

# MOUSCRON

## SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

### Options et Mesures d'aménagement



Mars 2016



## Table des matières

<b>I</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>7</b>
I.1.	<b>Introduction .....</b>	<b>8</b>
I.2.	<b>Présentation de l'équipe .....</b>	<b>9</b>
<b>II</b>	<b>Principaux enseignements de l'analyse de la situation existante.....</b>	<b>11</b>
II.1.	<b>Synthèse de la situation existante de fait.....</b>	<b>12</b>
II.1.1.	Contexte général de la commune .....	12
II.1.2.	Structure physique .....	13
II.1.3.	Structure naturelle .....	14
II.1.4.	Structure paysagère .....	14
II.1.5.	Structure de l'urbanisation et occupation du sol.....	15
II.1.6.	Voies de communication et espaces publics.....	16
II.1.7.	Réseau d'infrastructures techniques .....	17
II.1.8.	Contexte socio-économique .....	18
II.1.9.	Potentiel foncier.....	19
II.2.	<b>Synthèse de la situation existante de droit .....</b>	<b>21</b>
II.3.	<b>Synthèse de l'analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion du territoire.....</b>	<b>23</b>
II.4.	<b>Enjeux et perspectives .....</b>	<b>25</b>
II.4.1.	La structure territoriale .....	26
II.4.2.	Les activités économiques.....	27
II.4.3.	Les services et équipements communautaires .....	29
II.4.4.	La mobilité.....	29
II.4.5.	Le maillage écologique .....	30
<b>III</b>	<b>Objectifs prioritaires de développement, d'aménagement et d'urbanisme .....</b>	<b>33</b>
III.1.	<b>Jouer un rôle dans le développement transfrontalier .....</b>	<b>34</b>
III.1.1.	Conforter son statut de pôle .....	34
III.1.2.	Tirer profit de la proximité d'autres pôles .....	35
III.1.3.	Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières .....	35
III.2.	<b>Structurer l'espace .....</b>	<b>37</b>
III.2.1.	Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité.....	37
III.2.2.	Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation .....	38
III.2.3.	Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à haut potentiel	38
III.2.4.	Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression .....	39
III.2.5.	Mener une politique foncière au service de l'ensemble des objectifs.....	40
III.3.	<b>Répondre aux besoins.....</b>	<b>41</b>
III.3.1.	Répondre aux besoins en logements et services.....	41
III.3.2.	Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population	42
III.3.3.	Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien .....	43
III.3.4.	Protéger la population contre les risques .....	43
III.4.	<b>Conforter l'économie .....</b>	<b>44</b>
III.4.1.	Structurer les zones d'activités et baliser leur développement .....	44

III.4.2.	Baliser le développement commercial .....	45
III.4.3.	Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs .....	47
<b>III.5.</b>	<b>Favoriser une mobilité durable .....</b>	<b>48</b>
III.5.1.	Maitriser la mobilité .....	48
III.5.2.	Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité.....	49
III.5.3.	Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles .....	50
<b>IV</b>	<b>Schéma des options territoriales.....</b>	<b>51</b>
<b>IV.1.</b>	<b>Considérations générales .....</b>	<b>52</b>
<b>IV.2.</b>	<b>Recommandations relatives aux aires du schéma des options territoriales .....</b>	<b>53</b>
IV.2.1.	Aires destinées à l'urbanisation .....	53
IV.2.2.	Aires non destinées à l'urbanisation .....	80
<b>IV.3.</b>	<b>Recommandations relatives aux périmètres du schéma des options territoriales.....</b>	<b>91</b>
IV.3.1.	Périmètres d'intérêt paysager .....	91
IV.3.2.	Périmètre de liaison écologique.....	93
IV.3.3.	Périmètre de réservation .....	94
IV.3.4.	Périmètres de modification du plan de secteur .....	94
IV.3.5.	Périmètres de vigilance autour d'infrastructures techniques .....	95
IV.3.1.	Périmètre capable d'accueillir un parc éolien .....	96
<b>V</b>	<b>Schéma des déplacements.....</b>	<b>97</b>
<b>V.1.</b>	<b>Considérations générales .....</b>	<b>98</b>
<b>V.2.</b>	<b>Hiéarchisation du réseau de voiries .....</b>	<b>99</b>
V.2.1.	Voies de transit .....	99
V.2.2.	Voies de liaison .....	101
V.2.3.	Voies de desserte.....	103
V.2.4.	Voies agricoles .....	104
V.2.5.	Voies pour usagers lents .....	104
<b>V.3.</b>	<b>Interventions ponctuelles .....</b>	<b>106</b>
V.3.1.	Aménager des « effets de portes » et des « effets de seuil » .....	106
V.3.2.	Aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes .....	108
V.3.3.	Améliorer la desserte en transport en commun .....	110
V.3.4.	Valoriser des « nœuds de transfert modal ».....	113
V.3.5.	Prévoir des espaces de stationnement pour le covoiturage .....	115
V.3.6.	Prévoir des espaces de stationnement pour les poids-lourds .....	117
<b>VI</b>	<b>Mesures d'aménagement .....</b>	<b>119</b>
<b>VI.1.</b>	<b>Considérations générales .....</b>	<b>120</b>
<b>VI.2.</b>	<b>Mesures d'aménagement à caractère normatif .....</b>	<b>121</b>
VI.2.1.	Mesure AN-01 : Propositions de modification du plan de secteur.....	121
VI.2.2.	Mesure AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC .....	124
<b>VI.3.</b>	<b>Mesures d'aménagement à caractère opérationnel.....</b>	<b>130</b>
VI.3.1.	Mesure AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » de l'hyper-centre 132	
VI.3.2.	Mesure AO-02 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » de Valemprez ..	135
VI.3.3.	Mesure AO-03 : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers .....	139

VI.3.1.	Mesure AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » entre le centre de Luigne et le chemin de fer .....	147
VI.3.2.	Mesure AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » des « Trois Herseaux »	150
VI.3.3.	Mesure AO-06 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » du centre de Dottignies	153
VI.3.4.	Mesure AO-07 : Mettre à jour la liste des sites à réaménager (SAR) et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR .....	156
VI.3.5.	Mesure AO-08 : Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations .....	157
<b>VI.4.</b>	<b>Mesures connexes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.....</b>	<b>160</b>
VI.4.1.	Mesure AC-01 : Favoriser une mobilité durable.....	160
VI.4.2.	Mesure AC-02 : Contribuer à la réalisation du nouvel inventaire du patrimoine immobilier culturel	163
<b>VI.5.</b>	<b>Mesures de gestion et d'accompagnement.....</b>	<b>165</b>
VI.5.1.	Mesure GA-01 : Mettre en place une régie foncière.....	165
VI.5.1.	Mesure GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une « Stratégie de ville durable » .....	167
<b>VII Annexes.....</b>		<b>169</b>
<b>VII.1.</b>	<b>Mesure n°AN-01 : Détail des propositions de recommandations pour une éventuelle révision du plan de secteur .....</b>	<b>170</b>
<b>VII.2.</b>	<b>Mesure n°AO-03 : Deux propositions d'interventions .....</b>	<b>177</b>
<b>VII.3.</b>	<b>Annexes cartographiques.....</b>	<b>179</b>



---

# I Préambule

---

## I.1. Introduction

---

Par sa délibération du 29 décembre 2008, le Conseil communal a choisi JNC AWP<sup>1</sup> pour la révision totale du schéma de structure communal. Nous aborderons ici la phase 2 du document.

La première partie de la mission, qui s'est déroulée de février 2009 à avril 2010, a permis de disposer d'un "survey" de la situation actuelle de la commune, de mettre en évidence les atouts et les faiblesses de l'entité ainsi que de prendre conscience des opportunités à saisir et des aspects problématiques à l'encontre desquels des mesures doivent être envisagées à l'avenir<sup>2</sup>.

Le présent rapport contient les objectifs de la commune en matière de développement territorial et une liste de mesures qui permettront d'atteindre ces objectifs.

Il importe de préciser que les options ne sont pas hiérarchisées, elles présentent au contraire un caractère complémentaire et c'est bien de l'application simultanée de chacune d'entre elles que devrait émerger le « mieux être » recherché au travers de nos réflexions.

Ensuite la dernière partie permet de définir de manière définitive les objectifs d'aménagement, à finaliser le schéma des options territoriales, le schéma des circulations ainsi que le programme global des actions à entreprendre sur le territoire en regard de l'évaluation environnementale qui sera réalisée.

On rappellera que le schéma de structure communal est un document d'orientation (cfr. art.16 du CWATUPE) : en cas de contradiction avec le plan de secteur, ce dernier ayant une valeur réglementaire (cfr. art.19 du CWATUPE), c'est le plan de secteur qui est d'application.

Les cinq parties de ce rapport sont :

- un rappel des enseignements tirés de l'analyse de la situation existante et un diagnostic basé sur ces éléments ;
- l'exposé des objectifs de développement, d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;
- l'exposé des principes d'affectation du sol à mettre en place pour pouvoir concrétiser les objectifs prioritaires (recommandations relatives aux zones du « schéma des options territoriales ») ;
- les commentaires relatifs au schéma des déplacements (gestion des circulations) ;
- l'exposé des mesures d'aménagement à mettre en œuvre.

Une liste figurant en annexe n°1 donne au lecteur la signification des abréviations utilisées dans le texte.

---

<sup>1</sup> JNC Agence wallonne du Paysage, département de JNC International s.a. pour la Wallonie.

<sup>2</sup> Cf. Tome 1 - Analyse de la situation existante

## I.2. Présentation de l'équipe

---

La présente étude a été confiée à JNC Agence Wallonne du Paysage, département wallon de la s.a. JNC International, bureau d'études actif depuis 1968 dans le domaine de l'aménagement de l'espace.

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

### **Direction et coordination**

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

### **Equipe**

#### *Analyse et options*

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

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

#### *Evaluation environnementale*

Julie FRERE, Géographe, assistante de projet.

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

### **Administration**

Cristelle WLODARSKI, Assistante de direction.



---

## II Principaux enseignements de l'analyse de la situation existante

---

Cette première partie, qui constitue un rappel des conclusions de la phase 1 (inventaire et diagnostic), reprend les principaux enseignements de la situation de fait, de la situation de droit et des documents de planification mettant ainsi en évidence les atouts et faiblesses.

Ces trois volets de l'inventaire analytique sont à leur tour synthétisés dans un point « Enjeux et perspectives » mettant en lumière les opportunités et menaces de chaque thématique abordée.

## II.1. Synthèse de la situation existante de fait

### II.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.

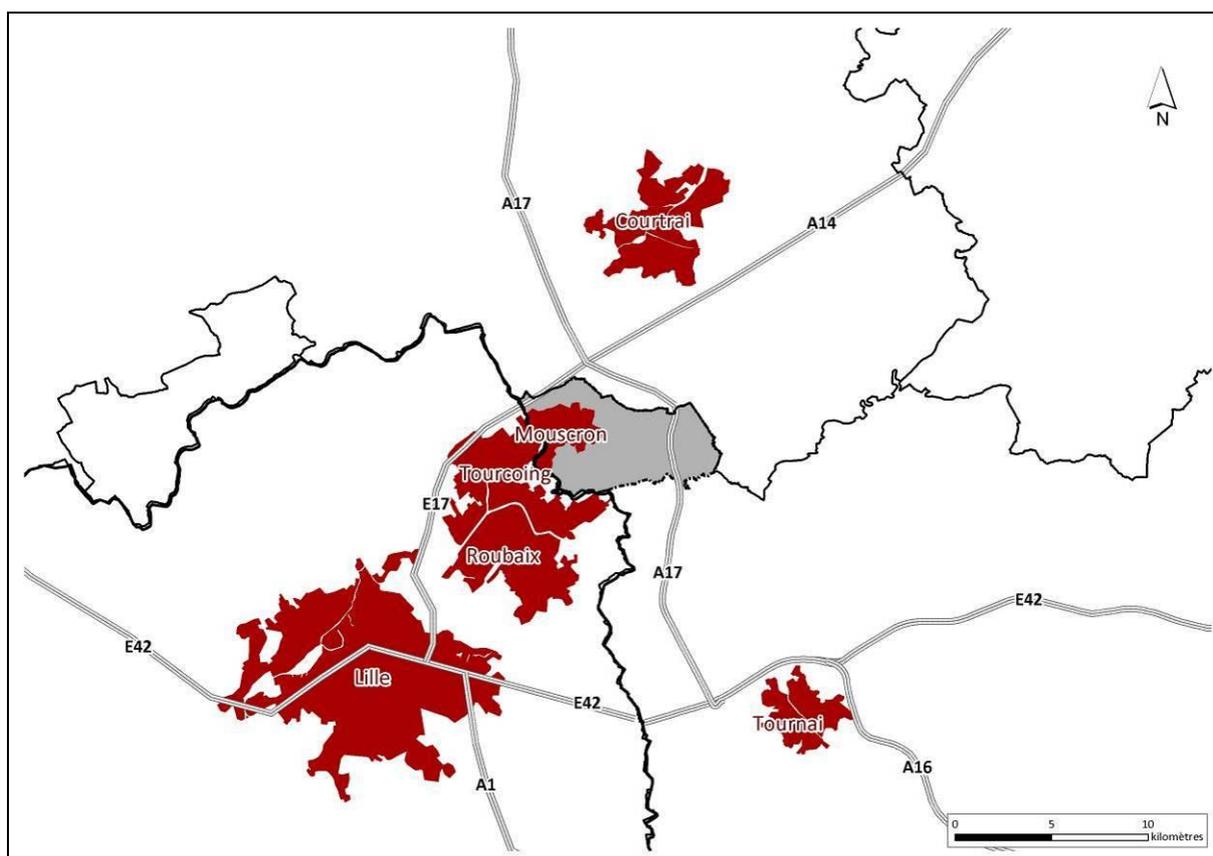


Figure 1 : Localisation de la commune de Mouscron (Cartographie JNC AWP)

Enclavée entre la Flandre au Nord et la France au Sud-Ouest, Mouscron est composée de 4 anciennes communes (Dottignies, Herseaux, Luigne et Mouscron). Avec plus de 56.500 habitants et une densité de population dépassant les 1.300 habitants par km<sup>2</sup>, 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. Le MIM<sup>3</sup> est un des exemples de la réussite de diversification économique de la commune.

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.

<sup>3</sup> Marché International Mouscronnois

### II.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.

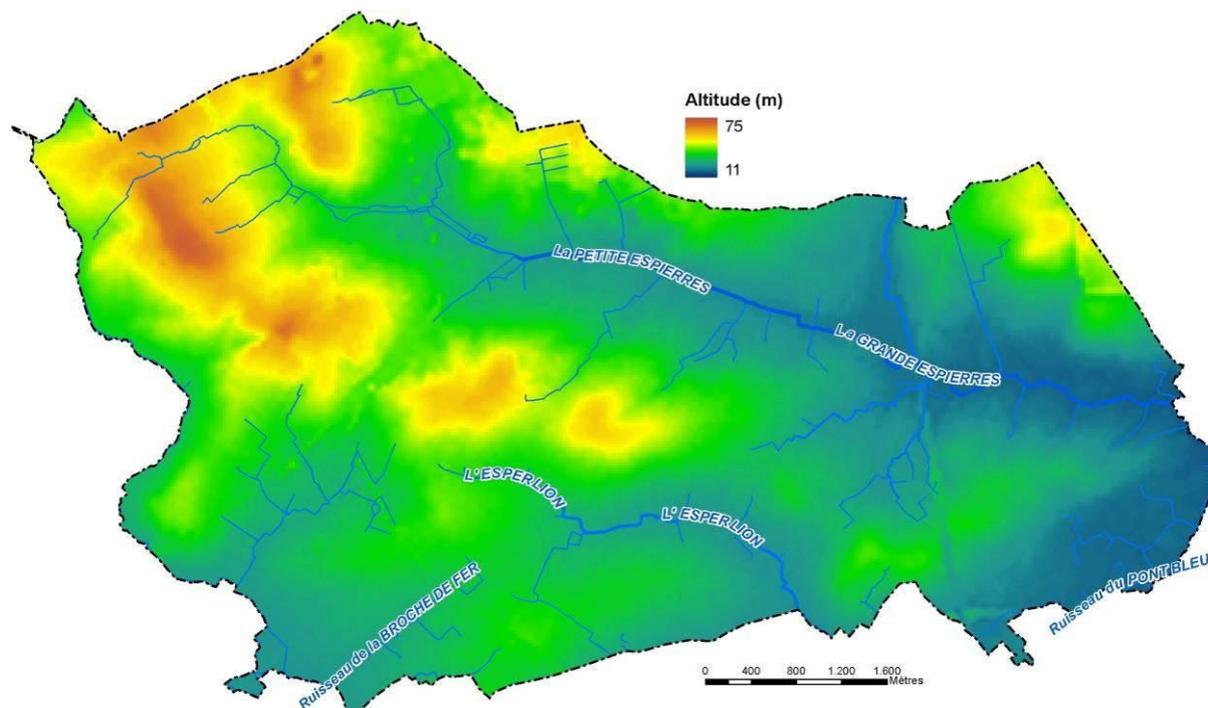


Figure 2: relief de la commune de Mouscron (Source: PICC / SPW-DGST-DTC, 1997-2008)

La majorité de ces cours d'eau est concernée par des aléas d'inondations de valeur faible à moyenne, dont 50 % concernent des zones urbanisables. Certaines mesures (bassins d'orage, plantations,...) ont déjà été prises par la Ville et par la Région wallonne pour protéger les riverains concernés par ces phénomènes. En plus des inondations par débordement des cours d'eau, certaines parties du territoire sont concernées par des inondations par concentration des eaux de ruissellement.

Au niveau géologique, la majorité du territoire est couvert par la formation de Courtrai, principalement composée de sédiments argileux. Ces argiles ont été intensément exploitées à Mouscron pour la fabrication de tuiles et de briques. Aujourd'hui, une argilière est encore en activité : l'argilière Sterreberg de la société Wienerberger-Koramic.

De nombreux captages puisent l'eau dans la nappe du calcaire carbonifère, qui constitue l'une des principales ressources aquifères de la Belgique et du Nord de la France. Certaines parties de la nappe étaient intensivement surexploitées mais les volumes prélevés sont aujourd'hui compensés par les eaux d'exhaure des carrières du Tournaisis.

Le sol de Mouscron est majoritairement composé de limon à drainage naturel modéré ou imparfait, qui présente une relativement bonne aptitude à la culture. Les sols les plus aptes sont localisés au centre de la commune mais ceux-ci ne correspondent pas toujours aux zones agricoles définies par le plan de secteur. Notons que l'ensemble de la commune est reprise en zone vulnérable au sens de la directive nitrates.

Plusieurs études sur la qualité de l'air et sur les odeurs ont été réalisées à Mouscron. Celles-ci ont montré qu'il existait des nuisances olfactives à certaines périodes à proximité des zones d'activités et que certaines mesures de la qualité de l'air se rapprochaient ou dépassaient les valeurs-guides définies par l'OMS.

### II.1.3. Structure naturelle

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.

Depuis 2008, la réserve de la Fontaine bleue, située au Nord du centre urbain, est reconnue comme zone humide d'intérêt biologique. Ce site est une ancienne zone humide agricole transformée en réserve éducative depuis 1988. Il est formé de mares, de zones marécageuses et de plantations diverses. Il constitue une zone centrale importante dans le maillage écologique de Mouscron.

D'autres biotopes participent également au développement de la biodiversité à Mouscron. Citons notamment les cours d'eau et zones humides (cours de la Grande Espierres, de l'Espierres Blanche et de l'Esperlion, douves du château des Comtes, zone humide du Malgré-Tout,...), les alignements d'arbres et zones boisées, les parcs et espaces verts (parc communal, parc Lenoir, réserve du Pont Blanc,...) et l'argillère du Sterreberg.

De nombreuses actions à l'initiative de la commune permettent d'entretenir et de développer la biodiversité et le maillage écologique du territoire et de sensibiliser les habitants aux richesses de ce patrimoine naturel. Notons, entre autres, le PCDN, la verdurisation de certains axes, la signature des conventions « combles et clochers » et « bords des routes », la participation à la mise en place d'un contrat de rivières,...

Cependant, plusieurs menaces pèsent également sur le milieu naturel de l'entité. En effet, suite à l'essor industriel et au développement de l'urbanisation sur le territoire mouscronnois, certaines zones boisées, zones humides ou autres zones intéressantes au niveau écologique sont menacées ou ont déjà été fortement réduites.

### II.1.4. Structure paysagère

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'ensemble agricole est caractérisé par des grandes étendues de cultures et de prairies, parsemées çà et là de fermes ou de petits bocages. Il peut se diviser en trois unités visuelles principales distinctes, séparées les unes des autres par les lignes de crête et par le tracé de l'autoroute A17 située en surplomb. Trois autres unités agricoles plus locales se distinguent de la zone urbaine formée par Mouscron et les villages de Luigne et d'Herseaux : l'argillère du Sterreberg, la réserve de la Fontaine Bleue et l'espace agricole situé entre les trois Herseaux.

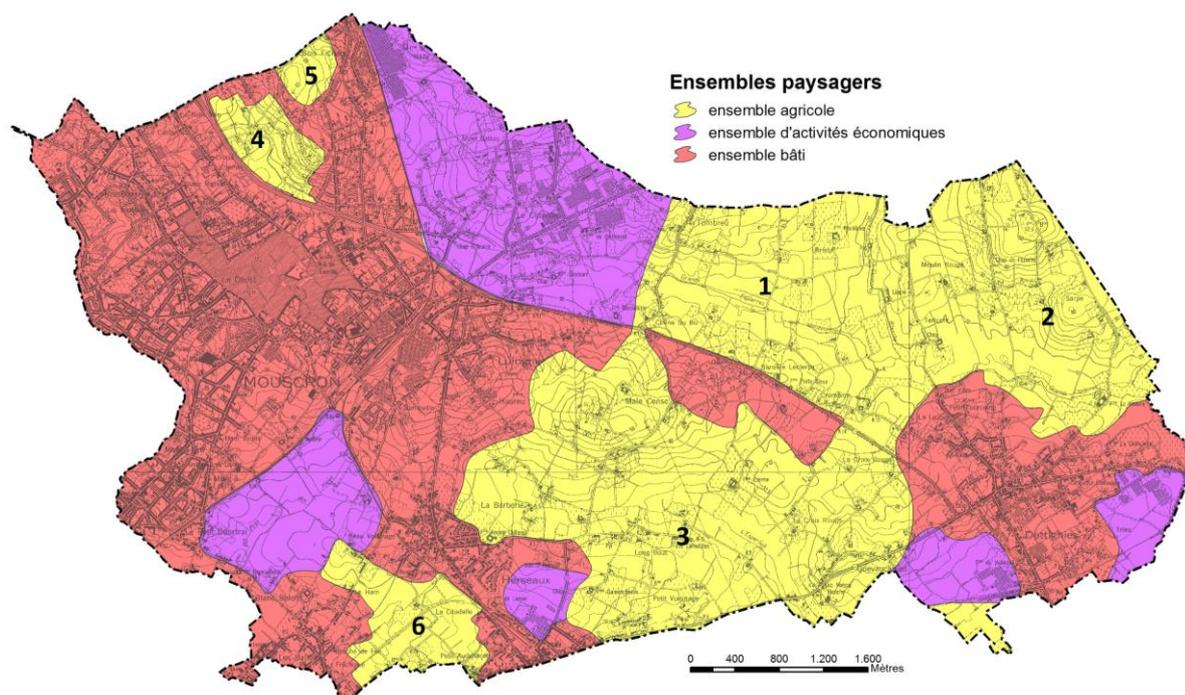


Figure 3: unités paysagères (Source: JNC AWP)

L'inventaire ADESA réalisé en 1999 a mis en évidence 8 points de vue remarquables vers les campagnes de Mouscron et des communes voisines.



Figure 4 : vue de l'unité depuis la rue de la Malcense (JNC AWP)

### II.1.5. 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 %<sup>4</sup>. 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 %.

<sup>4</sup> Entre 1987 et 2015, les parcelles non bâties ont diminué de 30 %, alors que les parcelles bâties ont augmenté de 67 % (source : IWEPS, 2015)

La commune compte à l'origine quatre noyaux bâtis et un nombre conséquent de fermes en carré ou en long, datant du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle, dispersées au travers des plaines agricoles.

Plusieurs éléments majeurs structurent le territoire, d'une part les voies de chemin de fer qui séparent Mouscron de Luignne et de Herseaux, d'autre part la RN 58 reliant Mouscron à Dottignies et enfin l'autoroute A17 qui longe Dottignies.

La proximité de la France et plus particulièrement le développement de son industrie textile fût clairement un moteur de développement pour la commune et tout particulièrement pour la ville de Mouscron.

Il s'en trouve que Mouscron et Tourcoing, ainsi que Herseaux et Wattrelos semblent, dans une première approche, constituer un tissu urbain continu.

Trois typologies prédominantes sont rencontrées au sein de l'entité, elles se retrouvent indifféremment qu'il s'agisse de la ville de Mouscron ou des noyaux villageois. Il s'agit d'une part du bâti continu, typologie traditionnelle principalement rencontrée dans les centres des villages et à Mouscron, d'autre part du bâti semi-continu qui a une forte représentativité au sein de l'entité (différentes époques sont rencontrées : depuis les années 50 jusqu'à ce jour), et enfin du bâti en ordre ouvert qui a connu un développement important depuis les années 70 et qui s'implante la plupart du temps « en grappe » sous forme de lotissements.

A ces typologies prédominantes, il faut ajouter de nombreux bâtiments épars au sein de l'entité, tant à Mouscron que dans les villages, tels que les maisons de maîtres, les entrepôts, les batteries de garages, les équipements communautaires (églises, écoles, hôpitaux, etc.), les immeubles à appartements... Certains d'entre eux, outre leur fonction première, rencontrent un rôle de point de repère, de lieu d'identité, voir même de lieu polarisateur pour les habitants.

Les bâtiments destinés aux activités économiques font partie intégrante du paysage de Mouscron, ils sont principalement localisés en périphérie de Mouscron ou aux abords de Dottignies. Ils marquent par la rupture d'échelle en comparaison au bâti traditionnel. Par ailleurs, la promiscuité entre ces derniers et les habitations est une particularité de Mouscron.

### **II.1.6. Voies de communication et espaces publics**

Le territoire communal est traversé par l'autoroute A17 reliant Tournai à Bruges. Elle traverse l'Est du territoire dans la direction Nord-sud.

Plusieurs voiries de transit traversent l'entité, dont la plus importante est la N58 qui constitue l'épine dorsale de Mouscron. Cette voirie est vouée à devenir un véritable boulevard urbain grâce à plusieurs interventions (ronds-points, verdurisation,...) liées à la mise en œuvre du PCM. Les autres voiries de transit sont la N43 qui relie Gand à Mouscron, la N518 (Route de la Laine) toujours en cours de construction et la N511 au Sud de Dottignies.

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. Mouscron est également concernée par un trafic marchandises important sur la ligne Gand-Lille qui dessert notamment la plate-forme bimodale rail-route située dans la zone d'activités de la Martinoire.

Dix lignes de bus parcourent le territoire mouscronnois et forment un réseau de transports publics bien développé. Certaines lignes des TEC et de De Lijn permettent de rallier la Flandres. Il est cependant plus difficile de se rendre en France car peu de collaborations transfrontalières existent, à l'exception de la ligne MWR (Mouscron-Wattrelos-Roubaix).

Enfin au niveau du réseau de voies lentes, certaines rues de Mouscron sont dotées de pistes cyclables et la réalisation de six promenades urbaines est planifiée dans le cadre du PCM. Un GR traverse également l'entité du Nord au Sud. Le RAVeL ne passe pas à Mouscron, mais le tronçon n°1 passe à proximité, le long du canal de l'Espierres. La Ville de Mouscron s'est dotée également d'un plan communal cyclable, qui a permis de mettre en place une série d'aménagements (nouvelles pistes cyclables en voirie ou en site propre, sens uniques limités-SUL,...)

D'une manière générale, le réseau de voiries est en meilleur état dans les villages qu'à Mouscron. Plusieurs interventions ont cependant eu lieu en différents endroits à Mouscron ou dans les villages périphériques. Globalement, on remarque également une corrélation entre la densité du bâti et l'état des voiries : les voiries densément bâties sont mieux entretenues.

Les espaces publics sont peu nombreux et sont régulièrement monopolisés par le stationnement de véhicules. On dénombre au moins une place par village ou par quartier. Plusieurs petits espaces publics, élargissement de voiries, espaces verts sont également identifiables. Notons aussi la présence de nombreux terrains de sports à Mouscron et dans les villages.

La présence de la frontière 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.

### **II.1.7. Réseau d'infrastructures techniques**

En matière d'épuration des eaux usées, Mouscron dépend du PASH 'Escaut-Lys'. Les eaux usées sont traitées dans trois stations : celle de Mouscron (300.000 EH, sa capacité a été récemment augmentée), recueille les eaux usées du Nord de la commune ; celle de Grimonpont, en France (350.000 EH), recueille les eaux de l'Ouest de la commune (32.000 EH) ; et celle de Pecq (20.000 EH) traite les eaux de Dottignies et du Sud de Mouscron.

Toutes les zones urbanisées de l'entité sont alimentées en eau. Deux sociétés de distribution d'eau se partagent le territoire de Mouscron. L'IEG gère la moitié Ouest, alors que la SWDE s'occupe de la moitié Est. La VMW possède deux stations de pompage sur Mouscron, mais n'y distribue pas d'eau.

En matière d'électricité, Mouscron est affiliée à l'intercommunale SIMOGEL. Toutes les rues urbanisées possèdent un équipement permettant d'alimenter les bâtiments en électricité. Le territoire de Mouscron est également traversé par plusieurs lignes aériennes à haute tension (70kV et 150kV), dont la plupart sont reliées à la station de transformation située dans la zone industrielle au Nord.

La distribution de gaz naturel est assurée par SIMOGEL également. Grâce à la réalisation d'un des objectifs du premier schéma de structure, le taux de couverture en gaz atteint presque les 100 % des rues urbanisées.

Fluxys possède quatre conduites de transport de gaz naturel ou d'azote passant par le territoire de Mouscron et qui sont toutes reliées à la station de détente située au Nord de la commune.

En matière de téléphonie mobile, on dénombre une trentaine de sites accueillant des antennes GSM réparties sur tout le territoire.

### II.1.8. Contexte socio-économique

L'évolution démographique de Mouscron a été caractérisée par une croissance très importante pendant la première moitié du XX<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2014, atteignait 56.546 habitants.

Avec plus de 1300 hab./km<sup>2</sup>, Mouscron est une des communes les plus densément peuplées de la Région wallonne. Mais c'est surtout dans l'ancienne commune de Mouscron qu'elle est la plus importante (près de 2500 hab./km<sup>2</sup>).

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.

Alors que l'état du logement laissait à désirer dans les années 1980 comparativement à la moyenne wallonne, le confort a bien évolué de manière générale dans la commune.

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.

En matière d'offre d'emplois, sur 100 personnes en âge de travailler et désirant travailler, habitant la commune, 93 pouvaient théoriquement trouver du travail dans les limites du territoire communal. Cependant, l'enquête socio-économique de 2001, nous informe que beaucoup de Mouscronnois quittent leur commune pour aller travailler dans les pôles d'emploi proches. A l'inverse, Mouscron attire également les actifs des communes voisines.

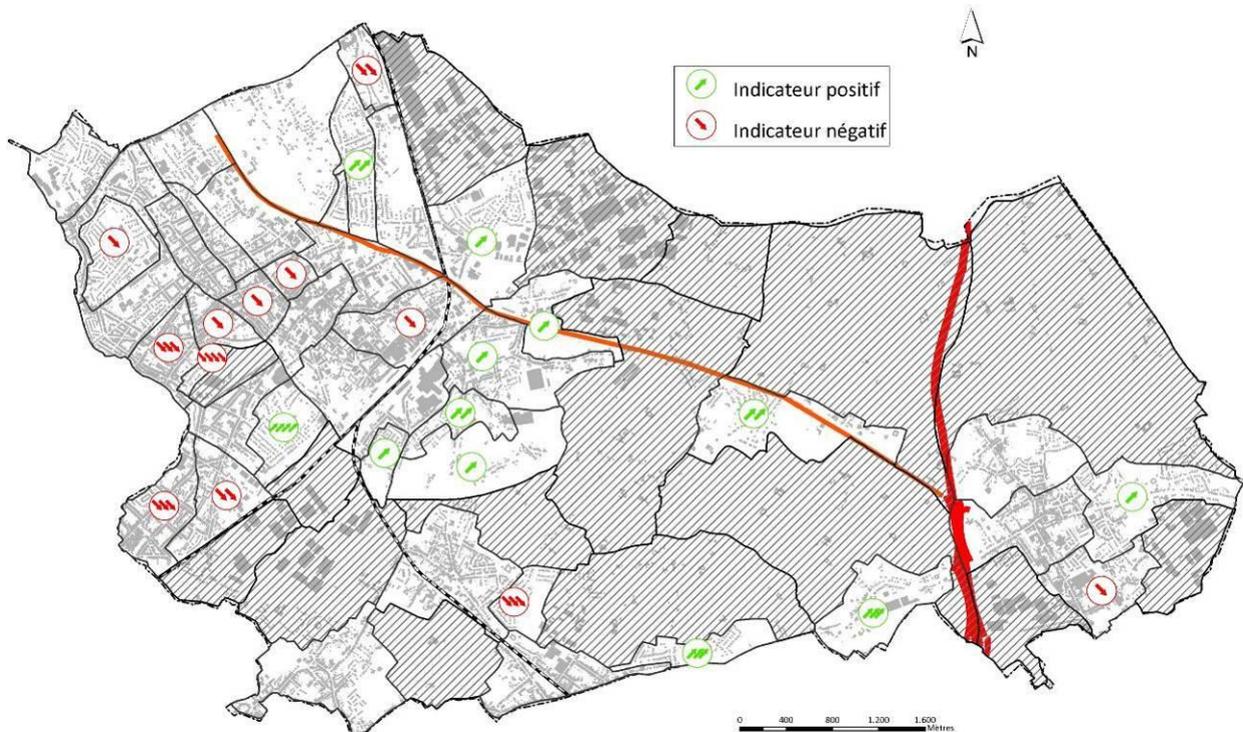
Mouscron ne compte pas moins de 30 écoles, dont une vingtaine proposant de l'enseignement fondamental et une dizaine de l'enseignement secondaire. D'autres services sont également bien représentés dans l'entité :

- plusieurs crèches et gardiennes conventionnées ;
- onze maisons de repos ;
- un hôpital régional ;
- 12,6 % de logements publics parmi le nombre total de logement ;
- des résidences et services pour les personnes handicapées ;
- etc.

Afin de se rendre compte de la santé socio-économique générale des différents quartiers, nous avons créé un indice global regroupant une série de critères concernant la population, l'environnement, les revenus, l'emploi et le logement. A travers cette recherche de synthèse, nous avons voulu identifier les quartiers en bonne ou en mauvaise santé au niveau socio-économique, dans le but de localiser au sein de la commune les quartiers à rendre prioritaires pour les actions futures.

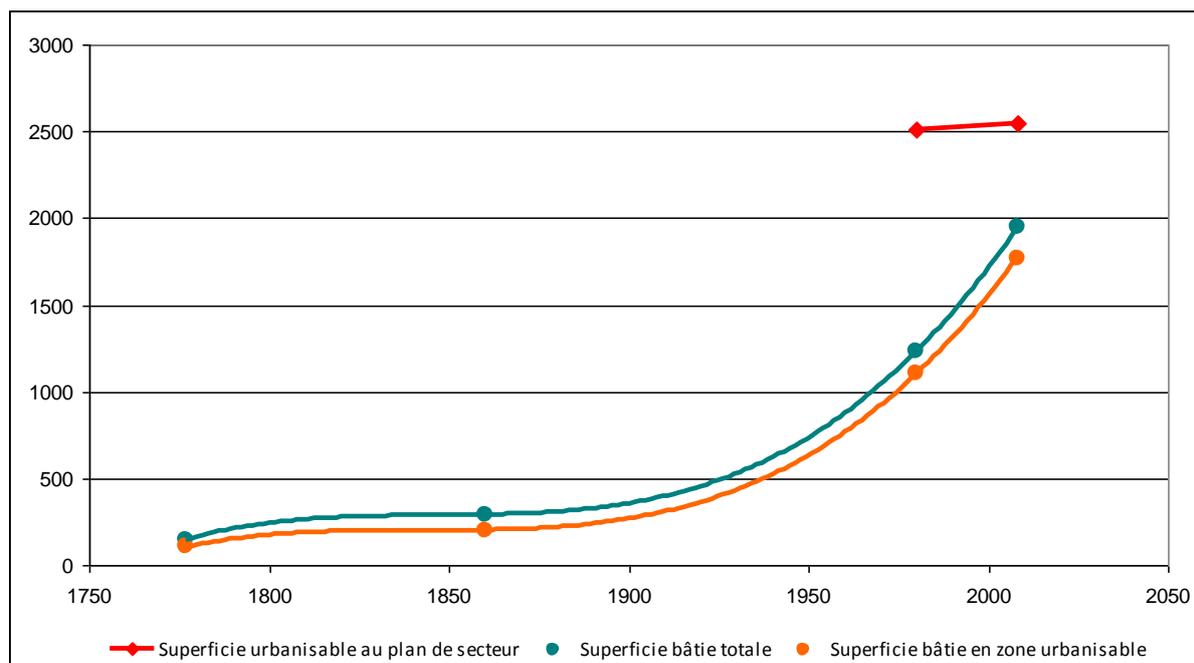
Certains secteurs statistiques ressortent particulièrement, que ce soit de manière positive ou négative :

- le quartier du stade présente la meilleure santé ; le village de Luingne et les quartiers transfrontaliers sud semblent également être des quartiers attractifs.
- en revanche, la cité des Fleurs (Herseaux) et le quartier d'Outre-Meuse (cité sociale située à côté du parc communal), ainsi que les quartiers du Mont-à-Leux et du Tuquet présentent une moins bonne santé.



### II.1.9. 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.



Cette évolution est à mettre en relation avec la surface urbanisable du plan de secteur (courbe rouge sur le graphe<sup>5</sup>). Cette comparaison nous montre que près des  $\frac{3}{4}$  de la superficie destinée à l'urbanisation est déjà consommée sur le territoire mouscronnois. Le caractère exponentiel de cette courbe peut laisser penser que le plan de secteur pourrait arriver à saturation d'ici 20 ans si l'urbanisation continue au même rythme.

Le potentiel foncier global sur l'ensemble de la commune<sup>6</sup> s'élève à 680,5 hectares (soit 27% des zones urbanisables<sup>7</sup>). Le secteur privé détient un potentiel foncier important au sein des zones urbanisables : plus de 75% du potentiel foncier total. Le secteur public possède néanmoins 160 ha de terrains théoriquement valorisables.

L'ancienne commune de Mouscron présente très peu de potentiel foncier. Les anciennes communes de Herseaux et de Luigne présentent par contre encore des réserves importantes (45%), mais celles-ci sont essentiellement situées dans des zones à destination économique ou dans les ZACC.

<sup>5</sup> La superficie totale des zones urbanisables au plan de secteur a légèrement augmentée depuis son approbation en 1979, notamment à cause de l'inscription de la zone d'activité économique de Quevaucamps.

<sup>6</sup> Zones d'extraction non comprises.

<sup>7</sup> Zones d'extraction non comprises.

## II.2. Synthèse de la situation existante de droit

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). Ces deux zones ont été proposées par le Gouvernement wallon (AGW 29 octobre 2010) pour une modification de plan de secteur.

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.

Au sein des zones non urbanisables, la zone agricole couvrent près d'un tiers du territoire. Les autres types de zones non urbanisables (espaces verts, naturelle, parc et plan d'eau) représentent moins de 5 % du total.

Aucun périmètre d'intérêt paysager ou périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique n'est présent sur la commune. Les surimpressions au plan de secteur ne concernent que les infrastructures routières et ferroviaires et les lignes à haute tension.

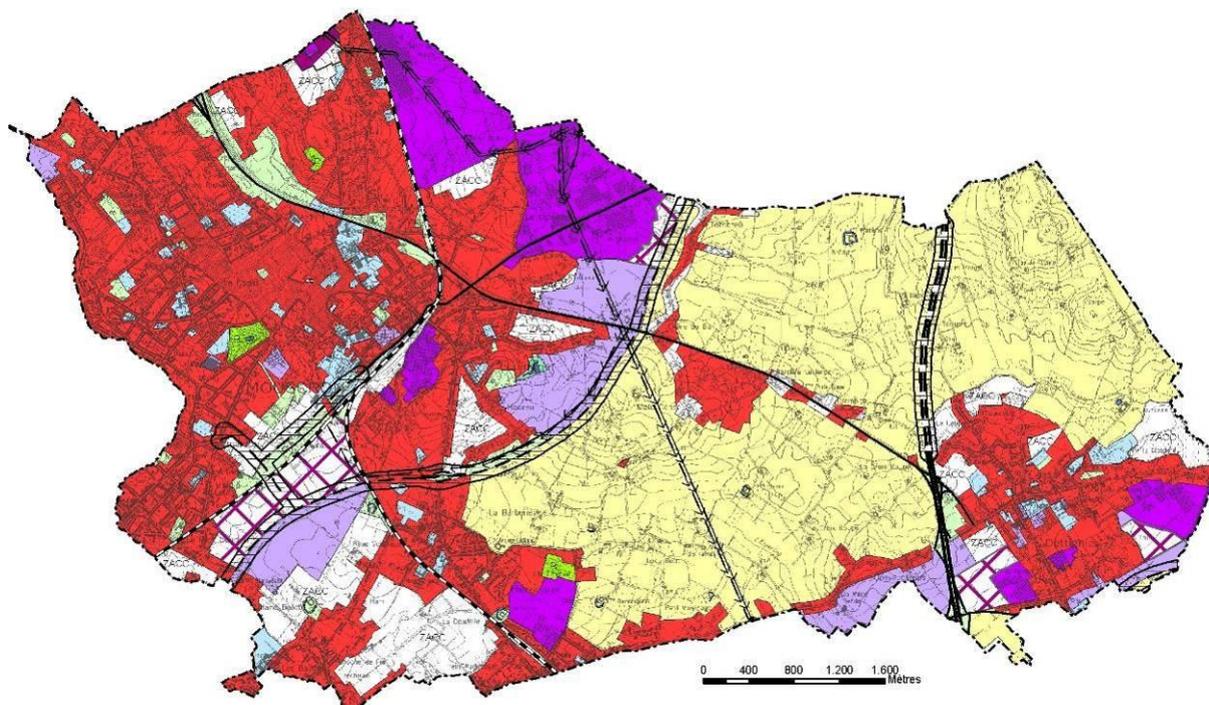


Figure 6 : Extrait du plan de secteur actuel de Mouscron-Comines (SPW-DGO4, IGN)

Les périmètres réglementaires ont un impact important car ils imposent des règles à la conception des projets d'urbanisation. Le territoire est couvert par quatre plans communaux d'aménagement, un rapport urbanistique et environnemental<sup>8</sup> pour la mise en œuvre de la ZACC « rue Raymond Beaucarne » et près de 400 permis de lotir délivrés sur une période de 45 ans. Mouscron et

<sup>8</sup> Un second rapport urbanistique et environnemental est entré en vigueur en 2015. Il concerne les ZACC « Blanc Ballot » et « Trois Herseaux ».

Dottignies sont également concernés par plusieurs zones de prévention relatives aux captages d'eau de distribution publique.

En outre, Mouscron a été une des premières communes wallonnes à se doter d'un règlement communal d'urbanisme.

Mouscron possède également énormément de périmètres de procédure sur son territoire. La plupart couvrent des zones destinées à l'urbanisation (résidentielle ou industrielle) : onze schémas directeurs pour la mise en œuvre de zones d'aménagement communal concerté et 33 périmètres de reconnaissance économique. De nombreux périmètres concernent également l'assainissement et la reconversion (potentielle) d'anciennes friches industrielles (remembrement urbain et sites à réaménager).

Au niveau patrimonial, la commune compte six monuments et un site classés, ainsi que de plusieurs zones de vestiges archéologiques. On dénombre également plus d'une centaine d'arbres ou alignements d'arbres remarquables.

Les périmètres de gestion sur Mouscron sont essentiellement des périmètres octroyant des aides financières pour permettre la rénovation des quartiers où des problèmes sociaux et économiques apparaissent (zone d'initiative privilégiée, rénovation et revitalisation urbaine). Ils sont localisés, pour la plupart, dans le centre-ville ou au Sud-ouest de celui-ci.

Les périmètres de gestion du patrimoine naturel et paysager sont peu nombreux. On dénombre une zone humide d'intérêt biologique (la Fontaine Bleue) et huit points de vue remarquables, définis par l'ADESA, dans les plaines agricoles de l'Est de la commune.

Les contraintes géotechniques sont liés aux articles 136 et 136bis. Mouscron est peu concernée par les risques naturels : seules certaines zones sont soumises à des risques d'inondations, essentiellement à proximité de la Grande Espierres et de l'Espierlon. Notons cependant qu'il existe une entreprise classée SEVESO située dans la zone industrielle de Portemont, dont la « zone vulnérable » englobe quelques logements (une autre entreprise SEVESO située également au Portemont a cessé récemment ses activités et les bâtiments ont été démantelés).

## II.3. Synthèse de l'analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion du territoire

---

Les plans et programmes pertinents en matière de planification, de développement et de gestion de l'ensemble du territoire dont devra s'inspirer le schéma de structure communal, sont les suivants :

Au niveau de l'Union européenne :

- le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), dont s'inspire fortement le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) ;
- la Politique de cohésion de l'union européenne et plus particulièrement le « Phasing-Out » de l'objectif 1 dont fait partie la province du Hainaut et le projet « Interreg IV » qui concerne la coopération transfrontalière ;
- la Stratégie de l'Union Européenne en faveur du développement durable (SDD de l'UE) ;
- la Convention Européenne du Paysage (Florence).

Au niveau national :

- le Plan fédéral de développement durable (PFDD) ;
- la Stratégie nationale pour la biodiversité 2006-2016.

Au niveau régional :

- le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) qui définit Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier<sup>9</sup> ;
- le Plan wallon de développement rural (PWDR) ;
- le Plan d'Environnement pour le Développement Durable (PEDD) ;
- les plans régionaux sectoriels en matière d'environnement en vigueur aujourd'hui. Il s'agit du Plan wallon des déchets, du Plan wallon de l'air, de la Directive Cadre sur l'eau (transposée dans le Code de l'eau) et du Plan PLUIES ;
- le Plan d'assainissement du sous-bassin hydrographique de l'Escaut-Lys (PASH) ;
- le Plan wallon pour la maîtrise de l'énergie (PWME).

Au niveau supra-communal :

- la Stratégie pour une métropole transfrontalière
- l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ;
- le Projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 » ;
- le Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde ;
- le Contrat de rivière « Escaut-Lys ».

Au niveau local :

- le Schéma de structure communal approuvé le 1<sup>er</sup> juillet 1991 ;
- le Plan communal de mobilité (PCM) ;
- le Plan communal cyclable (PCC)
- le Programme communal de mise en œuvre des ZACC (non approuvé) ;
- le Plan de Prévention des Déchets et de Propreté ;
- le Plan communal de développement de la nature (PCDN) ;
- les Convention « bord des routes » et « combles et clochers » ;
- les Programmes communaux d'actions en matière de logement (2007-2008, 2009-2010) ;

---

<sup>9</sup> Le SDER en révision (enquête publique du 29 novembre 2013 au 13 janvier 2014) détermine Mouscron comme pôle principal

- le Plan triennal des travaux ;
- le Projet de ville ;
- l'étude paysagère ADESA.

## II.4. Enjeux et perspectives

---

### **But du diagnostic :**

Le but du diagnostic est d'exprimer les constats qui permettront aux autorités communales et à la CCATM de définir des options d'aménagement et de les développer en bonne connaissance de cause.

Le diagnostic, qui met en exergue les opportunités à saisir et les menaces dont il convient de se prémunir, constitue donc le lien entre les phases 1 (analyse) et 2 (options) de la mission d'élaboration du schéma de structure communal.

### **Carte(s) illustrant cette partie du rapport :**

Carte ASE-17 – Diagnostic

### II.4.1. 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 n°7 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. En outre, la réflexion sur la qualité de vie dans les quartiers et la vocation de certains d'entre eux, entamée au travers des opérations de rénovation urbaine, devrait être poursuivie pour certaines « zones-leviers » identifiées dans le diagnostic, tels que le quartier de la gare, la zone frontalière, la ZACC « des trois Herseaux », les zones d'activités à proximité de Dottignies,...

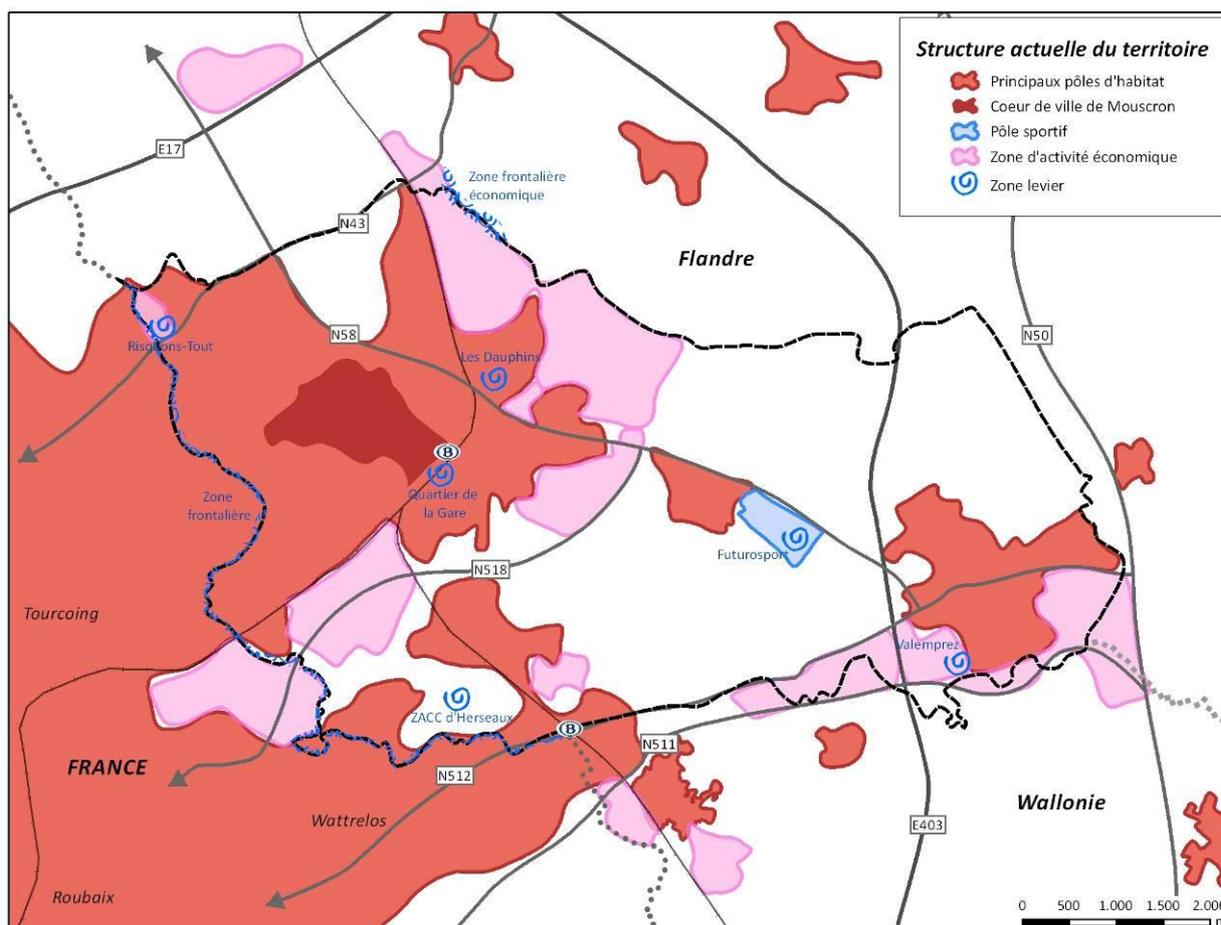


Figure 7 : Structure actuelle et schématique du territoire mouscronnois (JNC AWP)

## II.4.2. Les activités économiques

On a vu que Mouscron s'est positionnée clairement en tant que pôle industriel dès le 18<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, c'est 525 ha du territoire qui sont destinées à l'activité économique (représentés sur la figure n°8 ci-après). Cette superficie, qui représente environ 13 % du territoire, pourrait encore être augmentée puisque le Gouvernement wallon a proposé (en octobre 2010) de créer 70 ha supplémentaires aux lieux-dits « Mahrem » et « Tombrouck ». Un des enjeux fondamentaux du volet « 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.

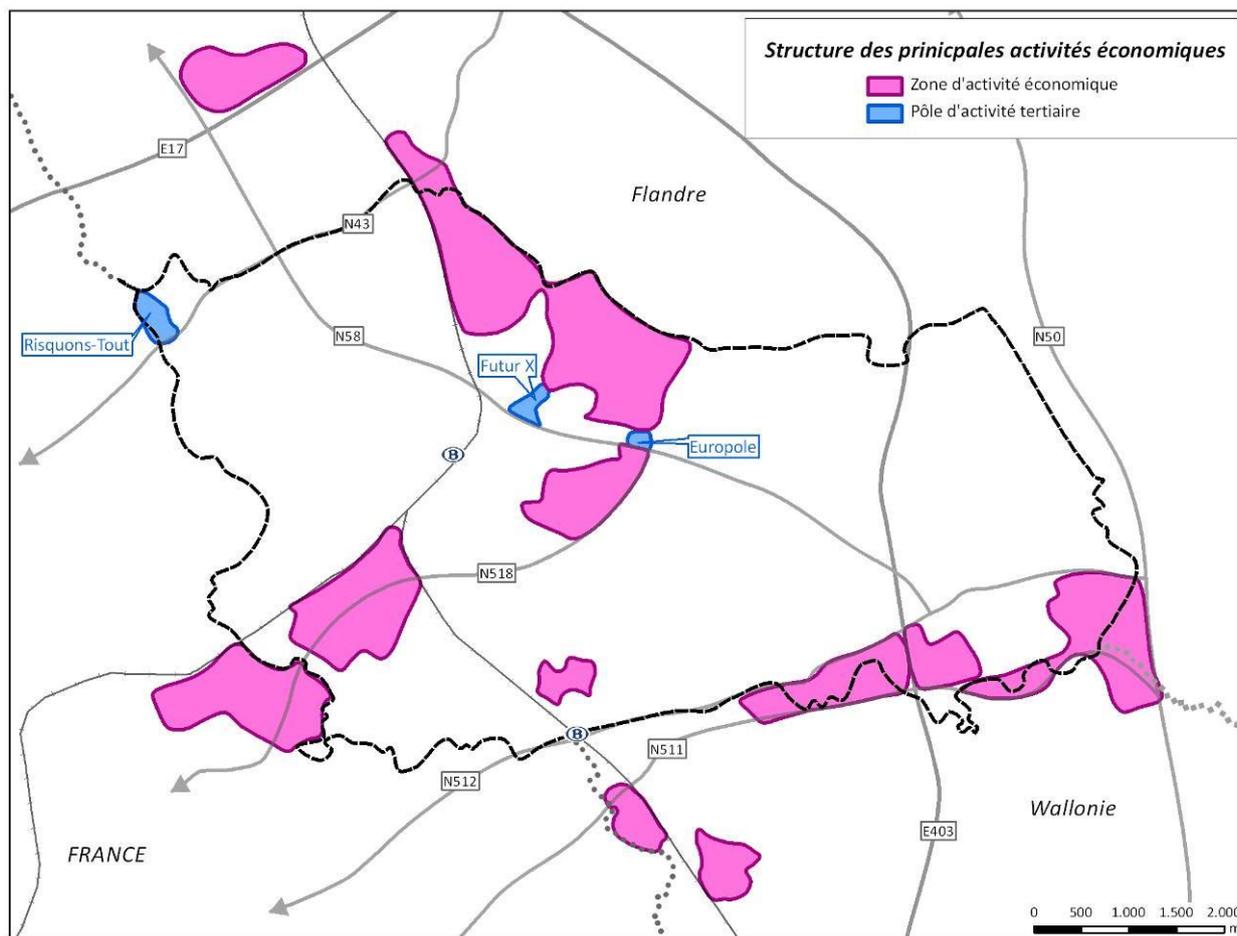


Figure 8 : Structure schématique des principales activités économiques (JNC AWP)

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 (localisés sur figure n°9 ci-après). 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.

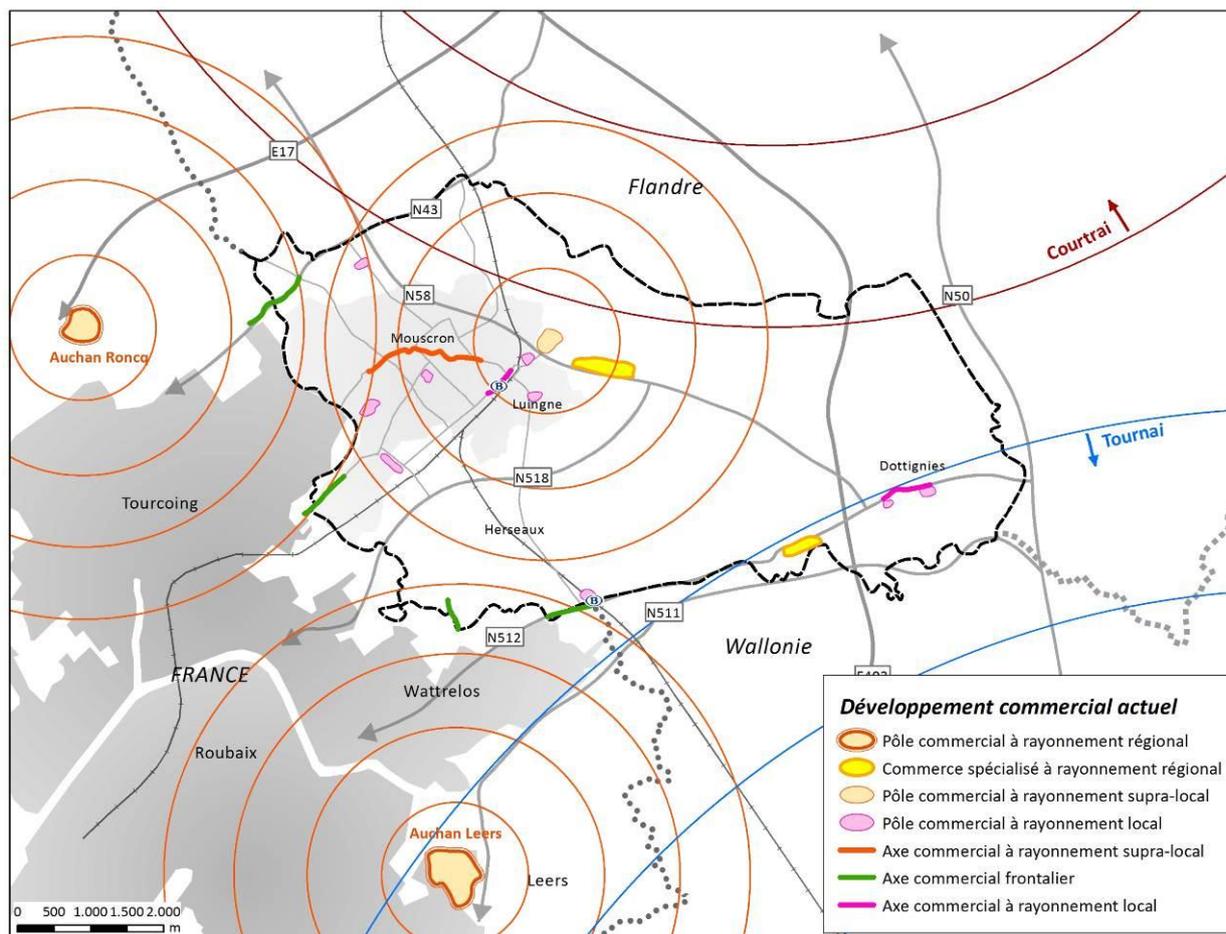


Figure 9 : Développement commercial actuel à Mouscron et dans sa périphérie (JNC AWP)

### II.4.3. Les services et équipements 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.

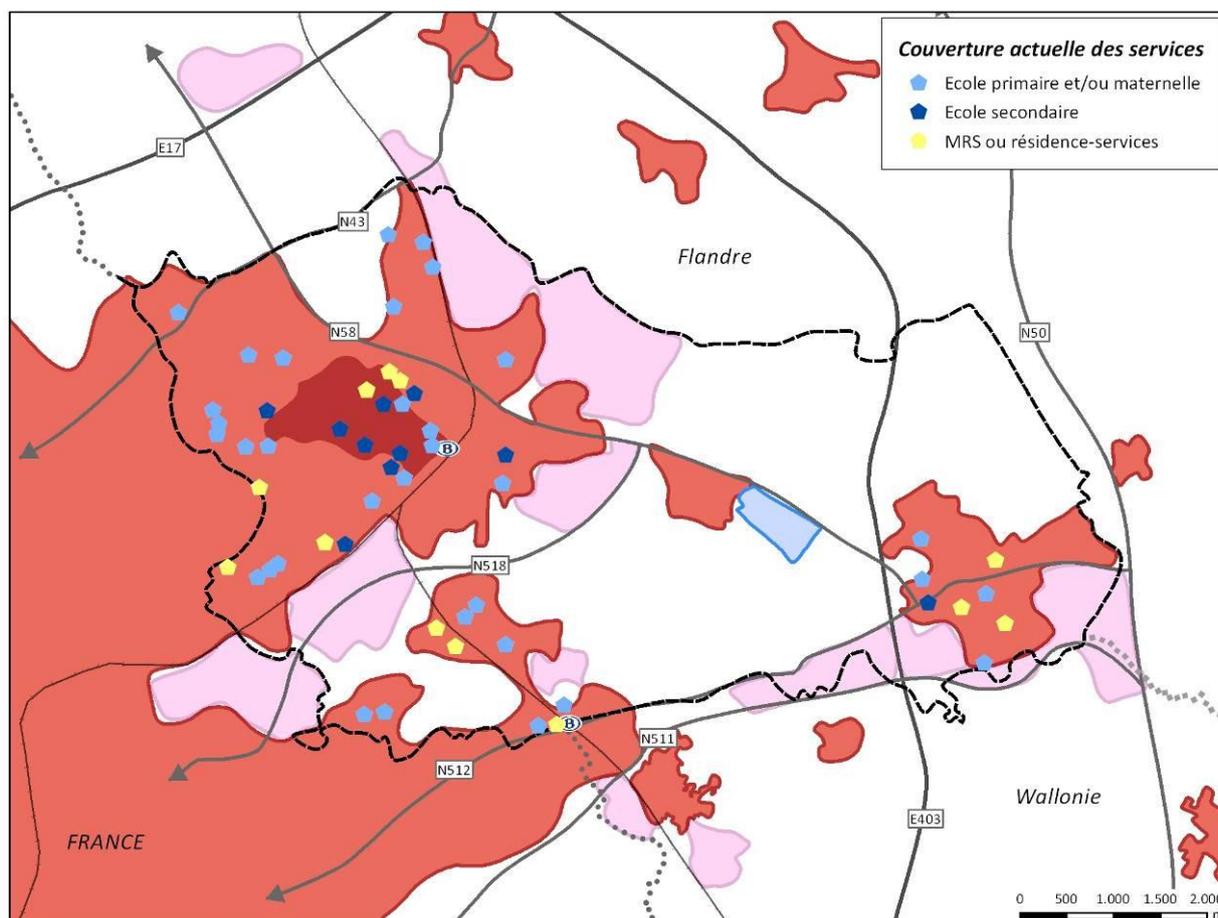


Figure 10 : localisation des écoles et maisons de repos dans les différents noyaux bâtis (JNC AWP)

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. Le déclin du club de football (Excelsior) a momentanément freiné l'opportunité de poursuivre dans ce sens. Néanmoins, le retour du club en Division 1 en 2014 permet à nouveau de pérenniser le site. 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.

### II.4.4. La mobilité

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. Il est donc nécessaire, pour préserver une certaine qualité de vie dans les zones habitées, de créer les chaînons manquants nécessaire à la circulation de transit (route de la Laine et véritable liaison avec l'A17) ;

- le diagnostic a mis en évidence certaines faiblesses 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,... Le SSC en concertation avec le plan communal de mobilité devrait permettre de répondre à ces déficiences ;
- en termes de lisibilité, il est indispensable de présenter une signalétique (jalonnement) et des aménagements clairs et cohérents pour l'ensemble du territoire. Ceci est principalement valable pour le balisage des zones d'activités économiques (en concertation avec la Wallonie Picarde) et pour les principales portes d'entrées dans l'agglomération ;
- enfin, la sélection<sup>10</sup> de Mouscron en tant que « Commune pilote Wallonie cyclable » permet également de développer un réseau cohérent pour les usagers lents.

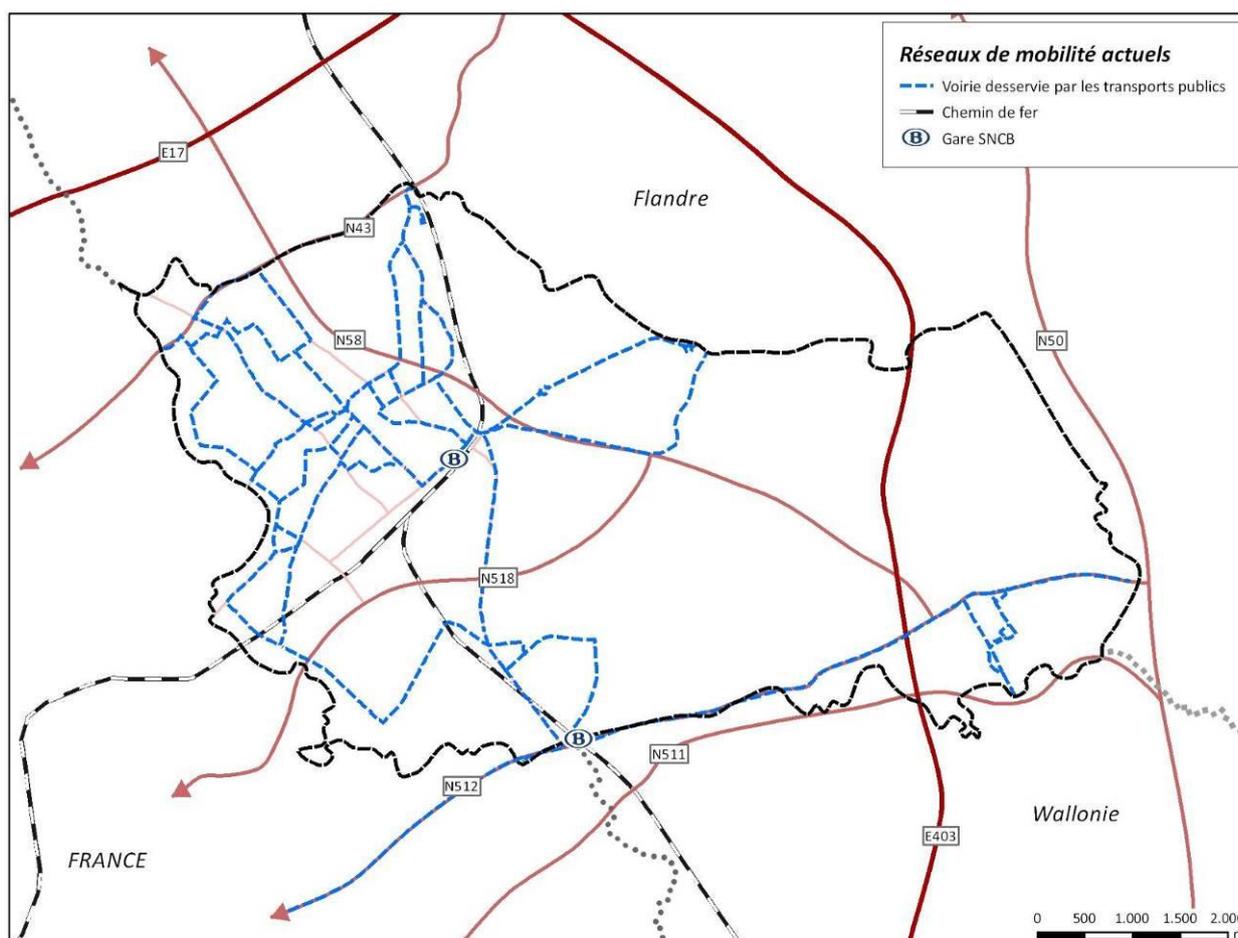


Figure 11 : Réseaux de mobilité actuels de Mouscron (JNC AWP)

#### II.4.5. Le maillage écologique

La commune tend, ces dernières années, à améliorer son maillage écologique grâce aux diverses actions énoncées dans le diagnostic. Celui-ci est représenté sur la figure n°12 ci-après. Cependant, certains espaces présentant des qualités biologiques (abords des cours d'eau, talus du chemin de fer,

<sup>10</sup> Décision du Gouvernement wallon du 16 décembre 2010 pour le choix des 12 communes présélectionnées. En septembre-octobre 2011, 6 à 8 communes pilotes seront choisies parmi ces 12 communes pour obtenir le statut de « communes-pilotes ». En 2012, Mouscron a effectivement été sélectionnée et a pu mettre en route son PCC.

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.

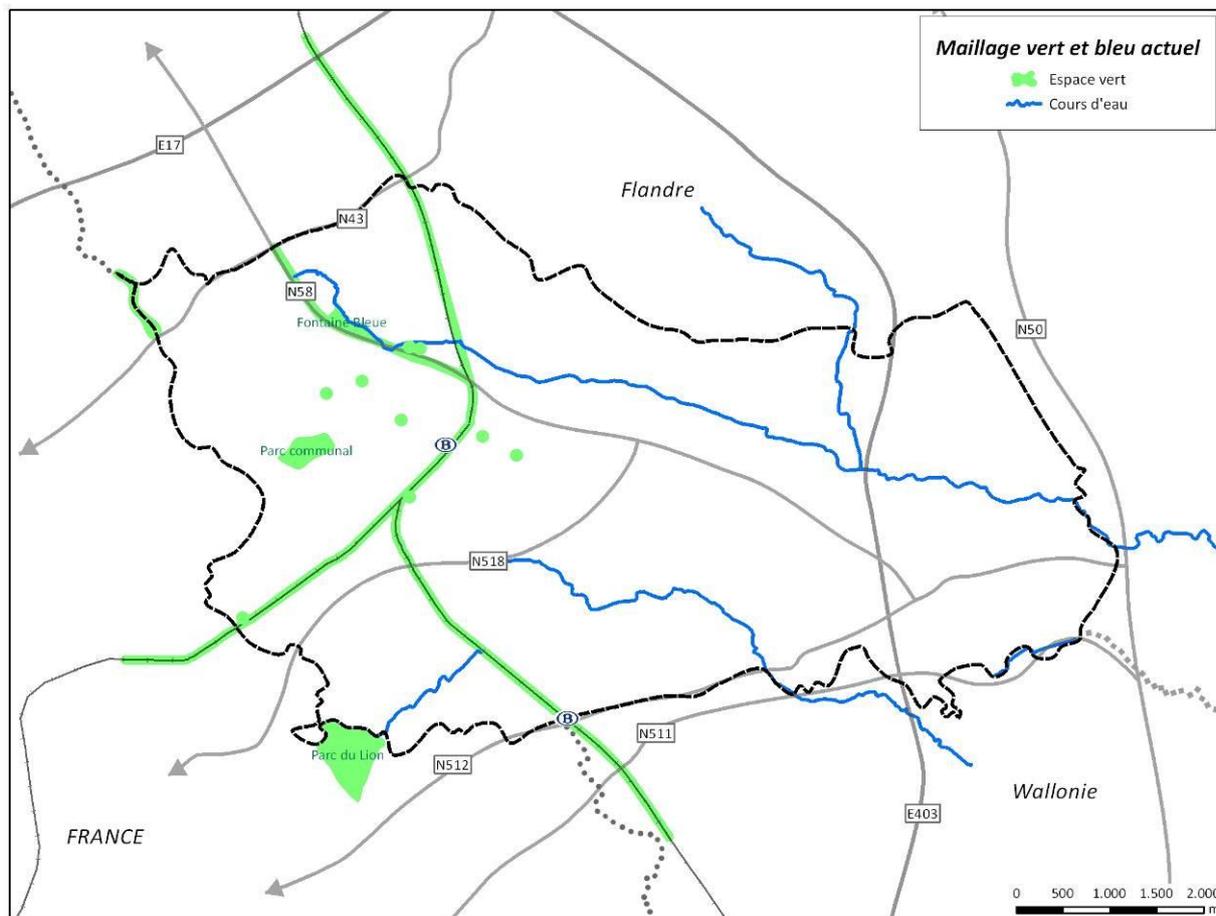


Figure 12 : Maillage vert et bleu actuel à Mouscron (JNC AWP)

La ville montre clairement son souhait d'aller vers un développement durable de son territoire. Les objectifs en matière de production et d'économie d'énergie (panneaux solaires, énergie éolienne urbaine, PAED<sup>11</sup>...) et d'usage parcimonieux du sol doivent donc apparaître comme une priorité à travers l'ensemble des projets.

Finalement, la potentialité de coopérations supra-communales, notamment en matière de mobilité, d'activités économiques, de développement commercial et de tourisme, est également une opportunité à saisir (Communauté urbaine de Lille, Courtrai, Tournai,...).

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.

<sup>11</sup> PAED : Plan d'Action des Energies Durables



---

### III Objectifs prioritaires de développement, d'aménagement et d'urbanisme

---

### III.1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier

	Intitulé complet de l'objectif :
<b>Affirmer le rôle de Mouscron comme pôle d'appui transfrontalier au sein de la Wallonie Picarde et de l'Eurométropole</b>	

Référence(s) à la phase 1	Référence(s) au SDER <sup>12</sup>	Référence(s) au projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 »
II.1 – contexte général II.5 – structure et caractéristiques de l'urbanisation II.7 – voies de communication et espaces publics II.8 – réseaux d'infrastructures techniques II.9 – contexte socio-économique IV – Analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion	I. Structurer l'espace wallon Aménager en structurant Définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial Affirmer la Wallonie comme partenaire Assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales de développement territorial III. Mettre en place des collaborations transversales Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversale pour réaliser des projets	I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable Une supra-communauté sous la forme d'une communauté de communes Un schéma de cohérence territoriale pour la Wallonie picarde II. Mobiliser les atouts de deux proximités métropolitaines Rayonnement et ouverture de la Wallonie picarde La Wallonie picarde dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai III. Consolider et communiquer une image de qualité connue et reconnue Un plan marketing pour la Wallonie picarde Une politique événementielle cohérente véhiculant les valeurs et l'image de la Wallonie picarde IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes Revitalisation de centres-villes et amélioration des espaces urbains du territoire

#### III.1.1. Conforter son statut de pôle

Mouscron bénéficie d'une localisation particulièrement stratégique en Wallonie, à l'intersection de la Flandre et de la France. 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

<sup>12</sup> Référence au SDER de 1999 vu que la révision n'a pas encore été adoptée.

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.

Implantée sur l'eurocorridor Lille-Courtrai-Anvers et à proximité de deux autres axes importants, Lille-Liège (MHAL<sup>13</sup>) et Lille-Bruxelles, Mouscron doit profiter de cette situation privilégiée et assumer pleinement son rôle de ville-relais et de « porte d'entrée » sur la Wallonie au départ de la France et de la Flandre.

Il faut donc veiller à la qualité des connexions aux grands axes de communication (gare, bretelles, ...) et aux nœuds entre ceux-ci afin d'optimiser les échanges entre les modes de transports et permettre un développement idéal des entreprises déjà implantées à Mouscron. Dans ce contexte, on sera également attentif à capter les impacts positifs de la gare de Lille-Europe et de l'aéroport de Lille, situés à trente minutes seulement du centre urbain.

### III.1.2. Tirer profit de la proximité d'autres pôles

Le développement territorial (aspects économiques, gestion des ressources, gestion des déplacements,...) 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.

Ces pôles existants peuvent exercer une influence positive sur le développement de Mouscron mais provoquent également des effets pervers (pression immobilière, problèmes de congestion,...). La ville doit donc tirer profit des ses atouts et devenir acteur de son évolution plutôt que de subir les désagréments de cette localisation.

Les deux structures supracommunales (l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et la Wallonie picarde) mises en place ont pour objectif d'offrir aux citoyens un territoire de qualité pour vivre, créer et entreprendre en concertation avec tous les acteurs et institutions compétentes. Mouscron et Tournai sont les deux pôles situés à l'intersection de l'Eurométropole et du territoire picard. Ils devront donc jouer le rôle de lien entre ces deux projets de territoire aux objectifs semblables.

### III.1.3. Stimuler les coopérations supracommunales et transfrontalières

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.

Comme on l'a vu dans l'analyse et dans les options décrites ci-dessus des coopérations supracommunales existent déjà au travers de la Wallonie picarde et de l'Eurométropole. Néanmoins,

---

<sup>13</sup> MHAL : Maastricht, Hasselt, Aachen, Liège

les caractéristiques géographiques de la commune<sup>14</sup> font que ces partenariats ne sont pas toujours effectifs ou évidents à mettre en place (législations différentes, démultiplication des organismes publics compétents,...).

Certains des objectifs du schéma de structure pourront se concrétiser plus facilement si un partenariat s'établit avec les gestionnaires des territoires limitrophes. C'est le cas en matière de protection des paysages, de gestion de la mobilité, de valorisation touristique, d'aménagement des « espaces-frontières », de production d'énergie, de gestion des cours d'eau, de services à la population, et toutes les politiques ayant des intérêts communs. La commune veillera donc à coordonner les initiatives dans ces domaines et à gérer également de manière supra-communale les conséquences environnementales.

---

<sup>14</sup> Mouscron est bordée par une seule commune wallonne, trois communes flamandes et trois communes françaises et ne présente aucune frontière géographique avec Comines-Warнетon, seconde commune de l'arrondissement.

## III.2. Structurer l'espace

	<p>Intitulé complet de l'objectif :</p> <p><b>Renforcer la densité de la ville et la lisibilité territoriale</b></p>
---	--

Référence(s) à la phase 1	Référence(s) au SDER <sup>15</sup>	Référence(s) au projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 »
II.1 – contexte général II.4 – structure paysagère II.5 – structure et caractéristiques de l'urbanisation II.6 – occupation du sol II.7 – voies de communication et espaces publics II.8 – réseaux d'infrastructures techniques II.9 – contexte socio-économique II.10 – propriétés publiques et potentiel foncier III.1 – zonage au plan de secteur III.2 – périmètres réglementaires III.3 – périmètres de gestion	I. Structurer l'espace wallon Aménager en structurant Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur Structurer les villes et les villages Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer Apporter des solutions aux situations dégradées VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement Protéger et gérer durablement les ressources	I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable Un schéma de cohérence territoriale pour la Wallonie picarde IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes Revitalisation de centres-villes et amélioration des espaces urbains du territoire

### III.2.1. Renforcer les centralités et rechercher leur complémentarité

L'urbanisation continue de Mouscron a rejoint petit à petit les villages de Luigne et d'Herseaux pour former aujourd'hui une seule agglomération de plus de 1.900 ha (sur 4.000 ha) dont la « lecture » est difficile. En outre, la mise en œuvre des grandes réserves de potentiel foncier telles que les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) à Herseaux confortera cette réalité. 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. Les spécificités et la complémentarité de ces quartiers peuvent devenir les lignes directrices d'une organisation en petits pôles distincts, hiérarchisés entre eux :

- un pôle commercial et administratif à proximité de la Grand'Place de Mouscron ;
- des pôles multimodaux à proximité des gares de Mouscron et d'Herseaux ;

<sup>15</sup> Référence au SDER de 1999 vu que la révision n'a pas encore été adoptée.

- un pôle sportif près du Futurosport ;
- ...

L'analyse a également montré l'isolement de Dottignies par rapport à l'agglomération Mouscron/Luingne/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.

Pour concrétiser cette option il s'agira notamment de :

- valoriser le bâti existant, témoin de l'histoire, de la culture et du patrimoine local ;
- (re)créer des espaces publics polarisateurs qui puissent être identifiés comme repère et lieu identitaire pour le quartier ;
- inciter les candidats bâtisseurs à choisir des terrains au sein des agglomérations plutôt qu'en bordure ;
- irriguer ces centralités par un réseau de communication cohérent pour les automobilistes mais également pour les piétons et les cyclistes ;
- favoriser l'installation des équipements de base (commerces, services, équipements culturels et sportifs,...) en fonction de l'importance du centre et de la complémentarité avec les pôles proches.

A une moindre échelle, le développement de centralités devra également avoir lieu dans les nombreuses zones d'activités économiques présentes à Mouscron.

### III.2.2. Hiérarchiser le potentiel foncier et ajuster les densités d'urbanisation

L'analyse a montré le caractère exponentiel de l'évolution des surfaces urbanisées en fonction du temps. La comparaison de cette évolution avec les surfaces disponibles au plan de secteur montre que près des trois quart de la superficie destinée à l'urbanisation est déjà consommée sur le territoire mouscronnois. Si l'urbanisation continue au même rythme, le plan de secteur pourrait arriver à saturation d'ici une vingtaine d'année.

Pour les années à venir, il conviendra donc 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, c'est-à-dire ceux qui disposent d'équipements, services, commerces et points de transfert modal ;
- accepter, dans une certaine mesure, la verticalité pour permettre de densifier les centres où il subsiste peu de surfaces disponibles ;
- exploiter le potentiel foncier prioritairement dans les centres de quartiers ou de villages ;
- hiérarchiser la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté.

### III.2.3. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées et développer les espaces à 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. Cette évolution, ainsi que d'autres événements historiques, ont laissé certaines cicatrices dans le paysage : quartiers urbains très denses pour accueillir les ouvriers, entreprises désaffectées englobées dans le tissu urbain, axes commerciaux en déclin, anciens postes frontières,...

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. Il s'agira de proposer les outils d'aménagement adéquats tels que les plans communaux d'aménagement (PCA), les rapports urbanistiques et environnementaux (RUE) et des opérations de requalification urbaine.

### III.2.4. Préserver les parties non bâties du territoire des différents types de pression

Mouscron, par son développement économique et urbanistique, n'est pas a priori un territoire propice au développement de la nature, peu riche à l'origine. Néanmoins, l'analyse a montré que certaines zones présentaient un intérêt écologique (bords des cours d'eau, réserve naturelle, argillère, parcs,...) et/ou paysager (étendues agricoles, alignements d'arbres,...).

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 les aspects paysager et écologique dans l'évaluation des actes d'aménagement et d'urbanisme et plus particulièrement pour les travaux de grande envergure pouvant avoir un impact irréversible sur ce patrimoine (ouverture de nouvelles voiries, création de nouvelles zones d'activités économiques, mise en œuvre des zones de potentiel foncier,...).

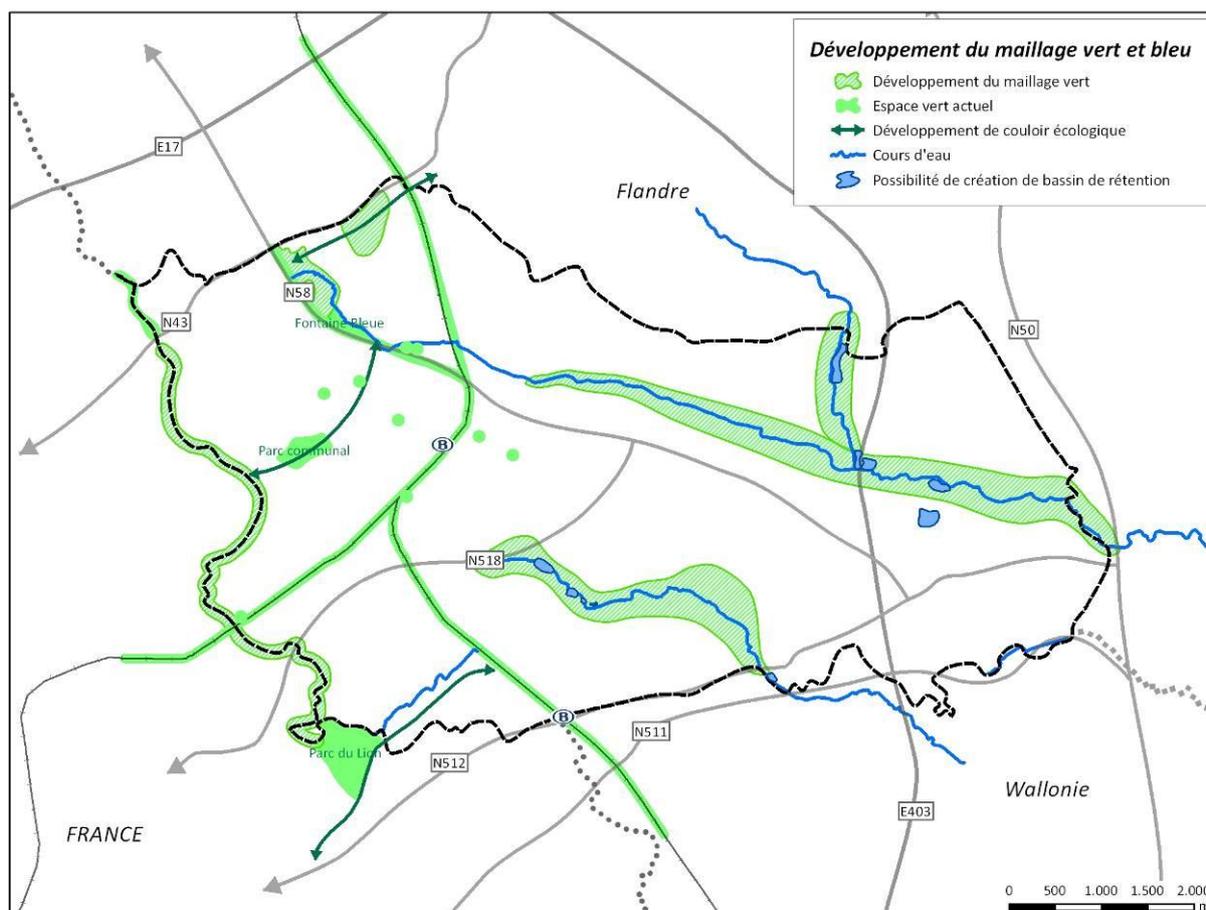


Figure 13 : développement du maillage vert et bleu pour les 20 années à venir (JNC AWP)

Outre le patrimoine naturel et paysager, le patrimoine architectural subit également certaines pressions (modernisation des exploitations agricoles, densification du bâti,...). Cette option vise donc

également à conserver le patrimoine bâti existant et à promouvoir la qualité urbanistique des constructions neuves, surtout dans les périmètres sensibles des centres de villages, aux entrées des agglomérations et dans les nouveaux ensembles, là où l'urbanisation est naissante.

Le schéma des options territoriales et les définitions du zonage joueront un rôle important dans la protection de ses richesses locales.

### **III.2.5. Mener une politique foncière 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 : opérations à envisager, attention aux opportunités de concrétisation de ces opérations, structure capable d'agir à la vitesse du privé,...

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.

### III.3. Répondre aux besoins

	Intitulé complet de l'objectif :  <b>Répondre aux besoins matériels, sanitaires, sociaux et culturels de la population</b>
---	--

Référence(s) à la phase 1	Référence(s) au SDER <sup>16</sup>	Référence(s) au projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 »
II.1 – contexte général II.5 – structure et caractéristiques de l'urbanisation II.6 – occupation du sol II.7 – voies de communication et espaces publics II.8 – réseaux d'infrastructures techniques II.9 – contexte socio-économique II.10 – propriétés publiques et potentiel foncier III.1 – zonage au plan de secteur IV – Analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion	III. Mettre en place des collaborations transversales Reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversale pour réaliser des projets IV. Répondre aux besoins primordiaux Assurer un cadre de vie épanouissant Répondre aux besoins en logement Répondre aux besoins en commerces, équipements et services Protéger la population contre les risques naturels et technologiques	IV. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes Revitalisation de centres-villes et amélioration des espaces urbains du territoire VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité Synergies : éducation, enseignement, insertion, formation VII. Positionner l'humain au cœur des solidarités Du bassin de soin au bassin de santé transfrontalier

#### III.3.1. Répondre aux besoins en logements et services

Comme nous l'avons vu dans le rapport de l'analyse de la situation existante, l'offre en logement à Mouscron est diversifiée. 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.

À côté de ce phénomène, c'est le vieillissement de la population, l'augmentation du nombre de ménages de petite taille et le maintien d'une demande importante en logements sociaux qui caractérisent le secteur. Face à ces réalités et enjeux divers, il importe de mobiliser les acteurs et de coordonner leurs projets.

<sup>16</sup> Référence au SDER de 1999 vu que la révision n'a pas encore été adoptée.

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 (en termes de surfaces, de taille, de standing, ...), un usage parcimonieux du sol et une localisation proche des noyaux équipés. On envisagera notamment la reconversion des sites abandonnés ou l'amélioration de quartiers dans lequel l'indice socio-économique est en baisse (Mont-à-Leux, Tuquet,...).

Les prochains plans d'ancrage communaux et la rénovation urbaine seront les outils privilégiés de concrétisation de cette option.

En lien avec le développement du logement, il faudra veiller à conserver une bonne couverture territoriale des services et équipements communautaires. Le SSC devra donc pouvoir orienter les projets de nouvelles implantations en fonction d'une logique de « ville à pied » en tenant à jour un « cadastre » des implantations de services (par exemple pour l'enfance et le troisième âge) et des pôles en devenir.

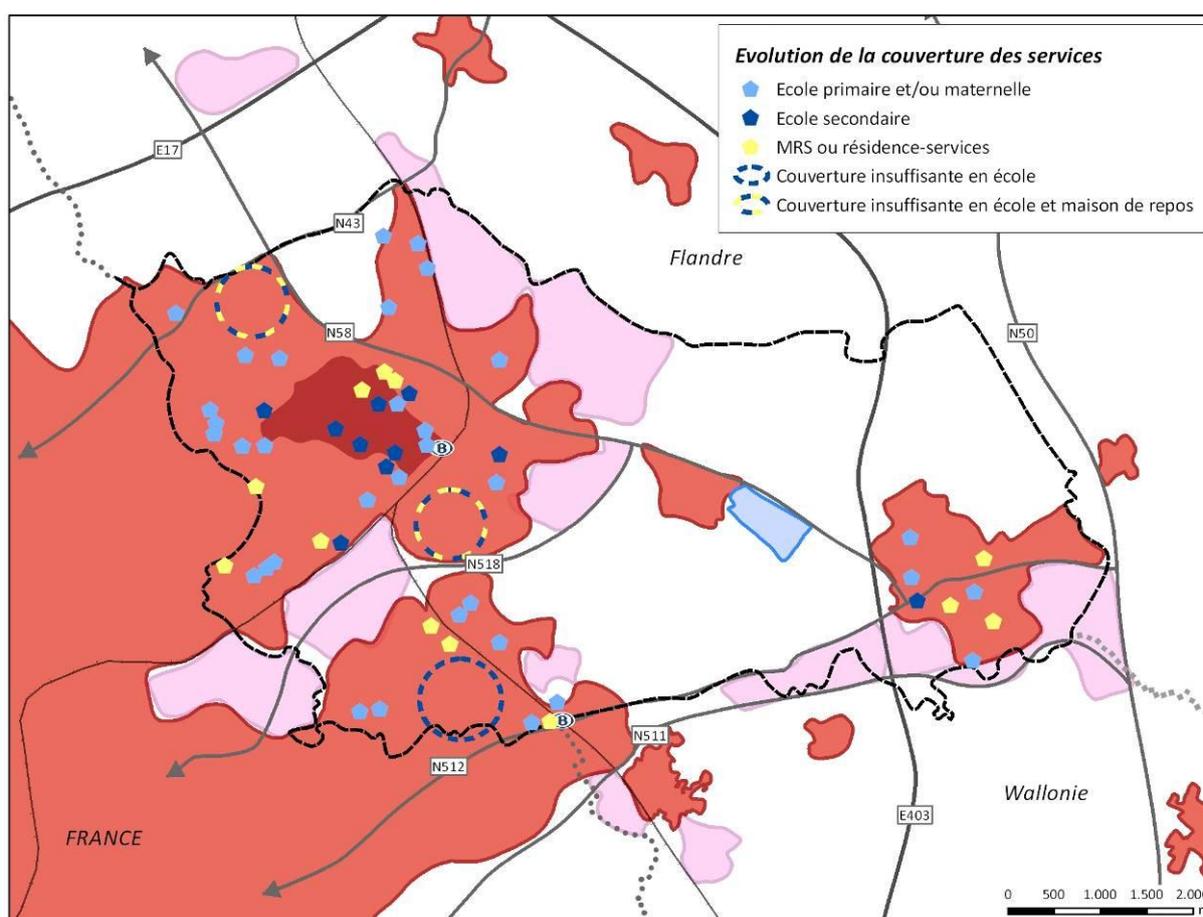


Figure 14 : évolution schématique de la couverture des services et identification des besoins potentiels (JNC AWP)

### III.3.2. Mettre en place des collaborations transversales pour offrir un meilleur service à la population

L'analyse a montré que Mouscron possédait des services administratifs communaux bien développés répartis sur le territoire. En outre, la ville a mis en place un grand nombre d'outils sectoriels pour baliser son développement environnemental, social, économique, territorial,...

Néanmoins, 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 permettent d'améliorer la transversalité :

- la création d'un centre administratif pour centraliser les services de l'administration (en cours de construction) ;
- 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 (document mis en application depuis 2013).

Le SSC devra donc s'inscrire dans la démarche « Projet de ville durable » et consolider certaines de ces actions en les traduisant dans le schéma des options territoriales ou dans les mesures d'aménagement.

### **III.3.3. Améliorer la qualité du cadre de vie quotidien**

L'analyse a montré que différents paramètres constitutifs de la qualité globale du cadre de vie peuvent être améliorés : cadre bâti, infrastructures routières et espaces publics, cadre naturel et espaces verts, propreté, ouvertures paysagères, proximité et variété des commerces, desserte des transports en commun,... Quelques nuisances liées aux industries et aux infrastructures de communication (odeurs, bruits, poussières,...) pourraient également être évaluée et atténuée si nécessaire.

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 cet objectif d'amélioration du cadre de vie, afin de le rendre épanouissant.

En outre, la « Stratégie de ville durable » permettra de coordonner ces différentes actions dans le but d'améliorer le cadre de vie de manière durable.

### **III.3.4. Protéger 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. La gestion de la problématique de l'eau pourra être étudiée en lien avec l'amélioration du maillage bleu et vert (voir Figure 13 ci-avant).

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. A l'aide de moyens de communication, les pouvoirs publics peuvent également assurer l'information et la sensibilisation du public.

### III.4. Conforter l'économie

	<p>Intitulé complet de l'objectif :</p> <p><b>Conforter la dimension économique dans le projet de développement et valoriser les atouts locaux</b></p>
---	--

Référence(s) à la phase 1	Référence(s) au SDER <sup>17</sup>	Référence(s) au projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 »
II.1 – contexte général II.6 – occupation du sol II.7 – voies de communication et espaces publics II.8 – réseaux d'infrastructures techniques II.9 – contexte socio-économique III.1 – zonage au plan de secteur IV – Analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion	V. Contribuer à la création d'emploi et de richesses Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises Conforter et développer des filières d'activités économiques	VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité Renforcement des moyens de développement économique en Wallonie picarde La logistique en Wallonie picarde La Wallonie picarde se mobilise pour le plein emploi à l'horizon 2020 Animation, développement et valorisation de filières touristiques

#### III.4.1. Structurer les zones d'activités et baliser leur développement

Le diagnostic a montré l'importance de l'activité économique à Mouscron depuis l'essor de l'industrie textile au XVIII<sup>ème</sup> siècle jusqu'à nos jours. L'analyse du plan de secteur et de l'évolution de l'occupation du sol confirme que l'emprise territoriale des activités économiques et industrielles n'a fait qu'augmenter. Mouscron compte aujourd'hui plus de 500 ha dédiés aux activités économiques répartis sur l'ensemble du territoire.

Cette évolution a induit les conséquences suivantes dans le développement territorial local :

- le voisinage immédiat et parfois l'imbrication des zones d'habitat et des zones d'activités, situées dans le tissu urbain ou en bordure de celui-ci ;
- la diminution de la superficie dédiée à l'agriculture ;
- la présence de friches industrielles notamment liée à la délocalisation ou à la fermeture des entreprises situées dans la ville ;
- la multiplication des zones d'activités induisant un manque de lisibilité.

Le schéma des options territoriales et les mesures d'aménagement devront donc permettre de :

<sup>17</sup> Référence au SDER de 1999 vu que la révision n'a pas encore été adoptée.

- 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) ;
- organiser les zones d'activités entre elles en fonction de leur spécificité ;
- développer l'offre tertiaire et la diversifier (agrandissement de l'Europôle, meilleure exploitation du potentiel de Futur-X, développement du Risquons-Tout) ;
- renforcer le dynamisme du secteur et sa diversification ;
- développer une gestion durable des parcs et des entreprises (emprise du territoire, gestion des eaux, aménagements des abords, ressources énergétiques,...) ;
- aménager les zones de transition entre les activités économiques et les zones résidentielles. ;
- assainir les situations dégradées.

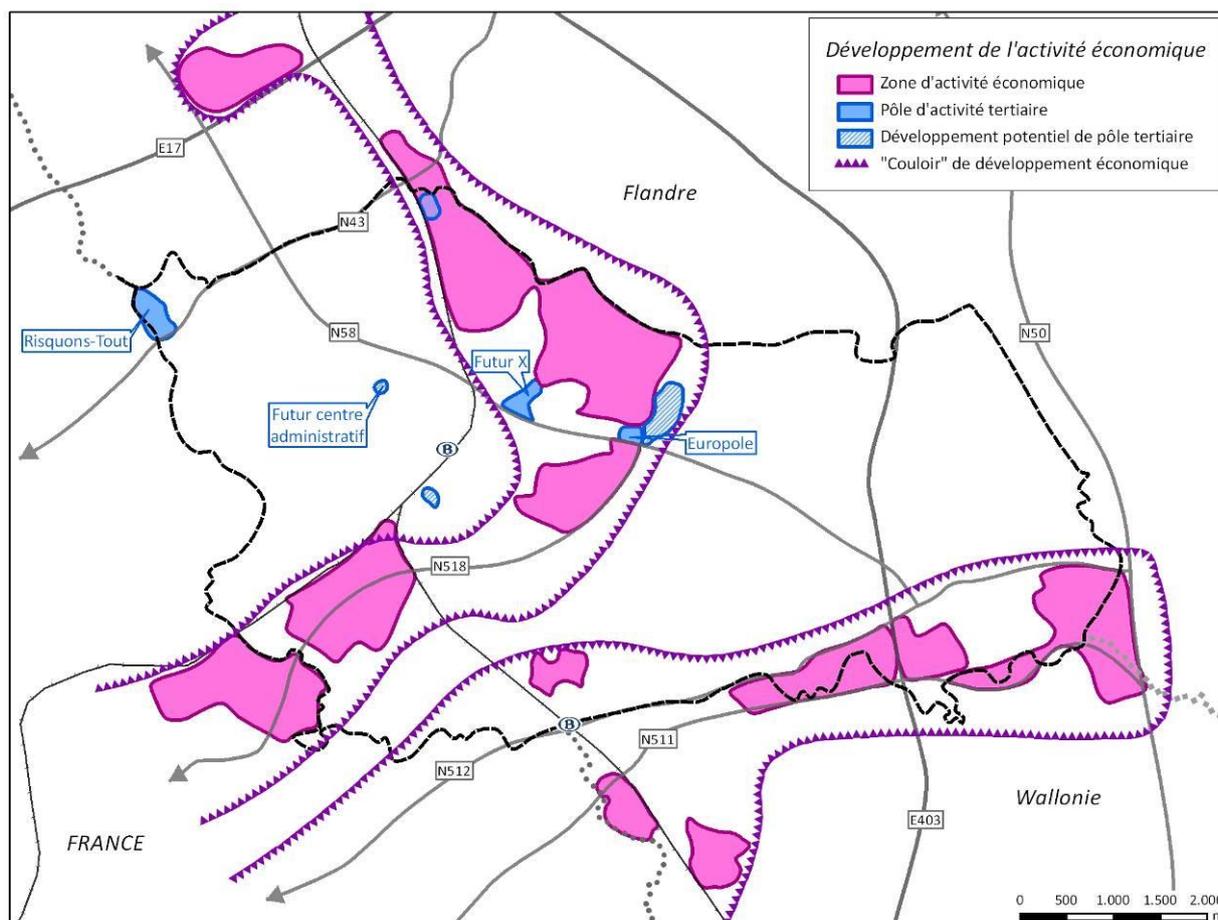


Figure 15 : développement de la structure des activités économique dans une vingtaine d'année (JNC AWP)

### III.4.2. Baliser le développement commercial

Mouscron constitue un pôle commercial pour les communes voisines. Sa localisation a induit un développement très spécifique qui peut être résumé en quatre catégories :

- les commerces du centre ville qui formaient à l'origine un axe continu entre la gare de Mouscron et la frontière française mais qui manquent aujourd'hui de vitalité (pas de « locomotive(s) commerciale(s) » dans le centre) ;
- les commerces frontaliers très spécifiques (tabac, fleuristes, boucheries,...) attirant une clientèle française ;

- les grandes enseignes (mobilier, équipements de la maison,...) localisées à l'extérieur des centres, le long des grands axes de communication (N58, N512,...) ;
- les petits commerces de quartier ou de centre de villages.

La Ville a récemment opté pour l'implantation d'un centre commercial « Les Dauphins » à proximité de la piscine, le long de la N58. Il rassemble des grandes enseignes insuffisantes en centre ville.

En outre, Mouscron connaît deux grands projets de développement de complexes commerciaux : le shopping Cora et le projet ABLI à Quevaucamps.

Enfin, le rayonnement commercial de Mouscron est également influencé par les grands centres commerciaux français qui attirent de plus en plus la clientèle limitrophe. Certains projets de développement commercial (Promenade de Flandre notamment) pourraient avoir une influence négative sur la vitalité commerciale de Mouscron en augmentant fortement la concurrence.

La philosophie du schéma des options territoriales devra :

- conforter l'attractivité du centre ville ;
- apporter les éléments nécessaires afin d'aider à l'installation de locomotive commerciale dans le centre-ville (grandes enseignes de vêtements par exemple) ;
- 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 ;
- 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 tout en répondant aux exigences en termes de surface, voisinage,... demandées par les commerces et autres activités économiques.

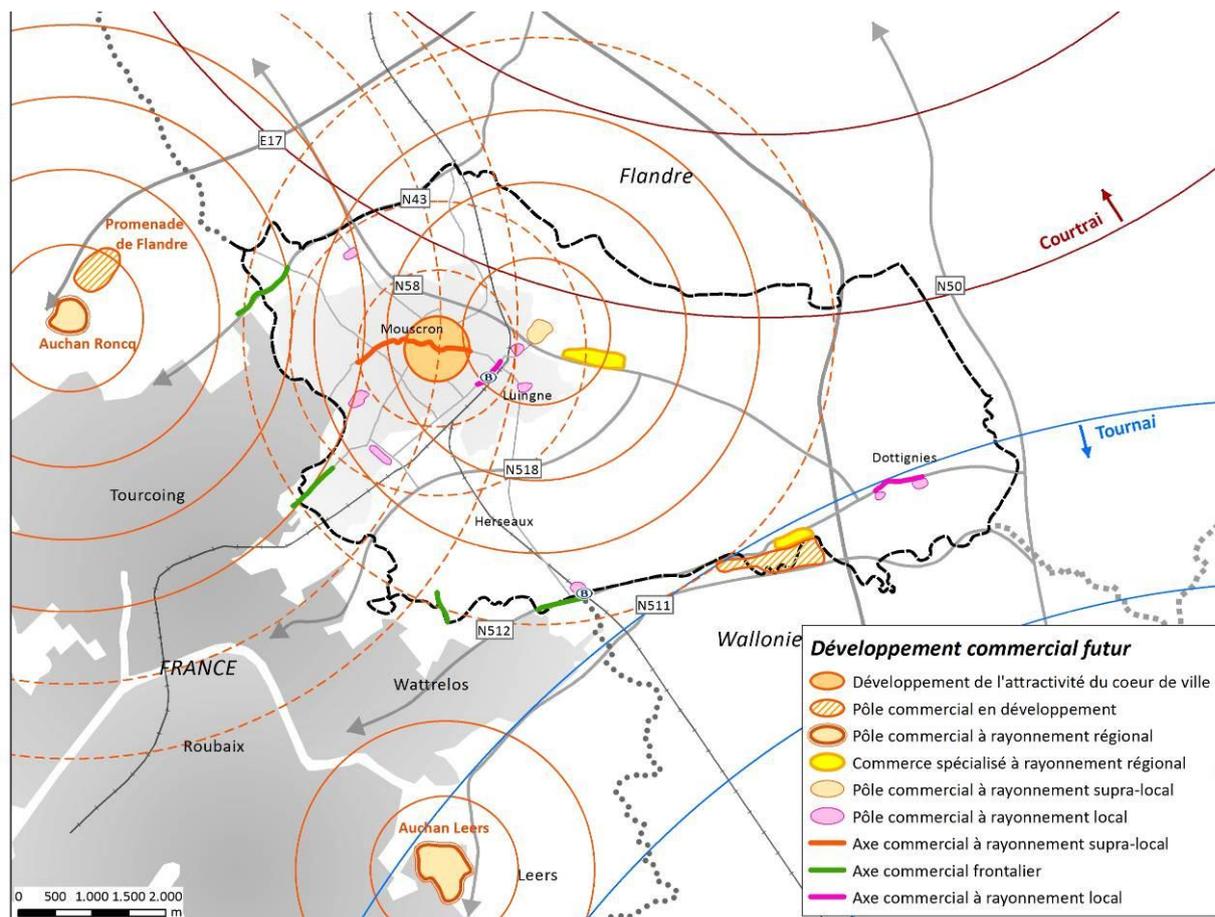


Figure 16 : structure schématique du développement commercial pour les 20 années à venir (JNC AWP)

### III.4.3. Valoriser les atouts spécifiques de la ville en matière de tourisme et de loisirs

L'importance de l'industrie, des commerces et autres activités économiques n'est plus à démontrer et a été traitée dans les options précédentes. Mouscron possède 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 telles que :

- la proximité de Lille (avec son aéroport et sa gare TGV) et du littoral belge ;
- le développement de l'offre en hébergement (notamment pour le tourisme d'affaire) ;
- l'attractivité du centre ville ;
- l'existence de nombreuses infrastructures sportives ;
- la construction d'un nouveau musée du folklore ;
- la future ouverture du musée « Martine » sur le site du Château des Comtes ;
- ...

### III.5. Favoriser une mobilité durable

	<p>Intitulé complet de l'objectif :</p> <p><b>Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité des espaces et des équipements</b></p>
---	--

Référence(s) à la phase 1	Référence(s) au SDER <sup>18</sup>	Référence(s) au projet de territoire « Wallonie Picarde 2025 »
II.1 – contexte générale II.5 – Structure et caractéristique de l'urbanisation II.6 – occupation du sol II.7 – voies de communication et espaces publics III.1 – zonage au plan de secteur IV – Analyse des documents et outils de planification, de développement et de gestion	VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales	I. Piloter le territoire au moyen de structures de gestion tournées vers le développement durable Un schéma de cohérence territoriale pour la Wallonie picarde Une charte du développement durable en Wallonie picarde V. Valoriser un réseau de villes attractives et accueillantes Revitalisation de centres-villes et amélioration des espaces urbains du territoire VI. Actionner tous les leviers du dynamisme économique pour un emploi de qualité La logistique en Wallonie picarde

#### III.5.1. Maitriser la mobilité

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.

Le PCM et le PCC ont jeté les bases d'une mobilité plus fluide et plus durable, le SSC poursuit dans cette voie en appliquant cette philosophie à l'ensemble de l'entité.

La réalisation de plusieurs actions principales du PCM, telle que la finalisation de la route de la Laine ou la liaison entre la chaussée de Gand et la zone d'activités de Mouscron (Portemont), 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,...).

<sup>18</sup> à proximité de la piscine, le long de la N58.

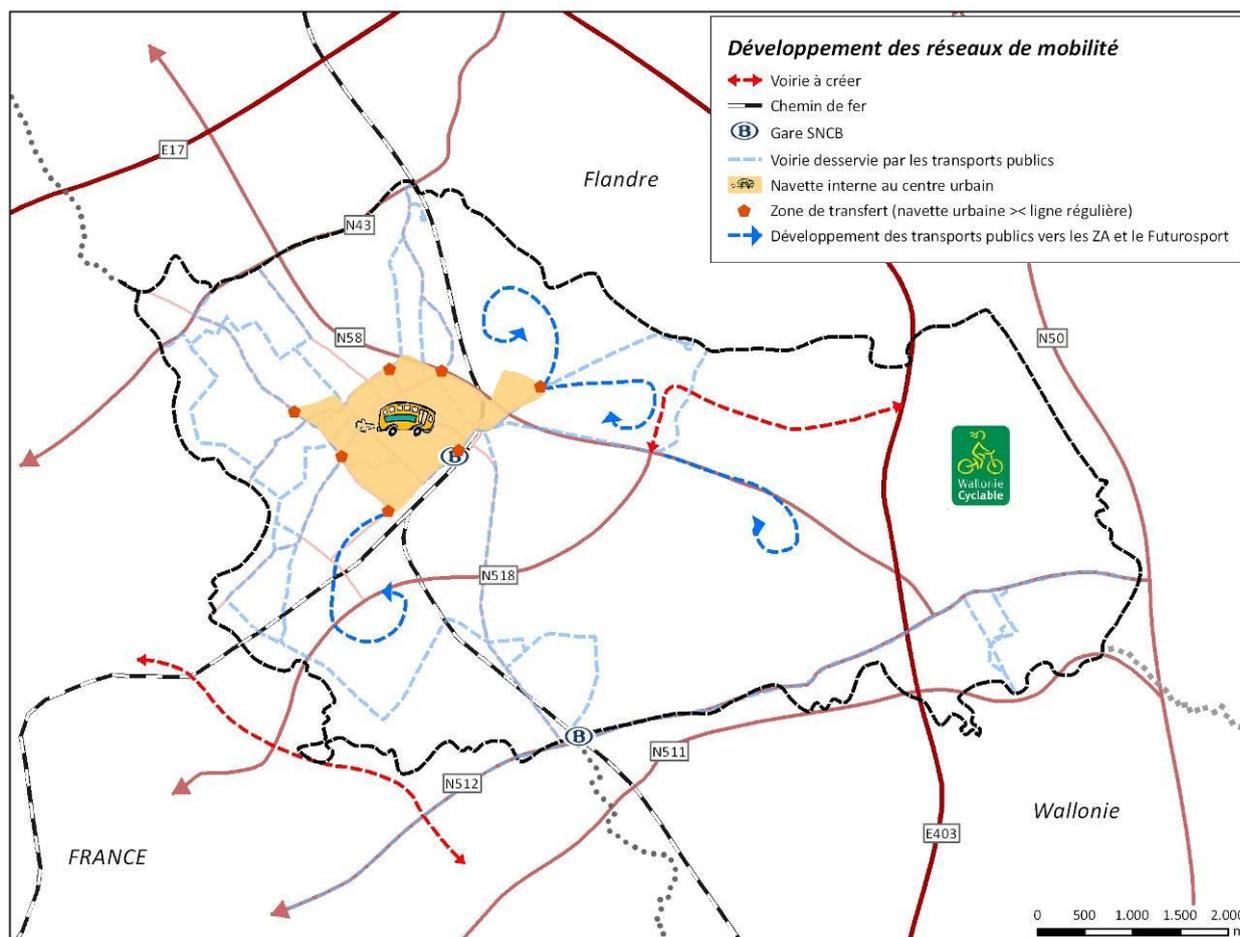


Figure 17 : développement schématique des différents réseaux de mobilité pour les 20 années à venir (JNC AWP)

### III.5.2. Favoriser l'usage des transports publics et l'intermodalité

La ville bénéficie d'une situation appréciable en matière de transports publics :

- une gare à Mouscron ;
- une gare à Herseaux ;
- une offre en transports en commun (TEC, De Lijn et une ligne transfrontalière) assez développées, surtout dans le centre ville.

Néanmoins, l'analyse a montré qu'il existe peu de connexions entre les deux noyaux principaux de l'entité (Est/Ouest), que les zones d'activités sont difficilement accessibles et que les liaisons vers les communes françaises (et le métro lillois) présentent encore quelques inconvénients (fréquence, tarification,...).

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.

Parmi les interventions qui pourraient trouver une place de choix dans le développement local, on citera déjà :

- l'amélioration de l'accueil des voyageurs à la gare (piétons, cyclistes, PMR et automobilistes) : on vise notamment des guichets non automatisés (gare de Mouscron) et une salle des « pas perdus » chauffée, accessible toute les journées (gares de Mouscron et d'Herseaux) ;

- une fréquence de desserte suffisante aux points d'arrêts SNCB ;
- l'optimisation du transport entre les points stratégiques (hôpital, administration, gare, piscine, parc,...) par l'intermédiaire d'un transport public interne au centre urbain permettant des échanges faciles et confortables avec les lignes de bus régulières extra-urbaines<sup>19</sup> ;
- le développement d'un système de navettes ou de bus pour la desserte des zones d'activités économiques au départ de la gare et des noyaux principaux (en tenant compte des horaires spécifiques des employés) ;
- la création de pôles intermodaux et des parkings de covoiturage à des endroits stratégiques.

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

### III.5.3. Améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles

Comme nous l'avons vu dans l'analyse, un travail important a déjà été mené pour faciliter la mobilité des usagers faibles (réalisation de promenade urbaine, mise en place de sens unique limité, création de pistes cyclables,...). Néanmoins des efforts restent à faire pour faire de Mouscron une réelle ville cyclable (desserte des zones d'activités, continuité des itinéraires, sécurisation, balisage,...).

Mouscron a été désignée en tant que « Commune Pilote Wallonie Cyclable » ce qui lui a permis de définir une stratégie des priorités 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 (parkings aménagés, rampes d'accès, guichets surbaissés,...).

---

<sup>19</sup> L'itinéraire d'une ligne de bus existante a fait l'objet d'une modification récente pour desservir la piscine et le parc des Dauphins

---

## IV Schéma des options territoriales

---

## IV.1. Considérations générales

Le schéma de structure communal devait, jusqu'à l'adoption du décret « RESA », comprendre « *un plan d'affectation par zones plus précises que celles établies par le plan de secteur* ». Cette réflexion consistait à affiner ledit plan en proposant des divisions géographiques plus détaillées de certaines zones, et ce dans le but de contribuer à la concrétisation des objectifs exposés plus haut.

On considèrera que le principe d'un schéma des options territoriales reste d'actualité au travers de la disposition de l'article 16 qui prévoit que le schéma indique « *l'expression cartographiée des mesures d'aménagement* » résultant des objectifs d'aménagement, à plus forte raison que l'article 254, 2° b cite encore le plan d'affectation par zones.

Les zones ainsi redéfinies bénéficieront de recommandations communes et, le cas échéant, particulières. Par analogie au plan de secteur, on opérera une distinction entre les zones 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 zones et apportent des recommandations complémentaires. Il s'agit notamment de prendre attitude sur le « phasage » du développement local, l'aménagement de certains espaces apparaissant comme plus prioritaire que celui d'autres.

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)<sup>20</sup> ;
- Densité brute : rapport entre le nombre de logements situés dans un périmètre et la superficie de ce périmètre (espaces publics compris) ;
- Rapport surface plancher/surface au sol (P/S) : rapport entre la surface des planchers (hors-sol) et la superficie du terrain. La surface des planchers sous les combles est comptabilisée à partir d'une hauteur sous plafond de minimum 1,8 m.

On rappellera que le schéma de structure communal est un document d'orientation (cfr. art.16 du CWATUPE) : en cas de contradiction avec le plan de secteur, ce dernier ayant une valeur réglementaire (cfr. art.19 du CWATUPE), c'est le plan de secteur qui est d'application.

---

<sup>20</sup> Doivent donc être déduits de la surface du périmètre :

- l'emprise du domaine public dans sa globalité (c'est-à-dire non seulement la voirie proprement dite, mais aussi les trottoirs et autres jusqu'aux limites avant les 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, cabine technique, parking,...)

Exemple de calcul : Au sein d'un périmètre urbain de 2,4 ha, on a répertorié 32 maisons unifamiliales, 2 immeubles de 12 appartements et 4 rez-de-chaussée commerciaux (ces derniers ne sont pas pris en compte). On retient donc que le périmètre compte actuellement 56 logements. Pour connaître sa densité nette, il convient de décompter les surfaces de domaine public (une voirie et ses abords, d'une largeur moyenne de 11 mètres sur une longueur de 180 mètres, soit 0,20 ha) et le terrain de mini-foot aménagé de manière pérenne pour les enfants du quartier, sur une parcelle cadastrée, présentant un revêtement imperméable, des clôtures périphériques et de l'éclairage public (surface de 0,13 ha). Par contre, on ne décompte pas le terrain vague sur lequel stationnent occasionnellement quelques véhicules car il est cadastré et pourrait un jour accueillir du bâti (singulièrement du logement). La densité nette dans notre exemple est donc de :

$$56 / 2,4 - (0,20 + 0,13) = 27 \text{ log/ha}$$

## IV.2.Recommandations relatives aux aires du schéma des options territoriales

---

### IV.2.1. Aires destinées à l'urbanisation

Le schéma des options territoriales comporte sept types d'aires destinées à l'urbanisation :

- aires d'habitat de centre-ville ;
- aires d'habitat urbain ;
- aires d'habitat périphérique ;
- aires mixte d'habitat et d'activité économique ;
- aires d'équipements collectifs ;
- aires d'espaces verts en milieu urbain ;
- aires d'activité économique mixte ;
- aires d'activité économique industrielle ;
- aire d'extraction ;
- aire d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation

Au sein des espaces que le plan de secteur destine à l'urbanisation, le schéma identifie en outre quelques espaces dont la mise en œuvre ne devrait pas être envisagée.

#### IV.2.1.1. Aire d'habitat de centre-ville

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'habitat se définit comme suit (article 26) :

*« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.*

*Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.*

*Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »*

##### b. Localisation

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. Elle regroupe les principaux commerces et services de Mouscron (administration communale, rues commerçantes, écoles, centre culturel,...) et dispose d'une excellente desserte en transports publics.

Elle englobe notamment l'entièreté de l'axe commercial historique composé de la rue de la Station, la Grand'Place, la Petite rue, la rue du Christ et la rue de la Marlière.

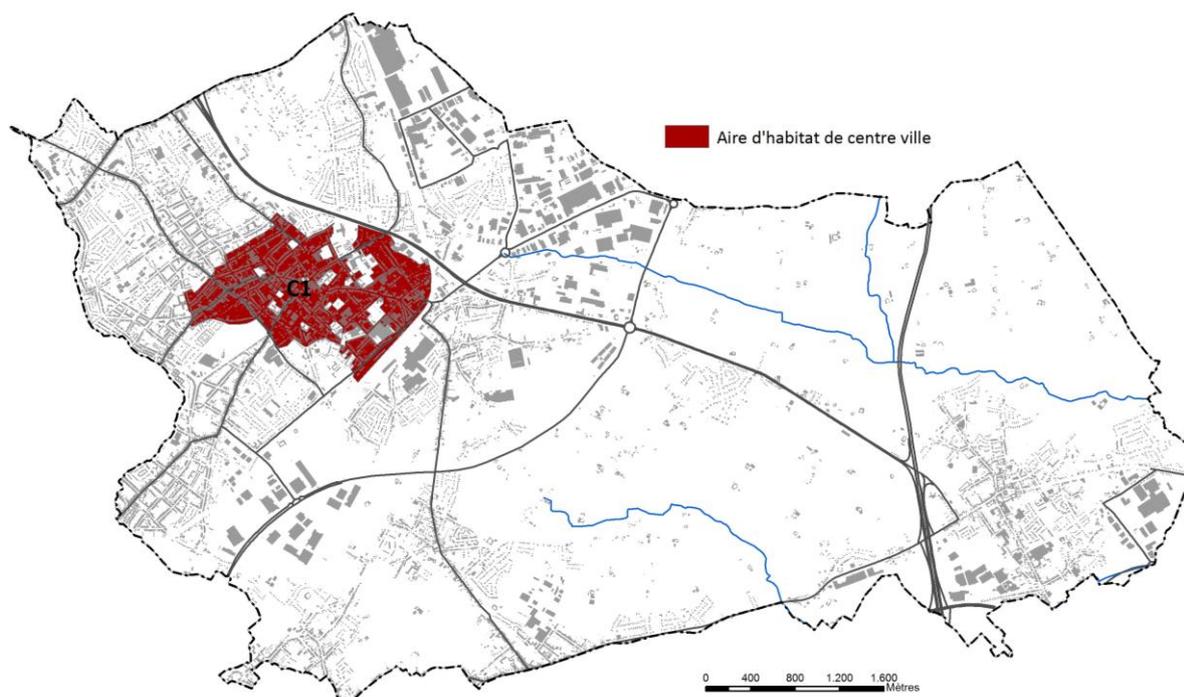


Figure 18 : localisation des aires d'habitat de centre-ville (JNC AWP)

### c. Calcul des densités

La densité de logements a été calculée sur base de trois sources différentes :

- des échantillons du nombre de ménage dans certaines rues fournis par le service population de la Ville de Mouscron ;
- le nombre d'habitants par secteurs statistiques (2007) et la taille moyenne des ménages ;
- le cadastre numérisé (ou PLI) en prenant comme hypothèse qu'un bâtiment équivaut à un logement.

Ces données sont résumées dans le tableau ci-après.

Données de base	Superficie de l'échantillon	Nombre de ménages	Densité brute actuelle
Données fournies par le service population de l'Administration Communale (échantillon n°1)	10,5 ha	281 ménages	26 log./ha
Données fournies par le service population de l'Administration Communale (échantillon n°2)	8,7 ha	253 ménages	29 log./ha
Population de trois secteurs statistiques et taille moyenne des ménages	65 ha	1.676 ménages	26 log./ha
Nombres de parcelles bâties sur bases du cadastre (1 bâtiment = 1 logement)	121,7 ha	3.365 ménages	28 log./ha

Sur base de ces différents échantillons, nous prendrons 27 logements à l'hectare comme densité brute moyenne actuelle pour l'aire d'habitat de centre ville. En retirant les superficies dédiées aux

espaces publics, aux voiries et différents équipements, nous pouvons évaluer la densité nette actuelle à 30 logements à l'hectare.

La densité nette à atteindre peut donc être évaluée de la manière suivante :

		Superficie zone d'habitat (ha)	Superficie des parcelles urbanisables <sup>21</sup> (ha)	Superficie des parcelles bâties (ha)	Potentiel foncier théorique (ha)	Nombre actuel de logements	Densité nette actuelle (log/ha)	Densité nette à atteindre (log/ha)
<b>Aire d'habitat de centre-ville</b>	<b>C1</b>	+/- 159	+/- 133	+/- 125	+/- 8,1	+/- 3.700	28	50 à 60

#### d. Recommandations

Pour atteindre cet objectif de densité (50 à 60 logements/ha), 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 (demande croissante en logements de petite surface et/ou adaptés aux personnes âgées). Des densités importantes pourront être appliqués<sup>22</sup> (« ville compacte » en lien avec la mobilité à pied et à vélo) lors des comblements des « dents creuses », mais aussi en « reconstruisant la ville sur la ville »<sup>23</sup> au travers des opérations de rénovation et revitalisation urbaine et de réhabilitation des SAR, ou encore lors de reconstruction d'immeubles sur des parcelles aujourd'hui peu occupées (espace au sol sous-exploité et/ou gabarit peu élevé).

Dans cette aire, 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.

Les activités commerciales et artisanales sont développées dans l'aire d'habitat de centre-ville afin d'entretenir l'attractivité de celle-ci, pour autant que leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie soient compatibles avec la fonction résidentielle. L'installation d'établissements horeca et d'équipements culturels y est également encouragé. Toutes activités complémentaires à l'habitat urbain occuperont la majorité des rez-de-chaussée des constructions situées le long des voiries à vocation commerciale (rue de la Station, Petite rue, rue du Christ, rue de la Marlière) et autour des espaces polarisateurs (Grand'Place, place C. de Gaulle, place de la Gare). Les étages des constructions dont les rez-de-chaussée sont voués au commerce sont à consacrer en priorité au logement, excluant ainsi les étages « réserves de magasins ».

Les espaces verts et parcs déjà aménagés seront conservés et mis en valeur et les aménagements de cours et jardins viseront à stimuler ou favoriser le développement de la biodiversité locale. Les projets de logements de plus de 10 unités font l'objet d'un aménagement d'espace vert (jardin de ville) représentant au moins 5 % de la surface au sol du projet.

<sup>21</sup> Reprend la superficie cadastrée (hors voiries, places, cours d'eau,...) afin de pouvoir calculer une densité nette.

<sup>22</sup> Des quartiers de densités très élevées ont été réalisés dans d'autres villes, notamment dans des villes françaises, sans que ces modes d'urbanisation ne donnent un résultat problématique en termes de cadre de vie : « Habitat, formes urbaines, densités comparées et tendances d'évolution en France », Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Octobre 2006 + Quartiers durables, guide d'expériences européennes, ARENE, avril 2005.

<sup>23</sup> cf. travaux de la CPDT.

Dans cette aire, le trafic routier s'écoule à vitesse très modérée :

- 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 (rues du Beau Chêne, Alois Den Reep, Saint-Pierre, de Tourcoing, de la Pépinière, du Rucquoy, Victor Corne, Léopold,...).

Des aménagements y sont réalisés pour assurer la sécurité des usagers faibles (création ou élargissement de trottoirs, éclairage généralisé et spécifique pour les traversées de voiries, ...) et pour le confort des utilisateurs (bancs, emplacement de parking de courte durée, marquage au sol pour les personnes déficientes visuelles, ...).

De manière générale, les projets qui y sont développés (construction, rénovation, aménagement,...) pour les équipements publics doivent présenter une valeur d'exemple en matière de développement durable.

### IV.2.1.1. Aire d'habitat urbain

#### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'habitat se définit comme suit (article 26) :

« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.

Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »

La zone d'aménagement communal concerté se définit quant à elle comme suit (article 33) :

« « §1er. L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe. »

#### b. Localisation

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, bande « est » de la Coquinie) et le centre des agglomérations de Luingne, Herseaux et Dottignies.

La carte ci-après confère également cette affectation d'aire d'habitat urbain aux zones d'aménagement communal concerté les plus centrales. La mesure AN-02 (chapitre sur les mesures d'aménagement) détaille les propositions d'aménagement de ces zones.

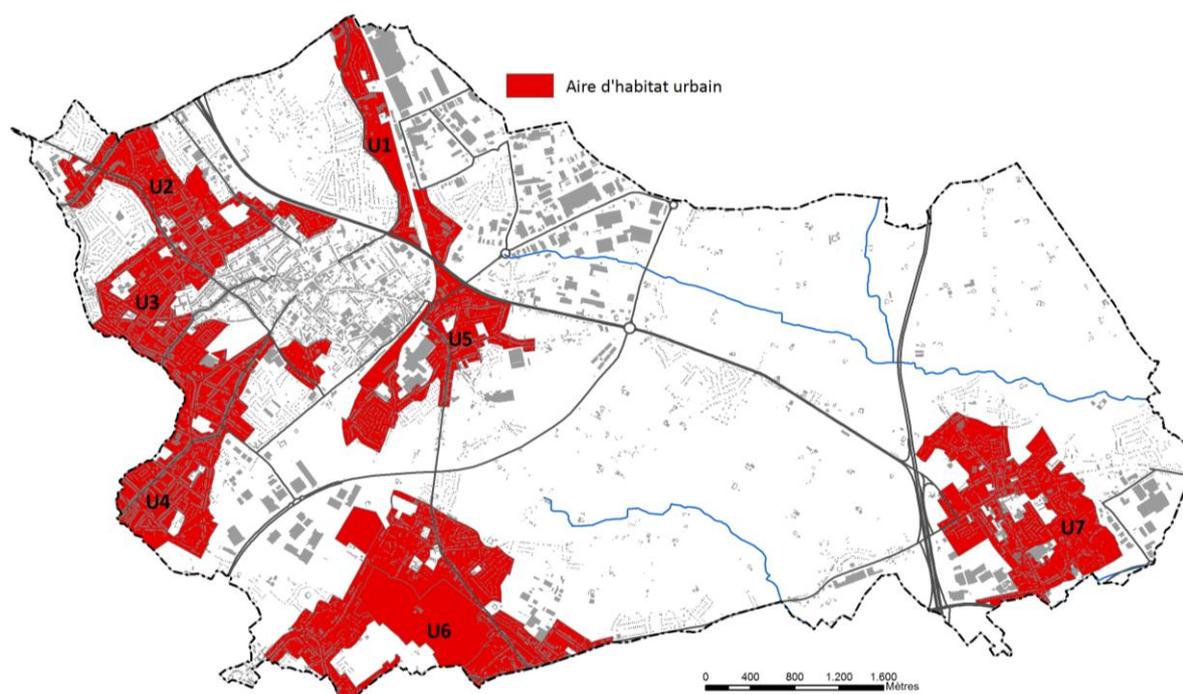


Figure 19 : localisation des aires d'habitat urbain (JNC AWP)

c. Calcul des densités

		Superficie aire d'habitat (ha)	Superficie des parcelles urbanisables <sup>24</sup> (ha)	Superficie des parcelles bâties (ha)	Potentiel foncier théorique (ha)	Nombre de logements	Densité nette actuelle (log/ha)	Densité nette à atteindre (log/ha)
Bande « est » de la Coquinie (au Nord de la N58)	U1	+/- 58	+/- 49	+/- 32	+/- 17	+/- 610	12	25
Nouveau-Monde Risquons-Tout	U2	+/- 106	+/- 88	+/- 78	+/- 10	+/- 3.050	35	45
Tuquet	U3	+/- 83	+/- 68	+/- 64	+/- 4	+/- 2.750	40	50
Rue de Roubaix – Mont-à-Leux	U4	+/- 124	+/- 103	+/- 90	+/- 13	+/- 3.800	37	50
Luingne	U5	+/- 85	+/- 70	+/- 63	+/- 7	+/- 1.720	26	30
Herseaux <sup>25</sup>	U6	+/- 229	+/- 205	+/- 108	+/- 97	+/- 2.910	14	30
Dottignies	U7	+/- 169	+/- 145	+/- 110	+/- 35	+/- 2.460	17	30

d. Recommandations

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 et des commerces de proximité.

Elle présentera à terme une densité nette de 25 à 50 logements à l'hectare selon la localisation (voir tableau ci-dessus).

Pour atteindre cet objectif, il conviendra de promouvoir un usage très parcimonieux du sol (notamment au travers d'implantations mitoyennes) et des programmes de logement qui tiennent compte des prévisions d'évolution de la structure des ménages (demande croissante en logements de petite surface). La rénovation et la réhabilitation d'anciens bâtiments sont prioritaires.

<sup>24</sup> Reprend la superficie cadastrée (hors voiries, places, cours d'eau,...) afin de pouvoir calculer une densité nette.

<sup>25</sup> La densité proposée à Herseaux est beaucoup plus élevée que la densité existante étant donné la présence de la grande ZACC des « Trois Herseaux », dont la mise en œuvre est programmée.

Dans cette aire, le mode d'implantation en isolé n'est donc pas recommandé mais les programmes de logements collectifs (immeubles à appartements, constructions groupées) sont les bienvenus, pour autant qu'ils répondent aux recommandations du règlement communal d'urbanisme.

Les activités commerciales et artisanales occuperont uniquement les rez-de-chaussée et éventuellement les sous-sols des constructions pour autant que leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie soient compatibles avec la fonction résidentielle. Les étages des constructions sont à consacrer au logement. La conversion de « cases commerciales » (rez-de-chaussée commerciaux) en logement(s) est limitée.

A Mouscron, les activités commerciales et les services se concentreront principalement à proximité des espaces polarisateurs (places du Tuquet, Sergent Ghiers, du Nouveau Monde, Mulliez,...) où les axes commerciaux existants (Grand'Rue, rue de la Marlière, rue de Menin, chaussée de Lille,...). A proximité de ces espaces polarisateurs, il faudra veiller à éviter l'abandon de logements et à récupérer les cellules commerciales qui se vident afin d'y recréer des commerces attractifs.

La plaine « De Nekere », située entre la chaussée d'Aelbeke et le chemin de fer (U1), restera dédiée aux activités sportives aussi longtemps qu'il n'existera pas un besoin impérieux d'y développer des fonctions urbaines dans l'intérêt de la collectivité.

Dans les autres agglomérations, les commerces, services et infrastructures communautaires se concentreront principalement à proximité de pôles centraux existants (places de Luingne, d'Herseaux, St-Jean-Baptiste, gare d'Herseaux, places de la Main et de la Résistance à Dottignies,...) ou à créer (ZACC des trois Herseaux, gare de Mouscron côté Luingne,...).

Dans la mesure des nécessités et des possibilités, de petits espaces verts privés ou publics assureront la transition entre les fonctions résidentielle et économique (au sens large : commerce, artisanat, ...). Les aménagements de cours et jardins viseront à stimuler ou favoriser le développement de la biodiversité locale.

Ces quartiers sont bien desservis par les transports publics.

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 ;
- 50 km/h sur les axes structurants entre les quartiers.

Des aménagements y sont réalisés pour assurer la sécurité des usagers faibles (création ou élargissement de trottoirs, éclairage des ruelles,...).

Les réseaux d'équipements techniques y sont étendus en priorité (distribution domestique du gaz naturel, assainissement des eaux,...).

Les projets qui y sont développés (construction, rénovation, aménagement, ...) pour les équipements publics doivent présenter une valeur d'exemple en matière de développement durable.

## IV.2.1.2. Aire d'habitat périphérique

### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'habitat se définit comme suit (article 26) :

*« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.*

*Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.*

*Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »*

La zone d'habitat à caractère rural se définit comme suit (article 27) :

*« La zone d'habitat à caractère rural est principalement destinée à la résidence et aux exploitations agricoles.*

*Les activités (d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie – Décret du 18 juillet 2002, art. 12), les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires de même que les équipements touristiques (ou récréatifs – Décret du 18 juillet 2002, art. 12) peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. »*

La zone d'aménagement communal concerté se définit quant à elle comme suit (article 33) :

*« §1er. L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe. »*

### b. Localisation

Cette aire 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.

Certaines zones ne sont pas, à l'heure actuelle, reprises en zone d'habitat au plan de secteur. Celles-ci devront éventuellement faire l'objet de modifications du plan de secteur pour répondre aux options territoriales (périmètres en bleu sur la carte), comme par exemple la zone d'extraction au Nord de la commune. La mesure AN-01 (cf. chapitre sur les mesures d'aménagement) relative aux propositions de modifications du plan de secteur détaille ces propositions de changements d'affectations.

De même, la carte ci-après reprend l'affectation projetée proposée pour les zones d'aménagement communal concertées. La mesure AN-02 (chapitre sur les mesures d'aménagement) détaille les propositions d'aménagement de ces zones.

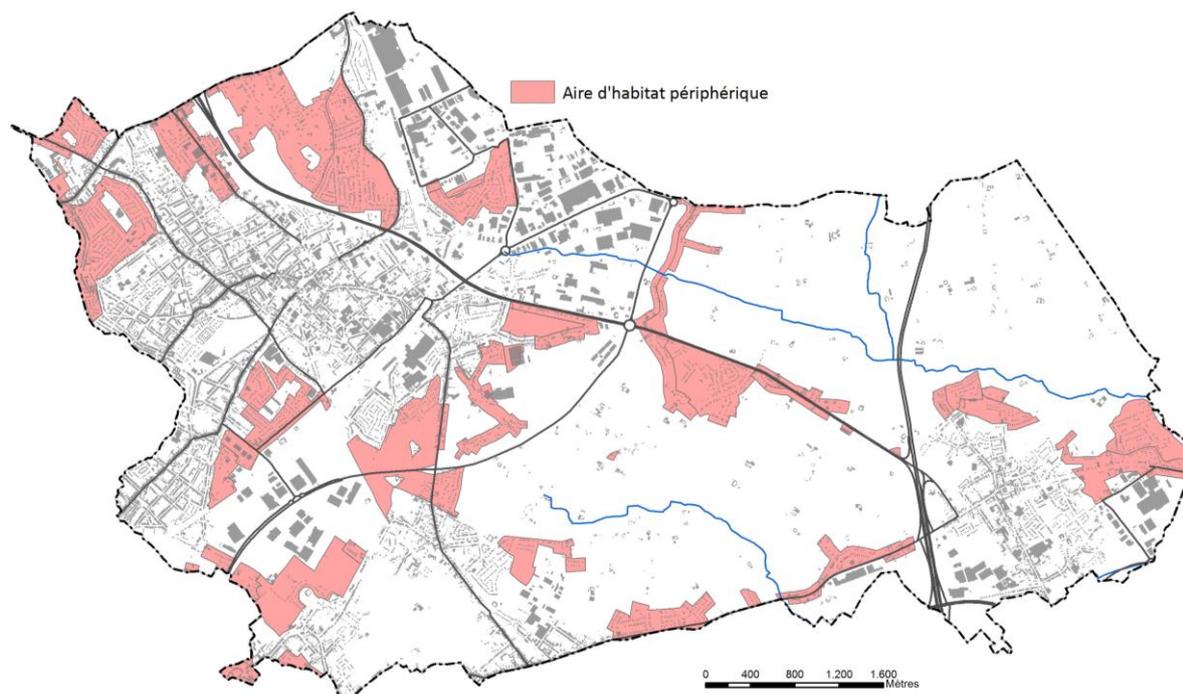


Figure 20 : localisation des aires d'habitat périphérique (JNC AWP)

### c. Calcul des densités

	Superficie zone d'habitat (ha)	Superficie des parcelles urbanisables <sup>26</sup> (ha)	Superficie des parcelles bâties (ha)	Potentiel foncier théorique (ha)	Nombre de logements	Densité nette actuelle (log/ha)	Densité nette à atteindre (log/ha)
<b>Aire d'habitat de périphérique</b>	+/- 668	+/- 583	+/- 360	+/- 223	+/- 6.100	10	20 à 25

### d. Recommandations

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.

À cet effet, on y appliquera les recommandations suivantes :

- outre la résidence, les activités agricoles et les commerces de proximité y sont admises ;
- les activités économiques existantes peuvent y être maintenues mais pas développées ;
- la densité nette y 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) ;
- les projets de construction ou d'aménagement d'appartements sont admis mais pas encouragés ;
- les nouveaux bâtiments s'implanteront toujours en privilégiant la qualité de l'espace-rue ;

<sup>26</sup> Reprend la superficie cadastrée (hors voiries, places, cours d'eau,...) afin de pouvoir calculer une densité nette.

- la végétation existante est conservée et la plantation d'arbres et haies est encouragée ;
- des itinéraires lents permettront à terme de relier ces aires à un ou plusieurs noyaux urbains ou villageois.

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.

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). Des aménagements sont réalisés pour assurer la sécurité des usagers faibles (création ou élargissement de trottoirs, éclairage des traversées de voiries, ...) et du mobilier urbain sont disposés dans les espaces publics et le long des voiries consacrées à la circulation des usagers lents.

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. Des arrêts supplémentaires sont envisagés à d'autres endroits, notamment lorsque les arrêts sont éloignés de plus d'un kilomètre.

### IV.2.1.3. Aire mixte d'habitat et d'activité économique

#### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'habitat se définit comme suit (article 26) :

*« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.*

*Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.*

*Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »*

La zone d'activité économique mixte se définit quant à elle (article 30) :

*« La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. (Les petits halls de stockage y sont admis – Décret du 30 avril 2009, art. 15, 2°). (Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant – Décret du 30 avril 2009, art.15, 3°). »*

#### b. Localisation

Cette aire est située entre la zone d'activités économiques industrielles de Portemont et la N58. Etant localisée à l'entrée de Mouscron et en partie le long de deux axes de liaison (la N58 et le boulevard Industriel), elle constitue un espace attractif pour les activités commerciales, artisanales (type PME), de services, de recherche et de petite distribution.

D'autre part, cette partie du territoire accueille également de nombreuses habitations, principalement dans les rues Raymond Beucarne et du Plavitout.

L'objectif poursuivi au travers de la définition de cette aire mixte est double : il s'agit d'une part d'identifier l'aire pouvant accueillir de l'activité économique présentant un faible niveau de nuisances et d'autre part de créer progressivement une qualité urbanistique pour ces espaces très stratégiques.

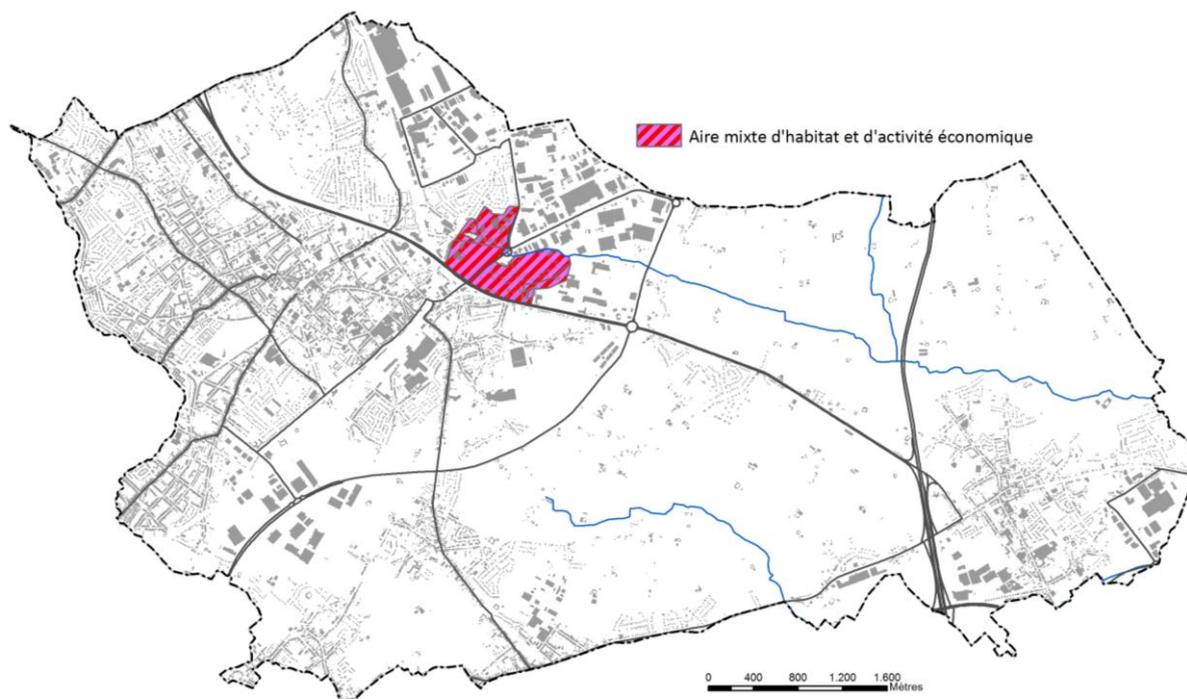


Figure 21 : localisation des aires d'habitat mixtes (JNC AWP)

### c. Recommandations

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.

On y appliquera les recommandations suivantes :

- la densité nette de cette aire sera de 20 à 30 logements/ha et les recommandations sont identiques à celles de l'aire d'habitat urbain ;
- 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. En d'autres termes, cette aire sera destinée à accueillir des activités utiles pour le développement de la population locale dont l'implantation serait inopportune dans un noyau bâti, tout en veillant à que celle-ci soit compatible (nuisances) avec le voisinage ;
- les nouveaux programmes commerciaux devront être accompagnés de logement ;
- les show-rooms ou les bureaux des activités commerciales ou économiques uniquement<sup>27</sup> pourront occuper le premier étage des immeubles ;
- les immeubles seront regroupés et disposeront d'accès (entrées et sorties), d'espaces de stationnement et de supports d'enseignes communs. Leurs abords seront fortement agrémentés de plantations ;
- on accordera une grande importance à l'intégration paysagère des aires de stockage, des arrières d'immeubles et des aires de parking qui devront impérativement être abondamment verdurisés ;

<sup>27</sup> Pas les espaces de réserve.

- le caractère utilitaire de l'aire ne dissuadera pas la commune de veiller à leur conférer des «espaces-rues» de qualité ;
- les voiries principales (N58 et boulevard Industriel) seront progressivement reconditionnées en boulevard attrayant grâce à un éclairage adapté, à des plantations, au caractère avenant des façades, à des aménagements sobres et cohérents des enseignes ;
- les projets sont accompagnés d'une note visant à démontrer que l'intervention envisagée<sup>28</sup> permettra une amélioration du paysage bâti.

---

<sup>28</sup> Ajout d'un volume secondaire, construction d'un bâtiment, d'une clôture,...

#### IV.2.1.4. Aire d'équipements collectifs

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone de services publics et d'équipements communautaires (article 28) se définit comme suit :

*« Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.*

*Elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général ».*

##### b. Localisation

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,...

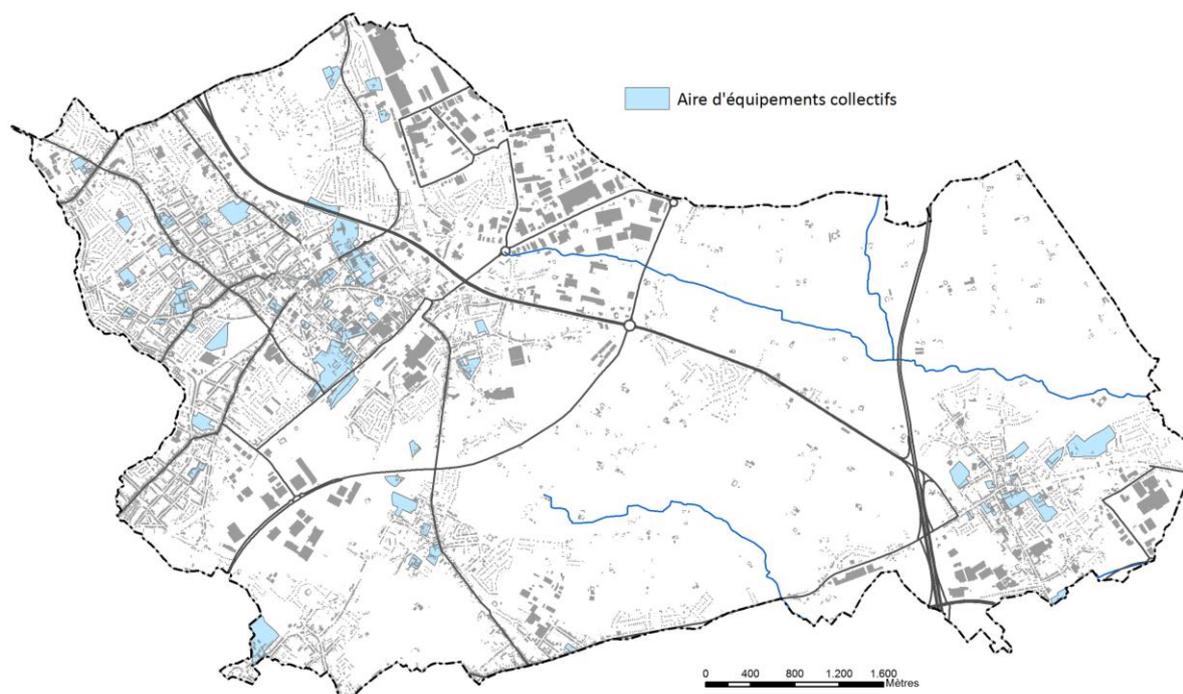


Figure 22 : localisation des aires d'équipements collectifs (JNC AWP)

##### c. Recommandations

Ces aires sont destinées à accueillir les infrastructures, équipements et espaces publics et communautaires.

On sera particulièrement attentif au caractère applicable du règlement général d'urbanisme relatif à l'accessibilité et à l'usage des bâtiments et espaces par les personnes à mobilité réduite (principalement le centre administratif et l'hôpital mais aussi les écoles, les cimetières et les infrastructures sportives).

Les projets qui y sont développés (construction, rénovation, aménagement...) doivent présenter une valeur d'exemple en matière de développement durable.

Pour les infrastructures sportives, la surface imperméabilisée sera limitée au maximum (principe : on imperméabilise des surfaces que lorsque c'est indispensable) et l'aménagement des abords et des parkings se fera dans un souci d'intégration paysagère et de développement du réseau écologique.

La délimitation des parcelles est réalisée par la plantation de haies mixtes d'essences indigènes plutôt que de résineux. Le choix de plantation d'arbres et arbustes isolés s'orientera également vers les essences indigènes.

#### IV.2.1.5. Aires d'espaces verts en milieu urbain

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'habitat se définit comme suit (article 26) :

*« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.*

*Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.*

*Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »*

Quant à la zone de parc, l'article 39 du CWATUPE en donne la définition suivante :

*« La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. N'y sont autorisés que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement.*

*La zone de parc dont la superficie excède cinq hectares peut également faire l'objet d'autres actes et travaux, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'un plan communal d'aménagement couvrant sa totalité soit entré en vigueur.*

*(Le Gouvernement peut arrêter – Décret-programme du 3 février 2005, art. 57) la liste des actes et travaux qui peuvent être réalisés en zone de parc, ainsi que le pourcentage de la superficie de la zone qui peut être concerné par ces travaux. »*

##### b. Localisation

Cette aire reprend les cinq parcs urbains du centre de Mouscron (rue des Courtils, rue du Val, Lenoir et rue de Menin) et de Luigne repris en zone d'habitat au sein du plan de secteur.

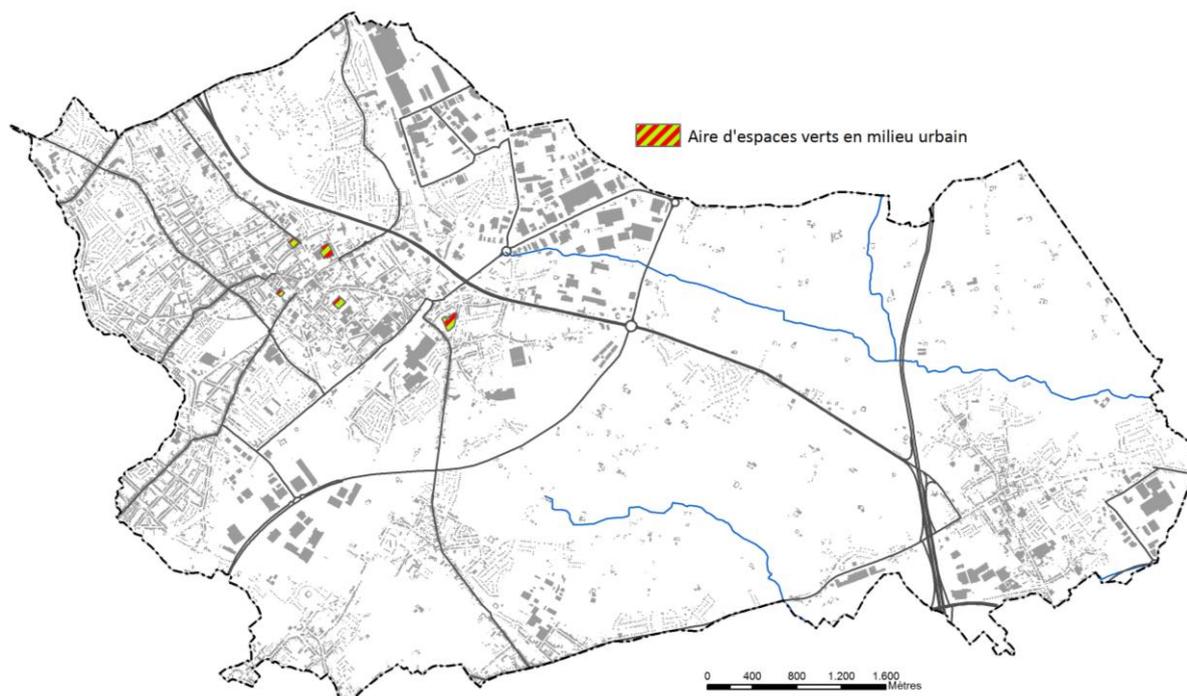


Figure 23 : localisation des aires d'espaces verts en milieu urbain (JNC AWP)

### c. Recommandations

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.

Elles sont aménagées dans un souci d'esthétique paysagère.

Les seuls actes et travaux qui y sont autorisés sont :

- la construction de bâtiments dont l'emprise ne dépasse pas 20 % de celle de l'aire<sup>29</sup> ;
- la restauration des bâtiments existants ;
- l'entretien et l'embellissement de la composition paysagère ;
- les événements sociaux éphémères ;
- l'aménagement de promenades didactiques ;
- l'installation de mobilier urbain ;

On y encouragera la création de points d'eau artificiels. La végétation existante est à conserver, à entretenir et à régénérer. La plantation d'arbres et de haies d'essences locales en remplacement des arbres et haies morts est recommandée. L'aménagement en parc accessible au public est encouragé.

L'optique de développement durable sera présente dans la gestion et l'entretien de ces aires :

- un usage très parcimonieux du sol ;
- une gestion économe en énergie et en eau ;
- l'utilisation de matériaux locaux et durables ;
- le développement de la biodiversité.

<sup>29</sup> 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 Luigne.

#### IV.2.1.6. Aire d'activité économique mixte

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'activité économique mixte se définit comme suit (article 30) :

« La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. (Les petits halls de stockage y sont admis – Décret du 30 avril 2009, art. 15, 2°). (Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant – Décret du 30 avril 2009, art.15, 3°). »

##### b. Localisation

Les aires d'activités économiques mixtes sont au nombre de huit et se répartissent sur l'entité de la manière suivante :

- la zone d'activité économique mixte du Risquons-Tout ;
- le Nord-ouest de la ZACC du Mont Gallois ;
- la partie Sud-est de de la zone industrielle de Portemont entre la rue R. Beucarne et le boulevard des Alliés ;
- la zone d'activité du Haureu ;
- la zone d'activité économique mixte du Blanc-Ballot ;
- la zone d'activité de Quevaucamps ;
- la partie Nord de la zone d'activité de Valemprez ;
- la zone artisanale du Pont Bleu le long de la N511.

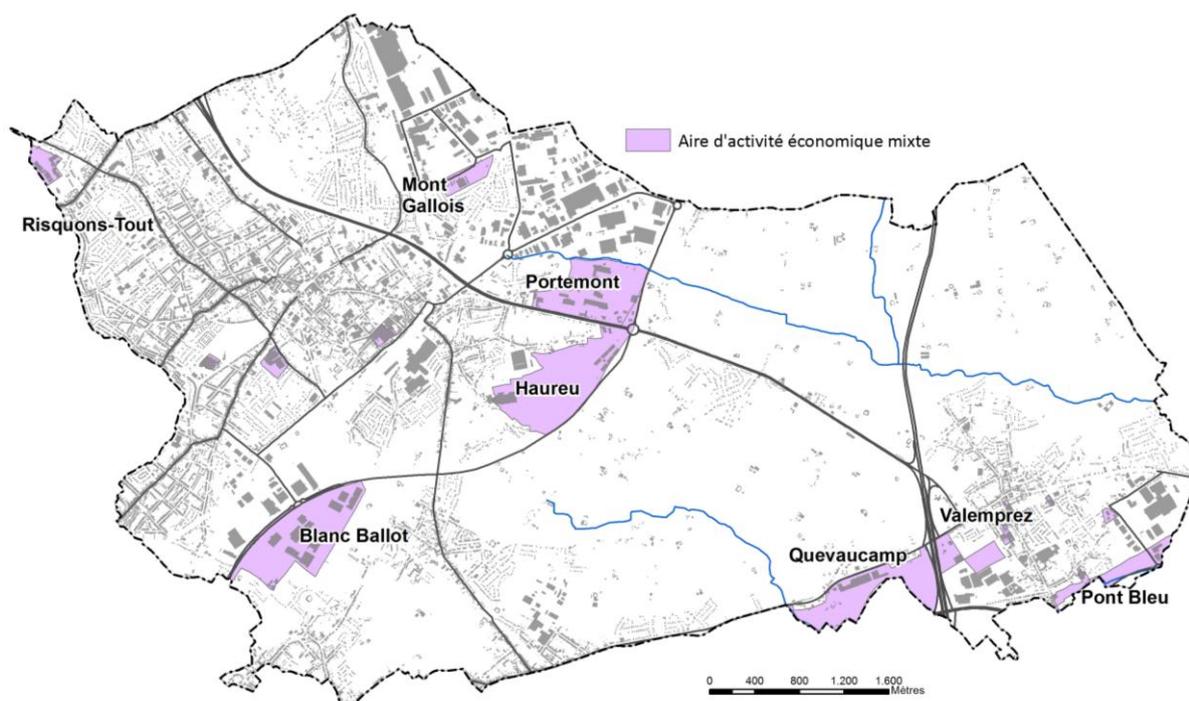


Figure 24 : localisation des aires d'activités économiques mixtes (JNC AWP)

c. Recommandations

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.

Le rapport P/S global de l'aire ne dépasse pas 0,6. La surface des bâtiments ne dépasse pas 10.000 m<sup>2</sup> par entreprise<sup>30</sup>.

Les parties de bâtiments dont l'architecture est plus soignée (entrée, bureaux, salles de réunion ou de repas...) sont disposées du côté de la voirie. Le stationnement à l'avant des bâtiments y est limité (localisation des seuls emplacements pour visiteurs par exemple).

La surface imperméabilisée sera limitée au maximum (principe : on imperméabilise des surfaces que lorsque c'est indispensable).

Les projets sont accompagnés d'une note relative à l'intégration paysagère des bâtiments. La végétation existante est conservée et la plantation de haies d'essences locales et d'arbres isolés ou en alignement est encouragée de manière à créer des écrans visuels et assurant une meilleure intégration de l'activité dans son environnement.

La délimitation des parcelles est réalisée par la plantation de haies mixtes d'essences indigènes plutôt que de résineux. Le choix de plantation d'arbres et arbustes isolés s'orientera également vers les essences indigènes.

---

<sup>30</sup> Même si la demande est conforme elle reste soumise à l'avis du Collège.

#### IV.2.1.7. Aire d'activité économique industrielle

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'activité économique industrielle (article 30 bis) se définit comme suit :

*« La zone d'activité économique industrielle est destinée aux 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. Elles peuvent s'exercer sur plusieurs sites d'activité.*

*Y sont admises les entreprises de services qui leur sont auxiliaires ainsi que les activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale, sauf lorsqu'elles constituent l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1er.*

*La vente au détail y est exclue sauf lorsqu'elle constitue l'accessoire d'une activité industrielle visée à l'alinéa 1er.*

*Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf pour la partie du périmètre qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant.*

*A titre exceptionnel, peuvent être autorisés :*

*1° dans les zones d'activité économique industrielle, les dépôts de déchets inertes ;*

*2° dans les zones d'activité économique industrielle situées le long des voies d'eau navigables, les dépôts de boue de dragage.*

*Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut y être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise ».*

##### b. Localisation

L'entité comprend six pôles principaux d'activités économiques :

- la zone industrielle de Portemont au Nord de Mouscron ;
- la zone industrielle de la Martinoire entre Mouscron et Herseaux ;
- la zone industrielle de l'Épinette à Herseaux ;
- la zone industrielle de Valemprez à Dottignies ;
- la zone industrielle de la Barrière de Fer à Dottignies ;
- la zone industrielle de l'arrière de la gare.

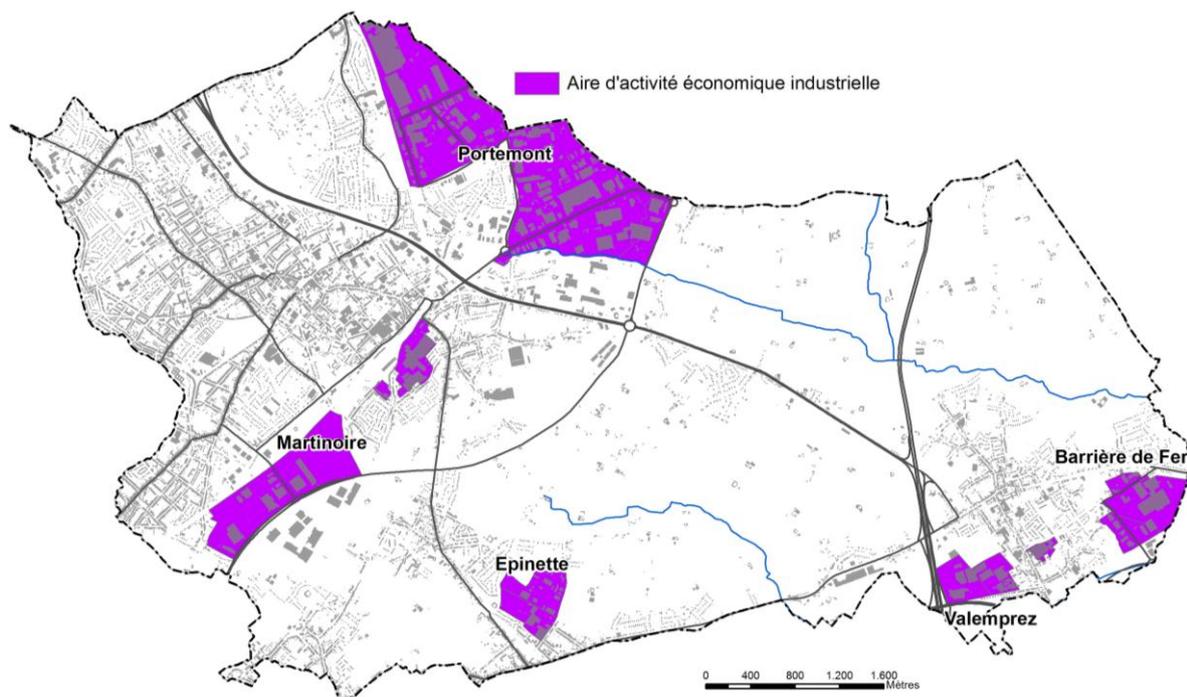


Figure 25 : localisation des aires d'activité économique industrielle (JNC AWP)

### c. Recommandations

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 »).

Des espaces polarisateurs rassembleront des fonctions 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.

Le caractère utilitaire de l'aire d'activités économiques industrielle ne dissuadera pas de veiller à lui conférer des qualités urbanistiques. A cet effet, les parties de bâtiments dont l'architecture est plus soignée (entrée, bureaux, salles de réunion ou de repas...) seront disposées du côté de la voirie et on veillera à limiter le stationnement à l'avant des bâtiments (en n'y localisant que les emplacements pour visiteurs par exemple).

Etant donné l'importance des zones industrielles sur le territoire, la rénovation et la reconversion d'anciens bâtiments ou d'anciennes friches industrielles sont prioritaires afin de préserver les parties non bâties du territoire.

La surface imperméabilisée sera limitée au maximum (principe : on imperméabilise des surfaces que lorsque c'est indispensable).

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.

### IV.2.1.1. Aire d'extraction

#### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone extraction (article 32) se définit comme suit :

« La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction, dans le respect de la protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol, ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction. Dans les zones ou parties de zone d'extraction non encore exploitées, d'autres actes et travaux peuvent être autorisés à titre temporaire pour autant qu'ils ne soient pas de nature à mettre en péril l'exploitation future du gisement. Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'exploitation l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation. »

#### b. Localisation

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).

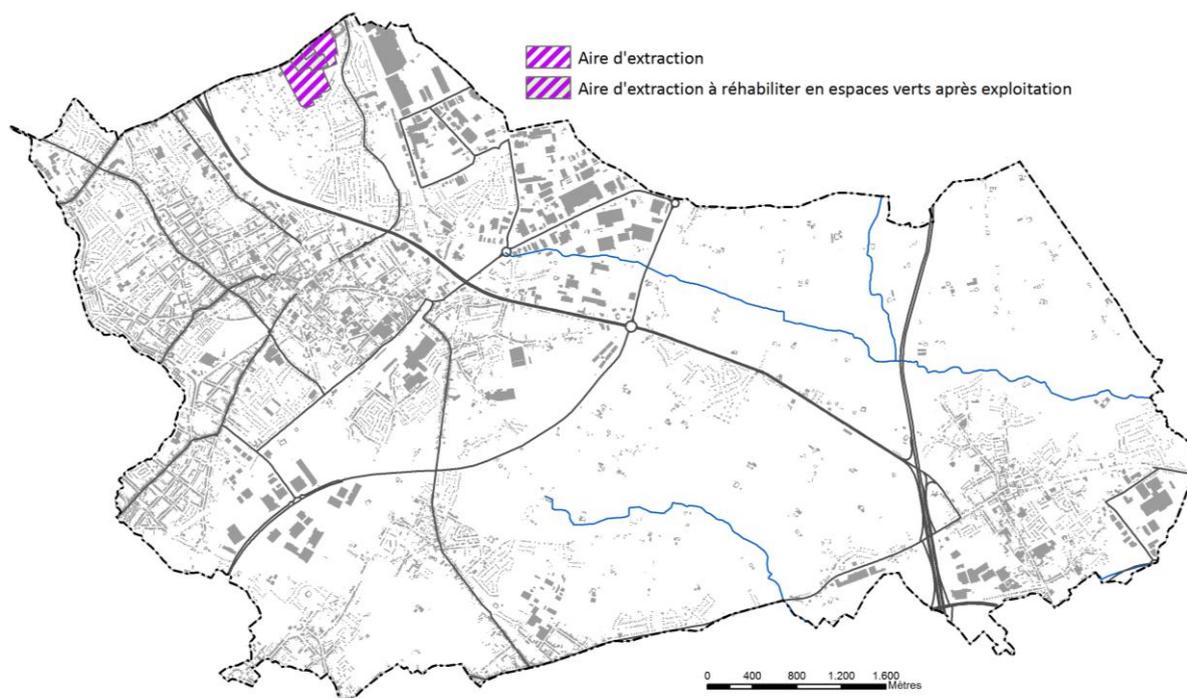


Figure 26 : localisation de l'aire d'extraction et à l'aire d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation (JNC AWP)

#### c. Recommandations

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.

Cette partie de la zone d'extraction étant inexploitable, elle sera réaménagée en aire d'habitat urbain après adoption définitive du PCA révisionnel.

#### IV.2.1.2. Aire d'extraction à réhabiliter en espaces verts après exploitation

##### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone extraction (article 32) se définit comme suit :

*« La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction, dans le respect de la protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol, ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction. Dans les zones ou parties de zone d'extraction non encore exploitées, d'autres actes et travaux peuvent être autorisés à titre temporaire pour autant qu'ils ne soient pas de nature à mettre en péril l'exploitation future du gisement. Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'exploitation l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation. »*

##### b. Localisation

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.

##### c. Recommandations

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.

Après l'exploitation des ressources du sous-sol la zone sera réaménagée en aire d'espaces verts.

### IV.2.1.3. Zone d'aménagement communal concerté

#### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone d'aménagement communal concerté (article 33) se définit comme suit :

« §1er. L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe. »

#### b. Localisation

Les ZACC constituent un enjeu important à Mouscron étant donné qu'elles représentent plus d'un tiers du potentiel foncier encore présent sur le territoire. Il est donc intéressant de les analyser au cas par cas et de voir les possibilités d'évolution et d'affectation pour chacune d'elle.

Celles qui sont considérées comme juridiquement mises en œuvre sont reprises sur la carte ci-après avec leur affectation proposée au schéma des options territoriales. Les autres font l'objet de mesures d'aménagement (voir) et leurs destinations figurent sur la carte PRJ-20

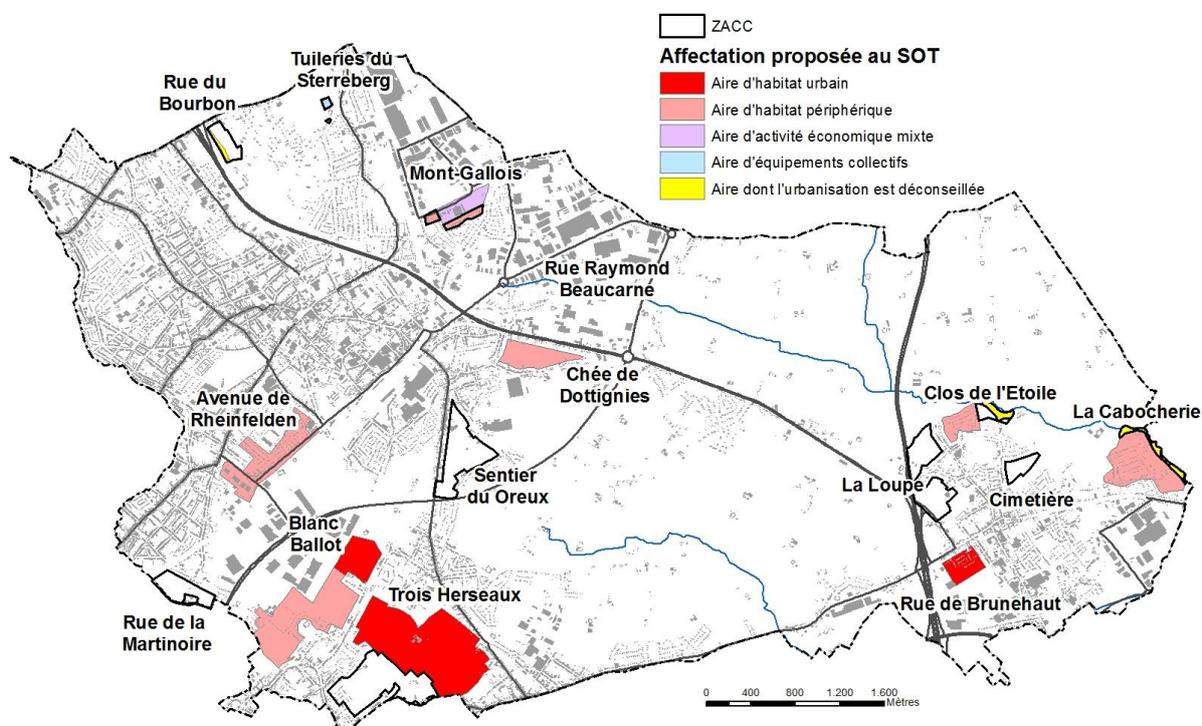


Figure 27 : localisation des ZACC et affectations de celles mises en œuvre (JNC AWP)

*c. Recommandations*

Parmi les quinze zones d'aménagement communal concerté (ZACC) de la commune, dix d'entre elles sont totalement ou partiellement mises en œuvre.

Le tableau ci-dessous reprend l'affectation de ces ZACC mises en œuvre. Les recommandations relatives aux aires définies ci-avant sont applicables également pour les ZACC suivant l'affectation proposée. Des informations supplémentaires sur les ZACC non mises en œuvre (accessibilité, enjeux,...) sont reprises à la mesure AN-02 concernant l'élaboration d'outils locaux de planification (rapport urbanistique et environnemental ou, le cas échéant, l'outil qui lui succèdera).

N°	Dénomination et surface totale	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Justification de l'affectation et de la priorité	Ventilation des surfaces (ha)
3	Blanc Ballot à Luigne 47,7 ha	Aire d'habitat urbain	Entre la zone d'activité du Blanc Ballot (Martinoire) et Herseaux. Partie Nord de la ZACC mise en œuvre par le RUE approuvé par AM du 17/12/2014.	Nord (11,2 ha)
		Aire d'habitat périphérique	Partie Sud de la ZACC déjà mise en œuvre par deux schémas-directeur approuvés respectivement en 1992 et 1997.	Sud (36,5 ha)
4	Trois Herseaux à Herseaux 88,9 ha	Aire d'habitat urbain	ZACC mise en œuvre par le RUE approuvé par AM du 17/12/2014 pour sa partie Nord.	Nord (+/- 61 ha)
6	Clos de l'Etoile à Dottignies 10,7 ha	Aire d'habitat périphérique et aire dont l'urbanisation est déconseillée	ZACC déjà urbanisée dans sa partie Ouest par un permis de lotir datant du 23/12/1977.	6,7 ha
9	Chaussée de Dottignies à Luigne 11,3 ha	Aire d'habitat périphérique	ZACC mise en œuvre par un plan communal d'aménagement approuvé par AM du 15/12/1990.	11,3 ha
10	Rue Raymond Beaucarne à Luigne 3,7 ha	Aire d'habitat mixte	ZACC mise en œuvre par un RUE approuvé par AM du 24/04/2006.	3,7 ha
11	Mont-Gallois à Mouscron 10,7 ha	Aire d'activité économique mixte	ZACC mise en œuvre par un schéma-directeur approuvé en 1989.	7,3 ha
		Aire d'habitat périphérique		3,4 ha
12	Tuileries du Sterreberg à Mouscron 10,9 ha	Aire d'extraction à réhabiliter en espace vert après exploitation	ZACC mise en œuvre par un plan communal d'aménagement approuvé par AM du 19/09/2001.	10,9 ha
13	Avenue de Rheinfelden à Mouscron 22,5 ha	Aire d'habitat périphérique	ZACC mise en œuvre par trois schéma-directeur approuvés respectivement en 1989, 1990 et 1997.	22,5 ha

<b>N°</b>	<b>Dénomination et surface totale</b>	<b>Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC</b>	<b>Justification de l'affectation et de la priorité</b>	<b>Ventilation des surfaces (ha)</b>
14	Rue de Brunehaut à Dottignies 7,2 ha	Aire d'habitat urbain	ZACC mise en œuvre par un schéma-directeur approuvé en 1989.	7,2 ha
15	Rue de la Cabocherie à Dottignies 25,5 ha	Aire d'habitat périphérique et aire dont l'urbanisation est déconseillée	ZACC mise en œuvre par un schéma-directeur approuvé en 1994.	25,5 ha (dont +/- 3 à déconseiller)

#### IV.2.1.4. Aires dont l'urbanisation est déconseillée

##### a. Localisation

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. Pour certaines de ces aires, le schéma des options territoriales ne recommande pas de ne jamais envisager l'urbanisation mais bien de différer celle-ci, c'est-à-dire de n'envisager une mise en œuvre, même partielle, que lorsqu'il n'existera plus que 10 % de disponibilités foncières dans les autres aires destinées à l'urbanisation.

Ces zones sont énumérées ci-après, par ancienne commune, avec mention :

- de leur dénomination et de leur affectation actuelle (plan de secteur) ;
- de leur surface respective ;
- des objectifs du SSC que leur mise en œuvre contredirait ;
- de commentaires explicatifs ;
- des références de la zone du schéma des options territoriales dont il convient dès lors de suivre les recommandations pour leur aménagement et leur gestion.

Ces zones, qui représentent environ 11 hectares ne devraient plus faire l'objet d'opérations de construction car leur mise en œuvre (ou la poursuite de leur mise en œuvre) entrerait en contradiction avec un ou plusieurs objectifs du schéma de structure.

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

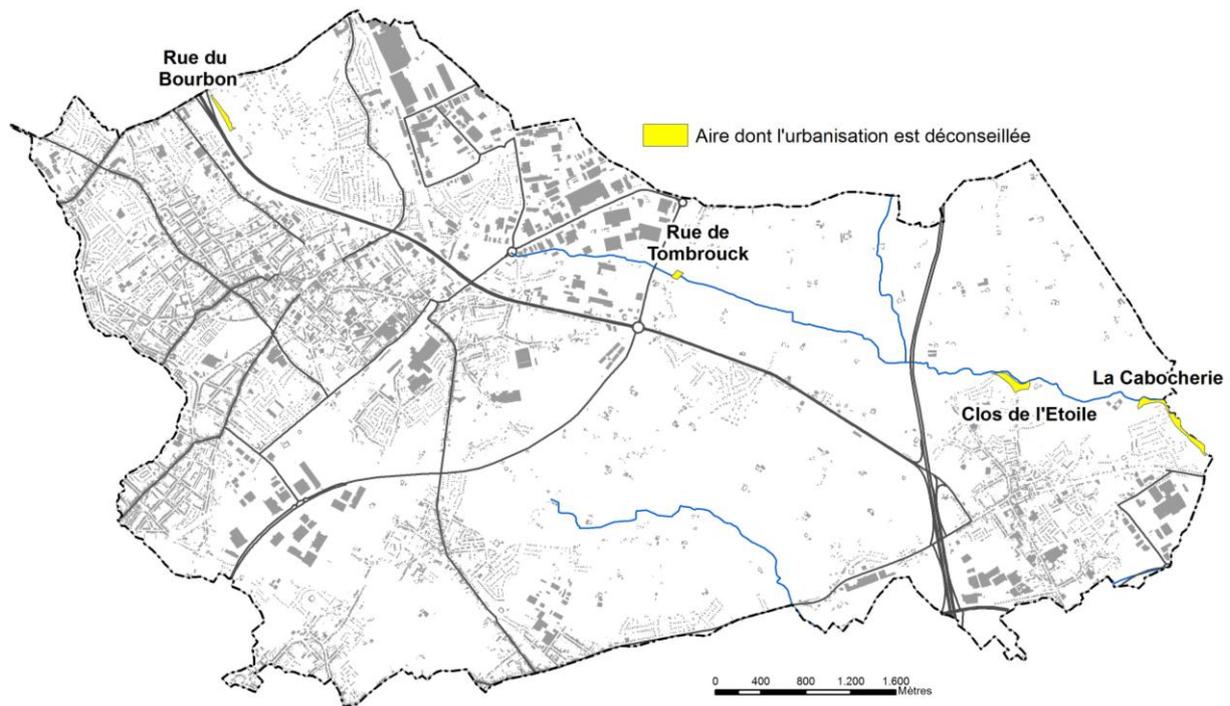


Figure 28 : localisation des aires dont l'urbanisation est déconseillée (JNC AWP)

#### **b. Recommandations**

Seule la rénovation des bâtiments existants y est a priori tolérée, avec au besoin une augmentation de 50 % maximum du volume principal (pour autant qu'il soit démontré que les volumes existants ne suffisent plus à maintenir l'affectation dans des conditions acceptables).

Lorsque des projets se rapportent à un bien immobilier exposé à un risque naturel l'exécution des actes et travaux peut être interdite.

En tout état de cause, la densité de chacune des zones ne dépassera pas 1 logement à l'hectare.

L'aménagement et la gestion de ces zones répondra, selon les cas, aux recommandations des aires agricoles d'intérêt écologique ou d'espaces verts.

## IV.2.2. Aires non destinées à l'urbanisation

Le schéma des options territoriales comporte cinq types d'aires non destinées à l'urbanisation :

- aires agricoles ;
- aires agricoles d'intérêt écologique ;
- aires de parc ;
- aires d'espaces verts ;
- aires naturelles.

### IV.2.2.1. Aires agricoles

#### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone agricole (article 35) se définit comme suit :

*« La zone agricole est destinée à l'agriculture au sens général du terme. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage.*

*Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession. Elle peut également comporter des installations d'accueil du tourisme à la ferme, pour autant que celles-ci fassent partie intégrante d'une exploitation agricole.*

*(Les modules de production d'électricité ou de chaleur, qui alimentent directement toute construction, installation ou tout bâtiment situé sur le même bien immobilier et dont la source d'énergie est exclusivement solaire, sont exceptionnellement admis pour autant qu'ils ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone – Décret du 22 mai 2008, art. 1er, al. 1er).*

*(Sont admises, en tant qu'activités accessoires à l'activité agricole, les unités de biométhanisation, pour autant qu'elles utilisent principalement des effluents d'élevage et résidus de culture issus d'une ou plusieurs exploitations agricoles – Décret du 30 avril 2009, art. 21, 1°).*

*Elle peut être exceptionnellement destinée aux activités récréatives de plein air pour autant qu'elles ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone. Pour ces activités récréatives, les actes et travaux ne peuvent y être autorisés qu'à titre temporaire sauf à constituer la transformation, l'agrandissement ou la reconstruction d'un bâtiment existant.*

*Les refuges de pêche (et les petits abris pour animaux – Décret-programme du 3 février 2005, art. 56) y sont admis pour autant qu'ils ne puissent être aménagés en vue de leur utilisation, même à titre temporaire, pour la résidence ou l'activité de commerce.*

*Le Gouvernement détermine les conditions de délivrance dans cette zone du permis relatif au boisement, à la culture intensive d'essences forestières, à la pisciculture, aux refuges de pêche (aux activités récréatives de plein air (, aux modules de production d'électricité ou de chaleur et aux unités de biométhanisation – Décret du 30 avril 2009, art. 21, 3°) – Décret du 22 mai 2008, art. 1er, al. 2) ainsi qu'aux actes et travaux qui s'y rapportent. »*

#### b. Localisation

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).

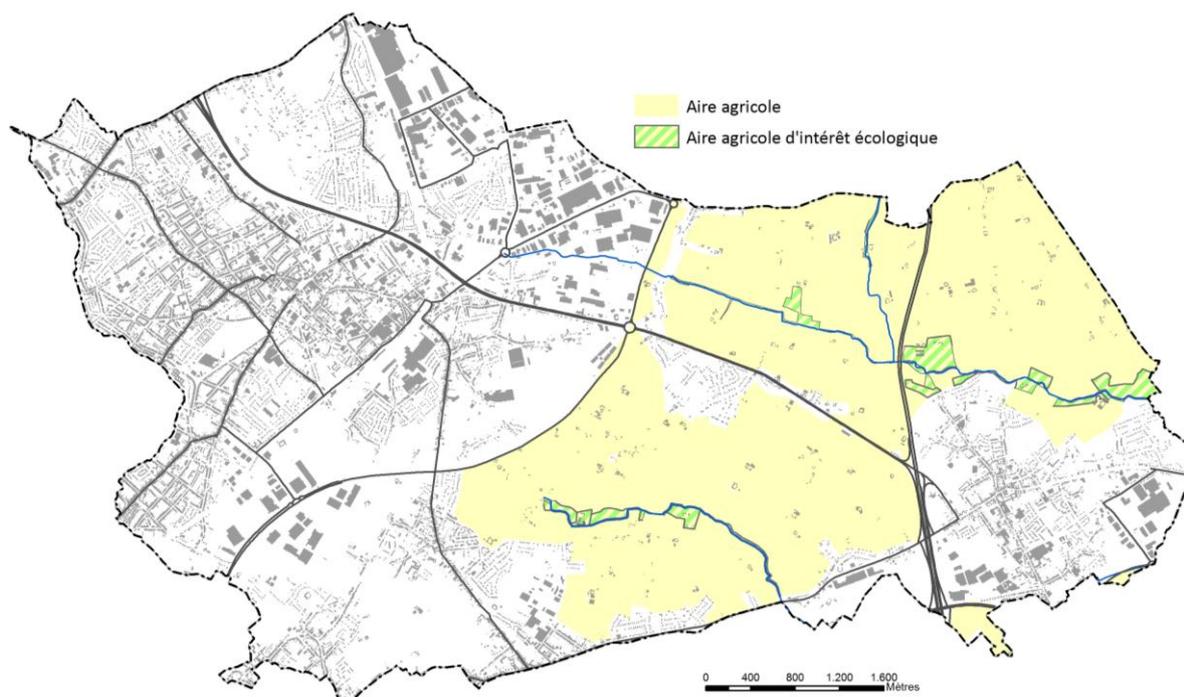


Figure 29 : localisation des aires agricoles et agricoles d'intérêt écologique (JNC AWP)

### c. Recommandations

Ces aires sont destinées à la pratique de l'agriculture, de l'horticulture et du maraîchage et ne peuvent donc comporter que :

- 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.

D'une manière générale, on veillera à maintenir l'intégrité des aires agricoles en évitant de les « miter » par des constructions qui pourraient être implantées de manière plus opportune dans une des aires destinées à l'urbanisation. Si la nécessité d'une implantation en aire agricole est démontrée (impératifs techniques ou nécessité de réduire les nuisances pour les noyaux habités), on sera attentif à opter pour l'implantation la moins préjudiciable au paysage (proximité de sites déjà urbanisés, pas de construction sur une ligne de crête, pas de construction isolée...).

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.

Les aires agricoles comportent de nombreux chemins (et sentiers) qui sont à la fois un outil de travail pour les cultivateurs et le support à des déplacements (utilitaires ou de loisirs) pour les autres personnes. Il convient de maintenir, d'entretenir et de valoriser ces 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. On se référera au schéma des circulations pour identifier les chemins pour lesquels un aménagement est souhaitable.

Les autres recommandations sont :

- conserver et entretenir les plantations de feuillus existantes (arbres fruitiers, arbres isolés, alignements et haies) ;

- les techniques de culture sont adaptées au relief et à la stabilité du sol afin d'éviter l'érosion ;
- réduire l'emploi d'engrais et de produits phytosanitaires au strict minimum dans une zone tampon de 100 mètres de large autour des sources et zones humides ;
- les méthodes de l'agriculture biologique sont à promouvoir ;
- l'application des mesures agri-environnementales est encouragée<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Ces mesures agri-environnementales sont subventionnées par la Région wallonne.

## IV.2.2.2. Aires agricoles d'intérêt écologique

### a. Référence au plan de secteur

Au niveau du CWATUPE, la zone agricole (article 35) se définit comme suit :

*« La zone agricole est destinée à l'agriculture au sens général du terme. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage.*

*Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession. Elle peut également comporter des installations d'accueil du tourisme à la ferme, pour autant que celles-ci fassent partie intégrante d'une exploitation agricole.*

*(Les modules de production d'électricité ou de chaleur, qui alimentent directement toute construction, installation ou tout bâtiment situé sur le même bien immobilier et dont la source d'énergie est exclusivement solaire, sont exceptionnellement admis pour autant qu'ils ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone – Décret du 22 mai 2008, art. 1er, al. 1er).*

*(Sont admises, en tant qu'activités accessoires à l'activité agricole, les unités de biométhanisation, pour autant qu'elles utilisent principalement des effluents d'élevage et résidus de culture issus d'une ou plusieurs exploitations agricoles – Décret du 30 avril 2009, art. 21, 1°).*

*Elle peut être exceptionnellement destinée aux activités récréatives de plein air pour autant qu'elles ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone. Pour ces activités récréatives, les actes et travaux ne peuvent y être autorisés qu'à titre temporaire sauf à constituer la transformation, l'agrandissement ou la reconstruction d'un bâtiment existant.*

*Les refuges de pêche (et les petits abris pour animaux – Décret-programme du 3 février 2005, art. 56) y sont admis pour autant qu'ils ne puissent être aménagés en vue de leur utilisation, même à titre temporaire, pour la résidence ou l'activité de commerce.*

*Le Gouvernement détermine les conditions de délivrance dans cette zone du permis relatif au boisement, à la culture intensive d'essences forestières, à la pisciculture, aux refuges de pêche (aux activités récréatives de plein air (, aux modules de production d'électricité ou de chaleur et aux unités de biométhanisation – Décret du 30 avril 2009, art. 21, 3°) – Décret du 22 mai 2008, art. 1er, al. 2) ainsi qu'aux actes et travaux qui s'y rapportent. »*

### b. Localisation

Cette aire 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).

Ces zones sont localisées sur la carte ci-avant.

### c. Recommandations

Les aires agricoles d'intérêt écologique sont des espaces dont l'intérêt biologique et paysager en fait des compléments nécessaires aux très rares zones d'espaces verts pour maintenir un réseau écologique dans l'entité.

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.

On veillera à ne pas exploiter les bords immédiats des cours d'eau (sur une largeur minimale de 12 mètres, soit 6 mètres de part et d'autres de l'axe du ruisseau), qui feront progressivement l'objet de

replantations (saules, aulnes, amélanchiers, noisetiers, carex...) pour s'efforcer d'atteindre à terme 25 % de bandes de bords de rivières gérées écologiquement.

Les autres recommandations sont :

- inviter les exploitants agricoles à signaler tout changement d'affectation des terres auprès de la commune (la reconversion des prairies permanentes en terres de culture est déconseillée) ;
- éviter scrupuleusement la plantation de résineux ;
- conserver et entretenir les plantations de feuillus existantes (arbres isolés, alignements et haies) ;
- veiller à lutter contre la prolifération des plantes invasives ;
- n'admettre que les actions compatibles avec une exploitation herbagère extensive (pâturage ou régime de fauche) ;
- l'emploi d'engrais chimiques et de produits phytosanitaires est réduit au strict minimum, localement à zéro ;
- les modifications de relief et particulièrement le remblai des dépressions et zones humides sont interdits ;
- limiter le drainage à proximité des zones humides ;
- promouvoir les actions en faveur du maintien des berges (plantations d'aulnes et de saules<sup>32</sup> par exemple) ;
- pratiquer des curages modérés (limités au strict minimum) des cours d'eau, en période hivernale ;
- créer une « zone tampon » suffisamment large (de 2 à 5 m) le long des cours d'eau traversant des champs ;
- adapter les obstacles artificiels à la circulation des espèces dans les cours d'eau<sup>33</sup> ;
- l'aménagement de nouvelles liaisons (haies libres, alignements d'arbres) est envisagé prioritairement dans les secteurs où apparaissent des ruptures dans le maillage écologique.

---

<sup>32</sup> Ces deux espèces, par leur enracinement en profondeur, sont particulièrement bien adaptées à la stabilisation des berges.

<sup>33</sup> Exemples : barrages, conduits en béton sous les ponts.

### IV.2.2.3. Aires de parc

#### a. Référence au plan de secteur

Pour la zone de parc, l'article 39 du CWATUPE donne la définition suivante :

« La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. N'y sont autorisés que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement.

La zone de parc dont la superficie excède cinq hectares peut également faire l'objet d'autres actes et travaux, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'un plan communal d'aménagement couvrant sa totalité soit entré en vigueur.

(Le Gouvernement peut arrêter – Décret-programme du 3 février 2005, art. 57) la liste des actes et travaux qui peuvent être réalisés en zone de parc, ainsi que le pourcentage de la superficie de la zone qui peut être concerné par ces travaux. »

#### b. Localisation

L'aire de parc reprend les trois parcs déjà présents au plan de secteur (le parc communal et deux parcs privés).

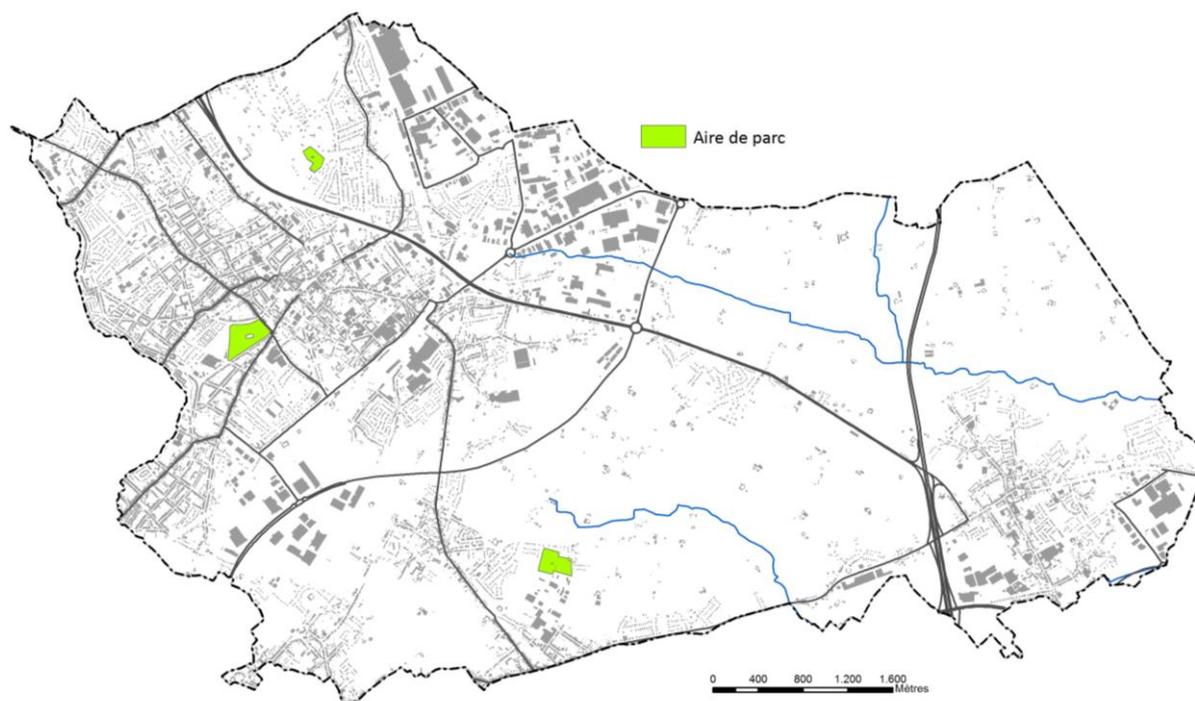


Figure 30 : localisation des aires de parc (JNC AWP)

#### c. Recommandations

Les aires de parc sont destinées aux espaces verts aménagés dans un souci d'esthétique.

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 ;

- l'installation de mobilier urbain.

On y encouragera la création de points d'eau artificiels. La végétation existante est à conserver, à entretenir et à régénérer. La plantation d'arbres et de haies d'essences locales en remplacement des arbres et haies morts est recommandée. L'aménagement en parc accessible au public est encouragé.

L'optique de développement durable sera présente dans la gestion et l'entretien de ces aires :

- un usage très parcimonieux du sol ;
- une gestion économe en énergie et en eau ;
- l'utilisation de matériaux locaux et durables ;
- le développement de la biodiversité.

#### IV.2.2.4. Aires d'espaces verts

##### a. Référence au plan de secteur

Pour les zones d'espaces verts, l'article 37 du CWATUPE donne la définition suivante :

« ... La zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel.

Elle contribue à la formation du paysage ou constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles. »

##### b. Localisation

Cette aire reprend les zones d'espaces verts du plan de secteur.

D'autres petits espaces pourraient être ajoutés à cette aire (voir mesure AN-01 relative aux propositions de modifications du plan de secteur) :

- certains abords de ferme présentant un intérêt écologique et paysager qui mériteraient d'être préservés. Ces fermes sont aujourd'hui incluses dans la zone d'habitat ;
- la petite zone comprenant un étang artificiel à Luingne (zone naturelle au plan de secteur).

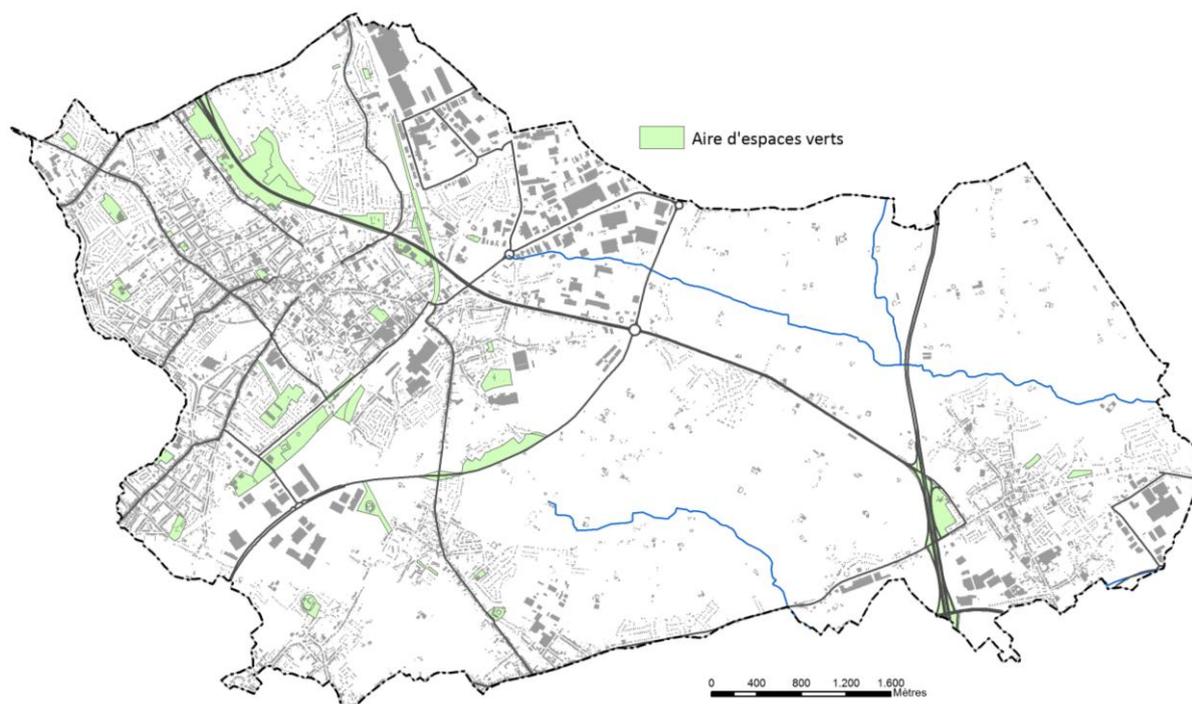


Figure 31 : localisation des aires d'espaces verts (JNC AWP)

##### c. Recommandations

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.

Il s'agit d'une aire dont le milieu naturel végétal doit être sauvegardé ou reconstitué. Cette aire peut, en outre, jouer le rôle d'espace tampon ou de transition entre des aires dont les

destinations sont incompatibles, comme par exemple le long de la N58, de la route de la Laine ou du chemin de fer. Elle contribue à la qualité et à la diversité des paysages.

On y admet que les actes et travaux destinés au maintien ou à la régénération du milieu naturel végétal et compatibles avec une exploitation herbagère extensive (pâturage ou régime de fauche, boisement ou démolition de constructions étrangères aux objectifs de l'aire).

Les aires d'espaces verts aux abords de ferme doivent être aménagés en veillant au maintien ou au développement de la qualité biologique du site mais également en contribuant à la préservation du patrimoine bâti et paysager, caractéristique des fermes mouscronnoises. L'extension des bâtiments agricoles est donc interdite dans cette aire.

Les autres recommandations sont :

- préserver les zones humides existantes et réaménager des anciennes zones de ce type qui ont subi un assèchement ;
- interdire l'abattage de feuillus existants (arbres isolés, alignements et haies), sauf motif sanitaire ;
- interdire le boisement massif ;
- interdire les modifications du relief du sol ;
- interdire la reconversion de prairies permanentes en terres de culture ;
- restreindre l'utilisation d'engrais et/ou traitements phytosanitaires.

#### IV.2.2.5. Aires naturelles

##### a. Référence au plan de secteur

Pour la zone naturelle, l'article 38 du CWATUPE donne la définition suivante :

« La zone naturelle 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, qu'il s'agisse d'espèces des milieux terrestres ou aquatiques.

Dans cette zone ne sont admis que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive de ces milieux ou espèces. »

##### b. Localisation

Le Plan de secteur affecte seulement une superficie de 2,2 ha (anciens plans d'eau coincés entre et la chaussée de Dottignies et la rue Robert Verzele) en zone naturelle.

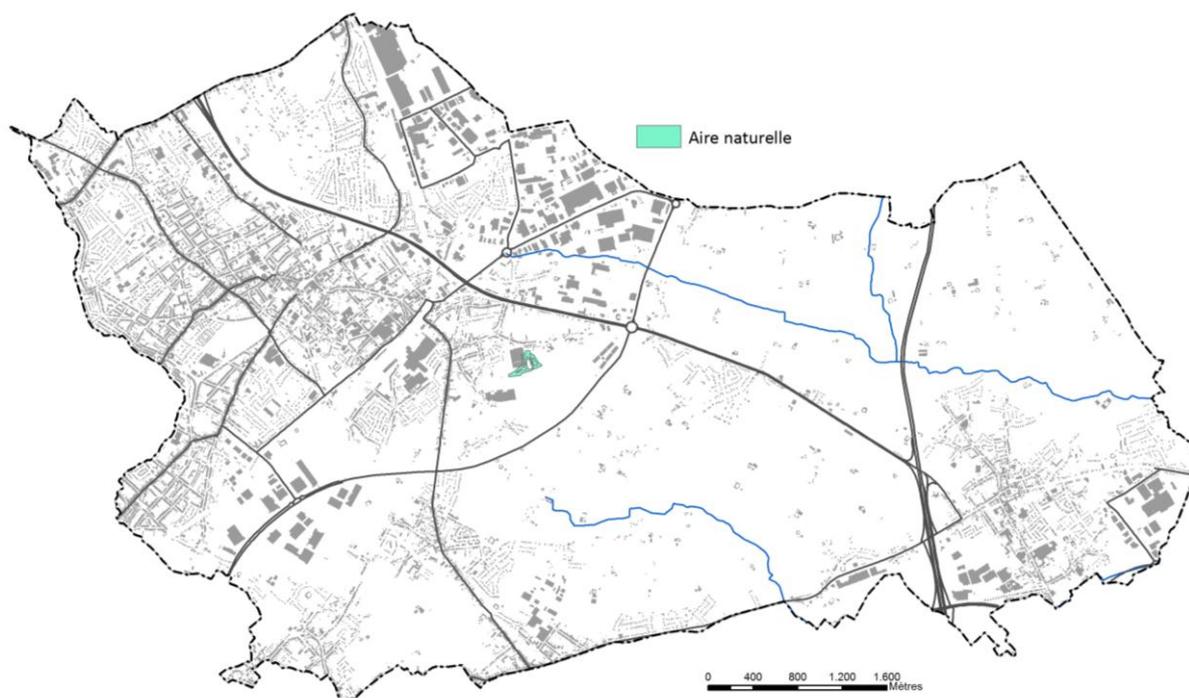


Figure 32 : localisation de l'aire naturelle (JNC AWP)

##### c. Recommandations

Les aires naturelles sont destinées 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 poursuit donc les mêmes objectifs que l'aire d'espaces verts pour des espaces qui présentent des qualités ou des propriétés naturelles particulières.

Elle implique et suscite dès lors une protection renforcée.

Dans cette aire, ne sont admis que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive des espèces concernées : ils sont donc extrêmement peu nombreux. Il pourrait s'agir, notamment,

de constructions rudimentaires d'observation, ainsi que de démolitions de constructions existantes étrangères aux objectifs poursuivis par l'aire. Les refuges de chasse et de pêche ne sont pas admis.

Les aires naturelles contribuent à la qualité et à la diversité des paysages.

Afin de définir des recommandations plus volontaristes que celles de l'aire d'espaces verts, on se référera à la législation en vigueur régissant les modalités de gestion des réserves naturelles ainsi que les différentes activités autorisées à l'intérieur de celles-ci.

Dans ces aires, il est interdit<sup>34</sup> :

- de tuer, chasser ou de piéger de n'importe quelle manière les animaux, de déranger ou de détruire leurs jeunes, leurs œufs, leurs nids ou leurs terriers ;
- d'enlever, couper, déraciner ou mutiler des arbres et des arbustes, de détruire ou d'endommager le tapis végétal ;
- 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 ;
- d'allumer des feux et de déposer des immondices.

---

<sup>34</sup> Loi du 12 juillet 1973 sur la Conservation de la nature.

## IV.3.Recommandations relatives aux périmètres du schéma des options territoriales

### IV.3.1. Périmètres d'intérêt paysager

#### a. Référence(s) au plan de secteur

Pour le périmètre d'intérêt paysager, l'article 452/22 du CWATUPE donne la définition suivante :

« Le périmètre d'intérêt paysager vise au maintien, à la formation ou à la recomposition du paysage. Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils s'intègrent au paysage ».

#### b. Localisation

Aucun périmètre d'intérêt paysager ne couvre le plan de secteur actuellement. 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.

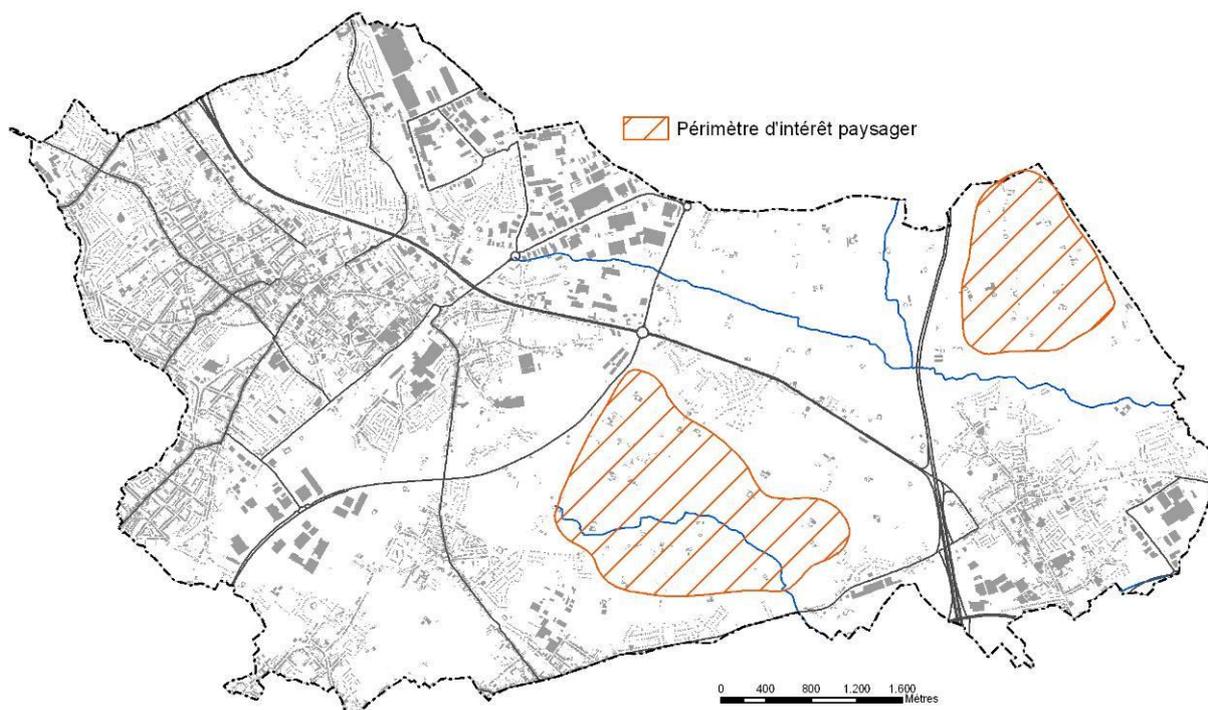


Figure 33 : localisation des périmètres d'intérêt paysager au schéma des options territoriales (JNC AWP)

#### c. Recommandations

Le périmètre d'intérêt paysager délimite un espace au sein duquel les éléments du paysage se disposent harmonieusement.

Là où les périmètres coïncident avec une zone destinée à l'urbanisation, 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.

Là où les périmètres coïncident avec une zone non destinée à l'urbanisation, les constructions seront a priori interdites et les projets de rénovation du bâti existant seront automatiquement soumis à l'avis de la CCATM. Ils seront accompagnés d'une note relative à l'intégration paysagère des bâtiments.

On y prendra toutes les mesures favorisant le maintien des caractéristiques spécifiques de ces périmètres d'intérêt paysager. Toute affectation des terrains situés dans un tel périmètre doit y respecter la structure paysagère d'ensemble par le maintien des arbres isolés et des alignements d'arbres, le maintien des fermes isolées et de leurs plans d'eau associés, l'interdiction de modifier le relief du sol, le maintien de l'aspect naturel des cours d'eau, la préservation des espaces ouverts, ...

Le maintien ou l'augmentation de la biodiversité peut également être un objectif de gestion au moyen d'actions telles que le fauchage tardif, la plantation de haies, le maintien et la création de zones humides.

Ces dispositions imposent à l'autorité administrative devant statuer sur une demande de permis, l'obligation d'examiner le dossier sous l'angle particulier du maintien du paysage.

### IV.3.2. Périmètre de liaison écologique

#### a. Référence(s) au plan de secteur

Pour le périmètre de liaison écologique, l'article 452/21 du CWATUPE donne la définition suivante :

« Le périmètre de liaison écologique vise à garantir aux espèces animales et végétales les espaces de liaison entre leurs biotopes. Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de protection. ».

#### b. Localisation

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.

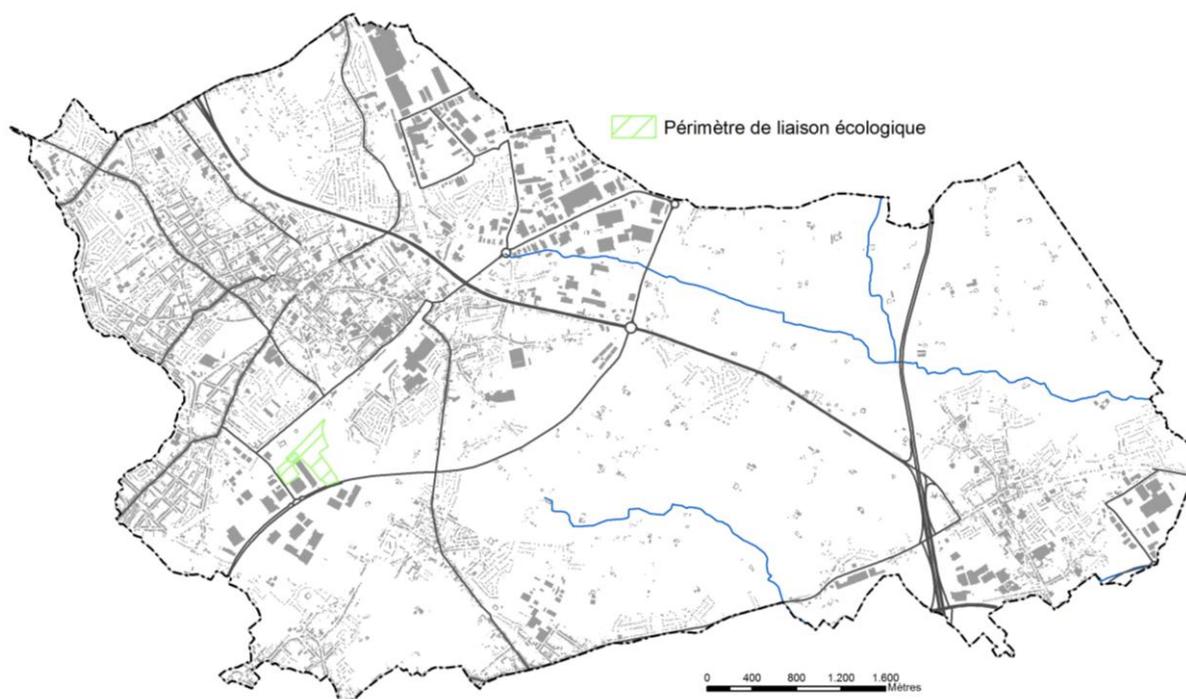


Figure 34 : localisation du périmètre de liaison écologique au schéma des options territoriales (JNC AWP)

#### c. Recommandations

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.

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.

### IV.3.3. Périmètre de réservation

#### a. Référence(s) au plan de secteur

Pour le périmètre de réservation, l'article 452/25 du CWATUPE donne la définition suivante :

« Le périmètre de réservation vise à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructure de communication ou de transport de fluides et d'énergie. Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières. ».

#### b. Localisation

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.

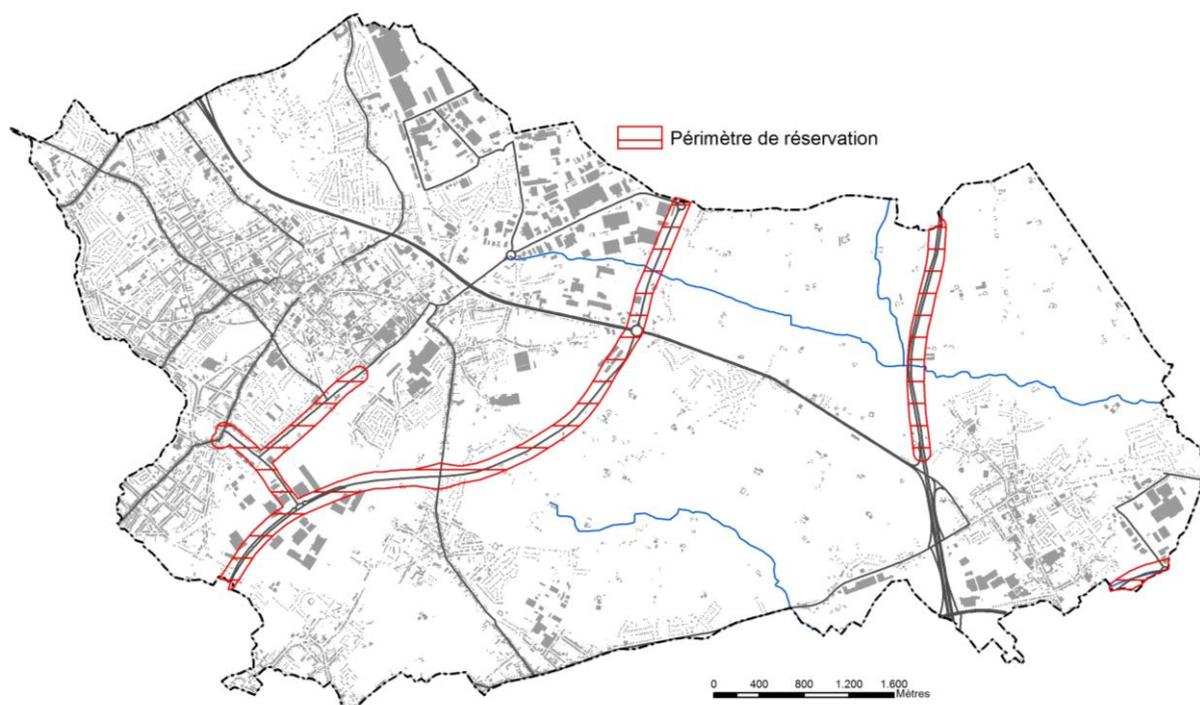


Figure 35 : localisation des périmètres de réservation au schéma des options territoriales (JNC AWP)

### IV.3.4. Périmètres de modification du plan de secteur

Il s'agit des périmètres pour lesquels il serait souhaitable de modifier le plan de secteur afin qu'il ne constitue pas un frein ou un obstacle à l'application des objectifs du SSC et donc à certains aspects du développement local.

Ils sont repris pour mémoire dans le plan des affectations. Les motivations des modifications sont décrites en détail dans la partie VI du rapport, relative aux mesures d'aménagements (et plus particulièrement dans la section VI.2.1 et en annexe n°1).

### IV.3.5. Périmètres de vigilance autour d'infrastructures techniques

#### a. Localisation

Périmètres déterminés sur base des recommandations relatives aux infrastructures :

- un rayon de 15 mètres de part et d'autre des canalisations FLUXYS (utilisées ou temporairement désaffectées).
- une distance minimale<sup>35</sup> de part et d'autre d'une ligne haute tension de 30 mètres si la ligne haute tension est à une puissance de 70 kV et 80 mètres si la ligne haute tension est à une puissance de 150 kV ;
- la zone vulnérable autour de l'entreprise classée SEVESO.

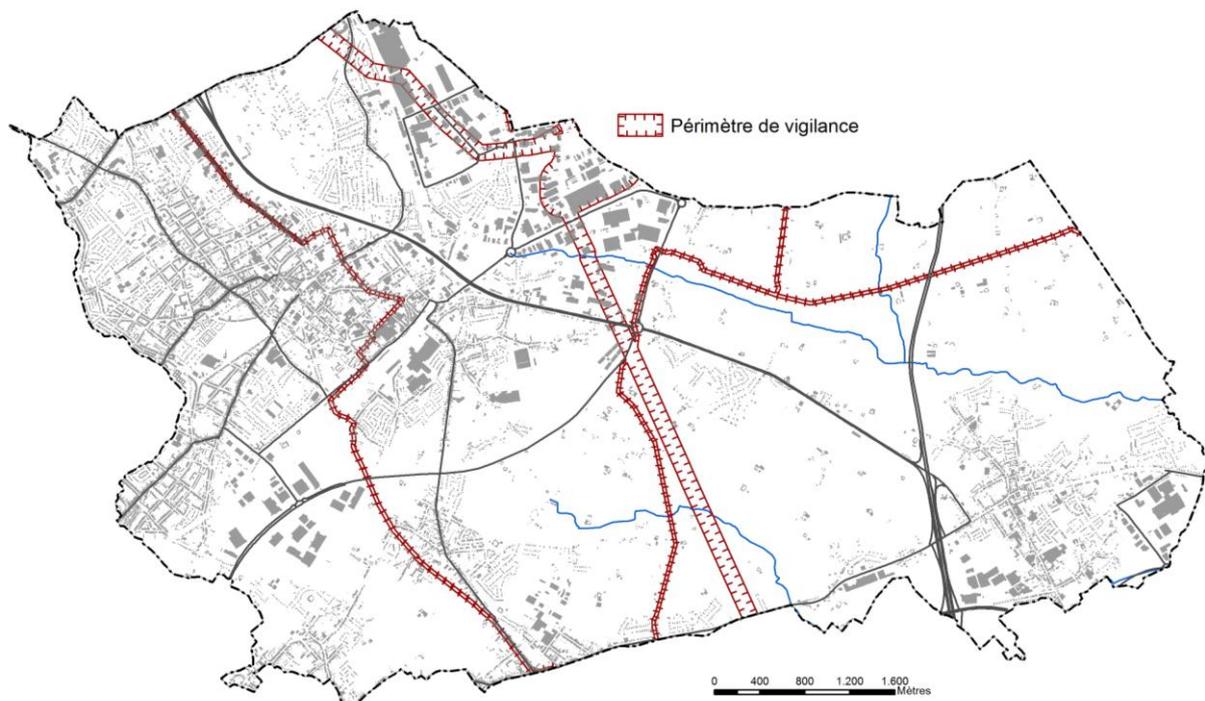


Figure 36 : localisation des périmètres de vigilance autour des infrastructures techniques (JNC AWP)

#### b. Recommandations

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 RAM<sup>36</sup> du SPW-DGO3 et des Services Incendie de la Ville seront sollicités.

<sup>35</sup> En deçà, des spécialistes ont estimé qu'il y avait des risques pour la santé (développement de leucémie, par exemple).

<sup>36</sup> Pour « risques d'accidents majeurs ».

### IV.3.1. Périmètre capable d'accueillir un parc éolien

#### a. Localisation

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.

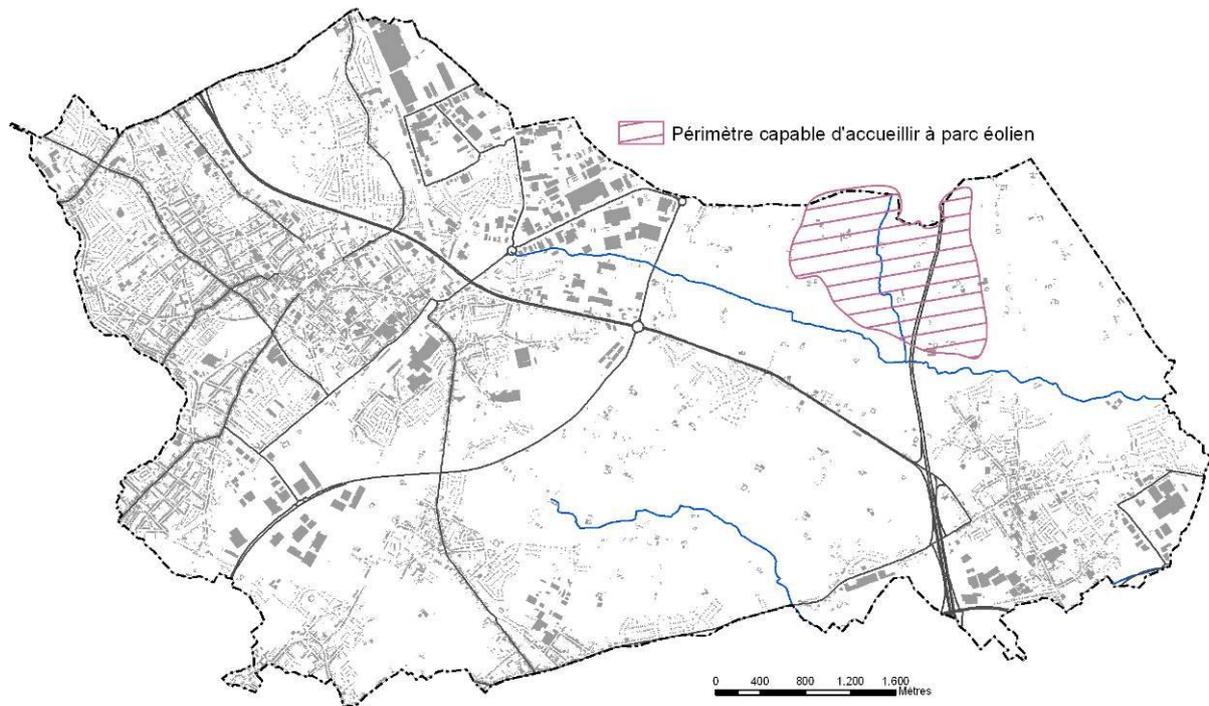


Figure 37 : localisation du périmètre capable d'accueillir un parc éolien (JNC AWP)

Notons que le territoire wallon a fait l'objet d'une étude de potentielles localisations de parcs éoliens<sup>37</sup>. Cette dernière n'a rien relevé sur le territoire de Mouscron.

<sup>37</sup> Cadre de référence pour l'implantation d'éoliennes en Région wallonne, approuvé par le Gouvernement wallon le 21 février 2013, modifié par décision du Gouvernement wallon le 11 juillet 2013.

---

## V Schéma des déplacements

---

## V.1. Considérations générales

Le schéma de structure communal doit indiquer « *les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation* »<sup>38</sup>.

Cette réflexion, exprimée au travers d'une carte, consiste à proposer un mode de gestion de la mobilité des différents types d'utilisateurs qui est cohérent avec

- les recommandations finales du plan communal de mobilité ;
- les actions préconisées dans le plan communal cyclable ;
- les options d'aménagement et d'urbanisme exprimées dans le schéma des options territoriales du SSC.

Comme on l'a vu dans l'analyse, Mouscron connaît certains problèmes de gestion des flux. La commune a également besoin de recommandations en matière de sécurité routière et de définition d'un réseau pour usagers lents.

Une hiérarchisation plus cohérente du réseau basée sur le schéma des options territoriales doit devenir un atout pour l'organisation spatiale du territoire et la qualité du cadre de vie.

Des interventions ponctuelles sont proposées à la fin de cette partie. Ces propositions d'actions permettront de mettre en œuvre (à court, moyen et long terme) le schéma des déplacements (ou schéma des circulations).

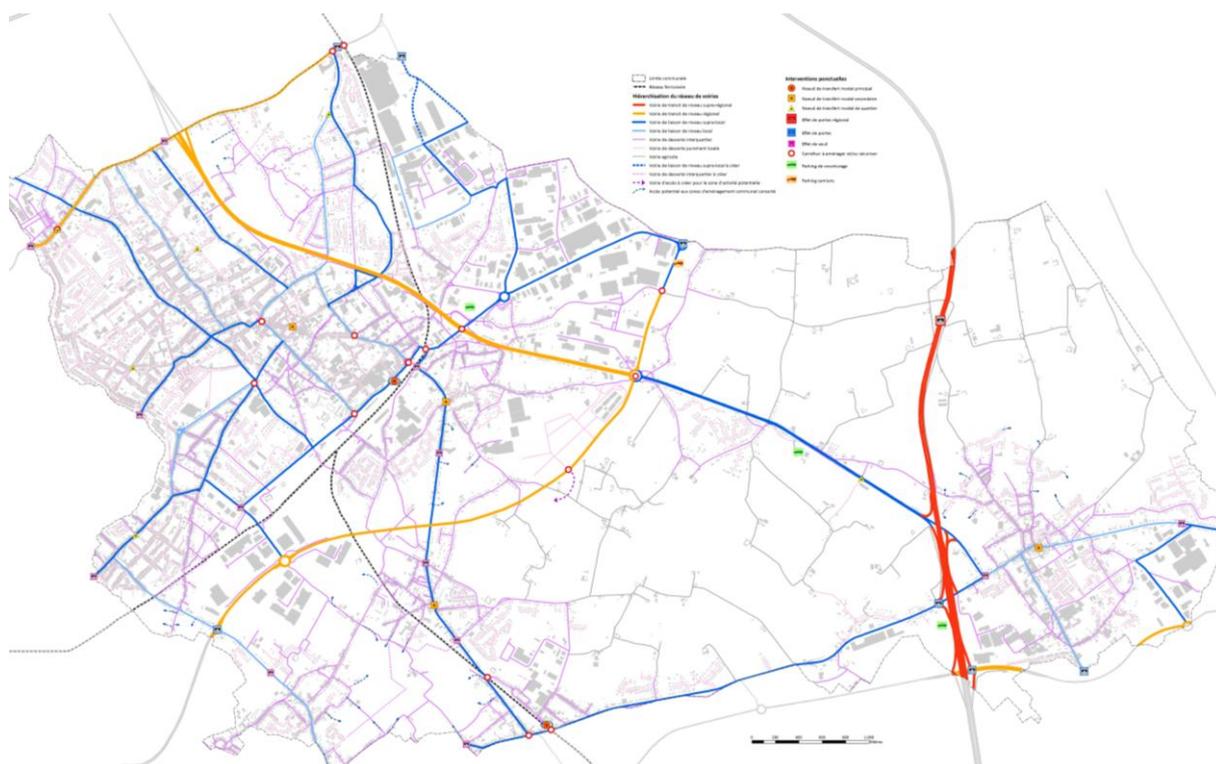


Figure 38 : Schéma des déplacements - voir carte PRJ-19 (JNC AWP)

<sup>38</sup> CWATUP, article 16.

## V.2. Hiérarchisation du réseau de voiries

---

### V.2.1. Voiries de transit

#### V.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. Trois échangeurs sont actuellement présents sur le territoire :

- au croisement de la N511 ;
- au croisement de la N512 ;
- au croisement de la N58.

#### V.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) ;
- la partie Ouest du boulevard des Alliés (N58) ;
- les chaussées de Lille et de Gand (N43) ;
- la N511, dont seulement deux petits tronçons traversent le territoire communal à hauteur de Dottignies.

Les trois premiers axes (N518, N58 et N43), qui ceinturent une grande partie de l'agglomération mouscronnoise, doivent devenir les voiries privilégiées pour les échanges rapides à l'échelle de l'agglomération et ainsi permettre de désengorger le centre-ville.

##### *a. En ce qui concerne la N518*

La route de la Laine est composée de deux fois une bande de circulation.

Etant donné la vocation de cette voirie (notamment le transit des poids lourds), aucune piste cyclable ni de bande de stationnement n'y seront aménagées.

L'éclairage est de type fonctionnel classique (poteaux hauts), continu, et renforcé à l'approche des carrefours.

Les croisements avec le réseau secondaire seront aménagés comme le prévoit le PCM.

Il est important d'aménager les abords de la voirie et de conserver les connexions existantes (au minimum pour les modes doux) afin d'éviter que ce nouvel axe ne devienne une ligne de rupture infranchissable au sein du territoire mouscronnois. Des remembrements pour les automobilistes et pour les usagers lents sont prévus.

Les principales portes d'entrées depuis la route de la Laine vers les agglomérations sont :

- la rue du Chalet vers le Mont-à-Leux ;
- la chaussée du Clorbus vers Herseaux ;
- l'avenue A. Mozart vers Mouscron ;
- la chaussée de Luigne vers Luigne et Herseaux.

Ces entrées d'agglomérations devront être aménagées et signalées comme le prévoit la mesure AO-08 « Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations » détaillée plus loin (page 157).

Les entrées vers les zones d'activités économiques devront également être aménagées de manière lisible et dotées d'une signalétique propre.

*b. En ce qui concerne la partie Ouest de la N58*

Deux parties peuvent se distinguer sur cette voirie de transit :

- le tronçon entre le carrefour de la piscine et la N43 est composé de deux bandes de circulation dans chaque sens séparées par une berme centrale. Etant donné la vocation de cette voirie, aucune piste cyclable ou de bande de stationnement n'y sont aménagées.
- le tronçon entre le rond-point « Chêne du Bus » et le carrefour de la piscine est composé de 2 x 1 bandes de circulation et son aménagement sera réalisé dans l'esprit de boulevard urbain comme le prévoit le PCM.

L'éclairage est de type fonctionnel classique (poteaux hauts), continu, et renforcé à l'approche des carrefours.

Les principales portes d'entrées depuis la N58 vers les agglomérations sont :

- l'entrée « Piscine » vers Mouscron et Luigne ;
- l'avenue Royale vers Mouscron ;
- la chaussée d'Aalbeke vers la Coquinie.

Ces entrées d'agglomérations devront être aménagées et signalées comme le prévoit la mesure AO-05 « Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations » détaillée plus loin (page 157).

Les entrées vers les zones d'activités économiques devront également être aménagées de manière lisible et dotées d'une signalétique propre.

*c. En ce qui concerne la N43*

La N43 est composée d'une bande de circulation dans chaque sens avec, ponctuellement, une bande centrale pour permettre des changements de direction. Cette voirie distribue la partie Nord-Ouest du territoire mouscronnois et est également fréquentée par un important trafic de poids lourds.

Cet axe est bordé par des habitations, des commerces et des équipements communautaires (surtout dans sa partie Sud-Ouest – chaussée de Gand) ce qui lui confère un rôle un peu différent des deux voiries de transit précédentes.

Une bande cyclable est aménagée de part et d'autre de la voirie sur la partie Est du tronçon (jusqu'au rond-point avec la rue de Menin).

L'éclairage est de type fonctionnel classique (poteaux hauts), continu, et renforcé à l'approche des carrefours.

Les principales recommandations pour l'aménagement de cette voirie, en accord avec le plan communal de mobilité, sont :

- la séparation physique des pistes cyclables et des bandes de circulation automobile ;

- l'aménagement d'effets de porte aux entrées de la zone urbaine et la sécurisation des carrefours à problèmes (voir ci-après dans les interventions ponctuelles) ;
- la sécurisation des traversées piétonnes ;
- l'adaptation de l'éclairage et de la signalisation dans les zones urbanisées.

Les principales portes d'entrées depuis la N43 vers l'agglomération de Mouscron sont :

- la chaussée d'Aalbeke ;
- la rue de Menin ;
- la chaussée du Risquons-Tout ;
- la future voirie vers le zoning de Portemont.

Ces entrées d'agglomérations devront être aménagées et signalées comme le prévoit la mesure AO-05 « Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations » détaillée plus loin (page 157).

## V.2.2. Voiries de liaison

### V.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.

Les voiries suivantes sont concernées par ce statut :

- la partie Est de la N58 ;
- la N512, exceptée dans la traversée de Dottignies ;
- la rue de la Barrière de Fer et le boulevard du Bois Jacquet permettant de connecter la N512 à la N511 ;
- la chaussée de Luigne ;
- la N513 de part et d'autres du boulevard des Alliés (c'est-à-dire l'avenue de Rheinfelden, l'avenue de Barry, la place de la Station et le boulevard Industriel) ;
- la N516 entre la route de Laine et la limite communale (c'est-à-dire l'avenue A. Mozart, la rue du Mont-à-Leux et la Grand'Rue) ;
- la rue de Roubaix et la rue des Moulins reliant le Mont-à-Leux au centre-ville ;
- les rue de la Marlière et du Christ reliant le Tuquet (et Tourcoing) au centre ;
- la chaussée du Risquons-Tout et les rues la prolongeant (rue du Purgatoire, rue du Dragon, rue de Bilémont) entre la N513 et le Risquons-Tout ;
- la rue de Menin entre la N43 et le centre-ville ;
- la chaussée d'Aelbeke et l'avenue Royale reliant la N43 au centre ;
- les rues de desserte principale de la zone industrielle de Mouscron, à savoir la rue du Plavitout, la rue des Garennes, une partie de la rue de la Royenne et la connexion créer entre cette dernière et la N43.

Hors agglomération, ces voiries sont composées d'une bande de circulation dans chaque sens avec éventuellement une bande ou une piste cyclable. L'éclairage y est de type fonctionnel classique et continu (ex : partie Est de la N58, boulevard Industriel,...).

Au sein des noyaux bâtis, les accotements sont aménagés en trottoirs avec éventuellement une bande de stationnement (ex : chaussée de Luigne, N511, chaussée du Risquons-Tout,...). Des pistes ou bandes cyclables sont aménagées par endroit.

Les principales recommandations pour l'aménagement des voiries de transit de niveau supra-local sont :

- l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables. Ces voiries devront constituer l'épine dorsale du réseau cyclable ;
- l'aménagement et la sécurisation des carrefours à problèmes ;
- l'aménagement d'effets de porte aux entrées des agglomérations et quartiers ;
- la réalisation d'aménagements de sécurité visant à limiter la vitesse excessive tout en y maintenant un usage correct et respectueux pour l'ensemble des utilisateurs.

#### V.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).

Les axes suivants sont concernés par ce statut :

- la N512 dans sa traversée de Dottignies (entre le carrefour avec la Barrière de Fer et le carrefour avec la N58) ;
- la rue de Saint-Léger et la rue du Pont Bleu ;
- la rue du Chalet, la chaussée du Clorbus et la rue de la Broche de Fer reliant le Mont-à-Leux à Herseaux ;
- l'avenue du Parc et la rue du Congo ;
- la rue du Nouveau Monde ;
- la rue de la Coquinie ;
- les rues délimitant l'hypercentre de Mouscron : rues du Beau-Chêne, Alois Den Reep, Saint-Pierre, de Tourcoing, de la Pépinière, du Rucquoy, Victor Corne, Léopold et de la Station.

Ces voiries présentent une à deux bandes de circulation (double sens ou sens unique) complétée là ou c'est possible par une bande de stationnement et des trottoirs.

L'éclairage est adapté au caractère urbain ou villageois des lieux traversés, mettant davantage en lumière les éléments du contexte que la voirie elle-même (éclairage bas soulignant le site traversé et les aménagements de sécurité pour les usagers lents tels que les passages pour piétons).

Les principales recommandations pour l'aménagement des voiries de transit de niveau supra-local sont :

- l'aménagement de bandes ou de pistes cyclables ;
- l'aménagement et la sécurisation des carrefours à problèmes ;
- l'aménagement d'effets de porte aux entrées des agglomérations (Dottignies et Herseaux) ;
- la réalisation d'aménagements de sécurité visant à limiter la vitesse excessive tout en y maintenant un usage correct et respectueux pour l'ensemble des utilisateurs ;
- l'aménagement de bandes prioritaires pour les transports en commun là où c'est nécessaire et où la voirie le permet (notamment dans certaines rues ceinturant l'hypercentre).

### V.2.3. Voiries de desserte

#### V.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.

Les principales recommandations pour l'aménagement des voiries de transit de niveau supra-local sont détaillées ci-dessous :

- les voiries doivent garder leur fonction actuelle de connexions des quartiers entre eux ;
- ces voiries doivent rester des axes privilégiés pour la circulation du trafic lent ;
- veiller à la sécurité des usagers lents ;
- l'installation de panneaux renseignant le réseau de chemins, sentiers et venelles ainsi que les connexions possibles entre les quartiers seront placés le long de ces axes ;
- les entrées dans les quartiers peuvent être renseignées par certains aménagements (signalisation nom du quartier, changement de revêtement, limitation de vitesse...) ;
- l'éclairage est adapté au caractère urbain ou villageois des lieux traversés, mettant davantage en lumière les éléments du contexte que la voirie elle-même.

#### V.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.

Les principales recommandations pour l'aménagement des voiries de transit de niveau supra-local sont détaillées ci-dessous :

- leur profil transversal classique (séparant chaussée et trottoirs) peut être abandonné au profit d'un espace aménagé de plain-pied avec un seul matériau de façade à façade (ou de limite avant de propriété à limite avant de propriété) et un filet d'eau central.
- en zone urbanisable, le stationnement est organisé en voirie, idéalement de manière alternée.

En agglomération, leur aménagement répond aux principes suivants :

- l'éclairage est adapté au caractère villageois des lieux traversés, il rend les aménagements et dispositifs bien visibles de nuit ;
- les entrées et sorties de zone doivent être clairement identifiables par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux ;
- l'installation de panneaux renseignant le réseau de chemins, sentiers et venelles ainsi que les connexions possibles entre les quartiers seront placés le long de ces axes ;
- la priorité de droite est d'application. Toutefois, à titre exceptionnel, la priorité peut être conférée par des signaux B15, B1 ou B5 ;
- la signalisation est assurée grâce au signal F4a aux accès et au signal F4b aux sorties de la zone 30.

#### V.2.4. Voiries agricoles

Les voiries agricoles sont composées d'une large bande de circulation (le croisement des véhicules n'y est donc pas aisé). Les accotements ne sont aménagés, le stationnement n'est pas prévu le long de ces axes et aucun aménagement spécifiques n'existe pour les piétons et les cyclistes. L'éclairage y est inexistant.

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).

#### V.2.5. Voiries pour usagers lents

Comme nous l'avons énoncé dans les enjeux et perspectives, Mouscron a été désigné le 16 décembre 2010 en tant que « Commune pilote Wallonie cyclable ».

##### V.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.

Sur cet axe, un balisage sera réalisé pour renseigner la direction des centres, des principaux équipements et des sites d'intérêt culturel.

##### V.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.



Figure 39 : réseau de voiries pour usagers lents - voir carte PRJ-19 (JNC AWP)

## V.3. Interventions ponctuelles

---

### V.3.1. Aménager des « effets de portes » et des « effets de seuil »

#### a. Exposé de la mesure

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, Luignne, 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.

Ces aménagements offrent également l'occasion de conférer une carte de visite commune aux endroits de pénétration dans les agglomérations de l'entité. Une réflexion sur la cohérence architecturale de ces interventions sera donc nécessaire (choix des matériaux, du type d'éclairage, ...).

Un « **effet de portes régional** » est localisé sur l'autoroute A17 à l'entrée de la commune par le Nord, côté Flandre.

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.

En outre, les aspects de lisibilité du territoire et de signalisation seront repris dans une mesure spécifique dans la suite de ce rapport (voir mesure AO-08 « Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations » à la page 157).

#### a. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace

5. Favoriser une mobilité durable

#### b. Moyens à mobiliser

Avant de passer aux aménagements proprement dits, il est souhaitable de mener une réflexion sur les caractéristiques principales que l'on souhaite donner à ces entrées d'agglomérations (concept d'une charte d'aménagement).

La nature des aménagements et le montant des travaux sont à déterminer zone par zone. On peut néanmoins estimer le coût moyen d'un effet de porte entre 15.000 et 30.000 € HTVA.

#### c. Source(s) de financement

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Départements des infrastructures subsidiées

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

*d. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Départements des infrastructures subsidiées

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

CCATM

IBSR

*e. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme et se poursuivre.

### V.3.2. Aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes

#### a. Exposé de la mesure

Les diagnostics du SSC et du plan communal de mobilité ont mis en évidence un certain nombre de situations problématiques dans lesquelles un réaménagement s'impose de manière à sécuriser les déplacements ou à améliorer la lisibilité du carrefour.

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.

Dans certains cas, l'aménagement de carrefours coïncident avec la volonté de créer un effet de porte.

La mesure consiste donc à aménager ces lieux à difficultés 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 PCM.

Ici aussi, une réflexion sur la cohérence architecturale des différentes interventions est souhaitable.

#### b. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace

5. Favoriser une mobilité durable

#### c. Moyens à mobiliser

La nature des aménagements et le montant des travaux sont à déterminer au cas par cas.

#### d. Source(s) de financement

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Départements des infrastructures subsidiées

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

#### e. Partenaire(s) potentiel(s)

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Départements des infrastructures subsidiées

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

SRWT - TEC Hainaut

SNCB (pour les traversées de passage à niveau)

CCATM

IBSR

*f. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme et se poursuivre.

### V.3.3. Améliorer la desserte en transport en commun

#### a. Exposé de la mesure

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.

Il faudrait donc 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.

- 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, 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 d'analyser les demandes et la possibilité de mettre en place un système de navettes depuis la gare vers les zones d'activités. Entre-temps, un bus dessert déjà la zone des Dauphins située au Sud de la zone d'activité économique du Portemont.

- 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-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 zone qui pourrait être couverte par ce service est représentée sur la carte ci-après. Les principaux pôles d'échange et points stratégiques à desservir sont 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 40 : proposition de périmètre pouvant être desservi par la "navette urbaine"

*b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

*c. Moyens à mobiliser*

La nature des aménagements et le montant des travaux sont à déterminer au cas par cas.

*d. Source(s) de financement*

SRWT - TEC Hainaut

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

*e. Partenaire(s) potentiel(s)*

SRWT - TEC Hainaut

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SNCB

CCATM

IEG

a.s.b.l. GAMAH<sup>39</sup>

Cambio

*f. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme et se poursuivre.

---

<sup>39</sup> Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité pour les Personnes Handicapées

### V.3.4. Valoriser des « nœuds de transfert modal »

#### a. Exposé de la mesure

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

Les deux nœuds de transfert modal principaux (train/bus/modes doux/voiture) sont :

- la gare de Mouscron ;
- la gare d'Herseaux.

Ces deux nœuds principaux doivent également être matérialisés en tant que porte d'entrée dans la commune pour les utilisateurs du rail. Un lien avec les « effets de portes » routier pourrait être envisager en terme de signalétique.

Quatre nœuds de transfert modal secondaire (bus/modes doux/voiture) peuvent également être identifiés dans chacun des centres :

- la Grand'Place de Mouscron (pôle de bus) ;
- la place de Luingne ;
- la place d'Herseaux ;
- la place de la Résistance à Dottignies.

Enfin, Mouscron étant une agglomération vaste et dense, des nœuds de transfert modal de quartier ont également été identifiés et pourront être développés en tant que tel dans le futur :

- la place F. Mulliez dans le quartier du Mont-à-Leux ;
- le carrefour rue des Combattants-rue du Couvent dans le quartier du Tuquet ;
- la place du Nouveau Monde ;
- la rue de la Coquinie à proximité de l'école ;
- le Futurosport.

La mesure 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,...

Cette mesure pourrait être complétée à terme par la mise en place d'un système de location de vélo (type « Villo ») en lien avec ces nœuds de transfert modaux ou, pour les pôles principaux et secondaires, avec la mise en place de station de carsharing « Cambio ».

#### b. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

#### c. Moyens à mobiliser

La nature des aménagements et le montant des travaux sont à déterminer au cas par cas.

*d. Source(s) de financement*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Direction des études et de la Programmation

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

SRWT - TEC Hainaut

*e. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Direction des études et de la Programmation

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

SRWT - TEC Hainaut

SNCB

CCATM

IEG

a.s.b.l. GAMAH<sup>40</sup>

Cambio

Opérateur privé proposant des stations de locations de vélos

*f. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme et se poursuivre.

---

<sup>40</sup> Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité pour les Personnes Handicapées

### V.3.5. Prévoir des espaces de stationnement pour le covoiturage

#### a. Exposé de la mesure

Pour répondre aux critères de mobilité durable et face au comportement souvent individualiste des navetteurs, le covoiturage permet de développer la communication, la solidarité entre les populations (habitants d'une même commune ou travailleurs d'une même société) et de diminuer tant les frais de déplacements que les impacts sur l'environnement (réduction des émissions atmosphériques).

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) ;
- autres éventuels qui pourraient être identifiés à l'occasion de la future révision du PCM.

Il convient de veiller au caractère attractif de ce parking en y installant tout équipement permettant sécurité (clôture, éclairage efficace, abri, zones de végétation, caméras, ...) et confort (panneaux indicateurs, toilettes, aménagements pour cyclistes avec casiers, éventuellement douches, ...).

Un partenariat avec des propriétaires ou exploitants de parking(s) existant(s) n'est pas à exclure car les deux parties peuvent y trouver un intérêt, notamment si les heures d'occupation se chevauchent peu ou si le parking existant dispose de réserves de capacité.

Une étude permettant de mesurer les besoins aiderait à les localiser et à les dimensionner de manière appropriée (à mener de manière privilégiée dans le cadre de la révision du PCM).

#### a. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
5. Favoriser une mobilité durable

#### b. Moyens à mobiliser

Les moyens à mobiliser sont les suivants :

- concertation avec le SPW-DGO1 pour la faisabilité et le dimensionnement
- acquisition des terrains
- travaux d'aménagement : +/- 80 €/m<sup>2</sup> soit environ 120.000 € HTVA pour un parking de 60 places.

#### c. Source(s) de financement

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Travaux subsidiés

*d. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Travaux subsidiés

SRWT - TEC Hainaut

SNCB

CCATM

IEG

Auteur de projet du PCM (révision)

Propriétaires/ exploitants de parkings

*e. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme pour la réflexion et les démarches et à moyen terme pour la réalisation.

### V.3.6. Prévoir des espaces de stationnement pour les poids-lourds

#### a. Exposé de la mesure

Les nombreuses entreprises situées sur la commune génèrent des flux de poids-lourds considérables qui ne vont pas sans poser des problèmes de nuisances en divers endroits non adaptés, notamment en termes de stationnement. En effet, on constate de manière de plus en plus courante que des camions stationnent en agglomération (rue de Menin, le long de l'avenue Mozart,...). Cet usage a des effets pervers sur la qualité de vie dans les agglomérations : insécurité routière (l'encombrement du véhicule peut réduire la visibilité), mobilisation d'emplacements de stationnement aux heures où la demande « résidentielle » est la plus forte, nuisances sonores, visuelles et olfactives.

La mesure vise donc à aménager un ou plusieurs sites, notamment le long de la rue de la Bassée, mais aussi éventuellement le long de la route de la Laine ou dans la ZAE du Quevaucamp (voire d'autres éventuels), capable d'accueillir un certain nombre de camions. Une étude permettant de mesurer les besoins aiderait à le dimensionner de manière appropriée.

Il convient également de veiller au caractère attractif de ce parking en y installant tout équipement permettant d'assurer la sécurité (clôture, éclairage efficace, caméras, ...).

#### b. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie

#### c. Partenaire(s) potentiel(s)

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Travaux subsidiés

Les entreprises et transporteurs

CCATM

IEG

Auteur de projet du PCM (révision)

#### d. Priorité

Cette mesure devrait être entreprise à court terme pour la réflexion et les démarches et à moyen terme pour la réalisation.



---

## VI Mesures d'aménagement

---

## VI.1.Considérations générales

---

L'article 254 du CWATUPE prévoit que le schéma de structure contient une note qui définit « *les principales actions à entreprendre et les principaux moyens d'exécution à mettre en œuvre par l'autorité communale* ». L'article 16 précise quant à lui que le schéma indique « *les modalités d'exécution des mesures d'aménagement* ».

Il s'agit de déterminer les mesures et actions qui permettront 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.

Pour chacune de ces mesures, les pages qui suivent présentent un court exposé, rappellent quels objectifs du schéma peuvent être concrétisés au travers de l'action proposée, précisent quels sont les moyens à mobiliser, les éventuelles sources de financement<sup>41</sup> et/ ou partenaire(s) possible(s)<sup>42</sup>, ainsi que la priorité que revêt la mesure au sein du programme de mise en œuvre<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Autres que le budget communal.

<sup>42</sup> Autres que les services communaux.

<sup>43</sup> On entendra par « court terme » les deux ans qui suivent l'approbation définitive du SSC (2012-2013), « moyen terme » les trois années suivantes (2014-2016) et « long terme » les cinq années suivantes (2017-2021).

## VI.2. Mesures d'aménagement à caractère normatif

---

### VI.2.1. Mesure AN-01 : Propositions de modification du plan de secteur

#### a. Exposé de la mesure

On a vu que les constats posés dans l'analyse de la situation existante (et du diagnostic) et que les objectifs d'aménagement 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.

Il convient toutefois de rappeler que :

- d'une part ces propositions n'engagent nullement le Gouvernement wallon à opérer des modifications mais ont pour but d'éclairer sa réflexion ;
- d'autre part certaines de ces modifications sont proposées pour un long terme (c'est le cas notamment des zones d'activités économiques dans le tissu urbain dont certaines sont encore occupées par des entreprises en activité).

Les propositions visent :

- à régulariser certaines situations qui ne sont pas en concordance avec le plan de secteur (équipements communautaires en zone d'espaces verts, périmètre de réservation obsolète,...) ;
- à confirmer certaines options territoriales du schéma de structure communal (inscription de zones de parc ou d'espaces verts dans les zones d'habitat, inscription de zone agricole d'intérêt écologique, affectation des ZACC,...).

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).

Les « recommandations pour une révision du plan de secteur », c'est-à-dire les modifications qui relèvent plus d'une régularisation, sont énumérées dans un tableau en annexe n°1 avec mention :

- une lettre minuscule permettant de les repérer sur la carte des mesures d'aménagement (carte n°20) ;
- de leur dénomination (et localisation) et de leur affectation actuelle au plan de secteur ;
- de la nouvelle affectation proposée ;
- de leur surface respective ;
- de la description de la modification et/ou de commentaires explicatifs.

Dans le tableau et la carte ci-après, ne sont représentés que les cinq propositions de modification présentant un réel enjeu (autre qu'une régularisation de la situation existante) :

- le Futurosport implanté en zone agricole et une possibilité d'extension de celui-ci ;
- la reconversion en logements de l'entreprise Vanoutryve après exploitation ;
- la reconversion en logements et services du site Motte et Moulin Vernier ;
- la réaffectation après exploitation de l'argillère du Sterreberg, dont le PCA est à l'étude ;
- la confirmation de la zone urbanisée au centre-ville le long du Boulevard des Alliés.

N°	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée comme mesure d'aménagement	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification	Objectifs du Schéma de structure communal à conforter
<b>AN-01/01</b>	Futurosport (Dottignies)	Zone agricole et zone d'habitat à caractère rural	Aire d'équipements collectifs et d'habitat périphérique	Zone d'habitat et zone de services publics et d'équipements communautaires	1 ha 29 ha Extension : +/- 16 ha	Confirmation de la situation existante et possibilité d'extension des infrastructures	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins 4. Conforter l'économie
<b>AN-01/02</b>	Entreprise Vanoutryve (Mouscron)	Zone d'activité économique mixte	Aire d'habitat de centre ville	Zone d'habitat	2,5 ha	Zone stratégique à proximité de la gare Reconversion en logements après exploitation	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins
<b>AN-01/03</b>	Site Motte et Site Moulin-Vernier (Mouscron)	Zone d'activité économique industrielle	Aire d'habitat urbain	Zone d'habitat	16,3 ha	Zone stratégique à proximité de la gare Reconversion en logements et services (périmètres de remembrement urbain)	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins
<b>AN-01/04</b>	Argilière du Sterreberg (Mouscron)	Zone d'extraction (+ ZACC et zone d'extraction <sup>44</sup> )	Aire d'habitat périphérique (+ aire d'espaces verts)	Zone d'habitat (+ zone d'espaces verts)	4,6 ha (15 ha)	ZACC actuellement exploitée par l'argilière mais qui sera réaffectée en zone d'habitat et d'espaces verts (PCAR en cours)	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins
<b>AN-01/05</b>	Boulevard des Alliés (Mouscron)	Zone d'espaces verts	Aire d'habitat de centre-ville	Zone d'habitat	3,8 ha	Confirmation de la situation existante : zone entièrement urbanisée qui ceinture l'urbanisation du centre-ville	2. Structurer l'espace 3. Répondre aux besoins

<sup>44</sup> Ces deux dernières affectations ne demandent pas une modification du plan de secteur pour être affectée en espaces verts. Elles sont reprises pour mémoire afin de donner la vision globale des enjeux sur l'argilière.

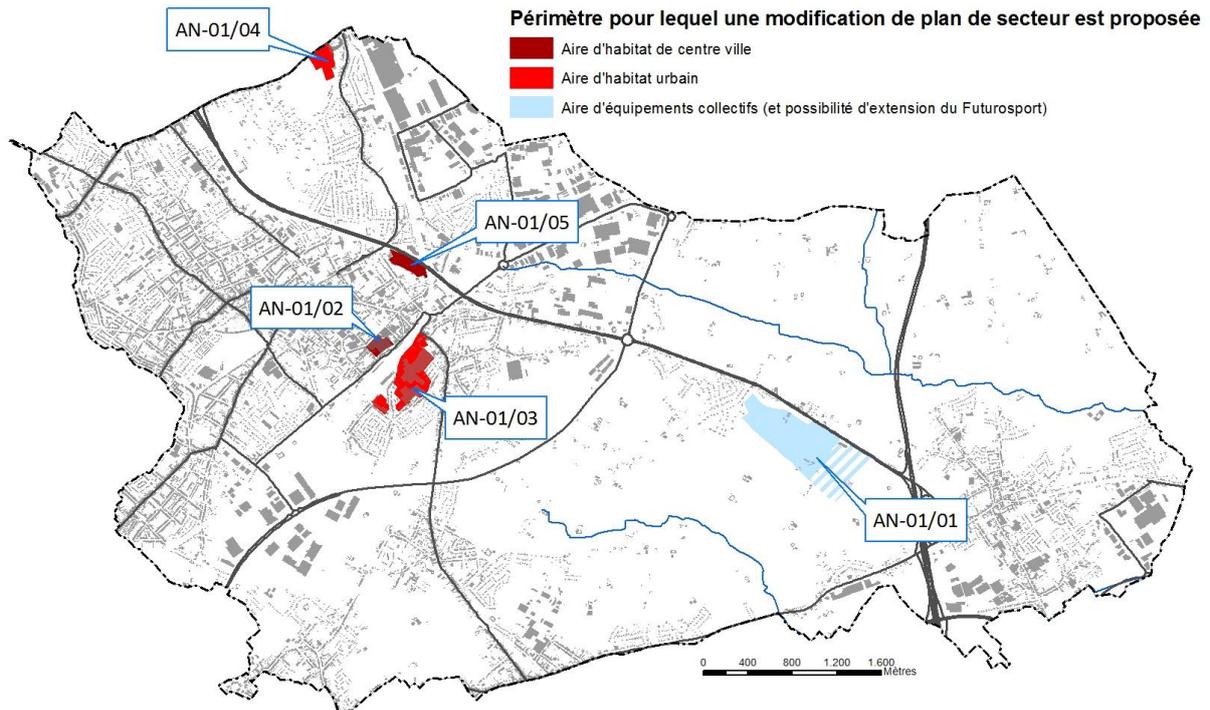


Figure 41 : localisation des quatre principales propositions de modifications du plan de secteur (JNC AWP)

*b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie

*c. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO4 : la Direction extérieure de Hainaut I (Fonctionnaire délégué) de la DGO4, la Direction de l'aménagement régional (révisions de plan de secteur) et la Direction de l'aménagement local (PCAR) accompagneront la conception du document.

CCATM : la commission est appelée à accompagner l'élaboration d'un PCA au même titre qu'elle a participé à l'élaboration du schéma de structure.

*d. Priorité*

Cette mesure peut être entreprise à long terme.

## VI.2.2. Mesure AN-02 : Elaborer des rapports urbanistiques et environnementaux pour la mise en œuvre de certaines ZACC

### a. Exposé de la mesure

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 (et deux parties de ZACC) non mises en œuvre<sup>45</sup>, nécessitent une approche nuancée au travers d'un document d'encadrement spécifique appelé Rapport urbanistique et environnemental (RUE). Le CWATUPE précise dans son article 33 que :

« §1er. L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe.

§ 2. Lorsque la mise en œuvre d'une zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté porte sur une ou plusieurs affectations visées à l'article 25, alinéa 2, elle est subordonnée à l'adoption par le conseil communal (, soit d'initiative, soit dans le délai qui est imposé par le Gouvernement, (du rapport urbanistique et environnemental visé à l'article 18 ter – Décret du 30 avril 2009, art. 19, 2°) et à son approbation par le Gouvernement. (...) - Décret du 20 septembre 2007, art. 3, 1°). »

Le RUE visera donc à définir les affectations des espaces situés à l'intérieur des ZACC en fonction de leurs caractéristiques physiques, naturelles, paysagères et/ou des contraintes qui les touchent.

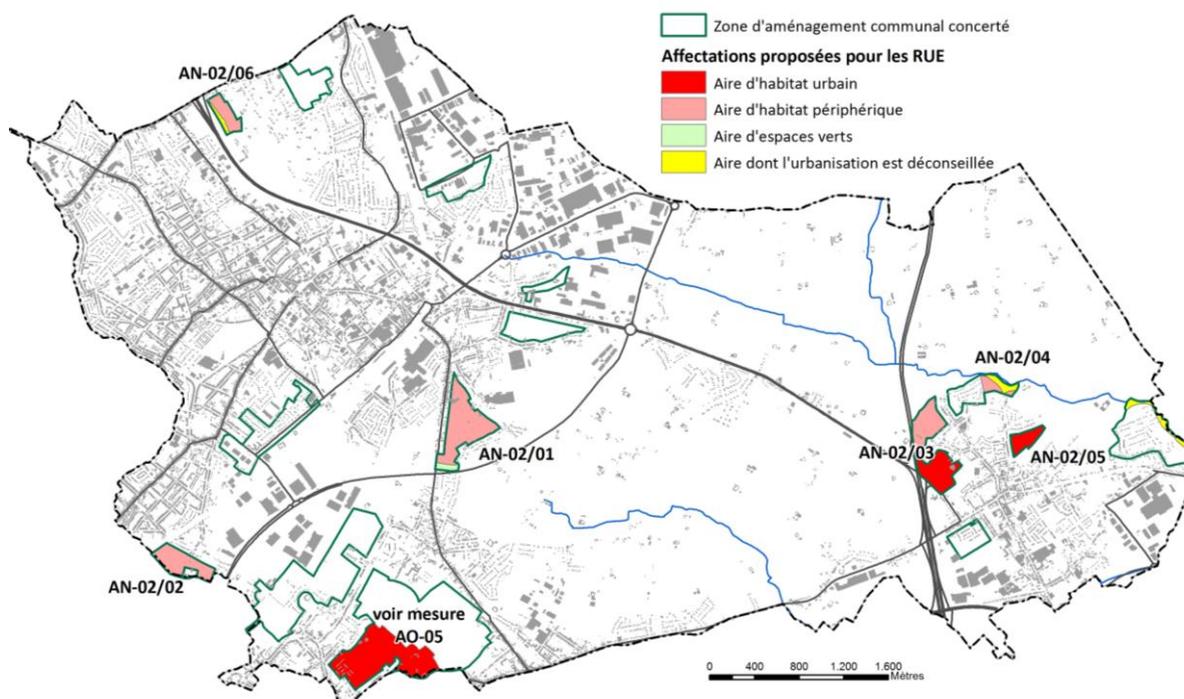
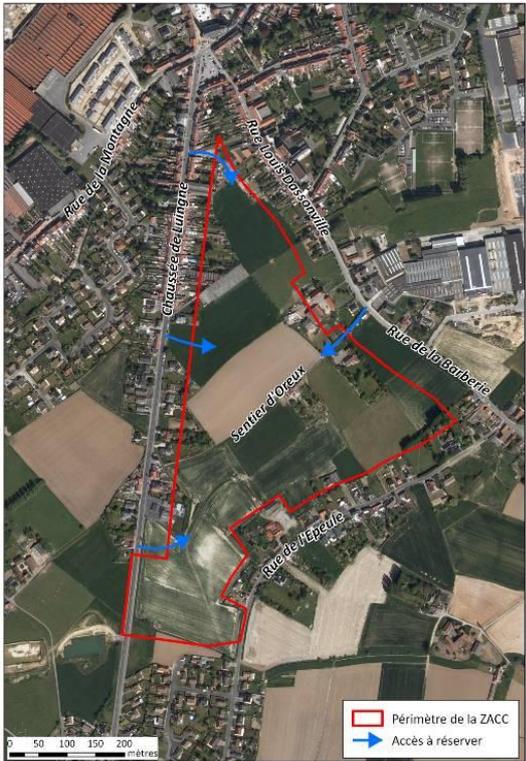
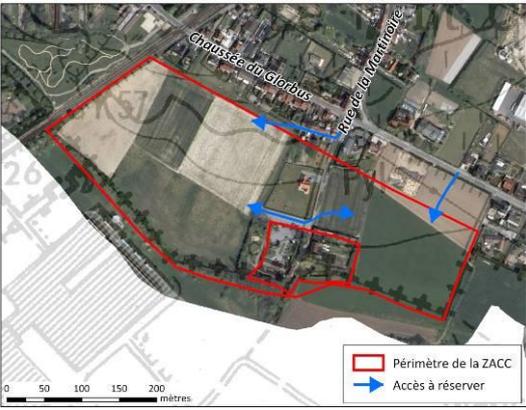
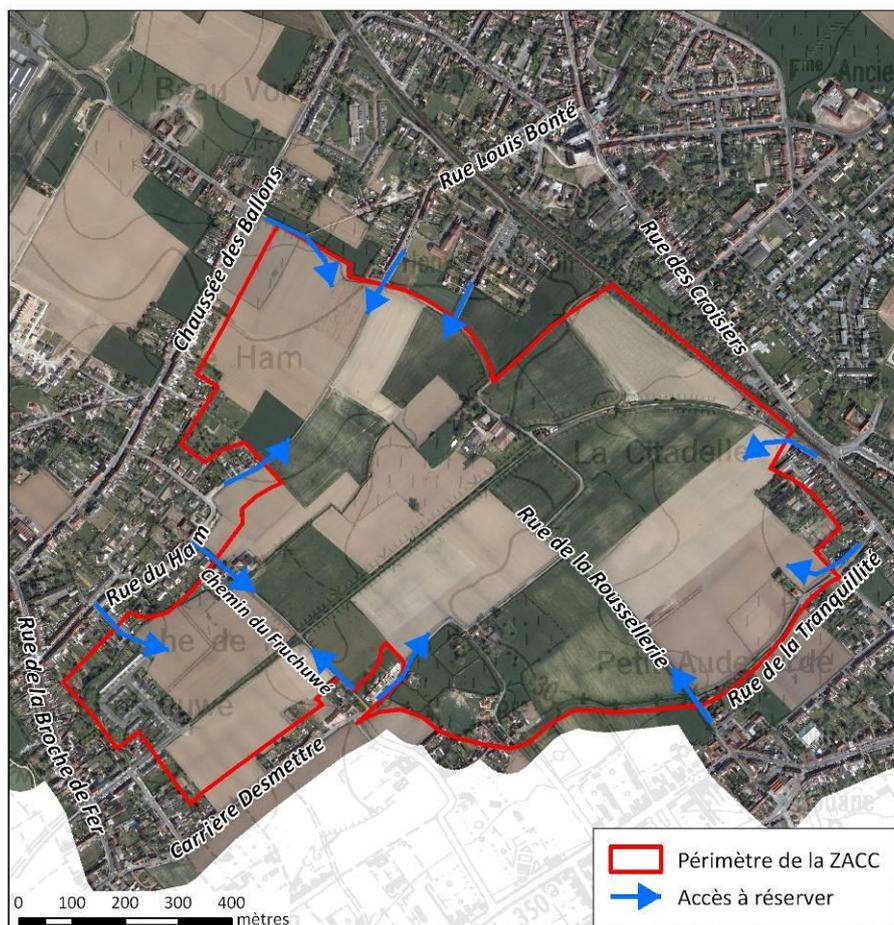


Figure 42 : Affectations proposées pour les ZACC concernées par la mesure AN-02 (JNC AWP)

<sup>45</sup> Notons qu'un RUE couvrant les ZACC « Blanc Ballot » et « Trois Herseaux » a été adopté en 2015

Numéro SSC (carte n°20)	N°	Dénomination et localisation	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Surface (ha)
AN-02/01	1	Sentier du Oreux à Luigne	Aire d'habitat périphérique et aire d'espaces verts.	19,4 ha
		<p><b>Recommandations :</b></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat périphérique sont applicables.</p> <p>Etant donné sa localisation intéressante à proximité du village de Luigne, une densité plus élevée pourra être appliquée au Nord de cette ZACC.</p> <p>Le Sud sera quant à lui moins dense et une zone d'espaces verts sera aménagée comme espace tampon entre la route de la Laine et le nouveau quartier.</p> <p><b>Accès à réserver :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement du sentier du Oreux depuis la rue L. Dassonville (tout en conservant une connexion piétonne entre la rue de la Barberie et la chaussée de Luigne, actuellement matérialisée par le sentier du Oreux) ;</li> <li>- Un accès (éventuellement uniquement modes doux) depuis le Nord de la chaussée de Luigne) ;</li> <li>- Deux accès depuis la chaussée de Luigne (au centre et au Sud).</li> </ul>		
AN-02/02	2	Rue de la Martinoire à Mouscron	Aire d'habitat périphérique	9,1 ha
		<p><b>Recommandations :</b></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat périphérique sont applicables.</p> <p>Sa localisation particulière à la frontière française et à proximité du chemin de fer devra être prise en compte dans la réflexion (zone tampon près du chemin de fer, liaison avec la France, intégration de la mesure AO-03 relative aux espaces frontaliers...).</p> <p><b>Accès à réserver :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement de la petite rue urbanisée perpendiculaire à la rue de la Martinoire ;</li> <li>- Accès de part et d'autre de la rue de la Martinoire ;</li> <li>- Accès de la partie Est depuis la chaussée du Clorbus ;</li> <li>- Liaison (piétonne au minimum) avec la France.</li> </ul>		

Numéro SSC (carte n°20)	N°	Dénomination et localisation	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Surface (ha)
voir mesure AO-05	4	Trois Herseaux à Herseaux	Aire d'habitat urbain	88,9 ha



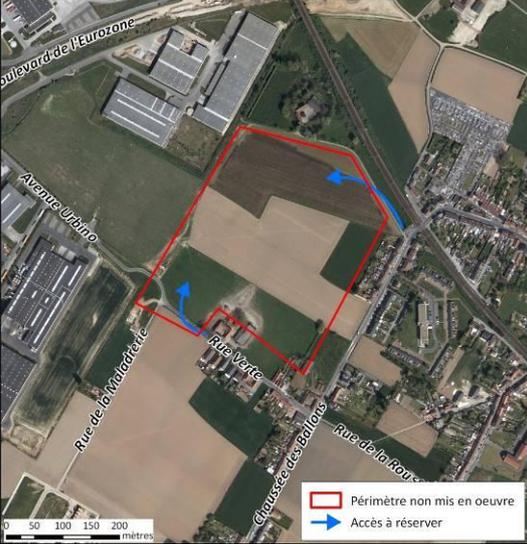
#### Recommandations :

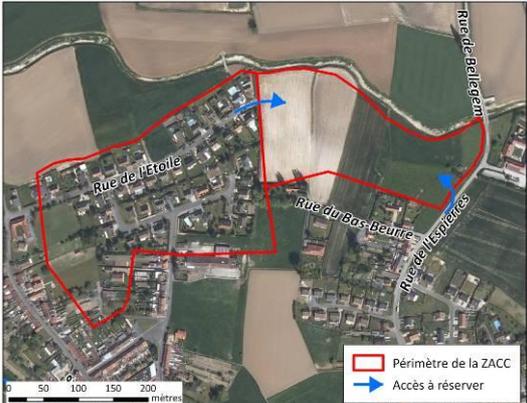
Les recommandations relatives à l'aire d'habitat urbain sont applicables.

Cette ZACC a fait l'objet d'un rapport urbanistique et environnemental approuvé en décembre 2014 conformément aux lignes directrices de la mesure AO-05 du présent rapport.

#### Accès à réserver :

De nombreux chemins ou voiries desservent déjà la ZACC à l'heure actuelle et pourront servir de voies d'accès pour les futurs quartiers. Il n'est donc pas indispensable de réserver des accès supplémentaires.

Numéro SSC (carte n°20)	N°	Dénomination et localisation	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Surface (ha)
voir mesure AO-05	3	Blanc Ballot à Luigne	Aire d'habitat urbain	11 ha non mis en œuvre au N
			<p><u>Recommandations :</u></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat urbain sont applicables.</p> <p>Cette ZACC a fait l'objet d'un rapport urbanistique et environnemental approuvé en décembre 2014 conformément aux lignes directrices de la mesure AO-05 du présent rapport.</p> <p><u>Accès à réserver :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès de part et d'autre de la rue Verte ;</li> <li>- Rue de la Maladrerie au Sud ;</li> <li>- Au Nord de la ZACC au départ de la chaussée des Ballons.</li> </ul>	
AN-02/03	5	La Loupe à Dottignies	Aire d'habitat périphérique et aire d'habitat urbain.	17,5 ha
			<p><u>Recommandations :</u></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat périphérique sont applicables pour le Nord de la ZACC et celles relatives à l'aire d'habitat urbain sont applicables pour le Sud.</p> <p>Une zone tampon non bâtie devra être aménagée à l'Ouest de la ZACC entre l'autoroute et le nouveau quartier.</p> <p><u>Accès à réserver :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement des rues Prisonniers Politiques et Terrienne pour desservir la partie Sud de la ZACC ;</li> <li>- Accès via la rue des Forgerons et la rue de la Loupe pour la partie Nord.</li> </ul>	

Numéro SSC (carte n°20)	N°	Dénomination et localisation	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Surface (ha)
AN-02/04	6	Clos de l'Etoile à Dottignies	Aire d'habitat périphérique et aire dont l'urbanisation est déconseillée	4 ha non mis en œuvre
			<p><u>Recommandations :</u></p> <p>La partie Ouest de la ZACC a déjà été mise en œuvre par un lotissement de la fin des années 70. Les recommandations relatives à l'aire d'habitat périphérique sont applicables pour la partie Est. La limite Nord, en bordure de la Grande Espierres, est cependant déconseillée à l'urbanisation car des risques d'inondations existent à cet endroit.</p> <p><u>Accès à réserver :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement de la rue de l'Etoile ;</li> <li>- Accès via la rue de l'Espierres ;</li> <li>- Eventuellement connexion piétonne (ou carrossable) vers la rue du Bas-Beurre.</li> </ul>	
Numéro SSC (carte n°20)	N°	Dénomination et localisation	Affectation(s) proposée(s) dans le cadre du SSC	Surface (ha)
AN-02/05	7	Cimetière de Dottignies	Aire d'habitat urbain	4,2 ha
			<p><u>Recommandations :</u></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat urbain sont applicables pour l'entièreté de la ZACC.</p> <p><u>Accès à réserver :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement du clos des Alouettes ;</li> <li>- Prolongement de la rue des Pensées ;</li> <li>- Accès via la parcelle non bâtie de la rue de l'Espierres.</li> </ul>	
AN-02/06	8	Rue du Bourbon	Aire d'habitat périphérique et aire dont l'urbanisation est à déconseiller	5,5 ha
			<p><u>Recommandations :</u></p> <p>Les recommandations relatives à l'aire d'habitat périphérique sont applicables. La limite Ouest, en bordure de la N58, est cependant déconseillée à l'urbanisation en raison des nuisances sonores mais pourrait par ailleurs participer au maillage écologique du Nord de la commune</p> <p><u>Accès à réserver :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement de la rue du Bourbon ;</li> <li>- Accès via la rue de la Bloquerie/rue de la Ferme ;</li> <li>- Accès via les parcelles non bâties de la rue des Pèlerins</li> </ul>	

*b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
5. Favoriser une mobilité durable

*c. Moyens à mobiliser*

Le coût de l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental (R.U.E.) est fonction de la complexité du contexte local et de la probabilité d'occurrence d'incidences environnementales significatives.

On peut estimer que le budget communal devrait réserver une « enveloppe » de 25.000,00 à 50.000,00 € TVAC pour l'élaboration de chaque R.U.E.

*d. Source(s) de financement*

L'élaboration des RUE n'est actuellement pas subventionnée. Le Code prévoit, depuis le décret du 30 avril 2009 (article 12 du CWATUPE), la possibilité pour le Gouvernement wallon de le faire.

*e. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO4 : la Direction extérieure de Hainaut I (Fonctionnaire délégué) de la DGO4 et la Direction de l'Aménagement Local accompagneront la conception du document.

CCATM : la commission est appelée à accompagner l'élaboration d'un R.U.E. au même titre qu'elle a participé à l'élaboration du schéma de structure.

Propriétaires concernés (des ZACC et de leurs abords immédiats).

*f. Priorité*

Cette mesure est entreprise à court et moyen terme selon les priorités données au ZACC. Celles-ci sont détaillées au point IV.2.1.3 relatif aux zones d'aménagement communal concerté et reprise pour mémoire 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 <sup>46</sup> 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

<sup>46</sup> Approbation du RUE par AM du 17.12.2014 (MB 19.01.2015) et entré en vigueur le 29.01.2015

### VI.3. Mesures d'aménagement à caractère opérationnel

---

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 ;
- 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 et sur la carte des mesures d'aménagement annexée au rapport). 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.

Pour chacune des zones identifiées, nous allons définir un périmètre<sup>47</sup> de réflexion stratégique, exposer les différents enjeux de la zone, les partenariats qui pourraient être mis en place et le calendrier.

---

<sup>47</sup> Comme nous l'avons dit plus haut, ce périmètre de réflexion pourra être précisé pendant la phase d'étude. Les figures proposées ci-après proposent donc un périmètre approximatif englobant les principaux enjeux identifiés.

### VI.3.1. Mesure AO-01 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » de l'hyper-centre

#### a. Exposé de la mesure

Le périmètre de réflexion stratégique correspond 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.

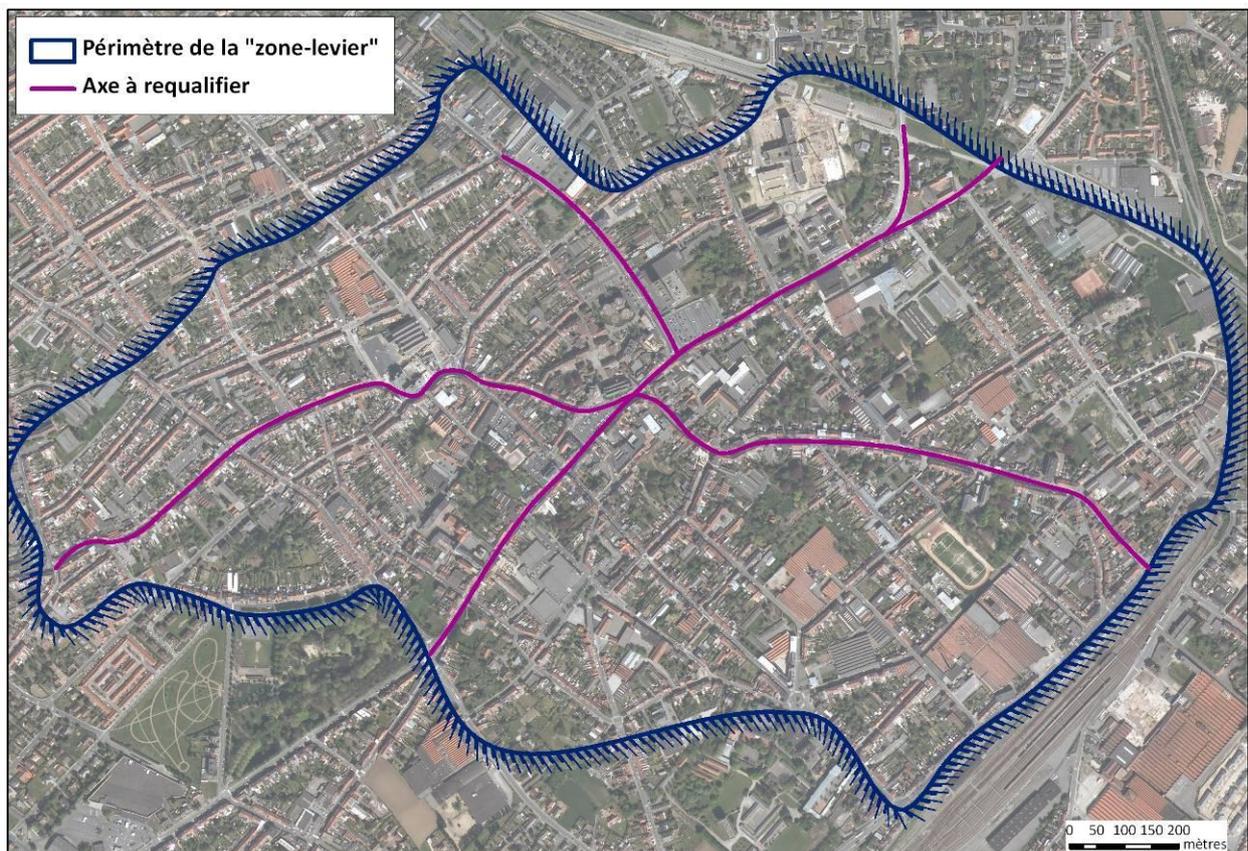


Figure 43 : localisation du périmètre de la zone-levier et des axes à requalifier (JNC AWP)

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 ;

- le manque d'occupation des étages situés au-dessus des commerces qui induit un déclin du bâti dans les rues commerçantes (très marqué dans la Petite rue mais aussi sur la Grand'Place) ;
- la présence, dans le tissu urbain, de bâtiments industriels désaffectés, en cours de réaffectation ou contenant toujours une activité ;
- la volonté de créer un lien (tunnel ou passerelle) aussi direct que possible entre la gare et Luigne ;
- 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.

*b. Concrétisation des objectifs*

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

*c. Partenaire(s) potentiel(s)*

Investisseurs privés

SPW-DGO4 (direction de l'aménagement opérationnel, direction de l'aménagement local et direction extérieure de Hainaut I)

CCATM

Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné

Riverains

Gestion centre-ville Mouscron

AMCV

SNCB

SRWT

IPALLE

*d. Priorité*

Cette mesure devrait être envisagée à court terme afin d'apporter une cohérence aux différents projets prévus dans le périmètre ou à proximité (construction du centre administratif et l'aménagement de ses abords, le réaménagement de la Grand'Place, aménagement de l'avant de la gare réhabilitation de sites industriels, valorisation du musée, ...).

*e. Lien avec autres « zones-leviers »*

Cette zone stratégique est à mettre en lien direct avec la mesure AO-04 « zone-levier » entre le centre de Luigne et le chemin de fer.

### VI.3.2. Mesure AO-02 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » de Valemprez

#### a. *Exposé de la mesure*

Le périmètre de réflexion stratégique 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.

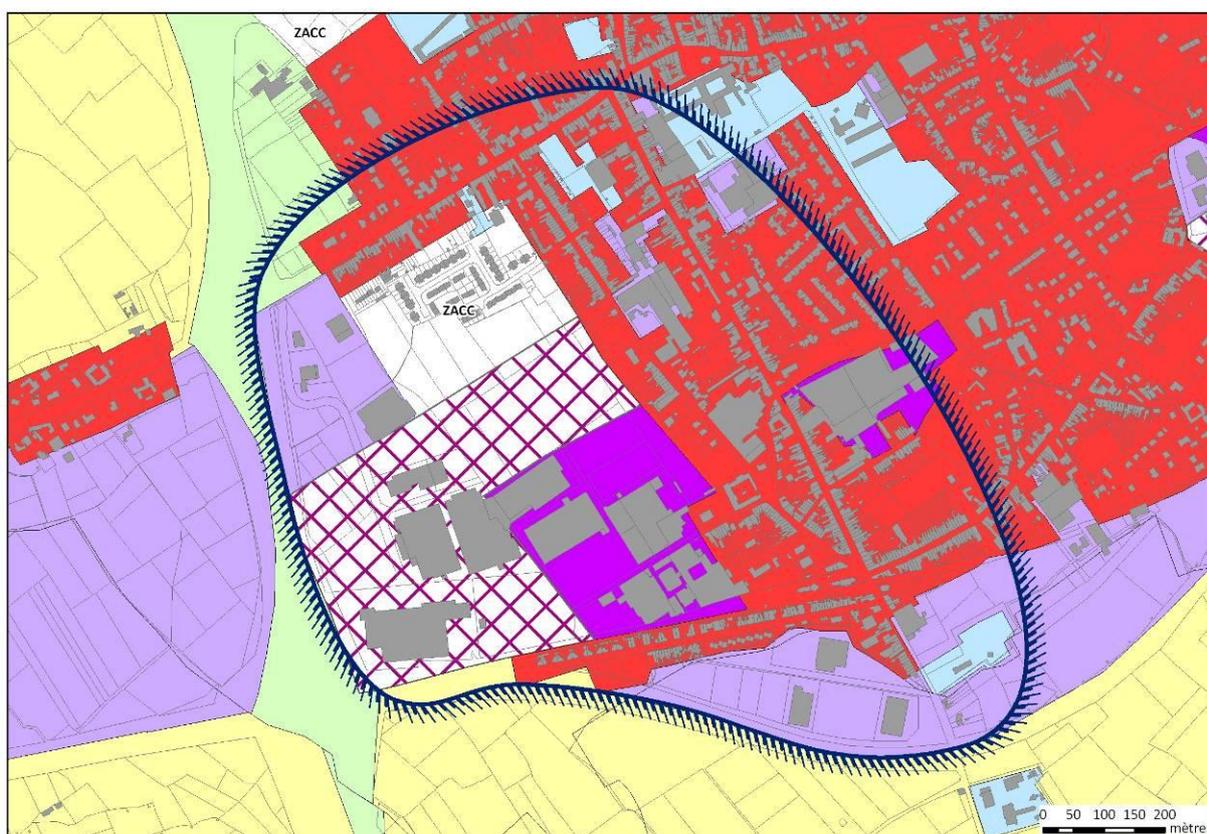


Figure 44 : localisation au plan de secteur de la proposition de périmètre de réflexion stratégique de Valemprez (JNC AWP)

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 économiques en connectant les deux voiries (rue du Valemprez 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 ;
- 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 45 : arrière des habitations de la rue de Saint Léger (JNC AWP)



Figure 46 : carrefour entre la rue du Pont Bleu et la rue Cardinal Mercier (JNC AWP)



Figure 47 : assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer (JNC AWP)



Figure 48 : ancienne gare de Dottignies (JNC AWP)



Figure 49 : Localisation de la liaison lente à valoriser entre les trois zones d'activité économique (JNC AWP)

*b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

*c. Partenaire(s) potentiel(s)*

Investisseurs privés

SPW-DGO4 (direction de l'aménagement opérationnel, direction de l'aménagement local et direction extérieure de Hainaut I)

SPW-DGO6 (direction de l'équipement des parcs d'activités)

CCATM

Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné

Riverains

IEG

IPALLE

*d. Priorité*

Cette mesure est entreprise à court et moyen terme.

### VI.3.3. Mesure AO-03 : Elaborer une réflexion stratégique pour la requalification et la mise en valeur des espaces frontaliers

#### a. *Exposé de la mesure*

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 50 : rue du Petit Audenarde (JNC AWP)



Figure 51 : rue Edouard Anseele (JNC AWP)



Figure 52 : chaussée de Lille (google street view)



Figure 53 : rue de l'Égalité (JNC AWP)



Figure 54 : rue Saint-Antoine (JNC AWP)



Figure 55 : mur sur la frontière au Risquons-tout (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,...)

La carte ci-après donne une vue d'ensemble des aménagements possibles de cette coulée verte en y intégrant 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 en œuvre devrait débuter concrètement courant 2016 avec l'aménagement d'un logement sur l'espace enherbé dans l'axe de la rue Couët.

La Ville de Tourcoing souhaite renforcer les collaborations (avis du 16/11/2015 dans le cadre de l'enquête publique relative au présent SSC) pour améliorer la qualité des quartiers transfrontaliers, mener une vigilance conjointe en matière de respect des permis d'urbanisme et analyser les modalités de densification du logement en secteur frontalier.

La Ville de Tourcoing souhaite que les conclusions de son plan de rénovation urbaine du quartier de la Bourgogne soient pleinement prises en compte.

La dynamique suggérée pour les « zones-levier » (voir mesures AO-01 à AO-02 et AO-04 à AO-06) est souhaitée pour les espaces frontaliers.



En dehors de cette première zone de test, deux propositions d'interventions ont été illustrées en annexe n°2.

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 ;



Figure 56 : vue aérienne de Valence sur laquelle les "Jardins du Turia" sont visibles (googlemaps)

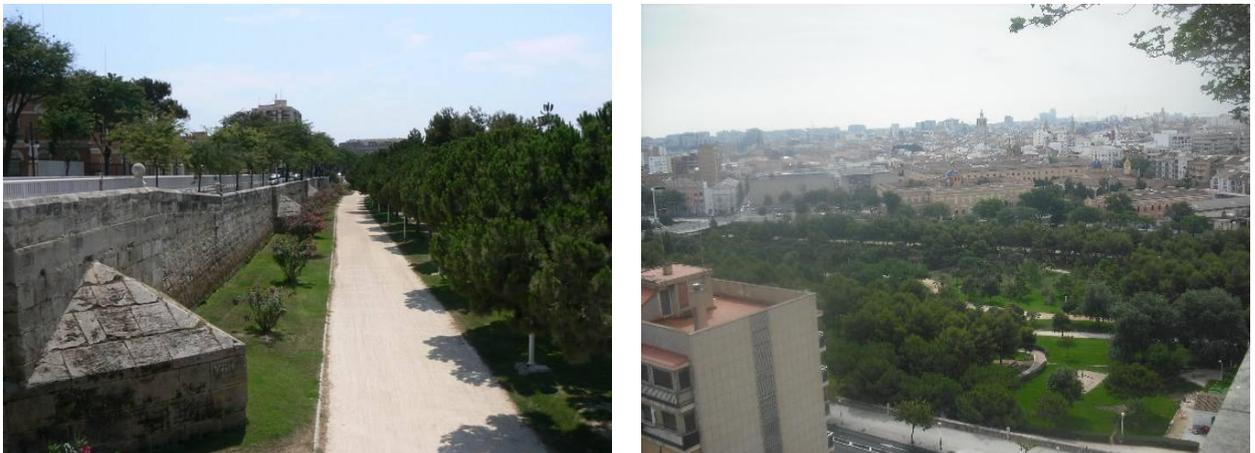


Figure 57 : Aménagement des jardins du Turia à Valence (source : Internet)

- 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.



Figure 58 : ancienne ligne de chemin de fer avant les travaux d'aménagement du « High Line Park » (Source : internet)



Figure 59 : High Line Park à New York (Photo : JNC AWP)



Figure 60 : High Line Park à New York (Photo : JNC AWP)



Figure 61 : High Line Park à New York (Photo : JNC AWP)

- certains éléments linéaires du Parc de la Deûle

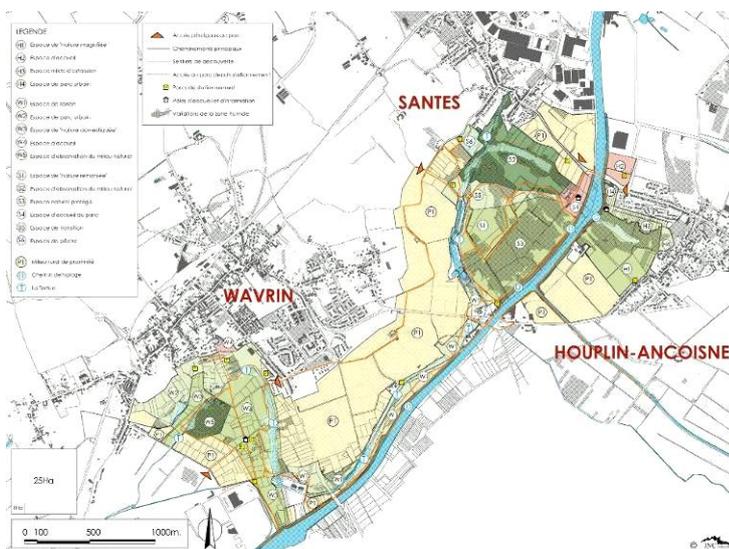




Figure 62 : Illustration des aménagements du Parc de la Deûle (JNC AWP)

### 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'argilière du Sterreberg.



Figure 63 : paysage industriel du côté wallon de la frontière linguistique (JNC AWP)



Figure 64 : paysage agricole du côté flamand de la frontière linguistique (JNC AWP)

#### b. Concrétisation des objectifs

1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier
2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
5. Favoriser une mobilité durable

c. Partenaire(s) potentiel(s)

Communes françaises de Wattrelos, Tourcoing et Neuville-en-Ferrain

Communauté urbaine de Lille

Communes flamandes Menin et Courtrai

SPW-DGO4 (direction de l'aménagement opérationnel et direction extérieur de Hainaut I)

CCATM

Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné

Riverains

Investisseurs privés

IPALLE

d. Priorité

Cette mesure pourrait être envisagée à court terme pour la réflexion et à moyen et long terme pour la mise en œuvre des projets.

### VI.3.1. Mesure AO-04 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » entre le centre de Luingne et le chemin de fer

#### a. Exposé de la mesure

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. Un autre est en cours d'élaboration sur le site Moulin-Vernier.

Ces périmètres de remembrement urbain (PRU) ne couvrent cependant qu'une partie des bâtiments industriels situés entre le centre de Luingne et la gare de Mouscron. Ils pourraient donc être complétés 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 65 : 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), illustré à travers le schéma-directeur de la gare ;
- 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).



Figure 66 : friche de l'ancien site « Motte » couvert par le PRU (JNC AWP)



Figure 67 : Clos des Lainiers (JNC AWP)



Figure 68 : place Motte entre le chemin de fer et les bâtiments industriels (JNC AWP)



Figure 69 : rue de Bornoville entre le Clos de Lainiers et l'ancien site « Motte » (JNC AWP)

#### *b. Concrétisation des objectifs*

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

#### *c. Partenaire(s) potentiel(s)*

Investisseurs privés

Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné

SPW-DGO4 (direction de l'aménagement opérationnel, direction de l'aménagement local et direction extérieure de Hainaut I)

CCATM

Riverains

SNCB

SRWT

IEG

IPALLE

*d. Priorité*

Cette mesure devrait être envisagée à court terme pour la réflexion afin de faire le lien avec le périmètre de remembrement urbain à l'étude.

*e. Lien avec autres « zones-leviers »*

Cette zone stratégique est à mettre en lien direct avec la mesure AO-01 « zone-levier » de l'hyper-centre.

### VI.3.2. **Mesure AO-05 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » des « Trois Herseaux »**

#### a. *Exposé de la mesure*

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 représente donc un potentiel foncier d'une centaine d'hectare ayant une situation stratégique à proximité de la gare d'Herseaux et de la frontière française et du centre de Watrelos.

Les deux ZACC étant relativement proche 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.<sup>48</sup>

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 Watrelos ;
- 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 Watrelos 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 (zone-levier en partie concernée par un seuil de saisine systématique).

---

<sup>48</sup> 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.

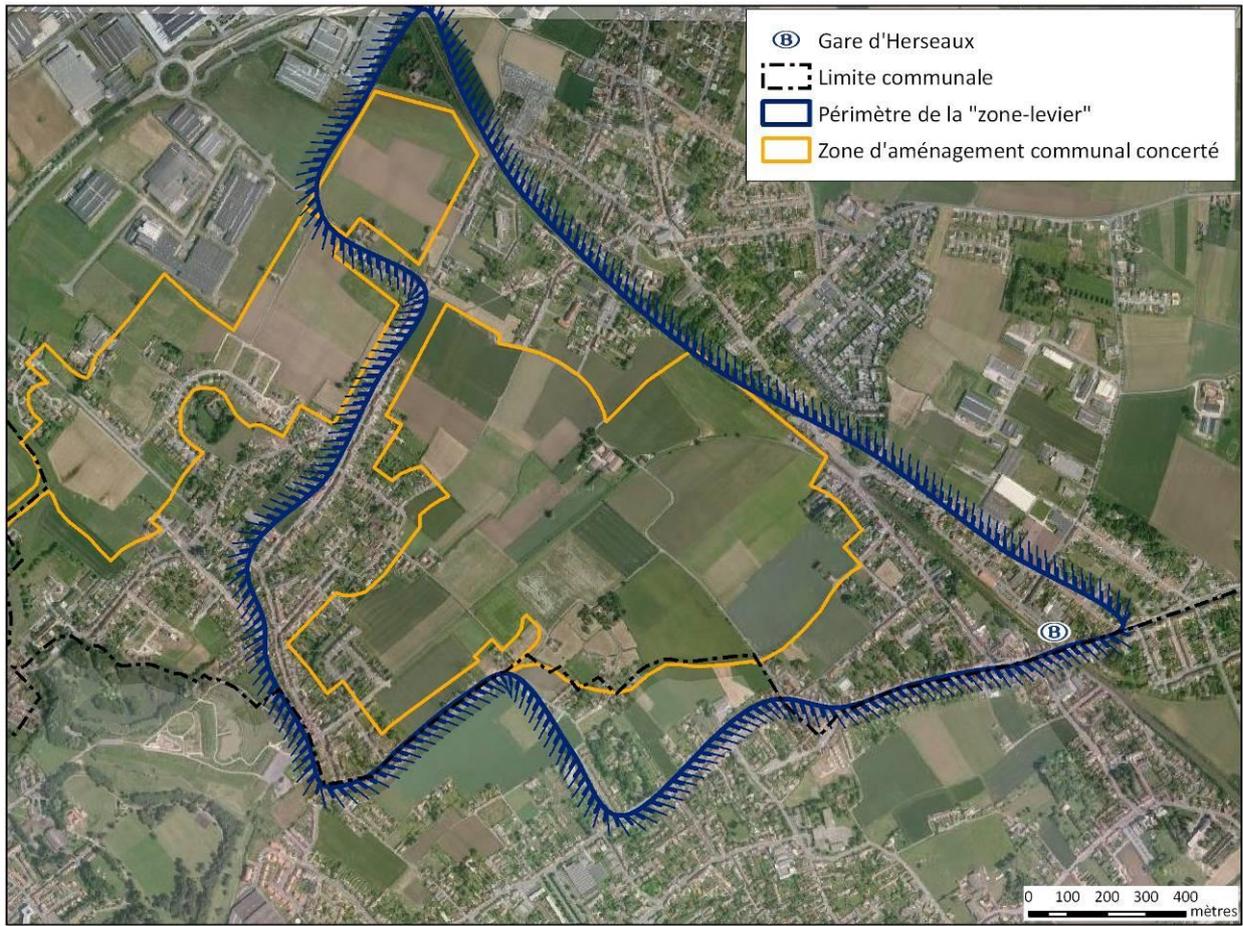


Figure 70 : localisation du périmètre de la zone-levier d'Herseaux (JNC AWP)



Figure 71 : ancienne ligne de chemin de fer traversant le périmètre, aujourd'hui aménagée en voie lente (JNC AWP)



Figure 72 : gare d'Herseaux (JNC AWP)

### **b. Concrétisation des objectifs**

1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier
2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins

5. Favoriser une mobilité durable

c. Partenaire(s) potentiel(s)

Commune de Wattrelos

Communauté urbaine de Lille

Investisseurs privés

SPW-DGO4 (direction de l'aménagement local, direction extérieure de Hainaut I et Direction de l'Archéologie)

CCATM

Propriétaires de terrains dans le périmètre concerné

Riverains

SNCB

SRWT

IPALLE

d. Priorité

Cette mesure devrait être envisagée à court terme.

### VI.3.3. Mesure AO-06 : Elaborer une réflexion stratégique pour la « zone-levier » du centre de Dottignies

#### a. *Exposé de la mesure*

La rue principale traversant Dottignies (N512) ont 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 verts publics 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.

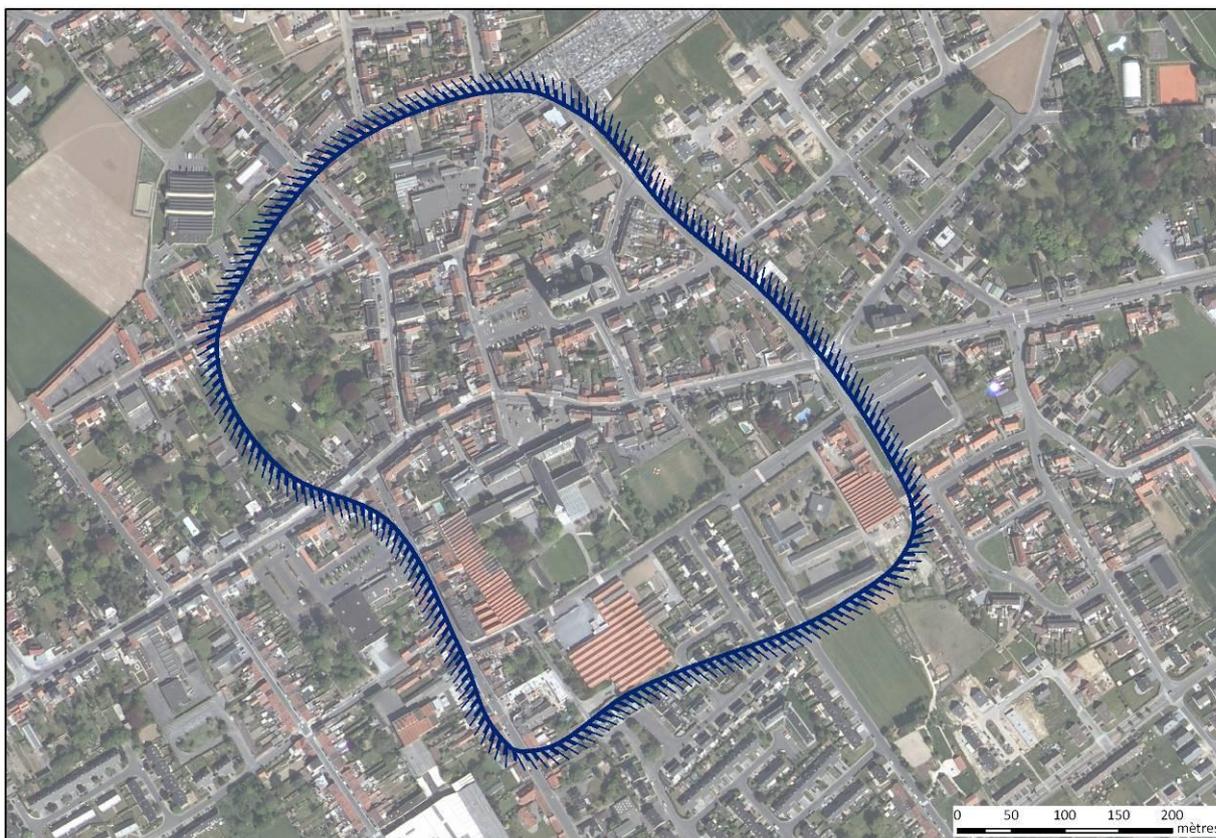


Figure 73 : localisation du périmètre de la zone-levier du centre de Dottignies (JNC AWP)



Figure 74 : place de la Main à Dottignies - situation actuelle (JNC AWP)



Figure 75 : bâtiment industriel au Sud-Ouest de la rue Couturelle (JNC AWP)



Figure 76 : place de la Main à Dottignies - situation actuelle (JNC AWP)

### b. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
5. Favoriser une mobilité durable

### c. Partenaire(s) potentiel(s)

SPW-DGO4 - Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (accompagnement de la conception des espaces publics) et la Direction extérieure de Hainaut I

SPW-DGO4 - Direction de l'aménagement opérationnel (si rénovation urbaine)

SPW-DGO1 - Travaux subsidiés

CCATM

Population : les citoyens et riverains devraient être informés dès le lancement de la démarche et consultés au fur et à mesure de l'élaboration

IPALLE

*d. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à long terme.

#### VI.3.4. **Mesure AO-07 : Mettre à jour la liste des sites à réaménager (SAR) et poursuivre le processus d'assainissement et de rénovation des SAR**

##### *a. Exposé de la mesure*

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

« *CWATUPE Art. 169. § 1. Soit d'initiative, soit sur la proposition d'une commune, d'une intercommunale ayant dans son objet social l'aménagement du territoire ou le logement, d'une association de communes, d'un centre public d'action sociale, d'une régie communale, de la Société wallonne du logement et des sociétés immobilières de service public qu'elle agrée, de la Société publique d'aide à la qualité de l'environnement visée à l'article 39 du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, d'un ou plusieurs propriétaires ou titulaires d'un droit réel, le Gouvernement peut arrêter qu'un site, dont il fixe le périmètre, doit être réaménagé* ».

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.

##### *b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

##### *c. Partenaire(s) potentiel(s)*

IEG

Propriétaires des sites

Investisseurs privés

SPW-DGO4 -Direction Hainaut I

SPW-DGO4 - Direction de l'aménagement opérationnel

SPAQuE

Office Wallon des déchets

##### *d. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme au niveau de la mise à jour d'une liste des sites abandonné et se poursuivre dans le moyen voir le long terme pour le réaménagement.

### VI.3.5. Mesure AO-08 : Requalifier les portes d'entrées dans les agglomérations

#### a. Exposé de la mesure

Le plan communal de mobilité (PCM) ainsi que le schéma des déplacements du SSC 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. L'exemple de Namur est repris ci-dessous ainsi qu'une proposition de signalisation pour Mouscron.



Figure 77 : exemple de signalisation à Namur

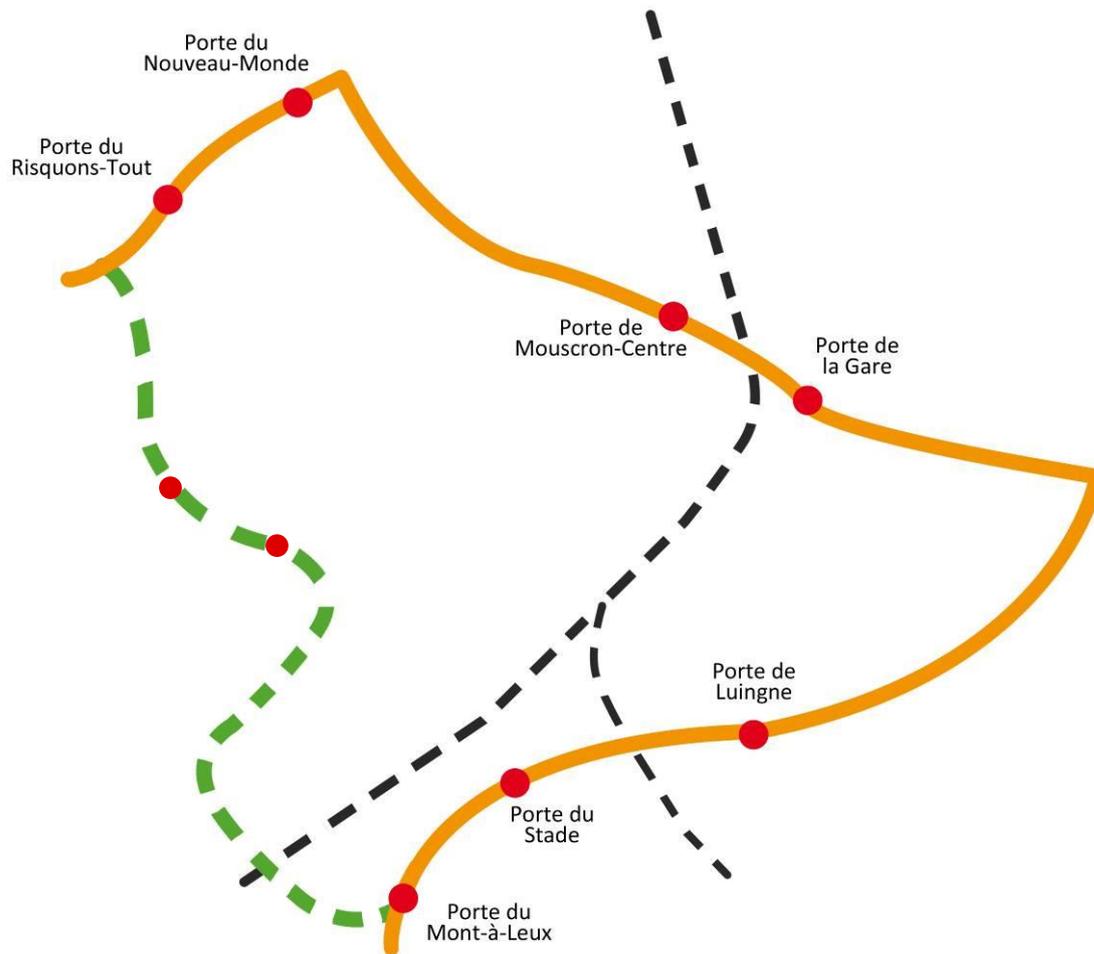


Figure 78 : proposition de schéma pour la localisation des portes d'entrées dans l'agglomération de Mouscron (JNC AWP)

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.





Figure 79 : Voiries d'entrée en Belgique (chaussée de Lille, rue de la Marlière, Grand'Rue et Route de la Laine) (source : google street view)

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

Les portes d'entrées d'Herseaux depuis les voiries de transit sont principalement :

- la rue de la Broche de Fer ;
- la chaussée de Luigne ;
- via la N511 : par la rue de Menin (à Estaimpuis) et la rue du Petit Audenarde.

Pour Dottignies, les portes d'entrées sont :

- la rue de France ;
- la rue du Pont Bleu ;
- le boulevard des Canadiens (depuis la N50).

#### *b. Concrétisation des objectifs*

1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier
2. Structurer l'espace
4. Conforter l'économie

#### *c. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO2 - Direction des études et de la programmation

IBSR

CCATM

IEG

#### *d. Priorité*

Cette mesure devrait être entreprise à court terme et se poursuivre.

## **VI.4. Mesures connexes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme**

---

### **VI.4.1. Mesure AC-01 : Favoriser une mobilité durable**

#### *a. Exposé de la mesure*

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. Ces différentes propositions devraient être intégrées dans la prochaine révision du plan communal de mobilité.

La majorité de ces mesures ont été exposées dans la partie traitant le schéma des déplacements. Nous renverrons donc le lecteur vers ce chapitre.

#### **AC-01/01 : Prévoir des poches de stationnement pour le covoiturage à proximité des grands axes de communication.**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 115).

#### **AC-01/02 : Dialoguer avec les TEC afin d'améliorer la desserte en transports en commun le long de la N58.**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 110).

#### **AC-01/03 : 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.**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 110).

#### **AC-01/04 : Réorganiser le transport public dans le centre-ville en le structurant à deux échelles**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 110).

#### **AC-01/05 : Valoriser les nœuds de transfert modaux.**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 110).

#### **AC-01/06 : Aménager des « effets de portes » et des « effets de seuils ».**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 106).

#### **AC-01/07 : Aménager et/ou sécuriser les carrefours à problèmes.**

Mesure détaillée au point V.3 relatif aux interventions ponctuelles du schéma des déplacements (page 108).

*b. Concrétisation des objectifs*

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

*c. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO1 - Direction des routes de Mons

SPW-DGO1 - Direction des études et de la Programmation

SPW-DGO1 – Direction des déplacements doux et des partenariats communaux

SRWT - TEC Hainaut

SNCB

CCATM

IEG

a.s.b.l. GAMAH<sup>49</sup>

*d. Priorité*

La stratégie globale, qui pourrait être étudiée dans le cadre d'une actualisation du Plan Communal de Mobilité, devrait être envisagée à court terme. La mise en œuvre des différentes mesures proposées peut s'étaler dans le temps en fonction des priorités établies dans la stratégie globale.

---

<sup>49</sup> Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité pour les Personnes Handicapées

## VI.4.2. Mesure AC-02 : Contribuer à la réalisation du nouvel inventaire du patrimoine immobilier culturel

### a. Exposé de la mesure

Le nouvel Inventaire du patrimoine immobilier culturel initié par la Wallonie, 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 CCATM a déjà réalisé un premier travail d'inventaire du patrimoine intéressant qui pourrait enrichir le travail de l'administration wallonne.



Figure 80 : Exemple de bâti homogène possédant une valeur d'ensemble à la rue de Bellegem, non repris dans l'ancien Inventaire, qui mériterait d'être identifié (JNC AWP)

Etant donnée l'histoire industrielle de Mouscron, il conviendra d'être attentif à des témoins tels que les halls (exemple : site Motte), des cheminées,....

### b. Concrétisation des objectifs

2. Structurer l'espace
3. Répondre aux besoins

### c. Partenaire(s) potentiel(s)

SPW-DGO4 (Inspecteur général du Patrimoine et Directrice de la Protection du Patrimoine)

CCATM

### d. Priorité

Cette mesure pourrait être entreprise à moyen terme en fonction des délais de la Région pour la mise à jour de l'Inventaire.

## **VI.5. Mesures de gestion et d'accompagnement**

---

### **VI.5.1. Mesure GA-01 : Mettre en place une régie foncière**

#### *a. Exposé de la mesure*

Le niveau de pouvoir qu'est la Ville doit pouvoir 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. On citera à titre d'exemple :

- l'achat (au besoin: l'expropriation) 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 ;
- 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.

#### *b. Concrétisation des objectifs*

Cette mesure contribuerait à concrétiser l'ensemble des objectifs :

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

#### *c. Partenaire(s) potentiel(s)*

SPW-DGO4 - Direction de l'aménagement local et direction de la politique foncière

*d. Priorité*

Cette mesure devrait être prise à court terme afin d'accélérer ou de faciliter la réalisation de certaines mesures.

### VI.5.1. **Mesure GA-02 : Compléter la réflexion du schéma de structure sous la forme d'une « Stratégie de ville durable »**

#### *a. Exposé de la mesure*

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<sup>e</sup> siècle », chapeautera donc l'ensemble des outils existants comme le schéma de structure, le plan de cohésion sociale, le plan communal de mobilité, le plan communal cyclable..., 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.

Le résultat de la réflexion se décline en 21 actions concrètes relevant de 10 objectifs répondant eux-mêmes aux constats posés dans le diagnostic de l'état de la commune. Ce dernier s'est basé sur les investigations menées dans le cadre du schéma de structure, ainsi que dans d'autres politiques sectorielles (cohésion sociale, mobilité ...), et sur les résultats de trois formes de consultations spécifiques : synergie Ville-CPAS, enquête auprès d'un échantillon de citoyens et forum des associations.

Les fiches-actions proposent une liste de projets permettant de concrétiser l'action. Non exhaustive, cette liste relève également systématiquement une piste concrète pour la jeunesse et une autre permettant la participation citoyenne. La fiche propose aussi une série de partenaires potentiels, un leader garant de la réalisation de l'action et plusieurs indicateurs permettant d'assurer le suivi de sa mise en œuvre.

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.

La dynamique initiée au travers de la conception de cette stratégie permettra aussi de décloisonner les réflexions menées de part et d'autres des limites administratives (France, Flandre et autres communes wallonnes) et de mettre autour de la table aussi souvent que possible les partenaires institutionnels voisins afin de mieux coordonner les matières ne se limitant pas aux frontières (mobilité, milieu naturel, gestion des eaux, culture, tourisme, emploi,...).

Les « 21 actions pour le 21<sup>e</sup> siècle » permettront aussi de donner un caractère plus opérationnel à toute une série de mesures recommandées dans le présent schéma de structure communal.

#### *a. Concrétisation des objectifs*

1. Jouer un rôle dans le développement transfrontalier
3. Répondre aux besoins
4. Conforter l'économie
5. Favoriser une mobilité durable

*b. Partenaire(s) potentiel(s)*

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

*c. Priorité*

La « Stratégie de Ville durable » a été établie en 2012 parallèlement à l'élaboration du SSC et est désormais exploitable par les départements et services communaux. Le baromètre de durabilité qui l'accompagne permet d'évaluer tout projet au sein du territoire communal, à travers les piliers du développement durable.

Cet outil doit faire l'objet d'une évaluation continue afin de s'adapter au mieux aux besoins de la Ville et de ses citoyens.

---

## VII Annexes

---

## VII.1. Mesure n°AN-01 : Détail des propositions de recommandations pour une éventuelle révision du plan de secteur

Lettre d'identification	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification
a	Terrains de football du Risquons-Tout (Mouscron)	Zone d'espaces verts	Aire d'équipements collectifs	Zone de services publics et d'équipements communautaires	1,0 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
b	Hall Max Lessines (Mouscron)				3,0 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
c	Ecole Saint-Exupéry (Mouscron)				2,1 ha	Confirmation de la situation existante : école communale
d	Parking rue du Risquons-Tout (Mouscron)				0,3 ha	Confirmation de la situation existante : parking public
e	Place de la Fraternité (Mouscron)				0,4 ha	Confirmation de la situation existante : château d'eau
f	Terrain de football du Mont-à-Leux (Mouscron)				1,2 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
g	Stade Royal Excelsior (Mouscron)				6,6 ha	Confirmation de la situation existante : stade football

Lettre d'identification	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification
h	Hall Jacky Rousseau (Mouscron)				3,1 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
i	Rue de la Vellerie (Mouscron)				3,3 ha	Confirmation de la situation existante : école et services communaux
j	Service incendie (Mouscron)				1,5 ha	Confirmation de la situation existante : école et service incendie
k	Terrain de football de Mouscron (Mouscron)				1,4 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
l	Terrain de football de Luigne (Luigne)				3,8 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
m	Hall des sports (Herseaux)				0,5 ha	Confirmation de la situation existante : infrastructures sportives
n	Zone de part et d'autre du bd des Alliés (Mouscron)	Zone d'espaces verts	Aire d'habitat de centre ville et aire d'habitat urbain	Zone d'habitat	5,3 ha	Confirmation de la situation existante : zone entièrement urbanisée
o	Réserve de la Fontaine Bleue (Mouscron)	Zone d'espaces verts	Aire naturelle	Zone naturelle	6,3 ha	Protection plus grande d'une partie de la réserve de la Fontaine Bleue

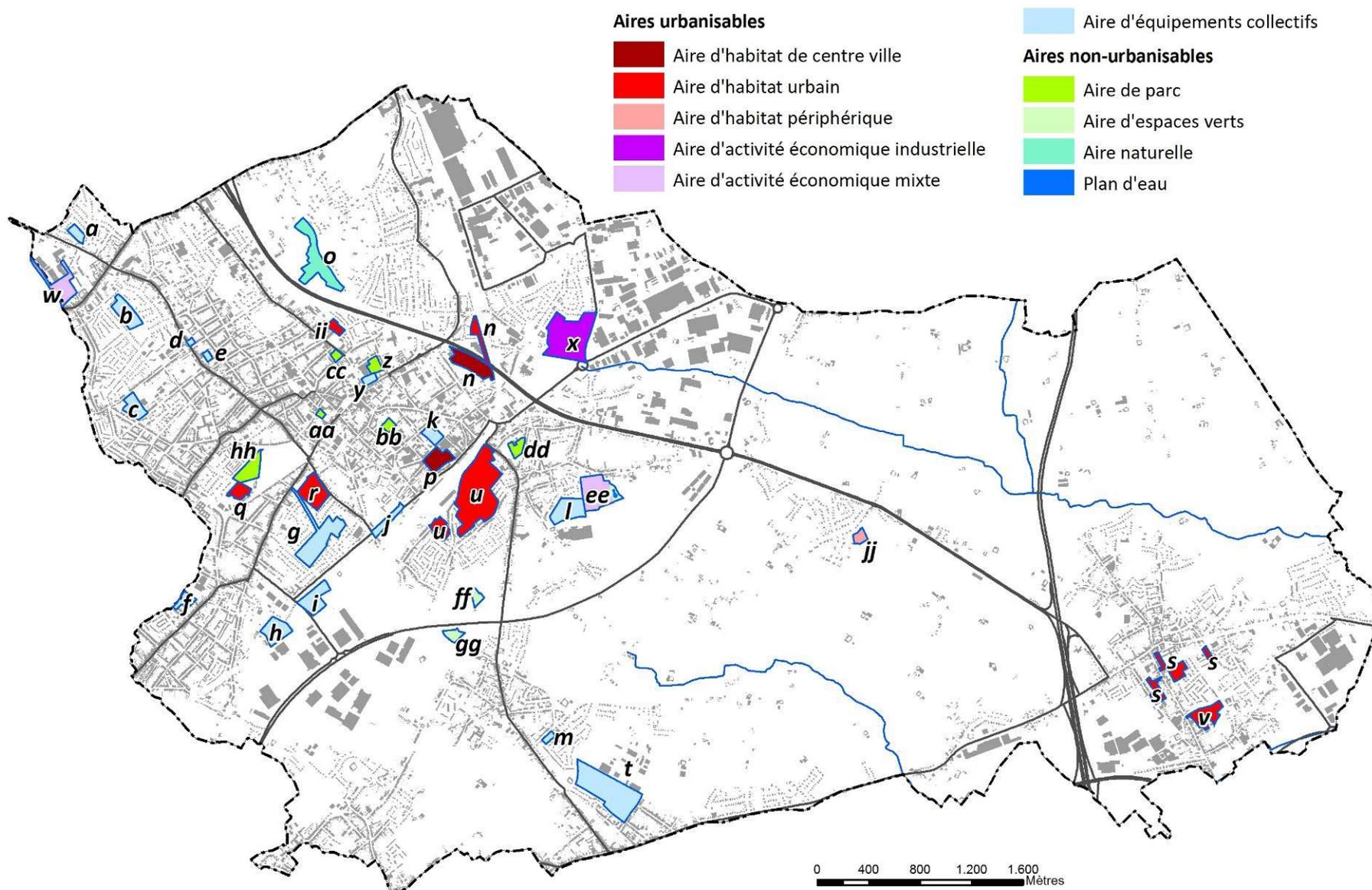
Lettre d'identification	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification
p	Entreprise Vanoutryve (Mouscron)	Zone d'activité économique mixte	Aire d'habitat de centre ville	Zone d'habitat	2,5 ha	Zone stratégique à proximité de la gare → reconversion en logement après l'exploitation
q	Complexe commercial « Carrefour » (Mouscron)	Zone d'activité économique mixte	Aire d'habitat urbain	Zone d'habitat	1,4 ha	Commerces compatibles avec la zone d'habitat urbain
r	Entreprise Utexbel (Mouscron)				3,8 ha	Zone stratégique à proximité du centre → reconversion en logement après l'exploitation
s	Quatre zones d'activité économique mixte au Nord du centre de Dottignies (Dottignies)				3,6 ha	Zone stratégique à proximité du centre de Dottignies →
t	Ecole d'Herseaux (Herseaux)	Zone d'activité économique industrielle	Aire d'équipements collectifs	Zone de services publics et d'équipements communautaires	10,7 ha	Confirmation de la situation existante : école
u	Site Motte (deux ZAEI) (Mouscron)	Zone d'activité économique industrielle	Aire d'habitat urbain	Zone d'habitat	16,3 ha	Zone stratégique à proximité de la gare → reconversion en logement et services (périmètre de remembrement urbain)
v	Entreprise Cras (Dottignies)				2,9 ha	ZAEI complètement incluse dans la zone d'habitat → reconversion en logement ou commerces après l'exploitation

Lettre d'identification	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification
w	Zone du Risquons-Tout (Mouscron)	Zone d'habitat	Aire d'activité économique mixte	Zone d'activité économique mixte	3,7 ha	Confirmation de la situation existante : présence du CART + création d'un centre d'affaire sur l'ancien site douanier
x	Zone d'activités Saint-Achaire (Mouscron)	Zone d'habitat	Aire d'activité économique industrielle	Zone d'activité économique industrielle	10,4 ha	Confirmation de la situation existante : installation de plusieurs entreprises et périmètre de reconnaissance économique
y	Parking rue de Courtrai (Mouscron)	Zone d'habitat	Aire d'équipements collectifs	Zone de services publics et d'équipements communautaires	0,7 ha	Réservation d'une zone pour le centre administratif et ses abords
z	Parc rue des Courtils (Mouscron)	Zone d'habitat	Aire d'espaces verts en milieu urbain	Zone de parc	1,0 ha	Confirmation de la situation existante
aa	Parc rue du Val (Mouscron)				0,3 ha	
bb	Parc Lenoir (Mouscron)				0,7 ha	
cc	Parc rue de Menin (Mouscron)				0,5 ha	
dd	Parc de Luingne (Luingne)				1,2 ha	

Lettre d'identification	Dénomination de la zone et localisation (anc. commune)	Affectation actuelle au pds	Affectation proposée	Affectation proposée au plan de secteur projeté	Surface	Justification
ee	Entreprise Frost (Luigne)	Zone d'habitat et zone naturelle	Aire d'activité économique mixte et aire d'espaces verts	Zone d'activité économique mixte et zone d'espaces verts	6 ha (+ 2,2 ha)	Confirmation de la situation existante : installation de l'entreprise en zone naturelle et déplacement du plan d'eau
ff	Ferme rue des Bas Fossés (Herseaux)	Zone de services publics et d'équipements communautaires	Aire d'espaces verts	Zone d'espaces verts	0,8 ha	Protection du patrimoine écologique et paysager
gg	Ferme rue Carrière Ma Campagne (Herseaux)				1,0 ha	
hh	Extension du parc communal (Mouscron)	Zone de services publics et d'équipements communautaires	Aire de parc	Zone de parc	2,7 ha	Confirmation de la situation existante : extension du parc communal
ii	Commerce avenue Vandeveld (Mouscron)	Zone de services publics et d'équipements communautaires	Aire d'habitat urbain	Zone d'habitat	0,9 ha	Confirmation de la situation existante : commerce
jj	Habitations de la rue de la Rouge Croix (Dottignies)	Zone agricole	Aire d'habitat périphérique	Zone d'habitat	0,9 ha	Confirmation de la situation existante : logements entre la zone d'habitat et le Futurosport

Les deux cartes ci-après localisent ces modifications du plan de secteur : la première carte représente l'affectation proposée et la seconde donne l'affectation actuelle de ces périmètres au plan de secteur.

Périmètres pour lesquels une modification du plan de secteur est proposée



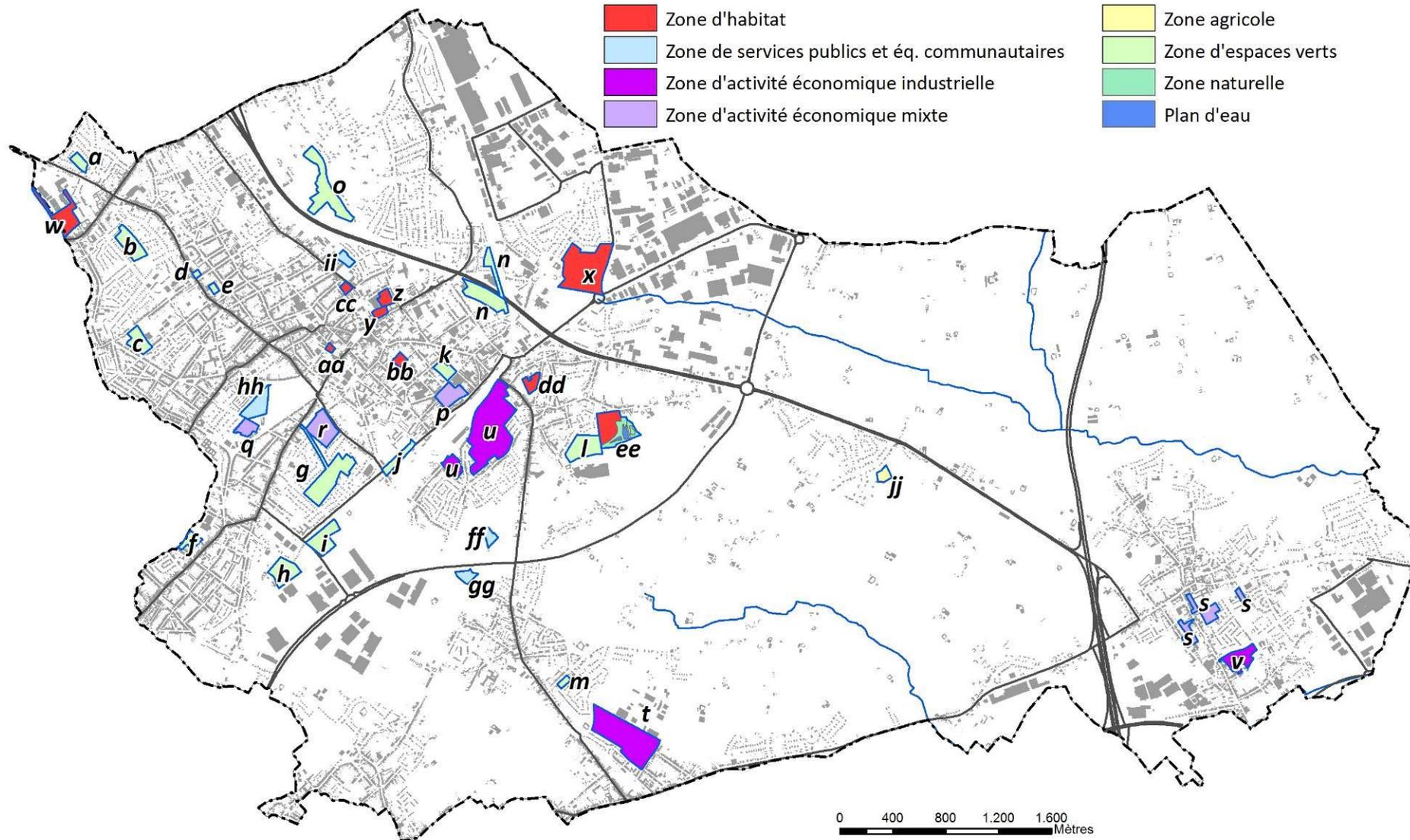
Situation actuelle au plan de secteur

Zones urbanisables

- Zone d'habitat
- Zone de services publics et éq. communautaires
- Zone d'activité économique industrielle
- Zone d'activité économique mixte

Zones non-urbanisables

- Zone agricole
- Zone d'espaces verts
- Zone naturelle
- Plan d'eau



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

---

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



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

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

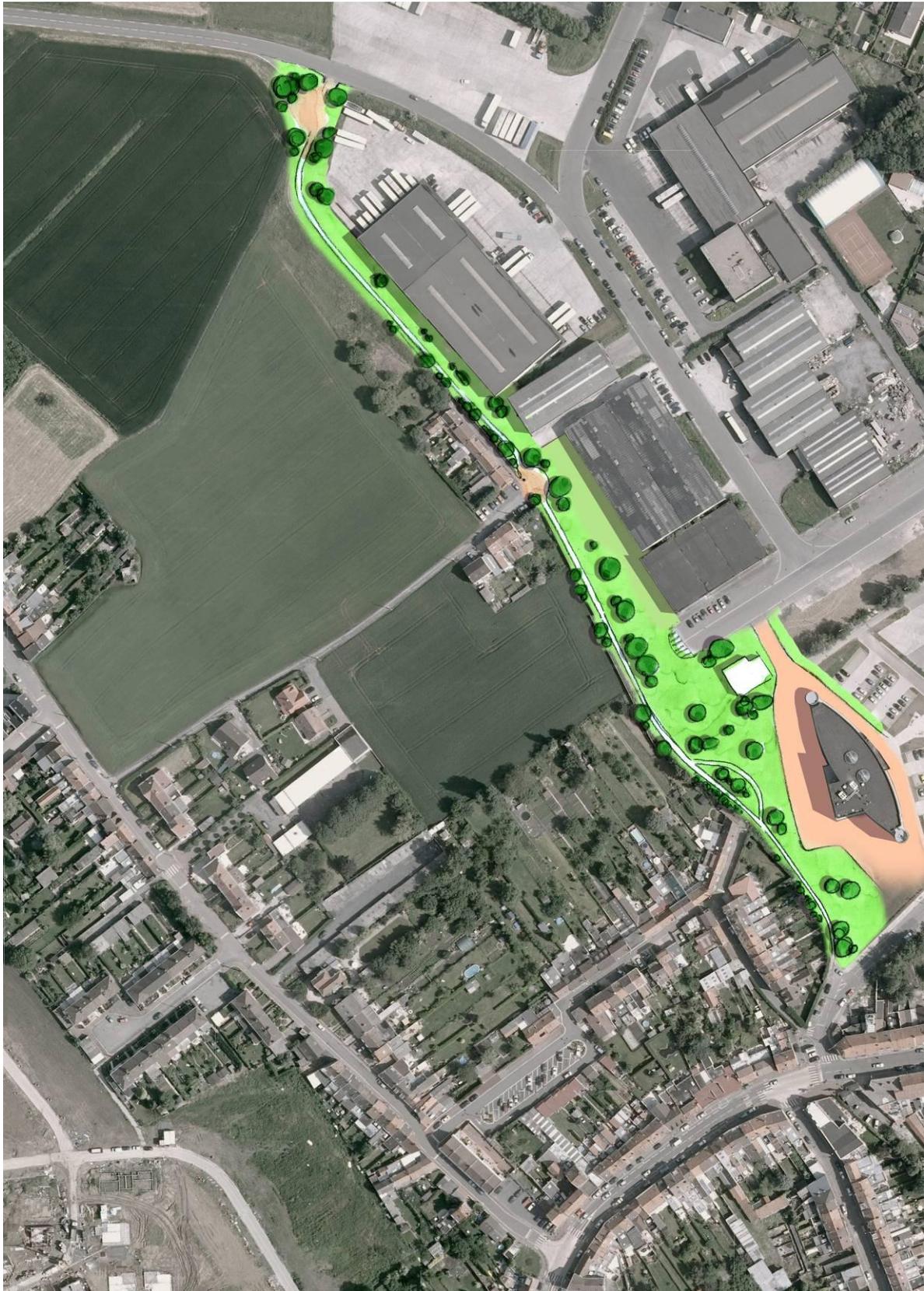


Figure 82 : proposition d'intervention à proximité du Risquons-Tout (JNC AWP)

### **VII.3. Annexes cartographiques**

---

Carte PRJ-18 : Schéma des options territoriales

Carte PRJ-19 : Schéma des déplacements

Carte PRJ-20 : Mesures d'aménagement