

Avis relatif au projet de révision du plan de secteur de Mouscron-Comines en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire de la commune de Mouscron (Luingne-Herseaux) à proximité de la zone d'activité économique de Portemont (planche 29/5S)

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 6, 12, 23, 30, 35, 37, 41 à 46 et 115;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu l'Arrêté royal du 17 janvier 1979 établissant le plan de secteur de Mouscron-Comines, modifié par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 29 juillet 1993 relatif à l'inscription de zones artisanales et du tracé de la route N 511;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant la révision de la planche 29/5S du plan de secteur de Mouscron-Comines en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte à proximité de la zone d'activité économique de Portemont sur le territoire de la commune de Mouscron (Luingne-Herseaux);

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes, les organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 31 octobre 2003 au 15 décembre 2003 et répertoriées comme suit :

1. Devarrewaere Johnny  
Kloosterhoekstraat 97  
8930 Lauwe-Rekkem
2. Deraedt Valéry  
Schelpenshoot 31  
8930 Rekkem
3. Renard Marcel  
Boulevard du Champ d'Aviation 17  
7712 Herseaux
4. Antoin Christian  
Rue de la Citadelle 135  
7712 Herseaux
5. Decraene Sébastien  
Rue d'En-Haut 18  
7700 Mouscron
6. Maertens Maria  
Rue des Cheminots 19  
7712 Herseaux
7. Dubenne Jeanne  
Rue Saint Sébastien 21  
7712 Herseaux
8. Marchand  
Rue d'En-Bas 4  
7712 Herseaux
9. Verschoon Ruddy  
Hallebenstraat 1  
8510 Marke
10. Soetens R.  
Rue de la Barberie 127b  
7712 Herseaux
11. Dermaux-Scherpereel  
Rue d'En-Bas 5  
7712 Herseaux
12. Christiaens René  
Rue Jean Beaucarne 23  
7712 Herseaux
13. Preau - De Baere Michel  
Rue de la Barberie 127  
7712 Herseaux
14. Vanhamme Bruno  
Rue Albert 1<sup>er</sup> 78  
7700 Luingne
15. Mestag Christelle  
Rue du Bornoville 68  
7700 Mouscron
16. Dumoulin Denise  
Rue Henri Gadenne 11  
7700 Luingne
17. Merlin Manuel  
Rue 12<sup>ème</sup> de Ligne 23  
7700 Luingne
18. Vancoppenolle Patrick  
Rue Henri Gadenne 12  
7700 Luingne

19. Wallaert Yves  
Henri Jasparlaan 101  
8534 Westende
20. Benit Bertrand  
Rue Boulière 6  
7542 Mont-Saint-Aubert
21. Hespel Christian  
Avenue des Lilas 9  
7740 Pecq
22. Allart  
Avenue de la Wallonie 88  
7900 Leuze-en-Hainaut
23. Somogyi Louis  
Rue de Bruxelles 39  
7700 Mouscron
24. Petit Pierre-Michel  
Clos de l'Épinette 116  
7540 Kain
25. Everaert Bernard  
Rue de Neuville 118  
7700 Mouscron
26. Henrard Philippe  
Avenue Beau Séjour 88  
7500 Tournai
27. Vandesteene Monique  
Rue Henri Gadenne 12  
7700 Luingne
28. Marnie-Ghesquière  
Bux Ram 2  
8510 Kooigem
29. Dubus Serge  
Rue Haute 16  
7700 Mouscron
30. Denuite Jean-Pierre  
Rue des Charpentiers 44  
7700 Mouscron
31. Himpe Philippe  
Tombroekstraat 243  
8510 Rollegem
32. Kalmar Jean  
Rue de la Citadelle 6  
7712 Herseaux
33. Debusschere Alain  
Rue du Calvaire 117  
7700 Mouscron
34. Grave Bernard  
Garenestraat 11  
8930 Rekkem/Menen
35. Vanwymecbeke Ghislain  
Rue des Déportés 77  
7700 Luingne
36. Deldale Marc  
Rue de la Coopération 1-1  
7700 Mouscron
37. Vandecastele Eric  
Rue de Traversière 111  
7712 Herseaux
38. Taelman Alain  
Chaussée de Lille 274  
7700 Mouscron
39. Vanwolleghem Bernard  
Nouveau-Monde 142  
7700 Mouscron
40. Delaere Philippe  
C. Vandermeerschstraat 5  
8510 Marke
41. Desloovere Alain  
Rue Matteotti 114  
7700 Mouscron

42. Mauroo Marie-Thérèse  
Rue de Rollegem 221  
7700 Mouscron
43. Boussemaert Ysenbaert  
Rue de la Crolière 0.9  
7700 Luvingne
44. Coppens Catherine  
Pré-Cola  
7700 Mouscron
45. Coorevits Patrick  
Rue du Bilemont 347  
7700 Mouscron
46. Barthe Roger  
Rue de la Barberie 146  
7712 Herseaux
47. Vanmelle Renard Alfred  
Rue du Crombion  
7700 Luvingne
48. Vandevelde - Vanmelle  
Rue des Cleugnottes 12  
7700 Luvingne
49. Verhaeghe Albert  
Rue R. Vanoverschelde 25  
7700 Luvingne
50. Beucarne Thierry  
Rue de Tombrouck 77  
7700 Luvingne
51. Gekiere-Denutte  
Rue Louis Dassonville 93  
7700 Luvingne
52. Cardoen Luc  
Rue des Pèlerins 104  
7700 Mouscron
53. Duporque Françoise  
Rue A. Debaker 74  
7700 Mouscron
54. Callens Reine-Marie  
Rue de Rollegem 199  
7700 Mouscron
55. Verkindt Guy  
Rue R. Vanoverschelde 20  
7700 Mouscron
56. Algoed-Ysenbaert  
Rue des Déportés 2  
7700 Luvingne
57. Truye Didier  
Rue de Rollegem 217  
7700 Mouscron
58. Lefevere Freddy  
Rue Vanzeveren 97  
7700 Mouscron
59. Cohen Sylvain  
Vieux Chemin de Bouvigny 100  
7500 Tournai
60. Deknudt Céline  
Rue R. Beucarbe 35  
7700 Mouscron
61. Huys Marie-Laure  
Clos de la Quièvre 38  
7700 Mouscron
62. De Vooght André  
Allée des Patriotes 7  
7501 Orcq
63. Kortleven Sébastien  
Chaussée d'Aelbeke 299  
7700 Mouscron
64. Vandembroule Jacques  
Rue du Champs d'Espierres 4

65. Gérard Bernard  
Rue des Augustins 9  
7500 Tournai
66. Lippens Georges  
Rue Neuve 17  
7640 Antoing
67. Merckx Pierre  
Rue Saint-Jacques 12  
7500 Tournai
68. Tavernier Roger  
Rue Neuve 13  
7640 Antoing
69. Pipart Willy  
Boulevard Eisenhower 103  
7500 Tournai
70. Duchez Olivier  
Rue de la Tête d'Orme 84  
7700 Mouscron
71. Vandamme F.  
Chaussée de Saint Amand 10a  
7521 Chercq
72. Florence Amélie  
Rue Sainte Germaine 5/1  
7700 Mouscron
73. Opsomer  
Boulevard Aviateur Behaeghe 47  
7712 Herseaux
74. Vandavelde Dominique  
Rue M. Christiaens 8  
7712 Herseaux
75. Delahaye  
Rue du Nouveau Monde 268  
7700 Mouscron
76. Catteau Noël  
Rue R. Vanoverschelde 134  
7700 Mouscron
77. Berqué-Keyaert  
Rue des Déportés 79  
7700 Luingne
78. Courcelle Vincent  
Rue R. Vanoverschelde 75  
7700 Mouscron
79. Devolder J.  
Rue d'En-Bas 3  
7712 Herseaux
80. Dhaenens A.  
Rue de la Barberie 131  
7712 Herseaux
81. Vandenbroucke  
Rue de Nieuport 51  
7700 Mouscron
82. Armoult  
Boulevard des Canadiens 1 b1  
7711 Dottignies
83. Malle Véronique  
Rue de Nieuport 65 / 21  
7700 Mouscron
84. Berqué-Leclercq  
Chaussée d'Aalbeke 56  
7700 Mouscron
85. Delannoy  
Rue de Nieuport 178  
7700 Mouscron
86. Parmentier Roland  
Rue du Congo 166  
7700 Mouscron
87. Coetsier Roger  
Rue de la Barberie 147  
7712 Herseaux

88. Declercq Rodrigue  
Rue des Bleuets 19  
7712 Herseaux
89. Carette Joseph  
Rue Mont Gallois 111  
7700 Mouscron
90. Desimpler Raphael  
Boulevard d'Herseaux 36  
7711 Dottignies
91. Demeyere Johan  
Boulevard d'Herseaux 34  
7711 Dottignies
92. Taeldemen Raphael  
Rue de la Barberie 145  
7712 Herseaux
93. Castel J.  
Rue de la Barberie 135  
7712 Herseaux
94. Delmotte A.  
Rue de la Barberie 137  
7712 Herseaux
95. Vermersch Jocelyne  
Rue Louis Dassonville 6/1  
7701 Luignne
96. Deweer Thierry  
Rue de la Barberie 133  
7712 Herseaux
97. Dubois-Delmotte  
Rue d'En-Haut 31  
7700 Luignne
98. Pypaert Marie-Thérèse  
Rue des Frontaliers 107  
7712 Herseaux
99. Deschodt  
Rue du Village 21  
7911 Oeudeghien
100. Kiritchouk Ivan  
Rue de l'Epeule 50  
7712 Herseaux
101. Dricot  
Rue du Luxembourg 40  
7700 Mouscron
102. Warlop Jean  
Rue de Tombrouck 182  
7700 Luignne
103. Lamblin Philippe  
Rue de Tombrouck 193  
7700 Luignne
104. Hoste Emile  
Rue Louis Dassonville 125  
7712 Herseaux
105. Kiritchouk Aurore  
Rue de l'Epeule 50  
7712 Herseaux
106. Dubois Sylvie  
Rue de l'Epeule 50  
7712 Herseaux
107. Renard Daniel  
Rue Rachel Lagast 30  
7700 Luignne
108. Hespel Danièle  
Rue Rachel Lagast 30  
7700 Luignne
109. Dujardin Cynthia  
Rue de Marvis 235  
7742 Héringnes-lez-Pecq
110. Kortleven Sophie  
Avenue Joseph Vandeveldel 49  
7700 Mouscron

111. Scherpereel Y.  
Rue R. & G. Mullie 1  
7700 Luïngne
112. Vandenplas Vincent  
Rue de la Citadelle 171  
7712 Herseaux
113. Willemyns Martine  
Rue Curiale 10  
7700 Luïngne
114. Bourgois Pierre  
Rue Curiale 10  
7700 Luïngne
115. Vanoutrive  
Chaussée de Dottignies 111  
7700 Luïngne
116. Van Elstraete Clotaire  
rue Curiale 12  
7700 Luïngne
117. Lambrette Jacqueline  
Rue Curiale 14  
7700 Luïngne
118. Willemyn Lucien  
Rue Curiale 14  
7700 Luïngne
119. Stélandre Solange  
Rue Curiale 28  
7700 Luïngne
120. Masschelein-Tanrijckeghem  
Chaussée de Dottignies 163  
7700 Luïngne
121. Waelkens Rosette  
Rue Curiale 12  
7700 Luïngne
122. Breyne Valérie  
Rue Curiale 42  
7700 Luïngne
123. Meerschman Damien  
Rue du Village 11  
7700 Luïngne
124. Vandenbogaerde  
Rue Curiale 19  
7700 Luïngne
125. Deslée Agathe  
Rue Curiale 15  
7700 Luïngne
126. Rogez-Ooge  
Chaussée de Dottignies 159  
7700 Luïngne
127. De Coninck-Faignart  
Chaussée de Dottignies 155A  
7700 Luïngne
128. D'Haene Christian  
Chaussée de Dottignies 120  
7700 Luïngne
129. Snoeck Jacques  
Chaussée de Dottignies 123  
7700 Luïngne
130. Dendievel Andréa  
Chaussée de Dottignies 157  
7700 Luïngne
131. Paul Van Heule  
Rue du Quévaucamps 4  
7711 Dottignies
132. Hache-Bayaert  
Chaussée de Dottignies 70  
7700 Luïngne
133. Brunain Jacques  
Rue Curiale 25  
7700 Luïngne

134. Sirjacobs Daniel  
Rue Barrière Leclercq 42  
7711 Dottignies
135. Colson Michèle  
Rue de l'Epeule 37  
7712 Herseaux
136. Perré Marlène  
Rue Louis Dassonville 121  
7712 Herseaux
137. Vanzeveren Daniel  
Rue du Docteur Depage 35  
7700 Mouscron
138. Bourgois Charlotte  
Clos de la Montagne 11  
7712 Herseaux
139. Soudart Laurent  
Rue d'En-Haut 40  
7700 Mouscron
140. Gallin-Verhamme  
Rue d'En-Bas 7  
7712 Herseaux
141. Terryn-Parmentier  
Rue de la Malcense 46  
7700 Luignne
142. De Pourcq Roger  
Schreiboomstraat 111  
8510 Rollegem
143. De Pourcq Jo  
Rue de la Paix 1/c  
7730 Estaimpuis
144. Soete Marjorie  
Rue de la Paix 1/c  
7730 Estaimpuis
145. Futurenvironnement asbl - Wolf Claude  
Boulevard des Alliés 297  
7700 Luignne
146. Callens-Thorrez  
Rue de l'Epeule 22  
7712 Herseaux
147. Kok-Patouraux  
Clos Del Motte 8  
7700 Mouscron
148. De Pourcq Claude  
Rue de Tombrouck 192  
7700 Mouscron
150. Clouet Jean-Marie  
Rue Provinciale 136  
7760 Celles
151. Lacroart Romain  
Rue Louis Dassonville 10  
7712 Herseaux
152. De Sloovere Marcel  
Rue Louis Dassonville 55  
7712 Herseaux
153. Dupont Jean-Marie  
Rue de la Barberie 148  
7712 Herseaux
154. Fontaine Michel  
Boulevard des Alliés 331  
7700 Luignne
155. Lacroart-Vercammen  
Rue d'En-Bas 8  
7712 Herseaux
156. Vannesche Sylvia  
Rue de l'Oratoire 34  
7700 Mouscron
157. Hazebrouck Claude  
Rue du Chêne du Bus 50  
7700 Luignne

160. Rogez Thierry  
Chaussée de Dottignies 159  
7700 Luignne
161. DGATLP - Pendeville B.  
Rue des Brigades d'Irlande 1  
5100 Jambes
162. Woestyn Jacques  
Rue de la Station 130  
7700 Mouscron
163. Inter-Environnement Wallonie - Kievits Janine  
Boulevard du Nord 6  
5000 Namur
164. Selosse Nicolas  
Chaussée des Ballons 137  
7712 Herseaux
165. Dupont Roger  
Boulevard Behaeghe 60  
7712 Herseaux
166. Nonckelynck Dominique  
Rue de l'Epeule 118  
7712 Herseaux
167. Lefebvre Pierre  
Clos de l'Épinette 82  
7540 Kain
168. Meerschman-Foveau  
Chaussée de Dottignies 109  
7700 Luignne
169. Dupont Tom  
Chaussée des Ballons 137  
7700 Mouscron
170. Deplae Justin  
Rue de Wathelos 66  
7700 Mouscron
171. Geeks Marie Rose  
Rue de Tombrouck 162  
7700 Luignne
172. Cardon Gilbert – Marchal Josine  
Rue Charles Quint 58  
7700 Mouscron
173. Duchatelet Jean  
Rue d'En-Bas 6  
7712 Herseaux
174. Saudoyez Jean-Marie  
Rue de la Barrière Leclercq 57  
7711 Dottignies
175. Direction des routes de Mons - Debroux R.  
Rue de Joncquois 118  
7000 Mons
176. Pétition de personnes – M. Hach Bernard  
Chaussée Dottignies 70  
7700 Luignne

Vu l'avis favorable, sous condition, du Conseil communal de la ville de Mouscron du 19 janvier 2003;

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 26 janvier 2004 par Monsieur M. FORET, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement à la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire et mis à la disposition des membres de sa section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

La Commission Régionale d'Aménagement du Territoire émet en date du 26 mars 2004 un avis favorable à l'inscription d'une zone d'activité économique mixte de 58 ha et d'une zone d'espaces verts de 0,3 ha sur le territoire de la commune de Mouscron;

La CRAT justifie son avis par les considérations suivantes :

#### I. Considérations générales

##### 1. Planification

La CRAT constate que le projet consiste en la conversion d'une zone d'aménagement différé en une zone d'activité économique mixte dans laquelle deux entreprises sont déjà implantées et dans laquelle le MIM va prochainement être reconstruit. Son site d'implantation fait l'objet d'un plan communal d'aménagement dérogatoire. En effet, les bâtiments dans lesquels le MIM étaient implantés ont fait l'objet d'un sinistre.

##### 2. Besoins

➔ La CRAT constate que l'évaluation des besoins est critiquée par de nombreux réclamants qui considèrent que :

\* le contexte transfrontalier dans lequel s'intègre Mouscron rend l'évaluation des besoins particulièrement confuse. L'étude d'incidences assimile les options d'achat à des ventes et on peut se demander si cette assimilation est pertinente dans une zone où le taux d'option dépasse les 50 % des terrains disponibles selon le rapport de la DGEE (p.62)



\* Si les extrapolations pour les besoins à 10 ans en terrains destinés à l'activité économique s'avèrent exactes, il convient de faire connaître :

- la superficie effectivement occupée dans les zonings existants;
- combien d'entreprises constituent des délocalisations attirées par les subsides Objectif 1;
- le nombre d'emplois attribués à des mouscronnois qui habitaient dans l'entité avant l'implantation de ces firmes.

\* La demande en terrain à vocation économique a été étudiée par l'Atelier 50 sur base d'une extrapolation des ventes effectuées durant ces 8 dernières années. La méthode est critiquable car ces années ont été influencées par l'effet Objectif 1 alors que nous sommes aujourd'hui en fin de Phasing Out. L'avenir ne peut se construire sur l'observation du passé. La crise boursière a rappelé la nécessaire prudence en matière d'extrapolation des indices.

\* L'Objectif 1 a influencé l'implantation des entreprises et dès lors, on ne peut s'appuyer, comme le fait l'étude d'incidences sur une extrapolation des 8 dernières années.

La région restera-t-elle aussi attractive lorsqu'il sera mis fin aux aides de l'objectif 1 et du phasing out.

\* L'entité de Mouscron possède déjà suffisamment de zonings sur son territoire. En effet, la superficie occupée par les zones d'activité économique représente 14 à 20 % de son territoire. De nombreux réclamants s'opposent au projet compte tenu de l'importance de cette superficie, du peu d'espace réservé aux espaces verts dans les environs, de l'absence de tout boisement, et de l'existence de 6 ou 7 zonings sur Mouscron-Herseaux-Dottignies.

\* Les terrains situés dans les zonings actuels font l'objet de réservation, d'options d'achats par des entreprises installées et qui prévoient de s'agrandir. Or, rien ne permet d'affirmer que toutes ces réservations seront réalisées. Il serait bien que ces réservations soient limitées dans le temps pour une meilleure gestion de l'espace disponible.

\* La zone d'activité de Quevaucamps est loin d'être saturée d'autant que rien ne dit que Cora aura son autorisation.

\* La gestion actuelle de l'espace dans les zones existantes ne correspond pas à une gestion parcimonieuse du sol. Il y a trop d'espaces libres. De vieux bâtiments tels ceux du MIM, dévastés par un incendie, devraient être détruits pour faire place à de nouvelles implantations. Ces bâtiments contribuent à enlaidir le paysage.

➔ La CRAT prend acte des remarques.

Elle note que le territoire de référence retenu pour l'établissement des besoins est celui de l'intercommunale IEG qui couvre le territoire des communes de Mouscron-Comines et Estaimpuis.

L'étude d'incidences signale que l'IEG demandait l'inscription de 160 ha de nouvelles zones d'activité sur les trois communes. L'étude a, quant à elle, évalué les besoins, pour les dix prochaines années à 188 ha nets sur base d'une extrapolation linéaire des ventes des huit dernières années.

Le total des surfaces des zones d'activité économique mixte en cours de procédure du plan prioritaire s'élève à 150 ha bruts.

Tout comme les réclamants et de manière générale pour les mêmes arguments, la CRAT ne se rallie pas à l'évaluation des besoins telle qu'elle ressort des études d'incidences réalisées sur les projets de l'IEG dans la mesure où la CRAT rejette l'inscription d'une extension de la zone d'activité économique mixte de Pont-Bleu sur le territoire des communes de Mouscron-Pecq et Estaimpuis considérant notamment que les réserves en terrains sont encore suffisantes.

Son avis favorable à l'inscription d'une zone d'activité économique mixte au lieu-dit « Haureu », se justifie par le fait que le site prévu pour l'implantation du Marché International Mouscronnois (MIM) ampute déjà la ZAD de 12 ha auxquels s'ajoutent les superficies des deux entreprises implantées en bordure ouest et nord-ouest de la zone.

La CRAT estime par ailleurs qu'il devient absolument nécessaire de protéger la zone agricole subsistant au sud-est et à l'est de la future route N 518 dite « Route de la Laine » et que celle-ci doit constituer une limite physique à l'urbanisation.

### 3. Localisation-Affectation

#### 3.1.3. Localisation

➔ Des réclamants suggèrent de ne pas réaliser une nouvelle zone d'activité sur les 12 ha en bordure Est de la route N 58 afin d'éviter que cet espace situé entre la RN 58 et une zone d'habitat rural ne soit bâtie.

➔ La CRAT prend acte de ces remarques qui ont été rencontrées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 lequel n'a pas retenu cette zone.

#### 3.2. Affectation

➔ \* Des réclamants insistent pour que la future zone d'activité économique mixte soit exclusivement réservée aux activités d'artisanat, de recherche ou de petite industrie.

Ils demandent qu'y soient interdits les commerces de détails et les services aux personnes afin d'éviter l'affaiblissement du centre ville.

\* D'autres proposent, étant donné l'implantation du MIM sur le site, de réserver cette zone d'activité à des activités compatibles avec les denrées alimentaires telles des sociétés de services, bureaux, garages,...

D'autres suggèrent de n'y mettre que des entreprises compatibles avec tout ce qui touche à la santé et l'alimentation.

\* Un réclamant estime que c'est un leurre de faire croire que la zone d'activité sera réservée à l'artisanat. Il se réfère en cela à des implantations réalisées en zone d'activité économique mixte telles que « Flandre » (abattage de +/- 400.000 poulets par semaine), « Roger et Roger » (usine de chips), « Dicogel » (légumes surgelés) toutes destinées à la grande distribution.

➔ La CRAT prend acte de ces remarques.

Elle attire l'attention sur le fait que l'article 30 du CWATUP différencie les implantations susceptibles de s'installer en zone d'activité économique mixte de celles qui doivent nécessairement s'implanter en zone d'activité industrielle. Ainsi, il définit comme suit :

« La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement ».

« La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel et aux activités de stockage ou de distribution à l'exclusion de la vente au détail. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement. Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises. »

De plus, toute entreprise qui s'implante doit disposer d'un permis d'urbanisme ou d'un permis d'environnement.

La CRAT prend note que l'étude d'incidences reconnaît qu'en « termes de polarisation du territoire, il est incontestable que la délocalisation d'activité (notamment de services) depuis les centres urbains vers des zones mixtes installées en périphérie peut constituer un facteur de désurbanisation. Outre les impacts négatifs sur le dynamisme des centres-villes, ces phénomènes ont des incidences négatives sur la mobilité.

Certaines activités implantées aujourd'hui en zone d'habitat sont toutefois handicapées dans leur développement à cause notamment de difficultés d'approvisionnement. Elles provoquent parfois des conséquences négatives (bruits, odeurs...) pour les riverains.

Afin de concilier ces points de vue qui peuvent paraître contradictoires, nous proposons de généraliser une restriction quant à l'implantation en zone mixte d'activités dont la présence en centre-ville participe au recentrage de l'urbanisation.

Cette restriction serait utilement calquée sur la formulation suivante :

« Il convient de ne pas autoriser dans la zone d'activité économique mixte faisant l'objet du présent arrêté les activités polarisatrices caractéristiques des centres-villes. Il s'indique donc d'interdire les commerces de détail et les services à la population à l'exception de ceux qui sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone » (p.8 – Phase E – Rapport final).

#### 4. Emploi

➔ Des réclamants sont interpellés par le ratio « superficies consacrées aux activités économiques/nombre d'emplois créés ».

\* Plusieurs réclamants estiment que grâce à l'objectif 1, Mouscron a récupéré quelques entreprises venant surtout des Flandres et ramenant dans leur sillage leur personnel.

La plupart des emplois créés dans les zones d'activité de Mouscron ne reviennent pas aux mouscronnois ni aux belges mais plutôt aux frontaliers français, travaillant à de meilleurs tarifs.

Ils posent la question de pourquoi dans ce cas, sacrifier le patrimoine, la campagne et le paysage vallonné, les espaces verts et naturels et ne subir en retour que les pollutions.

\* La zone d'activité de la Martinoire est citée en exemple. Elle comporte de vastes halls industriels qui n'ont généré que très peu d'emplois.

\* L'opposition au projet est justifiée par le refus de sacrifier un paysage et des emplois agricoles au profit d'hypothétiques emplois industriels.

\* Durant ces quatre dernières années, bon nombre de nouvelles entreprises devaient embaucher du personnel principalement mouscronnois selon les autorités communales. Or, lorsqu'on passe devant les parkings, 8 voitures sur 10 sont immatriculées Outre-Quévrain. Cela signifie aussi que les impôts vont directement dans les poches de l'Etat français !

\* En étant conscient de la nécessité d'implanter des zones d'activité pour attirer les investisseurs et permettre ainsi la création d'emplois, ce réclamant y met comme condition : ne pas transformer la majorité d'une région à forte densité de population en un immense espace réservé aux entreprises industrielles et choisir des sites suffisamment éloignés des zones habitées afin que les nuisances engendrées n'affectent de façon significative la qualité de vie du citoyen. Or, le projet se situe à proximité d'une zone habitée densément. L'autoriser, c'est balayer d'un revers de la main le droit et le légitime désir des familles de pouvoir bénéficier d'une qualité de vie et d'un environnement sain.

\* 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. Peut-on encore décemment considérer que l'expansion des surfaces destinées à accueillir le secteur marchand constitue la réponse aux préoccupations sociales, quand la situation de la ville démontre que, déjà actuellement, l'expansion des zones d'activité menace le tissu social de la ville ?

➔ La CRAT prend acte de ces remarques.

Elle relève que dans la synthèse de la justification de l'avant-projet de plan en fonction des besoins socio-économiques, il est dit que le principe d'une révision du plan de secteur se justifie dans une optique volontariste de développement économique. Elle tempère néanmoins ce point de vue en disant :

« Il convient cependant de toujours garder à l'esprit que c'est la qualité de la stratégie de ciblage et de la politique de prospection de l'opérateur qui aura une influence déterminante sur la vitesse à laquelle les extensions de parcs projetés atteindront leurs objectifs de création d'emplois local et d'accroissement du PIB par habitant dans le Hainaut occidental » (p.36 – Phase B – Rapport final).

Dans les commentaires relatifs au point E.4.2 Zones d'activité économique et Création d'Emplois, qui précise la création attendue de 1620 emplois, soit 28 emplois/ha dans la future zone, ce qui apparaît comme un objectif fort élevé à la CRAT, l'auteur de l'étude ajoute :

« Il est incontournable que la création de nouvelles zones d'activité participe au dynamisme économique régional et est de nature à favoriser l'implantation d'entreprises dans ces nouvelles zones. Le lien direct entre mise à disposition de terrains et création nette d'emplois durables reste cependant au moins tributaire de deux conditions :

- l'implantation effective d'entreprises dans les zones concernées et leur viabilité économique; or, il faut bien reconnaître que la dynamique immobilière est aujourd'hui freinée par le contexte international;
- le fait que cette implantation ne constitue pas une simple délocalisation de l'entreprise créant de nouveaux postes de travail à un endroit pour en supprimer à un autre » (p.20 – Phase E – Rapport final)

#### 5 Accessibilité

##### 5.1. Accessibilité routière

Les critiques à l'égard de la mobilité et des problèmes qui surgiront inévitablement du fait d'une augmentation du trafic notamment celui des camions sont très nombreuses.

Ainsi, il est dit dans l'enquête publique que :

— le trafic lié à la zone projetée va induire des problèmes au rond-point de la route N 58 qui est déjà surchargé. On annonce de plus, la saturation de la route N 518 avant qu'elle ne soit réalisée.

Pourquoi refuser tout accès de la zone à la route N 518 alors que cela isolerait tout le trafic transfrontalier de celui de la RN 58. Le MET s'est montré beaucoup plus conciliant pour la zone de Quevaucamp !

L'auteur de l'étude lui-même trouve cette situation un peu curieuse : la nouvelle route de la Laine destinée prioritairement aux activités économiques, passant juste à côté des zones d'activité économique ne les desservirait que de manière indirecte.

— pour résoudre les problèmes d'engorgement de la RN 58, la seule solution trouvée par l'auteur de l'étude d'incidences est un projet de nouvelle route parallèle située au nord qui relierait l'autoroute A 17 au zoning de Portémont, longeant globalement le tracé de la Grande Espierre.

Cette proposition qui émane du plan de mobilité de la commune coûtera à nouveau beaucoup d'argent et saccagera un espace agricole de qualité paysagère.

— la présence de la nouvelle zone ne fera qu'accroître le trafic déjà très dense de la chaussée de Dottignies.

La RN 58 est déjà saturée et le rond-point du chêne du bus ne pourra absorber le trafic provenant de la route de la Laine. Les automobilistes venant de la ZAE qui constateront l'engorgement du rond-point, prendront systématiquement la chaussée de Dottignies en direction de la place de Luigne. La chaussée de Dottignies est étroite, ce qui accentuera encore l'insécurité des riverains.

Il est demandé que :

- la RN 58 parte du rond-point et non de la chaussée de Dottignies,
- soit interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes la circulation chaussée de Dottignies et rue Curiale,
- la vitesse soit limitée dans ces deux rues,
- la crainte de voir passer le trafic de la nouvelle zone dans la chaussée de Dottignies et dans la rue Curiale est aussi dictée par l'existence de deux écoles rue Curiale (primaire et secondaire) rejointes par de nombreux écoliers – cyclistes.
- La construction de la nouvelle route (RN 518) est contestée. Des infrastructures routières existantes permettraient d'éviter la saturation du trafic. Ainsi, la jonction entre la France et Estaimpuis où tout est prévu sauf un pont. Un autre axe entre Roubaix, Wattlelos et le zoning du Mont-à-Leux. Ces jonctions éviteraient le passage intensif des camions et ne justifieraient plus ce projet de nouvelle route.
- L'entrée en activité du MIM inquiète aussi des réclamants qui demandent la mise en œuvre de mesures concrètes de désengorgement de la route N 58 avant son ouverture.
- L'accès à la zone tel que décrit dans l'étude d'incidences, à savoir une voirie arborescente débouchant en un point unique sur la chaussée de Dottignies peu avant le rond-point du Chêne de Bus est interpellante. La chaussée de Dottignies est déjà chargée, elle est bordée d'habitations et ne peut devenir une route industrielle; en outre, le rond-pont n'écoulera pas correctement le trafic venant du sud par la route de la Laine puisqu'il devra céder le passage aux véhicules provenant de la chaussée de Dottignies.

La réalisation d'une trémie suggérée par l'étude apparaît comme une nécessité qui grèvera d'autant les coûts d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la zone;

- la possibilité d'accès à la plate-forme bimodale de la Martinoire constitue un atout pour la zone projetée.

Toutefois, cet accès devra nécessairement se faire via la route de la Laine;

- un contrôle des limitations de vitesse sur toutes les voiries est demandé. Il ne doit pas se limiter aux autoroutes et routes nationales car il doit permettre d'éviter le détournement de la circulation par des rues traversant des zones résidentielles.
- L'accès à la nouvelle zone par le sud, soit par la rue Louis Dassonville, est rejeté;

La CRAT prend acte de ces remarques.

Elle constate que l'étude d'incidences décrit la route N 58, située au nord de la zone projetée, comme un axe primordial d'accessibilité à la ville de Mouscron. Elle reste aussi, un axe de transit important qui, entre autres, relie l'autoroute A 17 à ce grand ensemble transfrontalier urbain et d'activité économique.

Le flux y est de 22.500 unités de véhicules personnels par jour alors qu'il est de près de 28.000 UVP sur l'A 17 (p.42 – Phase D – Rapport final).

Dans les effets du projet sur la mobilité, l'étude d'incidences fait état de ce que le PCM prévoit un branchement principal de l'accès de la zone sur la chaussée de Dottignies et non directement sur le rond-point du Chêne du Bus de manière à éviter une multiplication des débouchés sur le directionnel. Cela suppose un bon aménagement du carrefour sur la chaussée de Dottignies et du dernier tronçon de celle-ci.

La connexion au sud sur la rue Dassonville ne serait à envisager que comme itinéraire de secours étant donné sa fonction de desserte locale.

« S'ajoute encore la question posée par le franchissement de la N 58 par la N 518. Selon le PCM le giratoire du Chêne du Bus pourrait difficilement à moyen terme absorber un trafic supplémentaire important (projection de 4000 véhicules/heure pour 2012; un comptage réalisé au vol dans la présente étude en dénombre déjà 3500 vers 17 h 45 avec formation de files atteignant 150 m sur le boulevard). La solution d'une trémie souterraine semble s'imposer afin d'assurer la fonction attendue de la route de la Laine.

Outre l'inconvénient majeur d'un coût de réalisation important, la consommation d'espace occasionnée par cette solution a des implications pour l'établissement de la ZAE projetée et plus encore sur la relation entre le segment existant de la N 518 et le giratoire, qui semble devoir être maintenue.

La rue de Tombrouck est une alternative peu confortable à l'accessibilité de la zone La question de son franchissement par la nouvelle N 518 devra aussi être résolue » (p.96 – Phase D – Rapport final).

Par contre, la CRAT n'a pas trouvé de proposition concernant la réalisation d'une nouvelle route parallèle à la route N 58.

L'étude n'est pas très claire sur ce point. Elle semble poser une interrogation sur le tracé de la route de la Laine au-delà du rond-point de Tombrouck. Cette route devrait relier les zones d'activité de Portémont à l'autoroute A 17.

## 5.2. Modes doux

- ➔ \* Des réclamants s'intéressent aux sentiers renseignés sous les n°16-19-21-22-25-30-50 et 54 situés dans la ZAD et qui sont tous repris à l'atlas des chemins vicinaux.

Ces sentiers ne sont pas déclassés et même si certains d'entre eux n'existent plus de fait, ils font partie du patrimoine de la commune. Les promeneurs sont nombreux dans ce coin, il faut donc conserver ces chemins.

\* D'autres proposent de créer des infrastructures pour sécuriser les modes de circulation doux (piétonne – cycliste) dans la zone projetée.

- ➔ La CRAT prend acte de ces remarques et attire l'attention sur le fait que les chemins non déclassés situés dans la zone projetée devront être maintenus selon leur tracé; à défaut, un nouveau tracé devra être aménagé.

La CRAT note que, selon l'étude d'incidences, les cheminements lents seront peu sécurisés si aucune infrastructure spécifique n'est réalisée.

« Une réflexion sur le trafic lent et la mise en place, lors de l'aménagement de la zone et de ses accès, des infrastructures favorisant ce mode de déplacement (trottoirs- pistes cyclables...) » (p.14 – Phase E – Rapport final).

## 6. Agriculture

- ➔ Des réclamants motivent leur opposition au projet notamment par le fait qu'il se réalisera au détriment de la zone agricole.

C'est ainsi qu'il est dit dans l'enquête publique que :

\* l'auteur de l'étude d'incidences ne se préoccupe pas de la perte que les agriculteurs subiront. Aucun contact n'a été pris avec eux ni avec les habitants riverains de la zone.

\* il est regrettable de sacrifier des terres agricoles au profit de la création d'une nouvelle zone d'activité. Il serait préférable de mieux gérer les espaces disponibles et de réhabiliter les sites d'activité économique à l'abandon. Mouscron ne doit pas devenir une ville de béton.

\* l'attention est attirée sur la liaison route N 518 et autoroute A 17. Il ne faudra pas enclaver une zone agricole entre cette liaison et la route N58. Cela équivaldrait à saccager un espace agricole de qualité paysagère.

\* le paysage est sacrifié uniquement en vue d'hypothétiques emplois. Actuellement, fleurissent de grands bâtiments n'offrant que très peu d'emplois (5 à 10 emplois). Pourquoi vouloir à tout prix éliminer l'agriculture et l'emploi qu'elle génère.

L'agriculture intensive, avec toutes ses retombées néfastes devrait être écartée de plus en plus et il faudrait mettre en œuvre une politique qui promulguerait le respect de l'écosystème, les produits biologiques...

\* L'agriculture, pour respecter l'environnement, a de plus en plus besoin de bonnes terres, il n'est donc pas question de lui en soustraire.

Des entreprises de l'agroalimentaire de notre région, éprouvent de plus en plus de difficultés à trouver dans leur région des hectares disponibles et doivent, parfois, pour développer leur production faire plus de 100 km pour s'approvisionner. Cette distance rend ces cultures beaucoup moins rentables et l'exploitant pourrait être amené à délocaliser son entreprise (...).

➔ La CRAT prend acte de ces remarques et note que dans le descriptif des activités humaines, l'étude présente les activités agricoles comme suit :

« La zone située au nord du rond-point affecte quatre exploitations. Les parcelles concernées sont exploitées en culture pour la plupart. Une exploitation se trouve dans le périmètre de cette zone. Ses parcelles immobilisées sont des terres de cultures attenantes au siège d'exploitation. Cela représente environ 15 à 20 % de sa superficie agricole utile. Il s'agit d'un jeune exploitant s'orientant vers l'agriculture biologique. Il développe également une orientation d'entreprise agricole ainsi que le traitement des légumes.

La zone située au sud du rond-point (en zone d'aménagement différé au plan de secteur actuel) est une belle plage agricole comprenant des parcelles de cultures et des parcelles de prairies. La plupart de ces prairies sont attenantes à deux exploitations situées en limite de projet, dans le village de Luingne (rue Dassonville) »45-46 – Phase D – Rapport final).

Dans les mesures à prendre pour assurer le suivi de la mise en œuvre du projet, l'étude constate que :

« Les agriculteurs sont impliqués au premier titre par les projets de création de nouvelles zones d'activité qui s'implantent sur des terres agricoles. Ils devraient faire l'objet d'un suivi lors de la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité sur les terres qu'ils exploitent ».

L'étude d'incidences a prévu la possibilité pour les agriculteurs d'un suivi lors de la mise en œuvre de nouvelles zones d'activité sur les terres qu'ils exploitent.

Ce suivi pourrait prendre plusieurs formes :

- une aide à la réalisation d'un audit des exploitations touchées. Certaines méthodes d'indicateurs d'état ou d'impact existent, s'intéressant à l'état global de l'exploitation du point de vue de l'agriculture durable (fonctions économique, socio-territoriale et environnementale de l'agriculture). Les composantes économique et sociale de l'exploitation font dans un tel cas l'objet d'un suivi attentif;
- le cas échéant, une aide pour la recherche et l'acquisition de nouvelles terres pour la délocalisation des infrastructures (on pense ici notamment, aux laitiers qui perdent leur prairies attenantes à la salle de traite), pour la diminution du cheptel et des droits à produire perdus, etc.

Ce suivi devrait se faire en harmonie avec le phasage de la mise en œuvre de la ZAE (p.15 – Phase E – Rapport final).

La CRAT fait siennes ces remarques

## 7. Information de la population

➔ \* Des réclamants demandent que soit respecté leur droit à un environnement sain tel que prévu par la loi et la prise de mesures compensatoires dont ils devront être informés de la teneur.

\* Un réclamant est choqué par le fait que lors de l'achat de son habitation, rue de Tombrouck, il lui a été précisé que la zone située à l'arrière serait une zone tampon. Quatre ans plus tard, elle devient un zoning.

\* Un réclamant demande davantage de considération à l'égard des personnes et plus de cohérence dans l'intégration du monde de l'entreprise dans l'habitat.

Il insiste sur la nécessité de cesser de mettre systématiquement la population devant le fait accompli et éviter les « devoirs citoyens » à sens unique.

Les citoyens doivent être informés des mesures prises.

➔ La CRAT prend acte de ces remarques.

Elle attire l'attention sur la réclamation relative à l'habitation de la rue de Tombrouck. Celle-ci est hors propos dans la mesure où la zone visée n'a pas été retenue par le Gouvernement wallon dans son arrêté du 18 septembre 2003.

Quant à l'information des riverains pendant la mise en œuvre de la zone future, l'étude d'incidences propose un dispositif d'information.

- réunion d'information sur le site, annoncée par affiches,
- permanence à heure fixe et connue, sur le chantier;
- toutes boîtes et/ou articles dans la presse locale;
- contacts avec l'un ou l'autre relais local (association et/ou personne ressource);

Pour que ce dispositif soit efficace, il doit permettre à la fois :

- l'expression de doléances des riverains et leur prise en compte si possible,
- la diffusion d'informations concrètes sur les délais, la durée, des phases difficiles, les précautions prises,... (p.16 – Phase E – Rapport final).

La CRAT rappelle qu'il est prévu dans la circulaire ministérielle de mise en œuvre de l'article 31bis du CWATUP que les autorités communales soient associées à son élaboration. Il appartient aux autorités communales de renvoyer l'information vers les habitants concernés.

## 8. Mise en oeuvre de la zone

### 8.1. Mesures favorables à la protection de l'environnement

➔ La protection de l'environnement apparaît comme une préoccupation générale de l'enquête publique. C'est ainsi que :

- \* le droit à un environnement sain tel qu'il est prévu par la loi est revendiqué par les réclamants;
- \* il est demandé quand s'arrêtera la destruction systématique du peu de nature qui reste à Mouscron;

Quelle est la réelle volonté politique de lancer un Plan Communal de Développement de la Nature alors que par ailleurs le saccage des zones vertes se poursuit ?

\* Il faut agir de façon plus humaine afin de sauvegarder la qualité de la vie, le respect de l'environnement, le respect de la terre. Prendre des mesures en ce sens, c'est aussi assurer à chacun une meilleure santé physique et psychique, gage d'une diminution de surcoûts en matière de soins de santé;

\* la zone projetée fera disparaître ce qui reste de nature à proximité immédiate de Luigne et d'Herseaux. Même si l'endroit n'est pas considéré comme ayant un intérêt paysager, il attire beaucoup de promeneurs qui souhaitent voir autre chose que la « trame à dominante urbaine » qui caractérise Mouscron;

\* la localisation de la zone d'activité économique risque d'avoir des conséquences néfastes pour la qualité de l'environnement des nombreux sportifs qui exercent leur passion sur les terrains proches du Football Club de Luigne ainsi que du Futurosport;

\* la zone projetée jouxte trop de parcelles résidentielles, ce qui la rendrait contraire aux règles élémentaires d'aménagement du territoire telles que définies dans nos sociétés soucieuses de la qualité de vie ou du respect de l'environnement.

\* le devenir du petit étang de Luigne, lieu privilégié des petits pêcheurs est posé.

La protection de cette petite zone verte est demandée ainsi que celle des sentiers qui parcourent le site.

\* autoriser l'implantation de cette zone renforcerait l'encerclement de la population urbaine de Mouscron par un ensemble de zones industrielles. Le plan ne montre pas que la ville est assiégée de toutes parts par les zones industrielles.

Outre celles de Mouscron, il y a la grande zone du LAR sur les communes limitrophes de Menin-Courtrai ainsi que celle de Neuville-en-Férain en France.

La ZAEM du Haureu renforcerait la situation de fer à cheval de site potentiellement polluants autour de Mouscron.

➔ La CRAT prend acte de ces remarques et se référant à l'étude d'incidences, constate que celle-ci indique que « le territoire de référence dans son ensemble ne présente pas d'intérêt environnemental majeur, l'occupation du sol se partage essentiellement entre zones urbanisées et zones agricoles. La densité de site d'intérêt biologique est faible (...) (p.21 – Phase B- Rapport final).

Dans les options de mise en oeuvre proposées par l'IEG (annexes E1-A1-3) il est décrit « qu'un aménagement adéquat de la zone répondant à des impératifs de gestion qualitative du cadre de vie devra être étudié de façon maximaliste, tant aux abords des îlots d'habitat et des lotissements, que le long de la zone limitrophe au cours d'eau de l'Espierre ».

L'étude attire également l'attention sur une particularité topographique de la partie sud de la zone. Celle-ci est pentue; aussi, l'étude propose-t-elle un découpage de parcelles en terrasses, pour permettre la réalisation des bâtiments, ce qui entraînera la création de talus. L'étude recommande de ne pas les fermer par des clôtures, de les verdurer et les couvrir d'une végétation semi-naturelle à gestion extensive (p.12- Phase E – Rapport final).

Quant à l'altération de la qualité visuelle, l'étude considère que « le projet modifiera incontestablement les qualités paysagères du site, centrées essentiellement sur l'existence d'une vaste plaine agricole. La fermeture du paysage est inévitable (...) la substitution d'un paysage construit au paysage cultivé, ouvert et ponctué de rangées d'arbres qui existe aujourd'hui, constituera une détérioration des qualités paysagères du site (p.91-Phase D – Rapport final).

Quant aux remarques relatives à la non-prise en compte des terrains de football et de l'étang, la CRAT constate qu'il en est question p.41 – Phase D où il est précisé que les terrains de football ont fait l'objet d'importants remblais. Il est également question de deux mares dont la plus grande est entourée de rideaux de vieux saules. Par contre, le Futurosport n'est pas mentionné.

### 8.2. Nuisances

➔ De nombreux réclamants craignent que la nouvelle zone d'activité ne génèrent des nuisances sonores et olfactives supplémentaires.

Ils rejettent les entreprises polluantes.

Les uns attirent l'attention sur le fait que, depuis quelques années, les habitants du Boulevard des Alliés subissent les odeurs nauséabondes provenant de la zone de Portémont. Or, la chaussée de Dottignies qui lui est parallèle sera enserrée par deux zonings.

D'autres dénoncent les odeurs d'huile de lin, de graisse à frites, de légumes qui cuisent ou qui pourrissent.

Ils dénoncent le bruit du trafic de camions la nuit, de ceux qu'on charge ou décharge, les ventilateurs industriels, le bruit des machines... et celui du charroi sur la route N 58.

Ils demandent de faire orienter les quais de chargement/déchargement et les ouvertures des futurs bâtiments du côté opposé aux zones habitées, de manière à réduire les pollutions sonores.

Ils réclament pour les nouvelles entreprises des règles strictes en matière de qualité des moteurs d'aération et de ventilation fixées aux murs ou sur les toits et un contrôle strict des nuisances olfactives à l'émission avec une obligation de renforcement des mesures s'il y a lieu (exemple : filtres plus efficaces).

La réalisation d'un plan de réduction des nuisances sonores par la mise en place de dispositifs anti-bruit efficaces et harmonieux au niveau de l'environnement, la limitation de vitesse.

➔ La CRAT prend acte de ces considérations et constate que l'étude confirme les désagréments dénoncés par les réclamants. Dans les effets sur l'agrément des conditions de vie, il est signalé que l'ambiance sonore est essentiellement marquée par le trafic routier : RN 58 fréquentée.

A partir de la zone projetée, ce sont les installations fixes d'aération et éventuellement de réfrigération ainsi que les zones de chargement qui pourront contribuer au bruit de fond.

Quant à l'altération de l'ambiance olfactive, il appartiendra aux auteurs de projet ainsi qu'aux autorités d'être attentifs sur la possibilité d'émissions de substances odorantes au niveau de l'ensemble du processus.

Sachant que les futures activités ne sont pas encore connues, il n'est pas possible d'évaluer les conséquences possibles tant en ce qui concerne le bruit que les odeurs (pp.90-91 – Phase D – Rapport final).

La CRAT attire également l'attention sur le fait qu'il reviendra au permis d'environnement de définir les conditions d'exploitation ainsi que les méthodes de mesures.

### 8.3. Qualité de l'air

➔ De nombreux réclamants marquent leur opposition au projet car ils veulent préserver la qualité de l'air et constatent que :

— l'air s'est récemment amélioré. Selon l'étude, la qualité est en moyenne bonne; or, l'étude d'incidences relative au projet d'implantation de Cora indiquait : « L'atlas de l'air de la Wallonie montre que la Région de Mouscron possède un air de qualité faible... »;

— la région est située à proximité de la Communauté urbaine de Lille qui est une source importante de pollutions.

Il existe dans les zones d'activité de Mouscron deux entreprises SEVESO ainsi qu'une entreprise faisant de la galvanisation et du chromage ceci, sans jamais être contrôlée sur ses rejets dans l'atmosphère.

Il existe un incinérateur de déchets de produits dangereux dans la zone de Portémont, des mesures sérieuses ont-elles été faites à proximité de cette source probable de métaux lourds ?

— il faut effectuer des analyses complémentaires et permanentes de l'air pour les dioxines, les métaux lourds et les poussières car en ce qui concerne le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et l'ozone, les mesures faites au Grand Large à Mons ne sont pas pertinentes pour la région mouscronnoise. Quant à la station de mesures des particules en suspension, elle se situe à Tournai à plus de 25 km.

— un réclamant estime que s'il y a une référence à prendre, c'est en France dans l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing. Les dispositifs AREMA se situent eux dans le sens des vents dominants et peuvent apporter une base à l'estimation de la pollution de l'air dans la région. Il conclut que l'étude d'incidences a été faite dans la précipitation avec les « moyens du bord » et de façon non objective.

Dès lors, ils réclament la réalisation d'une station fixe et permanente de mesures de la qualité de l'air de même que la diffusion des résultats sur Internet afin d'en informer les habitants.

De plus, ils demandent des garanties quant au respect des normes de qualité de l'air en tenant compte des sources multiples engendrées par l'industrie et par le fait que leur construction et leur mise en exploitation seront forcément étalées dans le temps.

➔ La CRAT prend acte de ces remarques et note que l'étude d'incidences indique que la plupart des données relatives à la qualité de l'air sont issues des rapports annuels rédigés conjointement par la DGRNE et l'ISSEP. Elles ont néanmoins été mises à jour grâce à la banque de données établie par l'ISSEP et disponible sur Internet.

En ce qui concerne :

#### 1° Les particules en suspension – fumées noires

La station de Tournai est la plus proche mais se situe tout de même à environ 15 km de la zone.

« Elle indique une situation conforme avec des résultats faibles. La zone concernée ici, Mouscron (Luignegne et Herseaux) peut se caractériser par une situation comparable.

Il est cependant important de mentionner que la station de Tournai se situe sous le vent par rapport à la zone concernée. Celle-ci est certainement influencée par la proximité de Lille-Roubaix-Tourcoing. Il est donc important de tenir compte des transferts interrégionaux, même s'ils sont difficilement quantifiables.

Ainsi, la station de mesures de Tourcoing enregistre la qualité de l'air pour les poussières; sur la seconde quinzaine d'avril, on peut constater que les niveaux sont de l'ordre de  $25\text{mg}/\text{m}^3$ , ce qui est légèrement supérieur aux mesures généralement obtenues à Tournai mais qui reste acceptable au regard des normes de qualité » (p.12 – Phase D – Rapport final).

#### 2° Le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et l'ozone

La station la plus proche est celle du Grand Large à Mons.

Elle conclut que les teneurs sont largement inférieures aux valeurs de référence mais indique néanmoins que vu la proximité de Lille-Roubaix-Tourcoing, il est important de tenir compte des transferts interrégionaux, même s'ils sont difficilement quantifiables.

Sur base de données portant sur la seconde quinzaine d'avril de la section de Roubaix, elle indique que les teneurs sont plus élevées qu'à Mons tout en restant sous les normes de qualité (p.13 – Phase D- Rapport final).

3° les poussières sédimentables, les composés organiques volatils, les dioxynes et furannes, le monoxyde de carbone, les fluorures et chlorures, aucune mesure n'est faite à proximité.

Dans les effets des poussières et des émissions de particules pour les différentes variantes (p.80 – Phase D – Rapport final), l'étude conclut qu'il faudra veiller à ce que les zones d'habitat de Tombrouck, de Le Crombien et de Malceuse ne soient pas affectées et que la charge admissible ne soit pas dépassée.

« La qualité de l'air est en moyenne bonne dans la zone. Les valeurs enregistrées dans la zone sont largement inférieures aux normes admissibles, les activités qui se développeraient dans la ZAE ne devraient donc pas connaître d'impositions particulières, si ce n'est bien entendu, les normes habituelles de rejet à fixer au cas par cas, en fonction des secteurs d'activité. Une attention particulière sera portée aux oxydes d'azote, si les résultats des mesures récentes indiquent effectivement que les valeurs se rapprochent des normes de qualité de l'air.

Il en est de même pour les métaux lourds.

Dès lors, les effets des émissions à l'atmosphère des activités industrielles ne devraient pas poser de problème, pour autant que des limites soient fixées dans les autorisations, ces limites devant garantir le respect des normes de qualité de l'air.

La difficulté réside dans la prise en compte des sources multiples (diverses installations industrielles) dont en outre la construction et la mise en exploitation seront forcément étalées dans le temps.

Les émissions de composés volatils divers peuvent être à l'origine de nuisances olfactives pour le voisinage comme peuvent l'être les déchets (en particulier avec présence de matière organique) qui ne sont pas évacués régulièrement » (p. 83 – Phase D – Rapport final).

L'étude propose également une série de mesures dans les aménagements susceptibles d'atténuer les nuisances :

« Des descriptions particulières devraient être établies pour la réalisation des travaux afin d'éviter les émissions de poussières vers l'environnement et le voisinage habité en particulier. Il conviendra dès lors d'attirer l'attention des entrepreneurs sur la nécessité de prendre des mesures pour limiter l'émission de poussières et de suies :

- arrosage des aires exposées au vent par temps sec et venteux;
- protection des stocks de matériaux contre le vent et les intempéries à chaque fois que c'est possible;
- limitation de vitesse des engins,
- propreté des voies publiques,
- la mise en œuvre d'engins mobiles certifiés conformes;
- l'entretien périodique des moteurs d'engins;

L'établissement d'une zone tampon est recommandé à proximité des zones habitées, ce qui doit permettre de diminuer la fréquence d'éventuels épisodes d'odeurs, de retombées de poussières.

Le traitement des fumées à la sortie de cheminées (filtre à manche, électrofiltre...) ainsi que l'entretien régulier des équipements contribueront à limiter les émissions provenant des processus de fabrication.

Une attention particulière sera portée sur les émissions de polluants de l'air et des normes d'émissions seront fixées au cas par cas, en fonction des normes générales et sectorielles et de la proximité de zones d'habitat.

Si nécessaire, par exemple suite à l'implantation d'activités émettrices de polluants de l'air en quantité significative, un suivi de la qualité de l'air pourrait être recommandé. L'organisation du suivi sera réalisée en fonction des prescriptions de l'AGW du 23 juin 2000 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant (p.104 – Phase D – Rapport final).

Enfin, dans le suivi de la qualité du milieu, l'étude recommande l'adaptation de réseaux de mesures existants. A défaut, il est souhaitable que les banques de données de qualité en Région wallonne reflètent les données pertinentes des réseaux voisins à proximité des frontières ou formalisent un renvoi précis vers les sources de données des régions voisines (p.7 – phase E – Rapport final).

La CRAT se rallie à cette recommandation qui rejoint les préoccupations des réclamants.

#### 8.4. Sol et Sous-sol

- ➔ Un réclamant attire l'attention sur le risque de contamination du sol qui dépendra des activités de la future zone.
- ➔ La CRAT prend acte de cette remarque et rappelle que les activités futures seront soumises à permis d'environnement. Une contamination du sol ne pourrait se produire que suite à un accident, la zone projetée n'étant pas soumise à des phénomènes karstiques.

#### 8.5. Eaux de surface et eaux souterraines

La problématique de l'eau retient l'attention de nombreux réclamants. Il est dit dans l'enquête que :

- la gestion séparative des eaux de ruissellement et des eaux usées doit constituer une obligation. En outre, il faut examiner toutes les possibilités pour l'infiltration des eaux pluviales afin de ne pas surcharger le réseau d'égouttage. Pourquoi ne pas imposer aux entreprises susceptibles de rejeter des eaux polluées d'avoir leur propre station d'épuration ?
- Les riverains souffrent déjà d'inondations dans leurs jardins.

Les aménagements futurs des parkings ainsi que les routes et les toitures des futures entreprises vont apporter un flux supplémentaire d'eau à évacuer. Or, le réseau d'égouttage n'a pas été prévu pour un tel apport. Ils demandent la création au niveau de chaque entreprise d'un bassin d'orage et l'aménagement de citernes de récupération des eaux pluviales ainsi que l'aménagement de parkings drainants.

- Cette implantation risque de transformer les terres aux alentours en zone inondable. Les catastrophes françaises dues à la vétusté et au manque d'entretien des réseaux en sont la preuve tangible. Les mesures actuelles sont-elles capables de suppléer aux futurs pompages et à la surexploitation de la nappe phréatique ? N'y a-t-il pas risque d'effondrement karstique ou de formation de puits naturel ?
- Le système d'épuration dépendra de la station d'épuration de Mouscron, déjà en surcharge. Il faudra donc prévoir une extension de cette station.
- Le régime des eaux risque d'être modifié si les eaux pluviales vont directement rejoindre la Grande Espierres qui est déjà de faible qualité biologique.
- ➔ Un réclamant constate que l'étude évoque la présence d'un captage à 570 mètres qui doit être privé. Selon la DGRNE, il s'agit d'un captage de la Flandrex S.A. qui fabrique des denrées alimentaires. Il demande des informations plus précises.
- ➔ La CRAT prend acte de ces remarques et fait remarquer que la Grande Espierres n'est plus concernée par le projet retenu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003.

Elle note cependant que l'étude confirme la saturation actuelle de la STEP qui a une capacité nominale de 100.000 EH et une charge de 170.000 EH

Pour épurer les eaux usées du projet, la STEP doit impérativement être étendue.

Dans les effets de la mise en œuvre du projet, il est à noter, concernant l'approvisionnement des entreprises en eau :

« Aucun pompage dans les eaux de surface n'étant possible, il conviendra de prévoir une alimentation en eau en fonction des capacités offertes localement au niveau du réseau de distribution et de la disponibilité en eau de la nappe (...). La récupération des eaux pluviales est fortement conseillée afin d'éviter une saturation du réseau d'égouttage par des pics de crue et un changement de régime hydrologique de la Grande Espierres.

Il existe plusieurs possibilités techniques, comme par exemple l'établissement de bassins tampons sur le site, alimentés par les toitures, afin de permettre l'utilisation de l'eau de pluie par les entreprises, ou encore favoriser la non-imperméabilisation de toute la ZAE par la mise en place de pelouses, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales » (p.82 – Phase D- Rapport final).

Quant aux eaux usées, « elles seront acheminées par le collecteur de la ZAE vers une station d'épuration éventuellement implantée dans la ZAE dans le cadre de l'aménagement de celle-ci. Le cas échéant, certaines entreprises mettant en œuvre des procédés de fabrication générant des rejets importants, pré-traiteront une partie de leurs eaux usées (décanteur-débourbeur, séparateur d'hydrocarbures) voire disposeront d'une STEP individuelle.

Les eaux rejetées devront se conformer aux normes et valeurs guides applicables, les valeurs étant fonction du milieu récepteur, voire de la qualité initiale de celui-ci (cas des eaux de surface) » (p.60 – Phase D- Rapport final).

L'étude constate encore la sensibilité du projet aux pollutions accidentelles, compte tenu du lien étroit entre les eaux souterraines superficielles et le réseau hydrographique (p. 86- Phase D – Rapport final).

Dans la phase E, l'étude présente une série de solutions visant une gestion efficace des eaux rejetées et qui devront être examinées en fonction des activités qui s'installeront.

Quant au captage privé, l'étude signale « qu'il n'y a apparemment pas de règle clairement établie en Région wallonne vis-à-vis de l'établissement de zones de prévention autour des captages à destination agroalimentaire (très souvent situés en tissu urbain, à la différence des captages publics). La législation paraît très contraignante (mesures identiques à celles applicables aux captages de distribution publique), les industriels semblent rester dans l'expectative car l'administration ne reprend pas ces zones théoriques de prévention dans ses relevés graphiques » (p.22-phase D-Rapport final).

## 8.6. Aménagement paysager de la zone

- ➔ De très nombreux réclamants interviennent sur l'aménagement paysager de la zone. Elles portent sur les aspects suivants :
- la création d'une zone tampon sous forme de butte arborée et gérée de façon écologique (essences indigènes - fauchage tardif...)

La profondeur de cette zone varie selon les réclamants : de 40 à 50 m pour les plus nombreux mais aussi 60,80 voire 100 m;

- l'aménagement de mares qui feront également office de bassins d'orage;
- la zone paysagère devrait être créée au moment de l'implantation des routes et terminée avant la délivrance du premier permis de construire ;
- chaque entreprise devrait avoir une zone tampon de 8-10 m plantée d'arbustes et d'arbres, le long des côtés extérieurs de la zone;
- un système de contournement visant à garantir l'aménagement des parcelles devrait être instauré. Pour un autre réclamant, c'est un système d'astreintes qui devrait être prévu en cas de non respect des engagements;
- les travaux de plantation et d'entretien pourraient être l'œuvre de travailleurs mis au travail (heures prestées dans l'intérêt public) ou des écoles disposant d'une section horticulture ou jardinage.

La CRAT prend acte de ces remarques.

La nécessité de mettre en œuvre des zones tampons de manière à diminuer l'impact paysager du projet et à protéger les zones d'habitat à proximité, est relevée dans l'étude d'incidences (p. 111 – Phase D – Rapport final).

L'étude propose un certain nombre de recommandations d'aménagement paysager notamment le maintien d'une zone de prairie avec éléments ligneux et petite mare autour de la mare principale inscrite en zone d'espaces verts.

La CRAT rappelle que si le projet est adopté définitivement par le Gouvernement wallon, il devra faire l'objet de l'élaboration d'un cahier des charges urbanistique et environnemental qui comporte un volet paysager. L'auteur de projet pourra s'inspirer des suggestions de l'étude.

## 8.7. Cahier des charges urbanistique et environnemental

- ➔ \* Plusieurs réclamants demandent l'établissement d'un document d'orientation préalable à la délivrance de permis d'urbanisme.

Les uns demandent que ce document tienne compte de différents critères tels un plan de déplacement d'entreprises, la fixation d'un quota d'emplois, le suivi de l'impact du projet sur l'activité agricole, l'information des riverains, l'entretien de la zone, le suivi de la qualité du milieu, la gestion des eaux...

Les autres se réfèrent à l'arrêté du Gouvernement qui indique qu'un cahier spécial des charges de mise en œuvre de la zone avant délivrance de tout permis et dès lors se demandent comment se justifie l'existence de deux bâtiments sur le site et constatent que le Marché International Mouscronnois est en phase de réalisation.

\* Des prescriptions urbanistiques sont également proposées. Elle visent la hauteur des bâtiments et leur éloignement par rapport aux habitations.

La hauteur maximale des bâtiments serait située selon les réclamants entre 6 et 8 m et la distance séparant les habitations des entreprises entre 100 et 120 m.

\* La mise en place d'un plan catastrophe (incendie) pour des entreprises telles Méprec-Vandeputte-Dicogel-Flandrex...

\* Un réclamant relayé en cela par le Conseil communal demande que les parcelles 1000b, 1000a et la partie de la 999 dans le prolongement de la 1000a soient inscrites en zone tampon avec possibilité d'extension des équipements communautaires (Football Club de Luigne).

\* Plusieurs réclamants demandent que la zone fasse l'objet d'un phasage pour répondre à un souci de gestion parcimonieuse du sol mais également en tenant compte des problèmes d'accessibilité.

- ➔ La CRAT prend acte de ces remarques et confirme que l'élaboration d'un cahier des charges urbanistique et environnemental constitue une obligation légale en vertu de l'article 31bis du CWATUP.

Quant aux questions posées, la CRAT ne peut que constater que l'orthophotoplan de l'annexe cartographique montre qu'il existe deux entreprises industrielles dans la zone, l'une au nord et l'autre au sud-ouest. Cette dernière se situe en partie en zone d'habitat. Elle a vraisemblablement fait l'objet d'une extension par la suite.

Quant au permis d'urbanisme délivré au MIM, il s'agit sans doute d'un permis dérogatoire délivré sur base de l'article 110 du CWATUP.

Ce même article pourrait d'ailleurs être utilisé pour l'extension des infrastructures sportives sous réserve d'un accord avec l'opérateur économique.

Quant au phasage de la mise en œuvre de la zone, celui-ci devra être envisagé dans le cadre de l'élaboration du cahier des charges urbanistique et environnemental.

## 8.8. Archéologie

- ➔ Selon des réclamants, l'existence d'un site archéologique est mise en péril par la mise en œuvre de la zone.
- ➔ La CRAT rappelle les dispositions de l'A.G.W. du 18 septembre 2003 qui prévoient une évaluation archéologique de la zone avant la délivrance du premier permis d'urbanisme.

## 9. Gestion parcimonieuse du sol

- ➔ D'une manière générale, les réclamants demandent que l'intercommunale I.E.G. assure une meilleure gestion de l'espace dans les zones d'activité considérant qu'il y a beaucoup d'espaces gaspillés dans les zones actuelles.

La ville de Mouscron ne peut devenir une ville de béton or la superficie des zonings se rapproche des 20 % de la superficie totale (11,85 % à 14 % pour d'autres).

Accepter sans cesse de nouvelles occupations foncières à caractère industriel aurait pour conséquence physique à long terme d'asphyxier l'ensemble du territoire.

En outre, le risque existe de voir le centre ville se vider de ses activités car l'intercommunale accepte l'implantation de centres commerciaux, de bureaux en périphérie.

Il est également constaté que si la ville gagne des entreprises, elle perd des habitants surtout des habitants jeunes. L'encercllement de la ville par les zones d'activité économique n'y est pas pour rien.

- ➔ La CRAT prend acte de ces remarques et des recommandations suivantes :
- localiser le plus précisément possible les emplacements des dispositifs d'isolement réellement nécessaires;
- diminuer, d'une manière générale la superficie des lots, quitte à ce qu'une entreprise qui souhaite préserver des possibilités d'extension, en acquière deux, côte à côte;
- généraliser des parkings souterrains et/ou sur plusieurs niveaux;
- intégrer les dispositifs d'isolement dans les calculs des superficies affectées aux activités économiques, conformément au CWATUP.



Les dispositions relatives à la densité sont formalisées par l'étude de la manière suivante :

« Afin d'assurer, à l'intérieur de la zone d'activité, une densité d'occupation respectueuse du principe de gestion parcimonieuse du sol, les dispositions suivantes seront respectées, simultanément :

- Rapport entre la surface bâtie au sol et la superficie nette du lot (dispositifs d'isolement inclus) au moins égal 0,5;
- Rapport entre la surface de plancher construit et la superficie nette du lot (dispositifs d'isolement inclus) au moins égal à 0,8 ». (p. 8 – Phase E – Rapport final)

10. Article 46, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>

➔ La CRAT note que l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 ne s'accompagne d'aucun projet de réaffectation de sites d'activité économique désaffectés ni de l'adoption de mesures favorables à la protection de l'environnement.

En effet, pour la CRAT, la réalisation d'un périmètre ou d'un dispositif d'isolement ne peut être considéré comme une mesure favorable à la protection de l'environnement puisqu'il s'agit d'une imposition de l'article 30 du CWATUP.

➔ Pour des réclamants, il est impératif de se préoccuper de la réaffectation des sites désaffectés. C'est ainsi qu'ils proposent :

- De réaliser un inventaire précis des sites industriels inoccupés ou désaffectés,
- De détruire les vieux bâtiments de manière à laisser place à de nouvelles constructions.

Ils considèrent cela comme un préalable avant toute création d'une nouvelle zone d'activité économique.

11. Qualité de l'étude d'incidences

L'étude d'incidences a été réalisée par le bureau d'études Atelier 50, dûment agréé pour ce type de projets.

La CRAT estime sa qualité satisfaisante. Celle-ci est conforme au contenu du cahier des charges qui est scrupuleusement suivi ce qui en fait un texte haché, peu agréable à la lecture. Elle relève qu'il y a aucune relation faite entre le rapport final et le dossier cartographique.

La numérotation des variantes n'est pas judicieuse dans la mesure où l'avant-projet lui-même est considéré comme une variante. Cela ne facilite pas la compréhension du texte.

II Considérations particulières

1. Devarrewaere Johnny

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n°2 à 112 dans la réclamation n°1

2. Deraedt Valéry

3. Renard Marcel

4. Antoin Christian

5. Decraene Sébastien

6. Maertens Maria

7. Dubenne Jeanne

8. Marchand

9. Verschoon Ruddy

10. Soetens R.

11. Dermaux-Scherpereel

12. Christiaens René

13. Preau – De Baere Michel

14. Vanhamme Bruno

15. Mestag Christelle

16. Dumoulin Denise

17. Merlin Manuel

18. Vancoppenolle Patrick

19. Wallaert Yves

20. Benit Bertrand

21. Hespel Christian

22. Allart

23. Somogyi Louis

24. Petit Pierre-Michel

25. Everaert Bernard

26. Henrard Philippe

27. Vandesteene Monique

28. Marnie-Ghesquière

29. Dubus Serge

30. Denutte Jean-Pierre

31. Himpe Philippe

32. Kalmar Jean

33. Debusschere Alain

34. Grave Bernard

35. Vanwymeckebeke Ghislain

36. Deldale Marc

37. Vandecastelle Eric

38. Taelman Alain

39. Vanwollegem Bernard

40. Delaere Philippe

41. Desloovere Alain

42. Mauroo Marie-Thérèse

43. Boussemaert Ysenbaert

44. Coppens Catherine
45. Coorevits Patrick
46. Barthe Roger
47. Vanmelle Renard Alfred
48. Vandavelde - Vanmelle
49. Verhaeghe Albert
50. Beaucarne Thierry
51. Gekiere-Denutte
52. Cardoen Luc
53. Duporquet Françoise
54. Callens Reine-Marie
55. Verkindt Guy
56. Algoed-Ysenbaert
57. Truye Didier
58. Lefevre Freddy
59. Cohen Sylvain
60. Deknudt Céline
61. Huys Marie-Laure
62. De Vooght André
63. Kortleven Sébastien
64. Vandenbroule Jacques
65. Gérard Bernard
66. Lippens Georges
67. Merckx Pierre
68. Tavernier Roger
69. Pipart Willy
70. Duchez Olivier
71. Vandamme F.
72. Florence Amélie
73. Opsomer
74. Vandavelde Dominique
75. Delahaye
76. Catteau Noël
77. Berqué-Keyaert
78. Courcelle Vincent
79. Devolder J.
80. Dhaenens A.
81. Vandenbroucke
82. Armoult
83. Mallé Véronique
84. Berqué-Leclercq
85. Delannoy
86. Parmentier Roland
87. Coetsier Roger
88. Declercq Rodrigue
89. Carette Joseph
90. Desimpler Raphael
91. Demeyere Johan
92. Taeldemen Raphael
93. Castel J.
94. Delmotte A.
95. Vermersch Jocelyne
96. Deweer Thierry
97. Dubois-Delmotte
98. Pypaert Marie-Thérèse
99. Deschodt
100. Kiritchouk Ivan
101. Dricot
102. Warlop Jean
103. Lamblin Philippe
104. Hoste Emile
105. Kiritchouk Aurore
106. Dubois Sylvie
107. Renard Daniel
108. Hespel Danièle
109. Dujardin Cynthia
110. Kortleven Sophie
111. Scherpereel Y.
112. Vandenplas Vincent
113. Willemyns Martine

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

114. Bourgois Pierre

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

115. Vanoutrive

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

116. Van Elstraete Clotaire

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

117. Lambrette Jacqueline

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° 118 à 120 dans la réclamation n° 117

118. Willemyn Lucien

119. Stélandre Solange

120. Masschelein-Tanrijckeghem

121. Waelkens Rosette

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n°122 à 130 dans la réclamation n°121

122. Breyne Valérie

123. Meerschman Damien

124. Vandenbogaerde

125. Deslée Agathe

126. Rogez-Ooge

127. De Coninck-Faignart

128. D'Haene Christian

129. Snoeck Jacques

130. Dendievel Andréa

131. Paul Van Heule

Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.

Il est fait référence à ceux qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

132. Hache-Bayaert

Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

133. Brunain Jacques

Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

134. Sirjacobs Daniel

Il est pris acte de l'opposition au projet.

135. Colson Michèle

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

136. Perré Marlène

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

137. Vanzeveren Daniel

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

138. Bourgois Charlotte

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

139. Soudart Laurent

Il est pris acte de la demande relative à une rectification du périmètre de la zone d'habitat pour les parcelles cadastrées Section B n°139 a (sur le plan 991) et section A n°379 (823) de manière à les porter à l'alignement de la parcelle 977 (soit 70m de profondeur plutôt que 50m).

Cette demande n'est pas du ressort de la présente enquête mais le fait que le fond de la parcelle se situera dans la zone d'activité économique n'aura pas d'impact par rapport à la zone d'isolement dans la mesure où le périmètre d'isolement ne pourra commencer qu'au delà de la limite de la parcelle.

140. Gallin-Verhamme

Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

141. Terryn-Parmentier

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

142. De Pourcq Roger  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
143. De Pourcq Jo  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
144. Soete Marjorie  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
145. Futurenvironnement asbl - Wolf Claude  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
146. Callens-Thorrez  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
147. Kok-Patouraux  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
148. De Pourcq Claude  
Il est pris acte de l'opposition à la zone nord (hameau de Tombrouck) qui ne fait pas l'objet de la présente enquête, le projet ayant été abandonné.
149. Non attribué
150. Clouet Jean-Marie  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
151. Lacroart Romain  
Il est pris acte des remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.
152. De Sloovere Marcel  
Il est pris acte des remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.
153. Dupont Jean-Marie  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
154. Fontaine Michel  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
155. Lacroart-Vercammen  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
156. Vannesche Sylvia  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
157. Hazebrouck Claude  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
158. Non attribué.
159. Non attribué.
160. Rogez T.  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
161. DGRNE – Division de la prévention de la pollution et des autorisations – B. Pendeville  
Il s'agit de l'avis de la division transmis à Madame D. Sarlet, directrice générale de la DGATLP
162. Woestyn Jacques  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
163. Inter-Environnement Wallonie - Kievits Janine  
Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.  
Il y est fait référence dans les considérations générales.
164. Selosse Nicolas  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
165. Dupont Roger  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
166. Nonckelynck Dominique  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
167. Lefebvre Pierre  
Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.
168. Meerschman-Foveau  
Il est pris acte des remarques et questions. Il est répondu à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

169. Dupont Tom

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

170. Deplae Justin

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

171. Geeks Marie Rose

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

172. Cardon Gilbert – Marchal Josine

Il est pris acte des remarques critiques et des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

173. Duchatelet Jean

Il est pris acte de l'opposition et des arguments qui la justifient.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

174. Saudoyez Jean-Marie

Il est pris acte des demandes auxquelles il y est fait référence dans les considérations générales.

175. Direction des routes de Mons - Debroux R.

Il est pris acte des impositions en matière d'alignement et d'accessibilité à la zone.

176. Pétition de 172 personnes – M. Hach Bernard

Il est pris acte de l'opposition au projet et au trafic routier dense.