

PROVINCE DU HAINAUT

VILLE DE MOUSCRON



Schéma de structure communal

Résumé non technique

Auteur de Projet :



Rue Fosse au Sable, 29 bte 001 1420 Braine-l'Alleud
Tél. : 067 / 64 95 00 - Fax. : 067 / 63 98 00 - awp@jnc.be

Table des matières

Introduction	5
I Analyse de la situation existante	6
I.1. Synthèse de la situation existante de fait.....	6
I.2. Synthèse de la situation existante de droit	8
I.3. Enjeux et perspectives	10
II Objectifs de développement, d'aménagement du territoire et d'urbanisme	13
II.1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier	13
II.2. Structurer l'espace	13
II.3. Répondre aux besoins.....	15
II.4. Conforter l'économie	15
II.5. Favoriser une mobilité durable	17
III Schéma des options territoriales	18
III.1. Aires destinées à l'urbanisation	20
III.2. Aires non destinées à l'urbanisation	30
III.3. Recommandations relatives aux périmètres du schéma des options territoriales.....	35
IV Schéma des déplacements	39
IV.1. Considérations générales	39
IV.2. Hiérarchisation du réseau de voiries	40
IV.3. Interventions ponctuelles	41
V Mesures d'aménagement	44
V.1. Mesures d'aménagement à caractère normatif	44
V.2. Mesures d'aménagement à caractère opérationnel.....	47
V.1. Mesures connexes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.....	57
V.2. Mesures de gestion et d'accompagnement.....	58
VI Evaluation environnementale	60
VI.1. Objectifs du schéma de structure et liens avec les plans et programmes pertinents.....	60
VI.2. Situation environnementale du territoire communal.....	60
VI.3. Objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement	66
VI.4. Incidences sur l'urbanisation.....	66
VI.5. Incidences non négligeables probables sur les facteurs de l'environnement.....	73
VI.6. Incidences sur les activités économiques	78
VI.7. Mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs	79
VI.8. Méthode d'évaluation et difficultés rencontrées	83
VII Mesures de suivi	84
VII.1. Tableau de bord des indicateurs	84
VII.2. Rapport d'évaluation périodique	87
VII.3. Association étroite des partenaires majeurs	87

INTRODUCTION

Le présent document constitue le résumé non technique du schéma de structure communal de Mouscron.

Il synthétise et vulgarise en un seul rapport les trois parties du schéma, qui sont :

- l'analyse de la situation existante ;
- les options ;
- l'évaluation environnementale.

La première partie consiste en un « survey » de la situation actuelle de la commune. Les atouts et faiblesses de l'entité y sont mis en évidence, ainsi que les opportunités à saisir et les menaces à l'encontre desquelles des mesures doivent être envisagées.

La deuxième partie contient les objectifs de la commune en matière de développement territorial, les recommandations de mise en œuvre des différentes zones du schéma des options territoriales et la liste des mesures qui permettront d'atteindre les objectifs.

La troisième partie consiste en une évaluation des incidences probables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement. On y suggère des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser lorsqu'elles s'avèrent négatives. Cette partie développe également des propositions pour assurer un suivi efficace de la mise en œuvre du schéma de structure communal.

I ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE

I.1. SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

I.1.1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA COMMUNE

La commune de Mouscron est située à l'extrême Nord-Ouest de la Province du Hainaut, et par ce fait à l'extrême Nord-Ouest de la Région Wallonne, au centre du triangle formé par les villes de Courtrai, Tournai et Lille.

Enclavée entre la Flandre au Nord et la France au Sud-Ouest, Mouscron est composée de 4 anciennes communes (Dottignies, Herseaux, Luignne et Mouscron). Avec plus de 54.000 habitants et une densité de population dépassant les 1.300 habitants par km², Mouscron est considérée comme une ville régionale.

Ancienne cité industrielle frontalière spécialisée en textile, elle a toujours attiré des travailleurs de l'étranger. Encore aujourd'hui, beaucoup de Français viennent travailler dans les zones d'activités mouscronnoises qui abritent une activité économique plus diversifiée que dans le temps, telle que l'agro-alimentaire, la chimie, la logistique et la vente par correspondance.

Commune à facilités linguistiques, elle est pourvue d'une CCATM et également des conseils consultatifs communaux des jeunes, des adolescents, des aînés... Elle est jumelée avec 3 villes européennes : Barry, Fécamp, Rheinfelden et possède une charte de partenariat avec Liévin.

I.1.2. STRUCTURE PHYSIQUE

Le territoire communal mouscronnois s'étend sur une superficie de 4.068 ha dans le plateau limoneux hennuyer. Le relief y est relativement plat (de 16 à 71 mètres d'altitude).

Mouscron est située dans le sous-bassin hydrographique de l'Escaut-Lys. Le réseau hydrographique y est peu développé et est principalement composé de la Grande Espierres et de l'Esperlion. La qualité de ces cours d'eau est qualifiée de mauvaise.

Les sols de Mouscron sont de relativement bonne qualité pour les activités agricoles surtout dans le centre de la commune.

I.1.3. STRUCTURE NATURELLE ET PAYSAGÈRE

Mouscron, par son développement économique et urbanistique, n'est pas réellement favorable au développement de la nature, peu riche à l'origine. Cependant, l'Administration communale a mis en place des outils de gestion et de sensibilisation en faveur de l'environnement et du milieu naturel dont le plus important est le Plan Communal de Développement de la Nature. La réserve éducative de la Fontaine Bleue, située au Nord du centre urbain, est la seule zone naturelle reconnue par la Région wallonne (zone humide d'intérêt biologique depuis 2008).

Le paysage mouscronnois, relativement plat, peut se décomposer en trois espaces paysagers aux typologies propres et distinctes :

- les ensembles urbains ;
- les ensembles d'activités économiques ;
- les ensembles agricoles ouverts.

Plusieurs éléments structurant ont manifestement joué un rôle dans la mise en place du paysage actuel, comme le tracé de la N58, les deux lignes de chemin de fer, l'autoroute A17, les zones industrielles...

L'inventaire ADESA réalisé en 1999 a mis en évidence 8 points de vue remarquables vers les campagnes de Mouscron et des communes voisines mais aucun périmètre d'intérêt paysager n'est reconnu comme tel au plan de secteur.

I.1.4. STRUCTURE DE L'URBANISATION ET OCCUPATION DU SOL

Mouscron est principalement occupée par trois fonctions : 49 % du territoire est concerné par l'agriculture, 28 % par les terrains résidentiels et enfin 14 % par l'activité économique. C'est une commune au développement récent, qui possède un bâti tardif, construit principalement au cours des deux derniers siècles.

Si on regarde l'évolution de l'occupation du sol, sur un intervalle de vingt ans (de 1987 à 2007), les parcelles non bâties ont diminué de près de 20 %. Au contraire, les parcelles bâties ont enregistré une augmentation de près de 44 %, une part substantielle de cette augmentation est imputable aux activités économiques qui ont enregistré, à elles seules, une augmentation de près de 57 %.

Le territoire communal est traversé par l'autoroute A17 reliant Tournai à Bruges. Plusieurs voiries de transit traversent également l'entité, dont la plus importante est la N58 qui constitue l'épine dorsale de Mouscron.

Mouscron est également traversée par la ligne de chemin de fer Gand-Lille ainsi que par la ligne Mouscron-Tournai. Deux gares sont présentes sur le territoire : la gare de Mouscron, située à l'Est du centre urbain et la gare d'Herseaux. Dix lignes de bus viennent compléter l'offre en transports publics.

La présence de la frontière française coupant le tissu bâti génère certaines difficultés (culs de sac, peu ou pas de continuité dans le tissu bâti de part et d'autre de la frontière, dédoublement de voiries, etc). Cette particularité et les « accidents » qui en découlent mériteraient une attention soutenue des pouvoirs publics.

I.1.5. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'évolution démographique de Mouscron a été caractérisée par une croissance très importante pendant la première moitié du XX^{ème} siècle, liée au développement industriel de la commune. Les 20 dernières années de ce siècle ont été marquées par une diminution de population mais depuis le début des années 2000, la tendance est repassée à la hausse. La population mouscronnoise, au 1^{er} janvier 2010, atteignait 54.688 habitants.

Les autres principales caractéristiques démographiques de la commune sont :

- une population vieillissante ;
- l'augmentation du nombre de ménages deux fois plus forte qu'en Région wallonne ;
- une forte présence d'étrangers (16 %), liée à sa localisation frontalière (90 % des étrangers sont Français).

La densité moyenne de logement sur la commune s'élève à 6 logements par hectare. Celle-ci peut cependant dépasser les 30 logements dans le centre. Contrairement à la population, 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 dans le ménage.

Mouscron présente un taux d'activité croissant et plus important qu'en Région wallonne ou en Hainaut. Les salariés, qui représentent 85 % de la population active occupée mouscronnoise, travaillent essentiellement (70 %) dans le secteur tertiaire. Les 30 % restant travaillent dans

l'industrie, principalement (80 %) manufacturière. L'augmentation du nombre d'entreprises (13 %) durant les 10 dernières années a permis une hausse de l'offre d'emplois salariés de près d'un quart.

I.1.6. POTENTIEL FONCIER

Le report des surfaces urbanisées à différentes époques permet de prendre conscience du caractère exponentiel de l'utilisation du territoire en fonction du temps, alors que la population connaît une évolution bien moins constante.

En effet, près des ¾ de la superficie destinée à l'urbanisation est déjà consommée sur le territoire mouscronnois. Cette évolution peut laisser penser que le plan de secteur pourrait arriver à saturation d'ici 20 ans si l'urbanisation continue au même rythme.

I.2. SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

I.2.1. PLAN DE SECTEUR

L'objectif principal du plan de secteur est de définir les affectations du sol, afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Ces affectations sont divisées en deux grandes catégories : les zones destinées à l'urbanisation (habitat, équipements communautaires, activités économiques...) et les zones non destinées à l'urbanisation (agricole, forestière, espaces verts...). A cela s'ajoute également les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) qui sont des zones de réserve foncière destinées à recevoir tout type d'affectation à l'exception de l'activité industrielle et de l'extraction.

Mouscron est couvert par le plan de secteur de Mouscron-Comines (A.R. du 17/01/1979) qui a connu plusieurs modifications. Celles-ci ont, d'une manière générale, augmenté la superficie destinée aux zones urbanisables et en particulier aux zones d'activité économique. De nouvelles zones d'activité économique sont encore en projet à proximité de l'A17, au lieu-dit Mahrem, et de la zone de Portemont (entre la rue de la Bassée et la rue de Tombrouck).

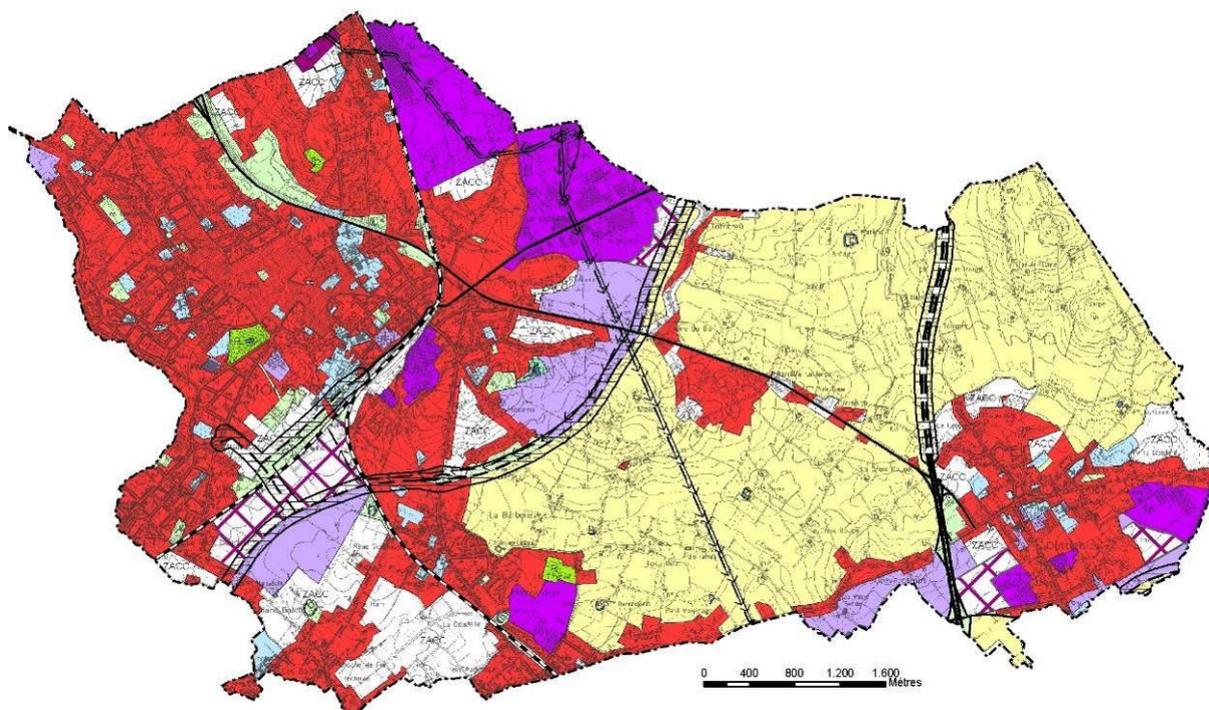


Figure 1 : Extrait du plan de secteur actuel de Mouscron-Comines (SPW-DGO4, IGN)

Les zones urbanisables représentent près de 2/3 de la superficie totale du territoire. Parmi celles-ci, ce sont essentiellement des zones d'habitat (57 %) et des zones d'activité économique mixte et industrielle (21 %) qui couvrent l'Ouest et le Sud-est du territoire communal.

I.2.2. AUTRES DOCUMENTS ET OUTILS DE PLANIFICATION, DE DEVELOPPEMENT ET DE GESTION DU TERRITOIRE

Mouscron possède de nombreux outils qui lui permettent de mieux gérer et planifier son développement dans différents domaines dont les principaux sont énoncés ci-dessous :

- Mouscron a été une des premières communes wallonnes à se doter d'un règlement communal d'urbanisme qui fait actuellement l'objet d'une révision (parallèlement à l'élaboration du schéma de structure communal) ;
- Mouscron possède un plan communal de mobilité (PCM) depuis le 30 juin 2003. Ce plan est l'instrument de gestion de la mobilité, de l'accessibilité et de la sécurité routière dans les communes ;
- un Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN) a également été développé pour Mouscron et vise à maintenir, à développer ou à restaurer la biodiversité au niveau communal en impliquant tous les acteurs locaux dans une vision commune de la nature et de son avenir au niveau local.

I.3. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le diagnostic a permis d'exprimer les constats qui permettront aux autorités communales de définir des options d'aménagement et de les développer en bonne connaissance de cause.

Un tableau AFOM¹, situé à la fin du tome 1, met en exergue les opportunités à saisir et les menaces dont il convient de se prémunir. Les enjeux et perspectives décrits ci-dessous reprennent les principales conclusions de cette analyse.

I.3.1. LA STRUCTURE TERRITORIALE

Mouscron est de plus en plus concernée par le développement de la grande agglomération lilloise dont le rayonnement ne cesse de s'étendre. La structure territoriale de la commune, reprise sur la figure ci-après, montre trois facettes principales :

- l'urbanisation résidentielle qui se prolonge vers le Sud, au-delà de la frontière franco-belge, avec les villes de Tourcoing, Wattrelos et Roubaix ;
- un espace agricole, morcelé par les infrastructures de communication, qui se prolonge au Nord vers la Flandre ;
- des « grappes » de zones d'activités économiques situées en bordure des deux principaux noyaux urbains : à l'Est de l'agglomération Mouscron/Luingne et au Sud de Dottignies.

Il conviendra de baliser le développement des zones d'habitat et d'activités économiques afin de maintenir une cohérence à la structure spatiale et de conserver les plages agricoles dignes de ce nom.

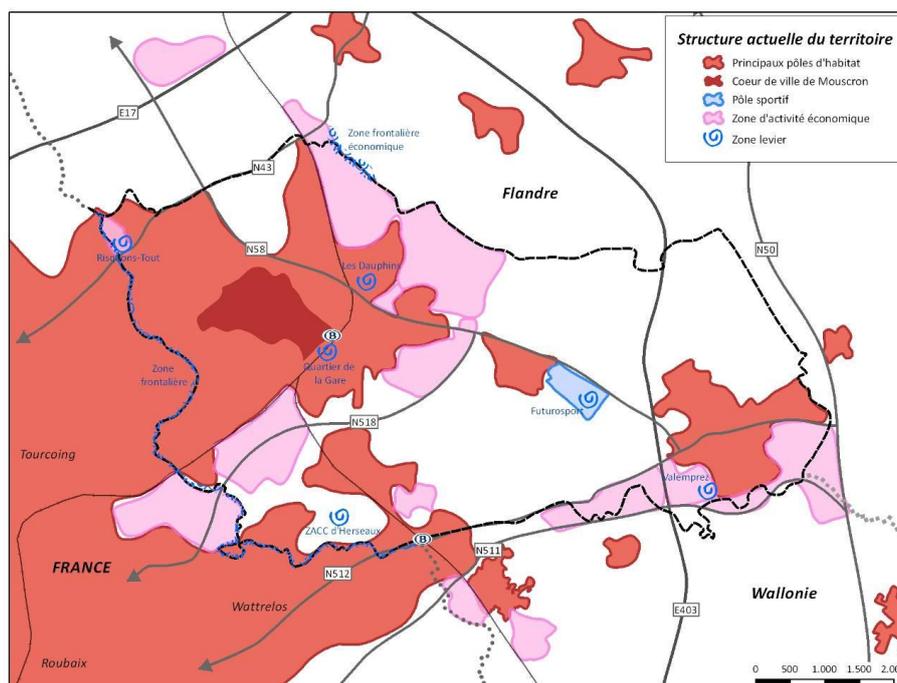


Figure 2 : Structure actuelle et schématique du territoire mouscronnois (JNC AWP)

¹ Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces

I.3.2. LES ACTIVITES ECONOMIQUES

On a vu que Mouscron s'est positionnée clairement en tant que pôle industriel dès le 18^e siècle. Aujourd'hui, c'est 525 ha du territoire qui sont destinées à l'activité économique. Cette superficie, qui représente environ 13 % du territoire, pourrait encore être augmentée puisque le Gouvernement wallon a pris la décision (en octobre 2010) de créer 70 ha supplémentaires aux lieux-dits « Mahrem » et « Tombrouck ». Un des enjeux fondamentaux du volet « options et évaluation » du SSC sera donc d'évaluer si les lieux choisis peuvent participer efficacement à la structuration territoriale de Mouscron.

Outre les principales zones industrielles, Mouscron possède également trois parcs d'affaires (Europôle, FuturX et Risquons-Tout) qui sont actuellement assez petits et, pour certains, hétéroclites. Il conviendra donc de trouver des solutions pour répondre à la demande croissante en bâtiments pour l'implantation d'activités tertiaires. Celles-ci devront s'inscrire dans une vision durable, notamment en termes de mobilité et de gestion parcimonieuse du sol.

Le commerce est également une des préoccupations importantes de la ville. Plusieurs pôles et axes commerciaux sont présents dans l'agglomération mouscronnoise ainsi que des commerces plus locaux dans les autres agglomérations. Néanmoins, l'attractivité croissante de certains centres commerciaux français pousse le consommateur à quitter la commune pour faire ses achats (y compris pour des denrées de base comme l'eau). A l'inverse, certains commerces plus spécifiques attirent la clientèle française. Un des enjeux sera donc de tirer parti de ses points forts et de baliser le développement commercial afin de rendre la commune (son centre urbain en particulier) plus attractif.

I.3.3. LES SERVICES ET EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Mouscron dispose aujourd'hui d'une bonne couverture territoriale par les services et équipements communautaires. Il conviendra néanmoins de surveiller l'évolution des besoins de la population et plus particulièrement en termes d'accueil de la petite enfance (crèches et enseignement) et du troisième et quatrième âge (maisons de repos et résidence-services). Au vu de l'évolution de la population, des nouvelles unités s'avèreront sans doute nécessaire dans certains quartiers.

Mouscron est un pôle sportif reconnu qui possède déjà des infrastructures importantes pour la formation des jeunes aux différents sports et plus particulièrement au football. Néanmoins, le déclin du club de football (Excelsior) a momentanément freiné l'opportunité de poursuivre dans ce sens. Un développement concerté et réfléchi des infrastructures existantes, tel que le Futurosport, offrirait la possibilité de devenir un pôle d'excellence pour la formation des athlètes de haut niveau.

I.3.4. LA MOBILITE

La gestion des déplacements est également un point crucial dans le développement territorial de Mouscron. Plusieurs enjeux se dessinent au terme du diagnostic :

- à échelle régionale, Mouscron est un territoire charnière entre la Flandre, la France et la Wallonie ce qui engendre des flux de circulation conséquents ;
- certaines faiblesses apparaissent dans l'organisation spatiale des transports publics : desserte des zones d'activités quasi inexistante, passage systématique de la majorité des lignes de bus sur la même boucle dans l'hyper-centre de Mouscron, manque de liaison entre l'Est et l'Ouest de la commune, peu de véritables pôles de transfert modal,...
- en termes de lisibilité, il est indispensable de présenter une signalétique (jalonnement) et des aménagements clairs et cohérents pour l'ensemble du territoire (notamment pour les zones d'activité économique) ;
- enfin, la présélection récente de Mouscron en tant que « Commune pilote Wallonie cyclable » va également permettre de développer un réseau cohérent pour les usagers lents.

I.3.5. LE MAILLAGE ECOLOGIQUE

La commune tend, ces dernières années, à améliorer son maillage écologique grâce à diverses actions. Celui-ci est représenté sur la figure ci-après. Cependant, certains espaces présentant des qualités biologiques (abords des cours d'eau, talus du chemin de fer, zone inondable,...) ne possèdent pas de plan de gestion pouvant préserver et développer leur intérêt pour le maillage vert. En outre, un seul véritable jardin public (le parc communal) est implanté dans la structure bâtie relativement dense de la ville.

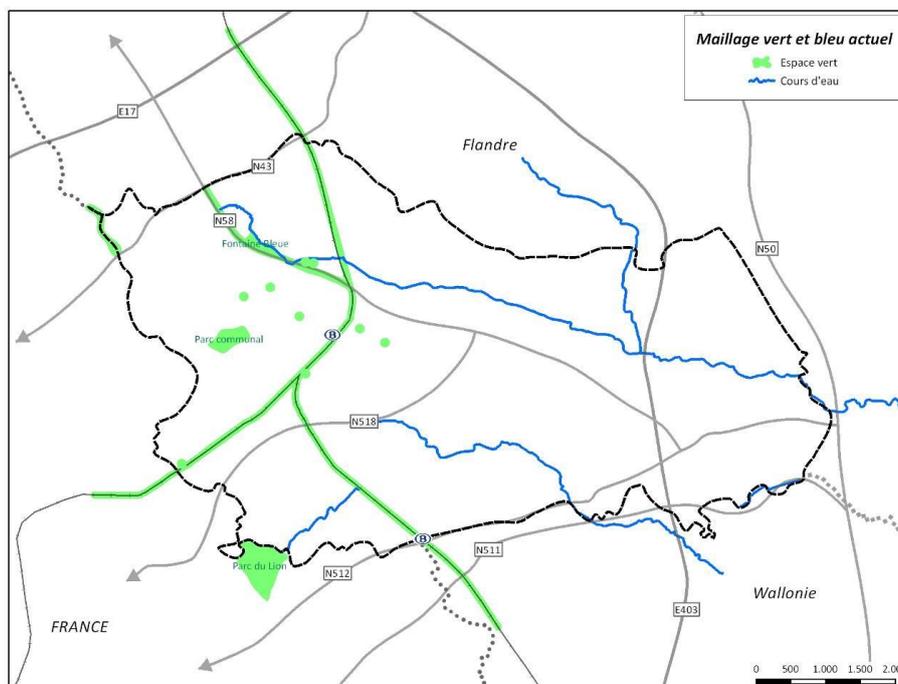


Figure 3 : Maillage vert et bleu actuel à Mouscron (JNC AWP)

En synthèse, on peut affirmer que Mouscron dispose d'un grand nombre de spécificités qui lui garantissent une certaine autonomie malgré les pressions grandissantes des pôles voisins.

La définition des options d'aménagement devra tenir compte de la dynamique de réflexion initiée ces dernières années et l'enrichir à la lumière des constats posés dans les synthèses qui précèdent.

II OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT, D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME

II.1. JOUER UN ROLE DANS LE DEVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

II.1.1. CONFORTER SON STATUT DE POLE

Mouscron est reconnue comme pôle d'appui transfrontalier par le Schéma de développement de l'espace régional (SDER), la ville de Mouscron doit affirmer ce statut. Son rôle doit donc dépasser largement l'échelle communale, de par son caractère urbain affirmé et par la présence, la diversité et la complémentarité des fonctions qui y sont implantées.

La valorisation de son statut au sein de la Wallonie picarde et de l'Eurométropole passera notamment par :

- la mise en valeur et le développement d'équipements, de services et de commerces de qualité (hôtellerie, salle de séminaires,...) ;
- le renforcement et la promotion des infrastructures d'accueil pour les entreprises ;
- le développement de l'offre touristique, culturelle et sportive (musée, Futurosport,...) ;
- la confirmation d'une identité mouscronnoise par la mise en avant des spécificités locales et le renforcement du sentiment d'appartenance des habitants ;
- l'affirmation de son rôle de ville-relais et de « porte d'entrée » sur la Wallonie au départ de la France et de la Flandre.

II.1.2. TIRER PROFIT DE LA PROXIMITE D'AUTRES POLES

Le développement territorial ne peut plus recevoir une réponse exclusivement locale : cela nécessite une concertation au-delà des limites communales et régionales. En effet, Mouscron est idéalement située, à moins de trente minutes de Tournai, Courtrai et Lille, trois villes d'importance majeure en termes d'emplois, de commerces et de services.

II.1.3. STIMULER LES COOPERATIONS SUPRACOMMUNALES ET TRANSFRONTALIERES

La proximité géographique, des caractéristiques identitaires communes et le partage de certaines problématiques sont autant d'éléments qui peuvent justifier des collaborations avec les communes et régions limitrophes. Certains des objectifs du schéma de structure pourront se concrétiser plus facilement si un partenariat s'établit avec les gestionnaires des territoires limitrophes.

II.2. STRUCTURER L'ESPACE

II.2.1. RENFORCER LES CENTRALITES ET RECHERCHER LEUR COMPLEMENTARITE

L'urbanisation continue de Mouscron a rejoint petit à petit les villages de Luigne et d'Herseaux pour former aujourd'hui une seule agglomération. Il serait donc utile de redéfinir plus spécifiquement des quartiers, avec un espace polarisateur et les fonctions associées, pour que les habitants s'approprient leur cadre de vie.

L'analyse a également montré l'isolement de Dottignies par rapport à l'agglomération Mouscron/Luigne/Herseaux qu'il conviendra d'atténuer en (re)développant des liens physiques

(liaisons transport en commun, itinéraires cyclables,...) et sociaux, ainsi qu'en insistant sur leur complémentarité potentielle.

II.2.2. HIERARCHISER LE POTENTIEL FONCIER ET AJUSTER LES DENSITES D'URBANISATION

Pour les années à venir, il conviendra de gérer avec parcimonie les 680 ha disponibles en zones urbanisables. Pour concrétiser cette option il s'agira, au travers du schéma des options territoriales notamment, de :

- rechercher les densités adéquates à atteindre par type de zones d'habitat en densifiant les noyaux prioritaires ;
- accepter, dans une certaine mesure, la verticalité pour permettre de densifier les centres ;
- exploiter le potentiel foncier prioritairement dans les centres de quartiers ou de villages ;
- hiérarchiser la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté (ZACC).

II.2.3. APPORTER DES SOLUTIONS ADAPTEES AUX SITUATIONS DEGRADEES ET DEVELOPPER LES ESPACES A HAUT POTENTIEL

Ville industrielle depuis de nombreuses années, Mouscron a connu plusieurs phases de forte croissance économique et démographique suivies parfois de périodes de déclin ou de stagnation qui ont laissé certaines cicatrices dans le paysage. Cette option vise donc à encourager la rénovation ou la réaffectation des bâtiments inoccupés et autres friches, à développer des « zones-leviers » présentant un potentiel d'évolution important (centre-ville, ZACC des trois Herseaux,...) pour permettre une densification des noyaux prioritaires et recréer, à terme, des lieux de vie répondant aux attentes de la population.

II.2.4. PRESERVER LES PARTIES NON BATIES DU TERRITOIRE DES DIFFERENTS TYPES DE PRESSION

La commune doit accorder une attention particulière à l'évolution de son paysage et de son réseau écologique afin de les préserver et les améliorer si nécessaire. Il convient, de manière systématique, de prendre en compte ces aspects dans l'évaluation des actes d'aménagement et d'urbanisme.

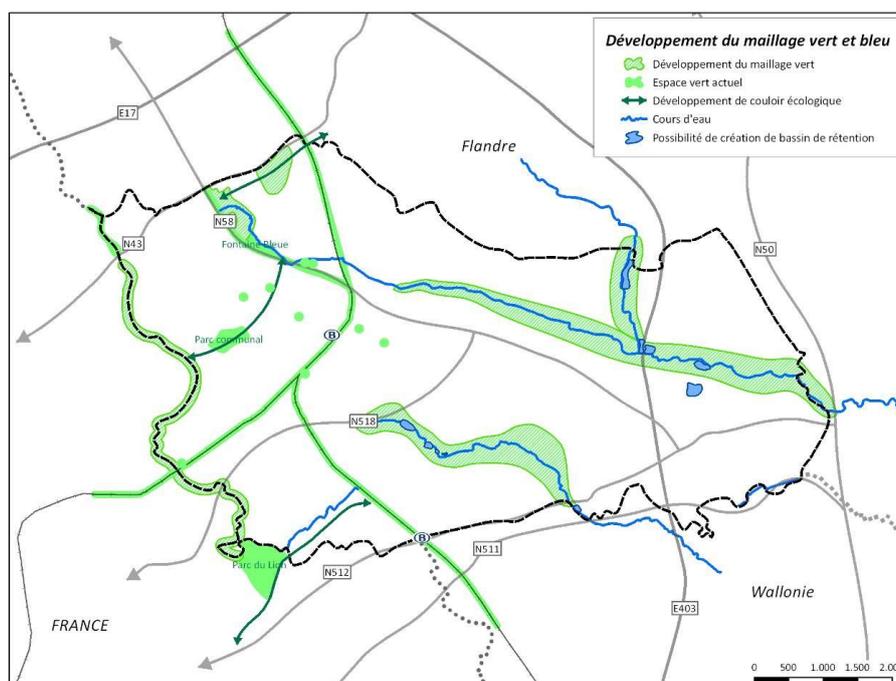


Figure 4 : développement du maillage vert et bleu pour les 20 années à venir (JNC AWP)

II.2.5. MENER UNE POLITIQUE FONCIERE AU SERVICE DE L'ENSEMBLE DES OBJECTIFS

La concrétisation des options du schéma de structure nécessitera souvent de disposer de la maîtrise foncière des sites concernés. Il est donc très important que la Ville veille à appliquer des mesures au service de la stratégie de développement. Dans ce domaine également, la notion de coopération est très importante : des propriétaires fonciers, publics ou privés, qui seront sensibilisés aux objectifs d'aménagement local, pourront devenir les partenaires d'opérations foncières d'intérêt collectif.

II.3. REpondre aux besoins

II.3.1. REpondre aux besoins en logements et services

À l'heure actuelle, la demande en logement est influencée par la périurbanisation de Lille et des villes flamandes proches, qui entraîne les prix à la hausse dans le secteur immobilier. Face à ces réalités et les divers enjeux démographiques, il importe de mobiliser les acteurs et de coordonner leurs projets.

La programmation de l'offre doit permettre aux personnes peu aisées de s'établir ou de rester dans la commune. Les nouvelles opérations devront viser une offre mixte, un usage parcimonieux du sol et une localisation proche des noyaux équipés. En lien avec le développement du logement, il faudra veiller à conserver une bonne couverture territoriale des services et équipements communautaires.

II.3.2. METTRE EN PLACE DES COLLABORATIONS TRANSVERSALES POUR OFFRIR UN MEILLEUR SERVICE A LA POPULATION

La multiplication des outils et la localisation éparse des services de l'administration ne facilitent pas la communication envers le citoyen et rendent plus difficile la collaboration entre les différents secteurs. Deux projets en cours vont permettre d'améliorer la compréhension et permettre plus de transversalité :

- la création d'un centre administratif pour centraliser les services de l'administration ;
- la mise en place d'une « Stratégie de ville durable », outil de coordination des différents outils de gestion existants à Mouscron qui permettra une communication cohérente envers le citoyen.

II.3.3. AMELIORER LA QUALITE DU CADRE DE VIE QUOTIDIEN

Dans le projet de développement, dès la définition du schéma des options territoriales et jusqu'à la mise en œuvre des mesures, chaque décision doit contribuer à tendre vers une amélioration du cadre de vie, afin de le rendre épanouissant.

II.3.4. PROTEGER LA POPULATION CONTRE LES RISQUES

Plusieurs risques technologiques (entreprise SEVESO, canalisations souterraines, lignes à haute tension,...) et naturels (principalement les inondations) existent dans l'entité. A défaut de pouvoir supprimer ces risques, la commune a la faculté, au travers des outils d'aménagement du territoire, de protéger la population en limitant l'occupation de certains espaces et en ménageant des périmètres d'isolement.

II.4. CONFORTER L'ECONOMIE

II.4.1. STRUCTURER LES ZONES D'ACTIVITES ET BALISER LEUR DEVELOPPEMENT

Vu l'importance de l'activité économique à Mouscron, le schéma des options territoriales et les mesures d'aménagement devront permettre de :

- analyser les opportunités de localisation de nouvelles zones d'activités en respectant une gestion parcimonieuse du sol et la lisibilité de la structure spatiale (présence de deux grands couloirs de développement économique : l'un en bordure de l'agglomération Mouscron/Luingne et l'autre le long des N511 et N512, comme le montre la figure ci-après) ;
- organiser les zones d'activités entre elles en fonction de leur spécificité ;
- développer l'offre tertiaire et la diversifier ;
- renforcer le dynamisme du secteur et sa diversification ;
- développer une gestion durable des parcs et des entreprises ;
- aménager les zones de transition entre les activités économiques et les zones résidentielles. ;
- assainir les situations dégradées.

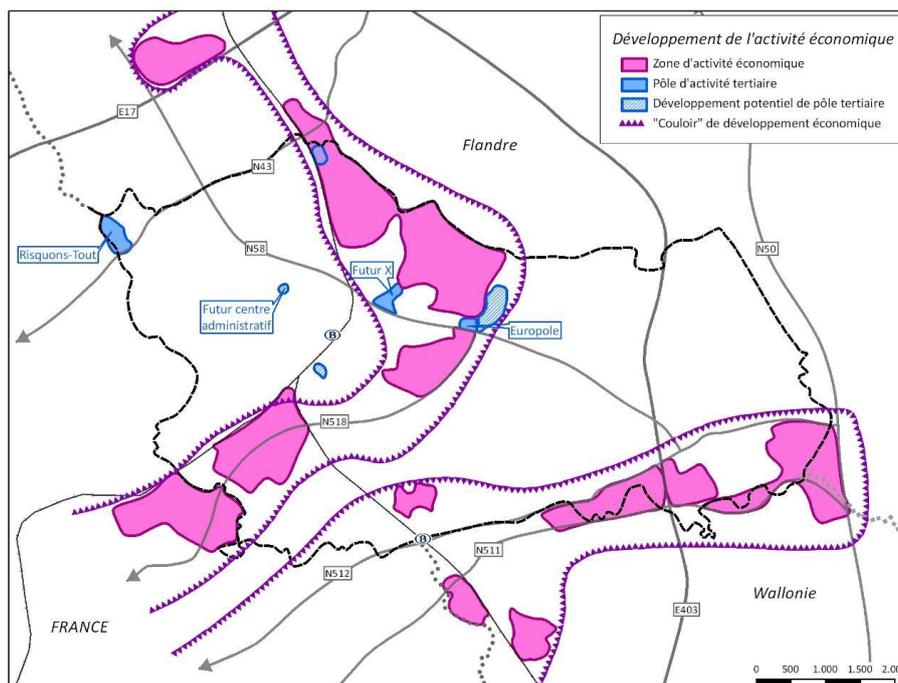


Figure 5 : développement de la structure des activités économique dans une vingtaine d'année (JNC AWP)

II.4.2. BALISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

La philosophie du schéma des options territoriales devra conforter l'attractivité du centre ville, proposer une réflexion à long terme du développement commercial en intégrant les projets déjà en cours et en se positionnant dans des créneaux commerciaux non exploités dans les pôles voisins, valoriser les caractéristiques spécifiques du commerce mouscronnois notamment à proximité de la frontière française et veiller à maintenir une structure spatiale intégrant logements et activités économiques en adéquation avec un cadre de vie agréable et en permettant de (re)créer une forme de mixité des fonctions.

II.4.3. VALORISER LES ATOUTS SPECIFIQUES DE LA VILLE EN MATIERE DE TOURISME ET DE LOISIRS

Mouscron possède également d'autres ressources comme l'importance et la qualité des infrastructures sportives, le musée de folklore, les équipements culturels, etc. qui mériteraient d'être valorisées et mieux connues en dehors des limites communales. En concertation avec les organismes existant à Mouscron et dans les communes proches, le projet vise donc à analyser les potentialités de valorisation du secteur sportif et touristique.

II.5. FAVORISER UNE MOBILITE DURABLE

II.5.1. MAITRISER LA MOBILITE

Même si la commune ne maîtrise pas toutes les composantes des déplacements qui s'effectuent sur son territoire, elle peut contribuer à maîtriser la mobilité. La réalisation de plusieurs actions principales du Plan communal de Mobilité (PCM), va permettre d'améliorer l'accessibilité du centre et des zones d'activités et ainsi revoir, par l'intermédiaire du schéma des options territoriales et des mesures, l'organisation spatiale de certains quartiers (hypercentre, quartier de la gare,...).

II.5.2. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS ET L'INTERMODALITE

Le projet de développement territorial doit viser à maintenir et à augmenter le recours aux transports publics et à mettre au point des solutions alternatives innovantes dans ce domaine. Cette optimisation des services des transports en commun permettra également d'aider à conforter Mouscron comme pôle d'attractivité par rapport aux communes environnantes.

La programmation de l'urbanisation future entrera en ligne de compte dans cette recherche d'un recours accru aux transports publics.

II.5.3. AMELIORER LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES USAGERS FAIBLES

Mouscron a été récemment désignée en tant que « Commune Pilote Wallonie Cyclable » ce qui va lui permettre de définir une stratégie des priorités (qui sera retranscrite dans le schéma des circulations) en rapport avec le schéma des options territoriales.

Il faudra que les services publics, au travers de leurs propres actions, sensibilisent tous les usagers et offrent également des équipements adéquats.

III SCHEMA DES OPTIONS TERRITORIALES

Cette réflexion consiste à affiner le plan de secteur en proposant des divisions géographiques plus détaillées de certaines zones, et ce dans le but de contribuer à la concrétisation des objectifs exposés ci-avant. Les aires ainsi redéfinies bénéficieront de recommandations communes et, le cas échéant, particulières.

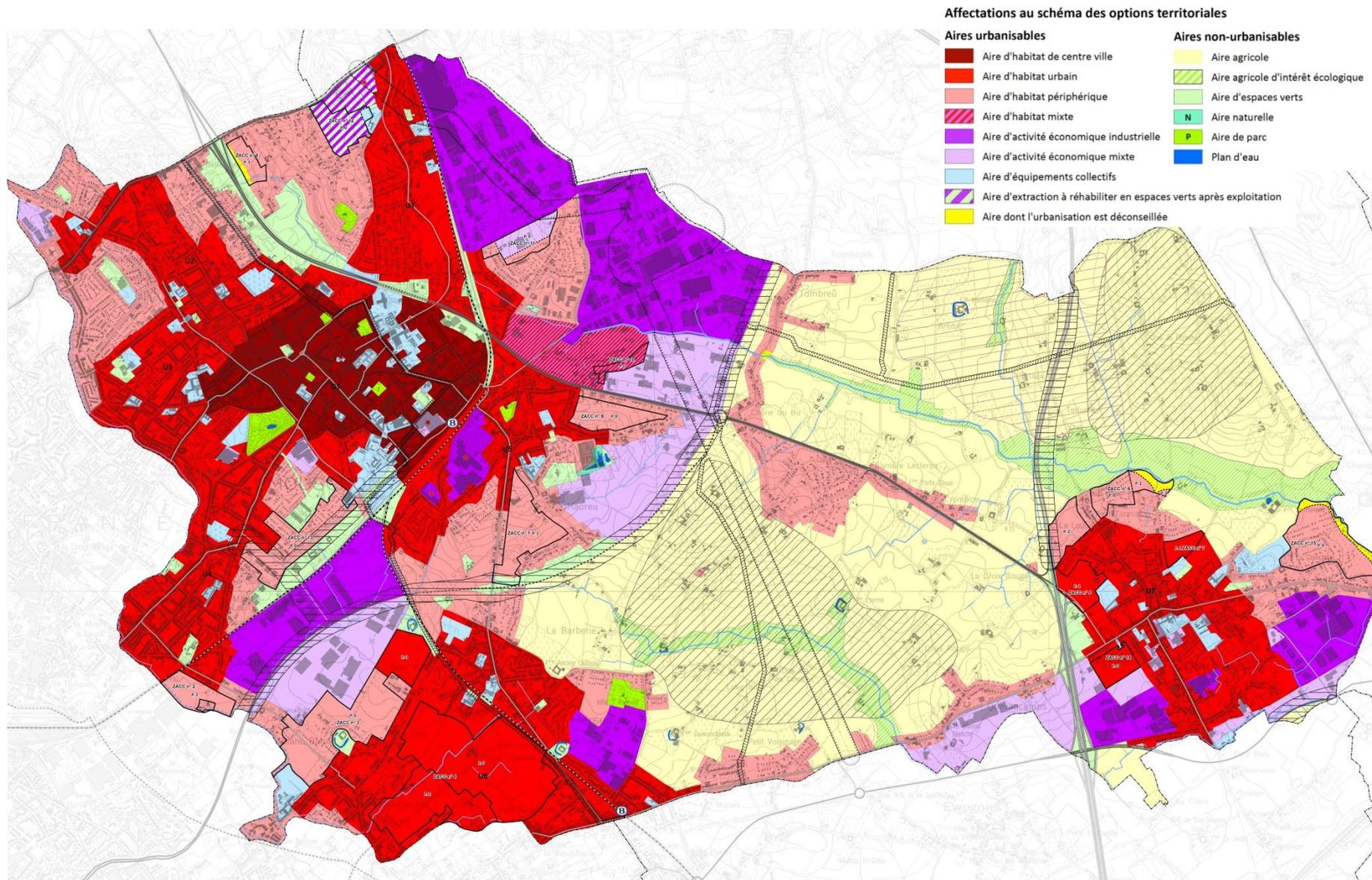
Par analogie au plan de secteur, on opérera une distinction entre les aires qui sont destinées à l'urbanisation (habitat, activité économique...) et celles qui ne le sont pas (agricole, forestière, naturelle...). Certains périmètres sont ajoutés en surimpression des aires et apportent des recommandations complémentaires.

Le vocabulaire utilisé dans les recommandations ci-après peut être défini de la manière suivante :

- Densité nette : rapport entre le nombre de logements situés dans un périmètre et la superficie des terrains à bâtir qui s'y situent (voiries, places, terrains communautaires... non compris)² ;
- Densité brute : rapport entre le nombre de logements situés dans un périmètre et la superficie de ce périmètre (espaces publics compris).

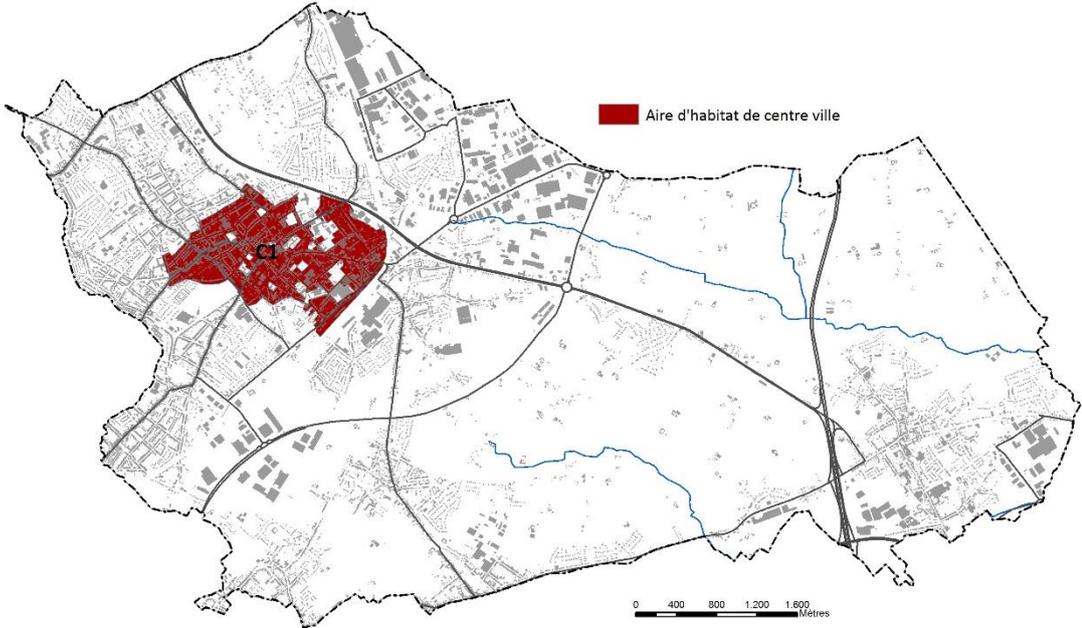
² Doivent donc être déduits de la surface du périmètre :

- l'emprise du domaine public dans sa globalité (voirie proprement dite et trottoirs, jusqu'aux limites avant des propriétés privées situées de part et d'autre de l'espace public), soit généralement tout ce qui n'est pas cadastré ;
- les éventuels aménagements réalisés dans l'intérêt de la collectivité et qui présentent un caractère pérenne (bassin d'orage, plaine de jeux, parc public, cabine technique, parking,...).



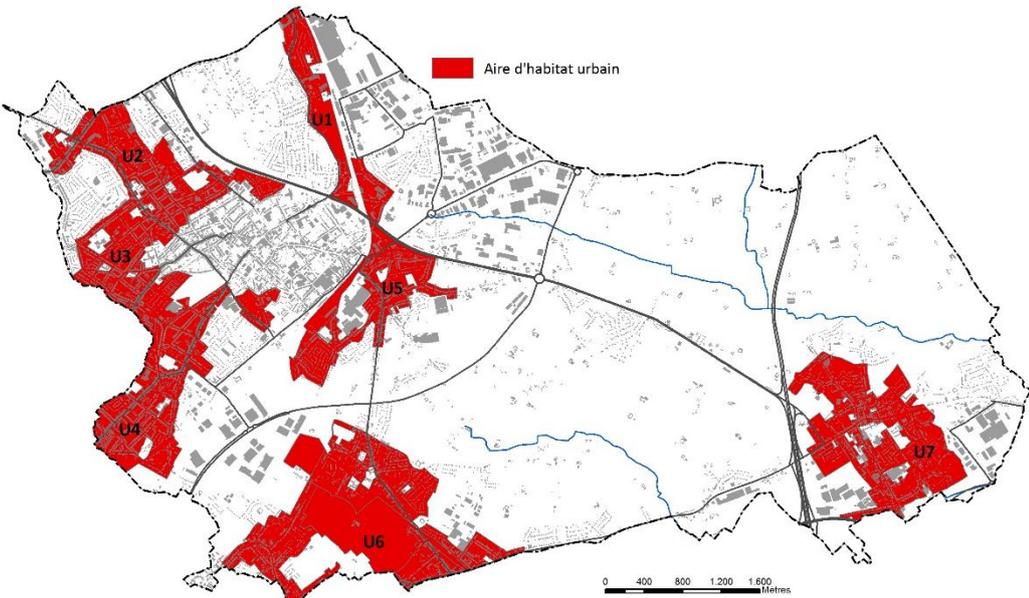
III.1. AIRES DESTINEES A L'URBANISATION

III.1.1. AIRE D'HABITAT DE CENTRE-VILLE

Localisation	<p>L'aire d'habitat de centre-ville couvre l'hypercentre de Mouscron. Elle s'étend de la gare jusqu'au Nouveau Monde et du parc communal jusqu'à la N58.</p> 
Destination	<p>Ces zones sont principalement destinées à l'habitat.</p> <p>Elle regroupe les principaux commerces et services de Mouscron (administration communale, rues commerçantes, écoles, centre culturel,...) et des espaces verts publics. Elle dispose d'une excellente desserte en transports publics.</p>
Densité	<p>La densité nette à atteindre pour l'aire d'habitat de centre-ville est de 50 à 60 logements/ha.</p> <p>Pour atteindre cet objectif, il conviendra de promouvoir un usage très parcimonieux du sol et des programmes de logements qui tiennent compte des prévisions d'évolution de la structure des ménages. Des densités importantes pourront être appliqués lors des comblements des « dents creuses », mais aussi en « reconstruisant la ville sur la ville ».</p>
Mobilité	<p>Cette aire dispose d'une excellente desserte en transports publics.</p> <p>Dans cette aire, le trafic routier s'écoule à vitesse très modérée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30 km/h dans l'hypercentre (axe commercial et rues y aboutissant), aux abords des écoles et des bâtiments de services publics et d'équipements communautaires, ainsi que dans les rues à desserte purement locale ; - 50 km/h sur les axes structurants, si la configuration le permet. <p>Des aménagements y sont réalisés pour assurer la sécurité des usagers faibles et pour le confort des utilisateurs.</p>

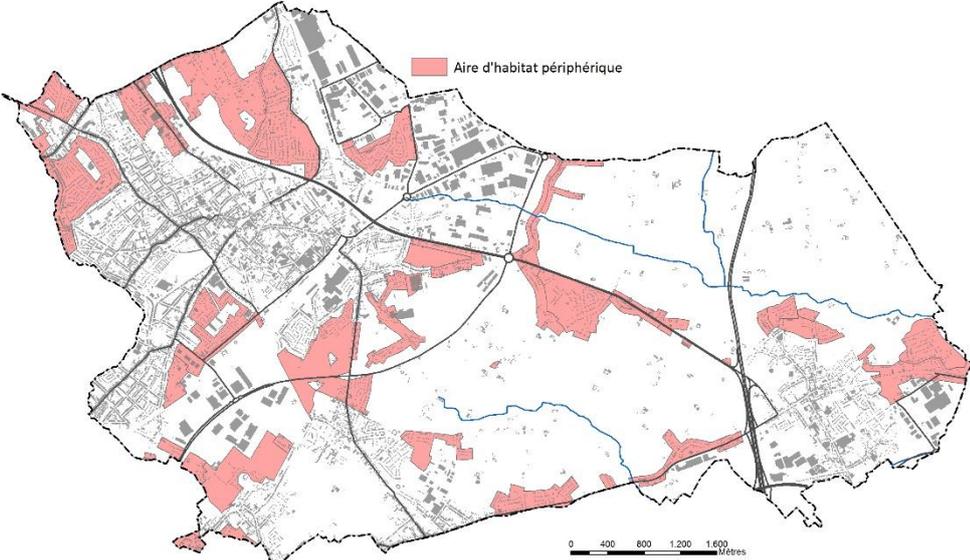
Recommandations particulières	<p>Le mode d'implantation en isolé n'est donc pas recommandé et les programmes de logements collectifs doivent répondre aux recommandations établies dans le règlement communal d'urbanisme.</p> <p>Les activités commerciales et artisanales sont les bienvenues pour autant que leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie soient compatibles avec la fonction résidentielle. Les étages des constructions dont les rez sont voués au commerce sont à consacrer en priorité au logement.</p> <p>Les espaces verts et parcs déjà aménagés seront conservés et mis en valeur et les aménagements de jardins viseront à stimuler le développement de la biodiversité locale.</p>
-------------------------------	---

III.1.2. AIRE D'HABITAT URBAIN

Localisation	<p>L'aire d'habitat urbain comprend une grande partie des quartiers de Mouscron en bordure du centre-ville (Nouveau-Monde, Risquons-Tout, Tuquet, Mont-à-Leux et bande « Est » de la Coquinie) et le centre des agglomérations de Luingne, Herseaux et Dottignies.</p> 
Destination	<p>Cette aire est principalement destinée à la résidence. Elle contient aussi des constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, des espaces publics, des bâtiments et espaces voués à l'activité économique, des établissements socioculturels, des commerces de proximité et des espaces verts publics.</p>
Densité	<p>Elle présentera à terme une densité nette de 25 à 50 logements à l'hectare selon la localisation : les zones les plus denses (50 logements/ha) dans les quartiers du Tuquet et du Mont-à-Leux et la zone la moins dense (25 logements/ha) dans le quartier de la Coquinie (au Nord de la N58). Les cœurs des agglomérations de Luingne, Dottignies et Herseaux présenteront à terme une densité de 30 logements/ha.</p> <p>Pour atteindre cet objectif, il conviendra de promouvoir un usage très parcimonieux du sol. La rénovation et la réhabilitation d'anciens bâtiments sont prioritaires.</p>

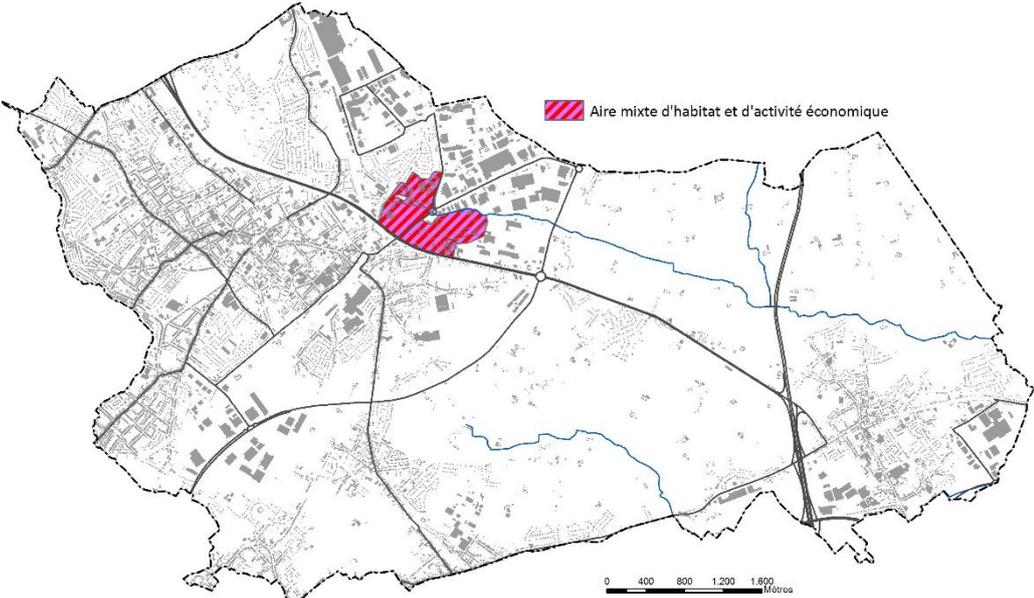
Mobilité	<p>Ces quartiers sont bien desservis par les transports publics.</p> <p>Le trafic routier s’y écoule à vitesse modérée : 30 km/h dans les rues de dessertes internes aux quartiers et aux abords des écoles et bâtiments communautaires et 50 km/h sur les axes structurants entre les quartiers.</p> <p>Des aménagements y sont réalisés pour assurer la sécurité des usagers faibles (création ou élargissement de trottoirs, éclairage des ruelles,...).</p>
Recommandations particulières	<p>Le mode d’implantation en isolé n’est donc pas recommandé.</p> <p>Les activités commerciales et artisanales occuperont uniquement les rez-de-chaussée et éventuellement les sous-sols des constructions. Les étages des constructions sont à consacrer au logement.</p> <p>A Mouscron, les activités commerciales et les services se concentreront principalement à proximité des espaces polarisateurs ou des axes commerciaux existants. Dans les autres agglomérations, ils se concentreront principalement à proximité de pôles centraux existants ou à créer.</p> <p>De petits espaces verts assureront la transition entre les fonctions résidentielle et économique.</p>

III.1.3. AIRE D’HABITAT PERIPHERIQUE

Localisation	<p>L’aire d’habitat périphérique concerne l’ensemble des extensions de Mouscron et les autres agglomérations qui ne sont pas reprises dans les aires reprises ci-avant, ainsi que les quartiers d’habitations situés le long du boulevard des Alliés (N58) et de la N512.</p> 
Destination	<p>Il s’agit des quartiers ou rues situés en périphérie ou en extension linéaire des noyaux principaux. Ces aires présentent un caractère résidentiel qu’il convient de confirmer.</p> <p>Outre la résidence, les activités agricoles et les commerces de proximité y sont admis. Les activités économiques existantes peuvent y être maintenues mais pas développées.</p>
Densité	<p>La densité nette à atteindre est de 20 à 25 logements à l’hectare (les projets présenteront donc une densité qui contribuera à atteindre ou à maintenir cet ordre de grandeur).</p>

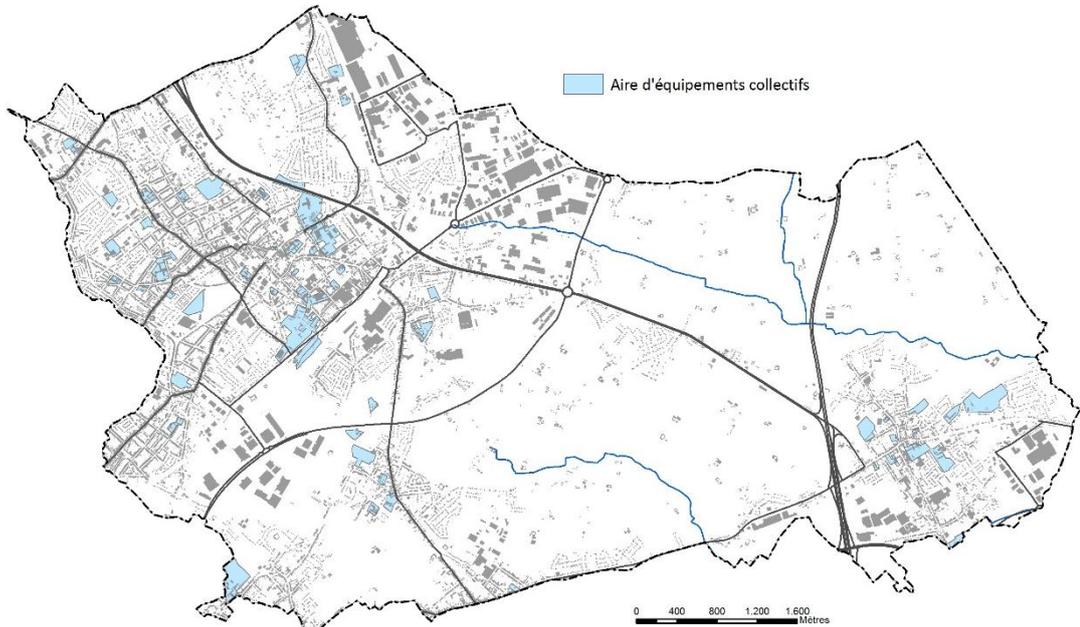
Mobilité	<p>Le trafic routier s’y écoule à vitesse modérée (50 km/h sur les axes structurants, 30 km/h aux abords des écoles et des équipements communautaires et sur les rues n’assurant qu’une desserte locale).</p> <p>Ces aires sont généralement traversées par une ligne de transports en commun les reliant au centre et des arrêts sont essentiellement situés dans les noyaux.</p> <p>Des itinéraires lents permettront à terme de relier ces aires à un ou plusieurs noyaux urbains ou villageois.</p>
Recommandations particulières	<p>L’enjeu dans ces aires est de retrouver une certaine homogénéité dans les espaces déjà fortement bâtis et de garantir une cohérence dans les espaces non bâtis encore urbanisables.</p> <p>Les projets de construction ou d’aménagement d’appartements sont admis mais pas encouragés.</p> <p>Les nouveaux bâtiments s’implanteront toujours en privilégiant la qualité de l’espace-rue.</p> <p>La végétation existante est conservée et la plantation d’arbres et haies est encouragée.</p>

III.1.4. AIRE MIXTE D’HABITAT ET D’ACTIVITE ECONOMIQUE

Localisation	<p>Une aire d’habitat mixte est située entre la zone d’activités économiques industrielles de Portemont et la N58.</p> 
Destination	<p>Cette aire accueille en priorité de l’habitat mais elle peut également contenir des commerces de grandes distributions (nourriture, articles de bricolage, de jardinage, papeterie,...), des activités commerciales ou artisanales nécessitant une assez grande surface commerciale (garage, concessionnaire, restaurant,...) et des services (hôtellerie,...). Les activités économiques (type PME) y sont admises.</p>
Densité	<p>La densité nette à atteindre est de 20 à 30 logements à l’hectare.</p>

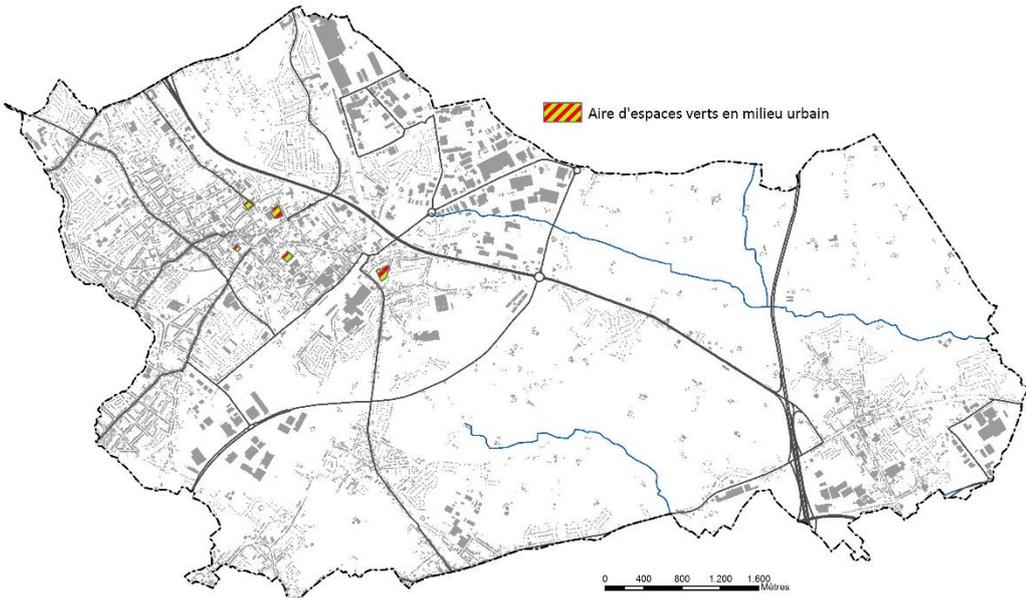
Mobilité	Les voiries principales (N58 et boulevard Industriel) seront progressivement reconconditionnées en boulevard attractant grâce à un éclairage adapté, à des plantations, au caractère avenant des façades, à des aménagements sobres et cohérents des enseignes.
Recommandations particulières	<p>Le développement de nouvelles activités commerciales et économiques y sera autorisé si lesdites activités ne peuvent trouver place dans les centres des villages de l'entité.</p> <p>Les nouveaux programmes commerciaux devront être accompagnés de logement.</p> <p>Les show-rooms ou les bureaux des activités commerciales ou économiques uniquement pourront occuper le premier étage des immeubles.</p> <p>Les immeubles seront regroupés et disposeront d'accès (entrées et sorties), d'espaces de stationnement et de supports d'enseignes communs.</p> <p>Les aires de stockage, des arrières d'immeubles et des aires de parking devront impérativement être abondamment verdurisés pour veiller à l'intégration paysagère.</p> <p>Le caractère utilitaire de l'aire ne dissuadera pas la commune de veiller à leur conférer des «espaces-rues» de qualité.</p> <p>Les projets sont accompagnés d'une note visant à démontrer que l'intervention envisagée permettra une amélioration du paysage bâti.</p>

III.1.5. AIRE D'EQUIPEMENTS COLLECTIFS

Localisation	<p>Cette aire reprend la majorité des équipements collectifs (déjà repris comme tel au plan de secteur) tels qu'écoles, cimetières, hôpital, musée, maisons de repos,...</p> 
Destination	Ces aires sont destinées à accueillir les infrastructures, équipements et espaces publics et communautaires.

Recommandations particulières	<p>Application du règlement général d'urbanisme relatif à l'accessibilité et à l'usage des bâtiments et espaces par les personnes à mobilité réduite.</p> <p>La surface imperméabilisée sera limitée au maximum et l'aménagement des abords et des parkings se fera dans un souci d'intégration paysagère et de développement écologique.</p> <p>La délimitation des parcelles est réalisée par la plantation de haies mixtes d'essences indigènes plutôt que de résineux.</p>
-------------------------------	--

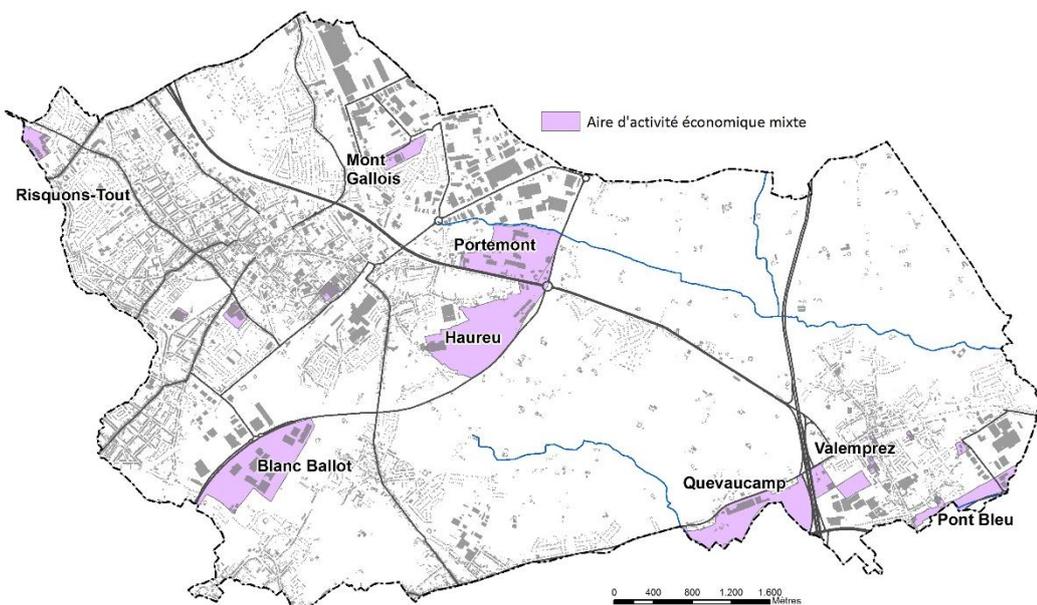
III.1.6. AIRE D'ESPACES VERTS EN MILIEU URBAIN

Localisation	<p>Cette aire reprend les cinq parcs urbains du centre de Mouscron (rue des Courtils, rue du Val, Lenoir et rue de Menin) et de Luingne repris en zone d'habitat au sein du plan de secteur.</p> 
Destination	<p>Bien que situées en zone d'habitat, ces aires sont destinées à rester des espaces verts afin de contribuer au maillage écologique dans la trame bâtie du centre ville et de constituer des « aérations » propice à une qualité de vie en milieu densément occupé.</p>
Recommandations particulières	<p>Elles sont aménagées dans un souci d'esthétique paysagère.</p> <p>Les seuls actes et travaux qui y sont autorisés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la construction de bâtiments dont l'emprise ne dépasse pas 20 % de celle de l'aire³ ; - la restauration des bâtiments existants ; - l'entretien et l'embellissement de la composition paysagère ; - les événements sociaux éphémères ; - l'aménagement de promenades didactiques ;

³ Pour mémoire, les surfaces de ces cinq aires au moment de l'approbation définitive du SSC sont respectivement de 1,03 ha pour celle de la rue des Courtils, 0,31 ha pour celle de la rue du Val, 0,69 ha pour celle du parc Lenoir, 0,51 ha pour celle de la rue de Menin et 1,16 ha pour celle de Luingne.

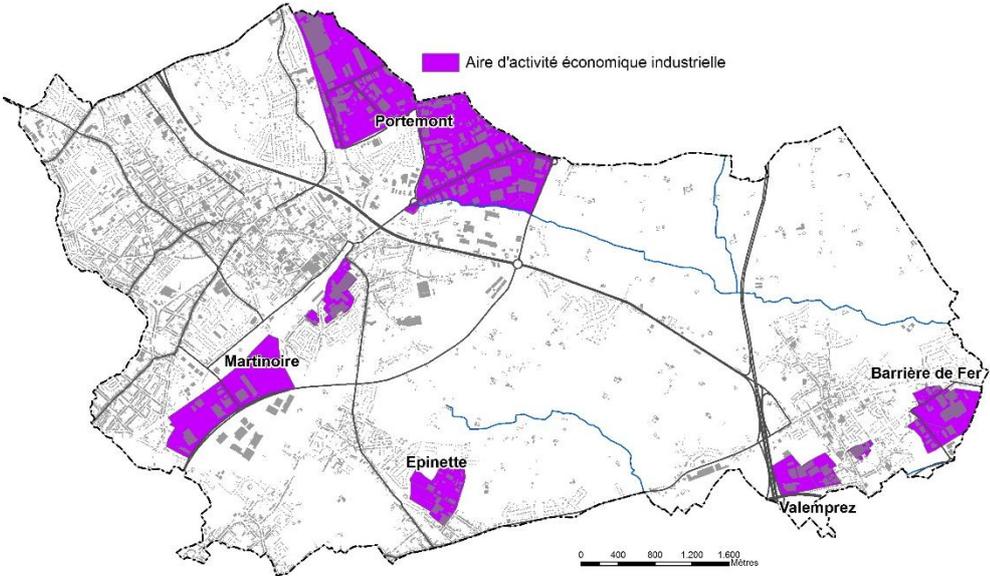
- l'installation de mobilier urbain.

III.1.7. AIRE D'ACTIVITE ECONOMIQUE MIXTE

Localisation	<p>Les aires d'activité économique mixte sont au nombre de huit et se répartissent sur l'entité de la manière suivante :</p>  <p><i>Figure 6 : localisation des aires d'activités économiques mixtes (JNC AWP)</i></p>
Destination	<p>Cette aire est destinée à l'implantation d'activités d'artisanat, de service, de distribution ou de recherche. Les établissements peuvent comporter le logement indispensable au bon fonctionnement et à la surveillance des installations.</p>
Recommandations particulières	<p>Les parties de bâtiments dont l'architecture est plus soignée sont disposées du côté de la voirie. Le stationnement à l'avant des bâtiments y est limité.</p> <p>La surface imperméabilisée sera limitée au maximum (principe : on imperméabilise des surfaces que lorsque c'est indispensable).</p> <p>Les projets sont accompagnés d'une note relative à l'intégration paysagère des bâtiments.</p> <p>La végétation existante est conservée et la plantation de haies d'essences locales et d'arbres isolés ou en alignement est encouragée.</p>

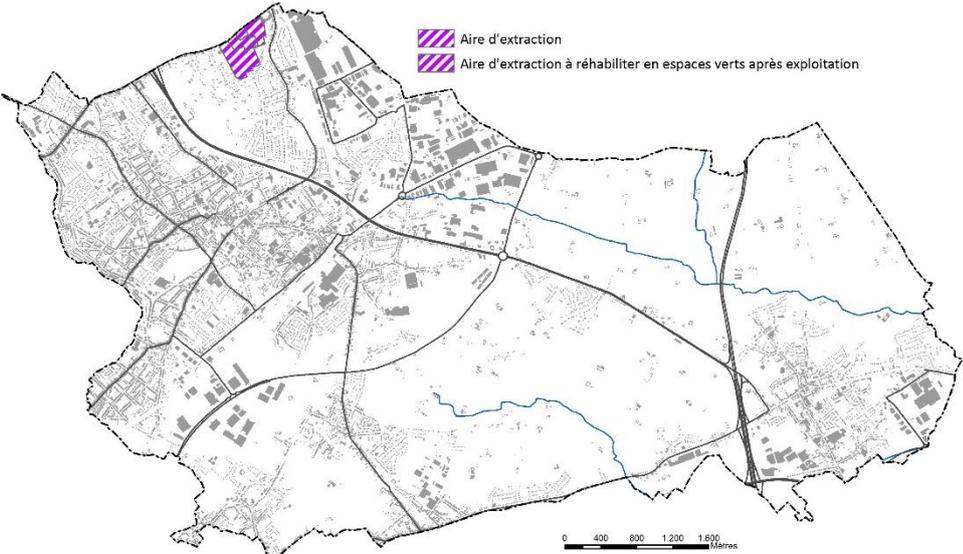
III.1.8. AIRE D'ACTIVITE ECONOMIQUE INDUSTRIELLE

Localisation	<p>Les aires d'activité économique industrielle sont au nombre de six et se répartissent sur l'entité de la manière suivante :</p>
--------------	--

	 <p style="text-align: center;"><i>Figure 7 : localisation des aires d'activité économique industrielle (JNC AWP)</i></p>
Destination	<p>Cette aire peut accueillir les activités à caractère industriel, en ce compris les activités liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution. Les commerces, à l'exception des commerces liés à l'activité industrielle, n'y sont pas admis afin d'éviter la dispersion de cette activité et de privilégier leur installation dans les zones ad hoc (« habitat de centre-ville », « habitat urbain » et « activités économiques mixtes »).</p> <p>Des espaces polarisateurs rassembleront des fonctions d'horeca et de services. Ceux-ci seront localisés en bordure de la zone industrielle à proximité d'une zone d'activité mixte ou d'une zone d'habitat.</p>
Recommandations particulières	<p>Les parties de bâtiments dont l'architecture est plus soignée seront disposées du côté de la voirie et on veillera à limiter le stationnement à l'avant des bâtiments.</p> <p>La rénovation et la reconversion d'anciens bâtiments ou d'anciennes friches industrielles sont prioritaires afin de préserver les parties non bâties du territoire.</p> <p>La surface imperméabilisée sera limitée au maximum (principe : on imperméabilise des surfaces que lorsque c'est indispensable).</p> <p>Les projets sont accompagnés d'une note relative à l'intégration paysagère des bâtiments. La plantation d'arbres à hautes tiges et de haies d'essences indigènes est encouragée.</p>

III.1.9. AIRE D'EXTRACTION

Localisation	<p>L'aire d'extraction correspond à la partie est de la zone d'extraction actuellement inscrite au plan de secteur. Un PCA révisionnel a été provisoirement adopté en avril 2015 pour destiner cette partie de territoire en zone d'habitat. Elle englobe également la ZACC adjacente conformément à l'Arrêté ministériel du 19 septembre 2001 (PCAD des Tuileries).</p>
--------------	--

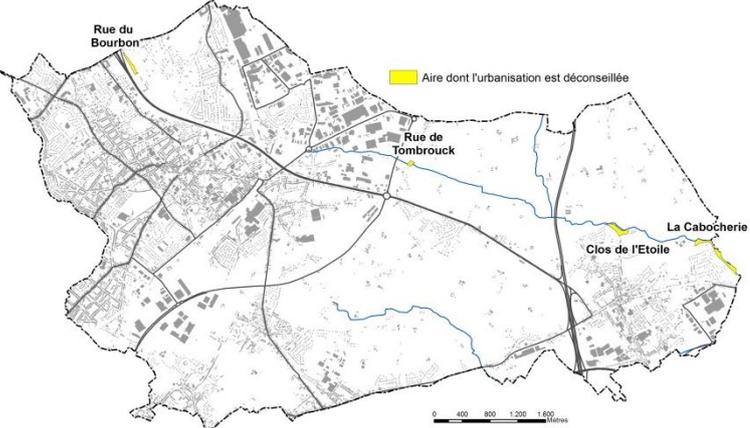
	
Destination	<p>L'aire d'extraction est destinée à l'exploitation du sous-sol, aux installations nécessaires à cette exploitation, et au dépôt des résidus de l'activité d'extraction.</p>

III.1.10. AIRE D'EXTRACTION A REHABILITER EN ESPACES VERTS APRES EXPLOITATION

Localisation	<p>L'aire d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation correspondant à la zone d'extraction actuellement inscrite au plan de secteur et la petite zone d'activité économique industrielle située au Nord.</p>
Destination	<p>L'aire d'extraction est destinée à l'exploitation du sous-sol, aux installations nécessaires à cette exploitation, et au dépôt des résidus de l'activité d'extraction.</p> <p>Après l'exploitation des ressources du sous-sol la zone sera réaménagée en aire d'espaces verts.</p>

III.1.11. AIRE DONT L'URBANISATION EST DECONSEILLEE

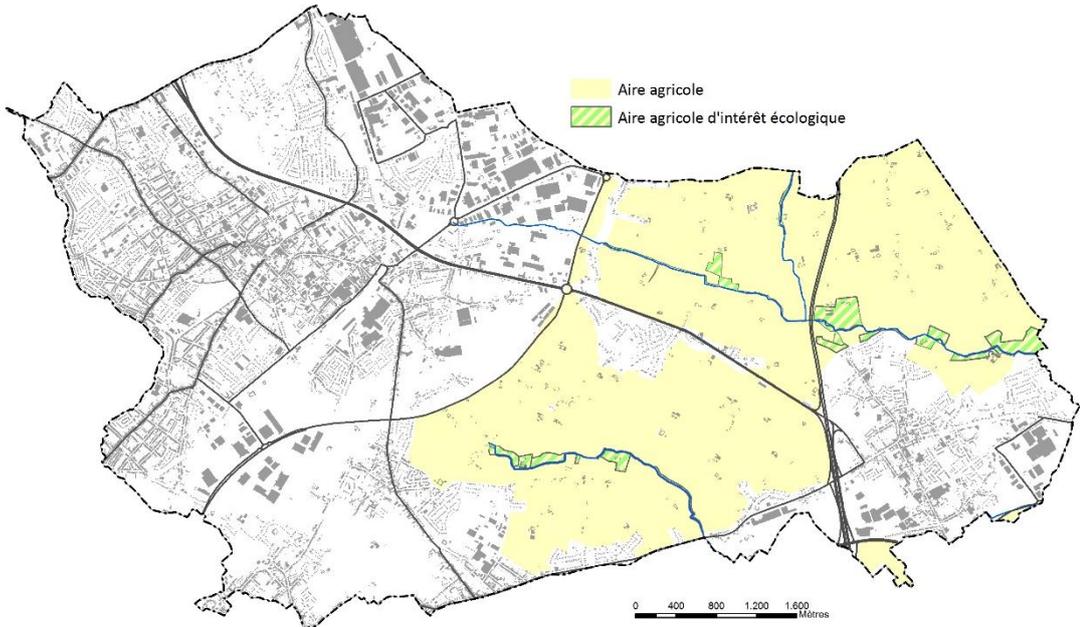
Localisation	<p>Ces zones, qui représentent environ 6 hectares au total sont localisées sur la carte ci-dessous :</p>
--------------	--

	
Destination	<p>Ces aires regroupent des espaces dont l'urbanisation est déconseillée (pour un ou plusieurs motifs : existence d'un risque d'inondation, zone d'intérêt écologique, localisation favorisant un éparpillement ou un étirement du bâti) et ce bien que les parcelles concernées sont situées dans une zone urbanisable au sens du plan de secteur.</p>
Recommandations particulières	<p>Seule la rénovation des bâtiments existants y est a priori tolérée, avec au besoin une augmentation de 50 % maximum du volume principal.</p> <p>Lorsque des projets se rapportent à un bien immobilier exposé à un risque naturel, l'exécution des actes et travaux peut être interdite.</p> <p>L'aménagement et la gestion de ces zones répondront, selon les cas, aux recommandations des aires agricoles d'intérêt écologique ou d'espaces verts.</p>

Le schéma des options territoriales précise également les affectations à donner aux différentes zones d'aménagement communal concerté (ZACC). Celles-ci sont donc incluses dans les aires décrites ci-avant (liseré noir sur les cartes de localisation). Une mesure d'aménagement spécifique détaillera, dans la suite de ce rapport, l'aménagement des ZACC non encore mises en œuvre.

III.2. AIRES NON DESTINEES A L'URBANISATION

III.2.1. AIRE AGRICOLE

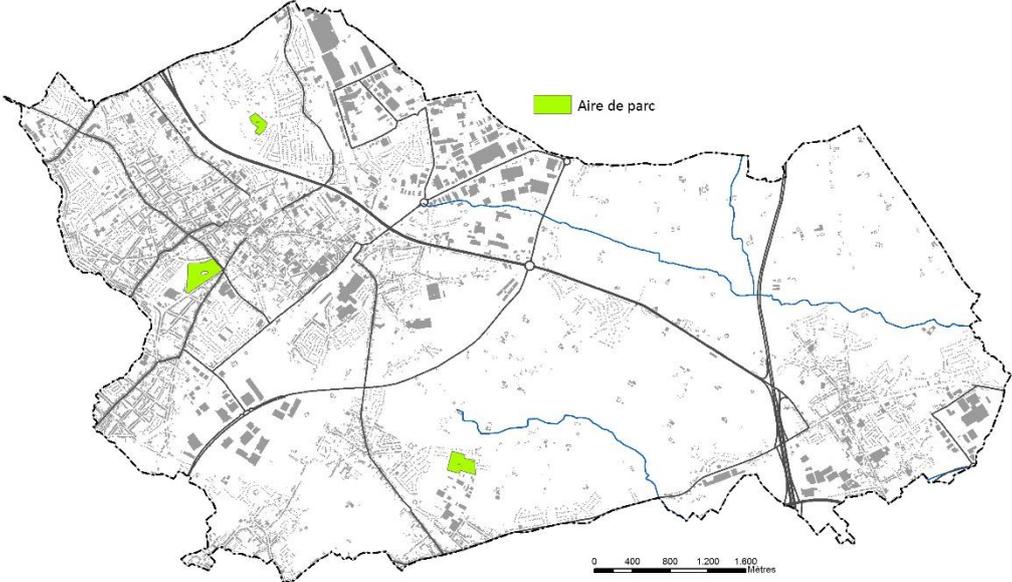
Localisation	<p>Les aires agricoles comprennent l'ensemble des zones agricoles du plan de secteur à l'exception des abords des cours de la Grande Espierres et de l'Esperlion (voir affectation ci-après).</p> 
Destination	<p>Ces aires sont destinées à la pratique de l'agriculture, de l'horticulture et du maraîchage et ne peuvent donc comporter que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions et installations indispensables aux exploitations agricoles ; - le logement des exploitants à proximité d'un bâtiment agricole existant ; - l'hébergement touristique à la ferme pour autant qu'il fasse partie d'une exploitation viable ; - les logements édifiés avant l'adoption du plan de secteur pour autant qu'ils ne l'aient pas été en infraction avec la législation.
Recommandations particulières	<p>Maintien de l'intégrité des aires agricoles en évitant de les « miter » par des constructions.</p> <p>Maintien, entretien et valorisation des chemins et leurs abords dans un esprit de partage de ce patrimoine (les aménagements ne doivent pénaliser aucun type d'usager) et de valorisation paysagère.</p> <p>Conservation et entretien des plantations de feuillus existantes.</p> <p>Les projets de bâtiments sont accompagnés d'une note relative à leur intégration paysagère. La plantation d'arbres à hautes tiges et de haies d'essences indigènes est encouragée.</p> <p>Adaptation et extensification des techniques culturales (stabilité des sols, mesures agri-environnementales, agriculture biologique...)</p>

III.2.2. AIRE AGRICOLE D'INTERET ECOLOGIQUE

Localisation	L'aire agricole d'intérêt écologique est localisée le long de la Petite et la Grande Espierres, le long de l'Esperlion et englobe également certaines zones agricoles reconnue comme ayant un intérêt écologique dans le plan communal de développement de la nature (PCDN).
Destination	Elles sont donc 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. Les constructions y sont interdites.
Recommandations particulières	<p>Non exploitation des bords immédiats des cours d'eau (sur une largeur minimale de 12 mètres), qui feront progressivement l'objet de replantations (saules, aulnes, amélanchiers, noisetiers, carex...) pour atteindre à terme 25 % de bandes de bords de rivières gérées écologiquement.</p> <p>Invitation des exploitants agricoles à signaler tout changement d'affectation des terres auprès de la commune.</p> <p>Plantation de résineux à éviter scrupuleusement, mais conservation et entretien des plantations de feuillus existantes (arbres isolés, alignements et haies).</p> <p>Lutte contre la prolifération des plantes invasives.</p> <p>Exclusivité aux actions compatibles avec une exploitation herbagère extensive (pâturage ou régime de fauche).</p> <p>Réduction au maximum de l'emploi d'engrais chimiques et de produits phytosanitaires.</p> <p>Interdiction de modifier le relief du sol et particulièrement de remblayer les zones humides.</p> <p>Limitation du drainage à proximité des zones humides.</p> <p>Promotion des actions en faveur du maintien des berges.</p> <p>Création d'une « zone tampon » suffisamment large le long des cours d'eau traversant des champs ;</p> <p>Adaptation des obstacles artificiels à la circulation des espèces dans les cours d'eau.</p> <p>Aménagement de nouvelles liaisons (haies libres, alignements d'arbres) prioritairement dans les secteurs où apparaissent des ruptures dans le maillage écologique.</p>

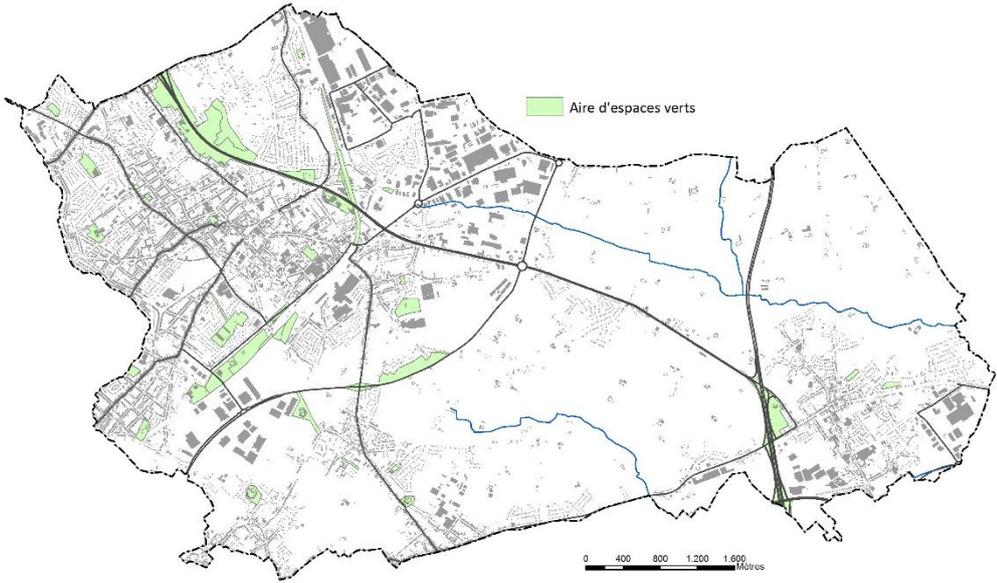
III.2.3. AIRE DE PARC

Localisation	L'aire de parc reprend les trois parcs présents au plan de secteur.
--------------	---

	
Destination	<p>Les aires de parc sont destinées aux espaces verts aménagés dans un souci d'esthétique.</p> <p>Les seuls actes et travaux qui y sont autorisés sont l'entretien et l'embellissement de la composition paysagère, les événements sociaux éphémères, la restauration des bâtiments existants, l'aménagement de promenades didactiques et l'installation de mobilier urbain.</p>
Recommandations particulières	<p>Encouragement à la création de points d'eau artificiels.</p> <p>Conservation, entretien et régénération de la végétation existante.</p> <p>Plantation d'arbres et de haies d'essences locales en remplacement des arbres et haies morts.</p> <p>Aménagement en parc accessible au public encouragé.</p> <p>Gestion et entretien dans l'optique de développement durable.</p>

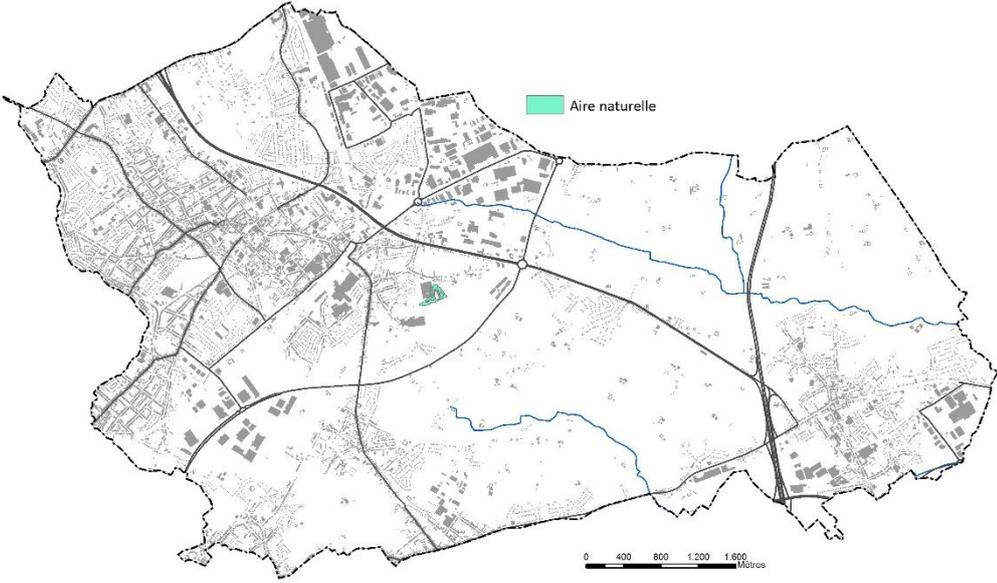
III.2.4. AIRE D'ESPACES VERTS

Localisation	<p>Cette aire reprend la majorité des zones d'espaces verts du plan de secteur ainsi que d'autres petits espaces (certains abords de ferme présentant un intérêt écologique et paysager, étang artificiel à Luingne...) comme le montre la figure suivante :</p>
--------------	--

	
Destination	<p>Les aires d'espaces verts sont destinées au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel et des milieux de grande valeur biologique ou abritant des espèces dont la conservation s'impose, qu'elles soient terrestres ou aquatiques.</p>
Recommandations particulières	<p>Uniquement actes et travaux destinés au maintien ou à la régénération du milieu naturel végétal et compatibles avec une exploitation herbagère extensive.</p> <p>Aménagement des abords de fermes en veillant au maintien ou au développement de la qualité biologique et en contribuant à la préservation du patrimoine bâti et paysager.</p> <p>Préservation des zones humides existantes et réaménagement des anciennes.</p> <p>Interdiction de l'abattage de feuillus existants sauf motif sanitaire.</p> <p>Interdiction de planter massivement, de modifier le sol et de reconverter les prairies permanentes en terres de culture.</p> <p>Diminution de l'utilisation d'engrais et/ou traitements phytosanitaires.</p>

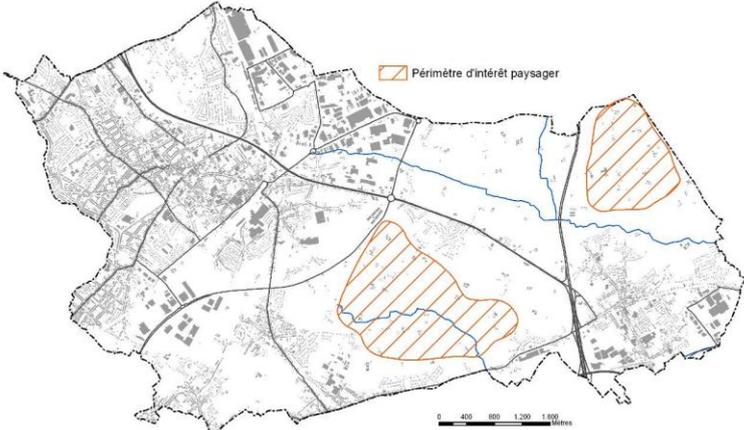
III.2.5. AIRE NATURELLE

Localisation	<p>Une seule aire, d'une superficie de 2,2 ha (anciens plans d'eau coincés entre et la chaussée de Dottignies et la rue Robert Verzele) est considérée comme naturelle.</p>
--------------	---

	
Destination	<p>Cette aire est destinée au maintien, à la protection et à la régénération de milieux naturels de grande valeur biologique ou abritant des espèces dont la conservation s'impose. Elle contribue à la qualité et à la diversité des paysages.</p> <p>Ne sont admis que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive des espèces concernées.</p>
Recommandations particulières	<p>Interdiction de tuer, chasser ou de piéger les animaux, de déranger ou de détruire leurs jeunes, leurs œufs, leurs nids ou leurs terriers</p> <p>Interdiction d'enlever, couper, déraciner ou mutiler des arbres et des arbustes, de détruire ou d'endommager le tapis végétal</p> <p>Interdiction de procéder à des fouilles, sondages, terrassements, exploitations de matériaux, d'effectuer tous travaux susceptibles de modifier le sol, l'aspect du terrain, les sources et le système hydrographique, d'établir des conduites aériennes ou souterraines, de construire des bâtiments ou des abris et de placer des panneaux ou des affiches publicitaires</p> <p>Interdiction d'allumer des feux et de déposer des immondices</p>

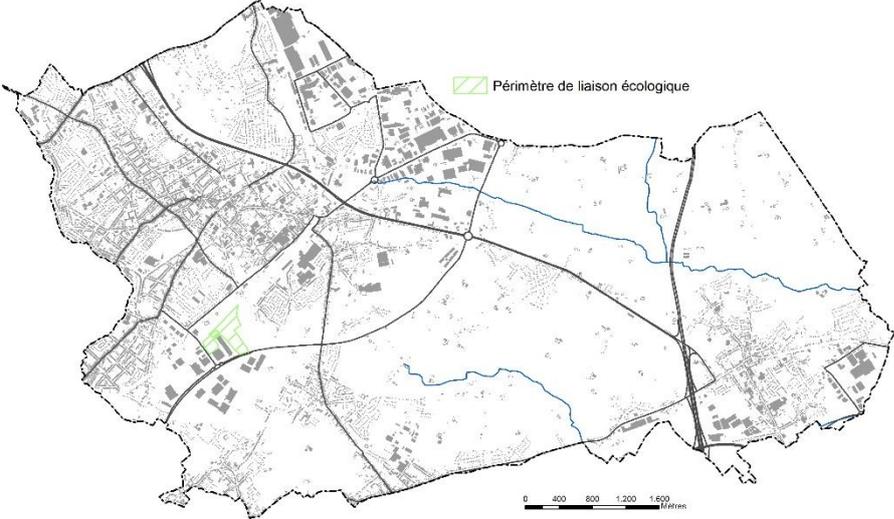
III.3. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PERIMETRES DU SCHEMA DES OPTIONS TERRITORIALES

III.3.1. PERIMETRE D'INTERET PAYSAGER

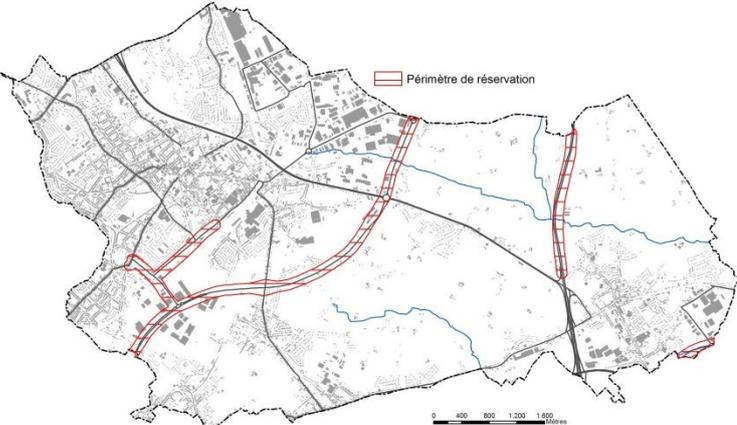
Localisation	<p>Les périmètres d'intérêt paysager considérés comme intéressants au terme de l'analyse de la situation existante (notamment au travers de l'inventaire des points de vue ADESA) sont repris comme périmètres d'intérêt paysager au schéma des options territoriales.</p> 
Recommandations	<p>Les actes et travaux peuvent y être accomplis pour autant qu'ils s'intègrent parfaitement au site bâti et non bâti et qu'ils ne mettent pas en péril la valeur esthétique du paysage. Les projets de construction seront automatiquement soumis à l'avis de la CCATM. Les projets sont accompagnés d'une note relative à l'intégration paysagère des bâtiments.</p> <p>On y prendra toutes les mesures favorisant le maintien des caractéristiques spécifiques de ces périmètres d'intérêt paysager.</p> <p>Le maintien ou l'augmentation de la biodiversité peut également être un objectif de gestion.</p>

III.3.2. PERIMETRE DE LIAISON ECOLOGIQUE

Localisation	<p>Un seul périmètre d'intérêt écologique, correspondant à un site boisé répertorié dans la cartographie de la « Structure écologique principale » (SEP) de la Wallonie et dans celle du Plan communal de développement de la Nature (PCDN), couvre une partie de l'aire d'activité économique industrielle de la Martinoire.</p>
--------------	---

	
Recommandations	<p>Bien que se superposant à une aire destinée à l'urbanisation dont l'usage programmé (activités industrielles) n'est nullement remis en cause, le périmètre d'intérêt écologique fait l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne ses éléments de flore et de faune.</p> <p>Il convient de veiller à ce que les activités humaines futures n'anéantissent pas le rôle que joue le site dans le maillage écologique. Si ce rôle doit être fortement réduit pour répondre à des besoins économiques de la collectivité, une forme de compensation devra être envisagée en faveur du milieu naturel.</p>

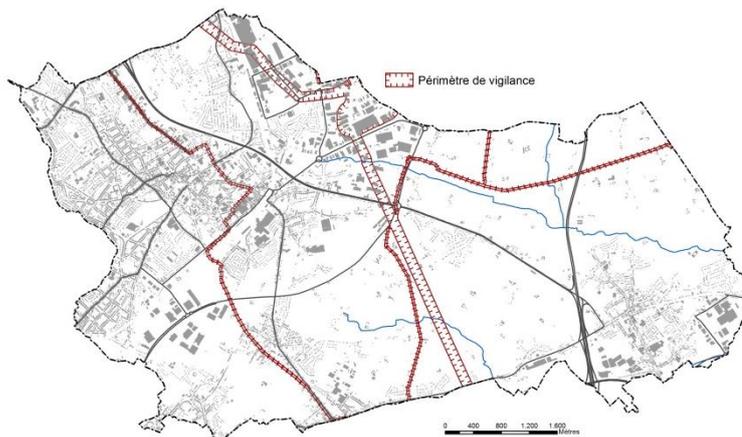
III.3.3. PERIMETRE DE RESERVATION

Localisation	<p>Les périmètres de réservation figurant au plan de secteur (route de la Laine et autoroute) sont conservés afin de pouvoir terminer les aménagements de ces infrastructures.</p> 
--------------	---

Recommandations	<p>Le périmètre de réservation vise à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructure de communication. Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières.</p>
-----------------	---

III.3.4. PERIMETRE DE VIGILANCE AUTOUR D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES

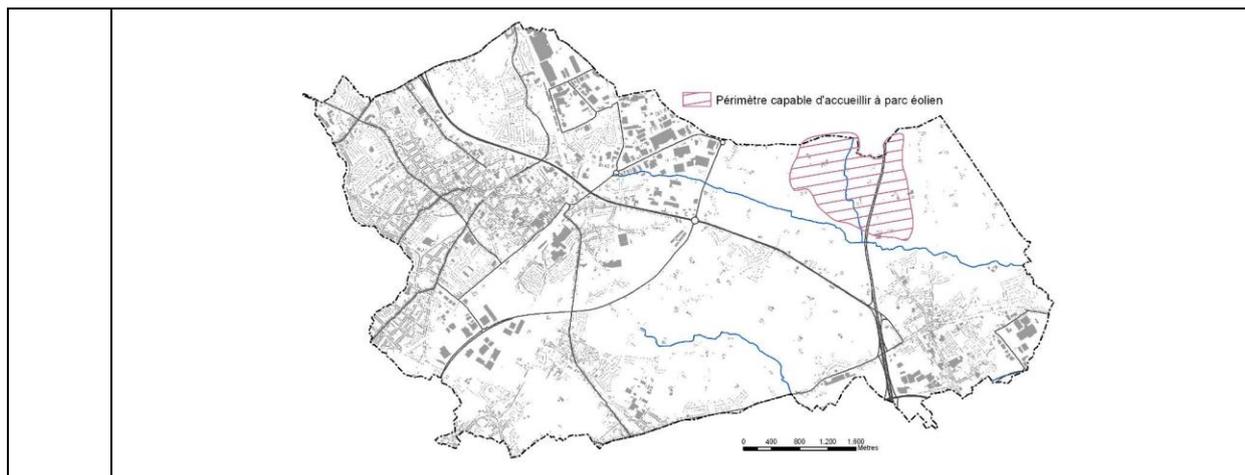
Localisation	<p>Périmètres déterminés sur base des recommandations relatives aux infrastructures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un rayon de 15 mètres de part et d'autre des canalisations FLUXYS ; - une distance minimale de part et d'autre d'une ligne haute tension de 30 mètres si la ligne haute tension est a une puissance de 70 kV et 80 mètres si la ligne haute tension est a une puissance de 150 kV ; - la zone vulnérable autour de l'entreprise classée SEVESO.
Recommandations	<p>Bien que située majoritairement en zone agricole au plan de secteur, toutes demandes de permis relatives à des constructions situées dans ce périmètre, les avis de la cellule RAM⁴ du SPW-DGO3 et des Services Incendie de la Ville seront sollicités.</p>



III.3.5. PERIMETRE CAPABLE D'ACCUEILLIR UN PARC EOLIEN

Localisation	<p>Il s'agit d'un périmètre de réservation dans lequel il serait possible d'implanter des éoliennes. Celui-ci est situé le long de l'autoroute A17, au Nord du territoire.</p>
--------------	--

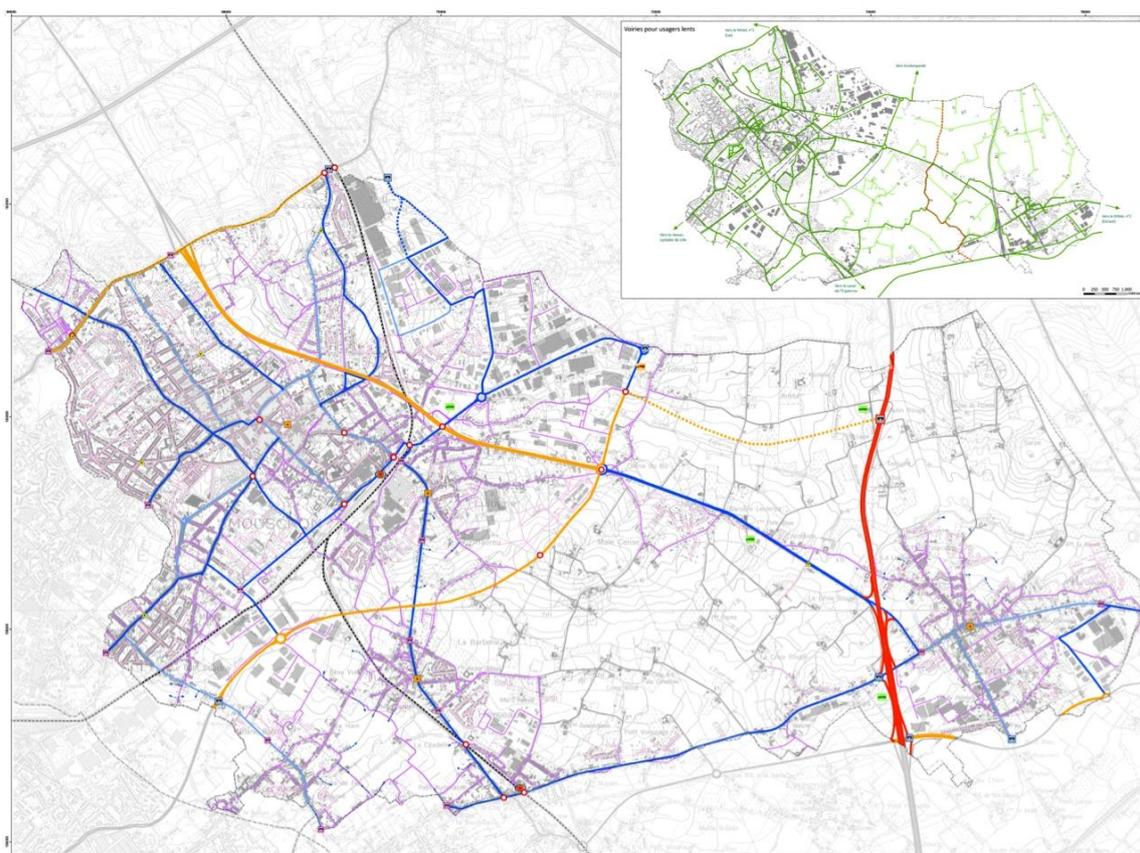
⁴ Pour « risques d'accidents majeurs ».



IV SCHEMA DES DEPLACEMENTS

IV.1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le schéma de structure communal doit indiquer « les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation ». Cette réflexion consiste à proposer un mode de gestion de la mobilité des différents types d'usagers qui est cohérent avec les options d'aménagement et d'urbanisme exprimées dans le schéma des options territoriales du SSC et avec le Plan communal de Mobilité.



Hiérarchisation du réseau de voiries

- Voirie de transit de niveau supra-régional (max 120 km/h)
- Voirie de transit de niveau régional (max. 90 km/h)
- Voirie de liaison de niveau supra-local (max. 70 km/h)
- Voirie de liaison de niveau local (max. 50 km/h)
- Voirie de desserte interquartier (max. 50 km/h)
- Voirie de desserte purement locale (max. 30 km/h)
- Voirie agricole
- - - Voirie de transit régionale (max. 90 km/h) à créer
- - - Voirie de liaison de niveau supra-local à créer
- - - Voirie de desserte interquartier à créer
- - - Accès potentiel aux zones d'aménagement communal concerté
- - - Voirie pour usagers lents de niveau supra-local (GR 123)
- Voirie pour usagers lents de niveau local
- Voirie agricole

Interventions ponctuelles

- Noeud de transfert modal principal
- Noeud de transfert modal secondaire
- ▲ Noeud de transfert modal de quartier
- Effet de portes**
- Effet de portes régional
- Effet de portes
- Effet de seuil
- Carrefour à aménager et/ou sécuriser
- Stationnement**
- Parking de covoiturage
- Parking camions

IV.2. HIERARCHISATION DU RESEAU DE VOIRIES

IV.2.1. VOIRIES DE TRANSIT

IV.2.1.1. Voiries de transit de niveau supra-régional

Il s'agit des axes qui jouent un rôle à l'échelle de la Wallonie voire au-delà. La circulation sur ces axes est limitée à 120 km/h et ils ne sont pas accessibles aux usagers lents. Mouscron est traversée par une voirie de ce type : l'autoroute A17 (ou E403) reliant Tournai à Bruges.

IV.2.1.2. Voiries de transit de niveau régional

Il s'agit des axes qui « irriguent » le territoire régional et accueillent un trafic de transit important. Selon les tronçons, la vitesse y est limitée à 90 km/h (hors agglomérations), 70 km/h (entrées d'agglomérations), 50 km/h (en agglomération) ou ponctuellement 30 km/h (si abords d'une école par exemple).

Quatre axes principaux sont (ou seront) concernés par ce statut : la route de la Laine (N518) et sa future connexion avec l'autoroute, la partie Ouest du boulevard des Alliés (N58), les chaussées de Lille et de Gand (N43), ainsi que la N511 (dont seulement deux petits tronçons traversent le territoire communal à hauteur de Dottignies).

IV.2.2. VOIRIES DE LIAISON

IV.2.2.1. Voiries de liaison de niveau supra-local

Il s'agit des axes qui jouent un rôle de liaison supra-locale (à l'échelle des communes qui entourent Mouscron ou entre les deux pôles est-ouest de la commune). Ils sont également concernés, mais de manière nettement plus modérée que les précédents, par du trafic de transit. Selon les tronçons, la vitesse y est limitée à 70 ou 50 km/h, ou très ponctuellement à 30 km/h.

IV.2.2.2. Voiries de liaison de niveau local

Il s'agit des axes qui jouent un rôle de liaison entre les villages et les quartiers. Ils doivent donc accueillir très peu de trafic de transit. Selon les tronçons, la vitesse y est limitée à 50 km/h et ponctuellement à 30 km/h (aux abords des écoles par exemple).

IV.2.3. VOIRIES DE DESSERTE

IV.2.3.1. Voiries de desserte interquartier

Il s'agit des axes qui « irriguent » l'intérieur du territoire communal et jouent un rôle de desserte des quartiers entre eux. La vitesse y est limitée à 50 km/h ou 30 km/h.

IV.2.3.2. Voiries de desserte purement locale

Il s'agit des rues qui assurent la desserte interne des quartiers, les voiries de lotissements, ainsi que les voiries sans issues. La vitesse y est limitée à 30 ou à 20 km/h.

IV.2.4. VOIRIES AGRICOLES

Il s'agit de voiries utilisées principalement par les agriculteurs pour rejoindre leurs terres, ou par les habitants des fermes et habitations isolées. Les principales recommandations pour ces voiries sont :

- éviter la circulation de transit sur ces axes et les réserver à la circulation locale, en ce compris le charroi agricole (signal C3) ;
- améliorer l'état sanitaire des voiries qui nécessitent un entretien ;
- conserver l'aspect rural actuel de la voirie (plantations, largeur,...) ;
- favoriser la circulation des usagers faibles (piétons, cyclistes, cavaliers).

IV.2.5. VOIRIES POUR USAGERS LENTS

IV.2.5.1. Voiries de niveau supra-local

Il s'agit des voies lentes qui jouent un rôle structurant pour les déplacements lents au niveau régional ou supra-local. Un seul axe est concerné par ce statut : le GR 123 qui traverse la commune du Nord au Sud au sein de la zone agricole.

IV.2.5.2. Voiries de niveau local

Il s'agit des pistes cyclables, chemins et sentiers qui constituent l'ossature du réseau lent communal.

Dans les agglomérations, le réseau lent est aménagé en voirie par l'intermédiaire de trottoirs et pistes cyclables. Dans les zones agricoles, ce sont souvent des chemins qui ne nécessitent pas d'aménagement particulier puisqu'ils ne sont ouverts qu'au charroi agricole et aux usagers faibles.

Sur l'ensemble de ces axes, un balisage est réalisé pour renseigner les villages et quartiers ainsi que les principaux équipements.

IV.3. INTERVENTIONS PONCTUELLES

IV.3.1. AMENAGER DES « EFFETS DE PORTES » ET DES « EFFETS DE SEUIL »

Pour répondre à l'objectif de sécurisation des déplacements et d'amélioration de la lisibilité, des « effets de portes » et des « effets de seuil » sont matérialisés aux entrées des agglomérations (Mouscron, Luigne, Herseaux et Dottignies).

Les « **effets de portes** » sont localisés aux entrées principales de la commune, comme par exemple sur la route de la Laine, la N511 et la N512, la rue de la Bassée,... Ils induiront un changement de comportement auprès des automobilistes par l'intermédiaire d'aménagements permettant de ralentir la vitesse (passage de la vitesse à 90 ou 70 km/h) et d'attirer l'attention sur le fait que l'on entre à Mouscron.

Les « **effets de seuil** » sont quant à eux localisés aux entrées d'agglomérations pour ralentir une seconde fois l'automobiliste (passage de la vitesse à 50 ou 30 km/h) ou pour marquer le changement d'identité aux entrées de la commune là où l'urbanisation est continue avec les communes voisines.

IV.3.2. AMENAGER ET/OU SECURISER LES CARREFOURS A PROBLEMES

L'intervention consiste à aménager les carrefours présentant certains problèmes en visant l'aménagement des traversées des noyaux bâtis, la lisibilité du territoire et la sécurité des usagers faibles en accord avec les recommandations du Plan communal de Mobilité. Les carrefours concernés

ont en commun le croisement entre une des voiries de transit ou de liaison et des voiries de desserte et/ou des itinéraires pour usagers lents.

IV.3.3. AMENAGER LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

L'analyse de la situation existante a mis en évidence différents aspects qui pourraient être améliorés concernant la desserte en transport public :

- le long de la N58

Il manque des liaisons entre Dottignies et l'agglomération de Mouscron, en particulier au niveau du pôle du Futurosport, principalement destiné aux jeunes donc potentiellement plus demandeur de solutions alternatives à la voiture.

- des zones d'activités

La plupart des zones d'activités de Mouscron ne sont accessibles que par l'intermédiaire de la voiture.

Il s'agirait d'une part d'aménager des itinéraires sûrs et confortables pour les usagers faibles et de mettre en place un système de navettes depuis la gare vers les zones d'activités.

- dans le centre-ville en le structurant à deux échelles

Afin de dégager de l'espace dans le centre et d'améliorer les fréquences des lignes extra-urbaine, il faudrait proposer un système de transport public interne au centre-ville permettant de relier les points stratégiques entre eux et de les connecter à des pôles d'échanges vers des lignes régulières extra-urbaines : la gare (point de transfert modal par excellence, cfr schéma directeur du quartier de la gare), l'hôpital et le château des Comtes, la piscine, la Grand'Place, le parc, le centre Marius Staquet, la chaussée du Risquons-Tout,...



Figure 8 : proposition de périmètre pouvant être desservi par la "navette urbaine"

IV.3.4. VALORISER DES « NŒUDS DE TRANSFERT MODAL »

L'intervention consiste à mettre à disposition des usagers les meilleures conditions de transfert possibles, en partenariat avec les sociétés de transport public : trottoirs larges, abribus, râteliers ou consignes pour vélos, bon éclairage, informations sur les horaires, emplacements de stationnement pour PMR,...

Plusieurs sites peuvent être identifiés comme étant porteurs d'un potentiel de transfert modal à différents niveaux :

- deux nœuds de transfert modal principaux (train/bus/modes doux/voiture), à savoir la gare de Mouscron et la gare d'Herseaux ;
- quatre nœuds de transfert modal secondaires (bus/modes doux/voiture) dans chacun des centres, à savoir la Grand'Place de Mouscron (pôle de bus), la place de Luingne, la place d'Herseaux, la place de la Résistance à Dottignies ;
- des nœuds de transfert modal de quartier.

IV.3.5. PREVOIR DES ESPACES DE STATIONNEMENT POUR LE COVOITURAGE

La réalisation de parkings de covoiturage structurés à proximité d'un accès à l'autoroute ou d'un nœud de transfert modal facilement accessible permettrait de répondre à la demande des travailleurs à destination des pôles extérieurs (Tournai, Courtrai, ...). Ceux-ci pourraient être localisés aux endroits suivants :

- à proximité de la sortie d'autoroute dans la zone d'activités de Quevaucamps ;
- à proximité du complexe Futurosport facilement accessible par la N58 ;
- à proximité de la piscine plus facilement accessible depuis le centre (vélo ou amélioration de la desserte en bus).

IV.3.6. PREVOIR DES ESPACES DE STATIONNEMENT POUR LES POIDS-LOURDS

L'intervention vise à aménager un site, entre la rue de la Bassée et la rue de Tombrouck, capable d'accueillir un certain nombre de camions, afin d'éviter que des camions ne stationnent en agglomération (rue de Menin, le long de l'avenue Mozart,...). Cet usage a en effet des effets pervers sur la qualité de vie dans les agglomérations

Une étude permettant de mesurer les besoins aiderait à le dimensionner de manière appropriée.

V MESURES D'AMENAGEMENT

Les pages qui suivent présentent un court exposé des mesures et actions qui permettraient de mettre en œuvre les objectifs d'aménagement au cours des 10 ou 15 années qui suivront l'approbation définitive du document par le Conseil communal.

On distinguera :

- les mesures d'aménagement et d'urbanisme à caractère normatif, qui constituent un ensemble d'actions d'encadrement de l'aménagement du territoire à valeur juridique (modifications à apporter au plan de secteur, plan communal d'aménagement à étudier...);
- les mesures d'aménagement et d'urbanisme à caractère opérationnel, qui par opposition aux précédentes revêtent un caractère « actif » et sont donc destinées à être concrétisées directement sur le terrain (construction de logements ou d'équipements, aménagement d'espace public...);
- les mesures connexes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, qui sont les actions émanant des politiques sectorielles ayant un impact sur la gestion de l'espace en général (mobilité, environnement...);
- les mesures de gestion et d'accompagnement, qui sont destinées à permettre à la commune de gérer l'application du schéma de structure, de faire connaître son contenu et d'évaluer la qualité de sa mise en œuvre.

V.1. MESURES D'AMENAGEMENT A CARACTERE NORMATIF

V.1.1. MESURE AN-01 : PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PLAN DE SECTEUR

Les objectifs d'aménagement définis plus haut ne peuvent s'appliquer pleinement dans le carcan du plan de secteur de Mouscron-Comines (dont on rappellera qu'il a été élaboré à la fin des années 70 soit il y a plus de 30 ans). Dès lors, la présente partie a pour objet de dresser la liste des modifications de plan de secteur qui sont souhaitées par la Ville pour pouvoir mettre en œuvre son projet de développement.

Si la commune décidait par la suite de procéder d'initiative à certaines des modifications, elle pourrait le proposer à la Région notamment par le biais d'un (ou de plusieurs) plan(s) communal(aux) d'aménagement révisionnel(s) ou éventuellement par l'intermédiaire de périmètres particuliers comme les sites à réaménager (SAR) ou les périmètres de remembrement urbain (PRU).

Deux types de propositions de modifications du plan de secteur peuvent cependant être distingués en fonction des enjeux auxquelles elles répondent :

- d'une part, les modifications visant à régulariser certaines situations qui ne sont actuellement pas en concordance avec le plan de secteur (équipements communautaires en zone d'espaces verts, ancienne zone d'activité économique reconvertie en zone d'habitat...). Ces propositions ne sont pas détaillées ici mais ont été mentionnées sur les cartes illustrant le schéma des options territoriales ci-avant (liseré bleu sur les cartes) ;
- d'autre part, les propositions de modification visant à confirmer le schéma des options territoriales et les objectifs du schéma de structure communal.

La carte ci-après ne reprend donc que les quatre propositions de modification du deuxième type qui présentent un réel enjeu dans le développement territorial de Mouscron :

- le Futurosport implanté en zone agricole (environ 34 ha) et une possibilité d'extension de celui-ci (environ 30 ha) ;
- la reconversion en logements de l'entreprise Vanoutryve (2,5 ha) après exploitation ;
- la reconversion en logements et services du site Motte et Moulin Vernier (16,3 ha) ;
- la réaffectation d'une partie de la zone d'extraction (environ 5 ha) en zone d'habitat après exploitation de l'argilière du Sterreberg (PCA à l'étude).

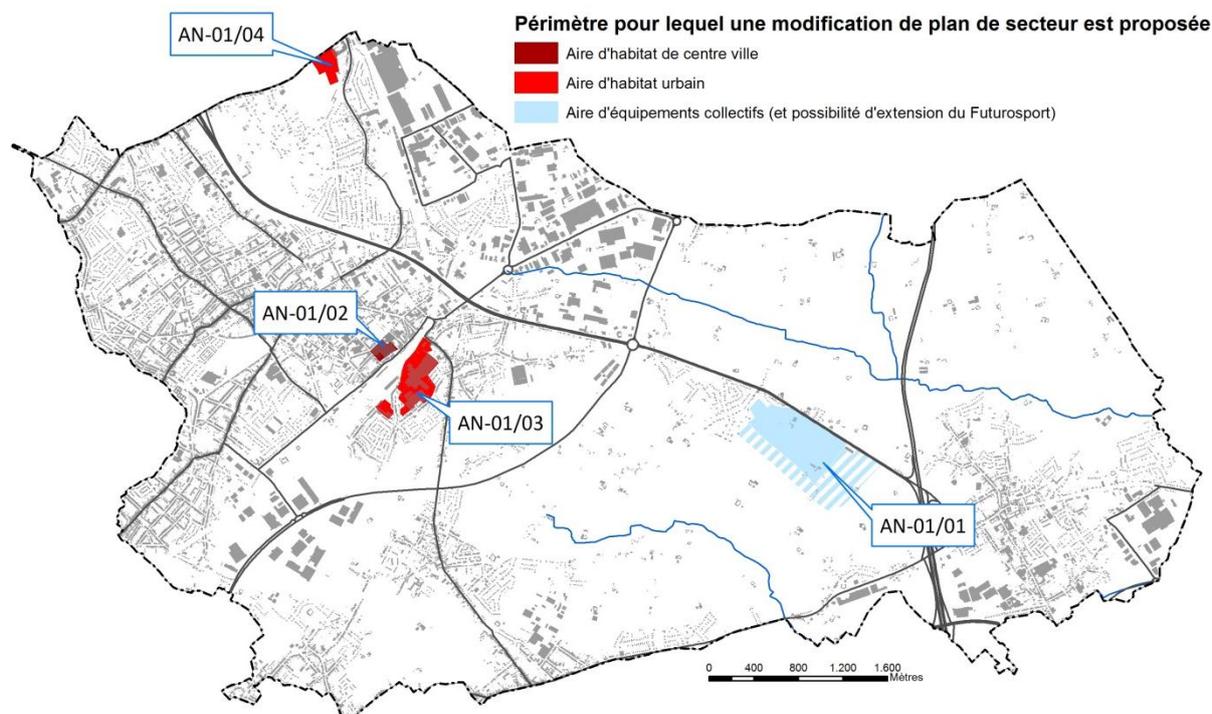


Figure 9 : localisation des quatre principales propositions de modifications du plan de secteur (JNC AWP)

V.1.2. MESURE AN-02 : ELABORER DES RAPPORTS URBANISTIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CERTAINES ZACC

L'entité compte quinze zones d'aménagement communal concerté (ZACC) dont huit sont déjà mises en œuvre par l'intermédiaire d'un schéma directeur, d'un plan communal d'aménagement ou d'un rapport urbanistique et environnemental.

Les sept ZACC non mises en œuvre, nécessitent une approche nuancée au travers d'un document d'encadrement spécifique, appelé Rapport urbanistique et environnemental (RUE). Le RUE visera 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.

La mesure vise donc à élaborer des RUE sur les cinq ZACC représentées sur la carte ci-après. Les deux autres ZACC non mises en œuvre, situées à Herseaux, seront englobées dans la mesure AO-05 énoncée dans la suite de ce rapport. L'affectation proposée pour chacune des ZACC est également représentée sur la figure ci-après.

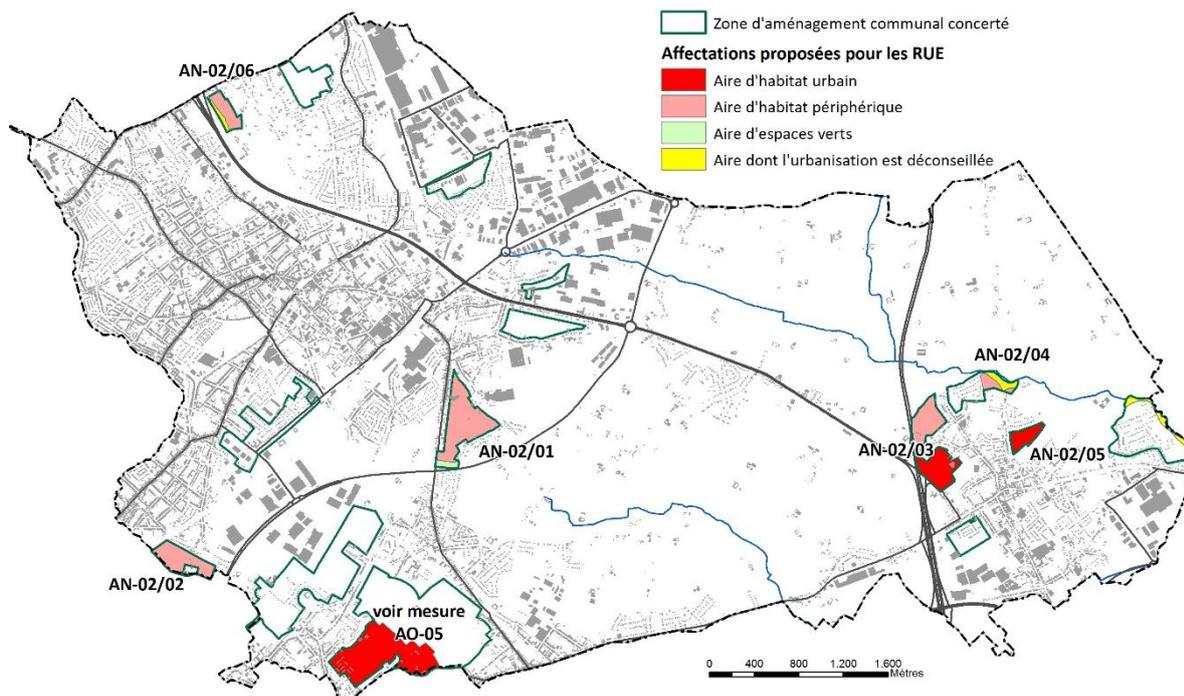


Figure 10 : Affectations proposées pour les ZACC concernées par la mesure AN-02 (JNC AWP)

Lorsque l'entièreté de la ZACC est affectée en zone(s) non urbanisable(s), elle ne doit pas faire l'objet d'un RUE mais d'une simple délibération du Conseil communal, comme ça pourrait être le cas pour la ZACC « rue du Bourbon ».

Des priorités dans la mise en œuvre de ces ZACC sont également proposées dans le schéma des options territoriales et sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Nom de la ZACC	Numéro de la mesure	Priorité
Sentier du Oreux (Luingne)	AN-02/01	1
Rue de la Martinoire (Mouscron)	AN-02/02	2
Blanc-Ballot (Luingne)	AO-05	0
Trois Herseaux (Herseaux)	AO-05	0 pour la partie proche de la gare ⁵ 2 pour la partie Sud
La Loupe (Dottignies)	AN-02/03	1 pour la partie Sud (proche du centre) 2 pour la partie Nord
Clos de l'Etoile (Dottignies)- solde	AN-02/04	2
Cimetière de Dottignies	AN-02/05	2
Rue du Bourbon	AN-02/06	1

⁵ Approbation du RUE par AM du 17.12.2014 (MB 19.01.2015) et entré en vigueur le 29.01.2015

V.2. MESURES D'AMENAGEMENT A CARACTERE OPERATIONNEL

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de plusieurs « zones-leviers » présentant des enjeux importants en termes de requalification d'espaces urbains, de potentiel foncier, de revalorisation d'espaces publics, d'activités économiques et commerciales,...

La plupart de ces zones sont d'ailleurs concernés par plusieurs de ces enjeux et nécessitent une réflexion stratégique pour permettre un développement et un aménagement cohérent et durable en lien avec les quartiers voisins.

Les zones-leviers qui ont été mis en exergue dans l'analyse de la situation existante sont principalement :

- l'hyper-centre de Mouscron ;
- la zone d'activités de Valemprez et ses quartiers voisins ;
- les espaces frontaliers ;
- les friches industrielles situées entre le centre de Luingne et le chemin de fer ;
- la ZACC des trois Herseaux et ses alentours ;
- le centre de Dottignies.

Cette liste n'est cependant pas exhaustive : au cours de la mise en œuvre du schéma de structure (c'est-à-dire dans les 20 années à venir), il est fort probable que d'autres « zones-leviers » apparaissent. Celles-ci pourront être traitées en se basant sur les mêmes principes et en s'inspirant des expériences antérieures.

Les périmètres des zones-leviers exposées ci-après ne sont pas définis de manière précise (d'où la délimitation approximative sur les figures ci-après). Lors de l'étude de ces zones, des périmètres plus précis pourront être arrêtés en fonction des enjeux que l'on souhaite traiter.

Plusieurs outils d'aménagement normatifs et opérationnels, à choisir et combiner selon les cas de figure, pourront permettre de concrétiser les objectifs établis pour chacune des zones. Parmi ceux-ci, citons notamment :

- le **rapport urbanistique et environnemental** est un document d'orientation qui exprime les lignes directrices de l'organisation physique du territoire ainsi que les options d'aménagement et de développement durable (celui-ci est indispensable pour la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté) ;
- la **rénovation urbaine** prévoit l'élaboration d'un projet de quartier à l'initiative des autorités communales et en concertation avec les habitants, afin de rénover ou de créer de nouveaux logements, de faciliter le développement d'activités économiques dont les commerces, et d'aménager des équipements de proximité et des espaces publics conviviaux ;
- la **revitalisation urbaine** vise l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de convention associant la Ville et le secteur privé ;
- le **remembrement urbain** est une procédure permettant de concevoir et d'évaluer un projet de requalification urbaine (nécessitant une intervention sur l'espace public) en s'écartant des contraintes juridiques définies antérieurement (plan de secteur, plan communal d'aménagement...) ;
- la reconnaissance en tant que **site à réaménager** (SAR) reprend tout (ensemble de) bien immobilier qui a été (ou qui est) destiné à accueillir une activité autre que le logement dont le maintien dans son état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé ;
- le **master-plan** est un ensemble de documents graphiques et écrits ayant pour objet de fixer pour le long terme la programmation, la destination et l'aménagement d'un périmètre en vue d'une mise en œuvre par phases.

V.2.1. MESURE AO-01 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA « ZONE-LEVIER » DE L'HYPER-CENTRE

Le périmètre de réflexion stratégique correspond en grande partie à l'aire d'habitat de centre ville défini dans le schéma des options territoriales et s'appuie essentiellement sur les trois axes suivants qui sont à requalifier prioritairement :

- l'axe Est-Ouest reliant le site de l'ancien « Refuge » à la gare par la rue de la Marlière, la rue du Christ, la rue de Tourcoing, la Petite rue, la Grand'Place, la rue de Tournai et la rue de la Station ;
- l'axe Nord-est – Sud-ouest reliant le parc communal au Château des Comtes par la rue des Moulins, la Grand'Place, la rue de Courtrai, l'Avenue Royale et la rue des Seigneurs ;
- l'axe constitué par une partie de la rue de Menin, depuis la rue de Courtrai jusqu'à la rue de Roulers.

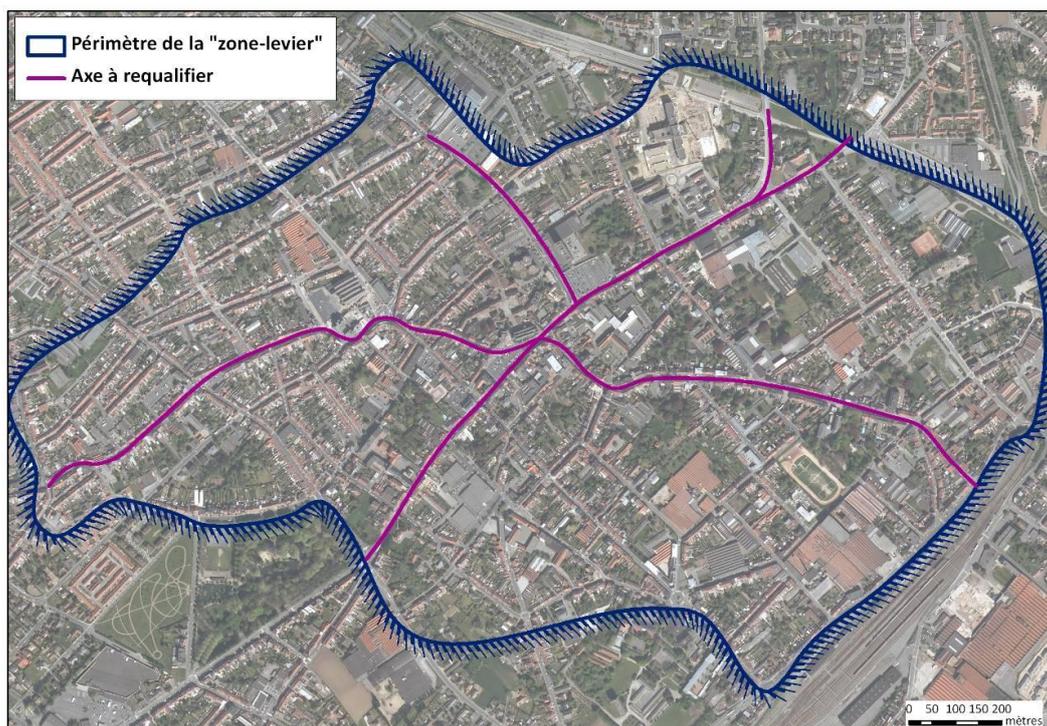


Figure 11 : localisation du périmètre de la zone-levier et des axes à requalifier (JNC AWP)

Plusieurs enjeux ont été mis en évidence au sein de ce périmètre de réflexion :

- le maintien de la dimension économique et du continuum commercial recherché dans le centre-ville ;
- la localisation stratégique de certains bâtiments publics tels que le musée, l'académie de musique, des écoles, le commissariat de police, le futur centre administratif,... entre la gare et la Grand'Place ;
- le manque de lien entre la gare et le centre-ville, aujourd'hui considérés comme deux pôles trop distincts et la volonté de créer un lien (tunnel ou passerelle) aussi direct que possible entre la gare et Luigne ;
- le manque d'occupation des étages situés au-dessus des commerces qui induit un déclin du bâti dans les rues commerçantes ;
- la présence, dans le tissu urbain, de bâtiments industriels désaffectés, en cours de réaffectation ou contenant toujours une activité ;
- le projet du site du musée du Folklore au niveau du parc Lenoir et des anciennes usines à réhabiliter en logement ;

- la volonté de revaloriser des espaces verts non bâtis en relation avec les espaces bâtis (notamment création d'un espace vert entre la rue de la Marlière et la rue Demeulemeester) ;
- la valorisation des différents espaces publics inclus dans le périmètre et notamment la Grand'Place, la place de la Gare, la placette entre la rue des Combattants et la rue du Couvent,...

La ville de Mouscron a lancé un « concours d'idées » sur l'ensemble de ce périmètre qui visait à formuler une proposition de traitement paysager de la Grand-Place et ses axes structurants. Inscrites dans la perspective d'un développement durable, ces propositions veillent à renforcer l'aptitude économique du centre-ville, tout en veillant à y assurer une mixité sociale saine, équilibrée et culturellement riche tout.

Le réaménagement de la Grand-Place est actuellement au stade du permis d'urbanisme.

Par ailleurs, la ville s'est également dotée d'un schéma directeur pour le réaménagement de l'avant de la gare, avec un remaniement de la circulation et la construction d'une passerelle permettant de relier l'avant et l'arrière de la gare pour les modes doux.

V.2.2. MESURE AO-02 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA « ZONE-LEVIER » DE VALEMPREZ

a. Exposé de la mesure

Le périmètre de réflexion stratégique de Valemprez serait composé de l'ensemble des îlots situés entre l'autoroute A17, la rue de France, la rue de Saint-Léger et la N511. Ce périmètre, situé à cheval sur les communes de Mouscron et d'Estaimpuis, reprend plusieurs affectations différentes au plan de secteur dont principalement trois zones d'activité économique mixte, une zone d'activité économique industrielle, une zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel et une zone d'habitat.

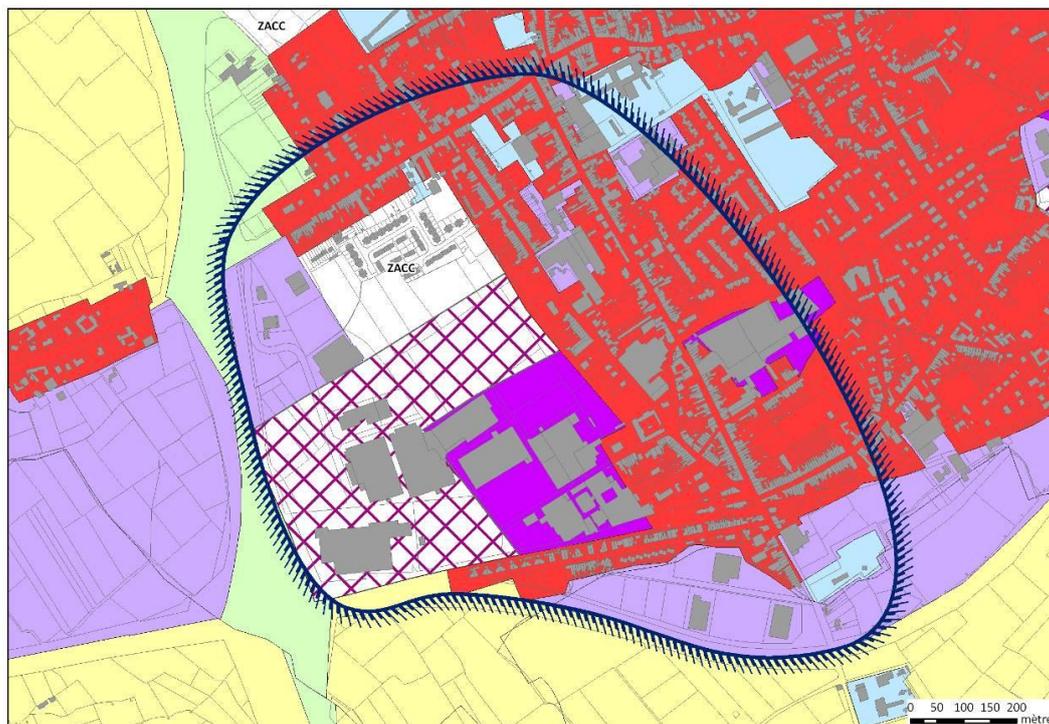


Figure 12 : localisation au plan de secteur de la proposition de périmètre de réflexion stratégique de Valemprez (JNC AWP)

Cette zone située à l'extrémité Sud de l'agglomération de Dottignies présente certaines faiblesses (état du bâti et des espaces publics, proximité de plusieurs zones d'activités,...) et certaines opportunités, dues notamment à sa localisation (entrée d'agglomération pour les personnes venant de la N511, proximité d'une ancienne ligne de chemin de fer, zone centrale entre zones d'activités existantes et futures,...).

Une réflexion globale pourrait donc être menée sur ce périmètre pour atteindre les objectifs suivants :

- améliorer la mobilité dans la zone d'activités économique en connectant les deux voiries (rue de France et rue Théodor Klüber) comme décrit dans le schéma des déplacements ;
- reconverter les anciennes friches industrielles et les bâtiments désaffectés ;
- requalifier l'entrée de l'agglomération en balisant le développement des activités économiques futures dans la zone du Pont Bleu et en améliorant la qualité du carrefour entre la rue du Pont Bleu, la rue G. Desmet et la rue Cardinal Mercier ;
- réaménager la place Grimonpont afin d'en faire un espace convivial en y intégrant l'école déjà présente (ancienne gare) ;
- tirer profit de la présence de l'ancienne ligne de chemin de fer pour relier les quatre zones d'activités (Valemprez, Pont Bleu, Barrière de Fer et Quevaucamp) dans l'intérêt des usagers lents ;
- améliorer l'état du bâti et combler les chancres dans les rues reprises dans le périmètre.



Figure 13 : assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer (JNC AWP)



Figure 14 : ancienne gare de Dottignies (JNC AWP)

V.2.3. MESURE AO-03 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA REQUALIFICATION ET LA MISE EN VALEUR DES ESPACES FRONTALIERS

Mouscron est localisée à l'intersection de la frontière franco-belge et de la frontière linguistique entre la Flandre et la Wallonie. Cette mesure vise donc à requalifier ces espaces frontaliers : d'une part la frontière franco-belge (mesure AO-03/01) et d'autre part, une partie de la frontière linguistique (mesure AO-03/02).

AO-03/01 : la frontière franco-belge

Mouscron a la particularité d'avoir plus d'un quart de sa limite communale qui correspond à la frontière franco-belge. L'analyse de la situation existante a d'ailleurs mis en évidence les différentes facettes de cet espace d'un point de vue urbanistique :

- rues frontalières urbanisées de part et d'autre telles que la rue du Petit Audenarde (présence très spécifique de commerces frontaliers) et la rue de la Limite, ou urbanisées seulement d'un côté (rue Carrière Desmettre) ;
- rues urbanisées perpendiculaires à la frontière permettant un passage (parfois uniquement piéton) entre les deux pays (chaussée de Lille, rue de la Marlière, rue de l'Angleterre,...) ;

- arrières des habitations tournant le dos à la France avec parfois la présence d'une ruelle (ou rue de desserte) sur la frontière donnant accès au garage (habitations de la rue H. Duchâtel par exemple) ;
- rues en cul-de-sac venant buter contre la frontière (avenue de la Bourgogne, rue de la Fraude, rue Saint-Antoine,...)
- sentiers piétons longeant la frontière (prolongement de la rue E. Anseele) ;
- présence, du côté belge ou français, de parcs (parc du Chalet, parc du Lion) ou de terrains de sports (Mont-à-Leux, centre sportif de Bourgogne,...) ;
- parcelles dédiées à l'agriculture essentiellement du côté français mais également du côté belge par endroit (Herseaux).



Figure 15 : rue du Petit Audenarde (JNC AWP)



Figure 16 : rue Edouard Anseele (JNC AWP)



Figure 17 : mur sur la frontière au Risquons-tout (JNC AWP)



Figure 18 : rue de l'Égalité (JNC AWP)

En outre, le diagnostic a mis en évidence le manque de véritables espaces verts publics dans l'agglomération relativement dense de Mouscron.

La mesure consiste donc à mener une réflexion globale, en collaboration avec les communes françaises, afin de requalifier l'espace frontalier en y aménageant un espace vert linéaire et en (re)créant des connexions entre les deux pays. Cet espace vert pourrait être un terrain d'accueil pour des animations périodiques ou permanentes basées sur la spécificité de cette zone, comme par exemple un marché de produits dont la TVA est différente en France et en Belgique (fleurs, livres, disques,...)

Les aménagements de cette coulée verte intégreraient le bâti existant, les parcs (du Chalet et du Lion), les terrains de sports, des cheminements piétons,... L'aménagement de nouvelles zones de vie (sports, activités culturelles, requalification du bâti,...) devrait également permettre de diminuer les problèmes d'insécurité dans ces zones.

Durant l'élaboration du SSC, une première réflexion a été lancée sur un tronçon frontalier situé entre les communes de Mouscron et de Tourcoing (F). Cet espace s'étend du Nord de la rue du Labyrinthe jusqu'à la rue du Congo. Cette étude a été cofinancée par la Communauté urbaine de Lille et les deux communes concernées. Elle visait à étudier l'opportunité de créer un ruban vert à cet endroit ainsi que des zones d'urbanisation communes de part et d'autres de la frontière. Cette étude a été clôturée en 2012. La mise œuvre suivra son cours.

Trois exemples assez intéressants peuvent servir de référence pour l'aménagement de ce parc linéaire :

- à Valence (Espagne), le fleuve Turia a été asséché et remplacé par une coulée verte traversant toute la ville. Sur plusieurs kilomètres les « Jardins du Turia » ont été aménagés de façons diverses et sont jalonnés d'espaces conviviaux, de bâtiments culturels, de plaines de jeux, d'établissements horeca ou d'infrastructures sportives ;
- le « High Line Park » à New-York a été aménagé sur une ancienne ligne de chemin de fer qui traversait autrefois une partie de la ville ;
- certains éléments linéaires du Parc de la Deûle dans l'agglomération lilloise.

AO-03/02 : une partie de la frontière linguistique

Le Nord-ouest de la zone industrielle de Mouscron est enclavé entre le chemin de fer et la frontière linguistique. Le paysage de part et d'autre de cette frontière est relativement contrasté : paysage agricole du côté flamand et paysage industriel du côté wallon.

La mesure consiste à soigner l'aménagement de la frontière entre le chemin de fer et la rue de Royenne, en bordure de la zone industrielle. Cet aménagement doit notamment être réalisé en lien avec le couloir vert qui sera développé dans le prolongement de l'argillère du Sterreberg.

V.2.1. MESURE AO-04 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA « ZONE-LEVIER » ENTRE LE CENTRE DE LUINGNE ET LE CHEMIN DE FER

Le diagnostic a montré que le centre de Luingne est un des quartiers où l'évolution démographique est la plus grande ces dernières années. Il est en effet idéalement situé, à proximité de la gare et du centre-ville de Mouscron, et plusieurs investissements ont été réalisés pour améliorer le cadre de vie de cette agglomération (ouverture d'une crèche et aménagement du Bois Labis, rénovation de la Place de Luingne,...). Un périmètre de remembrement urbain a également été défini sur l'ancien site industriel « Motte-Aqualys » en vue d'y créer des nouveaux logements, une résidence-services et quelques immeubles de bureau.

Ce périmètre de remembrement urbain (PRU) ne couvre cependant qu'une partie des bâtiments industriels situés entre le centre de Luingne et la gare de Mouscron. Ce PRU pourrait donc être complété par une réflexion stratégique pour l'ensemble du quartier situé entre le chemin de fer, la rue de la Carpe, la rue de la Montagne et la rue du Limbourg.



Figure 19 : localisation du périmètre de la zone-levier de Luingne (JNC AWP)

Les différents enjeux au sein de cette zone sont les suivants :

- créer un lien physique entre le centre de Luingne et la gare de Mouscron (et le centre-ville) ;
- réaménager cet espace déstructuré par la présence d'anciennes friches industrielles ;
- répondre à la demande du secteur tertiaire en termes de bureaux et d'infrastructures proche de la gare et des transports en commun ;
- prévoir de répondre aux besoins en services et équipements communautaires qui pourraient subvenir suite à l'évolution démographique (et notamment l'aménagement de la ZACC de Luingne).

V.2.2. MESURE AO-05 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA « ZONE-LEVIER » DES « TROIS HERSEAUX »

Herseaux est l'ancienne commune possédant à l'heure actuelle le plus grand potentiel foncier, qui équivaut à environ 200 ha. Ceci est majoritairement dû à la présence de deux zones d'aménagement communal concerté suivantes :

- la ZACC des « Trois Herseaux » d'une superficie totale de 89 ha et dont la mise en œuvre n'a pas encore débuté ;
- la ZACC du « Blanc Ballot » dont les parties Sud et centrale sont mise en œuvre et la partie Nord, d'une superficie d'environ 11 ha, doit faire l'objet d'une étude pour sa mise en œuvre.

Ces deux ZACC représentent donc un potentiel foncier d'une centaine d'hectares ayant une situation stratégique à proximité de la gare d'Herseaux, de la frontière française et du centre de Wattrelos.

Les deux ZACC étant relativement proches l'une de l'autre, un rapport urbanistique et environnemental a été élaboré sur les deux zones. Ce rapport a également confirmé que la partie

Sud de la ZACC des Trois Herseaux pouvait rester en « priorité 2 » vu l'ampleur de la zone mise en œuvre.⁶

Les enjeux au sein de cette zone sont nombreux :

- aménager les nouveaux quartiers de la ZACC dans une optique de développement durable en mettant l'accent sur une gestion parcimonieuse du sol, une mixité des fonctions (résidentielles, commerciales et communautaires), la préservation d'espaces verts,...
- conserver et aménager en voie lente l'ancienne ligne de chemin de fer traversant le périmètre et faire le lien avec la future « voie du centre » qui sera aménagée de l'autre côté de la frontière vers le centre de Wattlelos ;
- trouver des solutions favorisant une mobilité durable, moins dépendante de l'automobile, en lien avec l'opportunité de localisation, proche de la gare d'Herseaux ;
- conserver, valoriser et éventuellement réaffecter les exploitations agricoles présentes dans le périmètre ;
- développer un aménagement cohérent en lien avec l'urbanisation française de Wattlelos et les espaces verts déjà aménagés (Parc du Lion notamment) ;
- prévoir un phasage adapté et une réévaluation des besoins au fil du temps étant donné l'ampleur de ce périmètre ;
- tenir compte des contraintes archéologiques identifiées dans l'analyse de la situation existante.

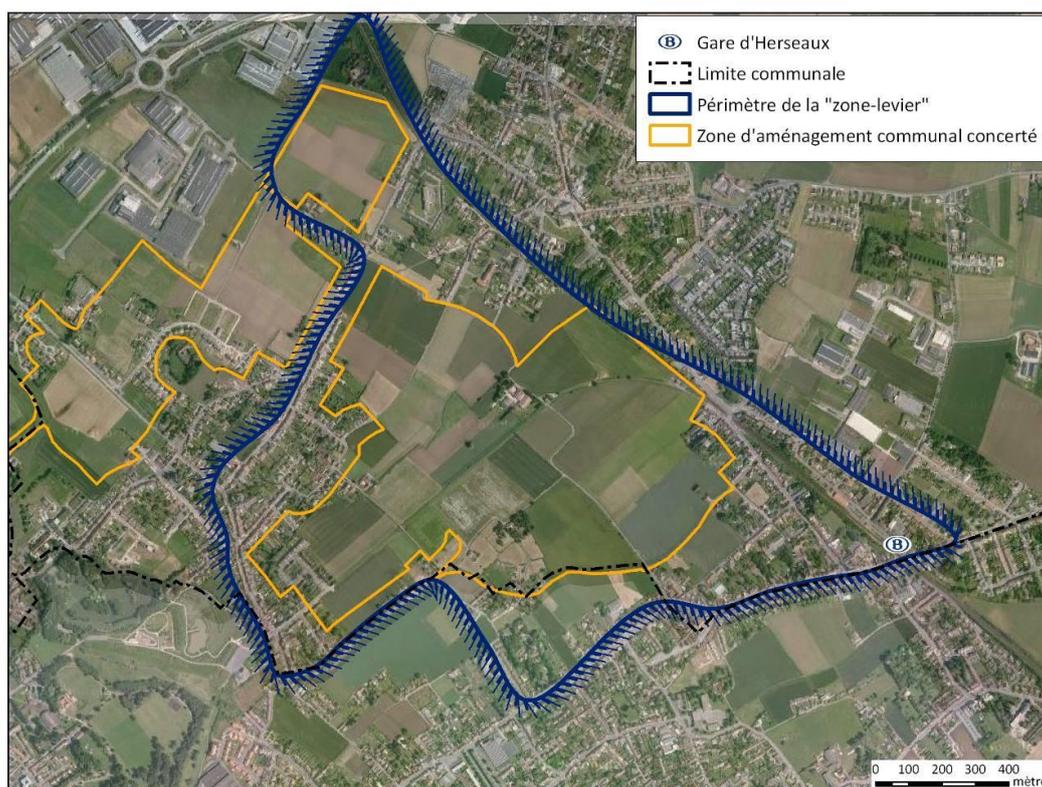


Figure 20 : localisation du périmètre de la zone-levier d'Herseaux (JNC AWP)

⁶ Le rapport urbanistique et environnemental des ZACC « Blanc Ballot » et « Trois Herseaux » est entré en vigueur en 2015 suite à l'arrêté ministériel du 17 décembre 2014 approuvant le document.

V.2.3. MESURE AO-06 : ELABORER UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR LA « ZONE-LEVIER » DU CENTRE DE DOTTIGNIES

La rue principale traversant Dottignies (N512) a fait l'objet d'une rénovation récente afin de sécuriser la traversée du village et d'améliorer le cadre de vie. De part et d'autre de cette voirie certains enjeux sont présents :

- la place de la Main à Dottignies présente des qualités intrinsèques qu'un aménagement pourrait valoriser, notamment au niveau de sa matérialité (revêtement de sols entièrement minéral et fonctionnel) et de son caractère avenant (carence en mobilier urbain, éclairage banal, stationnement fort présent,...). La mesure consiste notamment à aménager cet espace en lieu polarisateur et convivial, en valorisant le patrimoine architectural avoisinant, en tenant compte des aménagements en cours de réalisation dans le centre de Dottignies, ainsi que des usages que les habitants veulent donner à cet espace ;
- à l'Ouest du périmètre, l'intérieur de l'îlot compris entre les rues de France, Pastorale et des Ecoles est occupé par le jardin de la cure. Celui-ci pourrait être aménagé en espace vert public étant donné la faible proportion d'espaces de ce type dans le centre de Dottignies ;
- une réflexion pourrait également être menée sur le devenir, à long terme, des bâtiments industriels situés dans le tissu urbain.

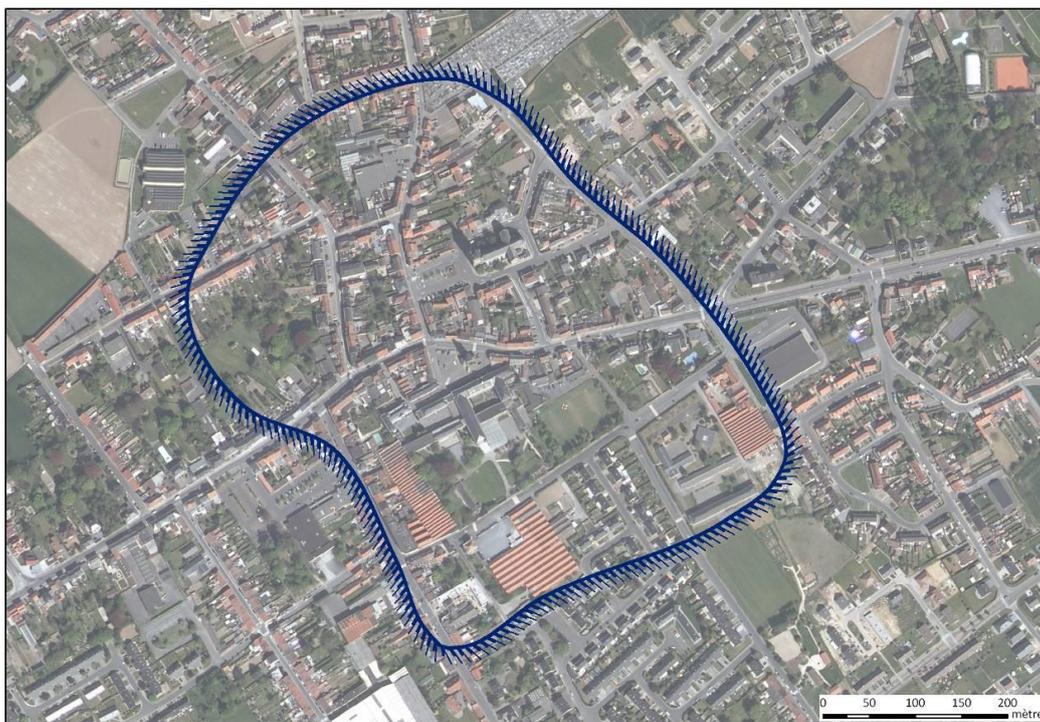


Figure 21 : localisation du périmètre de la zone-levier du centre de Dottignies (JNC AWP)

V.2.1. MESURE AO-07 : METTRE A JOUR LA LISTE DES SITES A REAMENAGER (SAR) ET POURSUIVRE LE PROCESSUS D'ASSAINISSEMENT ET DE RENOVATION DES SAR

Les sites à réaménager, abandonné ou désaffecté représentent un enjeu territorial important à Mouscron.

Les sites à réaménager (SAR) correspondent aux anciens sites d'activités économiques désaffectés (SAED). Anciennement, la liste des SAED ne contenait que d'anciens sites d'activités économiques désaffectés avec risque de pollution. Actuellement, les sites à réaménager englobent de manière plus générale tout type de site désaffecté (économique, communautaire,...). Le site à réaménager reconnu comme tel offre la possibilité de s'écarter des dispositions du plan de secteur.

La Région wallonne a lancé une actualisation du recensement des sites à réaménager, sur base des sites repris à l'inventaire Walsols de la SPAQuE complétés d'une analyse du territoire.

V.2.2. MESURE AO-08 : REQUALIFIER LES PORTES D'ENTREES DANS LES AGGLOMERATIONS

Le plan communal de mobilité (PCM) ainsi que le schéma des déplacements du Schéma de structure communal ont identifié sept portes d'entrée principale dans l'agglomération Mouscron/Luingne au départ des voiries de transit :

- entrée « piscine » ;
- avenue Royale ;
- rue de Menin ;
- chaussée du Risquons-Tout ;
- rue du Chalet ;
- avenue A. Mozart ;
- chaussée de Luingne.

Ces portes d'entrées sont aujourd'hui peu lisibles et mériteraient un réaménagement selon les indications du PCM. Une signalétique spécifique pourrait voir le jour afin d'améliorer la lisibilité de l'agglomération et de favoriser les échanges rapides via les grands axes et ainsi désengorger le centre-ville. Une proposition de signalisation schématique pour Mouscron est illustrée ci-après.

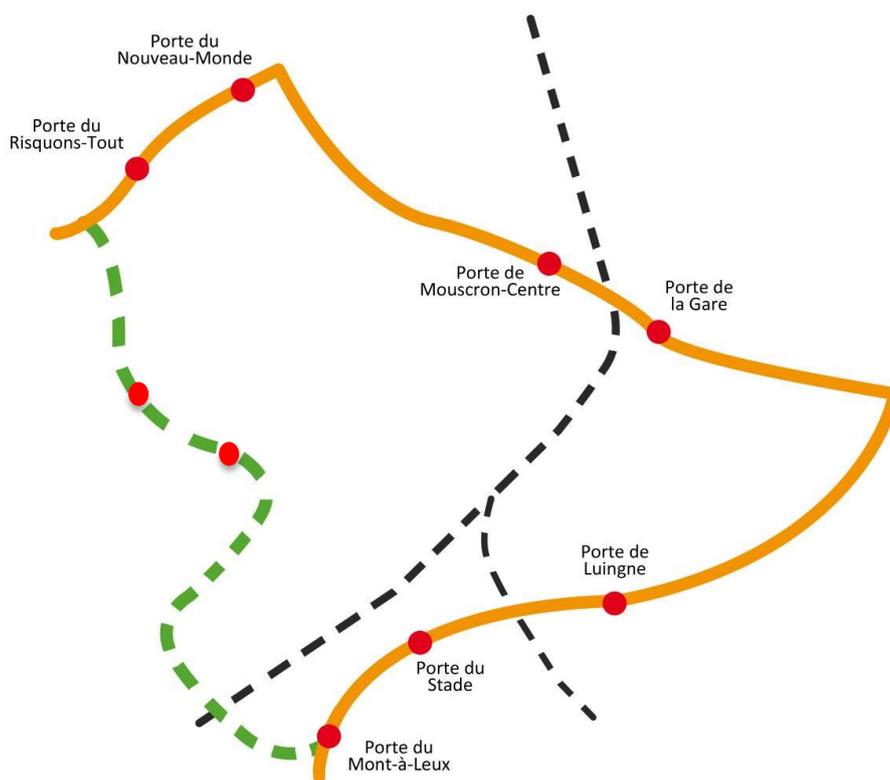


Figure 22 : proposition de schéma pour la localisation des portes d'entrées dans l'agglomération de Mouscron (JNC AWP)

En outre, certaines voiries sont également des points d'entrée dans le pays (rue du Couët, rue des 3 pierres, chaussée de Lille, rue de la Marlière, Grand'Rue, Route de la Laine et rue du Petit Audenarde). Pour l'automobiliste, le cycliste ou le piéton empruntant ces voiries, il paraît intéressant de marquer l'entrée sur le territoire belge et mouscronnois, tout en valorisant les commerces et l'horeca déjà présents sur la plupart de ces voiries.

A une moindre échelle, la mesure pourrait s'appliquer aux agglomérations d'Herseaux et de Dottignies.

V.1. MESURES CONNEXES A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'URBANISME

V.1.1. MESURE AC-01 : FAVORISER UNE MOBILITE DURABLE

La question de la mobilité et de l'accessibilité n'est pas la vocation première du schéma de structure. Néanmoins, par l'intermédiaire du schéma des déplacements et par la présente mesure, nous allons exposer différentes propositions d'actions complémentaires à celles présentées dans le plan communal de mobilité et apporter des précisions utiles en termes de localisation.

Une partie des mesures relatives à la mobilité ont été exposées dans la partie traitant du schéma des déplacements (stationnement pour le covoiturage, valoriser les nœuds de transfert modaux, aménager des effets de portes et des effets de seuils, aménager ou sécuriser les carrefours à problèmes). Trois mesures supplémentaires relatives à la mobilité sont détaillées ci-après :

Dialoguer avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58.

L'analyse de la situation existante a mis en évidence le manque de liaison entre Dottignies et l'agglomération de Mouscron ainsi que le manque de desserte du pôle du Futurosport, principalement destinés aux jeunes donc potentiellement plus demandeurs de solutions alternatives à la voiture.

La mesure consiste donc à réfléchir à des solutions pour résoudre ce problème. En fonction des objectifs d'aménagement et des perspectives de développement de certains noyaux comme le Futurosport, certaines demandes d'adaptation de l'offre en bus pourront être envisagées.

Améliorer la desserte des zones d'activités par la mise en place d'un système de navettes et en complétant le réseau de voies lentes.

Comme l'a montré l'analyse de la situation existante, la plupart des zones d'activités de Mouscron ne sont accessibles que par l'intermédiaire de la voiture.

Cette mesure consiste d'une part à aménager, dans une logique de réseau, des itinéraires sûrs et confortables qui permettent de desservir les zones d'activités pour les usagers faibles (piétons, cyclistes et PMR) et d'autre part à analyser les demandes et la possibilité de mettre en place un système de navettes depuis la gare vers les zones d'activités.

Réorganiser le transport public dans le centre-ville en le structurant à deux échelles

L'hypercentre de Mouscron est très bien desservi en bus étant donné que la majorité des lignes effectuent la même boucle autour du centre. Ceci a comme travers de diminuer la vitesse commerciale de certaines lignes et d'encombrer le centre par les bus réalisant ce parcours commun.

Afin de dégager de l'espace dans le centre et d'améliorer les fréquences des lignes extra-urbaines, la mesure consiste à proposer un système de transport public interne au centre-ville permettant de relier les points stratégiques entre eux et de les connecter à des pôles d'échanges vers des lignes régulières extra-urbaines. La zone qui pourrait être couverte par ce service est représentée sur la carte ci-après.



Figure 23 : proposition de périmètre pouvant être desservi par la "navette urbaine"

V.1.1. MESURE AC-02 : CONTRIBUER A LA REALISATION DU NOUVEL INVENTAIRE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Le nouvel Inventaire du patrimoine architectural, urbanistique et paysager de Wallonie, initié par la Région wallonne, actualise le premier travail « Patrimoine monumental de la Belgique » entre 1973 et 1997. Ce nouveau recensement élargit fortement le regard afin d'offrir une analyse et une interprétation plus complète des paysages construits.

A Mouscron, le premier inventaire du patrimoine date de 1978 et le nouveau n'est pas encore en cours d'actualisation. Néanmoins, la Commission communale d'aménagement du territoire et mobilité (CCATM) a déjà réalisé un premier travail d'inventaire du patrimoine intéressant qui pourrait enrichir le travail de la Région wallonne.

V.2. MESURES DE GESTION ET D'ACCOMPAGNEMENT

V.2.1. MESURE GA-01 : METTRE EN PLACE UNE REGIE FONCIERE

Le niveau de pouvoir qu'est la Ville doit être en mesure de jouer l'acteur de premier rôle pour son propre territoire. Pour parvenir à mener une politique d'aménagement la plus cohérente possible, les communes ont besoin de documents de planification qui traduisent des objectifs, bien entendu, mais aussi de pouvoir agir efficacement sur le foncier.

Le rôle d'une régie foncière communale est de gérer, dans une logique de développement socio-économique et urbanistique cohérent, le patrimoine immobilier de la Ville.

Il existe deux types de régies foncières :

- la régie ordinaire, qui est un service communal spécialisé disposant de facilités techniques (comptabilité spécifique,...) ;
- la régie autonome qui, comme son nom l'indique, dispose d'une personnalité juridique distincte de celle de la Ville, mais qui reste proche de celle-ci.

Les régies sont donc mandatées pour réaliser toutes les formes d'opérations immobilières qui servent l'intérêt de la collectivité (l'achat de biens immobiliers en vue de constituer des réserves foncières ou de concrétiser un projet, la vente ou la location de tels biens, la construction et la rénovation de bâtiments communaux et l'assainissement et la rénovation des sites d'activité économique désaffectés).

Cette régie sera donc le préalable facilitant la mise en œuvre d'une série de mesures proposées supra.

V.2.2. MESURE GA-02 : COMPLETER LA REFLEXION DU SCHEMA DE STRUCTURE SOUS LA FORME D'UNE « STRATEGIE DE VILLE DURABLE »

Lancée dans son projet de schéma de structure, Mouscron a voulu se doter d'un outil global, répondant à l'ensemble des piliers du développement durable. Il ne s'agit pas d'une démarche supplémentaire à celles déjà entreprises par la Ville, mais bien une référence globale pour les démarches et projets futurs. Cette stratégie s'est bien entendu basée sur les documents existants ou en cours de réalisation dans cette optique de réflexion globale et cohérente. Elle concilie plusieurs démarches : le Projet de ville, l'Agenda 21 local et le Plan Stratégique Communal.

Cette Stratégie de Ville durable, intitulée « 21 actions pour le 21^e siècle », chapeautera donc l'ensemble des outils existants comme le schéma de structure, le plan de cohésion sociale, le plan communal de mobilité..., elle constituera la base de réflexion et indiquera les directions à prendre pour le développement des futurs projets.

Fidèle au développement durable, son objectif général est de concilier croissance économique et durabilité environnementale, sociale et culturelle. La stratégie se base sur la gouvernance locale, pratiquée en faveur des Mouscronnois et de leur territoire. Ce document, qui se veut continu et évolutif, est le résultat de la collaboration de nombreux acteurs, qui seront également les porteurs des projets futurs proposés à travers ses fiches-actions.

Action après action, piste après piste, projet après projet, il s'agit de systématiser progressivement le réflexe du « développement durable » tant au niveau public qu'au niveau privé, et à travers la participation citoyenne.

VI EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

VI.1. OBJECTIFS DU SCHEMA DE STRUCTURE ET LIENS AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES PERTINENTS

Les objectifs du schéma de structure ont été cités dans la Partie 2 de ce rapport.

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, supra communaux et communaux. L'ensemble de ces plans et programmes existants abordent les questions du rôle transfrontalier de Mouscron, de la densité et lisibilité territoriale, des besoins de la population, du développement économique et de la mobilité durable.

VI.2. SITUATION ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE COMMUNAL

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 quatrième colonne, les dispositions (éventuellement) proposées dans le schéma de structure en réaction au(x) risque(s) d'évolution négative.

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. L'ensemble des mesures apportent un panel de « mesures-cadre » susceptibles d'être appliquées dans différents contextes.

Certaines améliorations sont encore envisageables, mais pourront être abordées dans le cadre d'autres documents stratégiques déjà mis à l'étude par la Ville : parking pour poids lourds (via la révision du plan communal de mobilité), mise à jour des SAR (politique relancée dernièrement par la Région wallonne en collaboration avec les communes), gestion des déchets (sujet abordé dans la Stratégie de Ville durable) et développement commercial (un schéma de développement commercial a été initié par la Ville).

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>SOT⁷ : 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>

⁷ 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-01/04 : 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	<p>5.1 Maitriser la mobilité</p>	<p>SD⁸ : 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>

⁸ 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 Luigne 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 Luigne 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 Luigne 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	2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs 3.1 Répondre aux besoins en logements et services	GA-01 : Mettre en place une régie foncière AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" entre le centre de Luigne et le chemin de fer AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux" AO-06 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" du centre de Dottignies
Développement des zones d'activité économique, création d'emplois et diversification des secteurs d'activités	Développement "anarchique" des zones d'activité économique, accessibles uniquement par l'automobile	4.1 Structurer les zones d'activités et baliser leur développement 5.2 Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité 5.3 Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles	SOT : Délimitation des zones destinées à l'activité économique AO-02 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone levier" de Valemprez 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 GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"
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	AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" de l'hyper-centre GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une "Stratégie de ville durable"
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)	3.1 Répondre aux besoins en logements et services 3.2 Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population	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	2.2 Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation 2.5 Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs 3.1 Répondre aux besoins en logements et services	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 AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la "zone-levier" des "Trois-Herseaux"

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"

VI.3. OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

VI.3.1. CORRÉLATION ENTRE LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Le souci de concrétiser chaque objectif a été pris en compte dans la suite de l'élaboration du schéma de structure communal.

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. Toutefois, l'ensemble des mesures pourraient permettre à Mouscron de jouer son rôle transfrontalier.

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.

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.

Ainsi, 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.

VI.3.2. LOCALISATION DES MESURES D'AMÉNAGEMENT

Concernant la répartition des 28 mesures d'aménagement définies, 21 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 »).

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 1/5, Herseaux 1/6 et Luigne 1/10. Les enjeux en aménagement du territoire restent 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.

Néanmoins, 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. Contrairement aux apparences, l'ancienne commune de Mouscron n'est pas nécessairement plus avantagée par les mesures que les autres anciennes communes.

Parmi les mesures non localisables, certaines pourront être précisées par le biais de cartes thématiques comme les SAR existants et potentiels ou le patrimoine bâti intéressant. La mise à jour du plan communal de mobilité permettra également d'approfondir les mesures liées aux déplacements, au co-voiturage, aux effets de porte, au transport public, au stationnement des poids lourds...

VI.4. INCIDENCES SUR L'URBANISATION

Il s'agit d'un volet spécifique aux conséquences de la mise en œuvre du schéma des options territoriales, sur l'urbanisation ; autrement dit sur les disponibilités foncières, la densification, le logement, les zones d'activité, ...

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, en ce compris celles proposées dans le présent document. 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 suivantes.

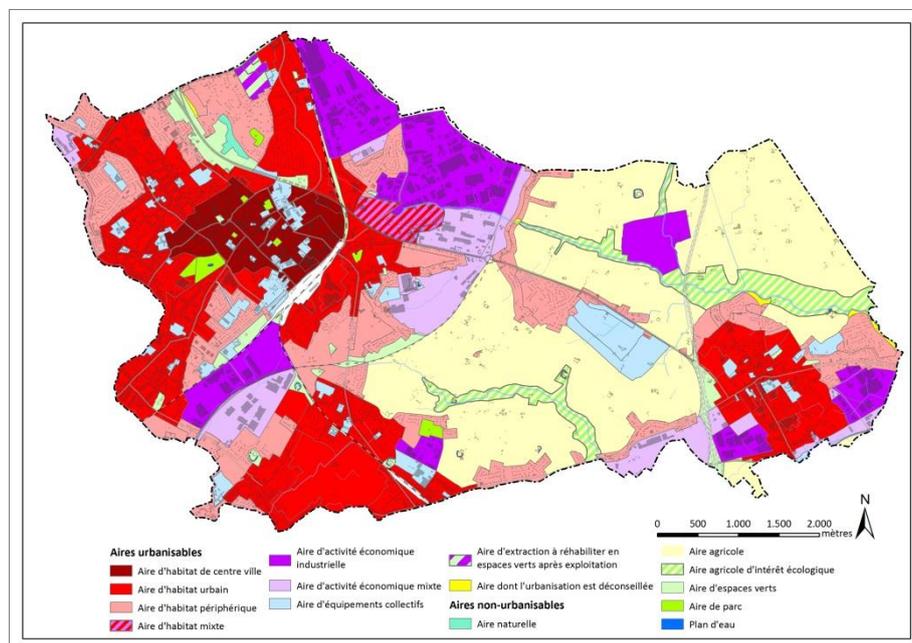


Figure 24 : Vision territoriale à 20 ans que nous appellerons « Situation projetée » (JNC AWP)

VI.4.1. ZONES URBANISABLES AU PLAN DE SECTEUR

Les zones urbanisables ont été définies au plan de secteur en 1979 et représentent une superficie de 2545 ha⁹, dont 681 ha sont encore disponibles à la clôture de la phase 1 du schéma (septembre 2009).

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. De même, sur les 294 ha de zone d'aménagement concerté, 230 ha étaient encore disponibles.

VI.4.2. LES AIRES DESTINÉES À L'URBANISATION DANS LA SITUATION PROJETÉE

La situation projetée comporte 7 types d'aires destinées à l'urbanisation.

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 ou la conversion en équipements communautaires du Futurosport (actuellement en grande partie en aire agricole) ou de certains sites que le plan de secteur affecte en espaces verts alors qu'ils sont urbanisés.

VI.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.

Pour chaque aire, le nombre maximum de logements a été calculé, sur base des densités maximales recommandées au schéma des options territoriales. Elles s'appliquent aux espaces non encore

⁹ Zone d'extraction non comprise

urbanisés (potentiel foncier) situés au sein des aires urbanisables des options territoriales (situation projetée).

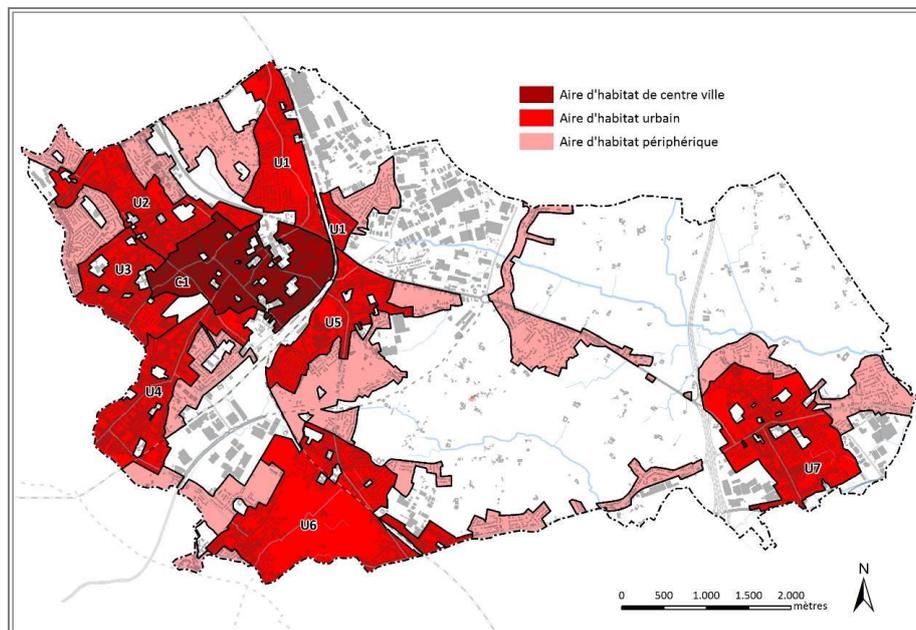


Figure 25 : Localisation des zones destinées au logement sur la ville de Mouscron (JNC AWP)

Evolution démographique théorique

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.

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.

Or, selon les perspectives du bureau du plan, la population de Mouscron atteindrait (avec les hypothèses les plus larges) environ 63.000 habitant en 2060, et se stabiliserait entre 60.000 et 65.000.

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

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 à travers 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. Certains logements ou îlots insalubres peuvent également être démolis et leur site pourrait être reconstruit avec des programmes de logements présentant des densités plus importantes.



Figure 26 : 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.

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.

- Rue des dragons - rue des moulins : projet de 30 logements sur 0,44 ha - 68 log/ha ;
- Rue Roger Salengro : projet de 108 appartements - 130 log/ha ;
- Ilot Charles Quint : projet d'environ 50 de logements, dont 42 maisons - 62 log./ha ;
- Place Charles de Gaulle : projet de 29 logements - 118 log./ha.

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.

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'innocuation. 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. Evolution du centre-ville

Mouscron étant une ville particulièrement bien desservie en commerces et services, et dont la gare est un pôle d'échanges d'importance régionale, 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 ne sont pas présentes. L'axe commercial historique ne justifie plus cet étalement vers l'Ouest.

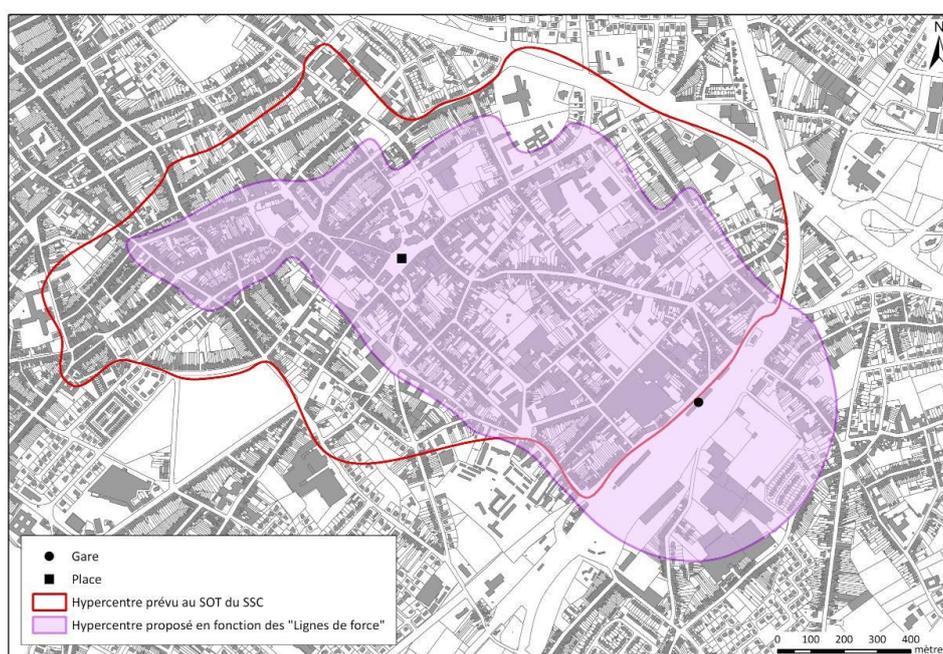


Figure 27 : Proposition alternative de délimitation de l'hypercentre appliquant le principe de développement autour des transports publics (Carto JNC AWP)

VI.4.3.2. Aire d'habitat urbain

Pour atteindre les densités préconisées par le SOT au Nouveau-Monde, au Risquons-Tout et au Mont-à-Leux, il faudrait appliquer des densités de 90 log/ha à 150 log/ha. 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, les opportunités sont moins nombreuses que dans le centre et les gabarits existants sont plus faibles. 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.

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).

VI.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).

VI.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 ...

VI.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 ... Une zone d'1ha est conservée à la rue du Bourbon: située le long de la N58, elle est concernée par les nuisances sonores de la nationale et pourrait être en partie préservée pour renforcer la zone d'espaces verts existante. D'autres zones sont concernées par l'aléa d'inondation moyen (rue de Tombrouck, Clos de l'Etoile et Cabocherie).

Ces aires pourraient servir de compensation dans le cadre de projet(s) de révision du plan de secteur.

VI.4.4. 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 ha et représentent 15 % du territoire mouscronnois.

Selon l'IEG (intercommunale en charge de la gestion des zones d'activité économique à Mouscron) il reste beaucoup 72 ha de potentiel dans les zones d'activité économique, dont 75 % en zone d'activité économique mixte. La carte suivante localise ce potentiel. Le potentiel dans les aires d'activité économique se situe essentiellement dans la zone d'activité économique du Haureu (38 ha). Toutefois, la vente des terrains était déjà en marche. Avec une vente annuelle moyenne de 12 ha, il ne resterait plus que 5 années d'autonomie.

C'est pour cette raison que le Gouvernement wallon a décidé de proposer deux nouveaux périmètres pour l'implantation de nouvelles activités: 23 ha d'activité économique mixte au lieu-dit "Tombrouck" et 46 ha de l'activité économique industrielle au lieu-dit "Marhem" (que nous appellerons respectivement PGW01 et PGW02).

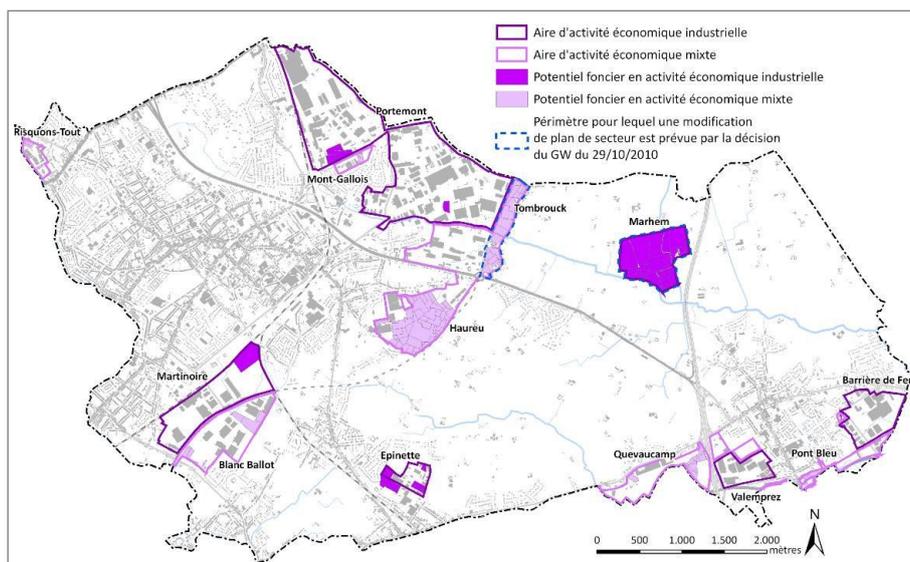


Figure 28 : Potentiel dans les aires d'activité économique selon l'IEG (JNC AWP)

L'IEG, selon ses 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.

VI.4.5. 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. L'analyse intègre également les modifications de plan de secteur pour lesquelles des procédures ont été engagées par la Région wallonne. Les principales propositions sont (en plus de la création des zones d'activité économique expliquée ci-dessus) :

- la création d'une zone de services publics et équipements communautaires au niveau du Futurosport, repris actuellement en zone agricole ;
- la zone d'extraction de l'argilière de Sterreberg deviendrait pour partie une zone d'habitat après son exploitation (5 ha), le solde en espaces verts (15 ha)

VI.5. INCIDENCES NON NEGLIGEABLES PROBABLES SUR LES FACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT

VI.5.1. INCIDENCES SUR LES SOLS

L'urbanisation de zones aujourd'hui dédiées à l'agriculture peut provoquer une perte de superficie de sols aptes à l'agriculture, en particulier la création de zones d'activité économique. La zone Tombrouck, 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 ne semble pas très opportune au cœur d'une vaste plage agricole encore en activité à Mouscron.

Des alternatives de localisation pourraient être envisagées :

- Alternatives au lieu-dit Marhem proposées initialement par l'IEG (A, B et C);
- Alternative à « La Barberie » (D), le long de la Route de la Laine (dont la fonction est justement de desservir les pôles d'activité) et plus proche des noyaux urbains de Herseaux et Luigne (meilleure connexion avec les lieux de vie et les gares) ;
- Alternative au « Pont Bleu » (E) ou au sud de Valemprez (F), s'étendant sur communes d'Estaimpuis et Mouscron et pouvant 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.

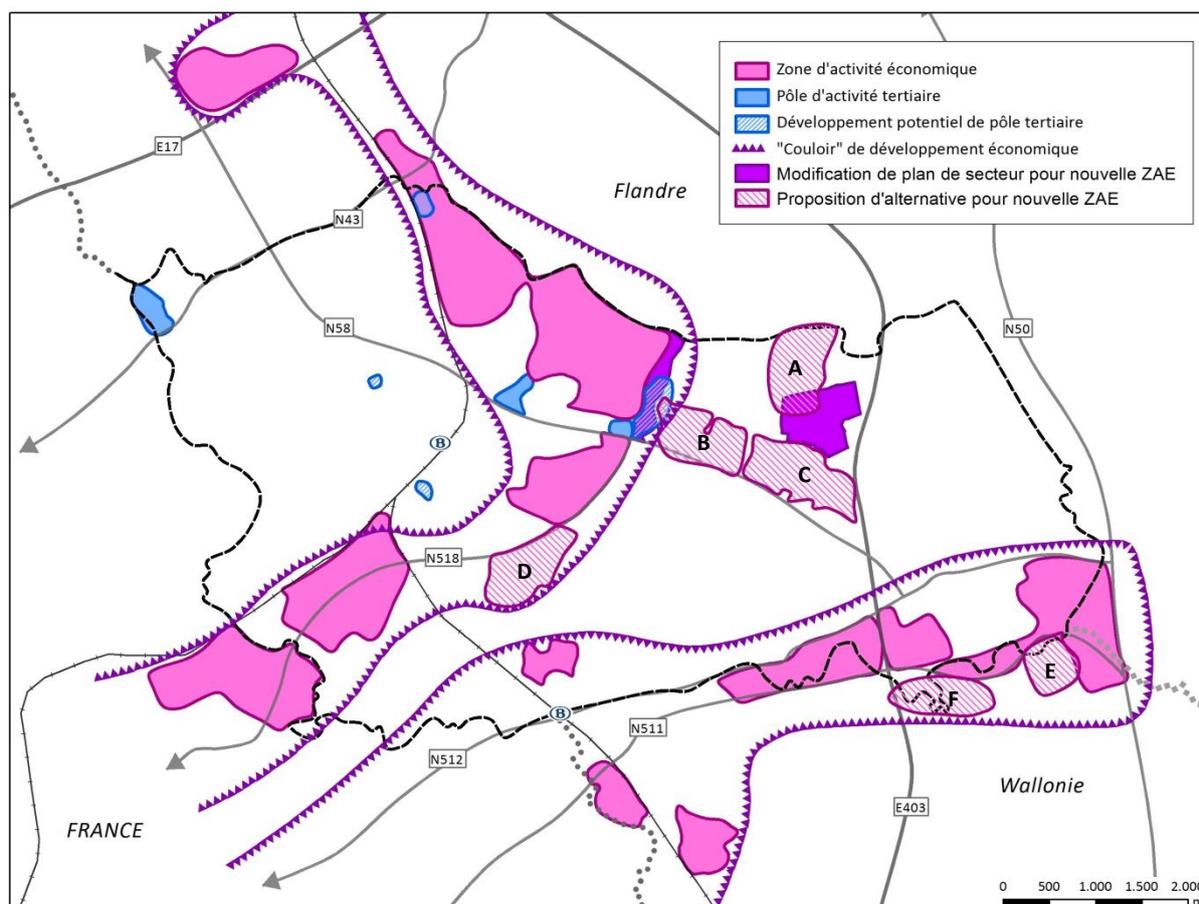


Figure 29 : Alternatives de localisation de nouvelles zones d'activité économique (Carto : JNC AWP)

VI.5.2. INCIDENCES SUR LES EAUX

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 et de l'implantation des nouvelles zones d'activité économique.

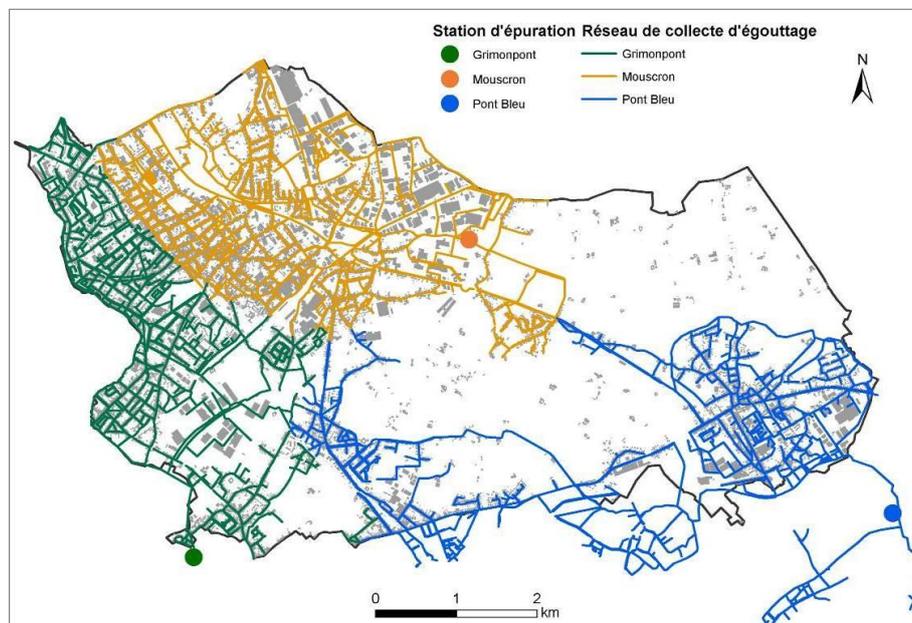


Figure 30 : Egouttage et stations d'épuration (Source : SPGE ; Carto JNC AWP)

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.

Selon l'IPALLE, la STEP de Mouscron pourrait traiter les eaux usées issues du milieu urbain sans problème, mais pas les eaux supplémentaires industrielles sans aménagements particuliers. 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, devrait sans problème pouvoir traiter les eaux supplémentaires. La STEO du Pont Bleu présente des problèmes de saturation, liés essentiellement à l'arrivée d'eaux claires trop importante.

Les bassins versants du ruisseau de la Broche de Fer, de l'Esperlion et de la Grande Espierre présentent des aléas d'inondation, en particulier celui de la Grande Espierre. L'urbanisation (habitat et/ou activité économique) en amont de ces cours d'eau devra être étudiée de manière à ne pas accentuer les risques d'inondation, en intégrant des systèmes de temporisation et éviter tout risque de pollution.

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) et demander systématiquement l'avis à l'IPALLE (pour informer le gestionnaire des réseaux du projet et permettre d'aiguiller les investisseurs vers les solutions adéquates en termes de gestion des eaux, parfois moins coûteuses).

VI.5.3. INCIDENCES SUR L’AIR ET LES FACTEURS CLIMATIQUES

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.

VI.5.4. INCIDENCES SUR LA BIODIVERSITE, LA FAUNE ET LA FLORE

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. D’une part, la nouvelle zone d’activité proposée par le Gouvernement couperait le couloir écologique situé le long de la Grande Espierre. D’autre part, la conservation de zones déconseillées à l’urbanisation, la confirmation de zones de parc, le réaménagement de la frontière franco-belge en espace vert,... favorisent le développement de la biodiversité locale.

Il est important de tenir compte de certaines recommandations les projets d’aménagement, comme travailler avec les acteurs locaux, conserver la végétation existante, limiter l’imperméabilisation,...

VI.5.5. INCIDENCES SUR LA POPULATION ET LA SANTE HUMAINE

Sur l’ensemble du territoire, plusieurs actions ont une influence positive sur le cadre de vie des habitants de Mouscron : le processus d’assainissement et de rénovation des chancres, la reconnaissance des jardins publics en tant que zones de parc, la mobilité durable, l’aménagement des espaces frontaliers,...

A contrario, les nouvelles zones d’activité économique 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,...).

Il existe déjà de 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. 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,...

Par ailleurs, l’ambiance sonore est d’une importance capitale dans la qualité du cadre de vie. 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. Diminuer la vitesse par des aménagements permet de réduire le rayon de contraintes sonores. 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.

VI.5.6. INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE

En matière de patrimoine architectural, culturel et archéologique, différentes mesures pourraient avoir certaines incidences : assainissement des chancres, requalification des portes d’entrée, mise en place d’une régie foncière, révision du règlement communal d’urbanisme, ...

VI.5.7. INCIDENCES SUR LES BIENS MATERIELS

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

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

VI.5.8. INCIDENCES SUR LES PAYSAGES

Différentes mesures du schéma de structure pourront avoir un impact au niveau paysager, dont l'inscription de deux périmètre d'intérêt paysager, l'assainissement des canchres, l'aménagement des portes d'entrée de la ville, ... 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.

Les réflexions stratégiques au niveau des zones leviers, du Futurosport ou de l'Argilière de Sterreberg auront également un impact sur le paysage mouscronnois. Le réaménagement ou la création de nouveaux quartiers devront être réfléchis en termes de paysage : implantation des bâtiments, espaces verts, gabarits des constructions, interface avec le contexte agricole,...

Si le projet d'éoliennes se concrétise (périmètre de potentiel éolien défini dans le schéma de structure), 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.

VI.5.9. INCIDENCES SUR LA MOBILITE

Le schéma de structure propose de favoriser une mobilité durable. Plusieurs mesures y contribueraient: dialoguer avec les TEC (N58), améliorer la desserte des zones d'activité économique (navettes et voies lentes), réorganiser le transport public dans le centre-ville, prévoir des poches de stationnement pour le covoiturage, aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes...

La localisation d'un espace de stationnement pour les camions entre la rue de la Bassée et la rue de Tombrouck semblerait être adéquate, dans une partie de la future zone d'activité économique.

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.

L'application du schéma des déplacements va permettre une hiérarchisation plus cohérente avec le réseau. Cependant, le tronçon de la N58 rejoignant l'autoroute au rond-point Chêne du Bus est repris en voirie de liaison, alors que la suite vers l'Ouest est reprise en voirie de transit.

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) la construction d'une nouvelle voirie de transit entre l'A17 et la rue de la Bassée, intéressante si le projet d'activité économique voit le jour au Marhem ;
- (2) l'adaptation de la rue du Marhem en voirie de transit, s'éloignant de la Grande Espierre ;
- (3) l'adaptation de la rue du Vert Chemin, qui coïncide avec la frontière linguistique, en voirie de transit, intéressante si il y avait un développement économique côté flamand ;
- (4) l'aménagement du tronçon -A17-Chêne du Bus- en voirie de transit, en conservant les plages agricoles et rapprochant les nouvelles zones économiques des grands axes routiers.

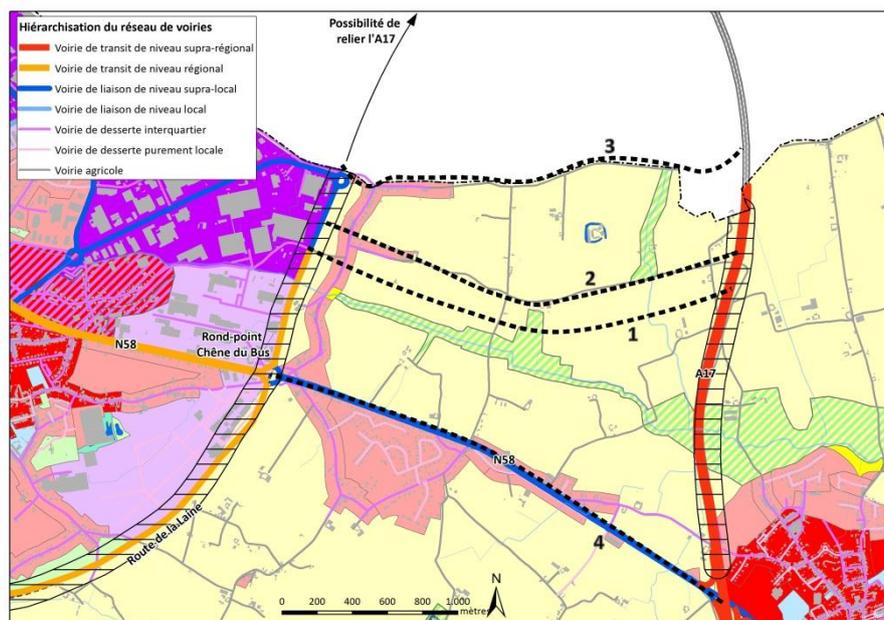


Figure 31 : Possibilités de route de transit depuis l'A17 sur le schéma des options territoriales

VI.5.10. 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.

VI.6. INCIDENCES SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

VI.6.1. ACTIVITÉ AGRICOLE

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.

La proposition de zone d'activité économique du Gouvernement au Marhem couperait 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. Par ailleurs, l'aménagement de connexion vers l'autoroute amènerait une réduction supplémentaire des surfaces agricoles et des coupures dans les zones d'exploitation.

Au sein des aires d'intérêt écologique, 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 » le long des cours d'eau, la conservation, l'entretien et la réhabilitation des éléments du maillage écologique (haies libres, arbres isolés, alignements d'arbres, bosquets,...)...

VI.6.2. ACTIVITÉ COMMERCIALE

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 : la réflexion stratégique pour la zone levier de l'hyper-centre (concerné par le secteur commercial), la stratégie de ville durable abordant également la question du dynamisme du secteur commercial ou la création d'une aire d'habitat mixte à l'entrée de Mouscron (en évitant qu'elle ne rentre en concurrence avec les commerces du centre-ville).

VI.6.3. ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET TERTIAIRE

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 nouvelles zones d'activité économique au Tombrouck et au Marhem, pour laquelle d'autres localisations ont été envisagées au vu des nombreux impacts environnementaux qu'elle impliquerait (aux lieux-dits « Barberie » ou « Pont Bleu » ou « Valemprez »).

Ces nouvelles zones permettraient l'accueil de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois. 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.

VI.7. MESURES A METTRE EN ŒUVRE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS

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..

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 »)

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

Thème	Mesure
	<p>manifeste "Ligne de Force"</p> <p>Modifier le SOT suite à la modification de la délimitation du centre urbain</p> <p>Modifier la zone-levier de l'hyper-centre (mesure AO-01) pour la faire correspondre au nouveau centre urbain</p> <p>Respecter le contexte urbanistique lors des nouveaux projets pour les quartiers du Nouveau-Monde, du Risquons-Tout, du Tuquet et du Mont-à-Leux, avec un minimum de 45 à 50 log/ha.</p> <p><i>Par ailleurs, ces différents quartiers proposent un type d'habitat relativement bas (avec une faible densité), mais présentent une homogénéité et une architecture parfois très spécifique qui fait partie intégrante de leur identité. Le comblement de dents creuses devrait donc se faire en fonction de ce contexte urbanistique particulier à Mouscron.</i></p> <p><i>Seule la disparition d'un ou plusieurs îlots, dont l'insalubrité justifierait la destruction, permettrait de relever les gabarits des nouveaux programmes de logement, tout en apportant une attention particulière de l'intégration urbanistique de ces nouveaux projets. Erreur ! Source du renvoi introuvable.</i></p> <p>Développer la ZACC des Trois Herseaux et Dottignies comme des pôles à part entière au sein du territoire communal</p> <p>Confirmer la vocation résidentielle des aires périphériques en appliquant des densités de 35 à 40 log./ha pour les nouveaux projets</p> <p>Se référer aux dispositions de l'aire urbanisable la plus proche et la plus comparable sur le plan morphologique dans le cas d'une demande d'application de la « règle du comblement » (article 112)</p>
Urbanisation des ZACC	Conserver deux priorités différentes pour la ZACC des Trois Herseaux (0 et I), vu sa taille, avec la partie prioritaire du côté de la gare d'Herseaux
Affectation du sol sur les zones d'activité économique	<p>Eviter de grappiller de nouvelles zones agricoles pour y installer des zones d'activité économique</p> <p>Densifier les zones d'activité économique pour répondre au mieux à l'article premier du CWATUPE recommandant la gestion parcimonieuse du sol dans l'aménagement du territoire</p>
Modification du plan de secteur	<p>Appliquer la règle de proportionnalité pour la modification du plan de secteur du Futurosport en trouvant une compensation planologique de 64 ha sur le territoire communal, ou proposer des alternatives en accord avec le Gouvernement</p> <p>Appliquer la règle de proportionnalité pour la création des nouvelles zones d'activité économique (proposées par le Gouvernement wallon) en trouvant une compensation planologique équivalente sur le territoire communal et/ou d'autres communes, vu les enjeux supracommunaux dont relève la création de ce type d'espaces.</p>
Sol	Modifier la localisation de la zone d'activité du Marhem, et la situer dans une des six alternatives proposées

Thème	Mesure
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
	Imposer le réseau séparatif pour tout nouveau projet (résidentiel ou économique) et promouvoir les réseaux séparatifs pour l'ensemble du territoire communal
	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)
	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
	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.
Air/Climat	Evaluer spécifiquement les futurs projets d'urbanisation, en particulier ceux d'activité économique sous l'angle de la qualité de l'air
	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
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
	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
	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...
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
	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
Patrimoine architectural	Porter une attention particulière lors de l'assainissement et rénovation des SAR sur la présence d'un éventuel patrimoine bâti
	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

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

VI.8. METHODE D'ÉVALUATION ET DIFFICULTES RENCONTREES

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 ± 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, 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 SIG¹⁰ 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.

¹⁰ Système d'Information Géographique.

VII MESURES DE SUIVI

VII.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.

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

- Pourcentage des permis d'urbanisme dans l'aire d'habitat de centre urbain et les aires d'habitat urbain
- Nombre de réhabilitations, rénovations ou restaurations par rapport au nombre de nouvelles constructions
- Évolution de l'occupation du sol – Taux d'occupation des aires d'affectation fixées par le schéma des options territoriales
- Taux de vacance et capacité d'accueil en logement dans les zones destinées à l'urbanisation
- Superficie (taille) des parcelles construites

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

- Évolution de la population
- Mouvements de la population
- Structure par âge de la population
- Nombre et taille des ménages
- Montant du revenu moyen par habitant
- Offre en services publics et équipements communautaires
- Montant des dépenses publiques ayant pour but l'amélioration du cadre de vie

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

- Taux d'emploi ventilé par secteur d'activité
- Taux de chômage
- Nombre de commerces de proximité dans les différents quartiers d'habitat urbain
- Nombre et taille moyenne des exploitations agricoles, des entreprises, des établissements de services et autres activités économiques locales et leur répartition

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

- Charges de trafic sur les routes régionales et communales
- Nombre d'accidents de la route
- Répartition modale des transports de personnes
- Degré de dépendance des ménages à l'automobile : rapport entre le nombre de véhicules immatriculés et le nombre de ménages
- Utilisation des transports en commun : Nombre d'abonnements SNCB et TEC
- Nombre de bâtiments et espaces publics équipés d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite

Rappel des mesures d'aménagement, des objectifs qu'elles visent à concrétiser et des partenaires potentiels à associer :

N°	Mesures d'aménagement	Objectifs du SSC	Partenaires potentiels
AN-01	Propositions de modification du plan de secteur	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie	SPW-DGO4 CCATM
AN-02	Elaborer des RUE pour la mise en œuvre des ZACC	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 5. Favoriser une mobilité durable	SPW-DGO4 CCATM Propriétaires des ZACC concernées
AO-01	Stratégie pour la « zone levier » de l'hyper-centre	1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable	Investisseurs privés SPW-DGO4 CCATM Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné Gestion centre-ville Mouscron - AMCV SNCB - SRWT
AO-02	Stratégie pour la « zone levier » de Valemprez	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable	Investisseurs privés SPW-DGO4 - SPW-DGO6 CCATM - Riverains Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné IEG
AO-03	Stratégie pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers	1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 5. Favoriser une mobilité durable	Communes françaises de Wattrelos, Tourcoing et Neuville-en-Ferrain Communauté urbaine de Lille SPW-DGO4 CCATM Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné Riverains Investisseurs privés
AO-04	Stratégie pour la « zone levier » entre le centre de Luigne et le chemin de fer	1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable	Investisseurs privés Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné SPW-DGO4 CCATM - Riverains SNCB - SRWT IEG

N°	Mesures d'aménagement	Objectifs du SSC	Partenaires potentiels
AO-05	Stratégie pour la « zone levier » des « Trois Herseaux »	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 5. Favoriser une mobilité durable 	Communes de Watrelos Communauté urbaine de Lille Investisseurs privés SPW-DGO4 CCATM - Riverains Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné SNCB - SRWT
AO-06	Stratégie pour la « zone levier » du centre de Dottignies	<ol style="list-style-type: none"> 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 5. Favoriser une mobilité durable 	SPW-DGO4 SPW-DGO1 CCATM Population : citoyens et riverains
AO-07	Mettre à jour la liste des SAR et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR	<ol style="list-style-type: none"> 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable 	IEG Propriétaires des sites Investisseurs privés SPW-DGO4 SPAQuE Office wallon des Déchets
AO-08	Requalifier les portes d'entrée dans les agglomérations	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 4. Conforter l'économie 	SPW-DGO1 SPW-DGO2 IBSR CCATM IEG
AC-01	Favoriser une mobilité durable	<ol style="list-style-type: none"> 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable 	SPW-DGO1 - SPW-DGO5 SRWT - TEC Hainaut SNCB CCATM IEG asbl GAMAH
AC-02	Contribuer à la réalisation du nouvel IPIC	<ol style="list-style-type: none"> 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 	SPW-DGO4
GA-01	Mettre en place une régie foncière	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable 	SPW-DGO4

N°	Mesures d'aménagement	Objectifs du SSC	Partenaires potentiels
GA-02	Compléter la réflexion sous la forme d'une « Stratégie de ville durable »	1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie 5. Favoriser une mobilité durable	Comité de pilotage de la Stratégie de Ville durable Tous les services de la Ville de Mouscron CPAS IEG Gestion Centre Ville Police Locale Centre culturel Marius Staquet Maison du Tourisme Associations locales Les directions générales opérationnelles de la Région wallonne

VII.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 rédigeront 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, ensuite Conseil communal pour adoption. Une fois adopté, le rapport serait rendu public.

La structure du rapport comprendrait 3 volets : le tableau de bord des indicateurs, l'état de la mise en œuvre des mesures d'aménagement et les conclusions

VII.3. ASSOCIATION ÉTROITE DES PARTENAIRES MAJEURS

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 commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM), les départements et directions de la Région wallonne : Nature et Forêts, Espaces verts, Aménagement opérationnel, Direction de Mons, Direction des Routes du Hainaut...

D'autres acteurs, considérés comme des partenaires « privilégiés », seraient invités aux réunions du comité de suivi pour des problématiques spécifiques : les intercommunales, Natagora, le CPAS, 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.