

Enquête publique relative à la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé.

Annexe à l'avis du 29 décembre 2017, rendu par la « Commission communale de Mobilité élargie ».

Réflexions et observations diverses inspirées des avis des citoyens.

Observations intéressantes.

Lors de l'enquête publique, dans les 634 avis reçus, des réflexions, analyses et propositions intéressantes ont été émises et notamment celles reprises ci-dessous, classées et numérotées suivant leur arrivée au Service urbanisme de la Commune de Gerpînes et reprises dans les classeurs transmis au SPW, à savoir :

- N° 115 GHdC : Hôpital IMTR de Loverval
- N° 120 GR Sentier Asbl
- N° 139 Inter Environnement Wallonie
- N° 151 PCDN de Gerpînes
- N° 160 Maître Philippe Herman agissant pour le compte de plusieurs citoyens
- N° 303 Madame Dardenne Dominique
- N° 358 Police Germinalt
- N° 380 Asbl Nos Viladjes
- N° 424 Asbl Quartier de Fromont
- N° 444 Comité de Quartier des Morlères Saint-Hubert
- N° 449 Famille Frère-Clause-Samyn
- N° 542 Intercomités de Loverval et le collectif « Charleroi Respire »
- N° 595 Bertrand de Longueville : « La rocade de Charleroi »
- N° 630 Maître Coteaux pour la Fondation Dialogues Princesse de Mérode
- N° 632 CCATM de Gerpînes

Sur la procédure

Les règles de fond qui encadrent la révision du plan de secteur, telles que fixées par le CoDT (article D.1.1^{er}), s'appliquent directement au projet de révision en cours, même pour un dossier dont la procédure a été entamée avant l'entrée en vigueur du CoDT. Or nous constatons que l'auteur de l'Etude d'incidence (EI) n'a pas procédé à l'analyse de la justification du projet par rapport à ces règles de fond et en particulier, par rapport à l'exigence d'un « développement durable et attractif du territoire » au sens de cet article.

L'auteur de l'EI, dans son introduction, indique sa volonté de s'inscrire dans le prolongement des études antérieures (2004, 2008 et 2013). Or il n'examine pas les alternatives envisagées par l'Institut de gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT) dont la carte est reproduite en figure 213, p310 du rapport.

La CRAT remet un avis le 27/04/2017 avec de nombreuses questions et objections. Pourquoi dès lors l'EI est-elle mise à l'enquête publique le 25 octobre 2017 sans tenir compte de ces remarques ?

Il semble que le bureau « Biotope Environnement » ayant réalisé le volet biodiversité de l'EIE, n'ait pas respecté les protocoles méthodologiques préconisés par le DNF, notamment en ce qui concerne la période et l'intensité des échantillonnages en se limitant à une prospection en septembre 2016.

A propos de l'avis de la CRAT du 27 avril 2017

La CRAT (page 3) constate que l'estimation du coût de l'infrastructure est trop favorable, or le coût est un élément prépondérant dans l'évaluation d'un bilan socio-économique et dans la prise de décision de construire une infrastructure. Il y a donc peu de chance que les aménagements particuliers pour réduire ou compenser les différents impacts soient mis en œuvre.

La CRAT (page 3) souligne que « la justification des besoins économiques est importante au risque de compromettre le projet ». Or, l'estimation des coûts « hypothèses très optimistes » de l'infrastructure projetée est manifestement en-dessous de la réalité.

Page 3 : « Le tracé en deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » va à l'encontre d'une gestion parcimonieuse du sol ».

Page 4 : « la branche ouest du trident risque d'être plus fréquentée à la fois par le trafic international mais aussi par le trafic local. La CRAT demande que l'étude analyse avec pertinence de construire dans un premier temps la branche Ouest avec un gabarit de 2x2 bandes afin de mesurer ce qui en résulte ». Ceci nous renvoie à la proposition du MET de décembre 2001.

La CRAT (page 4) estime que « l'EI ne démontre pas suffisamment si la mise en 2x1 bande des deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » aura un impact sur l'attractivité de l'infrastructure. Par exemple, est-ce que les tronçons 2x1 bandes, fréquentés par de nombreux poids lourds, seront attractifs pour les véhicules légers ? Est-ce que le fait de demeurer pendant plusieurs kilomètres derrière un charroi lourd et lent va être dissuasif pour le charroi léger ? »

Le rapport de la CRAT (page 4) signale que « l'EI s'est limitée à proposer 3 alternatives et 3 variantes et propose que d'autres variantes qui permettraient de s'éloigner plus encore des zones d'habitations soient étudiées ».

LA CRAT demande (page 4) un « examen approfondi des incidences de la variante 3 sur les bassins de décantation de Solvay ».

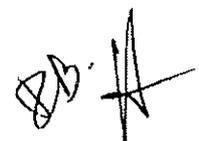
La CRAT (page 5) souligne que « l'EI ne contient pas d'analyse sérieuse des mutations fonctionnelles considérables qui sont nécessairement liées à la création d'une nouvelle autoroute ».

La CRAT (page 5) relève « que le rond-point autoroutier projeté au niveau du nouvel échangeur sur le R3 semble difficilement compatible avec le gabarit (auto)routier du projet d'infrastructure projeté. L'étude devrait être complétée en examinant les incidences d'un tel rond-point sur la fluidité sur le R3 et l'E420 ainsi que sur l'attractivité de la nouvelle infrastructure ».

Aux pages 7 et 8, la CRAT s'interroge sur la perte considérable de services écologiques collectifs qui découlera de la fragmentation des forêts, des pertes d'habitat, de la pollution et des perturbations au bruit à l'éclairage nocturne. Ce qui n'est pas étudié ni quantifié dans l'EI.

« La CRAT estime (page 8) que l'EI devrait compléter son analyse paysagère en utilisant des critères d'aménagements du territoire tels que les lignes de crêtes définies par les plans et tracés sur la carte IGN »

A propos de l'Humain



L'avant-projet proposé aura un **impact considérable** sur le droit au respect de la vie privée, le droit à la propriété, le droit à la santé et le droit à la protection d'un environnement sain de nombreuses personnes, alors que ces **droits sont protégés par la Constitution** et ou le droit International.

L'EI met en évidence l'ampleur des **importantes répercussions sociales** que les habitants des quartiers devront subir pendant le chantier et durant l'exploitation.

Le **village de Loverval est déjà actuellement coupé en trois** par deux axes routier principaux, la N5 et la rue de la Blanche Borne, il est difficilement concevable qu'une nouvelle route vienne de nouveau morceler son territoire.

A l'annonce de cette enquête une partie de la **population Lovervaloise se voit menacée** d'expropriation et dès lors est **traumatisée et fragilisée**, il s'avère qu'elle ne pourrait supporter celles-ci sans conséquences graves. A savoir : le quartier de Balmoral et la rue de la Ferrée impacté par la construction d'un nouvel échangeur et d'autres voies, le quartier des Morlères et le quartier Fromont impactés par la variante 3. Les habitants de la N5 et du rond-point de Ma Campagne /rue de la Blanche Borne impactés par la construction de la liaison EST.

Un tel projet aura, et a déjà, un impact économique désastreux sur la **valeur foncière** des biens à proximité du tracé. Une part importante du patrimoine immobilier pour chaque habitant de Loverval peut être évaluée de 30 à 40%. Ceci est catastrophique, dès lors l'EI sous-estime largement les coûts d'expropriations.

En outre, il convient de souligner ici que l'ensemble des éléments repris sous le point impact sur l'environnement (cf.infra) concernent également l'Humain dans son cadre de vie.

A propos du trafic

Pour le **trafic international**, l'objectif affirmé d'assurer une connexion Rotterdam-Marseille n'est plus d'actualité, l'Union Européenne ayant décidé dans son règlement n°1315/2013, abrogeant la décision n°661/2010/UE, de privilégier l'axe Metz-Luxembourg existant et donc la E411 pour atteindre Rotterdam. De la sorte, depuis ce règlement, le **tracé Charleroi-Charleville n'est plus identifié comme chaînon manquant** du « réseau central » transeuropéen. Que donc ce discours n'est plus invocable et qu'il est donc inconcevable d'inscrire un nouvel axe routier dans un corridor non prioritaire. L'EI indique d'ailleurs (Rapport I, pp36 et 37 et figure 16/6) que les effets sur le transit international seraient très limités.

Ce règlement UE considère que la **E420/N5 est un élément existant et achevé** et qu'elle n'est plus un besoin identifié par l'Europe.

Stratec Rapport partie I, p. 304 : « *La mise au gabarit autoroutier du contournement de Couvin et de l'autoroute A304 à la frontière française renforcera l'attractivité de l'itinéraire E420-N5 pour les déplacements internationaux et induira ainsi une **augmentation du trafic transfrontalier sur la N5*** »

Les problèmes à résoudre sont principalement lié au trafic local, régional et sous-régional.

Les **problèmes de mobilité locaux** sont les plus complexes et que l'EI ne précise pas, dans son analyse de la mobilité actuelle, la composition des trafics, leur portée et surtout leur destination.

Le **trafic de fuite** devrait être un élément prépondérant dans l'analyse d'une solution et que l'EI donne très peu de précision sur celui-ci : axes empruntés, type de véhicules, horaires, destinations, et que dès lors, il est difficile d'appréhender les reports éventuels.

La mise en service d'un « trident » serait très contrariante pour **faire évoluer la mobilité carolorégienne vers une mobilité durable** qui offrirait une véritable alternative à l'usage de la voiture.

DB. A

Aucun **sondage concernant l'origine et la destination du trafic local** sur la N5 et les trajets de fuite dans les environs n'ayant été réalisé, dès lors, il est impossible d'élaborer une solution de mobilité pertinente et proportionnée aux enjeux.

L'EI admet qu'une **solution à une branche pourrait suffire** (rapport II, chap. 10).

Dans le projet, **l'échangeur près du quartier Balmoral** permettant l'entrée de la N5 sur la E420 risque d'être saturé aux heures de pointe et de créer des bouchons sur la N5 qui occasionneraient des fuites vers les réseaux de voiries locales.

L'infrastructure projetée ne rencontre pas les besoins environnementaux et patrimoniaux de la collectivité, et qu'il n'est pas suffisamment démontré qu'elle répondra efficacement aux problèmes de congestion locale actuels et futurs.

L'impact sur l'environnement

L'EI reconnaît que « *le projet de tracé de la E420/N5 ne permet pas particulièrement la mise en œuvre des objectifs du Plan Air-Climat-Energie* » (Stratec - Résumé non technique p.8.)

L'infrastructure projetée créera un **appel d'air** et constituera un incitant à utiliser la voiture ou le camion par rapport à d'autres modes de transport plus durables. Un tel choix étant en porte-à-faux avec l'engagement de la Belgique sur le plan climatique et de la pollution de l'air.

Les **pollutions sonores et vibratoires** difficilement tolérables pour les riverains ainsi que la **pollution de l'air et lumineuse** aux abords de l'infrastructure qui auront des répercussions inévitables sur la santé de ceux-ci.

Les modélisations des **impacts sonores repris dans l'EI (RNT, p.24) dépassent les normes préconisées** par l'Organisation Mondiale de la Santé estimant que des effets néfastes pour la santé humaine sont associés à des niveaux de bruit de 40dB durant la nuit et de 55dB durant la journée.

Les intentions définies dans la **COP23** au niveau des diminutions envisagées de CO2 préconisent la protection des forêts en tant qu'absorbeur à carbone.

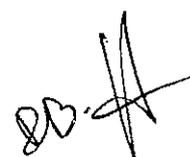
La Commune de Gerpinnes s'est engagée dans **POLLEC3** suite à la décision du Conseil communal du 22 juin 2017.

A l'heure actuelle où de nombreuses métropoles tentent de préserver ou créer de nouveaux poumons verts, ce projet **va fragmenter le plus grand massif forestier** en un seul tenant de l'entité gerpinnoise, et donc va à l'encontre de cette tendance.

Ce projet va créer une **rupture de la continuité écologique** des massifs forestiers, ayant une incidence importante sur la faune et la flore. Il aura un impact inestimable sur la **biodiversité** d'intérêt communautaire et d'intérêt régional.

L'EI (Partie II, p.402) ne cache pas que « *la présence et le fonctionnement de la nouvelle infrastructure routière généreront une série d'incidences importantes sur l'environnement : modifications du paysage et de l'environnement sonore, pollutions atmosphériques à proximité de l'infrastructure* ».

La situation actuelle de Loverval est déjà considérée comme défavorable par l'EI (Partie I, p.210) « *La zone nord est non seulement soumise au bruit de la N5 mais aussi au bruit émis par le R3 et l'A503. Ces routes ont toutes trois un impact sonore important, notamment au niveau du Try d'Haies, Loverval, Couillet...* »



L'EI relève (voir Partie II – p.284) que « *la limitation du bruit des transports et la protection de zones de calme et de quiétude font partie des objectifs du plan d'environnement pour le développement durable en Wallonie* ».

Au niveau de l'aménagement du territoire.

Gérer de façon parcimonieuse l'espace est un principe fondamental en aménagement du territoire, et plus particulièrement dans une région densément peuplée. Le projet du Trident semble sur ce point complètement démesuré, alors que vraisemblablement des solutions moins dommageables et de moindre ampleur auraient pu être étudiées.

Les études de « l'Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire » (IGEAT-(2004) et de TRANSITEC (2013) ne préconisaient **qu'une solution à une branche** et non un trident et un raccordement à l'échangeur de Marcinelle vers l'A503.

Le **projet s'éloigne fortement de divers engagements**, régionaux, nationaux et internationaux concernant les principes du développement durable et d'actions en faveur du climat et de la biodiversité ainsi qu'aux politiques de transition indispensables pour répondre au défi climatique.

La zone géographique où se développe le trident est très dense au niveau de la population, mais aussi fortement vallonnée, la **réalisation de l'infrastructure sera donc d'une difficulté majeure**.

Les atteintes importantes aux **paysages** tant dans les milieux ouverts que les milieux forestiers et les incidences locales sont aussi dommageables sur les sites naturels classés, les activités sylvicoles, les chemins et sentiers.

Cet avant-projet tient peu compte de la **gestion qualitative du cadre de vie** qui inclut les principes de conservation du patrimoine culturel et naturel prévus dans l'ancien article 1^{er} du CWATUP.

Concernant la variante 3, l'EI est incomplète et contradictoire.

Selon l'étude d'incidences, l'atout principal de la variante 3 est **d'éviter la construction d'un nouvel échangeur** entre ceux qui existent déjà sur le R3, à savoir les sorties 9 et 10. Cette proposition pose des problèmes que l'EI n'analyse pas en profondeur et notamment le fait que l'échangeur actuel de la Blanche Borne, tel qu'il est conçu actuellement, n'est pas suffisant pour recevoir le flux de véhicules entrant et sortant de la E420. L'EI est donc incomplète à ce sujet.

Elle est aussi contradictoire quand elle condamne la solution **des voies d'entrecroisement** entre l'échangeur existant n°10 et le nouvel échangeur à créer prévu à l'avant-projet, au motif que ce type de voie est dangereuse et entraîne un risque du point de vue de la sécurité routière. Or, l'EI préconise, dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de la Blanche Borne, de prévoir des voies d'entrecroisement entre le rond-point dit de « l'IMTR » et le début des bretelles de l'échangeur de la Blanche Borne.

En privilégiant le tracé le plus à l'ouest de la variante 3, l'EI privilégie davantage les habitations de la rue du Ry de saint-Ry par rapport à celles du quartier des Morlères. Sur cette considération, **l'EI est équivoque**.

Extraits du résumé non technique page 29 :

Cet itinéraire a pour incidence positive de ne pas croiser la vallée du Ri de Sinri mais nécessite de passer à proximité des noyaux d'habitat existants de l'avenue du Vieux Frêne/Chemin du Bois de Fromont et du château d'eau Chemin du Bois de Fromont, et d'empiéter sur le verger Namèche, réserve naturelle agréée et qui abrite également des espèces protégées.

En ne considérant pas les contraintes liées à la réserve naturelle, il est intéressant de noter que cette partie du verger Namèche est la moins entretenue et qu'elle ne présente pas nécessairement un intérêt écologique plus

DB. 

important par rapport à sa partie basse et à la vallée du Ri de Sinri beaucoup plus impactée dans le cas de l'avant-projet de plan.

Du point de vue de la mobilité, cet itinéraire rendra également la relation avec la rue de Villers plus compliquée à organiser puisque son tracé sera pratiquement confondu avec celui de cette dernière.

La variante 3 de l'EI expose une large partie de la **population de Loverval à des incidences importantes**. Elle aura des conséquences considérables sur le plan humain, environnemental et de la mobilité.

A propos du R3

Il semble que la ville de Charleroi a décidé d'interdire, dans son plan de mobilité, le passage des **poinds lourds de transit sur le R9 (petit ring)** et de le reporter ainsi sur le R3 qui est déjà à la limite de la saturation.

Selon l'EI (voir partie II, p. 23§2 et p.34), lors du trafic le matin en heure de pointe, la branche Ouest sera saturée à 86% et la branche Est à 96%. Le trafic supplémentaire annoncé va donc venir **augmenter le trafic déjà saturé sur le R3**.

Si le projet venait à se concrétiser, selon l'EI (Stratec p.34) les problèmes de **congestion** risqueraient de se faire **sur le R3** : « *le point le plus problématique se situe à l'approche de l'échangeur A503-R3 en venant de l'ouest où l'indice de saturation passe de 85% (trafic devenant irrégulier) à 91% (trafic irrégulier)* ».

D'autres part,

L'EI ne tient pas suffisamment compte des **études antérieures** et notamment les tracés évalués par l'IGEAT de 2004 et celle de l'Atelier 50 de 2008 et sa recommandation en faveur du tracé ouest n°1. et sa recommandation en très nette défaveur des tracés via la Blanche Borne n°7 et 8.

Un certain nombre d'alternatives devraient être étudiées de façon plus approfondie pour réduire les impacts et améliorer la résolution des problèmes de façon effective, et notamment des solutions pour refouler le trafic des véhicules lourds et lents vers d'autres trajets rejoignant plus directement l'autoroute de Wallonie par des zones moins peuplées.

L'EI montre que le projet de trident ne répond pas aux objectifs poursuivis par le Gouvernement Wallon.

Selon l'EI (p.6) : « *il est clair que sans la création d'une nouvelle infrastructure, il serait nécessaire de travailler sur tous les aspects de la mobilité et des transports c'est-à-dire la voiture, les transports en commun, les modes actifs et le transport de fret* », et que dès lors la ligne de chemin de fer Namur-Givet-Charleville-Mézières pourrait être réexploitée au niveau des trains de marchandises.

Actuellement, aucune garantie n'est avancée concernant la mise en œuvre du projet sans **limitation budgétaire** pour la réalisation de tous les ouvrages permettant de limiter ou de supprimer les impacts sur l'humain et l'environnement.

Les **modalités de croisement** de la nouvelle infrastructure avec les voiries existantes, les chemins et sentiers, ne sont pas connues il est impossible d'imaginer une vue d'ensemble au niveau de l'environnement paysager.

Selon l'EI, le **Bus de Haut Niveau de Service** se limiterait entre Charleroi et le rond-point de Ma Campagne, alors que son efficacité pour améliorer la mobilité serait de le prolonger au minimum jusqu'au Bultia et au mieux jusqu'à Somzée.

Si la **vitesse maximale des camions est limitée à 60 km/h**, sur les branches Est et Ouest du Trident, celle-ci induira automatiquement des ralentissements pour les véhicules et dès lors des incidences diverses.

L'affirmation du **développement socio-économique** repris dans la décision du Gouvernement Wallon apparaît comme un **simple prétexte** puisque l'infrastructure concernée est destinée principalement au trafic de transit.

On peut regretter que l'EI ne soit pas réalisée sur un **plan plus abouti du projet** reprenant les caractéristiques techniques de la voirie et sa situation exacte ainsi que les moyens de protections prévus pour minimiser les incidences.

Si la volonté du législateur de ne pas laisser le dispositif E420 en l'état paraît tout à fait légitime on peut déplorer que l'état de **saturation, de congestion et de pollution de la N5 actuelle** ne corresponde pas à l'optimum souhaités par le Gouvernement Wallon et par les riverains.

A propos de la qualité de l'étude d'incidence.

D'une manière générale des imprécisions ont été relevées dans l'EI (nom de rue, identification des quartiers, etc...).

La présentation publique à Loverval le 10 novembre 2017 par l'auteur de projet de l'EI a été lamentable, tant dans la projection des documents que dans les réponses posées par les citoyens.

Dès lors on peut difficilement accorder de la crédibilité aux éléments plus spécifiques et techniques sur différents points et plus particulièrement sur le plan environnemental.

L'école Notre-Dame de Loverval et autres oubliés

Cette école accueille de manière journalière **2000 enfants**. Les encombrements automobiles pour cette école ne disparaîtront pas et le désengorgement de la N5 n'est pas assuré. Cet élément ne semble pas avoir été relevé et étudié dans l'EI.

L'EI ne tient pas compte du **centre Adeps** avec son internat qui accueille de nombreux jeunes toute l'année. Absence de prise en compte dans l'EI de l'impact de la pollution sonore et de l'air pour les patients du **centre hospitalier IMTR**.

De même absence de prise en compte de l'Unité des **Scouts de Loverval** (\pm 200 enfants) et de leurs diverses activités.

En conclusion :

L'Etude d'Incidence ne permet pas d'apprécier l'impact réel de la future infrastructure sur de nombreux domaines : la mobilité locale, régionale, internationale, l'environnement, et surtout sur l'humain.

Dressé par :

Ph. Busine et complété par les membres de la « commission communale de mobilité élargie ».

29/12/17

