016. Le SPW estime judicieux de ne pas concentrer l'offre en stationnement des poids lourds sur un seul site (moins d'impact pour le voisinage, plus de facilité pour les chauffeurs). Ainsi, le service mobilité de la Ville entame une recherche sur d'autres possibilités (le long de la route de la Laine, zone du</p>	<p>La CCATM continuera d'être associée à l'application des documents.</p> <p>Pas de modification du SSC.</p> <p>Actualisation de quelques données.</p> <p>Pas de modification du SSC.</p> <p>Apport de précisions dans la sous-section II.4.6.4. du rapport d'EE.</p> <p>Le texte de la section V.3.5 dans le rapport d'options a été amendé en fonction des derniers échanges résumés ci-avant.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>G. Estime intéressantes les mesures relatives au centre de Dottignies et aux navettes de bus</p> <p>H. Estime que le tableau de synthèse présentant les aspects de la situation environnementale (+ son évolution probable en cas de non application du SSC et les éléments de réponse que contient le projet de SSC) est important pour la commune dans les années à venir.</p> <p>I. Les simulations d'évolution démographique sur base du nombre de logements possible nous laissent imaginer que Mouscron atteindra les 100.000 habitants, est-ce compatible avec la volonté d'être une ville agréable à vivre ?</p> <p>J. L'asbl s'oppose avec fermeté au projet de zoning dans la zone de Marhem ainsi qu'à la création d'une voirie parallèle à la N58 pour aller rejoindre l'autoroute: c'est en contradiction totale avec le besoin de protection des terres agricoles et avec les cartes relatives aux maillages vert et bleu du territoire.</p>	<p>Quevaucamp,...).</p> <p>Observation positive n'appelant pas de réponse.</p> <p>Observation n'appelant pas de réponse.</p> <p>Il s'agit en réalité d'une extrapolation visant à montrer que si on applique des densités telles que celles préconisées dans le SSC on s'offre une grande réserve de capacité. Ce qui a été mal compris, tant par la presse que par une partie de la population, c'est que rien ne laisse présager que cette capacité aura été exploitée au terme des 15 à 20 ans à venir (= durée de vie d'un SSC en général). Les dernières prévisions démographiques du bureau fédéral du Plan, à l'échelle des arrondissements, nous permettent d'affirmer que l'on serait plutôt à 64.500 habitants à l'horizon 2040 (en prenant l'hypothèse que la commune de Mouscron représenterait 80 % de la population de l'arrondissement contre 76 % en 2015) et 70.500 habitants à l'horizon 2060 (en prenant l'hypothèse que la population de Mouscron représenterait alors 85 % de celle de l'arrondissement). Cette précision a été apportée au rapport afin d'éviter toute interprétation erronée de l'intention qui figure derrière l'extrapolation.</p> <p>Cette opposition va dans le sens de la décision du Conseil communal du 30/6/2014 évoquée supra.</p> <p>En ce qui concerne la voirie, il a été plusieurs fois demandé par des groupes d'habitants pendant l'enquête d'abandonner purement et simplement l'hypothèse, et l'Echevine a répondu que ça allait de pair avec l'opposition au projet de ZAE.</p> <p>Les documents (options, cartes illustrant les options, résumé non technique) ont donc été amendés en ce sens.</p>	<p>Pas de modification du SSC</p> <p>Pas de modification du SSC</p> <p>Complément au contenu de l'évaluation environnementale du SSC (section II.4.3. du rapport) pour clarifier les perspectives démographiques.</p> <p>Correction des documents (rapport d'options, schéma des déplacements et carte PRJ-19)</p>
10.	A. Ce notaire dont l'étude est sur le territoire Mouscron déplore tout d'abord que la réunion d'information destinée aux professionnels de l'immobilier se déroule	Cette réunion a été décidée suite à l'insistance de certains acteurs du secteur d'en bénéficier. Il ne s'agit nullement d'une obligation légale. Le fait d'avoir procédé à	Pas de modification du SSC

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>après l'enquête.</p> <p>B. Le « challenge » de la ville de Mouscron pour les années à venir consistera à « ré-urbaniser » les quartiers anciens et frontaliers (Mont-à-Leux, Tuquet, Risquons-tout), dont les habitants ne veulent plus (inconfort, insécurité,...) et dont les prix chutent. L'étude ne semble pas s'y être attardée.</p> <p>C. Le jeune mouscronnois ne souhaite plus acquérir une maison mitoyenne dans une rue étroite proche de la frontière, il souhaite au contraire acheter un immeuble neuf dans un quartier aéré. A cet égard, il conviendrait de faire passer la ZACC « de la Martinoire » en priorité 0. En conclusion il serait malheureux d'aménager la ZACC des 3 Herseaux en laissant ces quartiers frontaliers décrépir.</p>	<p>quatre réunions d'information publiques (une par ancienne commune) est représentatif de la volonté de bien informer la population. Chacune de ces quatre réunions était ouverte à tous, professionnel ou pas. La réunion pour les professionnels constituait la cinquième présentation, et les remarques exprimées ont été écoutées.</p> <p>L'étude de révision des SSC et RCU n'a pas ignoré cette réalité : l'analyse a bien mis en évidence les secteurs statistiques dont les indicateurs révèlent une perte d'attractivité, les objectifs du SSC évoquent à la fois les densités à définir au cas par cas, la nécessité de remédier aux situations dégradées et celle de mener une politique foncière ambitieuse, les objectifs du RCU encouragent à accepter une verticalisation des constructions pour pouvoir améliorer les espaces collectifs, les mesures proposent également des approches qualitatives pour une ré-appropriation des espaces frontaliers,..... Le RCU encourage une approche plus nuancée pour le quartier du Nouveau-monde en raison de son homogénéité architecturale dont résulte un intérêt patrimonial (et dans lequel des opérations de reconstruction sont donc a priori à éviter), mais ce quartier n'est pas cité par le réclamant. Il n'y a donc pas de divergence de vue.</p> <p>Dans l'absolu, si on fait abstraction de paramètres tels que le prix d'achat et la vie sociale du quartier, il est toujours plus confortable de choisir un bâtiment neuf dans un quartier neuf aéré.</p> <p>Dans les faits, il n'est pas possible d'offrir du logement neuf accessible à tous les budgets ni de faire « table rase » des quartiers anciens uniquement au profit de nouveaux. Il existe des amateurs potentiels pour les différents types de situations.</p> <p>En ce qui concerne les ZACC, les priorités « 0 » et « 1 » ont été attribuées aux zones déjà mise en œuvre dans les faits et/ ou couvertes par un document de planification approuvé. Le sud du territoire de Mouscron dispose déjà de réserves foncières importantes au travers des ZACC « du Blanc Ballot » (entamée), « du Crétinier » (planifiée) et « des 3 Herseaux » (planifiée). L'objectif d'usage parcimonieux du sol doit guider les orientations d'aménagement du territoire. Il n'apparaît donc pas judicieux de modifier l'indice de priorité de la ZACC de la Martinoire.</p>	<p>Pas de modification du SSC</p> <p>Pas de modification du SSC</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>D. Voulons-nous pour Mouscron d'une vision urbanistique à deux vitesses ? C'est l'impression que donne la lecture du SSC au réclamant.</p>	<p>A propos des quartiers frontaliers, on rappellera la mesure AO-03, destinée spécifiquement à les requalifier et à les mettre en valeur. Cette mesure a commencé par une approche stratégique et pourra déboucher sur des moyens opérationnels.</p> <p>Comme la majorité des villes, Mouscron présente plusieurs réalités urbanistiques : quartiers anciens composés de bâtiments mitoyens, quartiers plus récents composés de logements pavillonnaires, parties de territoires dans lesquelles se concentrent des activités économiques et commerciales,... et d'autres encore.</p> <p>Le schéma de structure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- s'est bien intéressé à l'ensemble du territoire communal, comme le prévoit le CWATUPE ;</li> <li>- prévoit des dispositions circonstanciées pour le développement de chaque partie du territoire ;</li> <li>- contient des propositions pour une demi-douzaine de « zones-levier » considérées comme des espaces occupant des localisations stratégiques et concentrant un nombre important d'enjeux.</li> </ul> <p>La Ville n'a nullement l'intention de favoriser une partie du territoire et de délaisser le reste (ce qui correspondrait à une vision urbanistique à deux vitesses), mais comme dans tous les SSC elle doit effectuer des choix de programmation. Ces choix ont été soumis à consultation et n'ont pas provoqué de réaction négative.</p>	<p>Pas de modification du SSC</p>
11.	<p>A. Cet agriculteur de la rue de Tombrouck, spécialisé dans le maraîchage bio, commence par féliciter l'auteur de projet pour « une œuvre impeccable » et « un ouvrage gigantesque ». Il constate que l'administration communale est animée d'une volonté de changement et de gestion parcimonieuse du sol.</p> <p>B. Après avoir relevé (page 2), dans le projet de SSC, une série de constats, le réclamant affirme son souhait de ne voir se développer à l'avenir à Mouscron que de l'emploi durable, à savoir de l'emploi non subsidié, local, et non préjudiciable pour les agriculteurs.</p> <p>C. Le réclamant analyse les étapes d'une révision de plan de secteur et se concentre sur la notion de compensation d'une nouvelle surface de « zone destinée à</p>	<p>Observations particulièrement positives, n'appelant pas de réponse.</p> <p>Observations n'appelant pas, en tant que telle, de réponse (le lien entre ce raisonnement et les dispositions du SSC ne vient que plus loin).</p> <p>Le SSC ne doit pas aller jusqu'à déterminer quelles compensations sont à retenir pour telle ou telle hypothèse de révision du Plan de secteur. L'étude des compensations</p>	<p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>l'urbanisation ». Il propose d'utiliser des surfaces de ZACC en guise de compensation. Il passe en revue d'autres possibilités de conserver de la surface agricole effective. Il exige un tableau récapitulatif reprenant les pertes de terres agricoles et les compensations.</p> <p>D. A propos des aires agricoles d'intérêt écologique, le réclamant demande une diminution de largeur le long du ruisseau de la Grande Espierres et justifie sa requête par l'absence d'inondation depuis l'élargissement de ce cours d'eau.</p> <p>E. Dans la mesure où la qualité des eaux de surface est qualifiée de « bonne », il serait très utile de permettre aux agriculteurs d'épandre les fertilisants organiques sur leurs terres car il y a des exploitations d'élevage (cheptel assez élevé) sur Mouscron et des interdictions d'épandre en Flandres et en France.</p> <p>F. Le réclamant fait remarquer que dans le cadre de l'application des mesures agro-environnementales on recourt à des bandes de 6 mètres de large seulement. Il demande de laisser plus de potentiel aux agriculteurs.</p> <p>G. A propos du stationnement des véhicules poids lourds, deux emplacements sont prévus le long de l'A17 en zone agricole. C'est une compétence régionale. Il existait un parking pour poids lourds au « LAR », qui a été réduit pour cause de criminalité.</p> <p>H. Il est impossible de se rendre à vélo à la SPA, le long de la N58.</p>	<p>planologiques et/ou alternatives s'effectue en détail (et fait l'objet d'une évaluation environnementale) au sein des dossiers de révision du Plan de secteur. Il serait trop lourd de l'effectuer au stade du SSC.</p> <p>On remarquera que le réclamant s'inquiète de cette question comme si les projets de ZAE étaient maintenus alors que ce n'est pas le cas.</p> <p>Cette diminution d'exigence est sollicitée par plusieurs réclamants et soutenue par le CWEDD. Elle est compréhensible dans un contexte où l'activité agricole est effectivement sous pression depuis quatre décennies.</p> <p>L'adjectif « chimique » peut être ajouté après le terme « engrais » dans les recommandations relatives à l'aire agricole d'intérêt écologique afin de ne pas rejeter les fertilisants organiques.</p> <p>Cette demande vient en appui des paragraphes précédents, mais elle va potentiellement plus loin (trop loin). Les aires agricoles d'intérêt écologique ont été globalement revues les unes après les autres et leur emprise a été diminuée là où elles apparaissaient généreuses eu égard aux qualités écologiques du site.</p> <p>Voir réponse 9.F</p> <p>Actuellement, il est effectivement difficile de se rendre sur le site de la SPA autrement qu'en voiture, et un usager du vélo ne peut pas envisager un itinéraire complet sans devoir mettre pied à terre, même au prix d'un grand détour (en venant par exemple par la rue de Tombrouck, rue du Bœuf puis le vert chemin : il faut quand même terminer à pied le long de la bande d'arrêt d'urgence de la N58).</p> <p>La carte des « voiries pour usagers lents » du schéma des déplacements (carte n° PRJ-19) prévoit que des pistes devront être</p>	<p>Diminution du degré de sévérité des recommandations relatives aux « aires agricoles d'intérêt écologique » et réduction de leur emprise.</p> <p>Précision du texte en IV.2.2.2. pour ne pas exclure les fertilisants organiques.</p> <p>Réduction de l'emprise des aires agricoles d'intérêt écologique.</p> <p>Voir 9.F</p> <p>Pas de modification.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
		<p>aménagées le long de la N58 pour pouvoir desservir ce qui la longe. Des contre-voies existent ponctuellement, il s'agira en l'occurrence d'aménager les « chainons-manquants » et de sécuriser les carrefours pour créer une continuité pour les usagers faibles. C'est un objectif ambitieux, qui ne pourra se réaliser qu'à long terme.</p>	
12.	<p>Cette habitante de la chaussée d'Aelbeke estime qu'il y a un hiatus important à propos de leur quartier, tant dans le projet de RCU que dans celui de SSC, dans la mesure où les documents visent à l'intégrer dans l'aire d'habitat urbain. Or, tant en analysant l'historique du quartier que les permis d'urbanisme récent, on peut affirmer que la Coquinie ne correspond pas (et ne correspondra pas davantage dans le futur) à un quartier urbain.</p> <p>La définition de l'aire d'habitat péri-urbain (RCU) ou périphérique (SSC) correspond par contre totalement à la réalité de la Coquinie : un quartier résidentiel composé presque intégralement de villas 4 façades, très vert et entouré d'aires écologiques.</p> <p>Du point de vue des caractéristiques du bâti (implantations, gabarits) et des voiries, le quartier de la Coquinie n'est en rien comparable avec les autres quartiers repris en aire d'habitat urbain (Mont-à-Leux, Nouveau Monde, Tuquet,...).</p> <p>Il serait donc le seul quartier résidentiel de Mouscron à être repris dans une aire de bâti plus urbain, ce qui serait arbitraire et contraire à la volonté de ses habitants.</p> <p>Une proposition cartographique de conversion en zone d'habitat périphérique est fournie, elle étend la zone « du Bois Fichaux » vers l'Est jusqu'au chemin de fer.</p>	<p>Cette remarque avait déjà été formulée par un conseiller communal lors de l'approbation provisoire du SSC, sans la remettre en cause.</p> <p>Il a été expliqué lors des réunions publiques que c'est sciemment que le projet de SSC proposait de donner au quartier de la Coquinie, dans une vision à moyen et long terme, un caractère plus urbain en raison de sa proximité avec le cœur de ville et avec des réalités récentes comme le développement de la zone récréative et commerciale « des Dauphins ». La proposition tenait compte de la morphologie du quartier puisqu'il était visé une densité de 25 log/ha, plus élevée que celle des quartiers périphériques mais bien plus basse que des quartiers anciens comme Tuquet et Mont-à-Leux (50 log/ha), Risquons-Tout et Nouveau-Monde (45 log/ha) ou encore les centres de Dottignies, Herseaux et Luigne (30 log/ha). Il semblait en effet utile d'ambitionner une légère évolution de la densité du quartier afin qu'il contribue, comme les autres, à un usage plus parcimonieux du sol. L'idée n'était nullement de faire émerger des tours comme l'on craint certains habitants.</p> <p>Il faut cependant concéder que la « barrière » physique que constitue la N58 tient la Coquinie à l'écart du centre urbain et qu'à ce titre il présente un point commun avec d'autres quartiers qualifiés de périphériques.</p> <p>La délimitation de l'aire U1 a donc été revue en tenant compte de l'argument morphologique.</p>	<p>Les contours de l'aire U1 du SSC (et de la zone correspondante au RCU) ont été redessinés pour permettre la création d'une aire d'habitat périphérique sur la majeure partie.</p>
13.	<p>Ce couple d'habitants de la chaussée d'Aelbeke développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.</p>	<p>Voir n°12</p>	<p>Idem n°12</p>
14.	<p>Ce couple d'habitants de l'avenue Chevalier de la Barre développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.</p>	<p>Voir n°12</p>	<p>Idem n°12</p>
15.	<p>Ce couple d'habitants de la rue Comte Basta</p>	<p>Voir n°12</p>	<p>Idem n°12</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.		
16.	Cette habitante de la rue du Coq anglais développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
17.	Cette habitante de la rue de la Coquinie développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
18.	Ce couple d'habitants du clos du Chant d'oiseaux développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
19.	Ce couple d'habitants de la rue du Faisan développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
20.	Ce couple d'habitants de l'avenue du Comte de Liedekerke développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
21.	Cette habitante de la rue de la Coquinie développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
22.	Cet habitant du clos des Ramées développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
23.	Ce couple d'habitants de la chaussée d'Aelbeke développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
24.	Cette habitante de l'avenue Reine Astrid développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
25.	Cette habitante du clos des Cailles développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
26.	Ce couple d'habitants de la rue du Coq anglais développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
27.	Ce couple d'habitants de la rue de la Coquinie développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
28.	Ce couple d'habitants de la chaussée d'Aelbeke développe les mêmes arguments	Voir n°12	Idem n°12

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	(mot pour mot) que dans la réclamation n°12.		
29.	Ce couple d'habitants de la rue des Perdrix développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
30.	Ce couple d'habitants de la rue du Coq anglais développe les mêmes arguments (mot pour mot) que dans la réclamation n°12.	Voir n°12	Idem n°12
31.	<p>A. Cet habitant de la rue de Tombrouck, membre de diverses commissions locales, salue l'excellence du travail effectué.</p> <p>B. L'étude soulève cependant certaines craintes par rapport à la partie agricole du territoire, soumise à la pression des projets de création ou de développement de zones d'activités. Heureusement la sagesse de l'étude indique clairement l'inopportunité de certains projets en pleine zone agricole et même l'absence de nécessité de zones d'activités supplémentaires.</p> <p>C. Même les zones alternatives ne sont pas souhaitables.</p> <p>D. Le réclamant estime qu'il n'y a pas d'obligation de créer de nouvelles zones d'activités, Mouscron étant déjà la commune wallonne qui présente la plus grande surface de zones d'activités par rapport à la surface totale de l'entité. Je demande. Il demande que soit retirés du document les projets de zones d'activités et de prolongation de la route de la Laine, soit tout ce qui peut « agresser » les zones agricoles existantes. Le souhait généralisé de retrouver une agriculture plus proche du citoyen, plus durable, doit aussi pouvoir s'appliquer à Mouscron.</p> <p>Au même titre que l'on préconise une densité plus élevée de l'habitat, il convient de veiller à utiliser avec plus de parcimonie les espaces déjà repris à l'agriculture.</p>	<p>Observation positive n'appelant pas de réponse.</p> <p>Observation n'appelant pas de réponse, si ce n'est de nuancer la conclusion quant à l'absence de besoin en ZAE supplémentaire en précisant que, comme pour la plupart des raisonnements tenus dans le SSC, l'horizon-temps est d'une quinzaine d'années.</p> <p>L'évaluation environnementale a proposé et décrit les principaux impacts de 6 alternatives de localisation au projet de ZAEI « de Tombrouck » : trois dans la même plage agricole (entre la N58, la chaussée de Tombrouck, l'autoroute A17 et la limite administrative avec la Flandre), une au lieu-dit « Barberie » (sud du « Haureu »), une au lieu-dit « Pont bleu » et une au sud de Valemprez. Aucune de ces alternatives ne pouvait constituer une solution parfaite.</p> <p>Il est exact que les espaces agricoles de Mouscron se sont fortement réduits et que la commune présente la plus forte proportion de ZAE p/r à sa surface totale (et de ses zones destinées à l'urbanisation). Cette demande, formulée par plusieurs citoyens, associations et commissions a été bien entendue.</p> <p>Nous renvoyons aux points n°59 A et 59 B pour le détail des corrections.</p>	<p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p> <p>Voir n°59 A et 59 B</p>
32.	A. Cette société immobilière est propriétaire	La définition de l'aire d'habitat urbain n'est	Pas de modification

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>d'un bien dans la rue du Bornoville, bâtiment qui a fait l'objet d'investissements importants récemment en vue d'améliorer son fonctionnement et son attractivité, et qui va encore bénéficier d'autres travaux. Le bien est en zone blanche au plan de secteur et proposé en zone d'habitat (ndlr : aire d'habitat urbain) au SSC. Il est nécessaire d'assurer sa pérennité d'usage commercial car les montants investis ne seront amortis que sur le long terme.</p> <p>B. Cette société est également propriétaire d'un complexe de bâtiments utilitaires rue de la Passerelle et avenue du Château, occupé par un groupe qui installe de l'électricité dans le secteur industriel. Elle redoute que la « classification » en aire d'habitat de centre-ville remette en cause cet usage (commercial et économique) après le départ éventuel de l'occupant actuel.</p>	<p>pas préjudiciable à l'usage du bien puisqu'il s'agit de quartiers mixtes. En outre, cette fonction pré-existe et le SSC n'a donc pas vocation de la remettre en cause.</p> <p>Le bien est repris en zone d'habitat au Plan de secteur et en aire d'habitat de centre-ville au SSC. Indépendamment du SSC, l'ensemble est donc déjà concerné par une affectation qui prévoit la cohabitation entre ces fonctions pour autant qu'elles ne rendent pas la vocation résidentielle inapplicable. Ces craintes ne sont donc pas fondées.</p>	Pas de modification
33.	Ces habitants de Dottignies prennent acte du fait qu'ils ont entendu exprimer lors de la réunion publique de présentation une intention de ne pas développer de zone d'activité économique au lieu-dit « Marhem ».	La manière de présenter les choses est particulière (simpliste) mais elle rejoint les critiques exprimées notamment dans les réclamations n°9 et 31 ainsi que dans l'avis de la CCATM.	Voir n°59 A et 59 B
34.	Cette agricultrice de la rue de Marhem, membre de la CCATM, reprend les mêmes propos (mot pour mot) que dans la réclamation n°11	Voir n°11 A à 11 H	Voir n°11 A à 11 H
35.	<p>A. Ces propriétaires de terres agricoles estiment très positif que la Ville réfléchisse au devenir du territoire communal. Ils apprécient tout particulièrement l'objectif d'usage parcimonieux du sol.</p> <p>B. Se réjouissent que la ZACC « Bourbon » (= ZACC n°8 dans le SOT) figure en priorité 1 car l'étude de faisabilité qu'ils ont fait réaliser montre qu'elle présente des aptitudes. Ils estiment que cette zone constitue une prolongation « naturelle » du quartier du Bois Fichaux.</p>	<p>Observation positive n'appelant pas de réponse.</p> <p>En dehors de la partie longeant la N58, concernée par un niveau important d'exposition au bruit, cette ZACC est effectivement propice à une urbanisation résidentielle et constitue une réserve foncière précieuse dans un secteur du territoire où les disponibilités sont peu importantes. Le type d'aire proposée dans le SSC (habitat périphérique) pour cette ZACC est effectivement le même que pour les quartiers du Bois Fichaux et, après corrections (cfr. réclamations 12 à 30 et avis de la CCATM), de la Coquinie.</p>	<p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p>
36.	Ce couple d'anciens agriculteurs de Dottignies, toujours propriétaire de terres, formule une série de réserves par rapport à	On relèvera tout d'abord une confusion : l'aire agricole d'intérêt écologique n'est pas un espace assimilé à une aire naturelle mais	Diminution du degré de sévérité des

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>la « zone écologique » (ndlr : l'aire agricole d'intérêt écologique) prévue de part et d'autre des ruisseaux de la grande Espierres et de l'Espierres blanche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ils ne souhaitent pas que ces parcelles deviennent improductives ;</li> <li>- ils souhaitent qu'elles conservent leur pleine valeur afin d'assurer une succession équitable ;</li> <li>- ces parcelles sont nécessaires à la survie des exploitations des enfants.</li> </ul> <p>En conclusion ils ne veulent pas que leurs parcelles passent en zone écologique.</p>	<p>bien une terre agricole (souvent une prairie) dans laquelle il est demandé quelques pratiques favorables au milieu naturel, notamment les eaux de surface (et, partant, à la qualité du paysage).</p> <p>Une partie du secteur agricole, singulièrement les générations ayant pratiqué dans les décennies 1950 à 1990, a tendance à diaboliser (ou à tout le moins accueillir avec d'extrêmes réserves) toute expression comportant les adjectifs « écologique » ou « biologique ». La lettre des réclamants relève de cette tendance.</p> <p>La question de la succession équitable est également un faux problème car lorsque cette situation se présente, toutes les familles d'agriculteurs savent que dans leur « portefeuille » de parcelles il y a des qualités diverses (terres fertiles ou moins aptes) et que par conséquent ils ne peuvent être réellement équitables qu'en tenant compte de cette réalité (en outre il n'est pas rare que les successions contiennent des terrains cultivés mais situés en ZACC ou en ZH, voire des bâtiments, bref il s'agit pratiquement toujours de faire objectiver la valeur des biens pour essayer de se rapprocher de l'équité dans le partage – donation ou succession-).</p> <p>Quoi qu'il en soit, plusieurs réclamants et institutions ont formulé des critiques convergentes à l'égard de la délimitation des aires agricoles d'intérêt écologique et de la sévérité des dispositions y relative.</p> <p>La Ville est consciente que la pratique de l'agriculture ne cesse de se complexifier (quotas, normes, contrôles, prix élevés des terres et du matériel....) et que l'équilibre économique des exploitations, notamment d'élevage, est difficile. L'emprise de l'aire agricole d'intérêt écologique est réétudiée pour être diminuée et ses dispositions allégées.</p>	<p>recommandations relatives aux « aires agricoles d'intérêt écologique » et réduction de leur emprise.</p>
37.	<p>Cette famille d'exploitants agricoles de Dottignies développe des arguments pour s'opposer à l'étendue des aires agricoles d'intérêt écologique.</p> <p>Ils constatent que leur exploitation est fortement concernée par l'aire s'étendant de part et d'autre de la grande Espierres. Or, ils doivent déjà appliquer des mesures agro-environnementales qu'ils estiment suffisantes.</p> <p>L'affectation d'une surface importante de terres en zone d'intérêt écologique nuira fortement aux revenus de l'exploitation et impliquera la recherche de nouvelle surface</p>	<p>Au départ, la conception d'un SSC fait abstraction de la question des propriétés : on évite scrupuleusement de concevoir l'aménagement du territoire en fonction de l'identité des personnes qui pourraient être directement ou indirectement bénéficiaires ou « victimes » de telle ou telle option. L'enquête publique sert notamment à mettre en évidence des situations comme celle-ci, où une famille se voit potentiellement confrontée de manière importante à une disposition qui risque de la pénaliser alors que cette dernière partait d'une intention de protection du milieu</p>	<p>Diminution du degré de sévérité des recommandations relatives aux « aires agricoles d'intérêt écologique » et réduction de leur emprise.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>d'épandage éloignées du siège d'exploitation (donc du transport routier). Les investissements fonciers importants consentis dans cette zone perdront de leur valeur.</p>	<p>naturel dans l'intérêt de la collectivité. L'emprise des aires agricoles d'intérêt écologique doit donc effectivement être revue à la baisse, à la lumière de la structure écologique principale (SEP) de la Wallonie, de la carte des sols, de la présence de végétation, et en accordant une moindre importance à la corrélation avec l'emprise des espaces inondables.</p>	
38.	<p>A. Cette habitante de la rue de Tombrouck a assisté à deux des réunions publiques, lu le volet « évaluation environnementale » (EE) du projet de SSC et a apprécié la grande qualité et la précision du travail accompli.</p> <p>B. A la page 90 de l'EE, la réclamante propose d'ajouter l'argument d'une coupure de la rue de Tombrouck, très utilisée par les piétons et cyclistes se rendant au travail ou à l'école, et dont le trajet devrait être allongé.</p> <p>C. A la page 61 et 66 de l'EE, le site (la plaine) de 27,8 ha de Tombrouck est considéré comme une zone-tampon entre le zoning de Portemont et les riverains. Si une bande de ZAE est éventuellement prévue côté zoning (ndlr : entre les rues de la Bassée et de Tombrouck), que restera-t-il de cette zone-tampon ?</p> <p>D. A propos du stationnement des poids-lourds, les côtés de la route de la Bassée (près du rond-point du Chêne du Bus) sont occupés mais il reste des possibilités au-delà (le long du même axe, jusqu'au rond-point « Vandeputte ») : un important espace de parking reste disponible et évite de reprendre de la terre agricole (et d'imperméabiliser).</p>	<p>Observation positive n'appelant pas de réponse.</p> <p>Cette contrainte concerne selon toute vraisemblance un faible nombre d'usagers, mais l'observation est pertinente et a été intégrée dans les raisonnements.</p> <p>L'avant-projet du Gouvernement wallon prévoyait de la ZAE mixte pour assurer une transition moins radicale avec la zone d'habitat de la rue de Tombrouck, mais il est bien évident qu'une telle zone aurait pu constituer une source de nuisances pour les habitants de cette rue, en particulier pour ceux dont le jardin est orienté à l'ouest. Ni le Schéma des options territoriales (carte n°PRJ-18) ni la carte des mesures d'aménagement (PRJ-20) ne reprennent cette zone.</p> <p>C'est une possibilité à étudier parmi d'autres : voir 9.F</p>	<p>Pas de modification</p> <p>Ajout de cet argument dans le comparatif des alternatives sous l'angle de la mobilité (sous-section II.5.12.2 de l'EE).</p> <p>Pas de modification</p> <p>Voir 9.F</p>
39.	<p>Ce couple d'agriculteurs de Dottignies, toujours propriétaire de terres, formule une série de réserves par rapport à la « zone écologique » (ndlr : l'aire agricole d'intérêt écologique) prévue de part et d'autre des ruisseaux de la grande Espierres et de l'Espierres blanche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ils doivent faire face à de grandes charges financières et ont besoin de l'efficacité des produits phytosanitaires</li> </ul>	<p>Voir réponses aux réclamations n°36 et 37</p>	<p>Diminution du degré de sévérité des recommandations relatives aux « aires agricoles d'intérêt écologique » et réduction de leur emprise.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>pour obtenir des rendements suffisants;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vu les règlements relatifs aux effluents, ils doivent pouvoir conserver leur surface de référence pour l'épandage;</li> <li>- le point précédent est d'autant plus sensible que Mouscron est enclavée entre la France et la Flandre et que de longs déplacements pour aller épandre vers le Tournaisis augmenterait les coûts de production et serait néfaste à l'environnement ;</li> <li>- les limons lourds supportent très bien l'épandage ;</li> <li>- la surface agricole utile de Mouscron s'est considérablement réduite en 20 ans suite aux expropriations à finalité industrielle.</li> </ul> <p>En conclusion ils ne veulent pas que leurs parcelles passent en zone écologique.</p>		
40.	<p>A. Cette formation politique remarque qu'il est plusieurs fois, dans les rapports et leurs illustrations, fait allusion à une connexion future de la Route de la Laine vers l'autoroute. Ces mentions sont contradictoires avec des déclarations du Collège affirmant que cette liaison n'est plus d'actualité, et par ailleurs illogique eu égard à un couloir écologique identifié dans le projet de SSC.</p> <p>B. En ce qui concerne les aires d'activité économique : s'il est bien précisé que la zone « du Marhem » a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil communal, il est seulement précisé pour celle de Tombrouck « qu'aucune étape de la procédure n'a été entamée ». Le réclamant souhaite qu'il soit précisé si la majorité communale envisage ou non la réalisation de cette zone.</p> <p>C. En ce qui concerne le développement commercial : le réclamant souhaite qu'il soit explicitement fait mention de l'arrêt du développement commercial en périphérie de la Ville, au profit du centre-ville et des quartiers.</p> <p>D. La formation politique insiste pour qu'un listing du patrimoine à sauvegarder soit dressé et puisse être utilisé comme levier pour le réaménagement de sites.</p>	<p>Il subsistait effectivement quelques mentions qui, comme annoncé lors des réunions publiques, ont été supprimées.</p> <p>L'attitude de la Ville est la même vis-à-vis de la ZAEM projetée à Tombrouck. Le texte du rapport d'évaluation environnementale a été complété pour être plus explicite.</p> <p>Une étude spécifique a été commandée en matière de stratégie commerciale et ses résultats seront disponibles au premier trimestre 2016.</p> <p>Une mesure d'aménagement prévoyait déjà d'alimenter la contribution au nouvel inventaire du patrimoine architectural (entre temps déjà rebaptisé « Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel »). Comme suggéré par le CWEDD (voir point n°62 §3 du présent tableau), il est opportun de ne pas oublier la dimension industrielle du patrimoine architectural.</p>	<p>Suppression, dans le rapport et les cartes d'options, des mentions relatives à cette hypothèse de connexion routière.</p> <p>Rapport d'EE complété (sous-section II.4.6.2.).</p> <p>Pas de modification</p> <p>La mesure AC-02 a été complétée en ce sens</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>E. En ce qui concerne l'usage des transports publics, il est important de préciser que « l'accueil des voyageurs » sur les sites SNCB comprend notamment des guichets non-automatisés (gare de Mouscron) et une salle des pas perdus chauffée et accessible toute la journée (Mouscron et Herseaux). Il serait également utile que le SSC fasse référence à la nécessité d'une desserte suffisante et mentionne le projet de rénovation du quartier de la gare.</p>	<p>Ces précisions sont effectivement utiles et ont été apportées au document (sections III.5.2. et V.3.3 du rapport d'options)</p> <p>La mesure AO-01 fait déjà bien référence au schéma-directeur de réaménagement du quartier de la gare (sous-section VI.3.1. du rapport d'options), mais cette information a été ajoutée dans la mesure relative à la « zone-levier » de Luigne puisqu'elle est directement connexe (espaces entre le centre de Luigne et le chemin de fer).</p>	<p>Ajout de précisions en diverses sections (sections III.5.2. et V.3.3) du rapport d'options</p>
41.	<p>A. Cette intercommunale émet d'abord toute une série d'observations (pp 1 à 4 de l'avis annexé au courrier) à propos du contenu du projet de RCU révisé.</p> <p>B. L'intercommunale souhaite que la réalité d'une évolution rapide des pratiques, des comportements des acteurs du territoire, des dynamiques économiques, des stratégies d'investissements (démontrée d'ailleurs de manière plutôt positive par l'évolution de nombreux dossiers en cours d'étude du SSC) soit mentionnée dans le rapport, notamment d'évaluation environnementale, car l'opérationnalisation du SSC ne pourra ignorer cette réalité.</p> <p>C. Les données relatives au taux d'occupation des ZAE citées dans l'évaluation environnementale seraient de 171 ha... Or au 30 juin 2015 elles n'étaient plus que de 29 ha dont un nombre important de petites parcelles difficilement valorisables. L'IEG estime qu'une densification d'utilisation d'implantations existantes ne peut s'effectuer que de manière exceptionnelle.</p>	<p>Ces réflexions ne concernent pas le schéma de structure communal, elles ont été analysées dans le cadre de la finalisation du RCU.</p> <p>Cette remarque rappelle à juste titre qu'une multitude de facteurs influencent la gestion du territoire et provoquent de modifications d'usages qui sont de plus en plus rapides. Heureusement le SSC est un outil d'orientation et son application ne s'opère donc pas « à la lettre » : les motivations des décisions peuvent exposer les évolutions constatées entre le moment où le document a été élaboré et le moment où une attitude doit être arrêtée pour un dossier concret. Un paragraphe a toutefois été ajouté en introduction de l'évaluation environnementale pour intégrer cette remarque de l'IEG.</p> <p>Dans toutes les communes où ce type d'approche est effectué, il apparaît une discordance entre les chiffres des intercommunales (pour lesquelles un terrain vendu est un terrain occupé) et ceux des bureaux d'études (pour lesquels un terrain non occupé est un terrain disponible). Le rapport d'EE contenait toutefois déjà une série de nuances en section II.4.5. On peut également préciser que l'inventaire ne comptabilisait que les terrains, alors que la réalité des disponibilités d'infrastructures pour des entreprises peut également prendre en compte les nombreux bâtiments libres d'occupation, à vendre ou à louer (certains pour de l'industrie, d'autres pour du commerce, d'autres encore pour des bureaux). Par ailleurs, on rappellera que dans le cadre de l'élaboration du rapport urbanistique et environnemental des ZACC « du Blanc Ballot » et « des 3 Herseaux », des surfaces ont été réservées pour répondre à des besoins économiques et commerciaux (pour</p>	<p>Pas de modification du SSC (voir RCU)</p> <p>Ajout d'un propos introductif dans le rapport d'EE (chapitre I.1)</p> <p>Ajout de chiffres plus récents et de quelques nuances dans le rapport d'EE (section II.4.5)</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>D. Besoin découlant de l'évolution démographique : pour la seule commune de Mouscron, la croissance d'ici à 2040 serait de 9000 ménages. En résulte une demande de l'ordre de 300 logements par an, mais aussi une demande en emplois (estimée à 1100 d'ici 2040, soit plus de 140 ha).</p> <p>E. Statut des espaces dédiés à l'activité économique : il n'est pas anormal que les périmètres de reconnaissance économique et la délimitation des zones d'activités économique ne coïncident pas strictement. L'IEG rappelle qu'il n'existe pas de procédure d'abrogation des périmètres de reconnaissance.</p> <p>F. Densification des ZAE : l'IEG mène d'ores et déjà des opérations de densification dans des ZAE existantes (assistance aux entreprises, encouragement aux débats entre entreprises, « remembrement » lorsque la législation l'autorise,...). Le rapport affirme que des parcelles ne sont utilisées qu'à 10 ou 15 %, cette proportion est très exagérée et le nombre de parcelles « sous-urbanisées » est faible au regard du nombre d'entreprises implantées. Par ailleurs, la densification ne peut s'envisager dans l'ignorance d'autres objectifs concurrents tels que le besoin de dispositifs d'isolement par rapport aux riverains et d'une trame écologique gérée de manière extensive.</p>	<p>un total de près de 9 hectares). Enfin, il apparaît normal que les efforts qui sont demandés en matière de densification des zones destinées à l'habitat soient également appliqués en matière d'activités économiques (voir réponse F également). Des nuances ont malgré tout été apportées au texte de l'évaluation environnementale pour tenir compte d'une moindre disponibilité que celle qui avait été annoncée lors du démarrage de cette partie de l'étude.</p> <p>La majeure partie des options ayant été arrêtées en 2010 pour pouvoir être évaluées, l'horizon du SSC est plutôt 2030, ce qui modèrera déjà les chiffres. La ville de Mouscron a consacré énormément de surfaces au développement économique au cours des décennies précédentes et on peut constater que le résultat en termes d'emploi local n'est pas celui qui était escompté. Une course effrénée vers de nouvelles surfaces n'est pas souhaitée actuellement : le monde agricole s'est abondamment fait entendre sur son droit à maintenir son activité sur le sol mouscronnois, et c'est généralement dans la zone agricole que sont prélevés les nouveaux hectares lorsque l'activité économique en a besoin.</p> <p>Remarque fondée</p> <p>Au vu de ce qui a été exposé supra (41.C et 41.D), la densification semble pourtant la principale voie à exploiter pour les 20 années à venir sur le territoire de Mouscron. Les propos tenus dans le rapport d'évaluation environnementale ont, après vérifications, été maintenus (pas trouvé trace des critiques évoquées par l'IEG).</p>	<p>Pas de modification</p> <p>Une phrase du rapport d'EE (sous-section II.6.3.3) a été supprimée pour éviter de sous-entendre qu'il y aurait une anomalie.</p> <p>Pas de modification</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>G. Propositions de révision du plan de secteur : les outils « SAR » et « PRU » n'offrent pas sur le long terme de sécurité juridique suffisante que pour être recommandés pour des « écarts » par rapport au plan de secteur.</p> <p>Le site du Futurosport est couvert par des permis délivrés pour cause d'utilité publique qui présentent une parfaite sécurité juridique. Rien ne justifie donc une modification du plan de secteur, d'autant qu'elle impliquerait une recherche de compensations rétroactives. Les seules compensations « planologiques » mettraient à mal l'équilibre du plan de secteur.</p> <p>Enfin, une phrase de l'EE qui affirme que Mouscron appuie son développement économique sur ce site est à corriger.</p>	<p>Remarque fondée en ce qui concerne la sécurité juridique.</p> <p>En ce qui concerne le site du Futurosport, il s'agit surtout de reconnaître que ces espaces ne sont plus exploitables par le secteur agricole (ce qu'une lecture non avertie du plan de secteur pourrait laisser penser). Qu'un permis d'urbanisme soit octroyé en dérogation du plan de secteur pour agrandir un cimetière ou implanter une station d'épuration ne souffre a priori d'aucune discussion. Par contre, qu'un centre sportif de plus de 20 ha soit conquis sur des surfaces agricoles utiles (SAU) à coup de permis successifs, c'est une dérive de l'utilisation de l'ancien article 110 (devenu 127 §1 alinéa 1) du CWATUPE. Dans la mesure où ce site, qui est un fleuron de l'image de Mouscron en Wallonie (seule l'école des jeunes du Standard de Liège est plus connue), pourrait encore faire l'objet de développements, il apparaît nécessaire d'au moins reconnaître l'existence des parties artificialisées (non réversibles : bâtiments, tribunes,...), les terrains de sport pouvant éventuellement être à nouveau labourés en cas de réduction de l'emprise du complexe.</p> <p>La phrase critiquée était une allusion au fait que tout ce qui gravitait autour du club de football de D1 avait contribué (entre 1996 et 2009) à l'essor d'une image dynamique de Mouscron, notamment sur le plan économique. Cette phrase a été supprimée.</p>	<p>Insertion de nuances et suppression de phrases dans le rapport d'EE (sous-section II.4.6.1) + diminution de l'emprise de la proposition d'extension du complexe Futurosport (carte PRJ-20).</p>
	<p>H. Inscription de nouvelles zones d'activité économique au plan de secteur : il est difficilement envisageable de trouver des compensations planologiques en dehors de Mouscron puisque le secteur concerné ne reprend qu'une seule autre commune (Comines-Warneton).</p>	<p>Il est exact qu'il s'agit d'une difficulté assez particulière au cas du secteur de Mouscron et Comines, mais les dernières révisions de plan de secteur menées par le Gouvernement ont régulièrement exploité des compensations en dehors du territoire de la commune principalement concernée. Ce type de réflexions supra-communales sera d'ailleurs de plus en plus présent dans les années à venir, les communes polarisatrices ayant vocation d'être les principaux pourvoyeurs d'emplois de leur (micro-)région mais présentant des possibilités de compensations de plus en plus réduites.</p>	<p>Pas de modification</p>
	<p>I. Analyse des hypothèses de localisation de nouveaux terrains pour l'accueil des entreprises : le projet de ZAEM de Tombrouck est en sévère contradiction avec les objectifs cités ci-avant et avec ceux de rationalisation des dépenses publiques. Les 24 ha concernés devraient être réduits au</p>	<p>La section du rapport d'EE qui traite des impacts du projet de ZAEM à Tombrouck a été vérifiée pour intégrer l'ensemble des réflexions.</p>	<p>La sous-section II.4.6.2 du rapport d'EE (+ quelques phrases dans d'autres sections) est complétée à propos des points</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>prorata des 4 à 7 ha de ZHCR sans quoi les coûts d'expropriations menaceraient l'équilibre financier de l'opération. En outre, la morphologie allongée de la zone impliquerait une perte de 10 % à consacrer en dispositif d'isolement. A ces contraintes s'ajoute la zone non aedificandi correspondant à la conduite Fluxys, l'emprise importante de l'aléa d'inondation et la présence d'une station d'épuration gérée par IPALLE, et d'autres encore. La zone se verrait donc imputée d'au moins 10 ha et ne pourrait répondre efficacement aux objectifs de densité et de gestion parcimonieuse.</p> <p>Quant au projet de ZAEI de Marhem, que l'évaluation environnementale rejette, l'IEG estime que ce projet est intimement lié à celui d'une connexion de la N518 avec l'A17. L'alternative « nord », adossée à la frontière régionale, offre un certain nombre d'avantages par rapport à la proposition du Gouvernement.</p> <p>Les alternatives B et C auraient notamment pour effet de charger la N58, ce qui est incompatible avec l'objectif de boulevard urbain.</p> <p>L'alternative E n'en est pas une car elle est d'ores et déjà inscrite au Plan de secteur et sera incessamment mise en œuvre par IEG et IDETA.</p> <p>L'alternative D (Barberie) s'inscrit parfaitement dans le couloir de développement mais se situe à proximité d'habitations, ce qui pourrait provoquer des soucis comparables à ceux rencontrés dans des ZAE existantes.</p> <p>L'alternative F, à cheval sur Mouscron et Estaimpuis, présente de multiples opportunités.</p> <p>Les alternatives C (ndlr : comprendre A) et F sont donc les plus pertinentes.</p> <p>L'IEG signale par ailleurs 2 erreurs techniques dans cette section du rapport d'EE et dans une sous-section (V.2.1.2) du rapport d'options.</p> <p>J. Contexte supra-local La pression économique de l'entrepreneuriat flamand constitue un atout exceptionnel en termes d'offres d'emploi pour les mouscronnois, les secteurs d'activité de ces entreprises étant particulièrement adaptés au profil des habitants (faible niveau de qualification). Les objectifs de ré-industrialisation de la Wallonie (plan Marshall 4.0) ne pourront</p>	<p>Toutes les réflexions relatives aux alternatives à la ZAEI de Marhem sont intéressantes sur le plan du débat. Il convient toutefois de tenir compte du fait que la liaison entre N518 et A17 n'est plus souhaitée (c'était déjà le cas au moment de l'adoption provisoire du SSC mais une mention écrite et graphique subsistait dans le schéma des déplacements, mention qui a fait l'objet de nombreuses critiques lors des réunions publiques et dans les réclamations écrites, ce qui conforte la position du Conseil communal).</p> <p>Certains éléments sont ajoutés dans l'évaluation environnementale pour la rendre plus complète. La position de l'IEG quant aux alternatives dignes d'intérêt n'est pas à prendre en compte dans le SSC puisque l'intercommunale aura l'occasion de travailler le cas échéant sur d'autres propositions de ZAE dans le futur.</p> <p>Remarques pertinentes</p> <p>Ces raisonnements exposent d'une autre manière (par un autre biais) ceux qui ont été développés en 41.C et 41.D, nous renvoyons donc aux réponses correspondantes.</p> <p>La ré-industrialisation de la Wallonie doit idéalement s'opérer dans des contextes où le transport fluvial peut être exploité, ce qui n'est pas le cas à Mouscron. Ceci ne signifie pas qu'aucune initiative de redéploiement ne peut voir le jour, mais étant donné</p>	<p>faibles du projet d'inscription d'une ZAEI à Tombrouck.</p> <p>La section II.5.2.3 du rapport d'EE est complétée à propos des alternatives au projet d'inscription d'une ZAEI à Marhem.</p> <p>Corrections des erreurs techniques dans les rapports d'options et d'EE.</p> <p>Pas de modification</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>être mis en œuvre à défaut de nouveaux terrains pour l'accueil des entreprises. Or la position de Mouscron aux confins de la Wallonie limite les possibilités d'implantations.</p> <p>Etant donné l'attrait fiscal pour des français et des flamands de travailler à Mouscron, il faut d'autant plus augmenter l'offre d'emplois (la décupler) afin de répondre aux besoins des habitants.</p> <p>L'évaluation environnementale devrait souligner qu'il n'existe guère d'outils de coordination des planifications spatiales menées de part et d'autre de la frontière (des coopérations existent en matière de gestion de l'eau par exemple, mais de tels échanges sont appelés à se poursuivre et à s'amplifier).</p> <p>K. Conditions de développement de Mouscron : la ville est référencée au sein du SDER comme pôle d'appui transfrontalier, la structure urbaine doit contribuer à permettre d'exercer ce rôle (et non se limiter à gérer les effets-frontières).</p> <p>De même, en termes de structuration de la Wallonie picarde telle que souhaitée par la Conférence des Bourgmestres, Mouscron doit poursuivre l'affirmation de son identité économique, de sa culture entrepreneuriale, de son savoir-faire en reconversion, pour rejaillir sur la sous-région. A défaut, elle ne pourra soutenir les besoins de sa population. Assurer les disponibilités foncières pour l'accueil des entreprises est un enjeu essentiel d'équilibre des pôles majeurs de la Wapi.</p> <p>L. Mobilité</p> <p>L'achèvement de la route de la Laine et le balisage des ZAE qui lui sera concomitant vont à très court terme améliorer la lisibilité du réseau routier pour les transporteurs. La connexion directe de la N518 à l'A17 reste un chaînon manquant, à défaut duquel la pression sur la N58 va s'accroître.</p> <p>Il y a lieu de s'inscrire dans le débat initié par la MEL dans le cadre de son SCOT, qui prend en considération la phase en cours de la N518 pour relier le Nord-est de la métropole lilloise à l'axe autoroutier Tournai/ Courtrai. Toujours en termes de concertation en matière de transport, il y a lieu de s'allier aux réflexions du Conseil du Nord-Pas de Calais (ndlr : voir avis de la préfecture du Nord au point VIII de la présente déclaration environnementale) quant au réseau express « Grand Lille ».</p>	<p>qu'une proportion importante du territoire communal est déjà consacrée aux activités économiques la réponse devra viser davantage le qualitatif que le quantitatif.</p> <p>Remarque pertinente</p> <p>Ces raisonnements exposent d'une autre manière (par un autre biais) ceux qui ont été développés en 41.C et 41.D, nous renvoyons donc aux réponses correspondantes.</p> <p>L'achèvement du dernier tronçon de la N518 n'implique pas obligatoirement, à court terme, d'ajouter un chaînon direct vers l'A17 au travers de la plaine agricole de Marhem.</p> <p>Les conséquences sur la N58 seront en effet probablement de nature à mettre à mal l'objectif qui figure dans le PCM de conversion de la N58 en boulevard urbain, mais de deux maux il faut choisir le moindre. Or, les impacts d'une nouvelle liaison parallèle à la N58 au nord de celle-ci sont nombreux et largement critiqués.</p> <p>Dans un premier temps (c-à-d quand la route de la Laine sera achevée jusqu'au rond-point du Chêne du Bus), il sera possible de mesurer jusqu'à quel point les effets sur la N58 sont réellement problématiques. Etant donné que le tronçon concerné de la N58 est le moins urbain de cet axe sur le</p>	<p>Ajout d'une phrase dans le chapitre II.8 du rapport d'EE</p> <p>Pas de modification</p> <p>Pas de modification</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>Certains constats de l'EE montrent qu'il y a un risque de contradiction entre des objectifs de mobilité celui prônant la densification des ZAE.</p> <p>En termes de transfert modal, l'EE ne cite pas le « dry-port », équipement structurant qui souffre du déficit de l'offre de services ferroviaires et de la concurrence du LAR (à moins de 6 km, en territoire flamand).</p> <p>La proposition de système de navettes ne relève pas d'options d'aménagement mais, au mieux, d'un plan de mobilité.</p> <p>M. Centrage urbain : l'évaluation environnementale évoque un développement « anarchique » des ZAE accessibles uniquement par l'automobile. Ce constat est paradoxal car les pôles économiques sont greffés sur l'agglomération urbaine, modèle qui est prôné par la Région. La réalité mouscronnoise montre peut-être les limites de ce que souhaitent les autorités wallonnes ? L'accessibilité exclusivement automobile est à relativiser considérablement : la proximité évoquée permet au contraire l'accessibilité par les modes doux, pas courante en Wallonie. Cette contiguïté permet aussi au transport public de s'approcher du seuil de rentabilité.</p>	<p>territoire de Mouscron, il n'est pas exclu que cette solution perdure.</p> <p>Il convient en effet de faire mention de l'existence de cette plateforme de transfert modal située dans la ZAE de la Martinoire.</p> <p>C'est une mesure qui n'est effectivement pas directement liée à l'aménagement du territoire, mais le bureau JNC AWP a toujours souhaité intégrer dans ses SSC des mesures « connexes ».</p> <p>Celle-ci en est une, et des expériences comme celle du groupe industriel Ferrero à Arlon (4 lignes de navettes mises à disposition de +/- 1000 personnes, dont un tiers y a recours quotidiennement) prouvent que c'est efficace et que ça permet d'économiser du foncier précieux qui serait notamment consacré à du parking à défaut. Le contexte d'Arlon est tout à fait comparable puisqu'il est également concerné par une importante main-d'œuvre française. Plus loin (41.P), l'IEG critique de manière implicite le manque de transversalité des études, alors que la mesure ici mise en cause relève d'une vision transversale des problématiques.</p> <p>Cette remarque n'est que partiellement pertinente car cet extrait du rapport consiste à identifier des risques de dérives : l'adjectif « anarchique » avait été utilisé pour évoquer de manière imagée le grand nombre de sites (une dizaine) sur lesquels des activités économiques d'envergure se déroulent déjà sur le territoire de Mouscron et le risque d'en développer d'autres sans réflexion plus générale (défaut de la proposition de ZAEI du Gouvernement wallon), mais il faut reconnaître que ce terme a été mal choisi car il était au moins aussi important de mettre en avant la réalité d'une proximité entre lieu d'habitat et lieu d'emploi, qui fonctionne plutôt bien à Mouscron et démontre que la vision régionale n'est pas utopique.</p> <p>Il n'en reste pas moins que l'accessibilité des différentes ZAE reste éminemment automobile et que les différentes mesures proposées dans le SSC gagneront à être mise en œuvre pour exploiter réellement les atouts dont fait état l'IEG.</p>	<p>Ajout, dans le rapport d'EE (II.5.12.2), d'un paragraphe à propos du dry-port et des difficultés qu'il connaît.</p> <p>Pas de modification</p> <p>Correction du rapport d'EE (tableau dans chapitre II.2) pour adoucir le propos.</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>N. Diversification des secteurs d'activités  Cette diversification que prône le document existe bel et bien : suite à l'effondrement de l'industrie textile des sociétés se sont tournées vers le textile technique à haute valeur ajoutée, d'autres ont développé l'agroalimentaire, ...  D'autres secteurs comme la mécanique et la fabrication métallique se sont adaptés à la demande également.</p>	<p>Ce n'est pas une raison pour passer sous silence la nécessité de veiller à une diversité des filières économiques.</p>	<p>Pas de modification</p>
	<p>O. « Zone-levier » de Valemprez  L'objectif de création d'une voie lente est irréalisable car des entreprises sont implantées sur l'ancienne assiette de chemin de fer. Ce type de parcours à l'arrière d'habitations et d'entreprises pose par ailleurs toujours problème.</p>	<p>A peine l'IEG nous a-t-elle vanté les ZAE de Mouscron parce qu'elles sont plus accessibles aux modes doux qu'elle s'oppose déjà à une mesure allant dans ce sens. Le schéma fait état d'une intention, qui relève peut-être partiellement de l'utopie en termes de maîtrise foncière, mais qui pourrait se concrétiser (ne fut-ce que partiellement) sur un long terme.  Affirmer que ce type de cheminement pose toujours problème à l'arrière d'habitations et d'entreprises revient à nier le bon fonctionnement des tronçons urbains du RAVeL (Namur, Charleroi, Liège, ...) et d'autres voies lentes en agglomération (Louvain-la-Neuve,...).</p>	<p>Pas de modification</p>
	<p>P. Compléter le SSC par une « stratégie de ville durable »  L'évaluation environnementale souligne sommairement combien la stratégie communale ne peut se concevoir à sa seule échelle. La Ville doit fournir des efforts de visibilité afin de susciter les investissements adéquats vis-à-vis de ses spécificités. Mouscron est au cœur de l'Eurométropole, la seule ville à l'articulation des trois territoires. Cette identité doit aujourd'hui trouver plus de contenu. L'approche du SSC est assez insulaire. Le schéma devrait être accompagné d'une stratégie structurée en objectifs, plan d'action hiérarchisé et calendrier.  La dynamique mise en place depuis l'élaboration du projet de ville porte ses fruits mais elle devrait s'inscrire dans une approche plus transversale (elle suggère de suivre une démarche menée à Tournai pour identifier les structures supracommunales et les mettre en lien avec les domaines dans lesquels la ville possède une compétence et un savoir-faire.</p>	<p>Le schéma de structure communal doit avant tout répondre à la définition qui lui est donnée par le CWATUPE. Le cahier des charges de la mission de révision n'envisageait pas d'en faire l'équivalent d'un SCOT français. Il est totalement faux de sous-entendre que le SSC ne contient ni objectifs, ni plan d'action ni programmation : tout cela se trouve dans le tome 2 (options), entre les pp. 30 et 47 ainsi qu'entre les pp. 109 et 158. La lecture de l'IEG semble s'être concentrée presque exclusivement sur le tome 3 (évaluation environnementale)  La stratégie de ville durable, qui s'est appuyée sur la dynamique de conception du SSC, a permis d'élargir la transversalité des débats (contrairement à ce que sous-entend l'IEG). Cette stratégie « 21 actions pour le 21<sup>ème</sup> siècle » bénéficie d'une formule tout à fait souple (partenariats, modalités d'évolution du document, contenu du document,...) et permettrait aisément de mener une réflexion de fond sur les messages à véhiculer dans des sphères supérieures telle que l'Eurométropole.</p>	<p>Ajout d'un paragraphe dans la mesure d'aménagement relative à la stratégie de ville durable (GA-02).</p>
	<p>Q. Activité commerciale  Il conviendrait de faire référence au schéma</p>	<p>Remarque pertinente, mais à l'époque du lancement de l'EE cette étude de stratégie</p>	<p>Référence à l'étude du schéma</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	de développement commercial en cours, qui devrait apporter des recommandations par rapport aux enjeux évoqués.	commerciale n'avait pas débuté.	commercial dans le rapport (chapitre II.2 et section II.6.2)

II. En ce qui concerne l'avis du Fonctionnaire délégué (SPW - DGO4, Direction extérieure de Mons) du 19 octobre 2015 :

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
42.	Le projet de SSC de Mouscron peut être considéré comme un bon outil d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal. Ses options ont été choisies dans un souci de développement et de cohérence locale, de préservation du paysage et de maintien de la qualité de vie de ses habitants.	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire	Pas de modification
43.	Les documents sont de qualité et ont été adaptés et/ou complétés en fonction des remarques émises lors des différents comités de suivi.	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire	Pas de modification
44.	Options, page 49 : pour le calcul de la densité nette, fixer précisément ce qui doit être déduit de la surface du périmètre + prévoir exemple de calcul	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par le FD
45.	Options, page 120 : être plus précis à propos de l'approbation du RUE relatif à la ZACC « des trois Herseaux »	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par le FD
46.	Options, page 124 : le remembrement urbain ne déroge pas aux contraintes juridiques, il permet de s'en écarter	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par le FD
47.	Options, page 156 : pour contribuer à la réalisation du nouvel inventaire du patrimoine architectural, il convient d'adresser une demande à la DGO4 (Inspecteur général du Patrimoine et Directrice de la Protection du Patrimoine).	Pas de remarque	Précision apportée dans le texte de la mesure en question (AC-02) et courriers adressés en parallèle
48.	Résumé non technique (RNT), page 18 : pour le calcul de la densité nette, fixer précisément ce qui doit être déduit de la surface du périmètre	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par le FD
49.	RNT, page 20 : ajouter que l'aire d'habitat de centre-ville doit également accueillir des espaces verts publics	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par le FD

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
50.	RNT, page 21 : ajouter que l'aire d'habitat urbain doit aussi accueillir des espaces verts publics	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par le FD
51.	RNT, page 44 : corriger le choix des termes : un remembrement urbain permet de <u>s'écarter</u> des contraintes juridiques définies antérieurement	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par le FD
52.	RNT, page 50 : être plus précis à propos de l'approbation du RUE relatif à la ZACC « des trois Herseaux » et « du blanc Ballot »	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par le FD
53.	RNT, pages 58 à 62 : opérer une réduction pour permettre une lecture complète	Ce tableau constitue une prouesse de vision synthétique puisqu'il doit à la fois passer en revue les différents aspects de la situation environnementale, décrire leur évolution probable si le SSC n'est pas mise en œuvre et mettre en évidence les éléments de réponse qu'apporte le projet de SSC (en distinguant ce qui relève de l'objectif général et ce qui constitue une option ou une mesure). Demander de le réduire davantage n'est pas réaliste : ramené sur une seule page il deviendrait absolument illisible. Une personne qui formule ce type de remarque ne s'est probablement jamais essayée à l'exercice.	Pas de modification
54.	RNT, page 68 : préciser que les aires dont l'urbanisation est déconseillée pourraient servir de compensation	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par le FD
55.	RNT, page 82 : établir un tableau récapitulatif comprenant les mesures d'aménagement (thème par thème), les indicateurs et les acteurs ou partenaires	Pas de remarque	Ajout comme demandé par le FD
56.	Evaluation environnementale (EE), page 15 : réduire le tableau relatif aux autres plans et programmes afin de permettre une lecture complète du document.	Etant donné que la Direction de l'aménagement local (DAL) du SPW-DGO4 a demandé à l'auteur de projet, lors de la réunion de comité d'accompagnement du 7 mai 2015, d'ajouter des plans et programmes (SDEC, SWDD) dans un tableau qui en contenait déjà 6, il apparaît impossible de le réduire. A l'impossible, nul n'est tenu.	Pas de modification
57.	Evaluation environnementale (EE), pages 20 à 24 : réduire le tableau afin de permettre une lecture complète du document.	Ce tableau occupe les pages 21 à 26, il constitue une prouesse de vision synthétique puisqu'il doit à la fois passer en revue les différents aspects de la situation environnementale, décrire leur évolution probable si le SSC n'est pas mise en œuvre et mettre en évidence les éléments de réponse qu'apporte le projet de SSC (en distinguant ce qui relève de	Pas de modification

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
		l'objectif général et ce qui constitue une option ou une mesure). Demander de le réduire davantage n'est pas réaliste : ramené sur une seule page il deviendrait absolument illisible. Une personne qui formule ce type de remarque ne s'est probablement jamais essayée à l'exercice.	
58.	Remarque générale : insérer la phrase suivante « <i>Le schéma de structure communal est un document d'orientation (cfr. art.16 du CWATUP). En cas de contradiction avec le plan de secteur, celui-ci ayant valeur réglementaire (cfr. art. 19 du CWATUP), c'est le plan de secteur qui est d'application</i> ».	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par le FD (introduction générale du tome 2 options et mesures d'aménagement

III. En ce qui concerne l'avis de la CCATM du 02/12/2015 :

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
59.	Le Président souligne la qualité du travail effectué par le bureau d'études, l'Administration et les groupes de travail de la CCATM.	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire.	Pas de modification
60.	<p>La CCATM a pris connaissance de la synthèse des réclamations établie par le service de l'urbanisme.</p> <p>Les modifications majeures à envisager suite à la consultation du public et des instances (sous réserve, éventuellement, des avis du CWEDD et de la Direction de l'Aménagement local de la DGO4) sont:</p> <p>A. la suppression du prolongement de la RN518 vers l'autoroute A17;</p> <p>B. la suppression du projet de ZAEM à Tombrouck;</p> <p>C. la modification de la limite entre les aires dans le quartier de la Coquinie;</p>	<p>Seul le premier point (suppression de la réservation) a du faire l'objet d'un vote au sein de la Commission, mais une majorité de membres s'est prononcée en faveur de la proposition du service de l'urbanisme.</p> <p>Par conséquent, les corrections suivantes, qui font écho aux réclamations des habitants, peuvent être opérées :</p> <p>Suppression, dans le schéma des déplacements (carte n°PRJ 19) et dans le rapport d'options (sous-section V.2.1.2), de la réservation permettant le prolongement de la RN518 vers l'autoroute A17 et du commentaire y relatif;</p> <p>Suppression, dans le schéma des options territoriales (carte n°PRJ- 18) du « périmètre pour lequel une modification du plan de secteur est proposée » relatif au projet de nouvelle ZAEM à Tombrouck + suppression, dans la carte des mesures d'aménagement (carte n°PRJ-20), de la mesure corollaire AN-01 visant à inscrire cette nouvelle zone au plan de secteur + suppression dans le rapport d'options des mentions s'y rapportant ;</p> <p>Le périmètre de « l'aire d'habitat urbain » de la Coquinie (dénommée U1) est</p>	Appliquer les corrections demandées par la CCATM

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>D. l'indication de l'utilisation actuelle de la plaine De Neckere ;</p> <p>E. la modification (assouplissement) des recommandations relatives à l'aire agricole d'intérêt écologique.</p>	<p>presqu'intégralement remplacé par une aire d'habitat périphérique, comme souhaité également par de nombreux habitants, afin de ne pas provoquer un changement de typologie urbanistique trop important.</p> <p>La CCATM a voulu mettre en avant la réalité de l'usage mixte de cette plaine qui, bien que située en zone d'habitat, accueille différentes activités sportives et associatives. La Ville, propriétaire de la majorité des terrains, souhaite conserver la possibilité de construire un jour sur ce site si un besoin de la collectivité se faisait ressentir et pourrait trouver à se concrétiser pertinemment à cet endroit.</p> <p>Le texte relatif à l'aire agricole d'intérêt écologique a été assoupli de plusieurs manières. En outre, comme demandé par de nombreux agriculteurs, l'emprise de cette aire a été réexaminée pour pouvoir être réduite.</p>	

IV. En ce qui concerne l'avis du CWEDD du 07/12/2015 :

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
61.	<p>Le CWEDD estime que le document répond à l'article 16 du CWATUPE.</p> <p>Le CWEDD apprécie au niveau contenu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'analyse des densités et du potentiel foncier ainsi que les options et mesures formulées en la matière;</li> <li>- l'identification des « zones-levier » nécessitant une réflexion stratégique;</li> <li>- la réflexion et la proactivité concernant l'implantation d'éoliennes sur le territoire;</li> <li>- la qualité de l'évaluation environnementale et ses recommandations pertinentes, notamment l'analyse détaillée relative aux nouvelles zones d'activités économiques proposées par le GW et l'analyse de la cohérence avec le manifeste « Lignes de force » des principes d'affectation du sol.</li> </ul>	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire	Non
62.	<p>Le CWEDD regrette cependant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'absence de référence à la structure écologique principale (SEP) pour l'identification des zones écologiquement intéressantes ;</li> </ul>	La carte de la structure écologique principale (SEP) révèle, pour Mouscron, des zones dont le SSC a bien tenu compte : site de la Fontaine bleue, parc communal, partie de l'argilière du Sterreberg.	Pas de modification

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la sous-utilisation de la carte des sols (il semble que la détermination des aires agricoles d'intérêt écologique ne se base que sur l'aléa d'inondation, par ailleurs la même démarche pourrait s'opérer dans la matrice urbaine afin de placer les zones « vertes » aux endroits à plus haut potentiel écologique) ;</li> <li>- le manque de mise en évidence des éléments patrimoniaux représentatifs du passé industriel de la commune qu'il serait intéressant de conserver.</li> </ul>	<p>La délimitation des aires agricoles d'intérêt écologique a été réétudiée, notamment à la lumière de la carte des sols.</p> <p>Une mesure d'aménagement prévoyait déjà d'alimenter la contribution au nouvel inventaire du patrimoine architectural (entre temps déjà rebaptisé « Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel »). Comme suggéré par un des réclamants (voir point n°40.D du présent tableau), il est opportun de ne pas oublier la dimension industrielle du patrimoine architectural. Toutefois, la Ville est attentive à cet aspect, comme elle l'a illustré dans le permis d'urbanisme pour la réaffectation du site « Motte ».</p>	<p>Nouvelle délimitation des « aires agricoles d'intérêt écologique » et création d'un périmètre d'intérêt écologique en surimpression d'une zone destinée à l'urbanisation.</p> <p>La mesure AC-02 a été complétée en ce sens</p>
63.	<p>Au niveau de la forme, le CWEDD apprécie la structure et la présentation générale des divers documents ainsi que la clarté des textes.</p> <p>Le Conseil apprécie en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la synthèse AFOM de la situation existante ;</li> <li>- le tableau de correspondance entre les aspects de la situation environnementale et les objectifs / mesures proposés ;</li> <li>- le tableau de synthèse des recommandations ;</li> <li>- le point relatif aux mesures de suivi qui fournit un outil opérationnel en proposant un modèle de tableau de bord des indicateurs et de rapport d'évaluation périodique.</li> </ul>	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire	Non
64.	<p>Le CWEDD estime que les options d'aménagement proposées dans le SSC sont globalement de nature à générer des incidences favorables sur l'environnement.</p> <p>Le Conseil appuie les options et mesures d'aménagement et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le renforcement de la densité et la stratégie de reconstruction de la ville sur la ville ;</li> <li>- la préservation des parties non bâties du territoire.</li> </ul> <p>Il appuie également les recommandations formulées dans l'évaluation environnementale, en particulier les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modifier la délimitation de l'aire de centre urbain (et dès lors la zone levier</li> </ul>	Appréciation positive n'appelant pas de commentaire	Non

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	<p>de l'hyper-centre) pour englober l'arrière de la gare et ainsi mieux correspondre aux principes exposés dans le manifeste « Lignes de force » ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- densifier prioritairement les zones d'activité économique existantes ;</li> <li>- appliquer la règle de proportionnalité pour la modification du plan de secteur du Futurosport en trouvant une compensation planologique.</li> </ul>		
65.	<p>Enfin, le CWEDD attire l'attention sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la traversée de la zone agricole pour relier la « Route de la Laine » à l'autoroute A17 ne semble pas opportune et n'aurait de sens que si le projet de la zone d'activité économique de Marhem aboutissait;</li> <li>- certaines « aires dont l'urbanisation est déconseillée » sont proposées en zone d'espaces verts en cas de compensation planologique. Il conviendrait de laisser la possibilité de les affecter en zone agricole ;</li> <li>- tenir compte de la nature du sol dans la détermination des zones (agricoles ou d'habitat) d'intérêt écologique ;</li> <li>- il conviendrait que les options et recommandations relatives à la zone agricole d'intérêt écologique n'apparaissent pas comme un prescrit obligatoire afin de ne pas créer de confusion.</li> </ul>	<p>Ces quatre points ont déjà été soulevés supra dans d'autres avis ou réclamations et ont été pris en compte.</p>	<p>Adaptations dans les cartes et le rapport, dans le sens suggéré par le CWEDD</p>

V. En ce qui concerne l'avis de la Direction de l'Aménagement local (SPW - DGO4, Direction extérieure de Mons) du 14 décembre 2015, complémentaire à celui émis par le Fonctionnaire délégué de Mons le 14 octobre 2015 :

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
66.	<p>Options, page 49 : le plan d'affectation par zones est toujours d'actualité en vertu de l'article 254 2°b</p>	<p>Il est exact que le législateur, lors de l'adoption du décret RESA en 2005, n'a pas procédé à une mise à jour de l'article 254 2° (alors qu'il modifiait la définition du SSC et de son contenu dans l'article « maître », l'actuel article 17). Il est fort peu probable que le législateur ait supprimé par hasard l'expression « plan des affectations ». Toutefois, puisque tout le monde s'accorde sur le fait qu'un schéma des options territoriales (SOT) ou une autre forme « d'expression cartographique des options</p>	<p>Adaptation comme demandé par la DAL</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
		et mesures d'aménagement », apportant des nuances au plan de secteur, est nécessaire, il est entendu que le texte de la page 49 peut être modifié dans le sens demandé.	
67.	Options, page 49 : la notion de densité est à préciser, notamment par des illustrations.	Une note explicite a été ajoutée et elle est illustrée par un exemple concret.	Complément dans le sens demandé par la DAL (chapitre IV.1 du rapport d'options)
68.	Options, page 50 : « l'aire d'extraction » et « l'aire d'extraction à réhabiliter en espaces verts » doivent figurer parmi les zones destinées à l'urbanisation	Pas de remarque (elles y sont par la suite mais ne sont effectivement citées dans la liste de la page 50).	Adaptation comme demandé par la DAL (section IV.2.1.)
69.	Options, page 74 : l'affectation de la ZACC n°12 doit être conforme à l'A.M. du 19/9/2001 (zone d'extraction). Une mesure d'aménagement peut prévoir une révision du PCA.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
70.	Options, page 89 : correction de termes à effectuer dans la définition d'un périmètre de réservation.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL (nouvelle section IV.3.3)
71.	Schéma des déplacements : une mise à jour des informations s'impose. Les plans Mercure et Pic Vert ne sont plus d'actualité. Certaines matières ont été transférées à la DGO1 (direction des déplacements doux et des partenariats communaux).	Les informations étaient valables à l'époque où elles ont été rédigées. Elles sont désormais adaptée (en 7 endroits du rapport).	Adaptation comme demandé par la DAL (chapitre V.3 du rapport d'options)
72.	Schéma des déplacements : on notera que la DGO2 développe actuellement en partenariat avec des enseignes commerciales des parkings de covoiturage, démarche qui va s'étendre à d'autres lieux. Une partie du parking du complexe Futurosport, et d'autres éventuels, pourraient être suggérés pour ce type d'usage.	Lors de la dernière réunion du comité de suivi du Plan Communal de Mobilité (27/01/2016), le SPW a officiellement demandé que la révision de ce document soit entamée et adonné la marche à suivre. Ce type de recherche sera mené dans le cadre de ladite révision (idem pour parkings pour poids lourds,...). Une phrase a été ajoutée en V.3.4 du rapport d'options en ce sens.	Ajout d'une précision dans la section IV.3.4. du rapport d'options
73.	Mesures d'aménagement, p. 116 : le tableau est à modifier car les affectations proposées au schéma des options territoriales (SOT) sont à mettre en relation avec les affectations proposées au PDS projeté.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
74.	Mesures d'aménagement, p. 116 : la ZACC sise sur l'argillère du Sterreberg ne fait pas partie du PCA en cours. Dans les mesures, il ne s'agit pas d'une révision du PDS mais d'une révision dudit PCA.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
75.	Mesures d'aménagement, p. 121 : le solde de la ZACC du Blanc Ballot est à examiner	Ce qui est appelé ici le solde de la ZACC (partie sud) est en réalité déjà affecté puisqu'il a fait l'objet d'une mise en œuvre sur base d'un schéma-directeur approuvé. Cette mise en œuvre est relativement récente, c'est le fond de plan qui induit en erreur (donne l'impression que c'est encore agricole).	Pas de modification
76.	Mesures d'aménagement, p. 122 : la ZACC n°6 est à affecter en aire d'habitat périphérique et en aire dont l'urbanisation est à déconseiller. Une partie de la ZACC n°8 est également à affecter en aire dont l'urbanisation est à déconseiller.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
77.	Carte n°18 (schéma des options territoriales) : elle doit être conforme au plan de secteur. Des ZSPEC sont affectées en aire d'espace vert et des ZH sont affectées en aire de parc. Comme proposé lors du dernier comité d'accompagnement (7 mai 2015), des catégories peuvent être ajoutées dans la légende. Le texte est à adapter en conséquence.	La deuxième partie de la remarque n'est pas pertinente : la définition de la ZH à l'article 26 du CWATUPE prévoit les espaces verts : il s'agit donc bien d'une nuance et non d'un défaut de conformité. Si ce type de nuance ne peut être exprimé par les villes et communes, l'utilité du SSC devient dérisoire. A l'appui de ce qui précède, on rappellera que des PCA visant à reconnaître comme espaces verts des parties de zone d'habitat ne sont pas traités comme PCAD ou PCAR (exemple : PCA du parc des Maïeurs à Waremmes).	Adaptation pour les ZSPEC.
78.	Carte n°18 (schéma des options territoriales) : la zone naturelle figurant au plan de secteur ne figure pas.	Et pour cause : elle était d'une surface anecdotique et est ensevelie depuis plus de 10 ans sous une entreprise qui occupe une surface beaucoup plus importante. Toutefois, puisque la vision théorique prévaut, cette surface a été réactivée en tant qu'aire naturelle.	Adaptation comme demandé par la DAL
79.	Carte n°18 (schéma des options territoriales) : les ZACC non mises en œuvre ne doivent pas être affectées dans cette carte mais dans celle des mesures d'aménagement (voir autre remarque en ce sens).	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
80.	Carte n°18 (schéma des options territoriales) : il y aurait lieu d'y faire figurer les noms des anciennes communes et les n° des voiries importantes.	Ces deux informations ont été ajoutées de manière très lisible dans une carte en médaillon de la PRJ-18, afin de ne pas surcharger le SOT avec des couches d'informations d'une utilité relative.	Adaptation comme demandé par la DAL
81.	Carte n°19 (schéma des déplacements) : la numérotation des voiries régionales doit y figurer.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
82.	Carte n°20 (mesures d'aménagement) : les ZACC doivent y être représentées avec leur	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	affectation future et l'ordre de priorité de leur mise en œuvre		
83.	Evaluation environnementale (EE), page 37 : tableau pas très lisible, il y aurait lieu de définir ce qu'on entend par « situation projetée »	Cette remarque n'est pas fondée, les explications relatives à la notion de « situation projetée » sont parfaitement exposées au début du chapitre II.4. Elles toutefois ont été encore un peu plus détaillées.	Adaptation comme demandé par la DAL (précisions en II.4.2 du rapport d'EE).
84.	Evaluation environnementale (EE), le tableau d'analyse des incidences de chaque mesure d'aménagement doit figurer dans le document.	Insérer ce tableau supplémentaire dans un document auquel le Fonctionnaire délégué reproche déjà que les deux tableaux de format A3 figurant en II.1 et II.2 sont déjà dérangeants n'aurait que très peu d'intérêt puisque les effets probables sont commentés thème par thème dans les pages qui suivent. L'analyse des incidences de chaque mesure d'aménagement fait bien partie de l'évaluation environnementale du SSC, mais pour des raisons pratiques elle figure en annexe (n°3). Pour plus de clarté, la section II.5.1 a été scindée en deux.	Adaptation comme demandé par la DAL (insertion d'une section II.5.2 pour introduire spécifiquement la vision synthétique des incidences des mesures d'aménagement sur les facteurs de l'environnement).
85.	Résumé non technique (RNT), page 24 : le texte est à revoir pour être conforme au plan de secteur (voir remarques supra)	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
86.	RNT, page 20 : ajouter que l'aire d'habitat de centre-ville doit également accueillir des espaces verts publics	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par la DAL
87.	RNT, page 25-26 : préciser, comme dans les options, que l'imperméabilisation doit être limitée au maximum en AAEl et AAEM	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par la DAL
88.	RNT, ajouter l'aire d'extraction	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL
89.	RNT, page 29 : préciser, comme dans les options, que les projets de bâtiments agricoles doivent être accompagnés d'une note relative à leur intégration paysagère	Pas de remarque	Précision du texte comme demandé par la DAL
90.	RNT, manque un point relatif à l'amélioration de la desserte en transport en commun.	Pas de remarque	Adaptation comme demandé par la DAL

#### VI. En ce qui concerne l'avis de la Ville de Menin en date du 26 octobre 2015

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
91.	La Ville de Menin signale que dans le schéma	L'objectif de ce schéma est de montrer la	Suppression de la

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	inséré en page n°37 (ndlr p.37 du résumé non technique), la chaussée de Gand (N43) est représentée dans la couleur d'une voie structurante à 90 km/h alors qu'en réalité les vitesses y sont limitées respectivement à 50 km/h (entre Mouscron et Belle-Vue) et 70 km/h (entre Belle-Vue et Aalbeke).	hiérarchie du réseau viaire (vision future). Une voirie structurante, destinée au trafic de transit, peut comporter des tronçons où la vitesse est limitée (traversée d'agglomération, abords d'école,...), ce qui ne modifie pas son statut. Cette remarque pourrait donc être effectuée à propos d'autres tronçons sur d'autres axes sans que ça justifie de modifier cette hiérarchie. L'ambiguïté vient du fait de mentionner une vitesse de référence qui semble devoir s'appliquer systématiquement et uniformément sur tous les axes du même niveau hiérarchique, alors qu'elle n'est que majoritairement d'application. La manière la plus logique de remédier à la remarque est de ne plus lier la symbologie avec des vitesses maximales de référence. Le texte quant à lui contient déjà toutes les nuances nécessaires (voir sous-section V.2.1.2).	mention des vitesses maximales de référence dans la légende du schéma des déplacements (carte n° PRJ-19) et dans l'illustration des « considérations générales » relatives au schéma des déplacements (chapitre V.1 du rapport d'options).
92.	La Ville demande une version en néerlandais du dossier	Il n'est pas possible de répondre à cette demande, le dossier étant particulièrement volumineux et son usage par des néerlandophones étant a priori inutile.	Pas de modification

VII. En ce qui concerne l'avis de la Ville de Tourcoing du 16 novembre 2015

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
93.	En cohérence avec les conclusions de l'étude urbaine transfrontalière et avec la « zone-levier » proposée dans le SSC, il conviendra de favoriser les lieux de « porosité » entre les deux villes : voir notamment les orientations du nouveau Plan de rénovation urbaine du quartier de la Bourgogne, dont l'un des objectifs est d'établir un maillage viaire avec Mouscron.	L'étude visée a été initiée suite à la mesure d'aménagement n°AO-03/01 (élaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers/ frontière franco-belge). La première collaboration concrète s'est déroulée avec la Ville de Tourcoing, d'autres pourront suivre (notamment avec Wattrelos). Le nouveau plan de rénovation urbaine du quartier de la Bourgogne sera cité en VI.3.3. pour compléter le propos de la mesure d'aménagement.	Ajout d'une précision (élément d'actualité récente) en VI.3.3 du rapport d'options.

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
94.	Au niveau des entrées de villes, la revitalisation des voies et du tissu urbain est un objectif majeur. Les zones-levier devraient être étendues sur ces secteurs afin de favoriser l'émergence de projets privés et publics de qualité. Le repérage de deux entrées de ville supplémentaires est demandé (débouché de l'Eglise Notre Dame de la Marlière et droit de la rue du Couët).	Les périmètres des zones-levier (hypercentre, Luignegare,...) sont trop éloignés des espaces cités que pour être élargis jusque-là, d'autant que leur objet se doit d'être ciblé pour concentrer des moyens. Par contre, il est envisageable d'appliquer la dynamique des zones-levier à des parties de territoire qui, de part et d'autre de la frontière, rencontrent des difficultés similaires. L'ajout des deux entrées de ville ne pose pas de problème.	Ajout d'un § en VI.3.3 du rapport d'options pour encourager l'application de la dynamique des zones-levier. Intégration de deux entrées de villes supplémentaires
95.	Suite à l'étude commune réalisée, le secteur Couët-Mouscron entre dans une phase opérationnelle sur Tourcoing : un appel à projet pour un logement individuel sera lancé courant 2016 sur l'espace enherbé rue de Mouscron dans l'axe de la rue du Couët.	Commentaire positif ne nécessitant pas de réponse, mais preuve que la dynamique du SSC porte ses fruits, que l'outil n'est pas uniquement normatif.	Pas de modification
96.	Les objectifs du SSC de valorisation de la gare de Mouscron comme pôle intermodal et lieu d'intensification de la densité urbaine conforteront les relations ferroviaires entre la MEL et la Belgique dans le cadre du réseau express Grand Lille.	Commentaire positif ne nécessitant pas de réponse.	Pas de modification
97.	Le député-maire de Tourcoing termine son avis en remerciant la Ville de Mouscron d'avoir reçu ses services en novembre 2015 pour exposer les objectifs et plan d'action de manière privilégiée et suggère trois thèmes de travail commun (amélioration des quartiers frontaliers, vigilance conjointe sur l'application des permis d'urbanisme, analyse conjointe sur la densification en logements du secteur frontalier).	Ces trois thématiques seront citées dans la mesure d'aménagement n°AO-03.	Mention des 3 thèmes suggérés par le Maire de Tourcoing en VI.3.3 du rapport d'options.

#### VIII. En ce qui concerne l'avis de la Préfecture du Nord du 16 novembre 2015

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
98.	Le territoire de Mouscron étant limitrophe de celui de la Métropole européenne de Lille (ci-après MEL), le Préfet du Nord a saisi l'invitation de la Ville de Mouscron pour faire analyser le projet de SSC, dont il ressort deux objectifs majeurs : reconstruire la Ville sur la Ville et dynamiser le secteur économique. Le préfet souligne la politique que la Ville de Mouscron souhaite porter et salue le caractère volontariste des orientations retenues.	Analyse appelant une réserve : les objectifs définis dans le SSC sont plus nombreux et il n'y a pas de volonté de les hiérarchiser. C'est la réalisation de l'ensemble des objectifs qui est visée pour un développement durable de Mouscron.	Pas de modification

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
99.	<p>Le dossier fait état d'une augmentation probable de 10.000 habitants à l'horizon 2050, parmi lesquels probablement une part importante de Français attirés par les valeurs immobilières et les facilités de transport mouscronnoises. Il semble indispensable d'étudier les impacts qu'aura cette évolution démographique sur les infrastructures de transport, d'autant que les réseaux atteignent la saturation aux heures de pointe sur le territoire de la MEL. Une réflexion est à mener sur la manière d'anticiper les habitudes de mobilité des pendulaires. La MEL informe qu'elle est engagée dans une réflexion (« Les Temps de la Ville ») à ce sujet.</p>	<p>Comme exposé supra (point n°72 notamment), la révision du Plan Communal de Mobilité de Mouscron doit être initiée sous peu. C'est dans cet outil que de telles réflexions pourront être coordonnées. Dans l'immédiat, la Ville de Mouscron se tient informée des travaux de la MEL.</p>	<p>Pas de modification mais prise en compte de ces besoins de réflexions prospectives dans le CSC de la révision du PCM.</p>
100	<p>Dans le domaine économique, le Préfet note la volonté de développer sur le territoire de Mouscron des zones d'activités commerciales afin de retenir davantage la clientèle belge. Une lecture à plus grande échelle montre une présence plus importante des zones dédiées au commerce. L'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai a été créée notamment pour promouvoir un développement harmonieux des territoires. C'est dans ce sens que doit se penser le développement économique des deux côtés de la frontière, pour éviter toute course à la concurrence et toute consommation foncière déraisonnable.</p>	<p>Partant du constat que le rayonnement de Mouscron, notamment en matière de commerce, est en phase de régression compte tenu de la polarisation croissante de Courtrai, de Tournai, de Mons, de Roubaix, de Tourcoing et de Lille (voir figure 9 en II.4.2. du rapport d'options), le SSC affirme la nécessité de conforter l'économie locale, notamment par un positionnement commercial original (complémentaire à ceux qui existent, et en tenant compte entre temps de l'ouverture de l'IKEA de Mons), non pénalisant pour le cœur de ville. C'est aussi une volonté de positionnement dans les domaines culturels et touristiques. L'ambition est donc de garder une place dans l'Eurométropole, en étant conscient que les « consommateurs » sont très mobiles et ne lient pas nécessairement leurs habitudes commerciales de manière immuable à une ville</p>	<p>Pas de modification</p>
101	<p>Comme l'illustre parfaitement le dossier, une réflexion reste à mener en matière de liaisons entre Mouscron et la France. Il convient de développer les connexions entre Mouscron et la MEL afin de répondre aux différents éléments de rupture et s'engager dans un travail de « dentelle urbaine ».</p>	<p>C'est en effet tout l'enjeu soulevé par la mesure d'aménagement AO-03/01 (élaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers/ frontière franco-belge), dont on soulignera qu'elle est déjà en cours d'opérationnalisation. Des coopérations avec d'autres communes que Tourcoing sont bien évidemment souhaitées (notamment avec Wattrelos, avec laquelle le dialogue fut très constructif dans le cadre des travaux relatifs à la ZACC « des trois Herseaux »).</p>	<p>Pas de modification</p>
102	<p>Le préfet informe que le SCOT et le PLU</p>	<p>Invitation très constructive, coopération</p>	<p>Pas de modification</p>

N°	Objet de l'observation	Commentaire de l'auteur de projet	Décision Conseil communal
	couvrant la MEL sont en cours de révision et devraient être approuvés d'ici deux ans. L'horizon d'application de ces documents est de +/- 20 ans. Il invite la Ville de Mouscron à travailler étroitement avec les services de la MEL afin de définir des partis d'aménagement pleinement complémentaires.	qui ne peut être que profitable.	

IX. En ce qui concerne les recommandations émises dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet de schéma de structure communal, datant d'avril 2015

Thème	Mesure
Réponse du SSC à la situation environnementale	Localiser le parking poids lourds à travers une mesure à part entière et analysée en détail lors de la révision du plan communal de mobilité.
	Prévoir une échéance de fermeture pour remplacer la déchetterie par un système plus adapté en matière de tri
	Lancer un système de concertation stratégique dans le domaine commercial (en parallèle avec la Stratégie de Ville durable)
Corrélation Objectifs/mesures	Proposer une mesure de développement de l'information des différents types de risques sur la commune auprès de la population
	Se munir de l'outil "communes énergétiques" et d'un "plan qualité touristique" pour approfondir d'autres politiques sectorielles (énergie et tourisme)
Localisation des mesures	Approfondir la mise à jour des SAR par une cartographie précise des sites potentiels
	Localiser les sites et biens intéressants pour le nouvel inventaire du patrimoine bâti de la commune. Faire valider ensuite par le service compétent de la DGO4 (équipe "Inventaire du Patrimoine Architectural" au sein de la Direction de Urbanisme et de l'Architecture).
	Approfondir les mesures relatives aux déplacements, au co-voiturage, aux effets de porte, au transport public,... à travers la révision du plan communal de mobilité
Affectation du sol sur l'habitat	Réhabiliter les chancres urbains à travers la mise à jour de la liste des SAR et leur localisation précise ; ces réhabilitations pourraient proposer des densités de 80 à 100 log/ha dans l'aire de l'hyper-centre au vu des projets en cours
	Aménager les étages des commerces en logements
	Continuer le système de taxation des logements inoccupés
	Modifier la délimitation du centre urbain de Mouscron pour correspondre au mieux au manifeste "Ligne de Force"
	Modifier le SOT suite à la modification de la délimitation du centre urbain
	Modifier la zone-levier de l'hyper-centre (mesure AO-01) pour la faire correspondre au

Thème	Mesure
	<p>nouveau centre urbain</p> <p>Respecter le contexte urbanistique lors des nouveaux projets pour les quartiers du Nouveau-Monde, du Risquons-Tout, du Tuquet et du Mont-à-Leux, avec un minimum de 45 à 50 log/ha.</p> <p><i>Par ailleurs, ces différents quartiers proposent un type d'habitat relativement bas (avec une faible densité), mais présentent une homogénéité et une architecture parfois très spécifique qui fait partie intégrante de leur identité. Le comblement de dents creuses devrait donc se faire en fonction de ce contexte urbanistique particulier à Mouscron.</i></p> <p><i>Seule la disparition d'un ou plusieurs îlots, dont l'insalubrité justifierait la destruction, permettrait de relever les gabarits des nouveaux programmes de logement, tout en apportant une attention particulière de l'intégration urbanistique de ces nouveaux projets.</i></p> <p>Développer la ZACC des Trois Herseaux et Dottignies comme des pôles à part entière au sein du territoire communal</p> <p>Confirmer la vocation résidentielle des aires périphériques en appliquant des densités de 35 à 40 log./ha pour les nouveaux projets</p> <p>Se référer aux dispositions de l'aire urbanisable la plus proche et la plus comparable sur le plan morphologique dans le cas d'une demande d'application de la « règle du comblement » (article 112)</p>
Urbanisation des ZACC	Conserver deux priorités différentes pour la ZACC des Trois Herseaux (I et II), vu sa taille, avec la partie prioritaire du côté de la gare d'Herseaux
Affectation du sol sur les zones d'activité économique	<p>Eviter de grappiller de nouvelles zones agricoles pour y installer des zones d'activité économique (en dehors des surfaces proposées par le Gouvernement wallon dans sa décision du 29 octobre 2010)</p> <p>Densifier les zones d'activité économique pour répondre au mieux à l'article premier du CWATUPE recommandant la gestion parcimonieuse du sol dans l'aménagement du territoire</p>
Modification du plan de secteur	<p>Appliquer la règle de proportionnalité pour la modification du plan de secteur du Futurosport en trouvant une compensation planologique de 64 ha sur le territoire communal, ou proposer des alternatives en accord avec le Gouvernement</p> <p>Appliquer la règle de proportionnalité pour la création des nouvelles zones d'activité économique (proposées par le Gouvernement wallon) en trouvant une compensation planologique équivalente sur le territoire communal et/ou d'autres communes, vu les enjeux supracommunaux dont relève la création de ce type d'espaces.</p>
Sol	Modifier la localisation de la zone d'activité du Marhem, et la situer dans une des six alternatives proposées
Eaux	<p>Permettre la création de nouvelles zones d'activité économique à condition que les investisseurs financent les aménagements nécessaires au niveau de la STEP du Pont Bleu ou de la STEP de Mouscron</p> <p>Imposer le réseau séparatif pour tout nouveau projet (résidentiel ou économique) et promouvoir les réseaux séparatifs pour l'ensemble du territoire communal</p>

Thème	Mesure
	<p>Etudier la gestion des eaux de manière approfondie pour la mise en œuvre de la ZACC des Trois Herseaux vu sa localisation par rapport à l'aléa d'inondation, et intégrer de manière générale des systèmes de temporisation des eaux claires pour réduire tout risque d'inondation pour les nouveaux projets (résidentiel et économique)</p> <p>Fixer des règles de débit de rejet de manière à uniformiser les contraintes pour les constructeurs</p> <p>Se baser par exemple sur les normes imposées dans la Communauté urbaine de Lille : 2 l/s par hectare réellement imperméabilisé (toitures, surfaces extérieures imperméabilisées), sur base des pluies trentenaires</p> <p>Cartographier des zones de saisine de l'IPALLE en fonction des types de projet</p> <p>Imposer une demande d'avis systématique à l'IPALLE pour tout nouveau projet, l'exception des projets d'habitation unique située en dehors des zones de saisine.</p>
Air/Climat	<p>Evaluer spécifiquement les futurs projets d'urbanisation, en particulier ceux d'activité économique sous l'angle de la qualité de l'air</p> <p>Approfondir davantage, à travers la mise à jour du PCM et PCC, les moyens pour une mobilité plus durable en incitant les habitants de la commune à recourir aux modes alternatifs à la voiture et ainsi diminuer les émissions de gaz à effet de serre relatifs au transport</p>
Biodiversité, faune et flore	<p>Porter une attention particulière à l'aménagement de l'aire d'habitat urbain à proximité de l'Argillère Sterreberg vu que l'autre partie de cette dernière devrait être affectée à de l'espace vert après son exploitation, et qu'il est repris dans le réseau écologique du BIPS</p> <p>Etudier la mise en œuvre de la ZACC « Clos de l'Etoile » en intégrant sa proximité avec l'aire agricole d'intérêt écologique, couloir longeant la Grande Espierre</p> <p>Appliquer une série de recommandations pour les options d'aménagement et prescriptions urbanistiques des futurs projets : identifier les intérêts écologiques du site, conserver la végétation existante, conserver des surfaces imperméabilisées, éviter les barrières physiques...</p>
Population et santé humaine	<p>Aménager les aires d'habitat et d'activité économique en fonction de leur proximité, afin d'éviter les nuisances sonores, paysagères, olfactives qu'elles peuvent entraîner</p> <p>Aménager les tronçons des voiries le long desquels une densification est préconisée, de manière à réduire les nuisances sonores du trafic sur la fonction résidentielle</p>
Patrimoine architectural	<p>Porter une attention particulière lors de l'assainissement et rénovation des SAR sur la présence d'un éventuel patrimoine bâti</p> <p>Requalifier les portes d'entrée et aménager les effets de porte et de seuil par la création d'un patrimoine architectural particulier, représentatif de la Ville de Mouscron</p> <p>Poser des bases nécessaires à la justification du style contemporain dans le contexte urbanistique à travers la révision du règlement communal d'urbanisme, pour éviter tout débordement qui nuirait à la cohérence du patrimoine</p>
Patrimoine culturel	<p>Envisager un plan qualité touristique pour valoriser les atouts touristiques de Mouscron</p>

Thème	Mesure
Patrimoine archéologique	Informier le service de l'Archéologie (SPW) avant la mise en œuvre de la ZACC des Trois Herseaux de manière à ce qu'il puisse réaliser une étude archéologique du bâti, des sondages et/ou des fouilles avant tous travaux dans la zone
Biens matériels	Approfondir l'étude des demandes en écoles et maisons de repos sur le territoire communal  A priori, il faudrait créer une nouvelle école lors de la mise en œuvre de la ZACC des Trois Herseaux, mais également à Luigne et dans le quartier du Risquons-Tout. Pour ces deux derniers, il existerait un manque en maison de repos
Paysages	Proposer l'intégration des deux périmètres d'intérêt paysager (proposés dans le schéma des options territoriales) comme mesure à part entière de modification du plan de secteur
	Aménager le Futurosport (extension), les nouvelles zones d'activité économique et la ZACC des Trois Herseaux avec une attention particulière sur leur intégration paysagère
	Réaliser des études d'impact paysager si le projet d'implantation des éoliennes voit le jour
Mobilité	Choisir, en partenariat avec les acteurs concernés, la solution de liaison entre la Route de la Laine et l'A17 (parmi les quatre alternatives) et en déduire le statut du tronçon de la N58 reliant le rond-point Chêne du Bus et l'A17
	Résoudre les problèmes de saturation du rond-point Chêne du Bus
	Tenir compte des densités préconisées par le schéma de structure dans la révision du plan communal de mobilité, puisqu'elles sont susceptibles d'impliquer des charges de trafic supplémentaires sur différents tronçons du réseau
Activité agricole	Respecter une série de recommandations propres aux aires agricole d'intérêt écologique, ce qui induira nécessairement des contraintes supplémentaires pour les agriculteurs : interdiction de plantations de résineux, interdiction de modification du relief du sol, création d'une zone tampon le long des ruisseaux, ... à combiner avec les mesures agri-environnementales pour que les exploitants puissent bénéficier de primes
	Proposer des possibilités de traversée de la connexion entre la Route de la Laine et l'A17 si celle-ci coupe l'étendue agricole existante
Activité commerciale	Redynamiser le commerce du centre en y amenant une ou plusieurs "locomotives" commerciales, et en trouvant des solutions pour la quarantaine de cellules vides que compte le centre-ville
Activité industrielle et tertiaire	Faire correspondre les périmètres de reconnaissance économique avec les zones d'activité économique effective. Certains périmètres n'ont plus lieu d'être parce qu'ils n'intègrent plus d'activité, alors que certaines zones qui sont en activité actuellement ne sont pas reprise en périmètre de reconnaissance économique

Compte tenu des remarques ci-avant formulées, le SSC a fait l'objet d'une version finale datée de mars 2016.

**Vue et approuvée pour être annexée  
à la Délibération du Conseil communal du 15/03/2016.**

**Par le Conseil :**

**Le Directeur général,**

**Le Bourgmestre,**

**Pour extrait conforme**

**Le Directeur général,**

**Le Bourgmestre,**