

PROVINCE DU HAINAUT

VILLE DE MOUSCRON



Schéma de structure communal

Evaluation environnementale

Mars 2016

Auteur de Projet :



29 rue Fosse au Sable, boîte 001, B-1420 Braine-l'Alleud

T. +32 67 64 95 00 • F. +32 67 63 98 00 - awp@jnc.be

Table des matières

I	Préambule	5
I.1.	Introduction	7
I.2.	Présentation de l'équipe	9
II	Evaluation environnementale	11
II.1.	Objectifs du schéma de structure communal	13
II.1.1.	Rappel des objectifs	13
II.1.2.	Liens avec les plans et programmes pertinents	14
II.2.	Situation environnementale du territoire communal.....	18
II.3.	Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement	27
II.3.1.	Corrélation entre les mesures d'aménagement et les objectifs environnementaux.....	27
II.3.2.	Localisation des mesures d'aménagement	30
II.4.	Incidences sur l'urbanisation.....	35
II.4.1.	Zones urbanisables au plan de secteur	36
II.4.2.	Les aires destinées à l'urbanisation dans la « situation projetée ».....	37
II.4.3.	Incidences des principes d'affectations du sol sur l'habitat.....	39
II.4.4.	Incidences des propositions d'urbanisation des ZACC.....	54
II.4.5.	Incidences des principes d'affectations du sol sur les zones d'activité économique.....	56
II.4.6.	Incidences des propositions de modification du plan de secteur	59
II.5.	Incidences non négligeables probables sur les facteurs de l'environnement.....	63
II.5.1.	Considérations générales	63
II.5.2.	Incidences des mesures d'aménagement	63
II.5.3.	Incidences sur les sols	64
II.5.4.	Incidences sur les eaux.....	70
II.5.5.	Incidences sur l'air et les facteurs climatiques.....	76
II.5.6.	Incidences sur la biodiversité, la faune et la flore	78
II.5.7.	Incidences sur la population et la santé humaine.....	81
II.5.8.	Incidences sur le patrimoine architectural.....	83
II.5.9.	Incidences sur le patrimoine culturel.....	84
II.5.10.	Incidences sur le patrimoine archéologique	85
II.5.11.	Incidences sur les biens matériels	86
II.5.12.	Incidences sur les paysages	87
II.5.13.	Incidences sur la mobilité	89
II.5.14.	Interaction entre ces facteurs	94
II.6.	Incidences sur les activités économiques	95
II.6.1.	Activité agricole.....	95
II.6.2.	Activité commerciale.....	97
II.6.3.	Activité industrielle et tertiaire	99
II.7.	Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs	102
II.8.	Méthode d'évaluation et difficultés rencontrées	108
III	Mesures de suivi	109
III.1.	Tableau de bord des indicateurs	111

III.1.1.	Indicateurs proposés pour l'objectif n°2 « Structurer l'espace »	111
III.1.2.	Indicateurs proposés pour l'objectif n°3 « Répondre aux besoins »	113
III.1.3.	Indicateurs proposés pour l'objectif n°4 « Conforter l'économie »	115
III.1.4.	Indicateurs proposés pour l'objectif n°5 « Favoriser une mobilité durable »	116
III.2.	Rapport d'évaluation périodique	118
III.3.	Association étroite des partenaires majeurs	119
IV	Bibliographie et sources de documentation	121
V	Liste des annexes	125

I Préambule

I.1. Introduction

La Directive 2001/42/CE « plans et programmes » a pour objet d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et de programmes, en vue de promouvoir un développement durable. Conformément à la présente directive, certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent être soumis à une évaluation environnementale.¹

Le contenu du schéma de structure communal, défini à l'article 16 du CWATUPE², est, depuis le décret "RESA", orienté très nettement vers la prise en compte et la protection de l'environnement au sens large du terme.

Il est question d'évaluer les incidences non négligeables probables, positives et négatives, de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement, mais aussi sur les activités agricoles et forestières, et d'envisager des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts lorsqu'ils s'annoncent négatifs.

Le texte ci-après reprend l'article 16 du CWATUPE :

« Le schéma de structure communal est un document d'orientation, *d'évaluation*, de gestion et de programmation du développement *durable* de l'ensemble du territoire communal.

Le schéma indique pour l'ensemble du territoire communal :

- 1° les objectifs d'aménagement selon les priorités dégagées ainsi que l'expression cartographiée des mesures d'aménagement qui en résultent ;
- 2° l'implantation des équipements et infrastructures ;
- 3° les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation ;
- 4° les modalités d'exécution des mesures d'aménagement ;
- 5° *une description des objectifs de l'avant-projet de schéma de structure communal, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;*
- 6° *les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le schéma de structure communal n'est pas mis en œuvre ;*
- 7° *les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du schéma ;*
- 8° *les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long termes, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;*
- 9° *les incidences sur l'activité agricole et forestière ;*
- 10° *les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9° ;*
- 11° *une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées ;*
- 12° *les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma de structure communal ;*
- 13° *un résumé non technique des informations visées ci-dessus ».*

¹ Directive 2001/42/CE Article 1^{er}

² Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE)

La première partie de la révision du schéma de structure de Mouscron, qui s'est déroulée de février 2009 à septembre 2009, a permis de disposer d'un « survey » de la situation actuelle de la ville, de mettre en évidence les atouts et les faiblesses de l'entité, ainsi que de prendre conscience des opportunités à saisir et des aspects problématiques à l'encontre desquels des mesures doivent être envisagées à l'avenir.³

La deuxième partie contient les objectifs de la ville en matière de développement territorial et une liste de mesures qui permettront d'atteindre ces objectifs. Elle contient également des recommandations de mise en œuvre des différentes zones du schéma des options territoriales, qui nuance le plan de secteur.⁴

Le présent rapport, réalisé à la suite de la deuxième partie, clôture la mission et consiste, dans un premier temps, à définir de manière définitive les objectifs d'aménagement, à finaliser le schéma des options territoriales, le schéma des déplacements ainsi que le programme global des actions à entreprendre sur le territoire en regard de l'évaluation environnementale qui a été réalisée. Dans un deuxième temps, il consistera à envisager des mesures pour assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma de structure communal.

Les parties essentielles de ce rapport sont :

- les objectifs du schéma de structure et leurs liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;
- l'évaluation de la situation environnementale ainsi que son évolution si le schéma de structure n'est pas mis en œuvre ;
- les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la prise en considération de ces objectifs dans le cadre de l'élaboration du schéma ;
- les incidences non négligeables probables sur l'environnement du schéma des options territoriales, du schéma des déplacements et des différentes mesures d'aménagement ;
- les incidences sur l'activité agricole et forestière ;
- les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs ;
- une description de la méthode d'évaluation et des difficultés rencontrées ;
- les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma de structure communal.

Nous terminerons cette introduction en précisant que l'exercice d'évaluation présente des limites : il n'a pas l'ambition de résoudre toutes les difficultés d'application du schéma de structure communal ni de pallier aux limites opérationnelles de l'outil⁵ : il vise avant tout à vérifier la pertinence environnementales des options et leur cohérence au regard des objectifs fixés.

³ Cf. Rapport de la phase 1 - Analyse de la situation existante

⁴ Cf. Rapport de la phase 2 - Options et mesures d'aménagement

⁵ On rappellera qu'une multitude de facteurs influencent la gestion du territoire (enjeux financiers, spéculation immobilière, stratégies de groupes d'investissements, dynamique des entreprises, évolution des pratiques de consommation, évolution de normes diverses, fluctuation du prix des énergies,...) et provoquent des modifications d'usages qui sont de plus en plus rapides, au point de pouvoir perturber en quelques années les convictions ayant motivé telle ou telle orientation, et finalement précipiter la mise à jour d'un outil d'orientation dont la durée d'application devrait être d'une quinzaine d'années. 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.

I.2. Présentation de l'équipe

Il est une volonté que l'équipe de conception de la partie évaluation du rapport soit différente de celle qui a conçu les options et mesures d'aménagement, dans le but de faire preuve de la plus grande objectivité possible dans l'évaluation de celles-ci et de prendre par la même occasion un peu de recul par rapport aux réflexions menées avec la Ville et sa CCATM de janvier 2010 à mai 2011.

L'équipe qui travaille sur cette mission est composée comme suit :

Direction et coordination

Philippe PIETERS, Architecte-Urbaniste et conseiller en mobilité, directeur d'Agence.

Equipe

Analyse de la situation existante, options et mesures d'aménagement

David LOIR, Ingénieur civil Architecte et Urbaniste, chargé de mission.

Bérénice RUYSEN, Bio-ingénieur et conseiller en mobilité, chargée de mission.

Evaluation environnementale

Julie FRERE, Géographe, assistante de projet.

Alexandre PIERARD, Ingénieur Civil Architecte, Conseiller en environnement et PEB, chef de projet.

Administration

Cristelle WLODARSKI, Assistante de direction.

II Evaluation environnementale

II.1. Objectifs du schéma de structure communal

Les objectifs du schéma de structure ont été cités dans le rapport des « Options et mesures d'aménagement » (Phase 2, mai 2011), ainsi que leurs liens avec les autres plans et programmes pertinents. Les objectifs spécifiques à l'environnement y figuraient également.

II.1.1. Rappel des objectifs

Objectif 1 : Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole

- Conforter son statut de pôle
- Tirer profit de la proximité d'autres pôles
- Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières

Objectif 2 : Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale

- Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité
- Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation
- Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel
- Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression
- Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs

Objectif 3 : Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population

- Répondre aux besoins en logements et services
- Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population
- Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien
- Protéger la population contre les risques

Objectif 4 : Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux

- Structurer les zones d'activités et baliser leur développement
- Baliser le développement commercial
- Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs

Objectif 5 : Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements

- Maitriser la mobilité
- Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité
- Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles

II.1.2. Liens avec les plans et programmes pertinents

Le but, à ce stade de l'évaluation environnementale, est d'analyser la pertinence des options du schéma de structure communal vis-à-vis d'autres plans et programmes existants en matière de planification, de développement et de gestion de l'ensemble du territoire.

Ces plans et programmes, particulièrement nombreux dans le cas de Mouscron, ont été présentés à la fin du rapport de l' « Analyse de la situation existante » (Phase 1, septembre 2009). Plusieurs d'entre eux constituent en effet une base de réflexion incontournable pour la définition des options du schéma de structure en ce qu'ils s'attachent à donner des lignes directrices pour un développement durable du territoire communal.

II.1.2.1. Plans et programmes régionaux et supra-communaux

Suites aux différentes comparaisons opérées (voir tableau de synthèse en page suivante), nous constatons que la définition des objectifs du schéma de structure communal a pris en compte de manière relativement fidèle les objectifs déjà définis dans la plupart des plans et programmes régionaux et supra communaux que sont :

- la Stratégie en faveur du Développement Durable de l'Union Européenne (2006) ;
- le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (1999) ;
- le Schéma de Développement de l'Espace Régional (1999) ;
- le manifeste "Lignes de Force : Politique d'aménagement du territoire pour le 21^{ème} siècle" du Ministre Philippe Henry (2010) ;
- la Stratégie wallonne de Développement Durable (2013) ;
- l'Eurométropole (Lille-Kortrijk-Tournai) (2008) ;
- le projet de territoire de la Wallonie Picarde 2025 (2008).

La comparaison de ces différents documents montre que la Stratégie en faveur du Développement Durable de l'Union Européenne (SDD) et la Stratégie wallonne de développement durable (SWDD) ne formulent pas d'objectif en termes de polarité ou de coopération transfrontalière, ce qu'apporte en revanche le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) avec le renforcement de la coopération transfrontalière.

La SDD et le SDEC ne traitent par ailleurs pas des notions de densité ou lisibilité territoriale.

De même, le manifeste 'Lignes de force' n'aborde pas directement dans ses objectifs les besoins matériels, sanitaires, sociaux ou culturels de la population. Cependant, à travers sa politique d'aménagement du territoire, cet ouvrage exprime sa volonté de développer l'urbanisation de manière à ce que chacun puisse avoir facilement accès aux services, équipements, commerces ...

Objectifs du SSC	SDD de l'UE / SDEC	SDER	Lignes de Force	SWDD	Eurométropole	Wallonie Picarde 2025	Autres
1 Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole	<i>Développer un système urbain équilibré et polycentrique</i> <i>Renforcer la coopération transfrontalière et interrégionale</i>	I. Structurer l'espace wallon II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie III. Mettre en place des collaborations transversales	I. Assumer la complexité, réfléchir à l'échelle des bassins de vie		I. Construire l'identité de l'Eurométropole et renforcer le sentiment d'appartenance à un même territoire	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	
2 Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale		I. Structurer l'espace wallon VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources	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	Densification de l'habitat Utilisation efficace des ressources	IV. Assurer une gestion concertée de l'aménagement du territoire et de l'environnement	I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes	<u>Plan Air-Climat</u> Mieux aménager le territoire pour diminuer le besoin en mobilité
3 Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population	V. Limiter les risques importants pour la santé publique	III. Mettre en place des collaborations transversales IV. Répondre aux besoins primordiaux		Satisfaction des besoins fondamentaux Logements décentes pour tous, performants et multiformes Accès à une alimentation saine et nutritive pour tous Emplois décentes pour tous - Education et formation tout au long de la vie Accès aux soins de santé et réduction des inégalités - Performance sociale, institutionnelle et économique élevée du système de santé	III. Développer une offre de services de qualité sur son territoire	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	<u>Plan Air-Climat</u> Responsabiliser les acteurs et changer les comportements Orienter les choix des consommateurs, propriétaires ou gestionnaires lors d'acquisition d'un bâtiment ou d'un équipement <u>Directive Cadre Eau</u> Protéger la santé des personnes des effets négatifs de la contamination des eaux destinées à la consommation humaine en garantissant la salubrité et la propreté de celles-ci <u>Plan PLUIES</u> Diminuer et ralentir le ruissellement des eaux sur les bassins versants et la vulnérabilité en zones inondables
4 Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux	III. Promouvoir des modes de consommation et de production plus durables	V. Contribuer à la création d'emploi et de richesses	V. Mieux localiser l'activité économique	Performance économique des modes de production Performance environnementale et sociale élevée des produits Performance économique et sociale élevée des secteurs agricole et agro-alimentaire Multifonctionnalité de l'agriculture	V. Soutenir la création d'activités et d'emplois	VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité	<u>Plan Air-Climat</u> Réduire les émissions des polluants atmosphériques et encourager le développement de la production d'énergie verte <u>Stratégie pour la biodiversité</u> Etudier et surveiller les effets et les causes des processus et activités menaçant la biodiversité
5 Favoriser une mobilité durable	II. Limiter les effets négatifs des transports et développer davantage les transports respectueux de l'environnement et de la santé	VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité	II. Favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux	Accès à tous à des modes de transport durables Transfert modal en faveur des modes de transport doux et collectifs (personnes et marchandises) Performance sociale et environnementale élevée des transports Accroissement de l'inter-modalité	II. Améliorer l'accessibilité du territoire, ainsi que la mobilité des citoyens, des travailleurs et des marchandises	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	<u>Plan Air-Climat</u> Mieux aménager le territoire pour diminuer le besoin de mobilité Favoriser le choix d'autres modes de transport, moins polluants que par la route, et le passage d'un type de transport à l'autre

II.1.2.1. Plans et règlements communaux

a. Stratégie de Ville durable

La Ville s'est lancée dans un processus de Stratégie de Ville durable ayant pour but de définir une politique de gestion globale de la ville basée sur les piliers du développement durable. Son rôle sera de chapeauter l'ensemble des plans et programmes communaux existants et à venir.

Menée concomitamment avec le schéma de structure, leurs objectifs sont relativement proches, si ce n'est que le schéma de structure s'oriente essentiellement vers l'aménagement du territoire, alors que la Stratégie de Ville durable englobe d'autres politiques sectorielles, n'entrant pas nécessairement en compte dans le schéma de structure.

	Objectifs du SSC	Objectifs de la Stratégie de Ville durable
1	Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole	Valoriser notre image par un accueil soigné, original et par une programmation culturelle de qualité
2	Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale	Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien
3	Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population	Répondre aux besoins en logement Promouvoir le sport et la santé Garantir la diversité et la qualité de l'enseignement
4	Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux	Baliser le développement des zones économiques Entretien et renforcer nos atouts commerciaux
5	Favoriser une mobilité durable	Maitriser la mobilité, soutenir les alternatives à la voiture

b. Premier schéma de structure communal

Approuvé en 1991, le premier schéma de structure communal de Mouscron a été réalisé par les services communaux. Il contenait deux tomes (pas de notion d'évaluation à l'époque) : le survey de la situation existante et les options. Ces dernières se déclinaient autour de 6 thèmes : l'environnement, l'économie, le logement, l'enseignement, les transports et la société.

	Objectifs du SSC	Objectifs du premier SSC
1	Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole	Création d'un pôle de développement textile transfrontalier
2	Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale	Des densités à réduire là où elles sont excessives et à augmenter là où elles sont nécessaires
3	Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population	Diverses actions en matière de logement
4	Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux	Assainissement des zones d'activité communes présentées dans le cadre d'une eurozone sur le versant Nord-Est de la métropole lilloise
5	Favoriser une mobilité durable	Nouveau plan de circulation pour Mouscron

c. Plan communal de mobilité

Le PCM de Mouscron (juin 2003) a défini une série d'objectifs pour faciliter les échanges urbains tout en développant une qualité de vie qui permet de maintenir, dans la ville, une mixité de fonctions et de personnes. Ils se sont déclinés en objectifs généraux, géographiques et sectoriels.

	Objectifs du SSC	Objectifs du plan communal de mobilité
1	Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole	Harmoniser les projets et les politiques de mobilité avec les régions voisines
2	Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale	Densifier le centre-ville et les centres des quartiers
3	Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population	Assurer l'accessibilité multimodale à tous les quartiers
4	Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux	Densifier les zones d'activité économique existantes Maintenir et renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville et des centres des quartiers
5	Favoriser une mobilité durable	Améliorer la qualité de vie en maîtrisant le trafic dans les zones denses et en favorisant les transports publics et les modes doux

d. Plan communal de développement de la nature

La Ville de Mouscron a actualisé son PCDN en 2013, pour une période minimum de 5 ans.

	Objectifs du SSC	Plan communal de développement de la nature
1	Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole	
2	Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale	Améliorer le réseau écologique mouscronnois, préserver et protéger le milieu
3	Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population	Eduquer et sensibiliser au développement et à la protection de la nature
4	Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux	Inciter les entreprises à appliquer des méthodes d'aménagements naturels sur leur site
5	Favoriser une mobilité durable	Préserver les chemins verts en les rendant attrayant pour la promenade

e. Règlement communal d'urbanisme

L'objectif principal du RCU est d'encadrer l'acte de construire pour rencontrer les objectifs du schéma de structure communal. Il découle donc directement des objectifs du SSC.

On rappellera que la démarche de révision entreprise en 2009 concerne tant le schéma de structure que le règlement communal d'urbanisme et que la volonté de la ville est de procéder simultanément à l'adoption des deux outils révisés.

Finalement, les objectifs du schéma de structure corroborent ceux des plans et programmes communaux déjà existants au sein de la ville de Mouscron.

II.2. Situation environnementale du territoire communal

Les aspects pertinents de la situation environnementale ont été rappelés dans la synthèse de l'analyse de la situation existante.

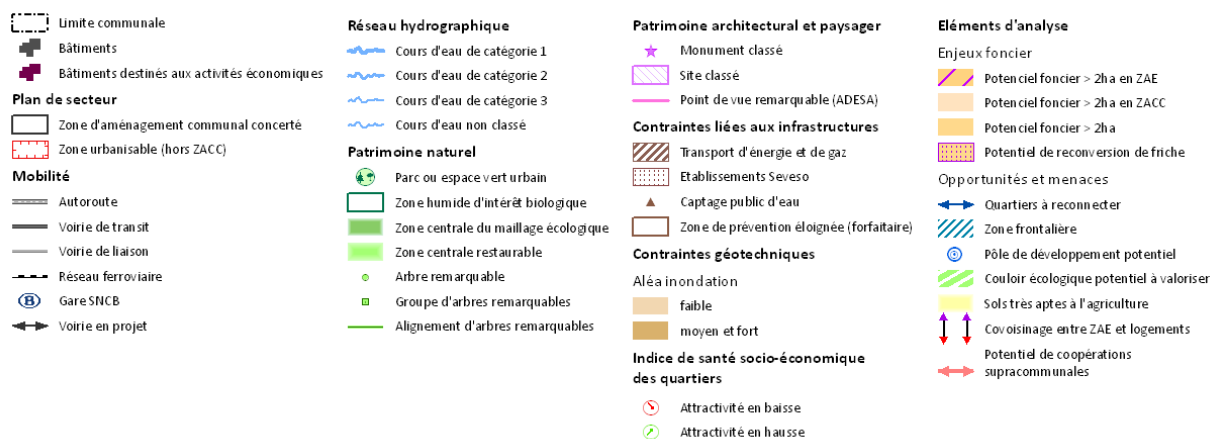
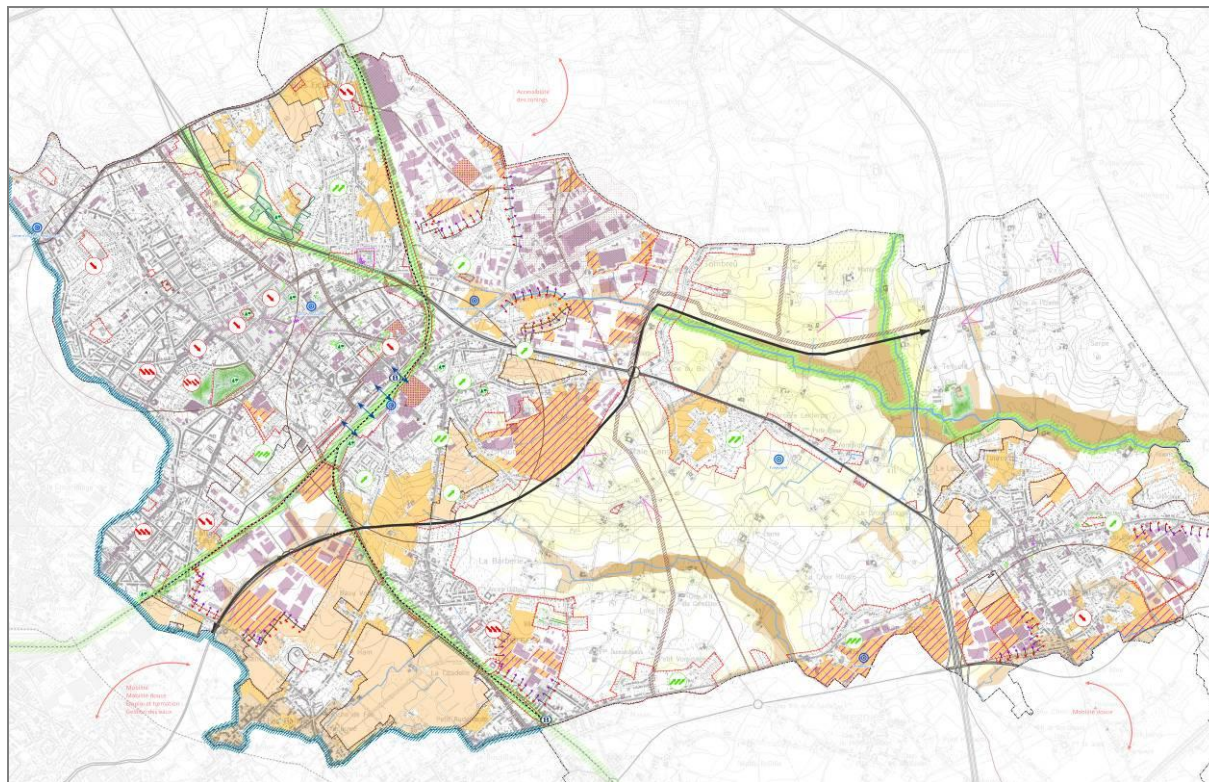


Figure 1 : Carte de synthèse de l'analyse de la situation existante (Carto JNC AWP)

Nous nous contenterons ici de les reprendre de manière synthétique dans la première colonne d'un tableau. Nous mettrons en regard de chaque aspect :

- dans la deuxième colonne, des commentaires sur l'évolution vraisemblable (à moyen terme) dans l'hypothèse où le schéma de structure communal ne serait pas mis en œuvre, ce qui équivaut à la « situation de référence » ;
- dans la troisième et la quatrième colonne, les dispositions (éventuellement) proposées dans le schéma de structure en réaction au(x) risque(s) d'évolution négative.

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse dans les objectifs	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Caractéristiques générales			
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	<p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p> <p>2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs</p> <p>3.1 Répondre aux besoins en logements et services</p>	<p>SOT⁶ : Commentaires et définition des différentes aires ; définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>AO-06 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies</p> <p>GA-01 : Mettre en place une régie foncière</p>
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	2.1 Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité	<p>SOT : Commentaires et définition des différentes aires. Définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales.</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre (passerelle au-dessus du chemin de fer)</p>
Aptitude des terrains agricoles	Extension de la zone urbanisable aux dépens de terres agricoles de bonne qualité	<p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p>	SOT : Délimitation des aires destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation
Contexte urbanistique			
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>2.1 Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité</p> <p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p>	<p>SOT : 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>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>AO-06 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies</p> <p>AO-08 : 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>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.3 Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p>	<p>SOT : Délimitation des aires destinées à l'urbanisation et non destinées à l'urbanisation</p> <p>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-03 : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>AC-02 : Contribuer à la réalisation d'un nouvel inventaire du patrimoine architectural</p>

⁶ Schéma des Options Territoriales (SOT) : carte n18 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 dans les objectifs	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
Espaces publics principalement occupés par la voiture	Envahissement de l'espace public par la voiture	<p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p> <p>3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien</p> <p>5.1 Maitriser la mobilité</p> <p>5.3 Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles</p>	<p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AC-01/01 : 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>2.1 Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité</p> <p>2.3 Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel</p> <p>3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien</p> <p>5.2 Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité</p>	<p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-08 : Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>
Contexte écologique et paysager			
Plusieurs zones humides intéressantes et présence de la réserve éducative de la Fontaine Bleue Plusieurs parcs et espaces verts en milieu urbain	Evolution de l'occupation du sol en faveur des zones urbanisées Disparition de certains milieux identifiés dans le premier PCND suite à l'urbanisation Développement d'une végétation invasive	<p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p>	<p>SOT : 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>AN-01 : Propositions de modification du plan de secteur – Réserve de la Fontaine Bleue</p> <p>AN-01/04 : Proposition de modification du plan de secteur – Argilière de Sterreberg</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
Paysages agricoles relativement bien préservés et présence de quelques points de vue présentant un intérêt paysager	Extension de l'urbanisation dans des zones ouvertes d'un point de vue paysager Manque d'intégration paysagère des bâtiments agricoles et industriels	<p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p> <p>4.2 Structurer les zones d'activités et baliser leur développement</p>	<p>SOT : 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>AN-01/02 : Proposition de modification du plan de secteur – ZAE Marhem</p> <p>AN-01/03 : Proposition de modification du plan de secteur – ZAE Tombrouck</p> <p>AN-01/04 : Proposition de modification du plan de secteur – Argilière de Sterreberg</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p>
Mobilité			
Bonne distribution des voies de communication au sein de la commune mais manque de lisibilité du réseau routier, surtout pour les camions	Augmentation du nombre de camions "perdus" dans les zones résidentielles	5.1 Maitriser la mobilité	<p>SD⁷ : Hiérarchisation du réseau des voiries ; prévoir des espaces de stationnement pour les poids-lourds</p> <p>AO-08 : Requalifier les portes d'entrée dans les agglomérations</p>

⁷ 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 dans les objectifs	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>5.1 Maitriser la mobilité</p> <p>5.2 Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité</p>	<p>SD : Valoriser les nœuds de transfert modal</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>AC-01/05 : 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>5.1 Maitriser la mobilité</p> <p>5.2 Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité</p>	<p>SD : Hiérarchisation du réseau des voiries</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AC-01/02 : Dialoguer avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58</p> <p>AC-01/04 : 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...)	5.3 Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles	<p>SD : Hiérarchisation du réseau des voiries ; aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes ; valoriser les nœuds de transfert modal</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-03 : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers</p>
Contexte socio-économique			
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>2.1 Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité</p> <p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.3 Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p> <p>2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs</p> <p>3.1 Répondre aux besoins en logements et services</p>	<p>SOT : 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>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>GA-01 : Mettre en place une régie foncière</p>

Aspect de la situation environnementale	Évolution probable si le SSC n'est pas mis en œuvre	Éléments de réponse dans les objectifs	Éléments de réponse de l'avant-projet de SSC
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>2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs</p> <p>3.1 Répondre aux besoins en logements et services</p>	<p>GA-01 : Mettre en place une régie foncière</p> <p>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"</p> <p>AO-06 : 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 « éclaté » (sur de trop nombreux sites) des zones d'activité économique, accessibles presque uniquement par l'automobile	<p>4.1 Structurer les zones d'activités et baliser leur développement</p> <p>5.2 Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité</p> <p>5.3 Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles</p>	<p>SOT : Délimitation des zones destinées à l'activité économique sur base des « corridors de développement » identifiés dans les enjeux</p> <p>A0-02 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone levier" de Valemprez</p> <p>AC-01/03 : 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>GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</p>
Fuite des Mouscronnois dans les grandes surfaces françaises ou à Tournai et Courtrai Pas d'enseigne commerciale jouant le rôle de locomotive dans le centre-ville et peu de concertation pour le développement commercial Projets de centres commerciaux extérieurs qui concurrenceraient le centre-ville	Déclin du commerce mouscronnois	4.2 Baliser le développement commercial	<p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"</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	Demande croissante pour l'accueil du troisième âge, malgré l'offre importante (prise également par les Français)	<p>3.1 Répondre aux besoins en logements et services</p> <p>3.2 Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population</p>	GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"
Offre limitée dans le secteur touristique et les loisirs	Peu de développement touristique ou les loisirs	4.3 Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme	GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"
Potentiel foncier			
Potentiel foncier essentiellement en ZAE et ZACC	Saturation du potentiel foncier dans les 20 ans par rapport au plan de secteur Sans la mise en œuvre des ZACC, le prix du terrain risque d'augmenter davantage et devenir inaccessible à la majorité des Mouscronnois	<p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs</p> <p>3.1 Répondre aux besoins en logements et services</p>	<p>SOT : 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>AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC</p> <p>AO-05 : 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 dans les objectifs	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>	Dégradation des sites abandonnés et risque d'augmentation du nombre de friches en centre-ville	<p>2.3 Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel</p> <p>2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs</p>	<p>SOT : Définition des densités à appliquer au sein des différentes aires du schéma des options territoriales</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p> <p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-07 : Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>
Situation juridique			
Périmètres de gestion urbaine (rénovation, revitalisation, ZIP) qui permettraient la rénovation du centre-ville et de son Sud-Ouest mais qui sont peu "utilisés"	Gaspillage d'aides régionales		<p>SOT : Délimitation de l'aire d'habitat de centre-ville</p> <p>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
Peu de périmètre de gestion du patrimoine naturel et paysager	Développement urbanistique de la ville au détriment du patrimoine naturel et paysager existants		SOT : Proposition de périmètres d'intérêt paysager
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 Nombreux périmètres de reconnaissance économique dont certains ne correspondent plus à de l'activité économique	Dégradation d'anciens sites industriels en centre-ville	2.3 Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer des espaces à haut potentiel	<p>AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luignne et le chemin de fer</p> <p>AO-07 : Mettre à jour la liste des sites à réaménager (SAR) et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR</p>
Présence d'un RCU et de 4 PCA encore en vigueur	Périmètres réglementaires en faveur de l'urbanisation et localisation des permis de lotir dans les villages, au détriment de Mouscron	<p>2.1 Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité</p> <p>2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation</p> <p>2.4 Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression</p>	<p>SOT : 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>AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre</p>
Documents de planification, de développement et de gestion			
Nombreux documents communaux de planification ou réglementaires	Coordination parfois difficile entre les différents outils		GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"

Dans la lecture de ce tableau, il ressort qu'une grande majorité des faiblesses et menaces identifiées dans l'analyse de la situation existante ont été prises en compte dans la conception du nouveau schéma. Celui-ci apporte des éléments de réponse aux aspects (potentiellement) problématiques à travers la mise en œuvre d'options territoriales, relatives aux déplacements (carte n°19) et de différentes mesures d'aménagement (carte n°20).

Aucune des mesures proposées n'aborde un aspect particulier de la situation environnementale. En effet, l'ensemble des mesures apportent des solutions, ce qui relevait d'un souhait de la Ville (disposer d'un panel de « mesures-cadre » susceptibles d'être appliquées dans des contextes identifiés dès maintenant mais aussi ultérieurement dans d'autres lieux où la problématique pourrait seulement apparaître après l'adoption du schéma de structure communal).

Les mesures AO-01 à AO-06, proposant l'élaboration de réflexions stratégiques de zones délimitées, permettront à la commune d'encadrer le développement urbanistique au sens large de ces zones presque entièrement bâties et constituant un enjeu majeur dans le développement de la ville de Mouscron. Ainsi, ces réflexions aborderont plusieurs domaines tels que le cadre bâti, le paysage urbanistique, la mobilité, la structure territoriale, l'activité économique et commerciale, le cadre de vie, les espaces verts...

La mesure AN-02 « Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre des ZACC » permettra à la commune de mieux encadrer le développement urbanistique pour des espaces encore non bâtis spécifiques que sont les zones d'aménagement communal concerté. Ces RUE aborderont également tous les aspects environnementaux. A l'heure de la rédaction de document, la « Stratégie de Ville durable » est déjà largement entamée.

La mesure AO-07 « Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre leur assainissement et rénovation » permettra de répondre à plusieurs faiblesses et menaces en agissant sur des sites dégradés.

Les mesures AC-01 « Favoriser une mobilité durable », AC-02 « Contribuer à l'élaboration d'un nouvel inventaire du patrimoine architectural » et GA-01 « Mettre en place une régie foncière » permettront de développer d'autres aspects connexes à l'environnement comme la mobilité, le patrimoine et l'accès au logement. Ces mesures-là sont à mettre en lien direct avec d'autres programmes communaux, à savoir le plan communal de mobilité (PCM), le règlement communal d'urbanisme (RCU) et le programme du logement.

Et finalement, la mesure GA-02 « Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable" » permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants de Mouscron sur le plan économique, social et environnemental en formulant une série d'objectifs balayant les piliers du développement durable et en proposant des pistes de projets pour les concrétiser.

Des améliorations sont encore possibles, notamment :

- le manque de parking pour poids lourds ;

Des localisations potentielles pour le stationnement des poids lourds ont été prévues au schéma des déplacements, comme pour le covoiturage. Mais, contrairement à ce dernier, aucune mesure n'a été formulée à ce propos. Cette proposition pourrait, néanmoins, être abordée à travers le plan communal de mobilité dont la révision est programmée.

- la mise à jour de la liste des SAR ;

Mouscron compte une série de chancres liés à son histoire industrielle, essentiellement dans le centre, qui nuisent à l'image de la ville et qui sont autant d'opportunités de reconstruction de la ville sur la ville. Les options du schéma de structure prévoient la mise à jour de la liste des SAR mais ne propose pas de relevé des sites pouvant faire l'objet d'une réhabilitation. Nous reviendrons sur ce sujet dans la section II.3.2.

- la gestion des déchets ;

L'analyse de la situation existante avait relevé la problématique de la présence d'une déchetterie qui permet aux Mouscronnois de déposer leurs déchets sans contrainte de tri ou de sac payant. Près de 40 % des déchets sont apportés à la déchetterie. Les options n'abordent pas ce sujet et aucune mesure n'est prévue pour résoudre cette problématique. Ce thème est toutefois abordé dans la stratégie de ville durable et devra faire l'objet tout du moins d'une échéance de fermeture pour la remplacer par un système plus adapté en matière de tri.

- le développement commercial

Mouscron est caractérisée par plusieurs types de commerces (commerce de centre urbain, commerces frontaliers...) et l'analyse de la situation existante avait relevé le peu de concertation stratégique dans ce secteur, la "fuite" d'une partie de la population mouscronnoise dans les grandes surfaces française ou à Tournai ou Courtrai pour leur shopping, et les projets de centres commerciaux extérieurs qui pourraient concurrencer le centre-ville.

Cette problématique a fait l'objet d'un objectif dans les options, mais n'a pas été concrétisée à travers une mesure. La stratégie de ville durable traite de ce problème mais n'apporte qu'un début de solution au travers d'un dialogue pour que tous les types de commerçants y trouvent leur compte.

La Ville de Mouscron a décidé d'élaborer un schéma de développement commercial dont les conclusions seront disponibles au premier semestre 2016.

II.3. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement

II.3.1. Corrélation entre les mesures d'aménagement et les objectifs environnementaux

Dans ce point d'évaluation, il est intéressant de vérifier la bonne corrélation entre les mesures d'aménagement proposées *in fine* (fin de la phase 2, 1^{er} semestre 2011) et les objectifs définis *ab initio* (début de la phase 2, 1^{er} semestre 2010). Le tableau repris de manière condensée ci-après, (ou dans sa totalité en annexe n°2), nous donne les liens entre chaque objectif et les mesures permettant de les mettre en œuvre.

OBJECTIFS	OPTIONS	SOT	SD	Nbre de MA
Jouer un rôle dans le développement transfrontalier	Conforter son statut de pôle			2
	Tirer profit de la proximité d'autres pôles			1
	Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières		X	4
Structurer l'espace	Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité	X	X	8
	Hierarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation	X		10
	Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel	X		9
	Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression	X		5
	Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs			7
Répondre aux besoins	Répondre aux besoins en logements et services	X		8
	Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population			7
	Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien	X	X	10
	Protéger la population contre les risques	X		2
Conforter l'économie	Structurer les zones d'activité économique et baliser leur développement	X		6
	Baliser le développement commercial	X		4
	Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs			5
Favoriser une mobilité durable	Maitriser la mobilité		X	8
	Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité		X	5
	Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles		X	8

Tableau 1 : Corrélation entre les objectifs, les options et les mesures d'aménagement

Cette vérification donne un résultat assez convainquant. Il apparaît en effet clairement dans ce tableau que le souci de concrétiser chaque objectif a été pris en compte dans la suite de l'élaboration du schéma de structure communal.

De manière générale, les mesures d'aménagement à caractère normatif et opérationnel pourront répondre à tous les objectifs puisqu'elles impliqueront, lorsque ça apparaît nécessaire, des modifications d'affectation ou des schémas directeurs permettant de renforcer le rôle transfrontalier de Mouscron, de structurer l'espace, de répondre aux différents besoins, de conforter l'économie et de favoriser la mobilité durable.

Seul le premier objectif « Jouer un rôle dans le développement transfrontalier » comptabilise peu de mesures permettant de le mettre en œuvre, le schéma des options territoriales et le schéma des déplacements ne répondent pas non plus explicitement à cet objectif. Ce dernier est finalement peut-être difficile à mettre en œuvre à travers un schéma de structure communal, essentiellement basé sur la gestion du territoire. Le rôle transfrontalier pourrait se traduire plutôt à travers des partenariats et des échanges, relevant de programmes spécifiques, difficiles à traduire à travers des mesures d'aménagement.

On peut conclure, cependant, que l'ensemble des mesures pourraient permettre à Mouscron de jouer son rôle transfrontalier... Cet objectif pourrait venir en appui à certaines décisions d'acceptation ou de refus de projets.

Par ailleurs, la Stratégie de ville durable traite la question sous l'intitulé « Revendiquer une place dans l'Eurométropole et dans la Wallonie picarde », mais ne détaille pas davantage la stratégie et ne propose pas de pistes concrètes en termes de projets.

La plupart des déclinaisons des quatre autres objectifs sont rencontrées, à plusieurs reprises, dans les mesures d'aménagement. On constate, par ailleurs, que chaque mesure répond à plus d'un objectif. Le schéma des options territoriales, document central du projet apportant la vision nuancée du plan de secteur que la commune exprime, et les mesures qui en découlent veillent aussi bien à structurer l'espace, à répondre aux besoins, à conforter l'économie et à favoriser la mobilité durable.

Par ailleurs, aucune mesure n'est à mener par la commune seule. Pour chacune d'entre elles, le schéma a en effet déterminé les partenaires potentiels et les sources de financement possibles.

En dehors du premier objectif, quelques autres déclinaisons d'objectifs semblent a priori peu ou moins suivies dans les mesures :

- la déclinaison n°4 de l'objectif 3 : « protéger la population contre les risques »

Aucune mesure ne traite directement la protection de la population contre les risques. Cependant, la répartition des zones urbanisables et non urbanisables ou les zones déconseillées à l'urbanisation au schéma des options territoriales, les périmètres de prévention « SEVESO » ou de protection de captage participent à la réalisation de cet objectif.

Une mesure particulière pourrait cependant être mise en place dans le cadre de ce schéma de structure : celle du développement de l'information auprès de la population concernant les différents types de risques sur la commune.

- la déclinaison n°2 de l'objectif 4 : « baliser le développement commercial »

Le développement commercial est un sujet plus ciblé, sortant quelque peu de l'aménagement du territoire. Le nombre de mesures pouvant répondre à cet objectif pourrait donc être réduit. Cependant, comme déjà relevé précédemment, aucune mesure n'a spécifiquement abordé le thème du commerce. Certaines, plus générales peuvent cependant intégrer ce sujet, comme la stratégie de ville durable, la réflexion relative à la "zone-levier" de l'hyper-centre ...

D'autres déclinaisons d'objectifs pourraient également davantage être appuyées :

- la déclinaison n°3 de l'objectif 4 : « valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs »
- la déclinaison n°4 de l'objectif 2 : « préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression »
- la déclinaison n°2 de l'objectif 5 : « favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité »

Finalement, étant donné que Mouscron possède déjà la gamme la plus complète de documents de planification, le schéma de structure s'est essentiellement (et logiquement) focalisé sur des mesures touchant principalement l'aménagement du territoire.

Certains des objectifs pourront être concrétisés par des actions relevant d'autres outils. Les aspects sociaux et économiques sont approfondis dans la Stratégie de Ville durable, les aspects naturels et paysagers dans le PCDN, les aspects de mobilité dans le PCM, les aspects du logement public dans le PCL ...

Comme les objectifs entre ces différents programmes et le SSC sont relativement proches, il semblait inutile de recommander de nouvelles mesures, qui se trouvent déjà dans ces autres programmes ou seront intégrées dans à leur prochaine version (révision prévue pour le PCM et le PCDN, fréquence de 2 ans pour le PCL, ...).

D'autres politiques sectorielles pourraient également faire l'objet d'outils spécifiques comme 'communes énergétiques' pour l'énergie ou un plan qualité touristique pour le tourisme.

II.3.2. Localisation des mesures d'aménagement

Concernant la répartition des 28 mesures d'aménagement définies en mai 2011, on observe que 7 d'entre elles peuvent être considérées comme générales, c'est-à-dire qu'elles couvrent l'ensemble du territoire communal (on parlera d'incidences « à l'échelle de la commune »). Les 21 autres mesures sont considérées comme « localisables », c'est-à-dire qu'elles s'appliquent à une ou plusieurs zone(s) relativement bien définie(s) du territoire communal (on parlera donc d'incidences « à l'échelle locale »). Il s'agit des mesures reprises dans le tableau ci-dessous.

		Mesures	Sous-mesures	Actions par ancienne commune				
				Mouscron	Herseaux	Luingne	Dottignies	TOTAL
Proportion de la superficie communale				35%	17%	13%	35%	100%
Mesures d'aménagement localisables		21	79	42	13,5	7,5	16	79
Mesures d'aménagement à caractère normatif								
AN-01	Modification du plan de secteur	4	4	3			1	4
AN-02	RUE pour la mise en œuvre de ZACC	5	5	1	1		3	5
Mesures d'aménagement à caractère opérationnel								
AO-01	"Zone-levier" de l'hyper-centre	1	1	1				1
AO-02	"Zone-levier" de Valemprez	1	1				1	1
AO-03	Espaces frontaliers	2	2	1,5	0,5			2
AO-04	"Zone-levier" entre le centre de Luingne et le chemin de fer	1	1	0,5		0,5		1
AO-05	"Zone-levier" des "Trois Herseaux"	1	1		1			1
AO-06	"Zone-levier" du centre de Dottignies	1	1				1	1
AO-08	Portes d'entrées	1	7	6	1			7
Mesures connexes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme								
AC-01/01	Poches de stationnement pour le covoiturage	1	5	1		1	3	5
AC-01/05	Nœuds de transfert modaux	1	12	7	2	1	2	12
AC-01/06	"Effets de portes" et des "effets de seuils"	1	23	11	5	2	5	23
AC-01/07	Carrefours à problèmes	1	16	10	3	3		16

Tableau 2 : Mesures d'aménagement "localisables"

Les mesures sont présentes à l'intérieur de chaque ancienne commune mais pas dans les mêmes proportions. La moitié des mesures localisables sont situées sur l'ancienne commune de Mouscron, l'autre moitié est répartie sur les trois autres anciennes communes : Dottignies 20 %, Herseaux 17 % et Luingne 9 %.

La superficie des anciennes communes est différente : Luingne et Herseaux occupent effectivement un territoire moins important. Cependant, la superficie de Mouscron et de Dottignies est relativement équivalente, alors que la première est concernée par 42 sous-mesures et la seconde par 16 sous-mesures.

Les enjeux en aménagement du territoire restent néanmoins plus importants à Mouscron, de par sa population plus nombreuse, sa plus forte densité de bâti, son réseau de voirie et sa desserte en transport en commun (train et bus) plus développés.

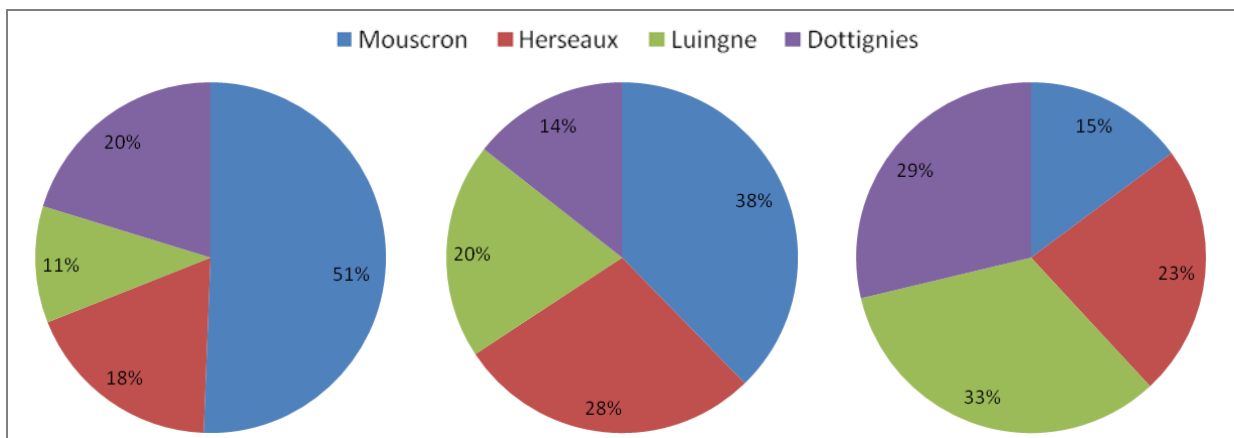


Figure 2 : Répartition des mesures localisables par anciennes communes

Figure 3 : Répartition des mesures localisables par anciennes communes, pondérées par leur superficie

Figure 4 : Répartition des mesures localisables par anciennes communes pondérées par leur population

Lorsqu'on pondère les mesures localisables par les surfaces ou la population, les résultats sont différents.

En nombres absolus, la moitié des mesures localisables sont consacrées à Mouscron. En revanche, en proportion avec sa superficie, il n'y a plus que 2 mesures sur 5 en faveur de Mouscron ; et en proportion avec sa population, il y a moins d'une mesure sur 5 destinées à Mouscron.

En pondérant par les surfaces, Luignne, bien qu'encore derrière Mouscron, est bien lotie. En termes de population, elle l'est davantage et est même la mieux lotie (avec 1 mesure localisable sur 3). Herseaux est avantagée en pondérant avec les surfaces. Dottignies l'est en pondérant avec la population.

Finalement, contrairement aux apparences, l'ancienne commune de Mouscron n'est pas nécessairement plus avantagée par les mesures que les autres anciennes communes. En relativisant avec la population, elle est même la moins favorisée.

Les interventions localisables concernent les modifications au plan de secteur, l'élaboration des RUE pour la mise en œuvre de certaines ZACC, les réflexions stratégiques pour les zones leviers, la requalification des "portes d'entrée", l'aménagement de poches de stationnement pour le covoiturage, des effets de portes et de seuils, le réaménagement des carrefours à problèmes et la valorisation des nœuds de transfert modaux.

Les périmètres d'intervention des mesures à caractère opérationnel, en excluant les zones frontalières, couvrent à eux-seuls 515 ha, soit l'équivalent du tiers des aires du centre-ville, d'habitat urbain et périphérique.

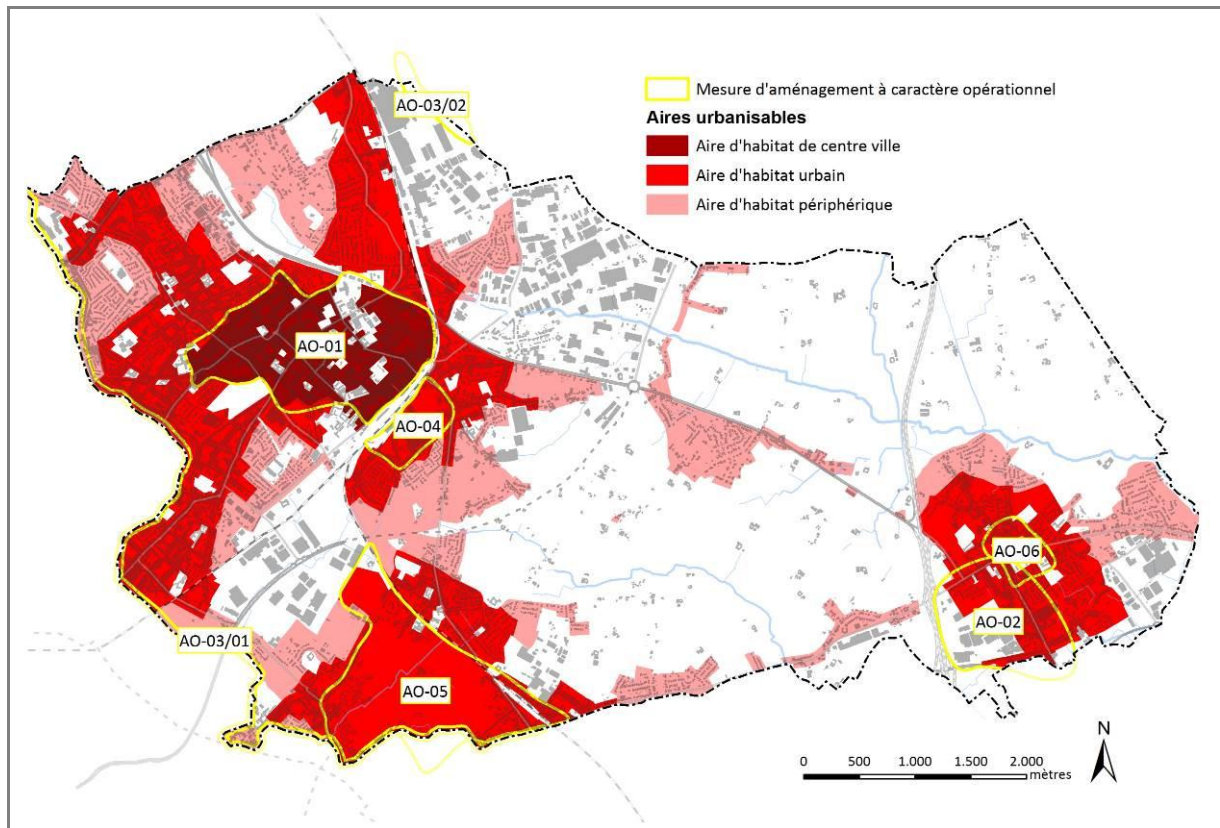


Figure 5 : Localisation des mesures opérationnelles
(Source : Avant-projet de SSC, volet Options ; Carto JNC AWP)

Il s'agira, à travers la mise en place des programmes opérationnels, de préciser la localisation des interventions.

Les sept mesures générales (non localisables) sont les suivantes :

- Mesure AN-07 : mettre à jour la liste des sites à réaménager (SAR) et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR ;
- Mesure AC-01/02 : dialogue avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58 ;
- Mesure AC-01/03 : 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 ;
- Mesure AC-01/04 : Réorganiser le transport public dans le centre-ville en le structurant à deux échelles ;
- Mesure AC-02 : contribuer à la réalisation d'un nouvel inventaire du patrimoine architectural ;
- Mesure GA-01 : mettre en place une régie foncière ;
- Mesure GA-02 : compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"

Parmi ces mesures, certaines peuvent être plus précises en termes de localisation sur le territoire de Mouscron.

Par exemple, la mesure relative à la mise à jour de la liste des SAR devrait être traduite sur carte à travers le relevé et la localisation des SAR existants et potentiels, et ce même si cette donnée est susceptible de connaître une évolution chaque année. En effet, un repérage spatial facilite la recherche d'interactions entre différents projets et contribue ainsi aux dynamiques de renouveau urbain.

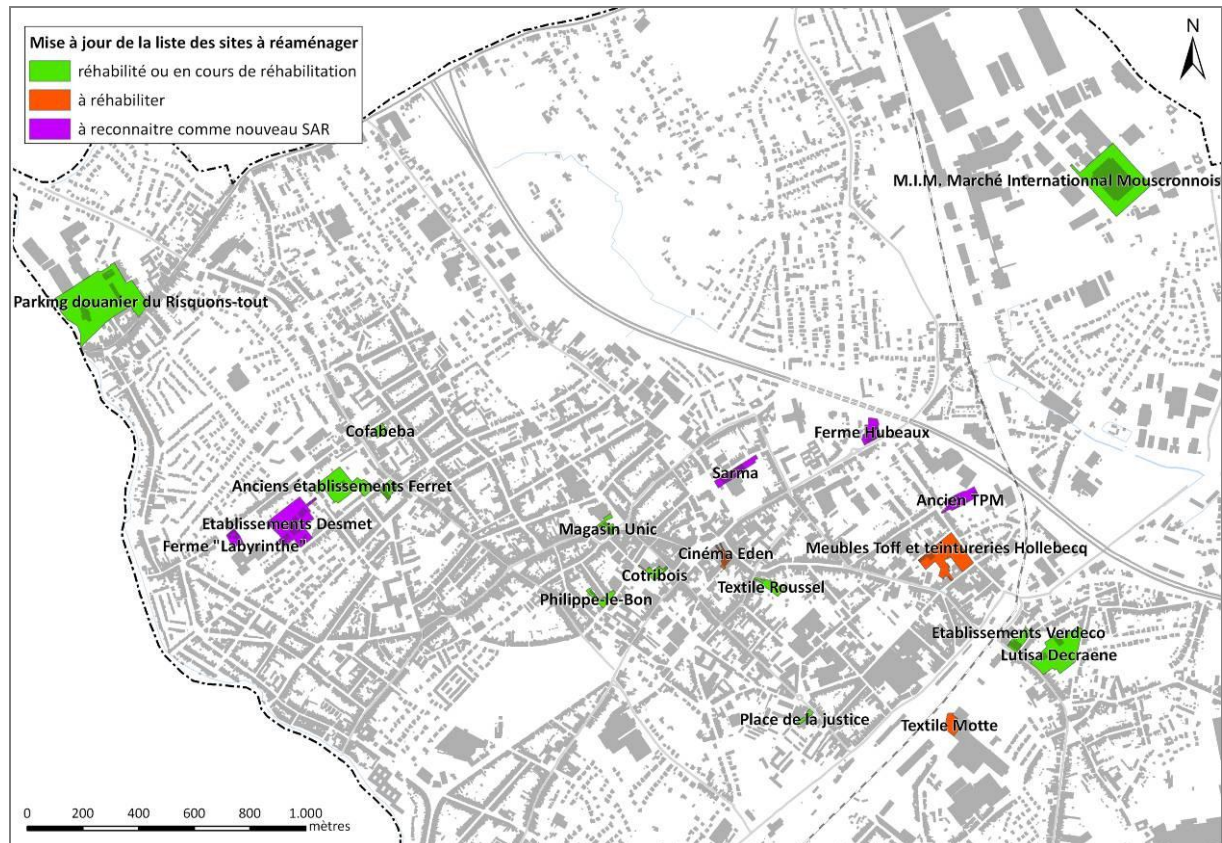


Figure 6 : Proposition de mise à jour de la liste des SAR
(Source : Service de l'urbanisme et JNC AWP ; Carto JNC AWP)

Les sites potentiels à ajouter à la liste communale sont essentiellement localisés dans le centre-ville.

Plusieurs SAR ont déjà fait l'objet d'une réhabilitation totale, ou partielle, d'autres sont en cours de réaménagement. Il s'agit de celui du parking douanier du "Risquons-Tout", des établissements Ferret, du magasin Unic, du site Philippe-le-Bon, des textiles Roussel, des établissements Verdecò, du site Lutisa Decraene... Ces sites pourraient donc être supprimés de la liste des SAR.

Par ailleurs, certains des sites déjà reconnus comme SAR doivent encore faire l'objet de réhabilitation, comme par exemple le cinéma Eden, le site Toff et Hollebecq (aménagé actuellement en parking), celui des textiles Motte... Ce dernier est inclus dans le périmètre de remembrement urbain, son réaménagement sera donc intégré dans le projet de remembrement urbain.

D'autres sites mériteraient d'être reconnus comme SAR à Mouscron :

- les établissements Desmet dans le quartier du Tuquet ; situés dans un quartier dense, à proximité d'une école et d'un hall sportif, un projet d'écoquartier avec du logement moyen pourrait y être envisagé ;
- la ferme Hubeaux ; une piste potentielle serait celle d'un réaménagement du site en centre d'hébergement de type auberge de jeunesse (équipement inexistant à l'heure actuelle, avec une localisation intéressante par rapport au cœur de ville) ;
- l'ancien Sarma ; ce site devrait être réaménagé en commerces et logements ;
- l'ancien TPM ; ce site pourrait être réaménagé en logements

Ces SAR représentent des potentiels en matière de réaménagement, création et densification de logements pour le centre-ville. Ce sujet sera abordé plus en détail dans le chapitre suivant (II.4), consacré à l'examen des incidences de l'avant-projet de schéma de structure sur l'urbanisation.⁸

La mesure concernant le nouvel inventaire du patrimoine bâti mérite également un approfondissement à travers la localisation des différents biens et sites intéressants. Pour que cette mesure soit concrétisée, il faudrait localiser les sites et biens intéressants à faire valider ultérieurement par le service compétent de la DGO4 (équipe "Inventaire du Patrimoine Architectural" au sein de la Direction de Urbanisme et de l'Architecture).

Cette étude pourrait se faire dans le cadre de la révision du règlement communal d'urbanisme, menée en parallèle à celle du schéma de structure.

Les mesures relatives aux déplacements, au co-voiturage, aux effets de porte, au transport public,... seront inévitablement approfondies à travers la future mise à jour du plan communal de mobilité. Rappelons particulièrement la problématique du stationnement des poids lourds qui n'a pas fait l'objet d'une mesure particulière dans le cadre de ce schéma de structure alors qu'elle pose forcément la question de la localisation pertinente, elle-même liée à la disponibilité en terrains.

Après cette vérification, mettant en évidence la cohérence entre les objectifs et les mesures d'aménagement proposés par le schéma de structure, ainsi que l'étude de la localisation des différentes mesures, nous allons poursuivre cette évaluation en entrant plus en détail dans l'analyse des divers effets probables de l'application des principes d'affectation et des mesures d'aménagement.

⁸ Une actualisation de l'inventaire des SAR est en cours au niveau de la Région wallonne, en collaboration avec les communes.

II.4. Incidences sur l'urbanisation

En plus de l'analyse des incidences de l'avant-projet de schéma de structure sur les différentes thématiques environnementales, il nous paraissait également indispensable de consacrer un volet spécifique aux conséquences de la mise en œuvre du schéma des options territoriales, document central du projet, sur l'urbanisation ; autrement dit sur les disponibilités foncières, la densification, le logement, les zones d'activités, ...

Etant donné que le schéma des options territoriales⁹ est contraint d'être fidèle au zonage du plan de secteur, il n'exprime pas à lui seul le projet territorial à un horizon de 15 ou 20 ans. Pour effectuer une évaluation pertinente des effets probables de l'urbanisation à venir sur l'environnement, il convient de tenir compte également des modifications de plan de secteur actuellement envisagées (comme une zone d'activité économique en lieu et place d'une zone agricole¹⁰), en ce compris celles proposées dans le présent document (comme une zone d'habitat en lieu et place d'une zone d'activité économique à l'arrière de la gare de Mouscron).

Nous appellerons cette vision territoriale à 20 ans la « situation projetée », comme reprise sur la carte ci-dessous. C'est sur cette « situation projetée » que seront basées les réflexions du présent chapitre.

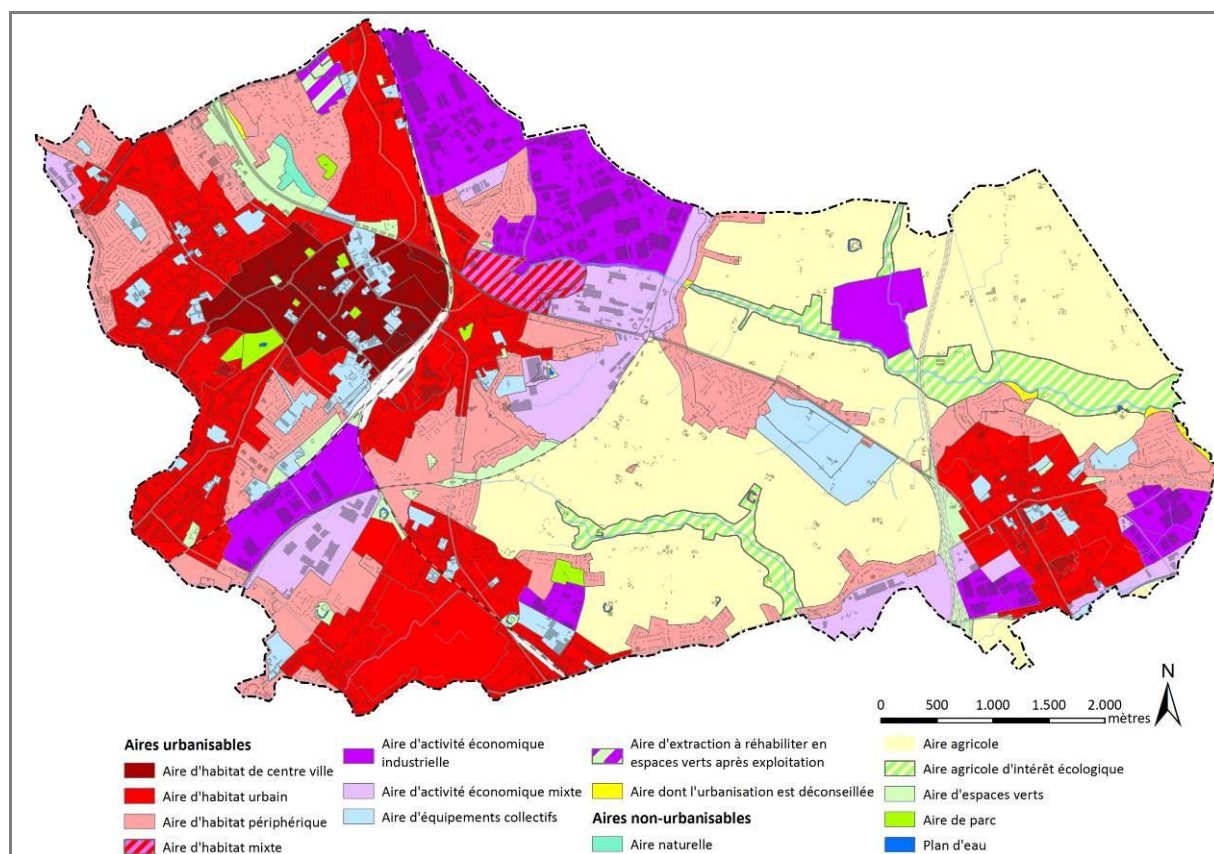


Figure 7 : Vision territoriale à 20 ans que nous appellerons « Situation projetée » (JNC AWP)

⁹ Il s'agit du plan d'affectation par zones plus précises que celles établies par le plan de secteur, tel que défini dans le CWATUPE, art. 254 2° b.

¹⁰ On reviendra plus tard dans le document sur la décision de proposition de modification du plan de secteur par le Gouvernement wallon (29 octobre 2010)

II.4.1. Zones urbanisables au plan de secteur

Les zones urbanisables ont été définies au plan de secteur en 1979. Elles représentent une superficie de 2545 ha¹¹, dont 681 ha étaient encore disponibles à la clôture de la phase 1 du schéma (septembre 2009). Ces zones urbanisables se répartissent de la manière suivante :

Zones urbanisables	Surface (ha)
Habitat	1464
Habitat à caractère rural	53
Activité économique industrielle	301
Activité économique mixte	226
Services publics et équipements communautaires	99
Aménagement communal concerté	294
Aménagement communal concerté à caractère industriel	107
TOTAL	2545
Extraction	8

Tableau 3 : Répartition des zones urbanisables au plan de secteur

Sur les 1.464 ha de zones d'habitat au plan de secteur, 264 ha étaient encore disponibles lors de la clôture de l'analyse de la situation existante (Tome I du SSC). De même, sur les 294 ha de zone d'aménagement concerté, 230 ha étaient encore disponibles (moins 5 ha dont l'urbanisation est déconseillée, cfr. Rapport d'options et mesures d'aménagement, sous-section IV.2.1.9).¹²

Ces chiffres doivent, bien entendu, être reçus avec certaines précautions dans la mesure où toute la surface théoriquement urbanisable n'est pas nécessairement exploitable, que ce soit pour des motifs techniques, environnementaux ou autres.

La zone d'extraction, bien que considérée comme zone urbanisable au plan de secteur, n'a pas été incluse dans les calculs de potentiel foncier : d'une part, parce qu'elle est encore exploitée aujourd'hui, et d'autre part parce qu'il est prévu qu'elle sera réhabilitée en partie en espaces verts après son exploitation.

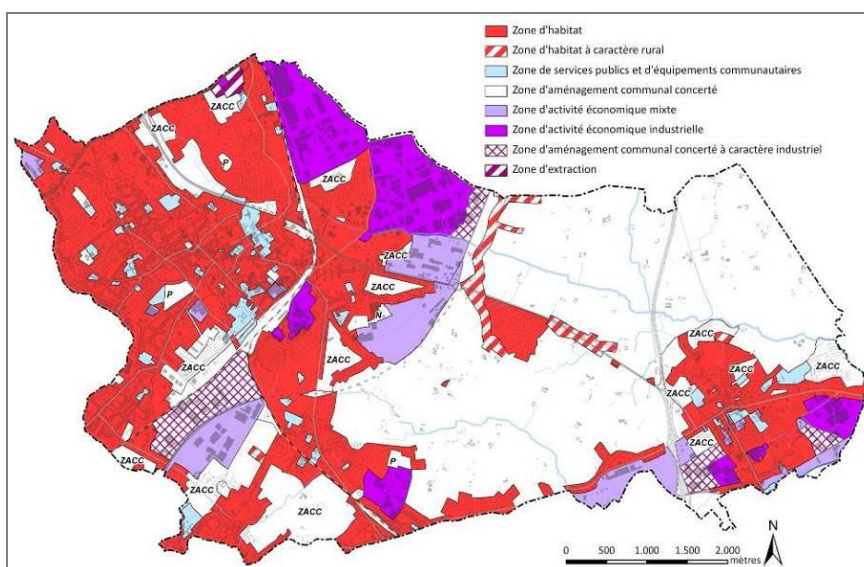


Figure 8 : Zones urbanisables au plan de secteur (Source SPW-DGO4 - Carto JNC AWP)

¹¹ Zone d'extraction non comprise

¹² Une mise à jour des données a montré qu'il restait environ 200 ha de potentiel en zone d'habitat et environ 175 ha dans les ZACC

II.4.2. Les aires destinées à l'urbanisation dans la « situation projetée »¹³

La « situation projetée » est donc la combinaison de l'application du schéma des options territoriales (vision nuancée du plan de secteur) et des modifications de plan de secteur envisagées par la Wallonie ou par la Ville. Elle nous sert à évaluer les conséquences d'un usage maximal des ressources foncières disponibles.

On rappellera que le schéma des options territoriales (SOT) comporte 7 types d'aires destinées à l'urbanisation :

Aires destinées à l'urbanisation	Localisation (au SOT)	Schéma des options territoriales		Situation projetée ¹⁴	
		Surface	%	Surface	%
Aire d'habitat de centre-ville	Hyper-centre de Mouscron qui s'étend de la gare au Nouveau-Monde et du parc communal à l'hôpital	154 ha	6 %	161 ha	6%
Aire d'habitat urbain	Quartiers de Mouscron en bordure du centre : Coquinie (U1), Nouveau-Monde et Risquons-Tout (U2), Tuquet (U3), Mont-à-Leux (U4) Centre des agglomérations : Luigne (U5), Herseaux (U6), Dottignies (U7)	892 ha	35 %	922 ha	34%
Aire d'habitat périphérique	Extensions de Mouscron et autres agglomérations qui ne sont pas reprises dans les aires du centre-ville ou d'habitat urbain	685 ha	27 %	668 ha	25%
Aire d'habitat mixte	Partie de la zone d'activité économique industrielle de Portemont, localisée à l'entrée de Mouscron et accueillant de nombreuses habitations	40 ha	2 %	40 ha	1%
Aire d'équipements collectifs	Equipements collectifs repris au plan de secteur (écoles, cimetières, hôpital, musée, maisons de repos ...), et les infrastructures sportives (terrains de sport, halls omnisports ...) qui sont en zone d'espace vert ou agricole au plan de secteur actuel	100 ha	4 %	196 ha	7%
Aire d'activité économique mixte	Les ZAEM du Risquons-Tout, du Haureu, du Blanc-Ballot, de Quevaucamps, du Pont Bleu, la partie Sud-Est de la ZAEI de Portemont et la partie Nord de la ZAEI de Valemprez La ZACC du Mont Gallois	245 ha	10 %	259 ha	10%
Aire d'activité économique industrielle	Les ZAEI de Portemont, de la Martinoire, Saint-Roch, Valemprez, de la Barrière de Fer, et la zone artisanale Saint-Achaire (actuellement en zone d'habitat)	402 ha	16 %	428 ha	16%
TOTAL		2518 ha		2674 ha	

Tableau 4 : Aires destinées à l'urbanisation dans la « situation projetée »

¹³ Situation projetée : explications dans l'introduction du chapitre II.4

¹⁴ Situation projetée : explications dans l'introduction du chapitre II.4

Les parties de ZACC destinées à l'urbanisation sont reprises dans le tableau en fonction des affectations souhaitées.

Des différences entre le schéma des options territoriales (SOT) et la situation projetée sont présentes dans la majorité des aires urbanisables, à l'exception de l'aire d'habitat mixte (40 ha). La superficie totale des aires urbanisables est plus importante pour la « situation projetée », essentiellement à cause de l'implantation de zones d'activité économique en aire agricole (PGW01 et PGW02, voir II.4.5) ou la conversion en équipements communautaires du Futurosport (actuellement en grande partie en aire agricole, mesure AN-01/01) ou de certains sites que le plan de secteur affecte en espaces verts alors qu'ils sont urbanisés.

Pour ce qui concerne le centre-ville, la différence entre le SOT et la situation projetée s'explique principalement par l'intégration dans l'aire de centre-urbain de l'espace vert le long de la N58 et d'une zone d'activité économique en face de la gare.

Les aires d'habitat urbain augmentent de 30 ha du fait de la conversion des sites d'ancienne activité industrielle situés à l'arrière de la gare de Mouscron.

L'habitat périphérique est la seule aire urbanisable pour laquelle la situation projetée diminue sa surface par rapport au SOT (- 17 ha). Ceci est dû à l'extension des activités économiques industrielle (confirmation de la situation existante) et mixte (proposition d'extension de la zone d'activité économique par le Ministre) au Nord du territoire communal.

Les équipements communautaires connaissent la différence la plus importante, puisque leur surface double entre le SOT et la « situation projetée ». A l'instar du cas du Futurosport, il s'agit essentiellement de confirmations de la situation existante de fait.

Pour les zones d'activité économique, la création de nouvelles zones d'activité économique en zone agricole explique l'augmentation des surfaces entre le SOT et la situation projetée.

Malgré ces différences relevées, les proportions des différentes aires urbanisables restent similaires d'une situation à l'autre, comme le montre bien la figure suivante.

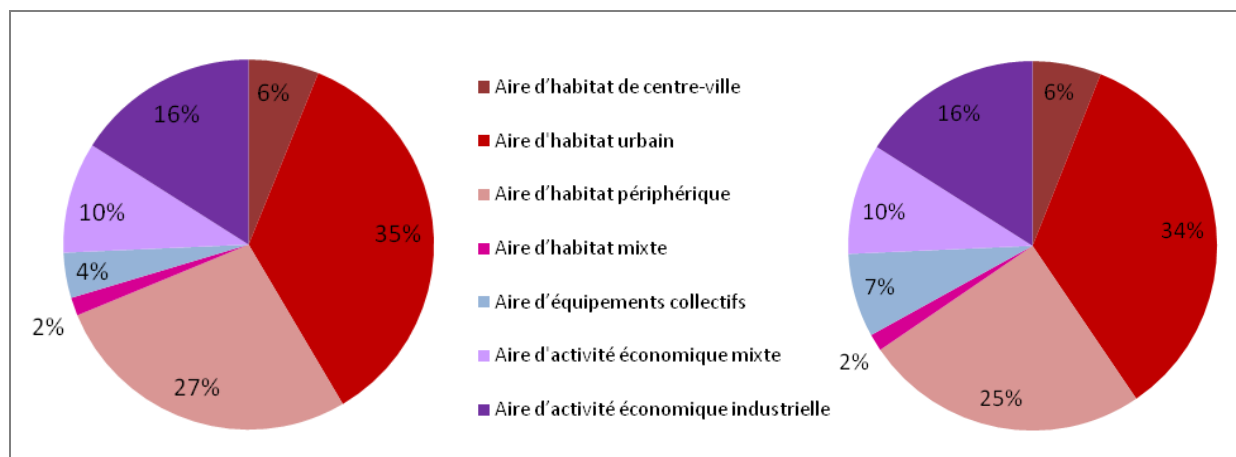


Figure 9 : Répartition des surfaces urbanisables au schéma des options territoriales (à gauche) et dans la situation projetée (à droite)

La différence notable est celle concernant les espaces communautaires qui augmentent d'une version à l'autre, au détriment (minime) des aires d'habitat urbain et périphérique, bien que les premières connaissent une augmentation absolue de 30 ha.

II.4.3. Incidences des principes d'affectations du sol sur l'habitat

Les options territoriales sont appelées à avoir un impact important sur l'occupation du sol et l'évolution des densités d'urbanisation sur plusieurs portions du territoire. Trois des sept aires urbanisables sont destinées principalement ou exclusivement à l'habitat, elles représentent une superficie de 1.751 ha.

Pour chaque aire au sein d'une même affectation, le nombre maximum de logements a été calculé, sur base des densités nette maximales à atteindre par aire dans les recommandations relatives au schéma des options territoriales. Ces densités ont été établies dans le Tome II « Options et mesures d'aménagement » sur base du référentiel « Ligne de Force », de la pression foncière présente à Mouscron, des densités existantes, de la structure territoriale de la ville ...

Elles s'appliquent aux espaces non encore urbanisés (potentiel foncier) situés au sein des aires urbanisables des options territoriales (situation projetée).

Elles s'appliquent à la situation projetées et intègrent donc les modifications du plan de secteur prévues dans les options et mesures d'aménagement (Tome 2). Les zones déconseillées à l'urbanisation sont donc également ôtées de cette analyse.

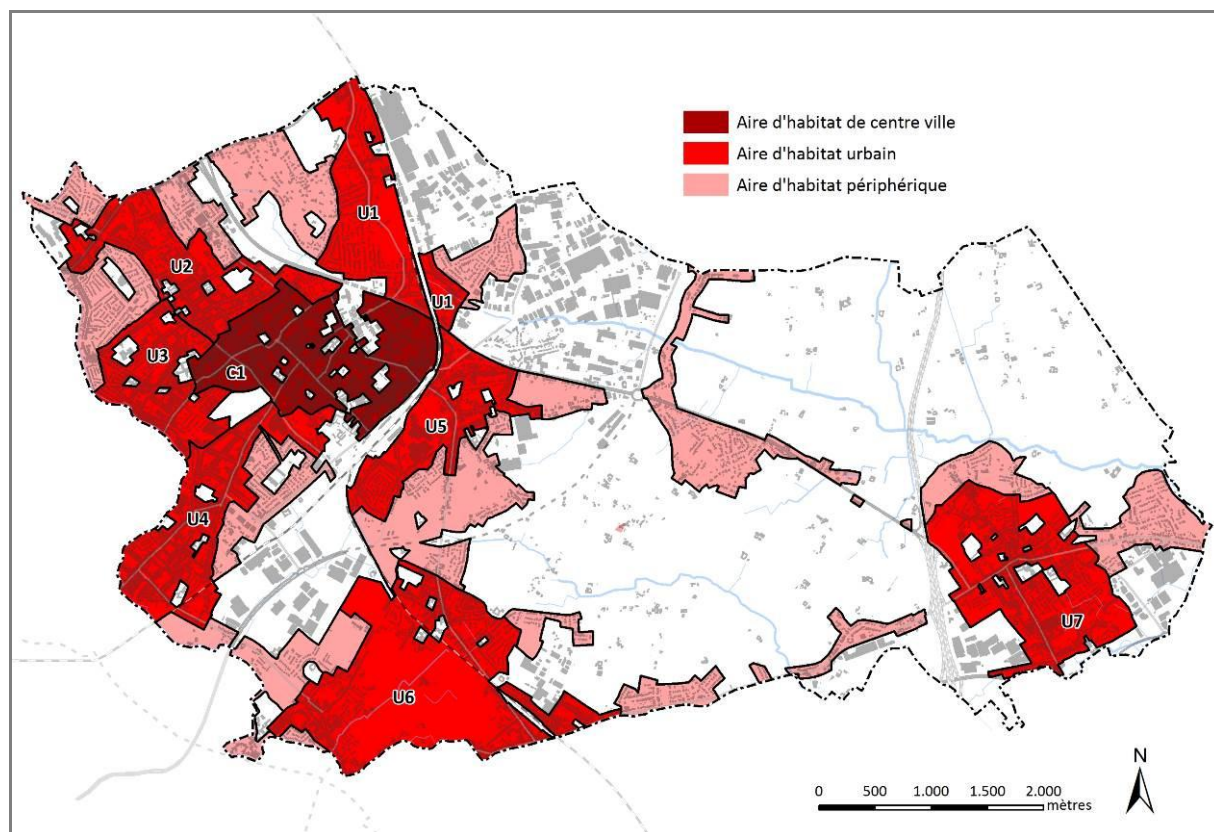


Figure 10 : Localisation des zones destinées au logement sur la ville de Mouscron (JNC AWP)

Le tableau ci-après nous donne pour chaque aire destinée au logement :

- le numéro permettant de localiser l'aire;
- la surface totale projetée et la surface urbanisable (en ha) ;
- le potentiel foncier (calculé lors de l'analyse de la situation existante, Tome 1 ; mis à jour avec le cadastre 2011) ;

- le nombre de logements estimé (mis à jour) et la densité nette actuelle de la partie urbanisable (log/ha) ;
- la densité nette à atteindre pour la zone non urbanisée (cette densité a été déterminée dans les commentaires relatifs au schéma des options territoriales dans la phase 2 « Options et mesures d'aménagement ») ;
- le nombre théorique de logements à atteindre ;
- le nombre théorique de logements pouvant être potentiellement construits, calculé à partir du différentiel entre le nombre théorique de logements à atteindre et le nombre de logements actuel ;
- et enfin, la densité nette à appliquer aux futurs projets pour atteindre la densité souhaitée pour l'ensemble de l'aire.

		Superficie aire d'habitat (ha)	Superficie des parcelles urbanisables	Potentiel foncier	Nombre actuel de logements	Densité nette actuelle (log/ha)	Densité nette à atteindre (log/ha)	Nombre théorique de logements total à atteindre	Nombre théorique de logements pouvant être potentiellement construits	Densité nette à appliquer aux projets (log/ha)
Aire d'habitat de centre-ville	C1	161	133	8,1	3.700	28	60	7.980	4.280	528
Aire d'habitat urbain										
Coquinie	U1	105	89	21,8	1.160	13	25	2.225	1.065	49
Nouveau-Monde – Risquons-Tout	U2	106	88	9,7	3.050	35	45	3.960	910	94
Tuquet	U3	83	68	4,2	2.750	40	50	3.400	650	155
Mont-à-Leux – rue de Roubaix	U4	124	103	13,4	3.800	37	50	5.150	1.350	101
Luingne	U5	92	76	8,4	1.720	23	30	2.280	560	67
Herseaux	U6	243	216	103,8	2.980	14	30	6.480	3.500	34
Dottignies	U7	169	145	34,7	2.460	17	30	4.350	1.870	54
Aire d'habitat périphérique	P1	668	583	222,9	6.100	10	25	14.575	8.475	38
TOTAL		1.751	1.501	427	27.740			50.400	22.660	

Tableau 5 : Calcul du nombre de logements maximum en cas d'intégration totale des options territoriales (situation projetée)

Evolution démographique théorique

Sur base de l'estimation qui précède, on constate que le schéma de structure communal appliqué à la lettre permettrait d'atteindre environ 50.400 logements au total sur le territoire mouscronnois, soit l'arrivée de plus de 22.000 nouveaux logements.

Mouscron a connu une croissance démographique très importante pendant la première moitié du XX^{ème} siècle, liée au développement industriel de la ville. Les 20 dernières années de ce siècle ont été marquées par une diminution de la population, mais depuis le début des années 2000, la tendance est repassée à la hausse, pour atteindre 55.251 habitants le 1^{er} janvier 2011 (et 56.546 habitants le 1^{er} janvier 2014).

Avec près de 14 hab./ha, Mouscron est une des communes les plus densément peuplées de la Région wallonne ; particulièrement dans l'ancienne commune de Mouscron, où la densité atteint 25 hab./ha.

Mouscron est également caractérisée par une population vieillissante, une augmentation du nombre de ménages deux fois plus importante que la moyenne régionale et une forte présence d'étrangers (16 %), liée à la localisation frontalière de la ville (90 % des étrangers sont français).

Le nombre de logements n'a cessé d'augmenter durant les dernières années, phénomène lié à l'éclatement de plus en plus fréquent des familles et de la diminution du nombre de personnes par ménage.

En 2010, Mouscron comptait 24.010 ménages, soit une moyenne de 2,28 personnes par ménage.

Ainsi, si l'on tient compte de l'offre potentielle en logements dans la commune en appliquant à la lettre le schéma des options territoriales (50.400 logements), et en tenant compte de l'évolution de la taille des ménages (en moyenne, 2 personnes par ménage), on constate que la ville pourrait accueillir à long terme, et ce lorsque toutes les surfaces urbanisables seraient mises en œuvre avec les densités préconisées, une population d'environ 100.800 habitants, ce qui représenterait le doublement de la population actuelle de la ville. 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) : il s'agit en réalité d'une extrapolation qui permet de montrer qu'en appliquant les densités préconisées, la collectivité locale s'offre une réserve importante de capacité pour ses besoins en logements.

Or, selon les perspectives du bureau du plan (2015), la population de Mouscron atteindrait (avec les hypothèses les plus larges) environ 64.500 habitants à l'horizon 2040 (en prenant l'hypothèse que la commune de Mouscron représenterait alors 80 % de la population de son arrondissement, contre 76% en 2015).

Alternative de densification : reconstruction de la ville sur la ville

Certaines densités à appliquer aux nouveaux projets (dernière colonne du Tableau 5) sont difficilement envisageables¹⁵. Il s'agit ici de chiffres théoriques basés sur le potentiel foncier ne comprenant que les parcelles non bâties.

Or, la construction de nouveaux logements peut également se faire à travers la reconstruction de la ville sur la ville : réhabilitation de chancres urbains, aménagement de logements aux étages des commerces, démolition de logements insalubres et reconversion en immeubles à appartements ...

L'analyse qui va suivre permettra d'approfondir l'examen du potentiel foncier et d'en déduire les densités à appliquer aux futurs projets de manière raisonnable en fonction des différents quartiers de Mouscron et de leurs réalités de terrain.

¹⁵ Pour l'aire d'habitat du centre-ville et les quartiers du Nouveau-Monde/Risquons-Tout, du Tuquet et du Mont-à-Leux/Rue de Roubaix

II.4.3.1. Aire d'habitat de centre-ville

L'objectif n°2 du schéma de structure communal est de renforcer la densité de la ville en hiérarchisant le potentiel foncier et en ajustant les densités. Cet objectif vise aussi à préserver les parties non bâties du territoire.

L'analyse du tableau montre que les disponibilités en terrains non bâtis dans le centre-ville sont particulièrement faibles (8,1 ha). Le respect des principes d'affectation du sol tels que proposés par le schéma des options territoriales impliquerait la création de près de 8.000 nouveaux logements, soit une densité théorique de 528 logements à l'ha pour les nouveaux projets sur les parcelles encore libres.

Cette densité théorique pour les nouveaux projets est bien évidemment inatteignable. Cependant, pour tendre vers l'objectif des 60 logements à l'hectare pour l'ensemble du centre-urbain, d'autres possibilités de densification sont envisageables. La stratégie à aborder est celle de la « reconstruction de la ville sur la ville ».

a. *Réhabilitation des chancres urbains*

Le centre de Mouscron compte une série de sites industriels à l'abandon ou en fin d'activité. Ceux-ci nuisent à l'image du centre-ville et offrent un potentiel de surface urbanisable que la localisation incite à densifier. Leur urbanisation permettrait de redonner une image positive à des quartiers marqués par ces bâtiments imposants et sales, et de s'approcher des densités préconisées par les options. La mise à jour de la liste des SAR (mesure AO-07) permettra de localiser tous les sites potentiels à la densification du centre-ville.

Certains logements ou îlots insalubres peuvent également être démolis et leur site pourrait être reconstruit avec des programmes de logements (ou mixtes : commerces et logements, bureaux et logements, ...) présentant des densités plus importantes.



Figure 11 : Localisation des potentiels d'urbanisation dans l'aire de centre d'habitat de centre urbain

Ces sites peuvent être réaménagés par des programmes de logements, intégrant des équipements, des services, des espaces publics accueillant et des liaisons piétonnes favorisant les déplacements doux. Le comblement de ces dents creuses devra se faire dans le respect du contexte urbanistique local, en termes de gabarit essentiellement.

Pour quelques sites, des projets sont déjà à l'étude et certains d'entre eux montrent qu'il est tout-à-fait possible d'atteindre des densités de logements importantes, associées à une architecture de qualité et des espaces publics agréables.

1. Rue des dragons - rue des moulins

Avec 30 logements sur une surface de 0,44 ha, le projet à l'angle des rues du dragon et des moulins, au Sud du centre-ville, propose une densité de 68 logements par hectares.



Figure 12 : Projet d'un ensemble de logements à l'angle des rues du dragon et des moulins (Source : P. Bertholet sprl)

2. Rue Roger Salengro

Le projet situé à l'angle des rues Salengro et de Roulers prévoit la construction de 108 appartements. Ce projet présenterait une densité nette de près de 130 logements par hectare.



Figure 13 : Projet d'un ensemble de logements à la rue Salengro (Source : L.P Archi)

3. Ilot Charles Quint

Le projet de logements sur une partie de l'ilot Charles Quint propose la construction d'une cinquantaine de logements, dont 42 maisons unifamiliales, avec une densité de 62 log./ha.

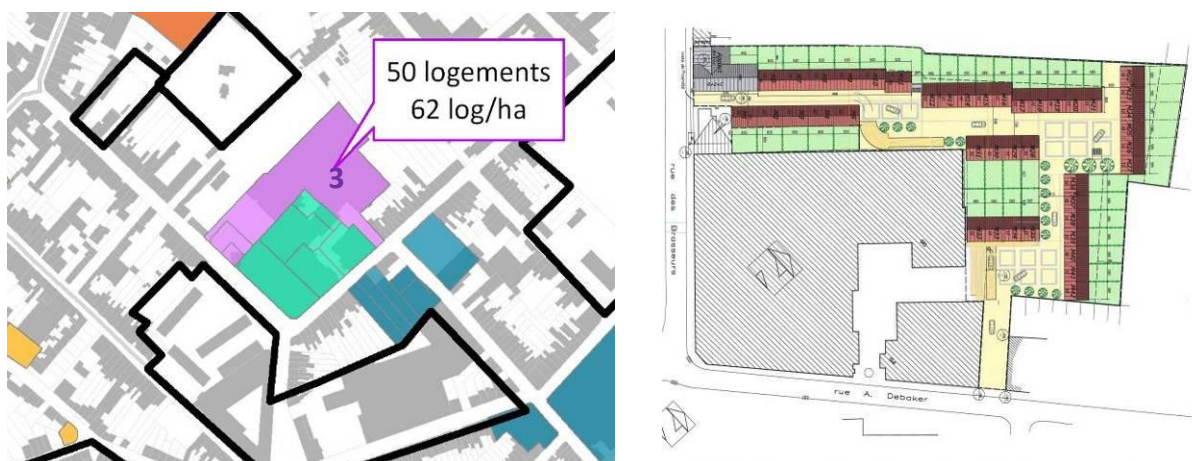


Figure 14 : Projet d'un ensemble de logements dans l'ilot Charles Quint

4. Place Charles de Gaulle

En bordure de la place Charles de Gaulle, le projet réalisé a permis la construction de 29 nouveaux logements, ce qui donne au projet une densité nette de 118 log./ha.



Figure 15 : Projet d'un ensemble de logements en bordure de la place Charles de Gaulle

Finalement, l'ensemble de ce potentiel offrirait une surface de terrains urbanisable de 20,7 ha dans le centre-ville. La densité à appliquer aux nouveaux programmes de logement passerait donc de 528 à 207 log/ha.

Même si ce chiffre semble encore difficile à atteindre, il est clair que les futurs programmes de logements devront atteindre des densités importantes. Les exemples en cours montrent que des projets d'une densité supérieure de 100 à 150 log./ha sont envisageables.

b. Aménagement des étages des commerces en logement

Mouscron compte un certain nombre de commerces dans son centre. L'inoccupation des étages commerciaux est un problème récurrent, comme dans beaucoup d'autres villes. Or, leur localisation est particulièrement intéressante pour y aménager des logements. Leurs habitants peuvent effectivement profiter de la proximité du centre, des équipements, services et commerces et peuvent effectuer une grande partie de leurs déplacements à pied ou à vélo.

La condition sine qua non à la réussite de cette action est celle des accès indépendants aux étages. En effet, un logement ne peut être considéré comme tel qu'à partir du moment où il a un accès depuis l'espace public.

Ces étages sont parfois utilisés par les commerçants pour l'entreposage de leur stock.

Il serait donc intéressant de proposer une mesure concernant l'aménagement des étages des commerces dans le cadre du schéma de structure, d'envisager de lui donner un caractère contraignant dans le RCU, et d'aborder aussi la question dans la stratégie de ville durable.

L'aménagement de logements aux étages des commerces permettrait d'augmenter le nombre de logements disponibles dans le centre-ville, et donc de diminuer la densité des nouveaux programmes de logements dans les chancres urbains pour pouvoir atteindre l'objectif des 60 log/ha.

Au total, l'entité compte environ 220 logements frappés de taxe d'occupation. Il existe d'autres logements inoccupés sur le territoire, mais qui font l'objet de travaux de rénovation, et qui seront donc rapidement habités. Ce système de taxation est particulièrement efficace puisque, en plus des rentrées financières pour la ville, il incite les propriétaires agir. Il est d'ailleurs rare de retrouver d'une année à l'autre un même logement inoccupé lors des recensements.

c. Cohérence avec « Lignes de force »

Une analyse de cette aire du centre urbain de Mouscron au regard des « Lignes de forces » du Ministre Henry, développant sa politique d'aménagement du territoire pour le 21^{ème} siècle pourrait remettre en cause la délimitation de l'aire définie dans le schéma des options territoriales.

En effet, ce document conclut que les espaces présentant les atouts les plus importants pour le développement de l'urbanisation au 21^{ème} (moins dépendante de la voiture, entre autres) sont ceux situés à une distance raisonnable de l'ensemble des services et des pôles d'échanges (où convergent les réseaux de transport ferroviaire, de bus, de modes lents...).

Le centre et les abords proches de la gare

Mouscron étant une ville particulièrement bien desservie en commerces et services, et dont la gare est un pôle d'échanges d'importance régional, sa densification devrait être réalisée de manière radioconcentrique autour de son centre et de sa gare.

L'aire d'habitat de centre urbain devrait alors se prolonger au Sud de la gare, et a contrario, ne devrait pas s'étendre autant vers l'Ouest, où les caractéristiques d'un centre urbain non sont pas présentes. L'axe commercial historique ne justifie plus cet étalement vers l'Ouest.

Cette aire de centre urbain redéfinie comprendrait, comme le préconisent les « lignes de force », les espaces où sont rassemblés les gares (ferroviaire et TEC), les commerces, les écoles, l'institution communale (qui a comme projet de créer un centre administratif dans le centre, à quelques pas de la Grand-Place),...

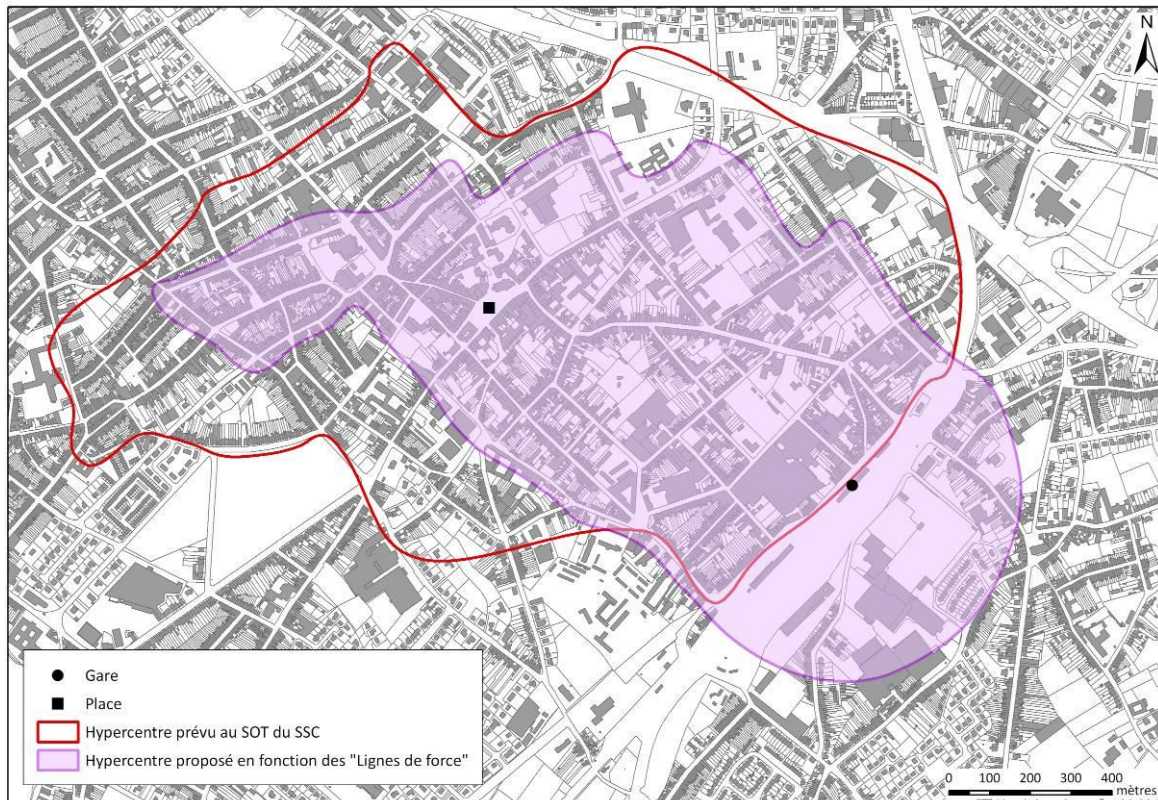


Figure 16 : Proposition alternative de délimitation de l'hypercentre appliquant le principe de développement autour des transports publics (Carto JNC AWP)

Ce nouveau centre s'étendrait vers le Sud-Est en englobant l'arrière de la gare, et est quelque peu réduit en surface pour toute la partie au Nord de la gare :

- l'arrière de la gare présente un potentiel non négligeable en termes de densification dont peu de villes de l'ampleur de Mouscron jouissent encore à l'heure actuelle. Namur a relevé le défi de manière exemplaire (construction du centre administratif régional, de l'îlot St-Luc, du siège d'Electrabel, renaissance du boulevard du Nord,...), Mons a également entrepris des démarches dans ce sens (projet multifonctionnel côté « Grands Prés » : logements, centre de congrès, hôtel,...) ;
- la rue de la Marlière, prolongement de l'axe commercial historique, ne présente plus les caractéristiques d'un tel axe. Il serait plus judicieux de concentrer les efforts en matière de développement commercial, le long des axes plus proches de la Grand-Place ou de la gare.
- dans cette même optique, nous avons ôté une série d'îlots résidentiels, périphériques où le développement commercial serait difficilement réalisable ;
- l'hôpital, bien que situé en proximité immédiate du centre, atout précieux, assez peu courant dans les villes de cette taille, désavantagerait l'hyper-centre en termes de densification vu qu'il a besoin d'espace et ses terrains ne pourraient pas accueillir de logements permettant une densification de l'habitat. Son développement récent démontre l'impossibilité d'y construire du logement.

Suite à la modification de la délimitation du centre urbain, le schéma des options territoriales se verrait quelque peu modifié. La carte suivante reprend une proposition des zones d'habitat au SOT suite à cette modification. Cette version simplifiée englobe les espaces communautaires, parcs et espaces verts inclus dans les zones d'habitat.

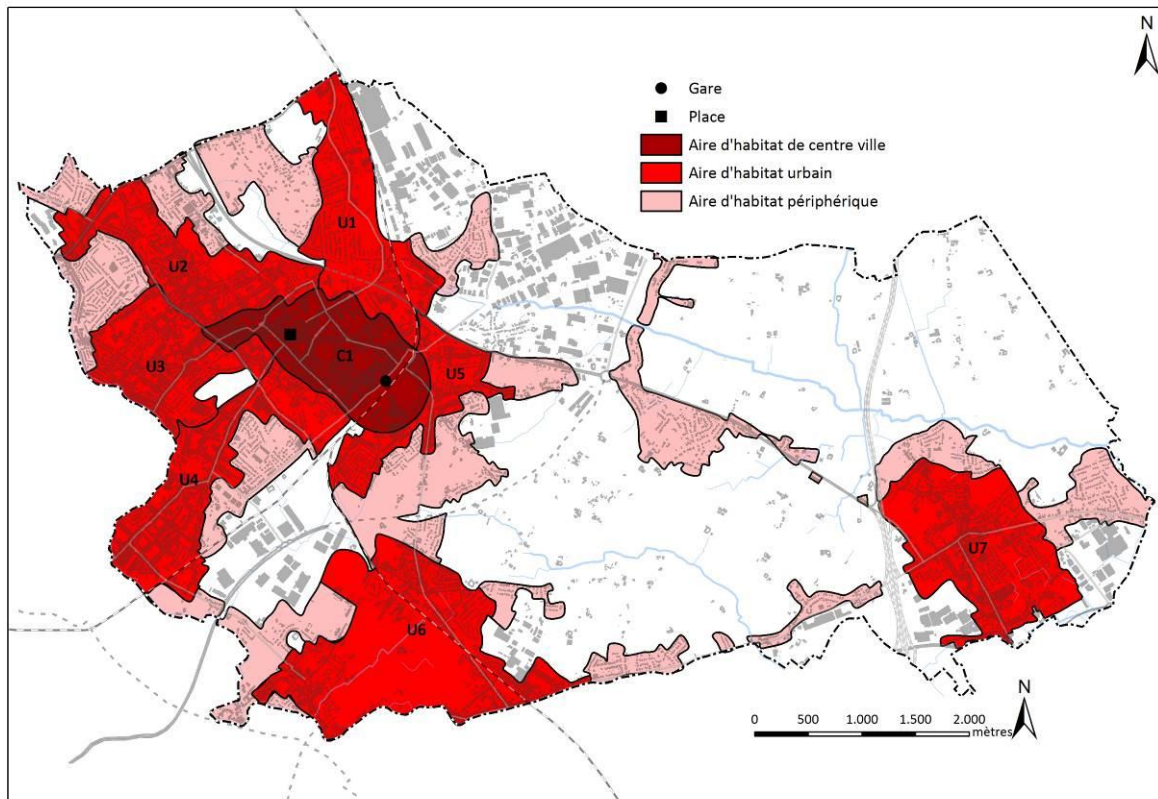


Figure 17 : Nouvelle proposition des options territoriales relatives aux aires d'habitat (Carto JNC AWP)

Par ailleurs, la "zone levier" de l'hyper-centre (AO-01) devrait correspondre à cette même aire. Il est à noter que la mesure AO-04 ("zone-levier" entre Luigne et le chemin de fer) se retrouve intégrée dans ce périmètre. Selon les « lignes de forces », la densité devrait y être supérieure à 60 log/ha compte-tenu de la proximité de la gare SNCB.

A partir de la nouvelle définition du centre urbain, on peut déterminer les différentes zones concentriques illustrant la possibilité de se rendre plus rapidement au centre à pied ou à vélo. Ces zones pourraient correspondre aux aires d'habitat urbain et d'habitat périphérique.

Vu la taille importante du centre, nous avons émis des hypothèses de distance au centre quelque peu différentes que celles proposées dans les « Lignes de force », à savoir :

- 600 mètres pour la "ville à pied", au lieu de 1000 mètres ;
- 1200 mètres pour "la ville à vélo", au lieu de 1500 mètres ;
- 2500 mètres pour le maximum de la "ville à vélo".

Cette approche se justifie par le fait que déjà dans le périmètre du centre, pour relier la Grand-Place ou la gare, il faut déjà parcourir près de 800 mètres (+/- 10 minutes à pied) pour certains points éloignés.

II.4.3.2. Aire d'habitat urbain

Cette aire comprend une grande partie des quartiers de Mouscron situés en bordure du centre-ville et est principalement destinée à la fonction résidentielle.

Les sept aires d'habitat urbain définies dans le schéma des options territoriales pourraient être divisées en deux groupes en fonction des densités estimées dans le tableau. On retrouverait d'une part les quartiers pour lesquels les densités théoriques à appliquer aux nouveaux projets seraient irréalisables en raison de la rareté du potentiel (Nouveau-Monde, Risquons-Tout U2, Tuquet U3,

Mont-à-Leux U4), et d'autre part les quartiers présentant un potentiel foncier encore suffisant pour que la densité théorique des nouveaux projets reste envisageable, comme le quartier de la Coquinie (U1), ou les centres des trois autres anciennes communes (Luingne U5, Herseaux U6 et Dottignies U7).

a. Nouveau-Monde, Risquons-Tout, Tuquet et Mont-à-Leux

Les quartiers du Nouveau-monde et Risquons-Tout sont situés au Nord-Ouest du centre-ville, s'étendent sur une superficie de 106 ha et présentent une densité actuelle de 35 log/ha. Pour atteindre la densité préconisée par les options du schéma (45 log/ha), il faudrait réaliser des projets de 90 log/ha sur les 10 derniers hectares de potentiel dont dispose le quartier (11 % de la surface totale).

Le quartier du Tuquet, situé à l'Ouest du centre-ville, présente une superficie de 83 ha et une densité de 40 log/ha. Pour atteindre les 50 log/ha préconisés par les options, les 4 derniers hectares de potentiel (5 % de l'ensemble du quartier) devraient être construits à raison de 155 log/ha.

Le quartier du Mont-à-Leux, situé au Sud-Ouest du centre-ville, s'étend sur une superficie de 124 ha, dont 13 ha de potentiel (11 %). Avec une densité actuelle de 37 log/ha, les futurs projets devraient présenter des densités de 100 log/ha pour atteindre l'objectif des 50 log/ha préconisé par les options du schéma.

Avec le principe de reconstruction de la ville sur la ville, comme pour l'hypercentre, on pourrait transformer certains sites en logements, en y proposant des densités relativement élevées. Néanmoins, on remarque déjà par un simple examen cartographique que les opportunités sont moins nombreuses que dans le centre.



Figure 18 : Potentiel dans l'aire U2 - Nouveau Monde et Risquons-Tout

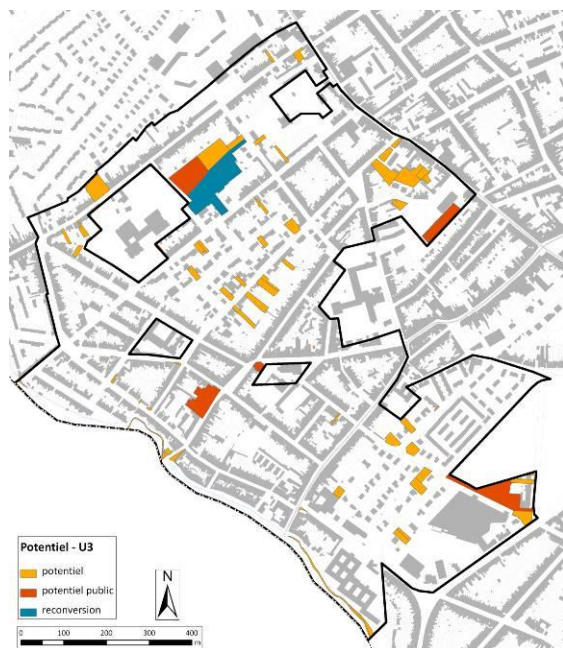


Figure 19 : Potentiel dans l'aire U3 - Tuquet



Figure 20 : Potentiel dans l'aire U4 - Mont-à-Leux

En additionnant le potentiel de reconversion identifié avec le concours des services communaux aux derniers terrains vierges de ces quartiers, les programmes de logement devraient encore atteindre des densités fort élevées pour des pôles secondaires (72 log/ha pour Nouveau-Monde/Risquons-Tout, 125 log./ha pour le Tuquet et 78 log./ha pour le Mont-à-Leux).

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.

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.

Les objectifs des options pourraient donc un jour être atteints, mais vraisemblablement dans des délais dépassant ceux du présent schéma de structure.

Les nouveaux projets ne devraient jamais descendre sous les densités nettes à atteindre proposées dans les options, à savoir : 45 log/ha pour Nouveau Monde et Risquons Tout et 50 log/ha pour Tuquet et Mont-à-Leux.

b. Coquinie et autres centres

Contrairement aux quartiers étudiés précédemment, les densités actuelles des autres unités d'habitat urbain présentent des densités actuelles trop faibles pour leur statut de quartier urbain. Leur potentiel théorique est relativement élevé et permettrait d'y construire des programmes de logement respectant les densités nettes à appliquer (49 log/ha pour la Coquinie, 67 log/ha pour Luigne, 34 log/ha pour Herseaux et 54 log/ha pour Dottignies).

c. Cohérence avec « Lignes de force »

La ville à pied

La marche à pied permet de définir un territoire où la plupart des fonctions sont rendues accessibles en moins de 15 minutes, soit une couronne dont la limite extrême est située à maximum 1 km du centre urbain ou de la gare. Cette zone est particulièrement propice aux personnes dont la mobilité est limitée (par choix ou par contrainte). Elle devrait être urbanisée de façon très dense, permettant le maintien et la création d'immeubles à appartements ou de maisons unifamiliales. La densité minimale à y promouvoir est de 40 log/ha.

Sur la carte, le périmètre théorique (Ligne de Force) est situé à une distance de 1 km de la Grand-Place et la gare) et le périmètre proposé à 600 mètres.

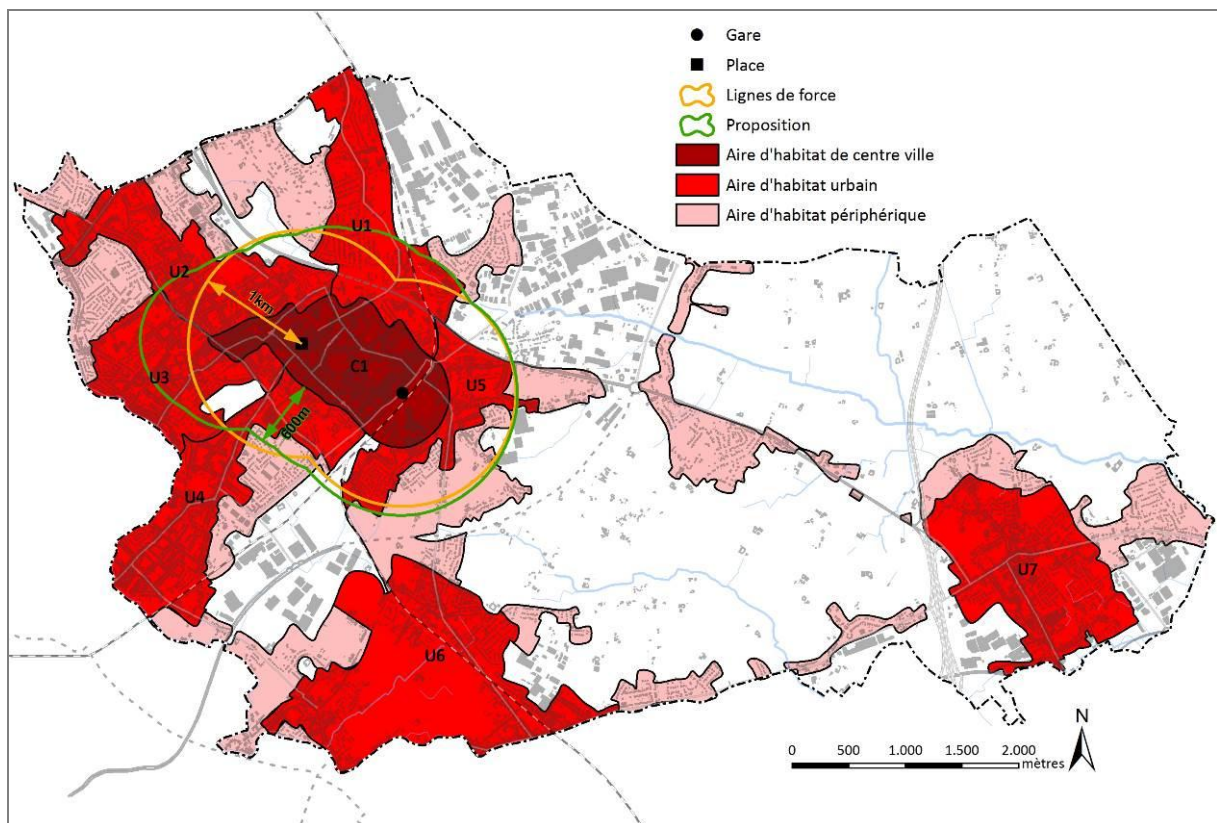


Figure 21 : Comparaison entre les Lignes de force et les options territoriales – Ville à pied

Le périmètre de la ville à pied selon « Lignes de force » et celui lié à la nouvelle proposition de délimitation du centre de Mouscron correspondent relativement bien. Le périmètre vert présente des excroissances par rapport à la ville à pied théorique :

- à l'Ouest, à cause de la prolongation du centre le long de la rue du Christ ;
- au Nord, là où le périmètre théorique rétrécit à cause de la distance entre la gare et la place, alors que le centre s'étend jusqu'aux bâtiments du CPAS.

Lorsqu'on compare la "ville à pied" (liée à la proposition du nouveau centre) et les aires d'habitat urbain, on remarque que la plupart des unités urbaines s'étendent au-delà, essentiellement au Nord et à l'Ouest du centre.

Le Nord de la Coquinie, le Nord-Ouest du Nouveau-Monde et le quartier du Mont-à-Leux ne sont pas inclus dans le périmètre de la ville à pied. Ces quartiers se sont cependant développés depuis longtemps, malgré leur distance au centre de Mouscron. Leur urbanisation dense et continue justifie leur classement en zone d'habitat urbain.

Les unités U6 (Trois Herseaux) et U7 (Dottignies) ne rentrent pas dans le périmètre de la "ville à pied". Ces deux périmètres correspondent (ou devront correspondre dans le cas de la ZACC des Trois Herseaux, non encore mise en œuvre) à des pôles à part entière au sein du territoire communal.

II.4.3.3. Aire d'habitat périphérique

Les aires d'habitat périphérique regroupent les quartiers ou rues situés à une distance importante ou en extension linéaire des noyaux principaux. Elles présentent un caractère exclusivement résidentiel.

L'objectif est d'y confirmer cette vocation, d'y constituer une certaine homogénéité des espaces bâtis et une cohérence verte dans les espaces non bâtis.

La densité préconisée s'élève à 25 log/ha. Pour ce faire, il faudrait que les futurs programmes de logement atteignent des densités de 38 log/ha sans recourir aux appartements (ou seulement très ponctuellement).

a. Cohérence avec « Lignes de force »

La ville à vélo

Ce territoire représente l'espace où les différentes fonctions du centre sont rendues accessibles à moins de 7 à 15 minutes à vélo, soit une couronne dont la limite extrême est située à 1,5 km (ou au maximum à 3 km) du centre urbain ou de la gare. Il englobe les quartiers résidentiels d'urbanisation récente et est particulièrement propice à la création de maisons unifamiliales.

Les périmètres théoriques sont situés à 1,5 et 3 km de la place et de la gare, et ceux proposés, relatifs à la nouvelle définition du centre de Mouscron sont situés à 1,2 et 2,5 km de la limite de ce centre.

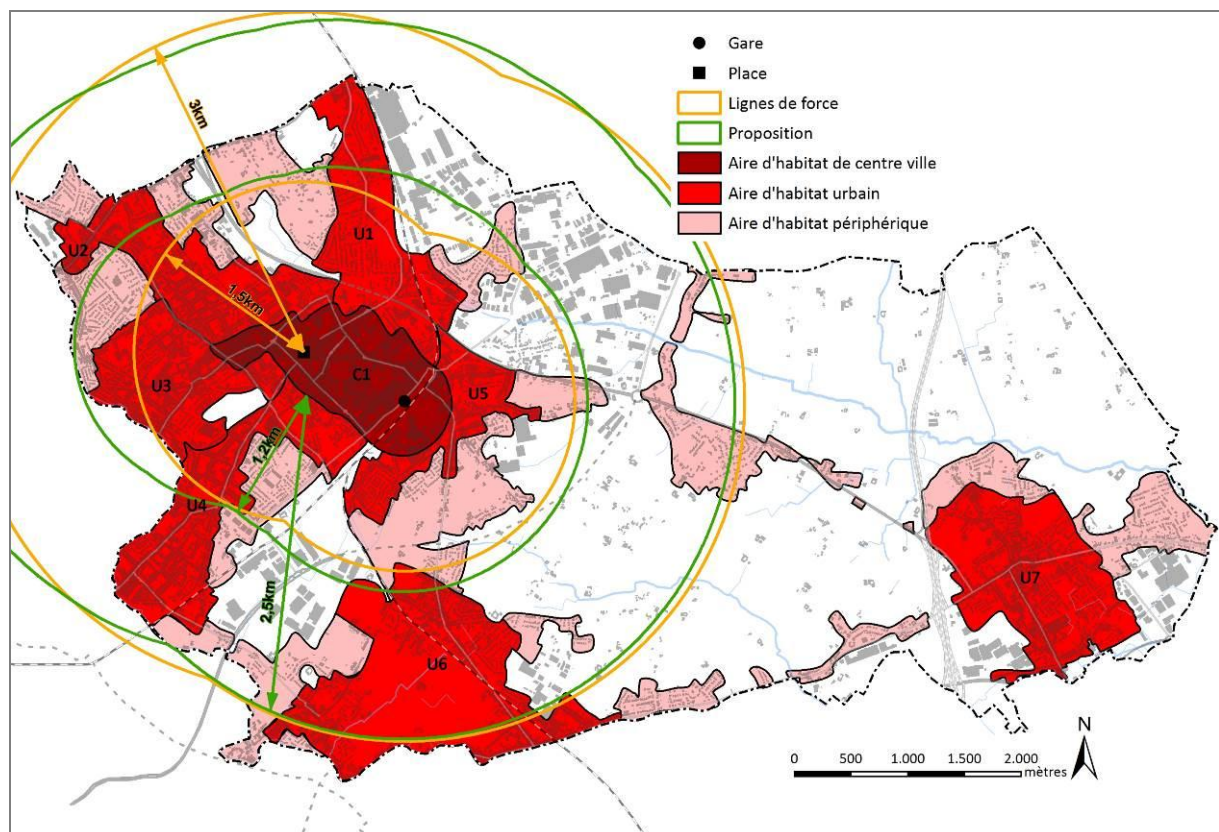


Figure 22 : Comparaison entre les Lignes de force et les options territoriales – Ville à vélo

Dans cette couronne, on trouve des quartiers résidentiels périphériques, mais également des zones d'activité économique au Nord-Est et à l'Est. L'unité U6, correspondant en partie la ZACC des "Trois Herseaux" est également située dans cette couronne. Finalement, il faut noter qu'une grande partie de cette zone se situe en dehors du territoire communal au Nord (Flandre) et à l'Ouest (France).

En définitive, ces cartes de comparaison montrent que la nouvelle délimitation du centre de Mouscron proposée dans la présente évaluation correspondrait mieux à la définition du centre urbain donné par le Ministre dans sa politique d'aménagement du territoire.

II.4.3.4. Aire d'habitat mixte

Le schéma des options territoriales a défini une aire d'habitat mixte sur le territoire entre la N58 et la zone industrielle de Portemont. Localisée à l'entrée de la ville et le long de deux axes de liaison (N58 et boulevard industriel), elle constitue une localisation idéale pour les activités commerciales, artisanales, de service, de recherche, de petite distribution et d'horeca. Par ailleurs, elle accueille de nombreuses habitations.

La densité nette préconisée est de 20 à 30 logements/ha.

Toutes les prescriptions pour cette aire ont pour objectif la cohabitation des fonctions résidentielles et économiques (utiles pour le développement de la population locale mais inopportunes dans les noyaux bâtis) en termes de qualité urbanistique, d'intégration paysagère, de nuisances ...

Le potentiel foncier théorique de cette aire d'habitat mixte s'élève à 13,3 ha.

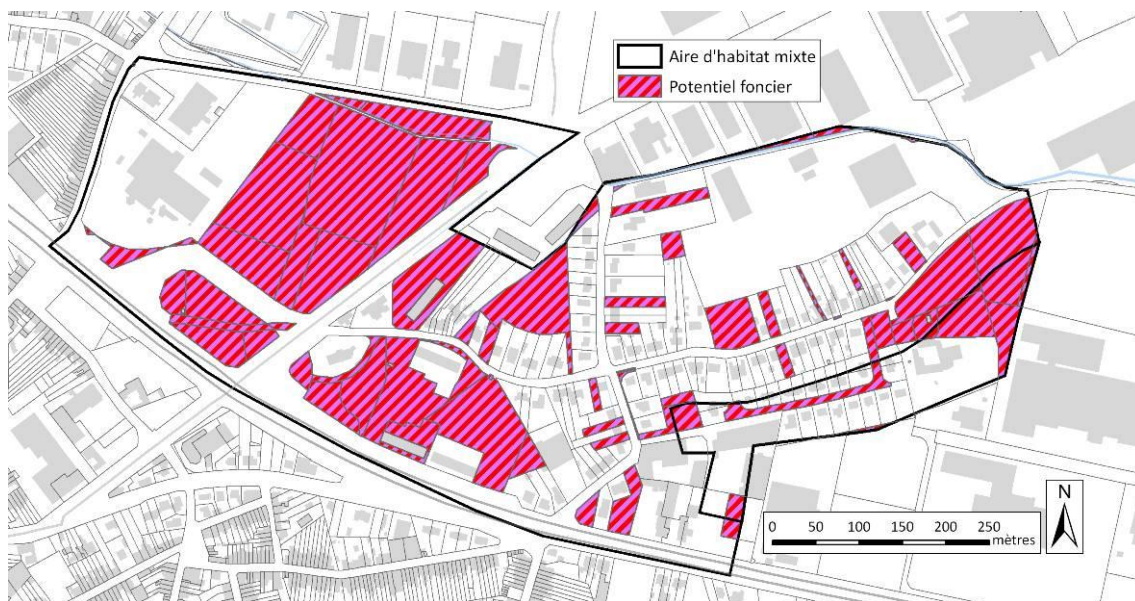


Figure 23 : Potentiel foncier au sein de la zone d'habitat mixte (JNC AWP)

Cependant, tout le potentiel situé entre la piscine et le boulevard industriel fait l'objet d'un projet mixte, regroupant des surfaces commerciales, un pôle loisirs, 2 hôtels, 48 logements et du stationnement. Le centre commercial « Les Dauphins » est ouvert depuis 2013.

On remarque quelques parcelles destinées à l'habitat (à cause de leur taille) le long des voiries de desserte. Avec ce potentiel, on pourrait construire une dizaine de logements. Les plus grandes poches pourront être destinées aux fonctions d'habitat et de commerce/services compatibles avec la fonction résidentielle. Il est donc plus difficile d'entre prévoir le nombre.

II.4.3.5. Aire dont l'urbanisation est déconseillée

Le schéma des options territoriales a également défini des aires "dont l'urbanisation est déconseillée", bien qu'elles soient situées en zone urbanisable au plan de secteur, pour différents motifs : risques d'inondations, zone d'intérêt écologique, localisation favorisant l'étalement résidentiel ...

Pour certaines d'entre elles, le schéma permet une urbanisation différée : envisager leur mise en œuvre partielle quand il ne restera plus que 10 % des de disponibilité foncière dans les autres aires destinées à l'urbanisation.

Elles représentent au total 6,5 ha.

Dénomination et affectation actuelle	Surf. (ha)	Contradiction avec les objectifs du SSC	Commentaires	Zone de référence au SOT
Rue du Bourbon Zone d'aménagement communal concerté	1,0 ha	2. Structurer l'espace (hiérarchiser le potentiel foncier et préserver les parties non bâties du territoire) 3. Répondre aux besoins (protéger la population contre les risques)	Cette ZACC, située le long de la N58, est concernée par les nuisances sonores de la nationale et pourrait être en partie préservée pour renforcer la zone d'espaces verts existante.	Aire agricole et aire d'espaces verts
Rue de Tombrouk Zone d'habitat à caractère rural	0,5 ha	3. Répondre aux besoins (protéger la population contre les risques)	Cette zone est reprise en aléa moyen d'inondation	Aire agricole d'intérêt écologique
Clos de l'Etoile Zone d'aménagement communal concerté	1,9 ha	3. Répondre aux besoins (protéger la population contre les risques)	Cette zone est reprise en aléa moyen d'inondation	Aire d'espaces verts
Cabocherie Zone d'aménagement communal concerté	3,0 ha	3. Répondre aux besoins (protéger la population contre les risques)	Cette zone est reprise en aléa moyen d'inondation	Aire d'espaces verts

Les options du schéma de structure (Tome 2 : options et mesures d'aménagement) n'abordent pas la possibilité que la ville soit saisie d'une demande d'application de la « règle de comblement » (CWATUPE, article 112). Si un tel cas se présente, nous recommandons de se référer aux dispositions de l'aire urbanisable la plus proche et la plus comparable sur le plan morphologique.

II.4.4. Incidences des propositions d'urbanisation des ZACC

La mesure AN-02 propose d'élaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC. Ils viseront à définir les affectations des espaces situés à l'intérieur des ZACC en fonction de leurs caractéristiques physiques, naturelles, paysagères et/ou des contraintes qui les touchent.

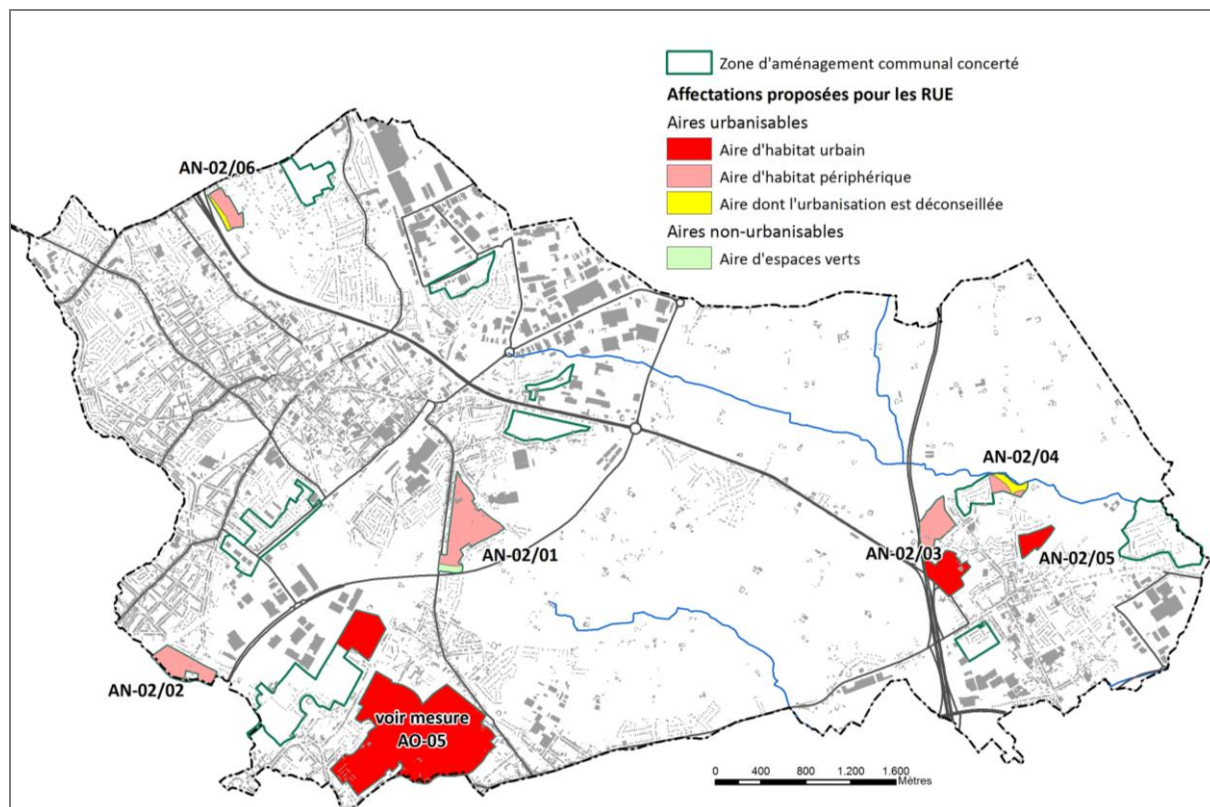


Figure 24 : Affectation et priorité des ZACC non encore mise en œuvre (JNC AWP)

Reprises dans les aires du schéma des options territoriales, des densités leur sont déjà attribuées. Le tableau suivant indique le nombre théorique de logement qu'on devrait y construire pour répondre aux objectifs de densités du schéma des options territoriales.

Nom	Mesure	Aire au SOT	Priorité	Surface libre	Densité à appliquer aux projets (log/ha)	Nombre de logements
ZACC sentier du Oreux	AN-02/01	Habitat périphérique	1	18,2 ha	33	600
		Espace vert		1,2 ha	-	
ZACC rue de la Martinoire	AN-02/02	Habitat périphérique	2	9,1 ha	33	300
ZACC La Loupe	AN-02/03	Habitat urbain U7	1	9,0 ha	41	370
		Habitat périphérique	2	8,5 ha	33	280
ZACC Clos de l'Etoile	AN-02/04	Habitat périphérique	2	1,9 ha	33	60
		Urbanisation déconseillée		1,9 ha	-	
ZACC Cimetière de Dottignies	AN-02/05	Habitat urbain U7	2	4,2 ha	41	170

Nom	Mesure	Aire au SOT	Priorité	Surface libre	Densité à appliquer aux projets (log/ha)	Nombre de logements
ZACC Blanc Ballot	AO-05	Habitat urbain	0	11,2 ha	33	370
ZACC Trois Herseaux	AO-05	Habitat urbain U6	0 / 2	88,9 ha	32	2.850
TOTAL				154,1 ha		5.000

Tableau 6 : Nombre théorique à retrouver dans les ZACC faisant l'objet d'une mesure dans le SSC

Les ZACC ou parties de ZACC affectées à l'habitat pourraient à terme accueillir 5.000 logements, dont plus de la moitié au sein de la ZACC "Trois-Herseaux" (presque 90 ha à elle-seule).

En fonction des priorités données aux différentes ZACC, la première moitié serait construite en priorité 1 (voire priorité 0 si elles ont déjà fait l'objet d'un RUE), et la deuxième en priorité 2.

La ZACC des Trois Herseaux peut proposer deux priorités, vu sa superficie. Un phasage sera indispensable pour la mettre en œuvre, et la partie la plus proche de la gare d'Herseaux devrait être la première à être urbanisée. Ceci a été confirmé dans le cadre de l'élaboration du RUE approuvé en décembre 2014.

II.4.5. Incidences des principes d'affectations du sol sur les zones d'activité économique

Le schéma des options territoriales est appelé à avoir un impact important également sur l'occupation du sol en termes d'activités économiques, et plus particulièrement sur l'évolution des zones d'activité économique sur plusieurs portions du territoire. Celles-ci occupent une superficie de 618 ha¹⁶ et représentent 15 % du territoire mouscronnois.

Bien que les zones d'activités économiques étaient, avec les ZACC, celles qui possédaient proportionnellement le plus de potentiel lors de l'analyse de la situation existante, celui-ci a déjà diminué depuis, alors que la demande en terrains pour l'activité économique ne cesse de croître.

	Superficie aire d'activité économique (ha)	Superficie des parcelles urbanisables (ha)	Potentiel foncier (ha)
Aire d'activité économique mixte	288,56	237,18	132,24
Aire d'activité économique industrielle	428,33	395,37	102,16

Tableau 7 : Potentiel foncier théorique dans les zones d'activité économique

C'est pour cette raison que le Gouvernement wallon a décidé de proposer deux périmètres pour lesquels une modification du plan de secteur est prévue par la décision du GW du 29-10-2010.

Il s'agit d'un périmètre destiné à de l'activité économique mixte de 23 ha au lieu-dit "Tombrouck" et d'un périmètre destiné à de l'activité économique industrielle de 46 ha au lieu-dit "Marhem" (que nous appellerons respectivement PGW01 et PGW02).

Les zones d'activité économique occuperaient alors 687 ha, soit 17 % du territoire de la commune.

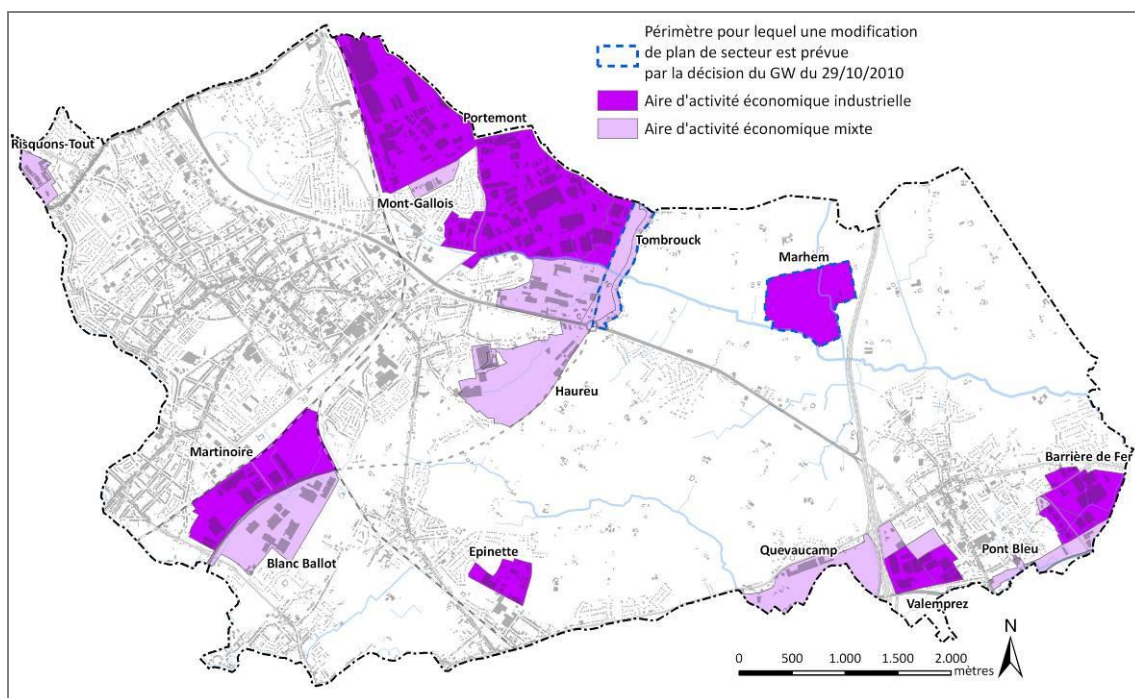


Figure 25 : Localisation des zones destinées à l'activité économique sur la ville de Mouscron (JNC AWP)

¹⁶ Zones destinées à l'activité économique au schéma des options territoriales (ne reprenant pas les deux propositions de modification de plan de secteur prévues par le Gouvernement wallon du 29-10-2010)

Comme pour les zones d'habitat, le potentiel restant dans les zones d'activité économique a été calculé en fonction de l'occupation des parcelles situées dans les zones d'activité économique mixte et industrielle (voir carte suivante).

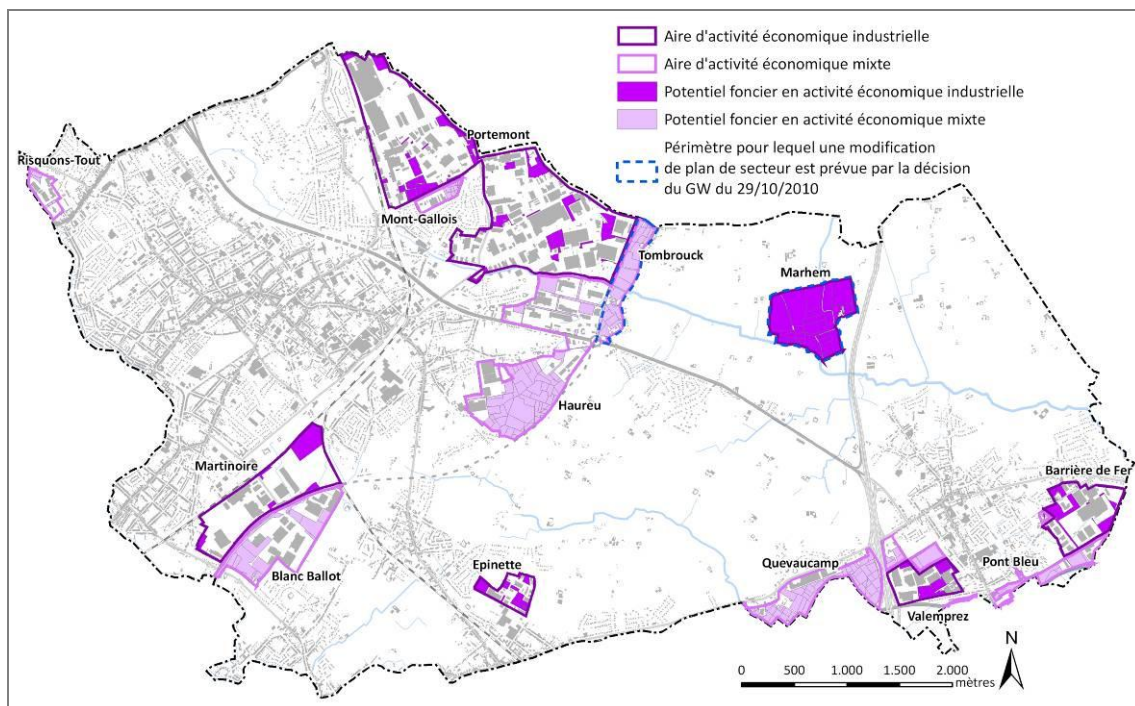


Figure 26 : Potentiel théorique dans les aires d'activité économique (JNC AWP)

Le recensement des disponibilités foncières dans les différentes zones d'activité économique indique qu'il reste 228 ha de terrain libre, dont 63 ha¹⁷ dans les nouvelles zones proposées par le Gouvernement, mais qui doivent encore faire l'objet d'une modification de plan de secteur. Il ne reste donc, à l'heure actuelle, que 165 ha de potentiel dans les zones d'activité.

Dans les faits, selon l'IEG (intercommunale en charge de la gestion des zones d'activité économique à Mouscron) il reste beaucoup moins de potentiel si on décompte de ces 165 ha tous les terrains qui sont déjà vendus à des entreprises en activité. Dans ces conditions, en dehors des nouvelles zones proposées par le Gouvernement, le potentiel serait d'à peine 70 ha, dont 75 % en zone d'activité économique mixte. La carte suivante localise ce potentiel.

¹⁷ La différence de surface avec ce qui a été annoncé plus haut s'explique par le calcul du potentiel sur les parcelles urbanisables.

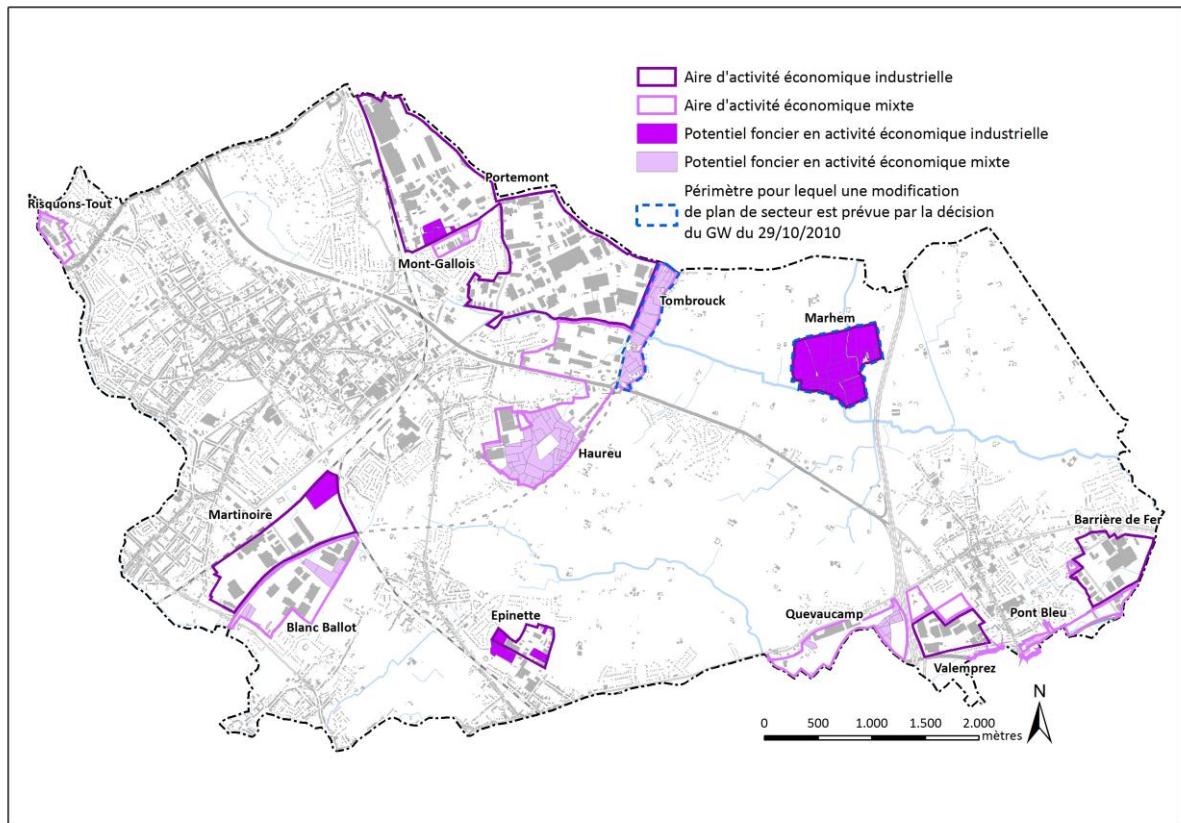


Figure 27 : Potentiel dans les aires d'activité économique selon l'IEG (JNC AWP)

Le potentiel dans les aires d'activité économique se situe essentiellement dans la zone d'activité économique du Haureu (38 ha)¹⁸. La vente des terrains de cette ZAE est entamée depuis quelques années. Avec une « consommation » annuelle moyenne de l'ordre de 2 ha, il ne resterait déjà plus que 15 années d'autonomie (2016 à 2030).

L'IEG, selon ses propres études, aurait besoin de 144 ha supplémentaires de zones d'activité économique pour pouvoir faire face à la demande jusqu'en 2030.

Néanmoins, pour ne plus grappiller de zones agricoles, à l'avenir, il serait opportun de densifier davantage ces aires d'activité économique, pour répondre au mieux à l'article premier du CWATUPE recommandant la gestion parcimonieuse du sol dans l'aménagement du territoire. Il convient aussi d'exploiter au mieux les disponibilités existantes en ZACC (partie nord-ouest de la ZACC « du Blanc Ballot »), au sein des SAR, ainsi que sous forme de bâtiments (hall et ateliers à vendre ou à louer, dans ou en dehors des ZAE).

¹⁸ Dont il faut ôter les voiries et différents espaces publics.

II.4.6. Incidences des propositions de modification du plan de secteur

La mesure AN-01 propose une série de modifications du plan de secteur. Les propositions visent à réguler certaines situations qui ne sont pas en concordance avec le plan de secteur et/ou à confirmer le schéma des options territoriales du SSC. Elle intègre également les modifications de plan de secteur pour lesquelles des procédures ont été engagées par la Région wallonne.

Sont reprises ici uniquement les quatre principales propositions de modification, présentant un réel enjeu (autre qu'une simple régularisation de la situation existante), ainsi que les deux propositions de nouvelles zones d'activité économique du Gouvernement wallon (PGW01 et PGW02).

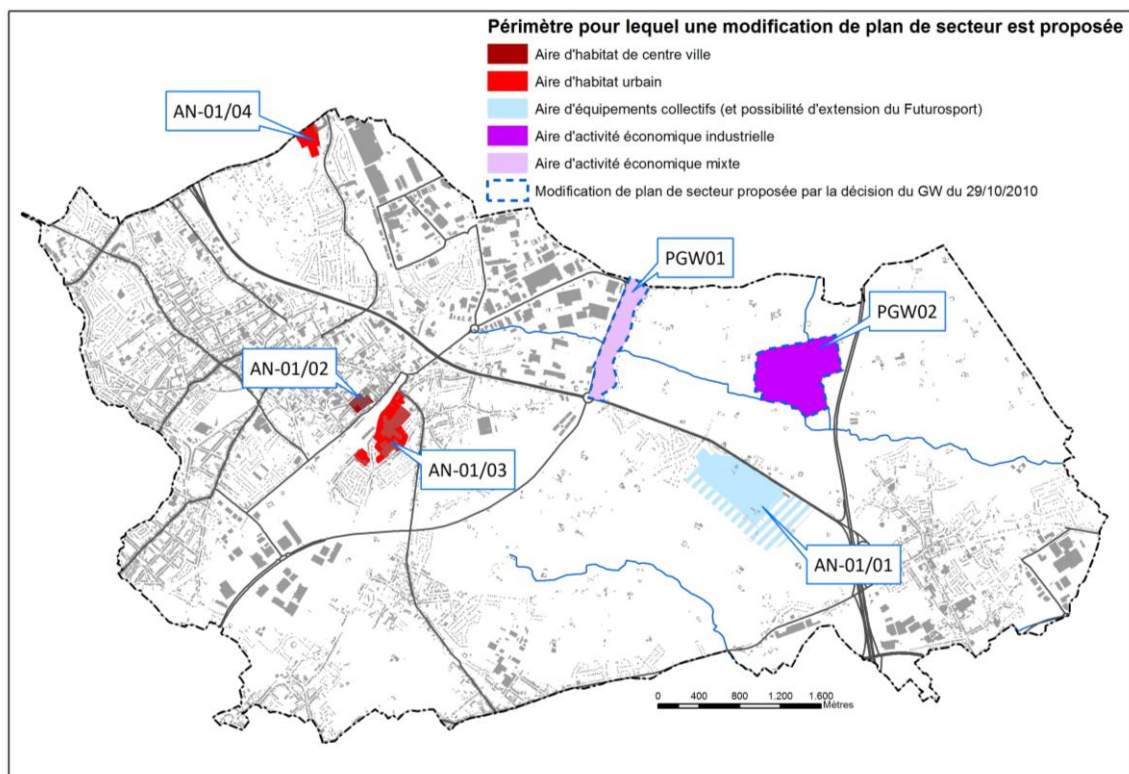


Figure 28 : Localisation des principales propositions de modification du plan de secteur (JNC AWP)

Mesure	Nom	Changement d'affectation	Evolution de la surface urbanisable	Justification
AN-01/01	Futurosport	ZA + ZHCR → ZSPEC + ZH	+ 64 ha	Confirmation de la situation existante et possibilité d'extension des infrastructures
AN-01/02	Entreprise Vanoutryve	ZAEM → ZH	0 ha	Zone stratégique à proximité de la gare Reconversion en logements après exploitation
AN-01/03	Site Motte et Site Moulin-Vernier	ZAEI → ZH	0 ha	Zone stratégique à proximité de la gare Reconversion en logements et services (périmètres de remembrement urbain)
AN-01/04	Argilières de Sterreberg	ZExtr → ZH	0 ha	ZACC actuellement exploitée par l'Argilière, mais qui sera réaffectée en zone d'habitat et d'espaces verts (PCA en cours)

PGW01	ZAE Tombrouck	ZA → ZAEM	+ 23 ha	Demande de terrains pour l'activité tertiaire Elargissement du parc d'affaires pour marquer l'entrée de ville (RN58) et future connexion entre route de la Laine et autoroute
PGW02	ZAE Marhem	ZA → ZAEI	+ 46 ha	Demande de terrains pour l'activité économique industrielle

Tableau 8 : Principales propositions de modification du plan de secteur

Au total, ces modifications de plan de secteur reprises dans le tableau augmentent l'ensemble de la surface urbanisable de 133 ha.

II.4.6.1. Confirmation de l'emprise du complexe "Futurosport"

Il s'agit de la création d'une zone de services publics et équipements communautaires au niveau du « Futurosport », repris actuellement en zone agricole. Il semble indispensable d'officialiser juridiquement la situation de ce complexe sportif qui n'est ni une activité temporaire, ni un « empiètement marginal » d'activité en zone agricole, mais bien un vaste ensemble d'infrastructures collectives plutôt pérennes. Une partie de ces infrastructures (bâtiments, routes, tribunes, pistes,...) peut difficilement être considérée comme réversibles. Les englober dans une zone de services publics et d'équipements communautaires semble être la destination la plus appropriée, au moins pour les parties les plus artificialisées (les terrains engazonnés, bien que clôturés, pourraient toujours éventuellement retourner à un usage agricole si un jour les pratiques sociétales devaient changer radicalement).

Il faut noter que le Code prévoit que, dans le respect du principe de proportionnalité, l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement, est compensée par la modification équivalente d'une zone existante destinée à l'urbanisation en zone non destinée à l'urbanisation ou par toute compensation alternative.

Dans le cadre de cette modification, il faudra donc appliquer cette règle de proportionnalité et trouver une compensation planologique de 64 ha sur le territoire communal, ou proposer des alternatives en accord avec le Gouvernement. Sur ces 64 ha, 34 ha correspondent à la surface occupée actuellement pour le Futurosport, alors que les autres 30 ha seraient destinés à son extension.

II.4.6.2. Reconversion des sites industriels autour de la gare

L'entreprise Vanoutryve en face de la gare et le plateau des sites Motte et Moulin-Vernier à l'arrière de la gare sont idéalement situés à proximité du centre de Mouscron, dans un tissu bâti résidentiel. Après leur exploitation, leur reconversion permettra de développer des quartiers mixtes incluant du logement, des services (résidence-services, crèche, ...), des bureaux et autres fonctions compatibles avec cette localisation centrale et particulièrement bien desservie en transports en commun.

Le réaménagement de cet espace déstructuré (par la présence d'anciennes friches industrielles) permettra par ailleurs de créer un lien physique entre le centre de Luigne et la gare (et le centre) de Mouscron.

II.4.6.3. Argillère de Sterreberg

Une partie de la zone d'extraction de l'argillère de Sterreberg qui deviendrait pour partie une zone d'habitat après son exploitation (5 ha). Le reste de la zone d'extraction et la ZACC actuellement exploitées seraient conservées en espaces verts (15 ha).

La partie de la ZACC affectée en zone d'habitat se justifie par le projet en cours d'un PCA sur cette zone qui l'affecte en zone d'habitat.

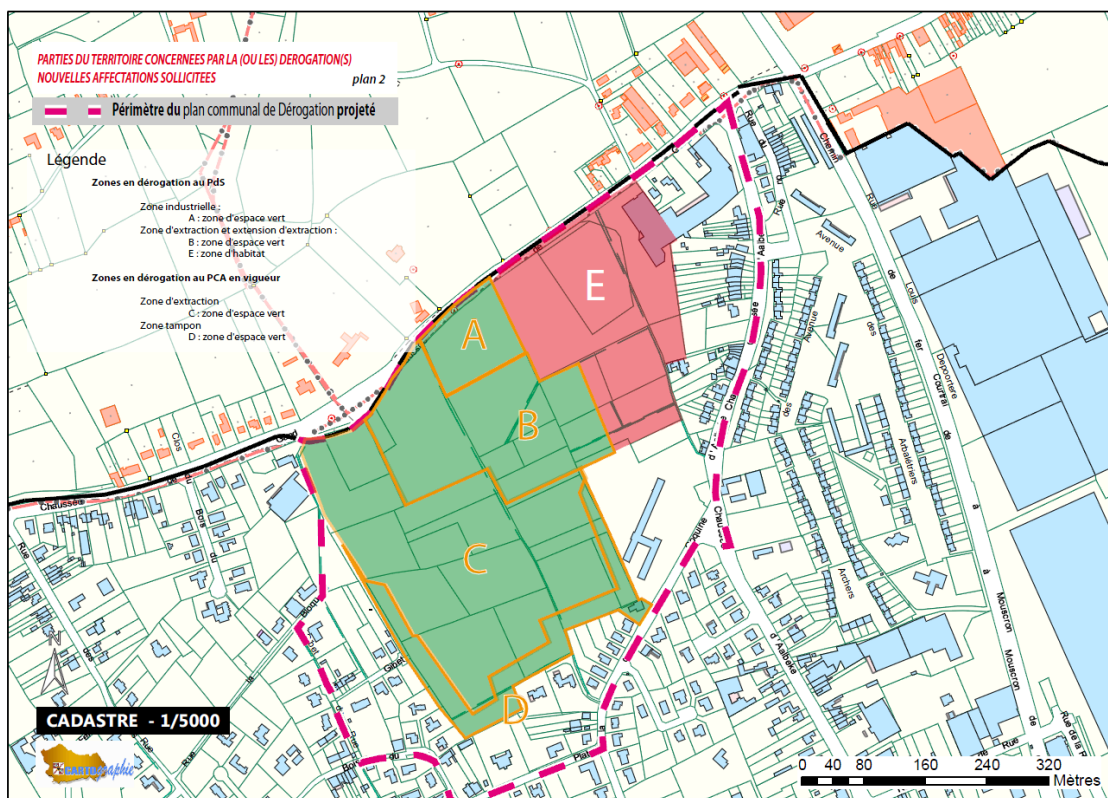


Figure 29 : plan d'aménagement communal dérogatoire (Source : Ville de Mouscron)

II.4.6.4. Création de nouvelles zones d'activité économique

Le Gouvernement wallon a proposé, dans une décision du 29 octobre 2010, de créer deux nouvelles zones d'activité économique qui permettraient de répondre aux demandes des entreprises voulant s'installer sur le territoire de Mouscron et auxquelles l'IEG ne peut pas toujours répondre favorablement.

Le potentiel restant dans les zones d'activité économique, couplé à la création de nouvelles zones d'activité économique, permettra certainement de répondre à la demande à moyen terme, mais peut-être pas à long terme dans les conditions actuelles. Pour éviter de grappiller davantage de zones agricoles pour y installer des zones d'activité, il faudrait peut-être changer d'approche d'aménagement de ceux-ci densifiant tant que faire se peut les zones d'activité pour répondre à l'objectif majeur du Code concernant la gestion parcimonieuse du sol.

En matière de localisation de ces zones d'activité, la proposition PGW01 (zone mixte Tombrouck) semble logique de prime abord, puisqu'elle est située à proximité de zones d'activité existantes. Elle aura, cependant, un impact non négligeable sur la zone d'habitat en ruban située le long de sa limite Est. En outre, un examen plus approfondi soulève plusieurs questions fondamentales par rapport à la pertinence de son étendue : elle se superpose à une zone d'aléa inondation par débordement de cours d'eau (niveau faible à moyen, en aval du point où l'Espierette rejoint la Petite Espierre pour former la Grande Espierre), à une conduite de transport de gaz (Fluxys) assortie d'une zone non aedificandi, au collecteur principal et à la station d'épuration (Ipalle) de Mouscron (200.000 EH), ... L'intercommunale IEG signale en outre qu'au vu du foncier en présence (notamment une demi-douzaine d'hectares inscrits en ZHCR au plan de secteur), les coûts d'expropriation rendraient très difficile l'équilibre financier d'une telle opération.

La localisation de la zone d'activité économique industrielle proposée à l'Est du territoire communal (PGW02 au Marhem) semble inappropriée, de par son impact sur l'activité agricole, le paysage, l'intérêt écologique... que présente potentiellement cet espace le long de la Grande Espierre. Nous reviendrons sur ces aspects dans le chapitre suivant traitant des incidences sur les facteurs de l'environnement (voir en particulier l'analyse des incidences sur les sols : II.5.2).

Le CWATUPE contraint l'aménagement de zones tampon au sein des zones d'activité économique pour limiter les impacts sur leur environnement. Ainsi, si ces nouvelles zones devaient voir le jour, elles contiendraient nécessairement de tels périmètres d'isolement en leur sein. L'importance de ceux-ci dépendrait essentiellement des activités qui s'y implanteraient, mais on peut d'ores et déjà affirmer que la morphologie très allongée de la zone de Tombrouck et sa proximité à une zone d'habitat impliquerait de consacrer de l'ordre de 10 % de la surface de départ, ce qui semble peu compatible avec un objectif d'usage parcimonieux du sol (nonobstant les autres inconvénients cités supra : aléa inondation, conduite Fluxys, collecteur d'assainissement,...).

La création de ces zones d'activité économique devra également répondre, le cas échéant, à la règle de proportionnalité expliquée dans la sous-section précédente. Dans ce cas-ci, il est peut-être envisageable de trouver une partie des compensations sur le territoire d'autre(s) commune(s) (en étant conscient que du point de vue du plan de secteur, seule Comines-Warneton est dans le même secteur), puisque la création de ces zones d'activité relève d'enjeux supracommunaux. Dans ce cas, les décisions dépendront d'autant plus du Gouvernement wallon.

II.5. Incidences non négligeables probables sur les facteurs de l'environnement

II.5.1. Considérations générales

Selon le CWATUPE (Art. 16, 8°), l'évaluation environnementale doit indiquer les incidences non négligeables probables sur l'environnement, y compris les sols, les eaux, l'air et les facteurs climatiques, la biodiversité, la population et la santé humaine, le patrimoine et les paysages. A ces thèmes environnementaux, nous avons ajouté celui de la mobilité, qui nous paraît être une composante majeure du cadre de vie et sur laquelle les mesures proposées par le schéma de structure ont un impact direct.

Il nous paraissait également indispensable de consacrer un volet spécifique aux conséquences de la mise en œuvre du schéma des options territoriales, document central du projet, sur l'urbanisation ; autrement dit sur les disponibilités foncières, la densification, le logement, les zones d'activité économique, etc. Cet aspect a fait l'objet du point III.3 « Les incidences sur l'urbanisation » ci-avant.

L'étude d'incidences des mesures sur une thématique propre permet d'aborder l'analyse sous un autre angle dans un souci d'une vision complète de l'évaluation environnementale. Après la définition du facteur et bref rappel de la situation existante, les incidences des mesures à l'échelle communale et à l'échelle locale sont abordées.

II.5.2. Incidences des mesures d'aménagement

Les sections II.5.3 et suivantes fourniront au lecteur l'analyse commentée des incidences de l'application des actions et mesures d'aménagement.

Pour disposer au préalable d'une vision d'ensemble des effets probables sur les différents facteurs environnementaux (sols, eaux, air, faune et flore, population, patrimoine, ...), nous avons dressé un tableau synthétique qui figure en annexe 3, dans lequel est mentionnée, pour chacune des mesures envisagées dans l'avant-projet de SSC, une appréciation générale de l'incidence sur chaque facteur suivant quatre niveaux : positif (+), très positif (++), négatif (-) et très négatif (--).

II.5.3. Incidences sur les sols

II.5.3.1. Définition

Selon le projet de norme internationale ISO/TC 190 sur la qualité des sols, le sol désigne « *la couche supérieure de la croûte terrestre composée de particules minérales, de matière organique, d'eau, d'air et d'organismes* ».

Composante majeure des systèmes écologiques, les sols remplissent une fonction de support pour les écosystèmes terrestres et pour les productions agricoles et sylvicoles. La fertilité du sol est liée à sa capacité de stocker l'eau et les éléments nutritifs et de les mettre à la disposition des végétaux. Ils jouent également un rôle de filtre de l'eau pour la réalimentation des nappes souterraines et constituent une composante de l'aspect paysager (PEDD, 1995).

Le projet de norme ISO/TC 190 rappelle que « *dans le contexte de la protection du sol, il faut tenir compte, à la fois, du sol superficiel, du sous-sol¹⁹ et des couches plus profondes, et des gîtes minéraux associés à l'eau souterraine. Il faut également tenir compte des matériaux d'origine anthropique introduits dans ou sur le sol, comme les déchets domestiques ou industriels, les boues, les boues de curage de cours d'eau et les résidus miniers. Ceux-ci peuvent influencer certaines fonctions du sol et constituer une source de substances dangereuses et affecter les sols naturels voisins. Les processus pédologiques peuvent, en temps et lieu, intervenir dans ces matériaux anthropiques de la même manière que dans la roche mère naturelle et les dépôts de surface* ».

Un sol pollué présente une altération significative de ses caractéristiques chimiques incompatible avec ses fonctions. Cela suppose un risque inacceptable pour les usages prévus. La fertilité d'un sol pollué est affectée, ou peut être affectée à long terme, par des atteintes chimiques, physiques ou biologiques. Du fait de dépôts de matières polluantes ou de l'imprégnation du sol par des matières polluantes, un site et un sol pollué ont des conséquences sur l'environnement ou la santé des populations.

II.5.3.2. Incidences à l'échelle communale

L'analyse de la situation existante a permis de mettre en évidence la pédologie et l'aptitude des sols de territoire communal. Cette analyse a révélé que la grande majorité des sols de la commune (près de 70 %) sont considérés comme aptes à très aptes pour les cultures agricoles. L'élaboration du schéma de structure en général permettra de mener une politique d'aménagement la plus cohérente possible, visant notamment l'usage parcimonieux du sol.

Le schéma des options territoriales vise à affiner le plan de secteur en proposant notamment de renforcer les centralités et préserver les parties non bâties du territoire. Ce plan facilitera la mise en œuvre d'actions telles que la modification de certaines zones du plan de secteur (mesure AN-01) ou l'assainissement et la rénovation des sites à réaménager (mesure AO-07), ce qui aura pour effet de préserver des îlots non imperméabilisés, d'en urbaniser d'autres, ainsi que d'éliminer les risques de pollution.

¹⁹ Sous-sol : couche formée par l'ensemble des roches meubles et dures sous-jacentes à la couche de sol (Dictionnaire de l'environnement - www.dictionnaire-environnement.com).

II.5.3.3. Incidences à l'échelle locale

Les mesures AN-01 et AN-02, ainsi que la majorité des mesures d'aménagement opérationnel (AO), qui à terme induiront une urbanisation de zones aujourd'hui dédiées à l'agriculture, peuvent provoquer une perte de superficie de sols aptes à l'agriculture à une échelle strictement locale (comme le montrent la carte et le tableau ci-après).

Cependant, l'affectation de plusieurs parties du territoire en zones non urbanisables aura pour effet de maintenir les sols dans leur état inaltéré. L'officialisation (qu'on pourrait appeler "reconnaissance") des jardins publics en zone de parc, ou celle des deux fermes d'Herseaux en zone d'espaces verts, permettra la protection de 8,2 ha, par exemple. Par ailleurs, une partie du site de la Fontaine Bleue transformée en zone naturelle (et plus en zone d'espaces verts) impliquera un niveau de protection plus grand pour cet espace naturel (6,3 ha).

Finalement, la zone agricole prise à une échelle globale risque d'en sortir gagnante à moyen et long terme. En effet, l'opportunité de réaliser des RUE sur des surfaces importantes ou des réflexions sur des zones-levier, permet d'atteindre des densités dignes d'un usage parcimonieux du sol et donc une nette économie de terrain agricole, en comparaison aux lotissements classiquement réalisés ces quarante dernières années sur la commune.

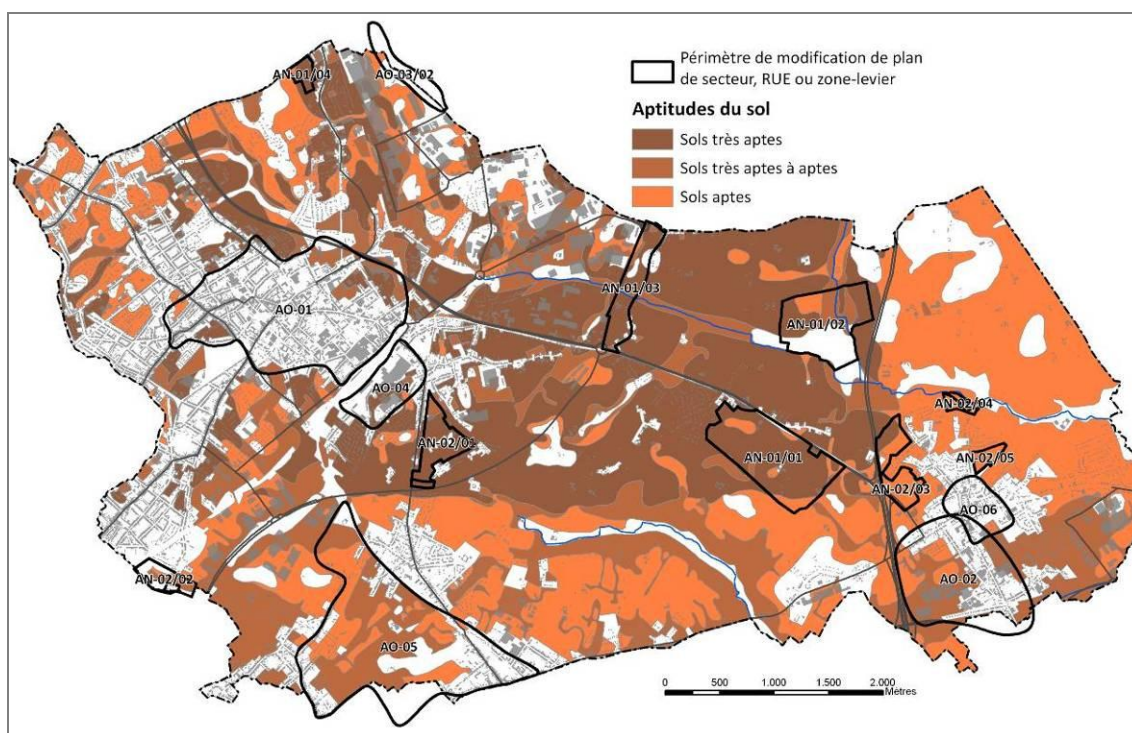


Figure 30 : Localisation des mesures normatives et opérationnelles au sein de la carte des aptitudes des sols (Source SPW-DGO3 ; Carto JNC AWP)

Mesures		Pertes de superficie de sols aptes à très aptes
AN-01/01	Futurosport	- 61,2 ha
AN-01/04	Argilières de Sterreberg	- 4,6 ha
Sous-total		- 65,8 ha
AN-02/01	Sentier du Oreux (L)	- 17,9 ha
AN-02/02	Rue de la Martinoire (M)	- 3,9 ha
AN-02/03	La Loupe (D)	- 17,1 ha
AN-02/04	Clos des Etoiles (D)	- 3,9 ha

AN-02/05	Cimetière de Dottignies	- 3,7 ha
	Sous-total	- 46,5 ha
AO-01	Zone-levier de l'hyper-centre	- 25,1 ha
AO-02	Zone-levier de Valemprez	- 48,2 ha
AO-04	Zone-levier entre Luingne et le chemin de fer	- 7,4 ha
AO-05	Zone-levier des Trois-Herseaux	- 109,4 ha
AO-06	Zone-levier du centre de Dottignies	- 1,0 ha
	Sous-total	- 191,1 ha
PGW01	ZAE Tombrouck	-27,8 ha
PGW02	ZAE Marhem	- 37,6 ha
	Sous-total	- 65,4 ha
	TOTAL	- 368,8 ha

Tableau 9 : Evolution de la surface aptes à l'agriculture selon les mesures du SSC (JNC AWP)

En particulier, la création envisagée de zones d'activité économique (mesures PGW01 et PGW02) aurait un impact important sur les surfaces en sols agricoles aptes à très aptes.

Malgré la perte des sols aptes pour l'agriculture qu'entraînerait l'affectation site de Tombrouck en zone d'activité économique mixte (PGW01), cette zone, située entre de l'activité économique et de l'habitat, devrait être logiquement destinée à de l'activité économique, si possible tertiaire pour réduire ses impacts sur l'habitat environnant.

En revanche, la localisation d'une nouvelle zone d'activité économique industrielle au Marhem (PGW02), ne semble pas très opportune au cœur d'une vaste plage agricole encore en activité à Mouscron. Elle irait à l'encontre du principe de l'utilisation parcimonieuse du sol, prôné par le SDER et l'art. 1 du CWATUPE.

En juillet 2011, Le Conseil d'Etat a d'ailleurs décidé d'annuler la révision du plan de secteur permettant de créer une nouvelle zone d'activité économique en Brabant wallon (Jodoigne, Hélécine et Orp-Jauche), alors qu'elle avait été avalisée en 2004 par la Gouvernement wallon en raison du fait que ce projet allait à l'encontre de la politique d'aménagement du territoire visant à recentrer au maximum les fonctions autour des noyaux urbains.

Pour le cas de Mouscron, des alternatives pourraient être envisagées en termes de localisation de futures zones d'activité économiques.

L'IEG, gestionnaire du développement des zones d'activité économique à Mouscron, a proposé dans un premier temps de modifier la localisation de la zone « Marhem » suite à la décision du Gouvernement wallon localisant ces zones de réservation.

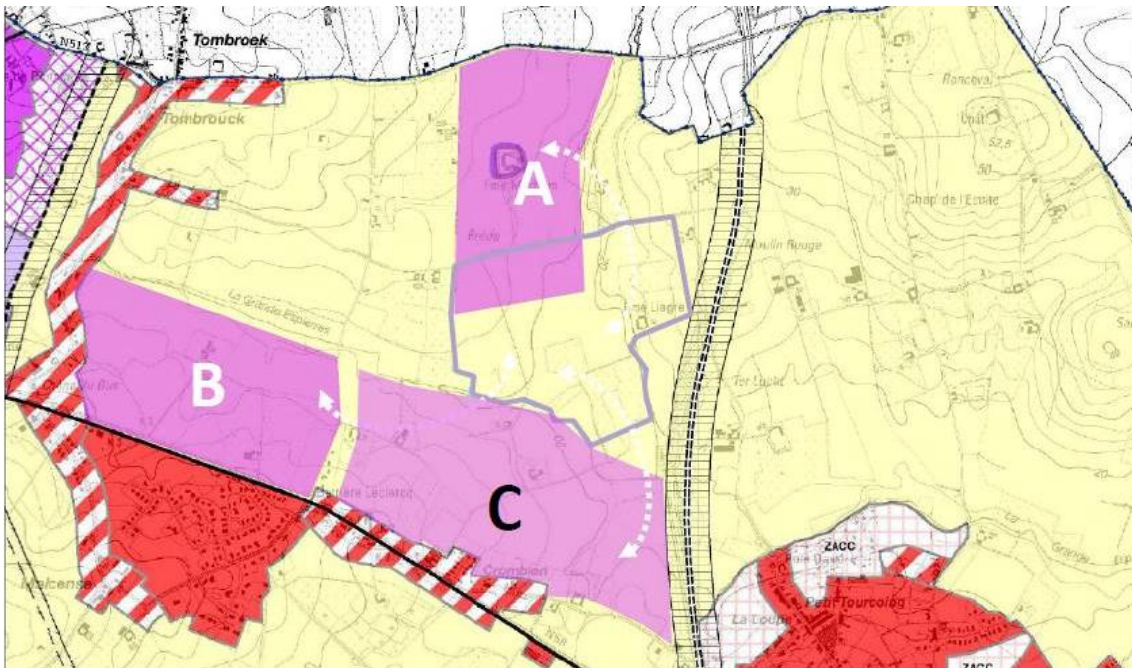


Figure 31 : Proposition d'alternatives de localisation de la zone d'activité économique « Marhem » proposée par le Gouvernement wallon (Source : IEG)

Les trois alternatives, relativement proches de la localisation proposée par le Gouvernement wallon, empièteraient de manière conséquente sur la grande plage agricole située entre l'autoroute et l'urbanisation de Mouscron.

L'alternative A reste particulièrement isolée des noyaux bâtis et des axes majeurs existants. Elle ne semble pas être opportune pour l'ensemble des facteurs environnementaux. L'alternative B, est la plus proche du centre de Mouscron, le long de la RN 58 existante. Une plus-value apportée par cette alternative serait l'aménagement du rond-point du Vert chemin. L'alternative C, plus proche de l'autoroute, reste particulièrement éloignée du centre de Mouscron²⁰.

²⁰ Elle serait par contre moins perturbée par l'aléa d'inondation et par le tracé de la conduite de transport de gaz.

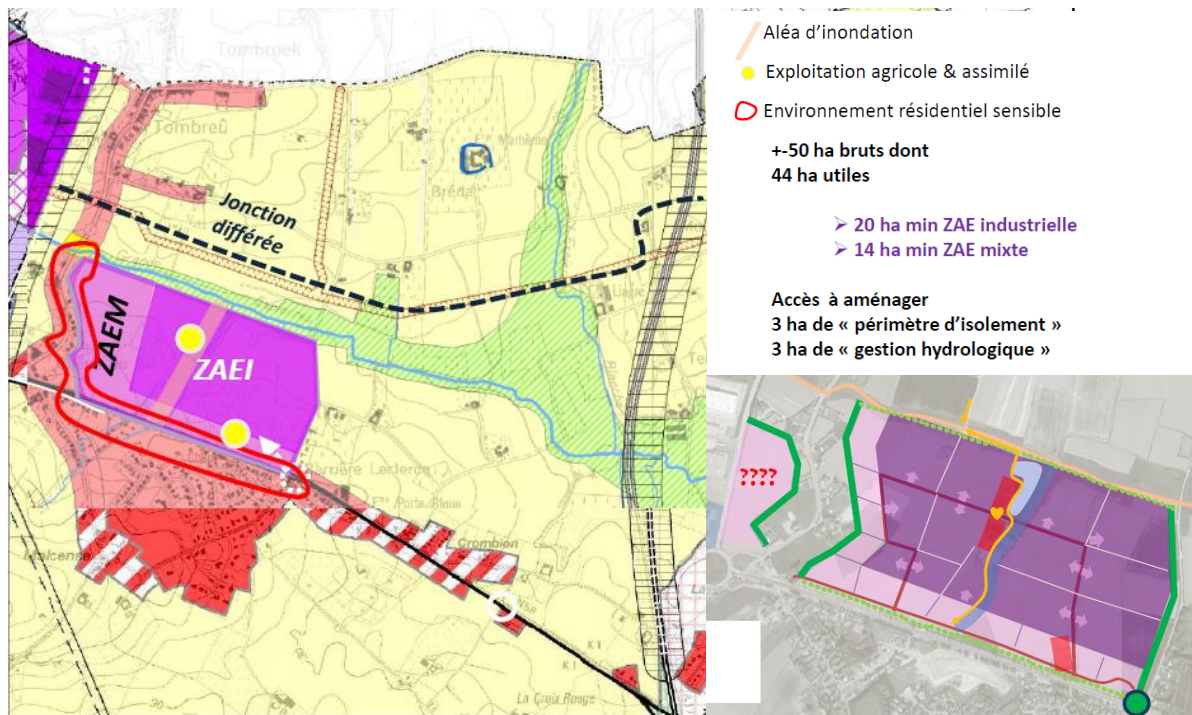


Figure 32 : Proposition d'aménagement schématique de l'alternative B (Source : IEG)

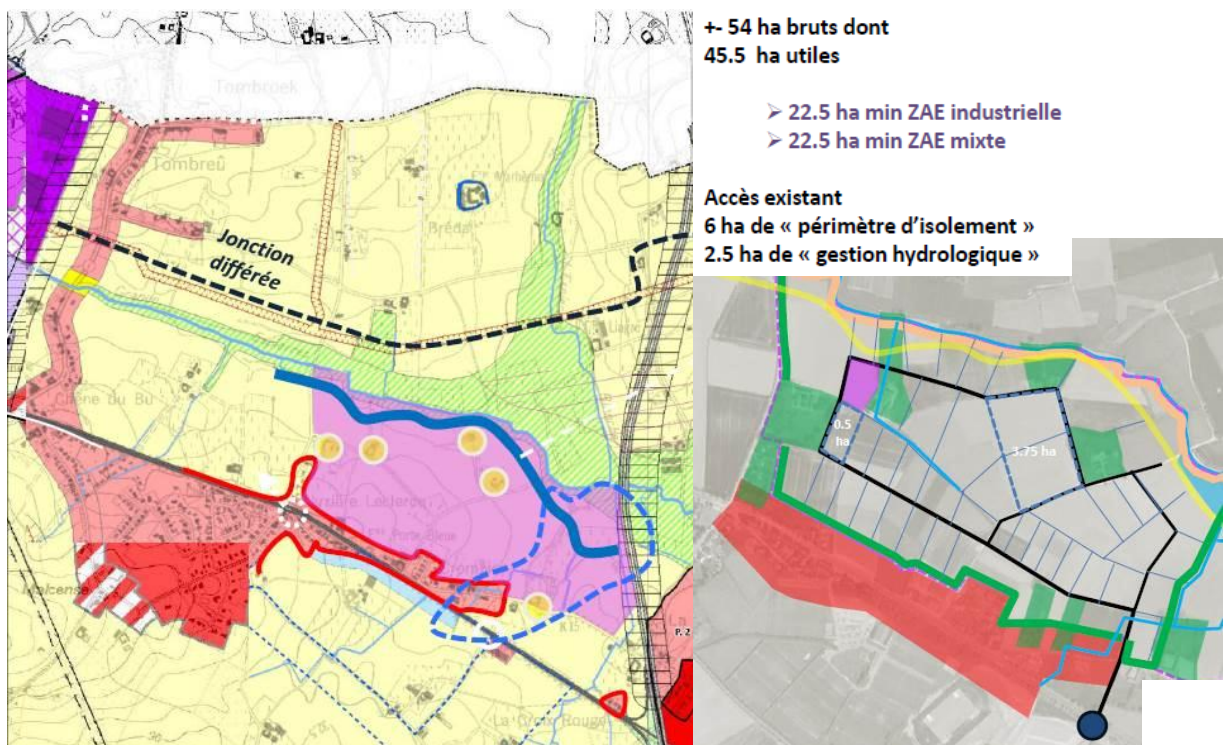


Figure 33 : Proposition d'aménagement schématique de l'alternative C (Source : IEG)

L'implantation de nouvelles zones d'activité économique peut également être étudiée sur d'autres sites localisés dans la structure « couloir » d'activités économiques développée dans les objectifs du schéma de structure (Tome 2 : options et mesures d'aménagement).

La nouvelle zone d'activité économique pourrait être localisée au niveau du lieu-dit "La Barberie" (alternative D sur la figure ci-dessous), situé le long de la Route de Laine, dont la fonction est justement de desservir les pôles d'activité. Elle se rapprocherait par ailleurs des noyaux urbains de Herseaux et Luigne. Il y aurait ainsi une meilleure connexion avec les lieux de vie et les gares. La

proximité à des quartiers d'habitat serait par contre une faiblesse en termes de nuisances potentielles.

L'implantation d'une nouvelle zone d'activité économique pourrait également être étudiée dans le prolongement de la zone d'activité dite « Pont Bleu » (alternative E dans la figure ci-dessous²¹) ou au sud de Valemprez (alternative F dans la figure ci-dessous) s'étendant sur les communes d'Estaimpuis et Mouscron, au sud-est du territoire mouscronnois. Ces possibilités d'extension pourraient profiter de la proximité des zones d'activité économique et des infrastructures existantes.

Les trois alternatives D, E, F sont en outre situées au sein des « couloirs » de développement économique définis dans les options (Structurer les zones d'activités et baliser leur développement).

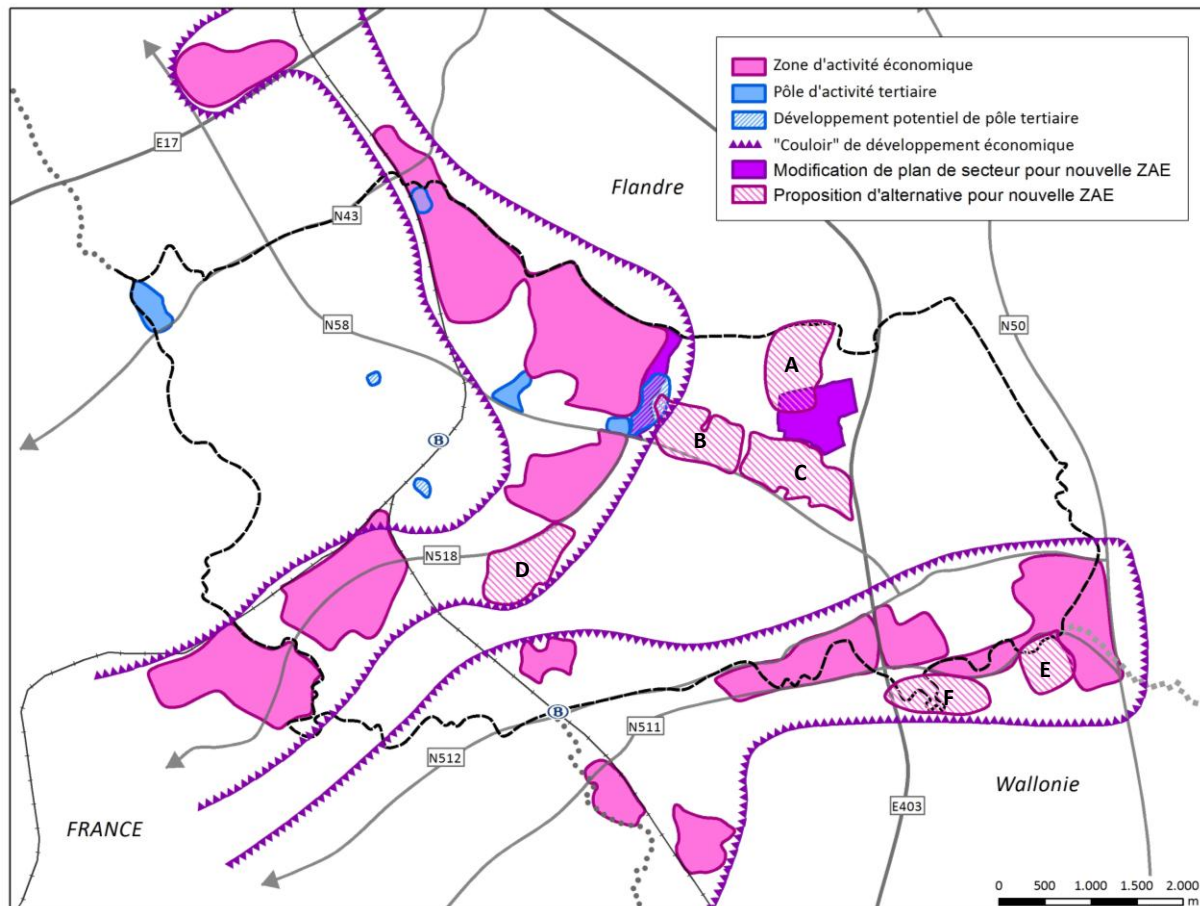


Figure 34 : Alternatives de localisation de nouvelles zones d'activité économique (Carto : JNC AWP)

En outre, en matière d'incidences sur les sols, la mesure A0-07, visant à mettre à jour la liste des sites à réaménager et à poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des sites abandonnés ou à réaménager aura, quant à elle, un effet bénéfique sur la qualité des sols dans ces zones (assainissement, dépollution des sols si nécessaire,...).

²¹ L'intercommunale IEG considère que cette alternative n'en est pas une car dotée d'un périmètre de reconnaissance et économique et d'un plan d'expropriation.

II.5.4. Incidences sur les eaux

II.5.4.1. Définition

La Directive cadre européenne sur l'eau (2000/60/CE) définit l'eau comme n'étant pas un bien marchand mais un patrimoine naturel qu'il faut gérer et protéger.

Dans son article 2, elle définit de cette façon :

- « eaux de surface » : les eaux intérieures, à l'exception des eaux souterraines, les eaux de transition et les eaux côtières, sauf en ce qui concerne leur état chimique, pour lequel les eaux territoriales sont également incluses ;
- « eaux souterraines » : toutes les eaux se trouvant sous la surface du sol dans la zone de saturation et en contact direct avec le sol ou le sous-sol ;
- « zone de saturation (en eau) » : état d'un milieu poreux ou fissuré (sol, roche) dont les vides interstitiels sont complètement emplis d'eau (CAST.-MARGAT 1977) ;
- « rivière » : une masse d'eau intérieure coulant en majeure partie sur la surface du sol, mais qui peut couler en sous-sol sur une partie de son parcours ;
- « lac » : une masse d'eau intérieure de surface stagnante ;
- « aquifère » : une ou plusieurs couches souterraines de roche ou d'autres couches géologiques d'une porosité et perméabilité suffisantes pour permettre soit un courant significatif d'eau souterraine, soit le captage de quantités importantes d'eau souterraine ;
- « bassin hydrographique » : toute zone dans laquelle toutes les eaux de ruissellement convergent à travers un réseau de rivières, fleuves et éventuellement de lacs vers la mer, dans laquelle elles se déversent par une seule embouchure, estuaire ou delta ;
- « sous-bassin » : toute zone dans laquelle toutes les eaux de ruissellement convergent à travers un réseau de rivières, de fleuves et éventuellement de lacs vers un point particulier d'un cours d'eau (normalement un lac ou un confluent) ;
- « pollution » : l'introduction directe ou indirecte, par suite de l'activité humaine, de substances ou de chaleur dans l'air, l'eau ou le sol, susceptibles de porter atteinte à la santé humaine ou à la qualité des écosystèmes aquatiques ou des écosystèmes terrestres dépendant directement des écosystèmes aquatiques, qui entraînent des détériorations aux biens matériels, une détérioration ou une entrave à l'agrément de l'environnement ou à d'autres utilisations légitimes de ce dernier ;
- « eau destinée à la consommation humaine » (même sens que dans la directive 80/778/CEE telle que modifiée par la directive 98/83/CE) :
 - a) toutes les eaux, soit en l'état, soit après traitement, destinées à la boisson, à la cuisson, à la préparation d'aliments, ou à d'autres usages domestiques, quelle que soit leur origine et qu'elles soient fournies par un réseau de distribution, à partir d'un camion-citerne ou d'un bateau-citerne, en bouteilles ou en conteneurs ;
 - b) toutes les eaux utilisées dans les entreprises alimentaires pour la fabrication, la transformation, la conservation ou la commercialisation de produits ou de substances destinés à la consommation humaine, à moins que les autorités nationales compétentes n'aient établi que la qualité des eaux ne peut affecter la salubrité de la denrée alimentaire finale.
- « services liés à l'utilisation de l'eau » : tous les services qui couvrent, pour les ménages, les institutions publiques ou une activité économique quelconque :

- le captage, l'endiguement, le stockage, le traitement et la distribution d'eau de surface ou d'eau souterraine;
- les installations de collecte et de traitement des eaux usées qui effectuent ensuite des rejets dans les eaux de surface.

II.5.4.2. Incidences à l'échelle communale

Les mesures de gestion et d'accompagnement ont pour la plupart des effets positifs sur l'eau. Orienter les projets d'urbanisme ainsi que sensibiliser la population permettent de mener une politique d'aménagement cohérente et ainsi protéger et valoriser au maximum les ressources en eau.

En particulier, une vigilance devra être apportée sur les incidences des nouvelles urbanisations qui génèrent à la fois des ruissellements supplémentaires et des eaux usées. A ce titre, le dimensionnement des stations d'épuration doit être précisé en fonction des possibilités de croissance de population.

Le processus d'assainissement et de rénovation des sites à réaménager (mesure AO-07) contribue également de manière positive, comme pour les sols, à la conservation de la qualité des eaux.

II.5.4.3. Incidences à l'échelle locale

Eaux usées

L'urbanisation génère de nouvelles eaux usées à traiter. Elles sont soit assainies par des stations d'épuration collectives (plus de 2000 EH), soit de manière autonome.

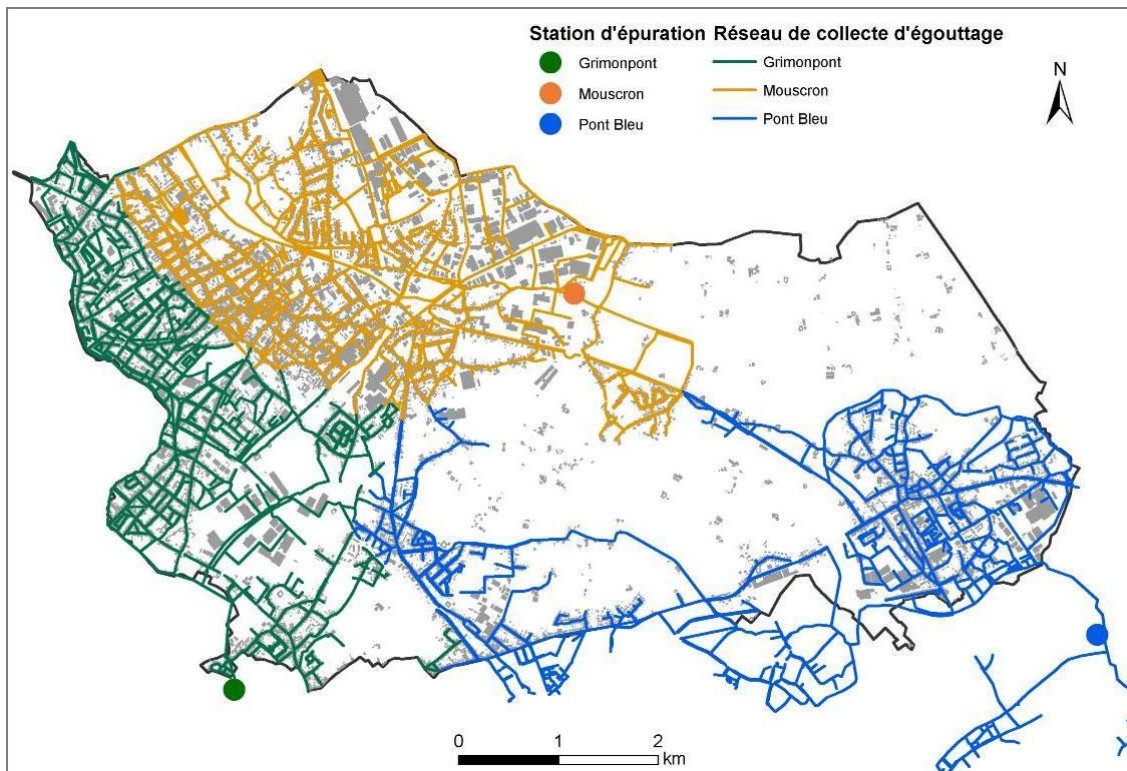


Figure 35 : Egouttage et stations d'épuration (Source : SPGE ; Carto JNC AWP)

On rappellera que la plupart des eaux usées de Mouscron sont assainies par trois stations d'épuration collectives : celle de Mouscron, celle de Grimonpont (en France) et celle du Pont bleu (sur la commune de Pecq).

Le tableau suivant reprend les quantités d'eau supplémentaires (théoriques) en fonction des densités proposées dans la situation projetée du schéma de structure. Ainsi, pour les zones d'habitat, nous nous sommes basés sur les densités à atteindre selon les options (voir Tableau 5, p. 40 du présent document). Nous les avons appliquées aux poches de potentiel foncier, ainsi qu'aux surfaces déjà urbanisables en calculant le différentiel avec les densités actuelles. Pour les zones d'activité économique, nous avons appliqué une densité de 25 emplois/ha, alors que la densité actuelle s'élève à 18 emplois/ha. Il s'agit pour les zones d'activité des eaux usées domestiques.

Il s'agit d'une première approche globale, voulant se mettre du côté de la sécurité en se basant sur les hypothèses les plus alarmistes en termes d'augmentation de population et d'emplois. Des calculs complémentaires et plus précis devront être réalisés par la SPGE et les organismes d'assainissement compétents afin d'affiner cette approche et déterminer de manière plus précise les quantités d'eaux usées susceptibles de s'ajouter suite à l'urbanisation de la Ville.

	STEP Mouscron	STEP Grimonpont	STEP Pont Bleu
Potentiel supplémentaire maximum en zone d'habitat d'après le SSC	35.200 EH	38.200 EH	28.400 EH
Potentiel supplémentaire maximum en zone d'activité économique d'après le SSC	1.600 EH	600 EH	900 EH
Potentiel supplémentaire total	36.800 EH	38.800 EH	29.300 EH

Tableau 10 : Estimations des eaux urbaines usées à traiter à moyen ou long terme selon les densités préconisées par SSC

A terme, si les densités proposées par le schéma de structure sont atteintes, la station de Mouscron serait susceptible de recevoir les eaux usées (urbaines et domestiques pour les zones d'activité) de 36.800 EH ; la STEP de Grimonpont 38.800 EH et celle du Pont Bleu 29.300 EH.

La STEP de Mouscron a été construite avec une capacité de 100.000 EH. Suite à certaines adaptations techniques, la capacité de la STEP atteint maintenant 200.000 EH. Aujourd'hui, elle est déjà saturée en termes de débits mais dispose encore d'une réserve de charge.²²

De manière générale, en Région wallonne, les STEP gèrent 80 % d'eaux provenant du milieu urbain (eaux domestiques) et 20 % provenant du milieu industriel. La STEP de Mouscron a la particularité de traiter des eaux usées dont 80 % vient des industries, et 20 % du milieu urbain. Les quelques 50.000 EH issus du milieu urbain pourraient être traités par la STEP, selon l'IPALLE.²³

En revanche, l'augmentation des eaux de process, dont les quantités, beaucoup plus importantes, sont plus difficiles à estimer, ne pourraient être prises en charge par la STEP dans sa configuration actuelle, en termes de débit et de charge. Il faudrait aménager une nouvelle ligne de traitement et financer l'installation de l'infrastructure, puis son activité et sa gestion.

La STEP de Grimonpont, située sur le territoire français, traite les eaux d'une quinzaine de villes françaises autour de Wattrelos, ainsi qu'une partie de celles de Mouscron. Elle a une capacité de 350.000 EH, dont 32.000 EH proviennent de Belgique. Les 38.800 EH susceptibles de s'ajouter d'ici une vingtaine d'années ne devraient pas poser problème en termes de capacité de la STEP, puisque celle-ci n'a pas encore atteint son volume maximal de traitement. Cependant, il faudra peut-être

²² Une STEP est dimensionnée pour gérer une charge de pollution et des débits. Lors d'une pluie, les débits augmentent mais la charge d'eaux usées (EH) reste identique. En théorie, par temps sec, le débit d'un EH = 180 l/jour.

²³ Informations reçues lors de la réunion avec l'IPALLE (14 septembre 2011)

revoir les conventions signées entre l'IPALLE et la Communauté urbaine de Lille puisque les rejets à traiter provenant de Mouscron vont probablement augmenter dans les années à venir.

La STEP du Pont bleu (20.000 EH) présente actuellement des problèmes de saturation en termes de débit. Des rejets d'eaux claires inondent le réseau et diminuent les capacités de la STEP puisque les concentrations en charges sont trop faibles. La solution serait l'aménagement d'un réseau séparatif de manière à rejeter les eaux claires dans le milieu et concentrer les eaux usées dans les collecteurs les acheminant à la STEP.

En outre, il serait intéressant, de promouvoir les réseaux séparatifs sur l'ensemble du territoire mouscronnois, en mettant la priorité sur les nouveaux développements et les zones proches d'un milieu naturel récepteur apte à recevoir les eaux de ruissellement.

La création des nouvelles zones d'activité économiques sur le territoire mouscronnois impliquerait une augmentation des eaux industrielles à traiter par les STEP en fonction de leur localisation. En gestion gravitaire, l'implantation des zones au Tombrouck, au Marhem et pour les six alternatives envisagées, amènerait les eaux usées vers la STEP du Pont Bleu qui présente des problèmes de saturation en termes de débit. Dans le cas de nouveaux rejets, des aménagements de cette STEP devraient certainement être envisagés et ceux-ci pourraient être financés par les industriels eux-mêmes, en contrepartie de moins-values sur le coût du traitement futur de leurs eaux par la STEP.

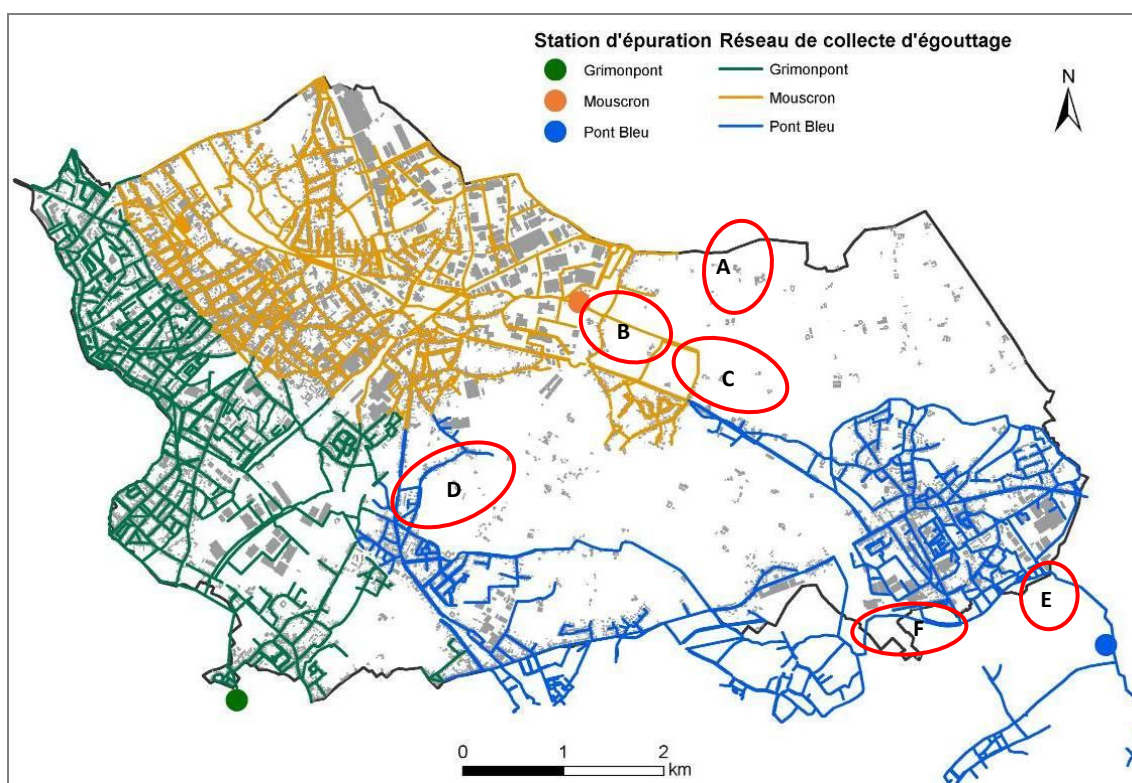


Figure 36 : Localisation des propositions d'alternatives pour de nouvelles zones d'activité au sein de la gestion de l'égouttage et des STEP (Source SPGE; Carto JNC AWP)

Toutefois, les eaux usées d'une nouvelle implantation au "Marhem" (y compris les alternatives A, B ou C) ou à "La Barberie" (alternative D) pourraient être acheminées vers la STEP de Mouscron via un système de pompage (comme c'est déjà le cas pour les eaux du quartier du Futurosport qui sont pompées à pour remonter la Grande Espierre en aval de la STEP). Dans ce cas, l'aménagement de la nouvelle ligne nécessaire pour le traitement des eaux de process supplémentaires pourrait également être financé par les industriels en contrepartie de moins-values sur le coût du traitement des eaux. La difficulté serait alors de trouver une solution de traitement pendant la période

intermédiaire : quand les premières entreprises seront installées, avant que la troisième ligne soit exploitable. Il faudrait alors, pour éviter cela, trouver l'ensemble des investisseurs pour monter les infrastructures de traitement des eaux, avant que les industries ne soient opérationnelles et ne rejettent des eaux usées.

Notons par ailleurs, l'IPALLE propose de continuer à centraliser l'épuration des eaux industrielles car leur gestion est plus facile quand elles proviennent de différentes sources, avec des types de charges différentes. Il est, cependant, bien entendu que certaines activités industrielles rejettent des eaux qui demandent à être traitées sur place en raison de leurs polluants particuliers.

Eaux de ruissellement

L'urbanisation augmente également l'imperméabilisation des sols, accélère le ruissellement et augmente les risques d'inondation. Les zones problématiques à ce sujet sont les vallées de la Grande Espierre et celle de l'Esperlion. Afin de réduire ces impacts, il sera utile à la fois de préserver les zones inondables et prévoir des bassins tampons lorsque de nouvelles constructions sont réalisées. Il est également envisageable de prévoir de nouvelles zones inondables en dehors des noyaux urbanisés afin de préserver les infrastructures et les bâtiments des inondations.

En croisant l'aléa d'inondation par débordement des cours d'eau avec le potentiel foncier en aire d'habitat et d'activité économique, on peut appréhender les zones qui poseront probablement problème lors de leur urbanisation à défaut de mesures préventives.

Le bassin versant du ruisseau de la Broche de Fer présente des risques d'inondations faibles, mais sur des surfaces importantes. Ainsi, la mise en œuvre de la ZACC des "Trois-Herseaux" ou l'urbanisation du Nord-Ouest de celle-ci devront être étudiées de manière appropriée, vu leur localisation par rapport à ce bassin.

L'Esperlion présente également des risques d'inondation. Or, l'aménagement de la zone d'activité du Haureu impliquerait l'augmentation des eaux de ruissellement vers ce ruisseau. L'urbanisation de cette zone devra donc intégrer la création de systèmes de temporisation des eaux claires pour réduire les risques d'inondation.

Le bassin de la Grande Espierre présente les plus gros risques d'inondation sur le territoire mouscronnois puisqu'il présente un aléa moyen et des surfaces particulièrement importantes. Les projets en amont de ce ruisseau doivent donc être particulièrement étudiés en termes d'eaux de ruissellement et il semblerait donc inopportun d'urbaniser dans les zones présentant des risques. Or, la proposition de zone d'activité au Marhem est justement située dans l'aléa moyen. Au regard de la contrainte "inondation", cette localisation semble particulièrement inappropriée. Les alternatives A, B ou C situées à proximité de la proposition actuelle s'écartent des aléas d'inondations mais restent situées dans le même bassin versant, juste en amont des aléas.

Les autres alternatives de localisation de nouvelles zones d'activité économique sont également situées juste en amont de l'aléa d'inondation de l'Esperlion (alternative D "La Barberie") ou du ruisseau du Pont Bleu (alternative E "Pont Bleu" ou alternative F "sud de Valemprez"). En cas d'aménagement de l'une ou l'autre nouvelle zone d'activité économique, il faudra rester vigilant aux risques d'inondations et intégrer dans toute urbanisation des systèmes de temporisation d'eaux. Une attention particulière devra également être portée à la propreté des rejets d'eaux dans les cours d'eau.

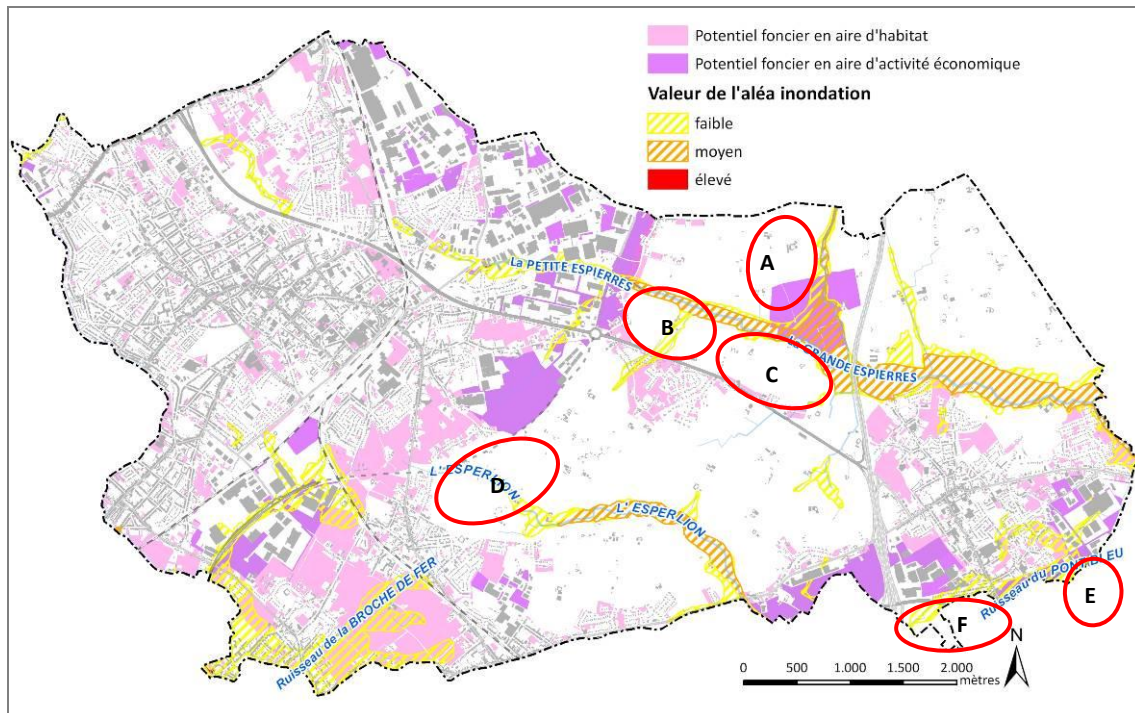


Figure 37 : Alea d'inondation et potentiel foncier et proposition d'alternatives pour de nouvelles zones d'activité
 (Source SPW-DGO1 ; Carto JNC AWP)

Finalement, afin de limiter les risques d'inondation, en instaurant un réseau séparatif sur l'ensemble du territoire mouscronnois comme proposé dans l'étude des eaux usées, il est indispensable d'étudier les eaux claires en termes de temporisation.

Pour tout nouveau projet (habitat ou économique), il serait intéressant de fixer des règles en termes de débits de rejet de manière à uniformiser les contraintes : 2 l/s par hectare réellement imperméabilisé (toitures, surfaces extérieures imperméabilisées), sur base des pluies trentenaires.

Pour ces nouveaux projets, il faudrait demander l'avis systématiquement à l'IPALLE, pour d'une part informer le gestionnaire des réseaux du projet, et d'autre part leur permettre d'aiguiller les investisseurs vers les solutions adéquates en termes de gestion des eaux, et qui sont parfois moins coûteuses. En fonction du contexte, l'IPALLE pourrait imposer des débits de rejets inférieurs à la règle de base précitée.

Pour éviter la demande systématique à l'IPALLE pour les habitations uniques, on pourrait réduire le rejet à l'exutoire à 0,5 l/s. Cependant, vu l'existence de zones à risques (même pour les habitations uniques), il serait peut-être opportun de définir des zones de saisine systématique, en fonction des types de projet.

Il est à noter que les zones étudiées sur les sites de Marhem, de Tombrouck ou de La Barberie ne sont pas situées dans un périmètre de protection de captage.

II.5.5. Incidences sur l'air et les facteurs climatiques

II.5.5.1. Définition

L'air est la dénomination de l'ensemble des gaz principaux qui composent l'atmosphère : 78% d'azote, 21% d'oxygène, 1% d'argon et de traces de dioxyde de carbone et de méthane (Dictionnaire de l'environnement).

La Directive européenne 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 donne les définitions de termes souvent utilisés dans le domaine de la qualité de l'air :

- air ambiant : air extérieur de la troposphère, à l'exclusion des lieux de travail ;
- polluant : substance introduite directement ou indirectement par l'homme dans l'air ambiant et susceptible d'avoir des effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble ;
- niveau : concentration d'un polluant dans l'air ambiant ou son dépôt sur les surfaces en un temps donné.

La loi sur l'air du 30 décembre 1996 donne la définition des différentes valeurs réglementaires :

- objectif de qualité : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ;
- valeur limite : niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou l'environnement ;
- seuil d'alerte : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgences doivent être prises.

Selon la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996), la pollution atmosphérique est définie comme « l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives ».

La Directive 96/62/CE du 27 septembre 1996, régissant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air, accompagnée d'une série de Directives filles (dont la Directive fille 1999/30/CE du 22 avril 1999 relative aux valeurs limites pour le SO₂, NO₂, les PM10 et le Pb), établit de nouveaux objectifs de qualité pour l'air dans l'Union Européenne. Les Directives filles proposent des normes pour 13 substances polluantes qui doivent être prises en considération dans le contexte de la surveillance de la qualité de l'air.

Le climat est l'ensemble des phénomènes météorologiques (température, pression, vents, précipitations) qui caractérisent l'état moyen de l'atmosphère et son évolution en un lieu donné (Petit Larousse illustré, 1996).

Différentes perturbations peuvent influencer le climat. Les plus dommageables sont l'amplification de l'effet de serre et la diminution de la couche d'ozone.

L'effet de serre est un phénomène naturel qui joue un rôle clé dans la régulation du climat. Il tient à la capacité qu'ont certains gaz d'intercepter le rayonnement solaire réfléchi par la surface des continents et des océans, et de chauffer ainsi notre atmosphère. L'eau présente naturellement dans l'atmosphère (nuages et vapeur d'eau) constitue le facteur essentiel de l'effet de serre (PEDD, 1995).

Le développement des activités humaines s'accompagne d'une augmentation de certains gaz à effet de serre qui, présents en faible quantité dans l'atmosphère, peuvent provoquer des modifications climatiques. Il s'agit notamment du dioxyde de carbone (CO₂), du méthane (CH₄), de l'ozone (O₃), du protoxyde d'azote (N₂O), des chlorofluorocarbones (CFC), etc. Au niveau mondial, l'amplification de l'effet de serre est due, pour plus de la moitié, aux émissions de CO₂ issues des activités humaines. Ces émissions proviennent principalement de l'utilisation des combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz, etc.) par les industries, les transports et les ménages.

De même, les activités humaines produisent certaines substances qui détruisent une fraction de l'ozone de la haute stratosphère. Or, l'ozone absorbe une partie des rayons ultraviolets émis par le soleil, protégeant ainsi la vie sur la terre. L'appauvrissement de la couche d'ozone existant à haute altitude constitue, à l'échelle mondiale, une menace dont les causes ont été peu à peu identifiées ; il s'agit des émissions de tétrachlorure de carbone, de chlorofluorocarbones (CFC), de halons, d'hydrochlorofluorocarbones (HCFC), d'hydrobromofluorocarbones (HBFC), d'hydrofluorocarbones (HFC), de méthylchloroformes, de bromure de méthyl, etc. Paradoxalement, à l'échelle locale, l'excès d'ozone dans les basses couches de l'atmosphère peut constituer une atteinte à la santé des personnes.

II.5.5.2. Incidences à l'échelle globale

La lutte pour la qualité de l'air passe par la maîtrise des émissions et le suivi de la qualité de l'air, ainsi que par une vision prospective à long terme²⁴.

Pour cela, des actions doivent être menées autant à l'échelle mondiale qu'à l'échelle locale. Cette démarche doit s'inscrire dans une perspective de développement durable et veiller à préserver l'équilibre entre l'évolution économique, la protection de l'environnement et le progrès social.

L'option générale de recentrage de l'urbanisation et de compacité du bâti (mitoyenneté, verticalité,...) est globalement propice à la qualité de l'air. En revanche, l'augmentation d'urbanisation du territoire, et singulièrement la création de nouvelles zones d'activité économique, pourraient générer des déplacements importants et/ou des pollutions locales en fonction des activités qui y seraient développées. C'est pourquoi, il sera nécessaire d'évaluer spécifiquement les impacts des projets qui y prendraient place avant qu'ils ne soient développés.

La Stratégie de ville durable (mesure GA-02) promeut la sensibilisation et l'action en matière d'énergie et propose différentes pistes concrètes comme :

- le développement des énergies renouvelables au sein des bâtiments communaux et la nomination d'un responsable Energie pour chaque bâtiment ;
- le développement de constructions durables et passives ;
- la proposition de primes communales pour l'isolation, la pose de panneaux solaires/photovoltaïques pour inciter les habitants et entreprises à investir dans ces solutions durables ;
- ...

Les mesures du schéma de structure favorisant les modes doux, les transports en commun et le covoiturage soutiennent également une politique durable.

Par ailleurs, d'autres politiques sectorielles s'attelle à cette problématique.

La mise à jour du PCM et le plan cyclable permettront d'approfondir davantage 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.

²⁴ Plan wallon de l'air, Troisième partie : « Les grands axes du Plan wallon de l'air ».

II.5.6. Incidences sur la biodiversité, la faune et la flore

II.5.6.1. Définition

La diversité biologique représente « *la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris, entre autres, les écosystèmes²⁵ terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie ; cela comprend la diversité au sein des espèces, et entre les espèces et ainsi que celle des écosystèmes* »²⁶ (Convention sur la diversité biologique).

Les composants de la diversité biologique sont les suivants :

- les gènes contenus dans l'ensemble des plantes, animaux, champignons et micro-organismes sur terre. La diversité génétique est présente aussi bien au sein d'une espèce qu'entre les espèces. La variabilité génétique est essentielle à la survie des populations et des espèces car elle permet, entre autre, de s'adapter aux changements environnementaux et de résister à de nouvelles maladies et parasites ;
- les espèces vivantes, comprenant tous les micro-organismes comme les bactéries jusqu'aux formes vivantes plus grandes comme les plantes, les animaux, les champignons,... ;
- les écosystèmes auxquels appartiennent toutes ces espèces. La diversité des écosystèmes fait référence aux différents habitats, communautés biotiques et processus écologiques qui existent sur terre.

La notion de patrimoine naturel couvre l'ensemble de la faune²⁷ et de la flore²⁸, tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Les conditions du maintien, du développement et de la mise en valeur des milieux naturels et des espèces protégées ou sensibles qu'ils abritent doivent être assurées dans l'optique du développement durable.

Pour le SDER, la protection et le développement du patrimoine naturel doivent s'appuyer sur la mise en place d'un réseau écologique dont la concrétisation nécessite :

- de reconnaître à certaines parties du territoire une vocation exclusive de conservation en les désignant comme sites de grand intérêt biologique ;
- de permettre le développement de la biodiversité sur l'ensemble du territoire en étant attentif aux conditions qui favorisent le maintien et le développement des espèces animales et végétales.

D'une manière générale, les mesures ayant un impact positif ou négatif sur la biodiversité ont cette même influence positive ou négative sur la faune et la flore.

II.5.6.2. Incidences à l'échelle communale

Mouscron possède un plan communal de développement de la nature (PCDN), outil approprié pour le maintien et le développement de la biodiversité. Ce dernier actualisé en 2006 pour la période 2007-2013 a été réactualisé en 2012 pour la période 2013-2019.

Au schéma de structure, comme on l'a évoqué en II.5.3.3, la définition de certaines aires du schéma des options territoriales vise à protéger la faune, la flore et la biodiversité locale, comme par

²⁵ On entend par « écosystème » le complexe dynamique formé de communautés de plantes, d'animaux et de micro-organismes et de leur environnement non vivant qui, par leur interaction, forment une unité fonctionnelle.

²⁶ Convention sur la diversité biologique, Article 2. Rio de Janeiro, le 5 juin 1992 (M.B. 02.04.1997).

²⁷ La faune désigne l'ensemble des animaux dans une région.

²⁸ La flore désigne l'ensemble des plantes sur une région.

exemple les aires naturelles, les aires d'espace vert, les aires de parc, les aires agricoles d'intérêt écologique et l'aire d'extraction à réhabiliter en espace vert après exploitation.

La mesure GA-02 « Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une Stratégie de ville durable » propose également un objectif à part entière sur la place de la nature en ville.

II.5.6.3. Incidences à l'échelle locale

Certaines mesures proposées dans le SSC pourraient avoir des incidences positives ou négatives sur le développement de la biodiversité communale. Ces incidences vont dépendre de l'attention portée au milieu naturel dans les différents aménagements prévus.

Proposition du Gouvernement wallon PGW02 – « ZAE Marhem » : la nouvelle zone d'activité proposée par le Gouvernement couperait le couloir écologique situé le long de la Grande Espierre. Encore une fois, cette localisation semble inopportune. La localisation proposée dans ce présent rapport semblerait moins problématique en termes de développement de la biodiversité.

Mesure AN-01/04 « Argilière de Sterreberg » : on devra être particulièrement attentif dans l'aménagement de l'aire d'habitat situé juste à côté de la zone d'extraction à réhabiliter en espace vert après son exploitation, de manière à ce qu'elle ne perturbe pas l'écosystème qui pourra s'y développer. Le site fait d'ailleurs partie du réseau BIPS (Biodiversité périurbaine), plateforme transfrontalière d'échange, de démonstration et d'évaluation des techniques de gestion écologique et d'aménagement des espaces naturels et agricoles périurbains.²⁹

Mesure AN-02/01 « Elaboration d'un RUE pour la ZACC Sentier du Oreux » : le SSC propose que l'extrême Sud de la ZACC soit affecté à de l'espace vert afin de conserver un espace tampon entre la Route de la Laine et le nouveau quartier.

Mesure AN-02/04 « Elaboration d'un RUE pour la ZACC Clos de l'Etoile » : située à proximité de l'aire agricole d'intérêt écologique, son aménagement devra être étudié en intégrant cet aspect. La ZACC est située dans le couloir écologique longeant la Grande Espierre.

Mesure AO-01 « Elaboration d'une réflexion stratégique pour la zone levier de l'hyper-centre » : le centre-ville contient un certain nombre d'espaces verts pour lesquels une attention particulière doit être apportée afin de préserver la nature et la biodiversité en milieu urbain. En outre, cette zone levier jouxte le parc communal.

Mesure AO-03/01 « Elaboration d'une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers – Frontière franco-belge » : la frontière franco-belge pourrait être réaménagée en espace vert, de circulation douce. Cet aménagement pourrait être favorable au développement de la biodiversité locale.

²⁹ Voir : <http://www.bipsweb.eu>

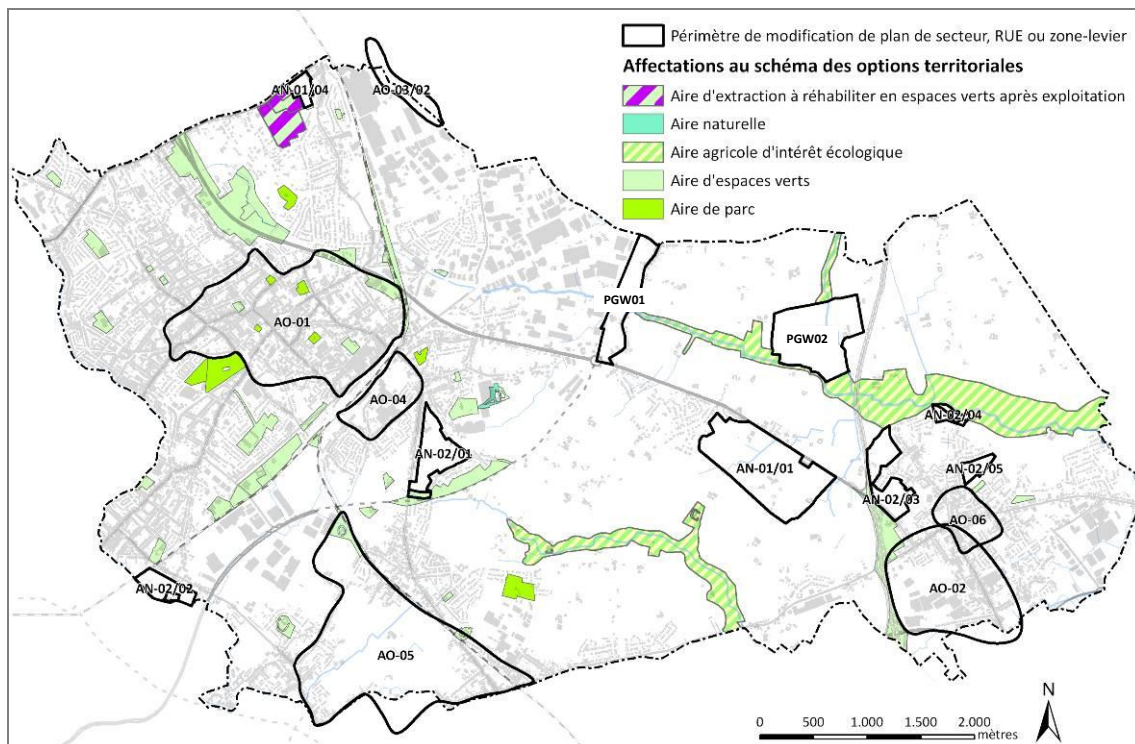


Figure 38 : Localisation des mesures normatives et opérationnelles et les aires du SOT visant une forme de protection de la biodiversité (JNC AWP)

Pour l'ensemble des mesures, en particulier pour celles citées ci-dessus, il est important de tenir compte des recommandations suivantes dans la réflexion sur les options d'aménagement et les prescriptions urbanistiques :

- travailler en concertation avec les acteurs du PCDN afin d'identifier les intérêts écologiques des sites et de leurs abords ;
- conserver la végétation existante (arbres hautes tiges, haies, zones humides,...) à chaque fois que son état sanitaire le permet ;
- veiller à conserver un maximum de surface non imperméabilisée au sein de ses aménagements ;
- mener une réflexion, en concertation avec le DNF, sur le choix des essences et leur provenance pour la conception des espaces publics (privilégier les essences locales, proscrire les essences invasives, tenir compte du contexte,...) mais également orienter les particuliers et les entreprises pour l'aménagement de leur parcelle ;
- éviter les barrières physiques infranchissables pour la faune (murs, certains types de barrières,...) lorsque la zone se situe dans un couloir de migration ;
- établir un cahier des charges pour l'entretien des espaces verts ;
- éviter l'utilisation des pesticides dans l'entretien des espaces verts.

II.5.7. Incidences sur la population et la santé humaine

II.5.7.1. Définition

La population est un ensemble d'individus, ayant des conditions d'existence (économiques et culturelles) communes, habitant un espace défini par des limites administratives ou politiques (province, région, état) ou géographiques (région, ville, agglomération)³⁰.

La santé est définie comme un état complet de bien-être physique, mental et social (O.M.S., 1992).

L'environnement exerce une influence importante sur la santé de l'homme, la plupart des facteurs environnementaux ayant une influence positive ou négative. Les aspects spécifiques de la relation santé/environnement sont nombreux et complexes. Dans le Plan d'Environnement pour le Développement Durable (PEDD), l'approche est de faire référence de façon constante aux normes environnementales établies au niveau mondial ou européen, ces normes étant considérées comme offrant un niveau de garantie optimal pour la santé de l'homme et des écosystèmes.

La santé publique est l'ensemble des actions et prescriptions prises par l'Administration relative à la protection de la santé de la population, ses conditions d'hygiène, son bien-être et son environnement³¹.

II.5.7.2. Incidences à l'échelle communale

Sur l'ensemble du territoire, plusieurs actions ont une influence positive sur le cadre de vie des habitants de Mouscron.

La mise à jour de la liste des SAR et la poursuite du processus d'assainissement et de rénovation (mesure AO-07) permettront d'améliorer le cadre de vie des riverains et des passants. Comme ils sont situés pour la plupart en centre-ville, leur réhabilitation pourra profiter à l'ensemble de la population fréquentant le centre de Mouscron.

La reconnaissance des jardins publics en tant que zones de parc (voir annexe 1 du Tome 2³² et SOT) est également un "plus", de même que la mise en œuvre des zones-levier.

La mise en place d'une régie foncière (mesure GA-01) permettra d'améliorer les conditions de vie de certaines personnes en favorisant, notamment, l'accès au logement.

La Stratégie de Ville durable (mesure GA-02) a également dans ses objectifs l'amélioration du cadre de vie des Mouscronnois à travers une large palette d'actions concrètes.

L'ensemble des sous-mesures favorisant une mobilité durable (mesure AC-01) joueront également le rôle d'amélioration du cadre de vie.

Finalement, que ce soit le schéma de structure ou l'ensemble des autres plans, programmes et projets existants, tous veulent améliorer le cadre de vie et la santé humaine des Mouscronnois.

II.5.7.3. Incidences à l'échelle locale

Les périmètres définis au schéma des options territoriales comme ceux où l'urbanisation est non prioritaire permettent d'éviter l'urbanisation de zones encore vierges d'équipements, moins facilement accessibles, et de conserver des intérieurs d'îlots verts.

³⁰ Laboratoire d'Analyse et de Traitement Informatique de la Langue Française.

³¹ Le petit Larousse illustré et Laboratoire d'Analyse et de Traitement Informatique de la Langue Française.

³² Mesure AN-01 : Détail des propositions de modification du plan de secteur

La mise en œuvre de certaines ZACC (mesure AN-02) et l'élaboration des réflexions sur les zones levier (mesures AO-01 à AO-06) contribueront donner un meilleur cadre de vie aux habitants par l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des logements, de l'urbanisation, du patrimoine architectural et de l'aménagement du territoire en général.

En particulier, l'aménagement des espaces frontaliers (mesure AO-03) pourrait permettre de relier des contacts sociaux entre communautés qui se "tournent le dos" actuellement à cause de la configuration des lieux.

Indirectement, les mesures améliorant la sécurité routière des automobilistes et des usagers des modes doux auront aussi un impact sur la santé du citoyen.

A contrario, les modifications de plan de secteur proposant la création de nouvelles zones d'activité économique (mesures AN-02 et AN-03) pourraient générer un certain nombre de contraintes qu'il conviendra de mesurer en détail au travers d'études d'incidences (notamment les nuisances sonores, les menaces sur l'activité agricole,...).

De manière générale, l'analyse de la situation existante avait relevé les fortes proximités entre les zones d'habitat et les zones d'activité économique à Mouscron. La politique actuelle veut regrouper les activités autour des noyaux urbains, ce à quoi la structure du territoire local répond déjà relativement bien en général (sauf si la nouvelle zone d'activité économique industrielle se localise à l'endroit où le propose le Gouvernement). Cependant, pour que cette vision du territoire ne nuise pas aux habitants, il faut prendre en considération cette proximité et aménager les zones d'habitat et d'activité en fonction pour éviter les nuisances sonores, paysagères, olfactives,...

L'ambiance sonore est d'une importance capitale dans la qualité du cadre de vie. Conscient de cette donnée, le service public de Wallonie a réalisé une cartographie du bruit sur la Région. Parmi les sources de bruit prises en compte, on retrouve la circulation routière sur les grands axes, ainsi que le train. A Mouscron, les axes considérés comme une contrainte sensible sont :

- l'autoroute A17 ;
- la N58.

La ligne de chemin de fer n'est pas reprise dans cette cartographie, ce qui ne signifie pas qu'elle ne constitue pas par endroit une nuisance.

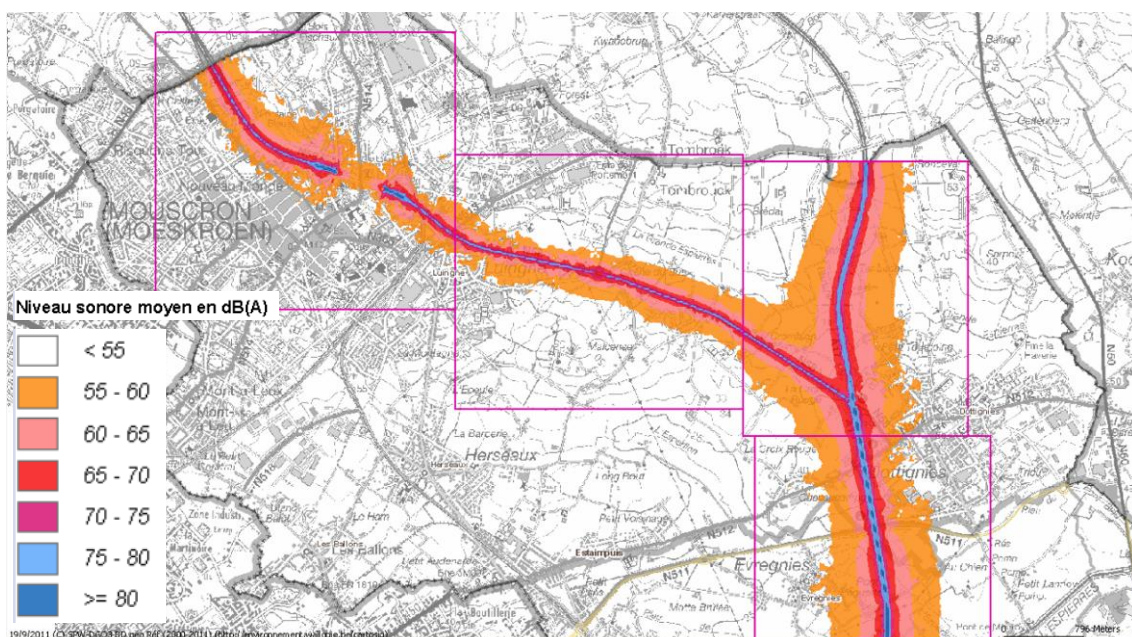


Figure 39 : Extrait de la cartographie du bruit de la Région wallonne (SPW-DGO3)

Remarquons que le bruit est lié à la vitesse des véhicules, c'est pourquoi l'urbanisation en ruban le long des axes de liaison comme la N58 est particulièrement préjudiciable à son voisinage proche.

Les niveaux moyens sonores sont évidemment supérieurs durant le jour que durant la nuit. Les contraintes acoustiques (> 55 dB(A)) sont sensibles jusqu'à 500 mètres de part et d'autre de l'A7 et environ 300 mètres de part et d'autre de la N58, à l'exception de la traversée du centre, à l'endroit où la nationale est aménagée en souterrain.

Diminuer la vitesse par des aménagements permet de réduire le rayon de contraintes sonores. Par ailleurs, la mise en œuvre de bâtiments aux parois acoustiques performantes (vitrage acoustique, murs lourds, toitures isolées,...) permet également de diminuer les nuisances sonores à l'intérieur des bâtiments. Ces recommandations seraient à appliquer en particulier aux tronçons le long desquels les options préconisent une certaine densification, comme le tronçon de la N58 entre le rond-point tunnel et l'hôpital, par exemple

II.5.8. Incidences sur le patrimoine architectural

II.5.8.1. Définition

Le patrimoine bâti de la Wallonie est constitué de l'ensemble des constructions, monuments, installations, ouvrages d'art ou vestiges qui en raison de leur intérêt collectif contribuent à l'identité régionale. Parmi ceux-ci, certains ont une valeur historique, archéologique, scientifique, artistique, sociale ou technique spécifique ; reconnus par les autorités, ils constituent le patrimoine classé de la Région wallonne (SDER, 1999).

A l'échelle locale, cet héritage commun de la collectivité peut prendre de multiples formes : grands édifices civils ou religieux, fermes, bâtiments ou installations industrielles, équipements techniques marquants par leur grande taille, espaces publics concentrant de nombreux éléments de patrimoine et structurant l'habitat, parcs et sites aménagés (citadelles, plans d'eau, rivières, etc.) qui constituent des repères dans l'espace bâti, maisons de tous types ou ensembles architecturaux d'intérêt marquant les perspectives urbaines, édifices mineurs ponctuant l'habitat.

II.5.8.2. Incidences à l'échelle communale

Mise à part la mesure relative à la collaboration à la réalisation d'un nouvel inventaire du patrimoine architectural (mesure AC-02), le schéma ne comporte pas de mesure ayant un impact direct sur le patrimoine architectural.

La mise à jour de la liste des SAR, l'assainissement et la rénovation des sites devra porter une attention particulière sur la présence d'un éventuel patrimoine bâti, qu'il soit industriel ou non. Cette valeur patrimoniale peut-être liée à la qualité du bâti ou à la valeur identifiante de celui-ci.

La requalification des portes d'entrée des agglomérations (mesure AO-08) et l'aménagement des effets de porte et des effets de seuils aux entrées de ville (mesure AC-01/06) pourraient se faire à travers la création d'un patrimoine architectural particulier, représentatif de la ville de Mouscron.

La création d'une régie foncière pourrait également avoir des impacts sur le patrimoine architectural de Mouscron, en gérant des bâtiments d'une certaine valeur architecturale.

II.5.8.3. Incidences à l'échelle locale

Les réflexions stratégiques sur les différentes zones levier pourront intégrer de manière plus ou moins importante la mise en valeur du patrimoine architectural existant ou à venir dans ces zones spécifiques.

La mise en œuvre de ces évolutions technologiques incite à la recherche architecturale et peut construire de nouveaux repères patrimoniaux. Les architectures ancienne et contemporaine devront se valoriser mutuellement.

La révision du règlement communal d'urbanisme (menée de front avec la révision du schéma de structure) devra poser les bases nécessaires à la justification du style contemporain pour éviter tout débordement qui nuirait à la cohérence de ce patrimoine. L'intégration de cette architecture dépend directement de la pertinence des gestes posés :

- exploitation intelligente des lieux et du programme ;
- lisibilité de la composition ;
- équilibre entre les volumes ;
- combinaison harmonieuse des textures et des teintes ;
- adaptation réelle aux contraintes ;
- justification du choix adaptée au budget ;
- ...

II.5.9. Incidences sur le patrimoine culturel

II.5.9.1. Définition

Le patrimoine culturel est relatif à un mode de culture traditionnel dans une société donnée consistant en un ensemble de connaissances et de valeurs abstraites acquises méthodiquement. On entend également parmi ces valeurs culturelles, les biens, les traditions...³³.

Le patrimoine culturel représente à la fois un outil de cohésion et d'identité culturelle. Renforcer l'identité d'un territoire passe par la sauvegarde des éléments dits "traditionnels" qui symbolisent ses caractéristiques historiques, géographiques, mais aussi sociologiques. Il ne s'agit pas de figer le territoire, mais de penser son évolution en s'appuyant sur ses spécificités.

II.5.9.2. Incidences à l'échelle communale

La Stratégie de Ville durable (mesure GA-02) aborde des sujets comme la culture et le tourisme et propose une série d'objectifs et d'actions concrètes pour valoriser et développer le patrimoine culturel de Mouscron.

Pour valoriser les atouts touristiques de Mouscron, un "plan qualité" pourrait être envisagé, en partenariat avec le Centre d'ingénierie touristique de Wallonie, le Commissariat général au Tourisme et la Maison du Tourisme.

II.5.9.3. Incidences à l'échelle locale

Le schéma de structure ne propose pas de mesure particulière en faveur du patrimoine culturel ou du folklore régional.

³³ Glossaire du service du Patrimoine culturel de la Province de Namur.

II.5.10. Incidences sur le patrimoine archéologique

II.5.10.1. Définition

Lors de l'élaboration, en 1992, de la Convention européenne révisée pour la protection du patrimoine archéologique, couramment appelée « Convention de Malte », les Etats membres rappelés que le patrimoine archéologique était essentiel pour la connaissance du passé des civilisations mais qu'il était aussi de plus en plus menacé. Les politiques d'aménagement du territoire et de développement culturel devaient absolument prendre en compte la nécessité de protéger le patrimoine archéologique.

Sont considérés comme éléments du patrimoine archéologique tous les vestiges et objets mis au jour, ainsi que toutes autres traces des générations antérieures. Le patrimoine archéologique comprend les structures, les constructions, les groupes de bâtiments, les sites aménagés, les objets meubles et les monuments d'autres sortes avec leur contexte, qu'ils soient situés sur la terre ferme ou immergés (Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique, Art. 1).

II.5.10.2. Incidences à l'échelle communale

Aucune mesure d'aménagement à l'échelle communale n'entre en contradiction avec la notion de protection du patrimoine archéologique.

II.5.10.3. Incidences à l'échelle locale

Comme on l'a vu dans l'analyse de la situation existante, Mouscron est concernée par plusieurs zones de potentiel archéologique.

Zone rouge : le Service Archéologie doit être interrogé systématiquement pour tout projet, quelle que soit la superficie du projet concerné
 Zone verte : le Service Archéologie doit être interrogé systématiquement pour tout projet inscrit sur une superficie parcellaire totale de 1.000 m² minimum
 Zone jaune : le Service Archéologie doit être interrogé systématiquement pour tout projet inscrit sur une superficie parcellaire totale de 5.000 m² minimum
 Zone grise : aucune interrogation n'est demandée

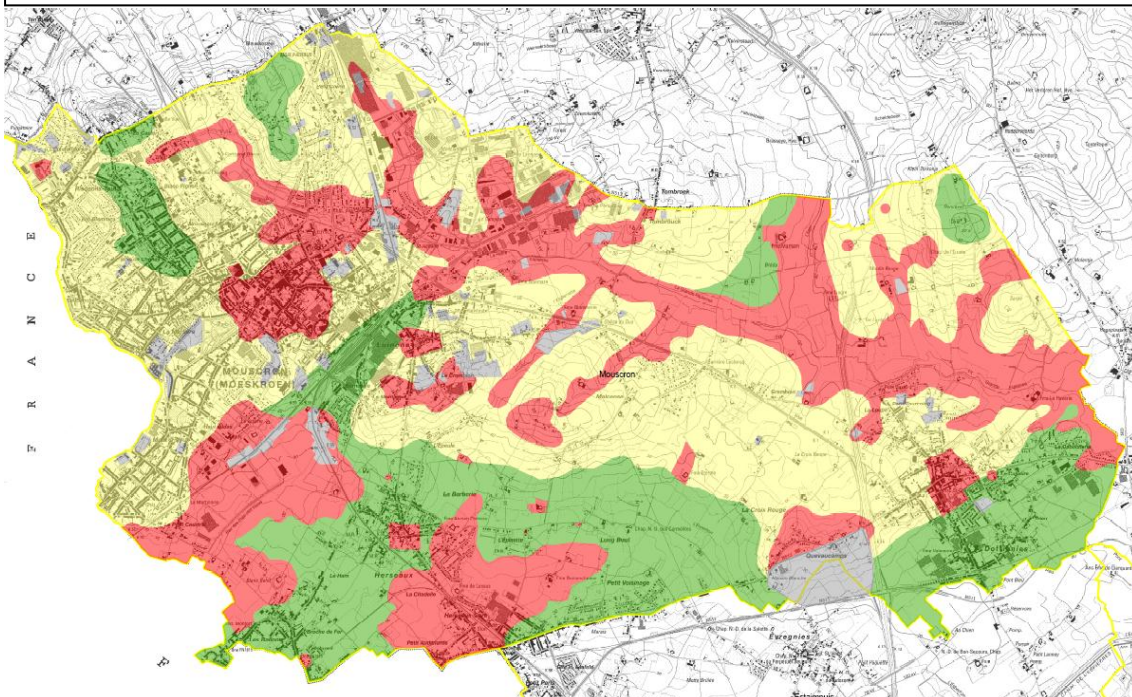


Figure 40 : Zonage archéologique sur la commune de Mouscron (Service de l'Archéologie, SPW-DGO4)

Seule la mesure AO-05 (Zone-levier des Trois-Herseaux) est concernée par une de ces zones archéologiques. Une étude archéologique du bâti, des sondages et/ou des fouilles devront être réalisées par le service archéologique du SPW avant tous travaux dans cette zone, ce qui nécessite la communication des projets de travaux au service de l'Archéologie.

II.5.11. Incidences sur les biens matériels

II.5.11.1. Définition

On entend par bien matériel tout bâtiment ou équipement technique, privé ou d'utilité publique, n'entrant pas dans la définition du patrimoine bâti (*cf. IV.2.11 Patrimoine architectural*). Parmi les biens matériels, on peut retrouver des constructions telles que des hangars, des halls techniques, des cabines électriques, des réservoirs, des stations de pompage, des pylônes...

II.5.11.2. Incidences à l'échelle communale

Le schéma de structure justifie la mise en place de différents outils ou coopérations qui pourront améliorer l'offre en biens publics à travers la poursuite du processus d'assainissement des SAR (mesure AO-07).

L'ensemble des réflexions stratégiques des zones levier sont susceptibles de maintenir, conserver, entretenir ou créer de nouveaux biens publics dans ces zones particulières.

Les autres mesures n'ont a priori pas d'incidence notable sur les biens matériels.

II.5.11.3. Incidences à l'échelle locale

En termes de services publics et équipements communautaires, les options du schéma de structure avaient déjà relevé des quartiers dont la couverture en écoles et/ou en maison de repos était insuffisante. Il faudrait approfondir cette approche afin d'évaluer les réelles demandes sur le terrain, de manière à y répondre de la manière la plus adéquate.

Par exemple, la ZACC des « Trois-Herseaux » devrait faire l'objet d'un projet d'école lors de sa mise en œuvre au vu du potentiel en logements qu'elle présente.

En se basant sur la répartition actuelle de la population mouscronnoise, 7 % de ses habitants ont l'âge de fréquenter l'école primaire. Avec 90 ha de potentiel et une densité de 34 log./ha à y appliquer (voir Tableau 5, p.40), la mise en œuvre de cette ZACC impliquerait la création d'environ 3000 logements, soit environ 6000 habitants. Elle pourrait donc à terme accueillir environ 400 enfants en âge d'aller à l'école primaire.

Cette approche devrait être effectuée au niveau de Luingne et du quartier du Risquons-Tout où le Tome 2 (Options et mesures d'aménagement) avait déjà relevé les risques de manques.

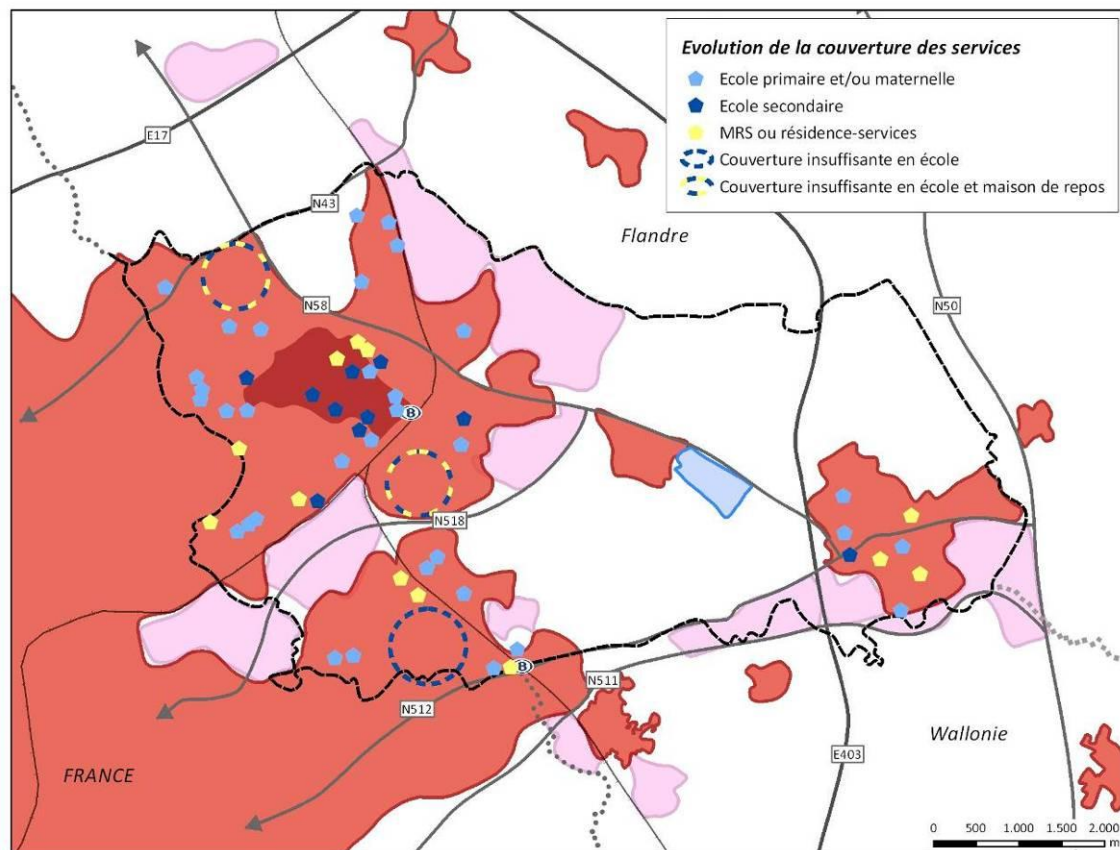


Figure 41 : Evolution schématique de la couverture des services et identification des besoins potentiels (JNC AWP)

Vu les infrastructures importantes en termes scolaires et sportives, il serait peut-être intéressant de développer un pôle d'enseignement supérieur de sport.

II.5.12. Incidences sur les paysages

II.5.12.1. Définition

La Convention européenne du paysage, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2004, apporte une nouvelle approche de la notion de paysage en la définissant comme « une partie du territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leur interrelation ». Cette définition apporte deux nouvelles dimensions :

- la prise en compte des actions humaines ;
- l'intérêt potentiel pour différents types de paysages (exceptionnels ou pas) à condition qu'ils soient représentatifs.

La notion de paysage telle que évoquée dans le SDER concerne aussi bien les paysages urbains que ruraux, ils sont le résultat de l'action conjointe de l'homme et de la nature. Les paysages contribuent à la qualité du cadre de vie et à l'affirmation d'une identité culturelle et territoriale. Ils constituent également une base potentielle de développement économique. Les principes philosophiques qui orientent le SDER imposent que le patrimoine naturel, bâti et paysager soit protégé, géré avec prudence et développé.

II.5.12.2. Incidences à l'échelle communale

Le paysage façonné au cours des siècles reste très sensible à l'action de l'homme. Les travaux urbanistiques mal pensés peuvent défigurer des points de vue attrayants en quelques mois. Il est donc recommandé au service Urbanisme de la ville de rester très vigilant quant à l'intégration des projets, que ce soit dans le contexte urbain ou rural.

Le schéma des options territoriales (voir Tome 2 du SSC, Options et mesures d'aménagement) proposent l'inscription de deux périmètres d'intérêt paysager sur l'entité de Mouscron. Cette recommandation, qui pourrait également faire l'objet d'une mesure à part entière, à ajouter dans les différentes modifications du plan de secteur (mesure AN-01), des sites présentant un paysage considéré comme intéressant sur une échelle de valeur relative, en raison de leur caractère typique de cette région agro-géographique. Elle aurait un impact positif sur le paysage de manière globale (garanties de maintien à long terme), étant données les recommandations à ce type de périmètre. Il est à remarquer qu'aucune mesure normative ou opérationnelle ne s'ajoute aux périmètres d'intérêt paysager proposé. Ainsi, les mesures normatives et opérationnelles n'interviennent pas dans ces périmètres, qu'il est préférable de laisser vierges d'urbanisation.

La mise à jour de la liste des SAR, avec la poursuite du processus d'assainissement et de rénovation (mesure AO-07) permettra d'améliorer les paysages urbains du centre-ville, aujourd'hui ternis par des chancres, nuisibles à l'image globale de Mouscron.

L'aménagement des portes d'entrée de la ville (mesure AO-08) et la mise en valeur des effets de porte et de seuil (mesure AC-01/06) permettront également de valoriser le paysage urbain de Mouscron en lui conférant des entrées de ville dignes de ce nom.

La réalisation d'un nouvel inventaire du patrimoine contribuera à l'amélioration du paysage urbain en mettant en valeur certains bâtiments intéressants dans le milieu urbain et rural.

La révision du RCU, qui est menée de front avec celle du schéma de structure, et le PCDN permettront d'orienter plus précisément encore les décisions futures dans une direction ne compromettant pas le patrimoine paysager bâti et non bâti.

Ces mesures permettront (directement ou indirectement) de valoriser l'image de l'entité et de maintenir la qualité des paysages et du cadre de vie des habitants.

II.5.12.3. Incidences à l'échelle locale

Le schéma des options territoriales définit des périmètres d'urbanisation pour lesquels l'urbanisation est déconseillée. L'application de cette recommandation dans la gestion des demandes de permis d'urbanisme, en plus des raisons de risques d'inondation, va permettre de préserver les caractéristiques paysagères de certaines zones et d'éviter de fermer certaines perspectives visuelles.

Certaines mesures à caractère normatif ou opérationnel peuvent avoir un impact positif ou négatif sur le paysage :

Mesure AN-01/01 « Futurosport » : l'extension du complexe vers les plaines agricoles pourrait avoir des répercussions non négligeables sur le paysage environnant.

Proposition du Gouvernement wallon PGW02 – « ZAE Marhem » : la localisation de la zone d'activité économique proposée par le Gouvernement ne joue encore une fois pas en faveur de la conservation des paysages. Située au cœur de la plaine agricole, cette zone industrielle s'intégrerait difficilement dans le paysage. En revanche, les propositions d'alternatives à "La Barberie", au "Pont Bleu" ou au sud de "Valemprez" (alternatives D, E et F – voir II.5.3.3), à proximité d'autres zones d'activité existantes et de noyaux urbains, limiteraient les impacts au niveau paysager.

Mesure AN-01/04 « Argilière de Sterreberg » : l'aménagement à terme de l'exploitation en espace vert ne peut être que positif en termes de paysage. La zone d'habitat proposée comme modification du plan de secteur devra être intégrée de manière exemplaire à ce futur oasis de verdure.

Mesure AO-03 « Réflexion stratégique des espaces frontaliers » : l'aménagement de la frontière franco-belge en espace vert, dédié à la promenade permettra d'intégrer de la nature dans un milieu urbain dense.

Mesure AO-05 « Réflexion stratégique sur la zone levier des Trois-Herseaux » : la création de ce nouveau quartier devra être réfléchi de manière particulière en termes de paysage, que ce soit pour les points de vue à l'intérieur du site, ou les points de vue depuis l'extérieur, depuis les zones résidentielles existantes. Il faudra être particulièrement attentif à la ligne de crête qui traverse la ZACC.

Mesure AO-04 « Réflexion stratégique sur la zone entre le centre de Luigne et la gare » : la réhabilitation de ce site en quartier résidentiel devra intégrer la notion de paysage vis-à-vis de ces gabarits. En effet, vu sa localisation à proximité de la gare, les densités qui y sont demandées impliquent d'y créer des bâtiments à haut gabarit.

Les recommandations relatives aux périmètres du schéma des options territoriales proposent la délimitation d'un périmètre de réservation dans lequel il serait possible d'implanter des éoliennes. De précédentes études avaient effectivement démontré le potentiel éolien au Nord de l'entité, le long de l'autoroute A17. Si cela se concrétise, il faudra réaliser des études d'impact paysager d'une telle infrastructure. Néanmoins, il semblerait effectivement intéressant d'y implanter des éoliennes, qui pourraient servir de source d'énergie pour les zones d'activité économique de l'entité.

II.5.13. Incidences sur la mobilité

II.5.13.1. Définition

Au sens abstrait, la mobilité est la faculté, la possibilité de se mouvoir, de se déplacer dans l'espace. Dans un sens concret, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures.

Le terme déplacement(s) s'applique plus fréquemment aux personnes, tandis que la notion de transport(s) concerne plutôt les marchandises – à l'exception notable des transports en commun. L'accessibilité est la possibilité, la facilité d'accès (SDER, fiche thématique n°5, 2001).

La mobilité durable (ou transport durable) veille à ce que les systèmes de transport répondent aux besoins environnementaux et socioéconomiques de la société tout en minimisant leurs incidences dommageables sur l'économie, la société et l'environnement³⁴. Ce concept vise plusieurs objectifs dont ceux de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réorienter le transport vers des modes qui ont peu d'incidences sur l'environnement (transports publics plus performants, ...), d'augmenter la sécurité routière et de modifier les comportements, en promouvant des campagnes de sensibilisation.

³⁴ Stratégie de l'UE en faveur du développement durable – 2006.

II.5.13.2. Incidences à l'échelle communale

Outre les recommandations relatives à chaque type de voirie dans le schéma des déplacements, la mesure AC-01 « Favoriser une mobilité durable » contribue à améliorer la mobilité sur la Ville de Mouscron à l'échelle communale :

- Mesure AC-01/02 : dialoguer avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58 ;
- Mesure AC-01/03 : 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;
- Mesure AC-01/04 : Réorganiser le transport public dans le centre-ville en le structurant à deux échelles.

L'application du schéma des déplacements va permettre une hiérarchisation plus cohérente avec le réseau en lien avec le schéma des options territoriales et les options du SSC. Cependant, le tronçon de la N58 rejoignant l'autoroute au rond-point Chêne du Bus (entrée de ville et jonction avec la route de la Laine, qui est reprise en voirie de transit) est repris en voirie de liaison, alors que la suite vers l'Ouest, qui traverse les zones bâties est reprise en voirie de transit. Il faut noter que le rond-point Chêne du Bus présente déjà à l'heure actuelle, des problèmes de saturation, alors que le dernier tronçon de la Route de la Laine n'est pas encore terminé.

Historiquement, la Route de la Laine devait rejoindre l'autoroute A17 en prolongement cet axe vers le Nord, par la Flandre. Le tronçon de la N58 entre l'autoroute et le Rond-point Chêne du Bus aurait alors été transformé en boulevard urbain, de manière à s'adapter à la fonction résidentielle qui s'y est développée, et au développement du Futurosport.

Comme la Région flamande a abandonné ce projet, une nouvelle solution de liaison entre l'autoroute et la Route de la Laine doit être envisagée. Plusieurs possibilités sont envisageables :

- (1)³⁵ la construction d'une nouvelle voirie de transit entre l'A17 et la rue de la Bassée ;
- (2) l'adaptation de la rue du Marhem en voirie de transit ;
- (3) l'adaptation de la rue du Vert Chemin, qui coïncide avec la frontière linguistique, en voirie de transit ;
- (4) l'aménagement du tronçon -A17-Chêne du Bus- en voirie de transit.

³⁵ Référence sur la carte

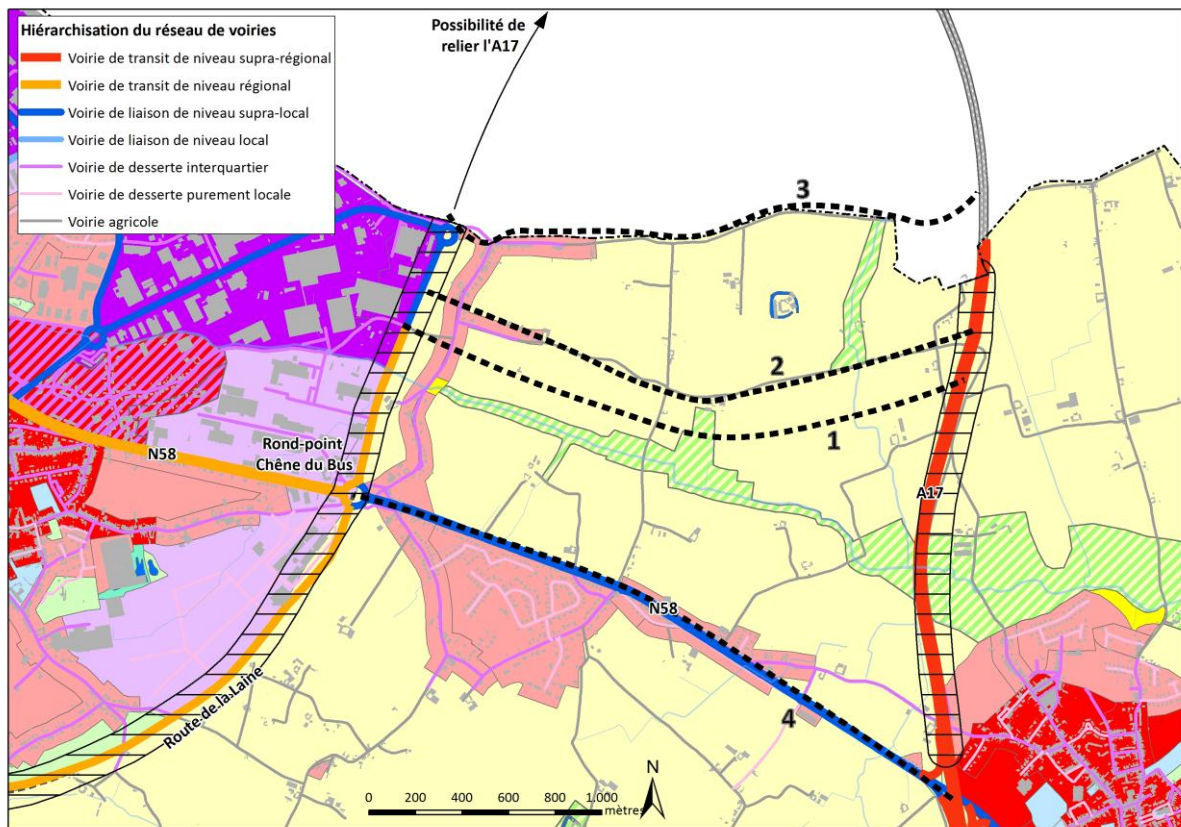


Figure 42 : Possibilités de route de transit depuis l'A17 sur le schéma des options territoriales

La construction de la nouvelle voirie de transit entre l'A17 et la rue de la Bassée (1) (prévue le long de la conduite Fluxys existante) traverse de part en part la zone agricole, dont une partie est reprise en zone d'intérêt écologique. Elle longerait également la Grande Espierre, zone d'aléa d'inondation moyen, qui plus est. Elle aurait sa raison d'être si les projets d'aménagement de zone d'activité économique aboutissaient dans cette partie du territoire de Mouscron. Dans ce projet, il était également question qu'une station essence soit construite au niveau de la sortie d'autoroute, première en Wallonie en venant de Flandre.

L'adaptation de la rue du Marhem (2) aurait comme avantage de se baser sur une voirie existante et de s'éloigner de la Grande Espierre. Mais, comme pour la proposition précédente, elle n'aurait d'intérêt que si les développements économiques aboutissent. Pour ces deux propositions, il faut alors envisager que cette partie du territoire soit à terme entièrement dédiée à des zones d'activité économique, aux dépens de la fonction agricole.

L'adaptation de la rue du Vert Chemin (3), coïncidant avec la frontière linguistique, impliquerait la coordination avec la Région flamande, qui a apparemment abandonné le développement économique à cet endroit. Dans ce cas, cette voirie ne pourrait être desservie par des activités que du côté wallon. Cette solution permettrait néanmoins à terme de conserver des terres agricoles, plus facilement que pour les deux propositions précédentes.

Ces trois propositions permettraient d'aménager le tronçon de la N58 entre l'A17 et le rond-point Chêne du Bus en boulevard urbain, mieux adapté aux développements du Futurosport et des lotissements situés à cet endroit. Cependant, vu la localisation de ces quartiers par rapport au centre de Mouscron, et même de Dottignies, leur développement ne semble pas opportun au vu des politiques actuelles de centralisation et de densification autour des centres urbains et des transports.

Si on aménage ce même tronçon en voirie de transit (4), cela permettra de conserver des zones agricoles, avec intérêt écologique. L'aménagement de nouvelles zones d'activité économique devrait

être envisagé de manière à répondre aux politiques actuelles en matière d'activité économique : densifier, se rapprocher des centres, tirer profit des infrastructures existantes (comme le « dry-port »³⁶ au sein de la ZAE de la Martinoire, sous exploité, souffrant du déficit de services ferroviaires et de la concurrence du LAR implanté à moins de 6 km de Mouscron sur le territoire flamand) ... Ainsi, il semblerait plus judicieux de développer l'activité économique près de grands axes routiers comme la N511 et l'autoroute A17 (alternative E "Pont Bleu" et F sud de Valemprez" – voir II.5.3.3) ou la Route de la Laine (alternative D) qui est déjà en travaux, plutôt que de s'implanter au cœur des dernières zones agricoles encore vierges. Il faudrait néanmoins envisager une entrée d'autoroute vers le Nord à partir de la N58, puisqu'elle n'existe pas à l'heure actuelle.

Dans les trois premières propositions, c'est-à-dire si on continue vers le Nord depuis la Route de la Laine au niveau du rond-point Chêne du Bus, une possibilité pour éviter de nouveaux problèmes de saturation du rond-point, on pourrait imaginer d'y aménager un tunnel Nord-Sud, de manière à ce que le trafic de transit n'emprunte pas le rond-point.

Si on conserve la N58 en voirie de transit (4), on pourrait imaginer la construction d'un tunnel au niveau du rond-point dans l'axe de la N58, comme le rond-point tunnel en construction au niveau du boulevard industriel.

II.5.13.3. Incidences à l'échelle locale

D'autres mesures « localisables » découlent de la mesure générale liée à la mobilité durable :

- Mesure AC-01/01 : Prévoir des poches de stationnement pour le covoiturage à proximité des grands axes de communication ;
- Mesure AC-01/05 : Valoriser les nœuds de transfert modaux ;
- Mesure AC-01/06 : Aménager des "effets de portes" et des "effets de seuils" ;
- Mesure AC-01/07 : Aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes.

L'ouverture de la Route de la Laine permettra de diminuer le trafic de transit dans le centre-ville, particulièrement celui des camions. Ainsi, une fois de plus, la localisation de la nouvelle zone d'activité économique pourrait être située le long de cette route, prévue pour desservir les zones d'activité économique.

Bien que la prévision d'un espace de stationnement pour les camions ait été proposée dans le schéma des déplacements, celle-ci n'a pas fait l'objet d'une mesure particulière, contrairement à toutes les autres. Il faut, cependant, considérer cette intervention ponctuelle au même titre que les mesures d'aménagement. Sa localisation le long de la rue de la Bassée semble être adéquate pour cette action, même si ce n'est pas la seule possibilité.

En plus de cette série de mesures axées sur la mobilité, il est indéniable que l'étude de mobilité de la ville de Mouscron sera approfondie dans la mise à jour du PCM. Il serait donc intéressant que l'ensemble des sous-mesures du schéma de structure regroupées dans la mesure AC-01 « Favoriser la mobilité durable » soit prises comme point de départ de cette mise à jour. Dans cette révision du PCM, il faudra également tenir compte des densités préconisées par le schéma de structure, puisqu'elles sont susceptibles d'impliquer des charges de trafic supplémentaires sur différents tronçons du réseau.

³⁶ Un « dry-port » ou port sec est un centre de transbordement de cargaisons (généralement maritimes) vers des destinations à l'intérieur des terres. En plus de leur rôle de transbordement des cargaisons, les ports secs peuvent aussi inclure des installations de stockage et de regroupement des marchandises. L'emplacement de ces installations au niveau d'un port sec permet de gagner de l'espace pour le stockage et les services douaniers. Le « dry-port » de Mouscron, géré par l'IEG, permet du transfert route-chemin de fer.

La Stratégie de ville durable (mesure GA-02) aborde également les aspects de mobilité sous différents objectifs : maîtriser la mobilité, soutenir les alternatives à la voiture, favoriser les déplacements en mode doux et favoriser la mobilité durable.

II.5.14. Interaction entre ces facteurs

Sans avoir la prétention d'évoquer des considérations hautement scientifiques, on peut certainement prétendre que tous ces facteurs sont en relation étroite les uns avec les autres. Certains répondent même à des interactions plus intenses et peuvent être regroupés dans des sphères où les liens de cause à effet sont plus marqués. Ainsi, les incidences sur les sols auront également un impact (indirect) sur le sous-sol et les eaux souterraines. Les eaux de surface influencent les sols par les phénomènes d'érosion, le cycle de l'eau... et ainsi de suite.

On propose de définir ces sphères d'influences de la manière suivante :

- eaux – sols – sous-sol
- biodiversité – flore – faune
- population – mobilité – santé humaine – air – facteurs climatiques
- patrimoine architectural, culturel, archéologique – paysages – biens matériels

Ces groupes sont bien sûr interdépendants, mais il est important que les effets et recommandations préconisés pour chaque facteur soient pris en considération pour tous les facteurs de la sphère à laquelle il appartient.

Dans l'ensemble de l'analyse des impacts non négligeables sur les facteurs de l'environnement, on peut conclure que le projet de zone d'activité économique du Marhem ressort régulièrement comme un projet à impacts négatifs. L'alternative de location au niveau de "La Barberie" (alternative D) serait intéressante pour sa localisation à proximité du noyau bâti et le long de la Route de la Laine en cours de finalisation. Les alternatives du "Pont Bleu" (alternative E) ou au sud de "Valemprez" (alternative F) s'entendent sur le territoire communal voisin mais sont situées le long de la N511 et à proximité de l'autoroute.

II.6. Incidences sur les activités économiques

II.6.1. Activité agricole

II.6.1.1. Définition

L'activité agricole est une activité de coexistence entre l'homme et la nature. L'activité agricole façonne les paysages et est un des éléments structurant de nombreux territoires ruraux.

Les activités agricoles au sens du droit civil ont une définition complexe. Elles correspondent à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique à caractère végétal ou animal ou au prolongement de la production. Ces activités sont exercées en exploitation individuelle, en société ou en regroupement de producteurs. La définition des activités relevant du régime de protection sociale agricole est plus étendue car elle comprend aussi des activités de service à l'agriculture³⁷.

II.6.1.2. Incidences à l'échelle communale et locale

Malgré sa prédominance urbaine, Mouscron conserve encore un tiers de son territoire consacré à de l'activité agricole. Le nombre d'exploitations est en constante diminution et les agriculteurs tentent de diversifier leurs revenus.

De manière générale, le schéma des options territoriales prévoit de conserver 1.200 ha d'aires agricoles et 150 ha d'aire agricole d'intérêt écologique.

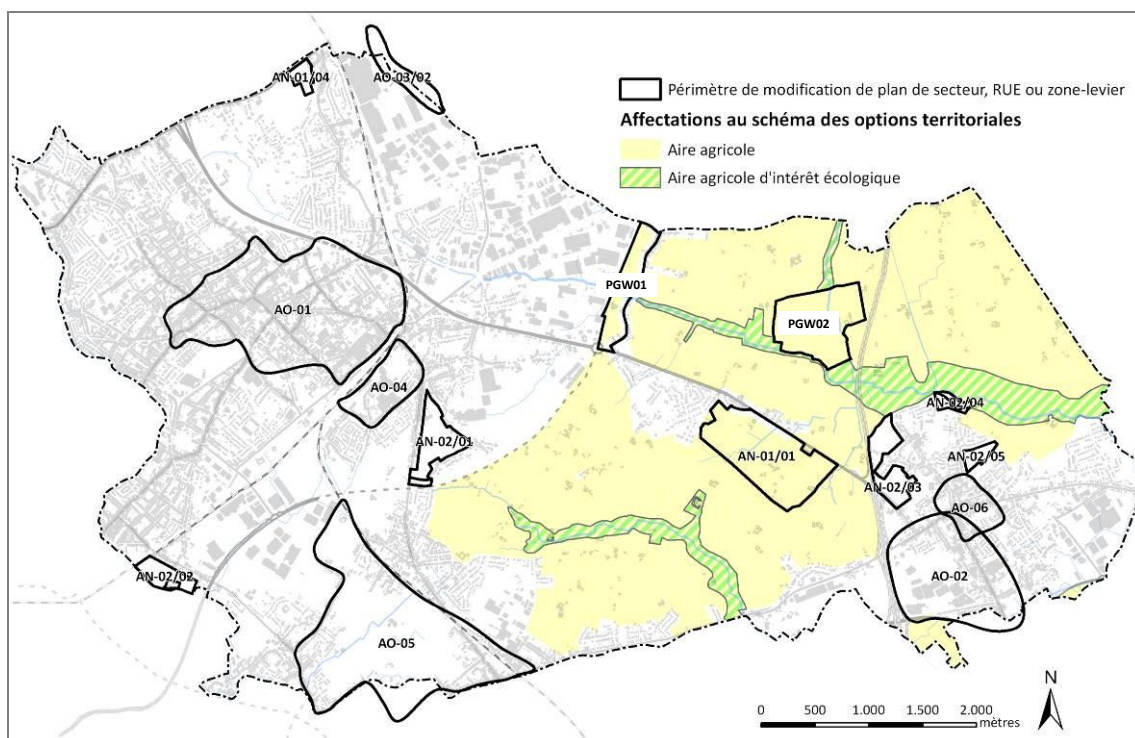


Figure 43 : Localisation des aires agricoles et agricoles d'intérêt paysager au SOT (JNC AWP)

Comme déjà relevé précédemment, trois modifications de plan de secteur sur les quatre proposées dans le schéma des options territoriales tendraient toutefois à supprimer des espaces agricoles (pour

³⁷ La MSA : la protection sociale du monde Agricole et Rural

rappel, ces modifications devront être compensées planologiquement ou de manière alternative). La proposition de zone d'activité économique du Gouvernement au Marhem ne semble, encore une fois, pas être la bonne localisation puisqu'elle coupe une zone d'intérêt écologique qui devrait plutôt faire l'objet d'une continuité. Même si sa localisation à la "Barberie", au "Pont Bleu" ou au sud de "Valemprez" implique la disparition de zone agricole, celles-ci sont moins problématiques puisqu'elles sont moins concernées par l'intérêt écologique tel que défini au schéma des options territoriales. Les alternatives proposées au lieu-dit Marhem (alternatives A, B ou C) présenteraient également un impact moins important que la proposition de modification de plan de secteur actuelle.

Les aires agricoles d'intérêt écologique sont des espaces dont l'intérêt biologique et paysager en fait des compléments nécessaires aux zones d'espace vert pour maintenir et développer un réseau écologique dans l'entité. Elles sont destinées à la pratique non intensive de l'agriculture et doivent contribuer à la qualité et à la diversité du milieu naturel et des paysages.

Pour assurer cette fonction, des recommandations particulières au niveau de la gestion des terres agricoles devront être respectées, ce qui induira nécessairement des contraintes supplémentaires pour les agriculteurs. Parmi ces recommandations, citons :

- l'interdiction de la plantation de résineux ;
- l'interdiction de la modification de relief ;
- la création d'une « zone-tampon » suffisamment large (2 à 5 mètres) le long des cours d'eau traversant les champs et promouvoir les actions en faveur du maintien des berges (plantations) ;
- la conservation, l'entretien et la réhabilitation des éléments du maillage écologique (haies libres, arbres isolés, alignements d'arbres, bosquets,...) ;
- l'interdiction ou la limitation du drainage à proximité des zones humides ;
- l'adaptation des obstacles artificiels à la circulation des espèces dans les cours d'eau ;
- ...

Ces recommandations peuvent facilement se combiner avec plusieurs mesures agro-environnementales³⁸. Les exploitants pourront alors bénéficier de primes contribuant ainsi à rendre leur implication intéressante dans la conservation et la gestion des milieux naturels.

Une autre recommandation du schéma des options territoriales mentionne que seules les actions compatibles avec une exploitation herbagère extensive (pâturage ou régime de fauche) sont compatibles. Cette recommandation est un peu plus contraignante puisqu'elle entend limiter l'affectation des terres agricoles d'intérêt écologique aux pâturages.

Si l'on se réfère à la situation actuelle des parcelles, certaines d'entre elles sont déjà destinées aux pâtures alors que d'autres sont exploitées sous forme de cultures.

Parmi les quatre alternatives de connexion de la Route de la Laine avec l'A17, deux d'entre elles (la construction d'une nouvelle voirie de transit entre l'A17 et la rue de la Bassée ou l'adaptation de la rue du Marhem en voirie de transit) impliqueraient, en plus d'une réduction de la surface agricole, des coupures dans les zones d'exploitation. Si l'une de ces propositions est retenue, il faudrait proposer des solutions de traversée de cet axe pour les agriculteurs.

³⁸ Les mesures n°1 (éléments du réseau écologique et du paysage), n°2 (prairie naturelle), n°3 (bordures herbeuses extensives), n° 8 (prairie de haute valeur biologique).

II.6.2. Activité commerciale

II.6.2.1. Définition

L'activité commerciale se caractérise par l'exercice habituel, à titre professionnel, d'actes de commerce. Parmi les activités économiques auxquelles peut se livrer une association, certaines sont des activités commerciales dont les conséquences varient en fonction de leur importance.

Les actes de commerce ayant un caractère occasionnel et accessoire à l'activité principale sont des actes civils indissociables du but non lucratif poursuivi par l'association (organisation d'un bal, d'une kermesse, exploitation d'un bar, vente de cartes postales, etc...).

Les actes de commerce ayant un caractère habituel se voient appliquer certaines règles du droit commercial (vente de livres, etc...). Si l'activité commerciale n'est plus accessoire et qu'elle prime l'objet statutaire de l'association, celle-ci devient commerçante.

L'objet même de l'association est une activité commerciale avec intention spéculative et recherche de profit (agence de voyages, entreprise de spectacles). L'association a la qualité de commerçant et, par conséquent, est soumise à certaines obligations (fiscales, comptables, en matière de concurrence, etc...). Cette association pourra être requalifiée en société créée de fait dès lors que les bénéfices ont été répartis entre les membres de l'association.

L'association doit avoir prévu son activité commerciale dans ses statuts, sous peine de sanctions pénales et administratives, et l'immatriculation d'une association au registre du commerce n'est possible que si un texte législatif ou réglementaire l'autorise expressément.

II.6.2.2. Incidences à l'échelle communale

Aucune mesure d'aménagement n'est directement liée au commerce de Mouscron. Cependant, certaines d'entre elles pourraient avoir un impact plus ou moins important sur ce secteur.

Ainsi, la réflexion stratégique pour la zone levier de l'hyper-centre (mesure AO-01) intégrera systématiquement la gestion du secteur commercial puisqu'il est particulièrement représenté en centre-ville. La zone de chalandise du centre-ville s'étend au-delà de ses frontières, en Wallonie, en Flandre et en France. Pour conserver cette attractivité, il faudrait 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 (sur un total de 401 cellules).³⁹

³⁹ Source : Gestion Centre Ville Mouscron

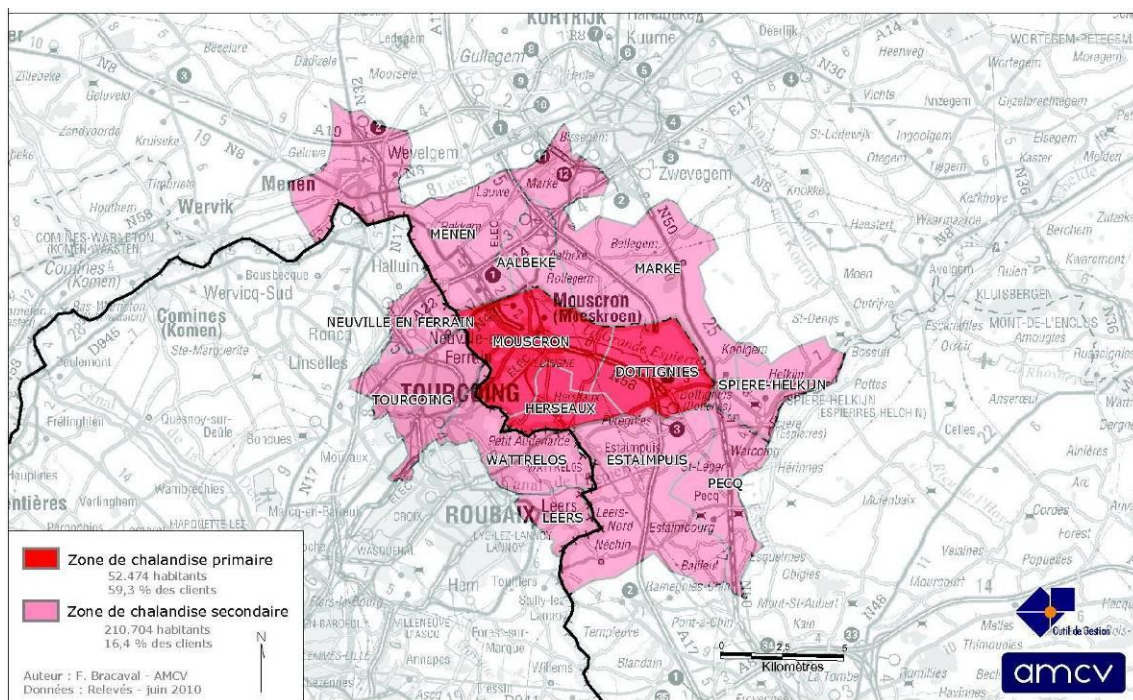


Figure 44 : Zone de chalandise effective du centre-ville de Mouscron (Source : Gestion Centre Ville, AMCV)

La stratégie de ville durable (mesure GA-02) aborde également la question du dynamisme du secteur commercial en formulant un objectif général : entretenir et renforcer les atouts commerciaux en adoptant une stratégie globale en matière de commerce.

Une stratégie à long terme permettrait à chaque type de commerce (centre-ville, frontaliers, grandes enseignes en périphérie, commerces de village) de trouver ou de conserver sa place sans nuire au développement des autres. Cette stratégie est étudiée dans un schéma spécifique qui répond à la nouvelle législation wallonne en la matière et dont les conclusions seront disponibles courant 2016.

II.6.2.3. Incidences à l'échelle locale

Le schéma des options territoriales prévoit une aire d'habitat mixte entre l'aire d'activité économique industrielle de Portemont et la N58. Située à l'entrée de Mouscron, le long de la N58 et du boulevard industriel, elle constitue un espace particulièrement attractif pour les activités commerciales, artisanales, de services... et toutes ces activités compatibles avec la fonction d'habitat. Cette aire accueillerait donc de l'habitat, répondant aux recommandations de l'habitat urbain (avec une densité de 20 à 30 log/ha), et une série d'activités non nuisibles pour la première fonction.

En y intégrant progressivement une qualité urbanistique, cette aire pourra jouer son rôle d'entrée de ville (voir mesure AO-08).

Pour ce qui est de la question de l'équilibre économique, il faudrait être attentif à ce que cette zone ne rentre pas en concurrence avec le commerce de centre-ville.

La réflexion stratégique de la zone levier des Trois-Herseaux (mesure AO-05), en intégrant l'aménagement d'un nouveau quartier (correspondant à la ZACC du même nom), impliquerait la création de nouveaux commerces de proximité. Il en va de même pour le développement urbain à l'Est de la gare (mesure AO-04), entre la gare et Luingue.

II.6.3. Activité industrielle et tertiaire

II.6.3.1. Définition

L'activité industrielle est l'ensemble des activités humaines tournées vers la production en série de biens ; elle sous-entend :

- une certaine division du travail, contrairement à l'artisanat où la même personne assure théoriquement l'ensemble des processus : étude, fabrication, commercialisation, gestion ;
- une notion d'échelle, on parle de « quantités industrielles » lorsque le nombre de pièces identiques atteint un certain chiffre.

Historiquement, le terme a d'abord désigné l'habileté à faire quelque chose, puis toute forme d'activité productive, et non seulement celle produisant des biens matériels¹. Ce dernier sens a vieilli, mais il domine encore en anglais.

L'activité tertiaire recouvre un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale.

Le périmètre du secteur tertiaire est de fait défini par complémentarité avec les activités agricoles et industrielles (secteurs primaire et secondaire).

II.6.3.2. Incidences à l'échelle communale

Mouscron est particulièrement concernée par les activités industrielles et tertiaires, avec la présence de ses nombreuses zones d'activité économique. Le potentiel, comme évoqué plus haut, se réduit fortement, c'est pourquoi le Gouvernement wallon a proposé la création de 69 ha de nouvelles zones d'activité économique, réparties en deux zones : une zone d'activité économique mixte (23 ha) au Tombrouck (PGW01), et une zone d'activité économique industrielle (46 ha) au Marhem (PGW02), pour laquelle d'autres localisations ont été envisagées au vu des nombreux impacts environnementaux qu'elle impliquerait (aux lieux-dits « Barberie » ou « Pont Bleu »).

Ces deux nouvelles zones permettraient l'accueil de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois. Rappelons que la création de ces nouvelles zones d'activité économique devrait être couplée avec une certaine densification des zones d'activité économique de manière à respecter le principe de gestion parcimonieuse du sol. Certaines parcelles économiques sont parfois construites sur seulement 10 à 20 % de leur surface. Bien que les activités économiques aient besoin d'une certaine place aux alentours de leurs bâtiments, il serait néanmoins possible d'approcher l'aménagement de l'espace de manière plus rationnelle.

Notons finalement que la répartition des deux types d'activité au sein de la zone devra être étudiée de manière à diminuer au maximum les nuisances qu'engendreraient ces nouvelles implantations. Ainsi, les activités de type industriel devront être davantage isolées des fonctions résidentielles ou autres déjà existantes à l'heure actuelle. Rappelons toutefois qu'une zone d'activité économique (mixte ou industrielle) doit intégrer en son sein une zone tampon pour éviter les nuisances. Et cette dernière est à définir en fonction du type d'activité présente dans la zone.

II.6.3.3. Incidences à l'échelle locale

La plupart des zones d'activité économique sont reconnues comme périmètre de reconnaissance économique.

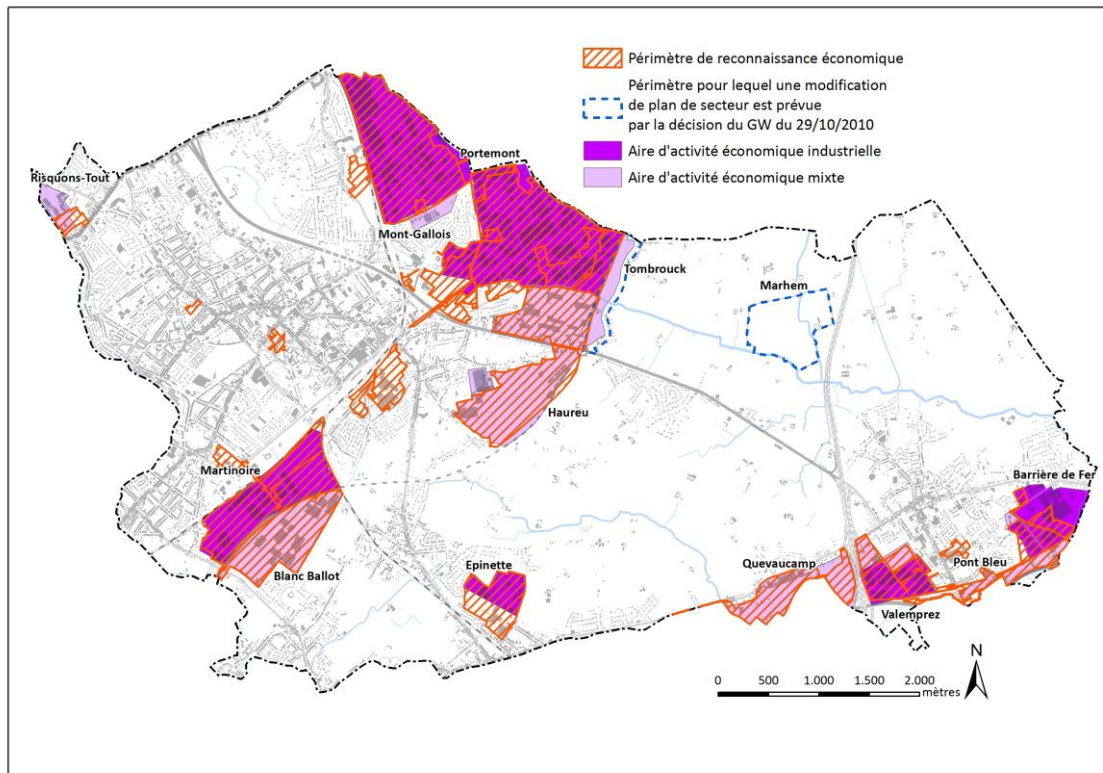


Figure 45 : Localisation des périmètres de reconnaissance économique au sein de la situation projetée du SSC
(Source SPW-DGO4 ; Carto JNC AWP)

Une série de périmètres de reconnaissance économique sont situés dans d'autres zones au plan de secteur :

- la zone de services Moulins-Belle-vue, située dans la zone d'habitat du centre-ville, encore aujourd'hui en activité ;
- les zones au Sud du Portemont, situées actuellement en zone d'habitat, qui se retrouveraient en aire d'habitat mixte au schéma des options territoriales, ce qui correspondrait plus à la réalité de terrain (développement du commerce et des services) ;
- le site du « Laboureur », situé entre le centre hospitalier et la rue du Risquons-Tout, est repris en zone d'habitat au plan de secteur, et en zone d'habitat urbain au schéma des options territoriales ;

Les deux nouvelles zones proposées par le Gouvernement, quelle que soit leur localisation finale, devraient également à terme faire l'objet d'une reconnaissance économique. En revanche, selon les options du schéma de structure, certains périmètres de reconnaissance ne présenteraient plus de caractère économique :

- le site à l'Est de la gare, intégré dans un périmètre de remembrement urbain, serait dédié à terme à la fonction d'habitat ;
- la zone de services du « Haut-Judas », située juste à l'Ouest de la Martinoire, localisée en ZACC au plan de secteur et qui serait à terme destinée à terme en zone d'habitat périphérique
- le site de la « Royenne », totalement désaffecté, situé à l'Ouest de la zone du Portemont et qui est destiné à de l'habitat au plan de secteur (habitat urbain, quartier de la Coquinie au SOT) ;

- une partie de la zone d'activité de l'Épinette qui serait réaffectée par le schéma des options territoriales en aire d'équipements communautaires et services publics puisqu'elle est occupée par une école et un centre sportif.

II.7. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des facteurs de l'environnement sur lesquels la mise en œuvre du schéma de structure est susceptible d'avoir des incidences non négligeables. Ce tableau présente également les mesures et les recommandations à suivre afin d'éviter, réduire ou compenser les effets négatifs mis en évidence par l'évaluation environnementale. Chaque mesure est accompagnée d'un commentaire explicatif repris en *italique*. La dernière colonne du tableau indique le(s) chapitre(s) du rapport au(x)quel(s) la recommandation fait référence.

Rappelons que le schéma de structure définit des objectifs d'aménagement, qui sont concrétisés par une série de mesures, dont le niveau de détail correspond à un document du type « outil d'orientation » et pour lesquelles il est difficile d'évaluer précisément tous les effets. C'est pourquoi certaines recommandations dans le tableau restent relativement générales. L'objectif principal étant d'attirer l'attention sur des problématiques sensibles pouvant être influencées par la mise en œuvre du schéma.

De plus, tout projet découlant de la mise en œuvre d'une mesure d'aménagement devra systématiquement faire l'objet d'une (ou plusieurs) évaluation(s) plus précise(s) à un (des) stade(s) ultérieur(s). Cette évaluation peut prendre la forme

- soit d'une notice d'évaluation des effets (permis d'urbanisme, permis d'environnement classe 2...);
- soit d'un rapport d'évaluation des incidences (PCA, RUE...);
- soit d'une étude d'incidences (projets de classe 1 et autres cas prévus par l'AGW « liste »).

Concernant les études d'incidences, le législateur wallon a adopté (le 10 novembre 2006) un décret modifiant le Livre I^{er} du Code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement dont l'objectif principal est d'ouvrir la liste des projets soumis à étude d'incidence. Ce décret, publié au *Moniteur belge* du 24 novembre 2006, est entré en vigueur le 4 décembre 2007.

Concrètement, les projets qui jusqu'alors n'étaient pas repris dans la liste peuvent également se voir imposer la réalisation d'une étude d'incidence.

Rappelons également que la commune conserve toujours la faculté de solliciter davantage de précisions à propos de ces évaluations préalables.

Thème	Mesure	Chapitre
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.	II.2
	Prévoir une échéance de fermeture pour remplacer la déchetterie par un système plus adapté en matière de tri	II.2
	Lancer un système de concertation stratégique dans le domaine commercial (en parallèle avec la Stratégie de Ville durable)	II.2 et II.3.1
Corrélation Objectifs/mesures	Proposer une mesure de développement de l'information des différents types de risques sur la commune auprès de la population	II.3.1
	Se munir de l'outil "communes énergétiques" et d'un "plan qualité touristique" pour approfondir d'autres politiques sectorielles (énergie et tourisme)	II.3.1
Localisation des mesures	Approfondir la mise à jour des SAR par une cartographie précise des sites potentiels	II.2 et II.3.2
	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).	II.3.2
	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	II.3.2
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	II.4.3
	Aménager les étages des commerces en logements	II.4.3
	Continuer le système de taxation des logements inoccupés	II.4.3
	Modifier la délimitation du centre urbain de Mouscron pour correspondre au mieux au manifeste "Ligne de Force"	II.4.3
	Modifier le SOT suite à la modification de la délimitation du centre urbain	II.4.3

Thème	Mesure	Chapitre
	Modifier la zone-levier de l'hyper-centre (mesure AO-01) pour la faire correspondre au nouveau centre urbain	II.4.3
	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. <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> <i>Seule la disparition d'un ou plusieurs ilots, 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. (II.4.3.2.a)</i>	II.4.3
	Développer la ZACC des Trois Herseaux et Dottignies comme des pôles à part entière au sein du territoire communal	II.4.3
	Confirmer la vocation résidentielle des aires périphériques en appliquant des densités de 35 à 40 log./ha pour les nouveaux projets	II.4.3
	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)	II.4.3
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	II.4.4
Affectation du sol sur les zones d'activité économique	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)	II.4.5
	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	II.4.5
Modification du plan de secteur	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	II.4.6

Thème	Mesure	Chapitre
	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.	II.4.6
Sol	Modifier la localisation de la zone d'activité du Marhem, et la situer dans une des six alternatives proposées	II.5.2
Eaux	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	II.5.4
	Imposer le réseau séparatif pour tout nouveau projet (résidentiel ou économique) et promouvoir les réseaux séparatifs pour l'ensemble du territoire communal	II.5.4
	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)	II.5.4
	Fixer des règles de débit de rejet de manière à uniformiser les contraintes pour les constructeurs 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	II.5.4
	Cartographier des zones de saisine de l'IPALLE en fonction des types de projet 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.	II.5.4
Air/Climat	Evaluer spécifiquement les futurs projets d'urbanisation, en particulier ceux d'activité économique sous l'angle de la qualité de l'air	II.5.5
	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	II.5.5

Thème	Mesure	Chapitre
Biodiversité, faune et flore	Porter une attention particulière à l'aménagement de l'aire d'habitat urbain à proximité de l'Argilière 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	II.5.6
	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	II.5.6
	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...	II.5.6
Population et santé humaine	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	II.5.7
	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	II.5.7
Patrimoine architectural	Porter une attention particulière lors de l'assainissement et rénovation des SAR sur la présence d'un éventuel patrimoine bâti	II.5.8
	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	II.5.8
	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	II.5.8
Patrimoine culturel	Envisager un plan qualité touristique pour valoriser les atouts touristiques de Mouscron	II.5.9
Patrimoine archéologique	Informer 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	II.5.10
Biens matériels	Approfondir l'étude des demandes en écoles et maisons de repos sur le territoire communal	II.5.11

Thème	Mesure	Chapitre
	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	II.5.12
	Aménager le Futurosport (extension), les nouvelles zones d'activité économique et la ZACC des Trois Herseaux avec une attention particulière sur leur intégration paysagère	II.5.12
	Réaliser des études d'impact paysager si le projet d'implantation des éoliennes voit le jour	II.5.12
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	II.5.13
	Résoudre les problèmes de saturation du rond-point Chêne du Bus	II.5.13
	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	II.5.13
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	II.6.1
	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	II.6.1
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	II.6.2
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	II.6.3

II.8. Méthode d'évaluation et difficultés rencontrées

La méthode de travail adoptée repose sur un souci d'objectivité par rapport aux phases antérieures du projet. C'est pourquoi l'évaluation a été prise en charge par une autre équipe au sein de l'agence afin d'avoir un regard aussi neutre que possible sur l'avant-projet de schéma de structure.

Dans un premier temps, l'étude d'évaluation a consisté à prendre connaissance des caractéristiques générales de la commune et des aspects pertinents de sa situation environnementale, en ce compris une vérification des tendances \pm 16 mois après la rédaction du diagnostic. Nous avons ensuite analysé les incidences des principales dispositions du schéma tel que le schéma des options territoriales, document central du projet ayant une emprise directe sur plusieurs facteurs de l'environnement (occupation du sol, paysage, patrimoine culturel, biodiversité...)

Ensuite, après une approche globale des mesures (cf. tableau général des incidences, annexe 3), le travail d'évaluation a passé au crible l'ensemble des mesures par rapport à leurs effets probables sur chaque thème environnemental (sols, eaux, biodiversité...). Pour ce faire, il était nécessaire de s'appuyer sur une bonne connaissance du terrain mais aussi sur des outils cartographiques performants tel que le SIG⁴⁰ qui permet le croisement dynamique des différentes couches d'informations collectées pendant la phase d'analyse et de diagnostic (phase I) avec les couches cartographiques relatives aux options (options territoriales, schéma des déplacements et mesures d'aménagement).

Les principales difficultés rencontrées lors de l'évaluation environnementale étaient de prendre en compte l'évolution de la commune par rapport à la situation mise en évidence lors de l'analyse de la situation existante. Des délais plus rapprochés entre les différentes parties du schéma de structure permettraient d'éviter cette difficulté.

Une difficulté spécifique que nous avons constatée dans le contexte mouscronnois ne concerne pas tant la méthode mais la réalité des outils de gestion du territoire : dans une conurbation comme celle formée par Mouscron, Tourcoing et Wattrelos, il manque un (ou plusieurs) instruments de développement territorial qui feraient fi des frontières. Les communes (ou groupements de communes) françaises élaborent ou révisent leur SCOT, PLU et autres pendant que les communes belges planchent sur leur SSC, PCM, PCDN,... Mais les matières gérées, elles, ne s'arrêtent pas aux limites administratives. On relèvera toutefois, pour être complet, que les acteurs de ces territoires se sont montrés coopérants dans le cadre des consultations menées.

⁴⁰ Système d'Information Géographique.

III Mesures de suivi

III.1. Tableau de bord des indicateurs

Les indicateurs sont des mesures de l'état d'un sujet ou d'une ressource. Ils permettent à la commune d'évaluer les résultats des actions eu égard aux objectifs d'aménagement du territoire et, plus généralement, de se forger une idée sur la manière dont la commune se développe. L'idée est donc de permettre la mise au point d'un « tableau de bord » qui correspond aux particularités locales.

Le tableau qui suit liste les indicateurs qui devraient permettre d'évaluer l'accomplissement des objectifs de développement proposés par le Schéma de Structure Communal. Avant toute explication complémentaire, il est important de mettre au point la méthode d'évaluation. Ces indicateurs doivent être facilement calculables à partir de données simples à obtenir.

Les indicateurs qui suivent sont donc proposés à titre expérimental. L'application et l'utilisation du tableau de bord détermineront l'efficacité et la pertinence de ces indicateurs. Ils pourront par conséquent évoluer par la suite en fonction des résultats obtenus et des attentes quant à la précision de certaines données sur l'évolution de la commune.

III.1.1. Indicateurs proposés pour l'objectif n°2 « Structurer l'espace »

III.1.1.1. Indicateur n°1

Objectif du SSC	"Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale "
Définition	Pourcentage des permis d'urbanisme dans l'aire d'habitat de centre urbain et les aires d'habitat urbain
Source des données	Administration Communale

L'indicateur n°1 devrait permettre à l'Administration communale d'évaluer l'ampleur des pressions du bâti sur l'environnement et de se rendre compte si les projets faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme se localisent bien aux endroits qui sont considérés comme les plus propices à l'urbanisation au terme de la réflexion du Schéma de Structure Communal. Il sera ainsi possible de se rendre compte si, au fil du temps, le bâti suit plutôt une tendance à l'étalement ou au contraire à la densification. De la même façon, il pourra donner une indication sur la perception de l'intérêt commun à avoir une gestion parcimonieuse du sol et à éviter la consommation d'espace au sol.

III.1.1.2. Indicateur n°2

Objectif du SSC	"Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale "
Définition	Nombre de réhabilitations, rénovations ou restaurations par rapport au nombre de nouvelles constructions
Source des données	Administration Communale - INS

L'indicateur n°2 permet d'évaluer la tendance à utiliser au mieux le bâti existant. Il met aussi l'accent sur la valorisation du patrimoine bâti et l'apport de solutions adaptées aux situations dégradées (SAR notamment). Une augmentation de la valeur de cet indicateur signifiera que le bâti déjà présent sur la commune fait l'objet d'une mise en valeur alors qu'une diminution traduira plutôt une tendance à laisser les constructions se dégrader ; sans aucun doute au profit d'une urbanisation en périphérie des noyaux villageois, qui serait notamment contraire aux objectifs de renforcement de la centralité et de qualité du cadre de vie.

III.1.1.3. Indicateur n°3

Objectifs du SSC	"Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale "
	"Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux"
Définition	Évolution de l'occupation du sol – Taux d'occupation des aires d'affectation fixées par le schéma des options territoriales.
Source des données	Administration Communale - Matrice Cadastreale

L'indicateur n°3 illustre les tendances dominantes de l'occupation du sol et permet donc d'évaluer les principales pressions qui peuvent s'exercer sur l'environnement. Cet indicateur présente l'évolution de la superficie des terres agricoles et l'évolution de la superficie des terres bâties. Il donne une idée de l'ampleur de l'urbanisation, et de son impact sur la structure des villages, des paysages et de la partie rurale du territoire. Il donne aussi une idée de l'ampleur du secteur économique. L'étude du taux d'occupation des zones du schéma des options territoriales permettra d'évaluer l'adéquation entre l'occupation effective du sol et le zonage établi.

III.1.1.4. Indicateur n°4

Objectif du SSC	"Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale "
Définition	Taux de vacance et capacité d'accueil en logement dans les zones destinées à l'urbanisation
Source des données	Administration Communale – SSC

L'indicateur n°4 permet de mesurer la capacité d'accueil dont dispose la commune, autrement dit, les disponibilités foncières, la densification et le logement. Il permet aussi de prendre conscience d'une tendance, et d'évaluer concrètement l'efficacité et la pertinence du zonage. En effet, un taux de vacance élevé dans une zone destinée à l'urbanisation peut être révélateur d'un mauvais choix de site, qui ne correspondrait pas, pour diverses raisons, à l'attente des personnes. Cela pourrait éventuellement permettre de se rendre compte d'une nécessité à faire évoluer la fonction de cet espace.

III.1.1.5. Indicateur n°5

Objectif du SSC	"Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale "
Définition	Superficie (taille) des parcelles construites
Source des données	Administration Communale

L'affectation à l'usage résidentiel présente, comme pour d'autres usages, diverses répercussions sur l'environnement (consommation du sol en tant que ressource peu ou non renouvelable, artificialisation et imperméabilisation des sols, modification du cycle naturel de l'eau, disparition de certains habitats naturels ...). L'indicateur n°5 permettra à l'Administration communale d'évaluer la taille des parcelles construites et donc de s'assurer de la densification des zones d'habitat de centre de village en fonctions des recommandations émises dans le schéma des options territoriales, et ce afin de se prémunir du gaspillage d'espaces et d'éviter ainsi l'étalement.

III.1.2. Indicateurs proposés pour l'objectif n°3 « Répondre aux besoins »

III.1.2.1. Indicateur n°6

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Évolution de la population
Source des données	Administration Communale – INS – Registre national

L'indicateur n°6 permet de suivre l'évolution de la population communale. Il reflète l'attractivité ou l'accessibilité de la commune et, lié aux indicateurs n°7, 8, 9 et 10, il est un moyen d'anticiper les besoins de la population.

III.1.2.2. Indicateur n°7

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Mouvements de la population
Source des données	Administration communale – INS – Registre national

L'indicateur n°7 concerne les mouvements de la population. Le solde naturel est la différence entre les naissances et les décès. Le solde migratoire représente la différence entre les entrées de population sur le territoire et les sorties de population vers l'extérieur.

Ces soldes permettent de cerner en détail la situation actuelle et les évolutions de la population, des naissances, des décès, et les mouvements migratoires. Ils donnent un indice de l'accroissement de la population de la commune. Ils permettent également de mettre en évidence la nature des entrées et des sorties de la population.

III.1.2.3. Indicateur n°8

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Structure par âge de la population
Source des données	Administration Communale – INS – Registre national

L'indicateur n°8 concerne l'évolution des différentes classes d'âges au sein de la population communale. Plus qu'un réel indicateur de la satisfaction des besoins, il est avant tout un moyen de réagir à, ou d'anticiper ces besoins et donc de vérifier ou non leur adéquation avec la situation de la commune. La classe des moins de 5 ans renseigne par exemple quant aux besoins en termes d'établissements destinés à la petite enfance. Celle des moins de 35 ans (éventuellement des 20-35 ans) peut donner une indication sur les besoins futurs en termes de logement pour jeunes couples ou de terrains à construire. Celle des plus de 65 ans renseigne, elle, sur la nécessité d'augmenter la capacité des résidences- services, maisons de repos et de soins, ou encore de renforcer les systèmes de transports pour personnes à mobilité réduite par exemple.

III.1.2.4. Indicateur n°9

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Nombre et taille des ménages
Source des données	Service population de la commune – INS– Registre national

Les ménages sont des acteurs clés dans la dynamique de production et de consommation. En se logeant, en se déplaçant et en consommant des biens et des services, ils exercent de multiples pressions notamment sur les milieux naturels, les ressources en énergies fossiles, en matières premières et en eau. L'indicateur n°9 permet de déterminer l'évolution du nombre de ménages et la taille de ceux-ci. Cette dernière a une influence directe sur la demande en logements.

III.1.2.5. Indicateur n°10

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Montant du revenu moyen par habitant
Source des données	INS – Fiche environnementale – SPF Finances

L'indicateur n°10 permet l'évaluation des besoins selon les possibilités financières des ménages. Si le revenu évoluait vers une tendance à la diminution, il faudra alors s'interroger davantage sur des problématiques telles que l'accès au logement (coût du logement) ou à l'emploi.

III.1.2.6. Indicateur n°11

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Offre en services publics et équipements communautaires
Source des données	Administration communale – associations

L'indicateur n°11 permet de mesurer l'offre en services publics et équipements communautaires, et ainsi d'adapter selon qu'elle répond ou non à la demande (structure d'âge de la population, revenu des ménages...). Cet indicateur est à mettre en relation avec les indicateurs précédents (indicateurs n°6, 7, 8, 9 et 10).

III.1.2.7. Indicateur n°12

Objectif du SSC	"Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population"
Définition	Montant des dépenses publiques ayant pour but l'amélioration du cadre de vie
Source des données	Budget communal

L'indicateur n°12 est celui qui permettra à l'Administration communale d'évaluer son engagement dans l'amélioration du cadre de vie. Il faudra tenir compte des dépenses budgétaires liées non

seulement à l'amélioration qualitative des espaces publics et des bâtiments, mais aussi de celles qui sont liées à l'entretien des espaces publics (places, abords de voiries, espaces verts, ...) qui sont aussi des points importants dans la qualité de vie des habitants. Une évolution à la baisse de ces dépenses pourrait signifier que le cadre de vie risque d'entamer un processus de dégradation.

III.1.3. Indicateurs proposés pour l'objectif n°4 « Conforter l'économie »

III.1.3.1. Indicateur n°13

Objectif du SSC	"Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux"
Définition	Taux d'emploi ventilé par secteur d'activité
Source des données	Administration Communale – INS

Le taux d'emploi, ventilé par secteur d'activité (indicateur n°13), permet de déterminer le nombre de personnes travaillant dans les différentes filières locales d'activités économiques (commerces, agriculture, horeca...).

III.1.3.2. Indicateur n°14

Objectif du SSC	"Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux"
Définition	Taux de chômage
Source des données	Administration Communale – INS – IWEPS

Le taux de chômage (indicateur n°14) permet d'exprimer un indice de santé sociale et l'efficacité des politiques économiques mises en place en matière d'emploi, de formation, de réinsertion ou de remise au travail.

III.1.3.3. Indicateur n°15

Objectif du SSC	"Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux"
Définition	Nombre de commerces de proximité dans les différents quartiers d'habitat urbain.
Source des données	Administration Communale

L'indicateur n°15 permet de montrer la tendance à la disparition ou non des commerces de proximité dans les différents quartier d'habitat urbain.

III.1.3.4. Indicateur n°16

Objectif du SSC	"Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux"
Définition	Nombre et taille moyenne des exploitations agricoles, des entreprises, des établissements de services et autres activités économiques locales et leur

	répartition
Source des données	Administration communale - Entreprises locales

L'indicateur n°16 permet d'évaluer l'évolution des différentes filières d'activités locales. Des dispositions pourront alors être prises d'une part, afin de maintenir certaines activités dans l'entité (via la nouvelle zone d'activité économique notamment), d'autre part, afin de développer d'autres filières qui s'avèreraient insuffisantes ou complémentaires aux activités villageoises existantes et porteuses d'atouts non négligeables. Cet indicateur pourrait être mis en parallèle aux indicateurs n°6, 7, 8, 9, 12, 13, 14 et 15.

III.1.4. Indicateurs proposés pour l'objectif n°5 « Favoriser une mobilité durable »

III.1.4.1. Indicateur n°17

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Charges de trafic sur les routes régionales et communales
Source des données	SPW-DGO1 – Direction des routes – Police locale

L'indicateur n°17 a pour but de mesurer l'évolution, à la fois quantitative et qualitative du trafic routier. Il permet d'évaluer la charge de trafic et de déterminer la demande afin de gérer au mieux ce trafic. Les données statistiques améliorent la connaissance du réseau et permettent d'arriver à anticiper les problèmes inhérents à l'exploitation. Elles interviennent aussi bien dans le dimensionnement des nouvelles infrastructures que dans l'analyse des problèmes de circulation ou la comparaison entre modes de transport.

III.1.4.2. Indicateur n°18

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Nombre d'accidents de la route
Source des données	INS – Police locale – SPW-DGO1

L'indicateur n°18 a pour but de mesurer l'évolution, à la fois quantitative et qualitative du trafic routier. Il permet de prendre conscience de l'insécurité des déplacements et par conséquent d'apporter des mesures adaptées. Cet indicateur pourra servir lors de l'élaboration du plan communal de mobilité.

III.1.4.3. Indicateur n°19

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Répartition modale des transports de personnes
Source des données	SPW-DGO1 – INS – TEC – SNCB

L'indicateur n°19 permet de présenter la part des différents modes de transports utilisés. Cet indicateur permet de suivre l'évolution de la répartition entre les différents modes de transport afin

d'essayer de réduire l'utilisation des modes les plus polluants. Pour caractériser la demande en transports des personnes, les données résultent de l'addition des « voyageurs-km⁴¹ » pour les déplacements des personnes en voitures et motos, en bus des TEC et en trains. Cet indicateur, comme les deux suivants, devra surtout influencer sur les demandes ou interpellations de la commune vers d'autres niveaux de pouvoir.

III.1.4.4. Indicateur n°20

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Degré de dépendance des ménages à l'automobile : rapport entre le nombre de véhicules immatriculés et le nombre de ménages
Source des données	INS -DIV

L'indicateur n°20 permettra de voir comment le degré de dépendance des ménages à l'automobile évolue, notamment par comparaison à la situation régionale. Mis en relation avec l'indicateur n°20, il sera possible d'évaluer la propension des habitants de la commune à utiliser soit les transports en communs, soit les transports individuels.

Cela permettra notamment d'évaluer dans quelle mesure il convient d'augmenter les efforts en matière d'alternative à la voiture individuelle.

III.1.4.5. Indicateur n°21

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Utilisation des transports en commun : Nombre d'abonnements SNCB et TEC
Source des données	SNCB – TEC

L'indicateur n°21 permet d'évaluer la propension des habitants de la commune à utiliser les transports en commun. Cela permettra notamment d'évaluer dans quelle mesure il convient d'adapter l'offre des transports en commun.

III.1.4.6. Indicateur n°22

Objectif du SSC	"Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements"
Définition	Nombre de bâtiments et espaces publics équipés d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite.
Source des données	Administration communale

L'indicateur n°22 permet d'évaluer l'évolution des services mis à disposition des personnes à mobilité réduite sur base de la liste des bâtiments et espaces publics (non exhaustive) établie dans le cadre de l'analyse de situation existante (tome 1 du SSC).

⁴¹ L'unité « voyageurs-km » exprime le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des voyageurs.

III.2. Rapport d'évaluation périodique

Sur base de la valeur des indicateurs et des constats posés dans le cadre du traitement des demandes de permis, les services communaux rédigerait tous les trois ans un rapport d'évaluation de l'application du schéma de structure communal.

Ce rapport serait préparé avec le concours de la CCATM puis soumis au Collège communal, qui veillera à le compléter par une « note relative aux incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du schéma et aux éventuelles mesures correctrices à engager » (cf. art. 18 bis du CWATUPE). L'ensemble sera soumis au Conseil communal pour adoption. Une fois adopté, le rapport serait rendu public (en vertu de la notion de « droit d'accès à l'information »⁴²).

Nous avons développé en annexe 4 une proposition de canevas pour l'élaboration de ce rapport bisannuel. La structure du rapport comprendrait trois volets : le tableau de bord des indicateurs, la mise en œuvre des mesures d'aménagement et les conclusions.

La première partie reprend, pour chaque indicateur (sous forme de fiche de deux pages maximum par indicateur), sa définition et ses valeurs au terme d'une période de deux années. La « période 0 » correspond au moment initial de la mise en œuvre du schéma de structure. Les périodes « 1 à 7 » sont des périodes de deux ans couvrant les quinze années qui suivent l'adoption du schéma de structure. Ainsi, dans l'hypothèse où le SSC serait adopté en 2015, la période 1 correspondrait aux années 2016 et 2018, la période 2 à 2019-2021 et ainsi de suite. Chaque indicateur pourrait être représenté de manière graphique et/ou cartographique. Pour la réalisation de ces fiches et pour les aspects cartographiques, nous recommandons si possible le recours à des outils de type bases de données couplés à une application SIG⁴³, qui permettrait le calcul rapide des statistiques de surface et la « spatialisation » de la plupart des indicateurs.

Le second volet du rapport comporterait la liste de toutes les mesures d'aménagement, leur échéance (telle que proposée dans la partie « Options »), leur état de mise en œuvre au terme d'une période déterminée, selon une nomenclature simple telle que celle-ci :

- mesure en attente : A
- mesure entamée : E
- mesure en cours : C
- mesure en voie de finalisation : F
- mesure réalisée : R

Ce bilan périodique permet ensuite de calculer un taux de mise en œuvre suivant une pondération spécifique (cf. annexe 4). Le calcul du taux de mise en œuvre est relativement simpliste mais il permet néanmoins de donner quelques repères quant au bon suivi des mesures.

La dernière partie du rapport synthétise le niveau de suivi des indicateurs et des mesures. Ce volet met donc en évidence les forces et les faiblesses de l'application du schéma de structure communal. Il doit également permettre de définir les objectifs et les priorités pour la période suivante et d'effectuer éventuellement des ajustements par rapport à certaines mesures.

⁴² Cf. notamment le décret du 16 mars 2006

⁴³ Système d'Information Géographique

III.3. Association étroite des partenaires majeurs

La difficulté de mettre en œuvre les mesures d'aménagement d'un schéma de structure réside en partie dans le fait que celles-ci ne sont pas automatiquement subventionnées. Il n'y a donc pas, contrairement à ce qui se passe en application d'un programme communal de développement rural (PCDR) ou d'un Plan communal de mobilité (PCM) par exemple, de réunions régulières d'un comité de suivi au sein duquel l'administration régionale compétente (DGO3 dans le cas des PCDR, DGO1 dans le cas des PCM) peut apporter ses orientations et ses conseils à propos de la mise en œuvre de l'outil stratégique.

Pour éviter que la commune ne se retrouve seule dans la mise en œuvre de son schéma, il est proposé qu'elle sollicite elle-même la mise en place d'un comité de suivi avec les partenaires « majeurs » des mesures d'aménagement, qui sont en l'occurrence :

- la CCATM ;
- le Département Nature et Forêts du SPW-DGO3 ;
- la Direction des Espaces verts du SPW-DGO3 ;
- la Direction de l'espace rural (développement rural) du SPW-DGO3 ;
- la Direction de l'aménagement opérationnel du SPW-DGO4 ;
- la Direction de l'aménagement local du SPW-DGO4 ;
- la Direction extérieure du Hainaut I du SPW-DGO4 ;
- la Direction des routes de Mons du SPW-DGO1 ;
- Union des Villes et Communes Wallonnes ;
- SPW-DGO5 ;
- intercommunales ;
- Natagora ;
- CPAS ;

D'autres acteurs, considérés comme des partenaires « privilégiés », seraient invités aux réunions du comité de suivi pour des problématiques spécifiques : la Direction des études et de la programmation du SPW-DGO1, l'IBSR, la SNCB, le TEC Hainaut, les universités, les agriculteurs, les propriétaires et les riverains concernés par certains projets.

IV Bibliographie et sources de documentation

Le schéma de structure communal: son rôle, son élaboration, sa mise en œuvre, SPW-DGO4, 2000

Schéma de Développement de l'Espace Régional, Gouvernement wallon, 1999

De nouvelles formes d'urbanisation pour de nouveaux quartiers en Wallonie, SPW-DGO4/CPDT, 2003

Réhabiliter et rénover l'espace bâti en Wallonie, SPW-DGO4-CPDT, 2003

Guide d'Urbanisme pour la Wallonie, SPW-DGO4, 2004

Lignes de force, Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle, Gouvernement wallon, 2010

Tableau de bord du développement territorial, SPW-DGO4, Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), 2010

Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE), Coordination officielle, SPW-DGO4, juillet 2011

Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Directive européenne 96/62/CE du 27 septembre 1996, régissant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air.

Annexe de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 mars 2005 relatif au livre II du code de l'Environnement, contenant le code de l'eau, Code de l'eau coordonné, 3 mars 2005 - M.B. 12.04.2005.

Ministère de la Région wallonne, *Décret-programme de relance économique et de simplification administrative*, 3 février 2005.

Convention de Malte, CE, 1992

Convention européenne du paysage, CE, 2004

Plan d'Environnement pour le Développement Durable (P.E.D.D.), Gouvernement wallon, 1995, consultable en ligne : http://mrw.wallonie.be/dgrne/pedd/C0e_tm.htm

Conseil de l'Union européenne, *Nouvelle Stratégie de l'Union Européenne en faveur du Développement Durable*, 9 juin 2006.

Ministère de la Région wallonne, Direction générale des ressources naturelles et de l'Environnement, *Plan wallon des déchets « Horizon 2010 »*, Gouvernement wallon, 15 janvier 1998.

Plan wallon de l'air - Programme d'Action pour la Qualité de l'Air en Région wallonne à l'horizon 2010, Gouvernement wallon, 2003.

Plan de prévention et de lutte contre les inondations et leurs effets sur les sinistrés (plan PLUIES), Gouvernement wallon, 2003.

Stratégie nationale de la Belgique pour la biodiversité 2006-2016 – Avant-projet, consultation en ligne : <https://portal.health.fgov.be/> (environnement – citoyenneté et environnement – consultations publiques).

Schéma de structure communal de Mouscron - analyse de la situation existante, JNC AWP, 2009

Schéma de structure communal de Mouscron - options et mesures d'aménagement, JNC AWP, 2011

Rencontre avec José Grimmonpré et Edouard Groensten, responsable et ingénieur de projets, IPALLE

Rencontre et échanges téléphoniques avec Dominique-Anne Falys, secrétaire générale de l'IEG

Rencontre avec Annick Cochonneau, Responsable des relations externes, Gestion Centre Ville

Echange téléphonique avec différents services de la ville : Service Urbanisme, Service Taxes, ...

V Liste des annexes

Annexe n°1 : Liste des abréviations

Annexe n°2 : Liens entre mesures et objectifs généraux

Annexe n°3 : Tableau des incidences sur l'environnement

Annexe n°4 : Tableau de bord des indicateurs