

REMARQUES CONJOINTES DES LOCALES ECOLO D'ESTAIMPUIS ET DE MOUSCRON À PROPOS DU PROJET MOZAIK SUR LE SITE DU QUEVAUCAMPS

RÉACTIONS DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUITE À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'INCIDENCES

1) L'étude ne prend pas en compte l'entièreté de l'offre commerciale existante pour justifier la création de Mozaik.

Dans la partie socio-économique du dossier les données sont faussées. En effet, le logiciel *Logic* utilisé ne tient pas compte du complexe Mains & Sabots (15.000 m²) à proximité immédiate du site. Cela a pour conséquence que l'offre commerciale actuelle est plus importante que celle évoquée dans la demande¹. Or, on parle déjà de suroffre commerciale importante pour les achats courants et de chiffres légèrement supérieurs à la normale pour les autres achats.

De plus, les chiffres de fréquentation (300/semaine/100m² pour l'hypermarché et 160/semaine/100m² pour la galerie commerciale de MOZAIK) sont sous-estimés en comparaison avec d'autres centres semblables.

2) L'étude se trompe en disant que Mozaik va permettre de limiter « les fuites des achats vers la France² » et attirer une nouvelle clientèle française.

Le projet MOZAIK entend développer une nouvelle offre commerciale qui s'inscrit dans un contexte déjà globalement saturé dans la zone de chalandise visée (Courtrai, Mouscron, Tournais et Roubaix - Tourcoing - Lille). Face à cette réalité du marché, l'argument économique implicite du projet MOZAIK est de créer une offre commerciale attractive (concept de fun shopping) susceptible de "récupérer" la clientèle belge qui prend régulièrement le chemin de la France pour réaliser ses achats et d'attirer une clientèle française qui, aujourd'hui, ne vient pas en Belgique pour faire ses courses.

Nous considérons que cette stratégie sera inopérante. Demain, la clientèle belge continuera d'aller en France pour acheter des biens bien précis qui sont moins chers et relèvent d'un savoir-faire particulier comme le vin ou les produits laitiers. De la même manière, les Français qui passent la frontière pour consommer en Belgique le font pour des biens qui présentent un avantage comparatif supposé. Cette clientèle française continuera de se déplacer chez nous pour acheter ces biens-là - pour lesquels les commerçants belges ont un savoir-faire ou une capacité reconnue - mais pas pour acheter des biens de consommation courante et d'équipement de la personne, alors que cette offre est abondante et compétitive du côté français.

C'est ainsi, par exemple, que les Français viennent déjà en nombre maintenant dans la zone du Quevaucamps pour l'ameublement (Toff), l'animalerie (Poisson d'Or), la jardinerie (Famiflora), les accessoires voiture (Auto sport Willy).

¹ Pages 28 et 29 du RNT : « Ces constats, provenant du SRDC et de l'Atlas du Commerce de Wallonie quant à l'état de santé de l'appareil commercial de Mouscron, ont toutefois été dressés entre 2012 et 2013, avant l'arrivée de la plupart des projets commerciaux récents décrits précédemment (Les Dauphins, Mains et Sabots et Famiflora). La dynamique commerciale qui a été observée à Mouscron a donc plus que probablement évolué depuis. »

² Page 28 du RNT

3) Les perspectives sur le plan socio-économique sont anachroniques par rapport au développement annoncé dans le futur.

Construire un méga centre commercial « *totalemment en dehors du centre urbain* »³ est un non- sens :

- On constate un franc retour des citoyens vers la ville. On en veut pour preuve les constructions d'appartements qui se multiplient à Mouscron. Or le commerce suit toujours l'évolution de l'habitat. C'est donc de commerces dans les centres urbains que les gens ont besoin;
- L'Europe suit régulièrement l'évolution des USA - avec une vingtaine d'années de retard. Or aux USA, ce sont plus de 1000 « malls » (grands centres commerciaux) qui ont fermé ces dernières années, et le phénomène n'est pas près de s'arrêter. La question se pose là-bas de la reconversion possible de ces grands bâtiments désaffectés. Que feront nos autorités communales face à tous ces chancres annoncés par l'étude d'incidences ?⁴;
- Comment les personnes âgées, qui rechignent à utiliser la voiture ou ne sont pas motorisées, pourront-elles encore faire leurs courses quand le commerce de proximité aura disparu, victime de la concurrence de MOZAIK²?;
- Déjà maintenant, on voit un engouement grandissant pour les circuits courts et l'e-commerce que les grands centres commerciaux ne peuvent concurrencer.

4) En construisant MOZAIK, on se prive d'un site qui pourrait être dédié à de l'activité durable.

Quinze hectares de terres sont consacrés à un centre commercial alors que d'autres activités pourraient y prendre place. On pourrait, par exemple, y développer des secteurs d'avenir comme l'e-commerce et la logistique sachant que le secteur de la vente par correspondance autrefois important dans notre région s'est replié vers la France. La situation centrale du site au sein de l'Eurométropole et la proximité d'un centre de formation sont des atouts pour un développement de ces secteurs.

Épargner ces quinze hectares permettrait d'éviter de devoir gaspiller des terres agricoles supplémentaires pour créer un nouveau zoning ailleurs.

5) Les problèmes de mobilité seront énormes. De plus, le centre MOZAIK est uniquement orienté « voitures » au mépris du développement durable.

3 Page 29 du RNT

4 Pages 29 du RNT (« *une partie des petits commerces du centre-ville mouscronnois seront exposés à un risque certain d'une diminution de clientèle* ») et 30 de l'étude (« *les magasins Intermarché, Delhaize, Carrefour et le Colruyt de Dottignies apparaissent comme étant plus exposés à la concurrence de l'hypermarché. (...) le projet Mozaik devrait avoir un impact particulièrement important sur le Parc Commercial les Dauphins. (...) Il en va de même pour une partie de l'offre commerciale du récent centre « Mains et Sabots* ». »

En matière de mobilité, les risques de saturation subsistent à certains endroits malgré la création de nouveaux accès. Le projet parle d'un rond-point d'accès au site sur la RN 51 alors qu'il s'agit en fait d'une modification de la sortie autoroutière de l'A17 avec accès vers le centre commercial.

L'accès via la RN511 jouxtant immédiatement le parking du centre commercial provoquera des remontées de files sur l'autoroute en période d'affluence. Cette zone sur l'A17 étant déjà accidentogène, cela ne fera qu'empirer.

On peut attendre une situation semblable au rond-point de la main, à l'accès via la RN 512. La situation actuelle étant déjà limite à certains moments cela ne fera qu'empirer.

Aucune solution n'est prévue pour la partie sud de la rue de la Couronne et pour les habitants d'Évregnies.

Rien n'est prévu réellement pour l'accès au site via les transports en commun⁵ : dans l'étude, quand l'accroissement potentiel de la demande en transport en commun est évoqué, on signale que « *le demandeur n'a défini aucune mesure* ». Or, à l'heure actuelle, un déplacement en bus depuis la Place Communale jusque l'arrêt rue de Roubaix le plus proche du site (800m) prend plus d'1h15. De même rien n'est réellement prévu pour l'accès aux piétons et cyclistes comme indiqué dans l'étude d'incidences en page 35 : « *Le projet ne prévoit aucune, ou très peu de liaisons piétonnes/cyclables vers les infrastructures existantes en la matière* ».

6) La qualité de l'air va se détériorer.

En page 47, on annonce les différentes sources qui vont impacter « *la qualité de l'air qui, pour le moment, est considérée comme bonne sur le site* »⁶ : les installations techniques (air vicié des locaux, rejet de gaz issu de certains équipements spécifiques), l'augmentation du trafic motorisé aux abords du site (sur ce point : l'étude d'incidences parle de l'augmentation générée par le personnel et les clients mais ne mentionne pas les livreurs or on annonce 31 camions et 63 camionnettes par jour sur le site).

L'étude cite aussi l'impact sur la qualité de l'air des 2 ans de chantier : poussière et émission de gaz de combustion de tous les engins et véhicules de chantier. Or pour réduire ces pollutions, les propositions que fait l'étude d'incidences sont totalement dérisoires. En effet, elle dit que « *toute mesure permettant de réduire la part modale de la voiture permettra de réduire les émissions liées aux déplacements* ». Or, comme précisé plus haut (dernier paragraphe du point 5), rien n'est prévu pour concrétiser ce vœu pieux. Enfin, pour ce qui est de la poussière générée par le chantier, il est seulement proposé page 68 de : « *bâcher et arroser les camions* ».

7) Les problèmes d'inondation, déjà observés par exemple en août 2015 et en juin 2016 aux abords du site, ne feront que s'aggraver.

En effet, aucun bassin d'orage n'est prévu. On parle uniquement de sur-dimensionnement des conduites et de pertuis susceptibles de recueillir les eaux de pluie et de ruissellement. Or, d'une part, les inondations observées à diverses reprises aux abords du site (ex : Chaussée d'Estaimpuis, Rue de la Couronne) indiquent que le réseau d'égouttage est déjà saturé à certains moments, et d'autre part, 87% du site - qui, pour le moment, absorbent l'eau de pluie - vont être imperméabilisés. Tout cela ne fera que charger d'avantage le

5 Page 63 du RNT

6 Page 46 du RNT

réseau existant. Et même si le débit sera limité (23.49l/s) ces eaux s'ajouteront aux eaux qui doivent déjà être évacuées et qui provoquent déjà actuellement des inondations.

De plus, il est scientifiquement reconnu que le réchauffement climatique a pour conséquence une augmentation de la fréquence et de l'intensité des épisodes de fortes précipitations dans nos contrées ce qui nous fait d'autant plus penser que le système de temporisation de l'évacuation des eaux de pluie actuellement prévu est largement insuffisant.

8) L'argument de l'emploi est largement surfait.

L'étude annonce la création d'environ 1000 emplois directs et indirects (618 ETP) « *dont ± 70 pourraient ne pas constituer des emplois nouveaux (suppression ou déplacement d'emplois existants)* »⁷. Ce chiffre nous semble à la fois largement sous-estimé mais aussi trompeur. Sous-estimé car il est évident que dans une situation de sur-offre commerciale, l'effet destructeur est bien plus important qu'en cas de sous-offre. Même sans prendre en compte l'entièreté de l'offre commerciale existante sur notre territoire, l'étude annonce déjà que le projet représentera « *une menace pour certains types de commerces existants déjà en difficultés* »⁸. C'est donc bien plus que 70 emplois qui sont menacés.

Ensuite, nous estimons ce chiffre trompeur car il met sur un pied d'égalité les emplois créés et les emplois détruits. Les emplois créés le sont souvent au sein de grandes enseignes, le plus souvent multinationales. Or, l'étude précise bien que c'est le petit commerce local du centre-ville et des autres quartiers commerçants qui est le plus menacé⁹, commerce bien souvent indépendant. Il s'agit donc bien plus que d'un simple remplacement ou déplacement mais d'une modification de la structure économique d'une région.

7 Page 29 du RNT

8 Page 29 du RNT

9 Page 29 du RNT