



Révision du plan de secteur de Mouscron-Comines en vue de l'inscription d'une zone d'activité mixte à Luigne et Herseaux

Avis d'Inter-Environnement Wallonie (janvier 2004)

Un simple coup d'œil à l'excellente carte 'de la métropole franco-belge' (D.2.2-8) de l'étude permet de se rendre compte du contexte de la demande. La zone de Mouscron abonde en zonings tout comme les zones voisines de Tourcoing-Roubaix. Tant du côté français que du côté belge donc, il apparaît que le caractère transfrontalier est propice à la multiplication des infrastructures, par un effet de concurrence frontalière que la construction européenne n'a pas entièrement vaincue¹. Mouscron accumule déjà environ 550 ha de zonings et est certainement l'une des communes wallonnes les mieux pourvues en la matière (près de 14% du territoire communal !). C'est dans ce contexte que se situe le présent projet, qui appelle de notre part les remarques suivantes.

1. Ce contexte transfrontalier rend l'évaluation des besoins particulièrement confuse. L'étude assimile les options à des ventes, mais on peut se demander si cette assimilation est pertinente dans une zone où le taux d'options dépasse les 50% (rapport DGEE p. 62). Il sera donc particulièrement intéressant, dans les parcs d'activités de la zone IEG, d'assurer le suivi des ventes et des emplois liés aux entreprises accueillies, comme nous le demandons par ailleurs dans nos remarques générales.
2. On peut s'interroger sur les limites dans lesquelles une commune peut consacrer son sol à cette affectation sans perdre son habitabilité. Mouscron a gagné des entreprises, mais perd des habitants et surtout des habitants jeunes. La charge sur l'environnement et le cadre de vie, très visible sur le territoire communal, n'y est évidemment pas pour rien. Les zonings actuels abritent certaines entreprises dont les impacts sont loin d'être nuls, et suscitent plaintes et inquiétudes, et l'envahissement des abords de la ville par ce type d'urbanisation en dégrade l'environnement visuel.
3. La charge des zones urbanisées sur le territoire se traduit aussi au niveau du trafic routier. Le rond-point du Chêne du Bus est déjà saturé à l'heure actuelle. Nous nous interrogeons à ce propos sur la faisabilité de l'accès à la nouvelle zone tel que décrit par l'étude d'incidences, à savoir une voirie arborescente débouchant en un point unique sur la chaussée de Dottignies peu avant le rond-point précité. La chaussée de Dottignies est déjà chargée, elle est bordée d'habitations et ne peut devenir une route industrielle; en outre le rond-point n'écoulera pas correctement le trafic venant du sud par la Route de la Laine puisque celui-ci devra céder le passage aux nombreux

¹ Meilleurs salaires en Belgique, alors que les travailleurs français paient l'impôt dans leur propre pays, à un taux plus favorable ; terrains meilleurs marchés côté belge, etc...

véhicules provenant de la chaussée de Dottignies. La réalisation de la trémie mentionnée dans l'étude (p. D 96) apparaît donc bien comme une nécessité, mais elle vient alourdir les coûts d'infrastructures nécessaires à la mise en oeuvre de la zone en projet.

4. La possibilité d'accès à une plate-forme bimodale (La Martinoire) est certes un atout mais ne vient en rien résoudre les problèmes mentionnés ci-dessus puisque cet accès se fera via la Route de la Laine et pour la zone sous étude via le rond-point du Chêne du Bus.

5. Ces considérations nous ramènent à l'habitabilité de la ville: celle-ci se trouvera compromise sur toute la couronne est de Mouscron lors de la mise en service de la route de la Laine et de son raccordement à l'A17, vu la lourdeur des infrastructures et la charge en trafic que ces voies nouvelles draineront. Des questions restent en suspens: quel futur pour les zones d'habitat qui se voient peu à peu enclavées par les zones de grande ou de petite industrie? Quel avenir pour la zone agricole qui se trouvera morcelée une fois de plus si le raccord entre la Route de la Laine et l'A17 doit se faire, comme dit dans l'étude, en longeant la Grande Espierres?

6. Comment sera réalisé l'égouttage de la zone? L'étude met en évidence l'insuffisance de la station d'épuration actuelle, déjà saturée. Mais elle n'indique pas la capacité future à laquelle la station devrait être portée, ni si cette capacité prévue est à même d'inclure les eaux usées en provenance de la zone en projet. En outre, les informations que donne l'étude sur le captage dont la zone de protection théorique recoupe la zone sous étude, sont insuffisantes. Si vraiment ce captage alimente une industrie agro-alimentaire, ce qui demande vérification semble-t-il, des précautions particulières devront être prises, au besoin via une prescription supplémentaire. Cette situation devrait donc être éclaircie dès avant la décision sur le présent projet.

7. En matière de qualité de l'air, l'étude n'a pu se fonder que sur les stations de Tournai et Tourcoing. L'absence de stations de mesures propres à Mouscron est une carence manifeste. Une surveillance continue de la qualité de l'air y est en effet nécessaire vu le nombre d'installations de type industriel susceptible d'avoir des impacts dans ce domaine. L'ISSeP devrait être sollicité à cette fin, et un complément à la présente étude devrait être réalisé en matière d'air pour permettre l'établissement d'une situation de base, afin que les impacts de la nouvelle zone à l'immission puissent être ultérieurement considérés.

8. La réalisation du MIM qui a débuté via un permis dérogatoire, suscite bien des interrogations. On reste sur l'impression que le permis est venu présager d'une décision positive sur la présente zone. Comment ce bâtiment s'intégrera-t-il à l'éventuelle future zone sur les plans urbanistique et architectural ?

En conclusion, Mouscron illustre bien à notre sens les limites d'une politique 'du zoning à tout prix'.

On remarquera d'abord que, si le développement économique promu à Mouscron a eu une incidence incontestablement positive en matière d'emploi, le chômage n'en est pas pour autant éradiqué. Jusqu'où faudrait-il aller pour atteindre cet objectif? Peut-on encore décemment considérer que l'expansion des surfaces destinées à accueillir le secteur marchand constitue la

réponse aux préoccupations sociale, quand la situation de la ville démontre que, déjà actuellement, l'expansion des zones d'activité menace le tissu social de la ville?

En outre la Ville se trouve désormais face à une série de questions : comment voit-elle aujourd'hui son avenir? Pourra-t-elle porter la charge financière que constituent les coûts d'entretien de l'infrastructure gigantesque que représente la desserte des zones? Quel avenir pour une agriculture déjà très intensive, qui voit ses terres d'épandage se réduire encore d'année en année?

Inter-Environnement ne peut que condamner la poursuite d'une logique dont l'excès se retourne aujourd'hui contre son but premier, le bien-être de habitants. La fédération n'est donc pas favorable à la création d'une nouvelle zone d'activité à Mouscron.

Nous rappelons plus particulièrement notre totale opposition à la zone 'nord' de l'avant-projet de plan, bien heureusement disparue du projet adopté par le Gouvernement. Enfin, si la zone devait néanmoins voir le jour, il serait impératif qu'une prescription supplémentaire vienne y interdire les commerces de détail et les services aux personnes sous peine d'affaiblir encore davantage le centre existant.

* * * * *