

AVIS

Réf. : AT.18.27.AV

Date d'approbation : 13/04/2018

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 à CHARLEROI, CHÂTELET, GERPINNES, HAM-SUR-HEURE- NALINNES et WALCOURT – Projet de plan

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- Demandeur : Gouvernement wallon
- Auteur du RIE : Stratec, Bruxelles
- Autorité compétente : Gouvernement wallon

Avis :

- Référence légale : D.II.4957 du CoDT
- Date d'envoi du dossier : 14/02/2018
- Délai de remise d'avis : 60 jours
- Audition : 20/03/2018

Projet :

- Localisation & situation au plan de secteur : Zone agricole, zone forestière, zone d'aménagement communal concerté, zone d'espaces verts, zone d'habitat, zone de parc, zone de services publics et d'équipements communautaires, zone d'habitat à caractère rural
- Affectation proposée: Néant : tracé et périmètre de réservation
- Compensation : /

Brève description du projet et de son contexte :

La révision concerne l'inscription :

- du projet de tracé de la E420 et de son périmètre de réservation du sud de Charleroi jusqu'à Walcourt (Somzée) ;
- du projet de tracé de la connexion entre l'E420 et la N879 au nord de Somzée, et de son périmètre de réservation ;
- du tracé du ring R3 entre son croisement avec le rue du Cimetière (Mont-sur-Marchienne) et le champ de Péchenne (Châtelet) ;
- des tracés des échangeurs de Marcinelle-est, Marcinelle et Couillet.

Elle porte parallèlement sur la désinscription de plusieurs tracés (N5, échangeur de Somzée) ou projets de tracé et périmètres de réservation (N978, portion du R3 et échangeurs de Marcinelle-est, Marcinelle, Couillet et Châtelet).

AVIS

En préambule, le Pôle Aménagement du territoire tient à rappeler une considération que la CRAT a émise dans son avis du 27 avril 2017 sur la deuxième phase de l'étude d'incidences qui relève que ce type de projet de révision de plan de secteur est fortement lié au projet d'infrastructure. Il est dès lors difficile de déterminer clairement les limites entre ce qui doit être repris dans le dossier relatif à la révision du plan de secteur et ce qui doit l'être dans celui relatif à la demande de permis pour le projet d'infrastructure. Dans un souci de clarté et de simplification administrative, le Pôle estime qu'il aurait été plus pertinent pour ce projet d'utiliser la procédure « plan-permis » telle que prévue dans le Code du développement territorial (CoDT).

Nonobstant cette considération, le Pôle remet un avis favorable conditionnel sur le projet de 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 à Charleroi, Châtelet, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes et Walcourt.

Le Pôle relève que le projet s'inscrit dans un objectif d'amélioration du trafic de transit international, transfrontalier, interrégional et régional tout en tentant d'améliorer la mobilité locale pour l'ensemble de la population au Sud de Charleroi. Outre son rôle d'amélioration du trafic, le Pôle insiste pour que des mesures incitatives soient prises pour que cette infrastructure participe au développement économique du Sud de Charleroi et à la promotion des infrastructures toutes proches (ex : activités touristiques, parcs d'activités économiques,...). Il serait en effet regrettable que l'amélioration de la fluidité du trafic accentue les concurrences transfrontalières ou que cela incite les activités économiques actuellement installées dans la région à se délocaliser dans le Nord de la France.

Concernant le projet de tracé, le Pôle estime que le projet tel que repris dans l'AGW du 29 octobre 2015 doit être adapté afin de répondre aux objectifs généraux de l'article D.I.1., §1er du CoDT ainsi qu'aux trois objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon. Il préconise donc :

- l'abandon de la branche ouest du trident ;
- l'adaptation de la branche est en la mettant en gabarit autoroutier (2x2 bandes), en retenant le tracé de la variante 3, ce qui implique de modifier l'échangeur de la Blanche Borne pour en faire un échangeur complet ;
- la prise en compte de la variante 1 qui prévoit de ne pas contourner le village de Somzée par l'ouest ;
- la réalisation d'un aménagement approprié (ex : tunnel) au niveau du carrefour entre la RN5 et la Grand'Rue de Somzée qui permettra une traversée sécurisée de la RN5 entre Somzée et le quartier des Grands-Champs.

Le Pôle estime en effet que le dédoublement de l'emprise territoriale du tracé en deux branches au nord du carrefour du rond-point « Ma Campagne » va à l'encontre d'une gestion parcimonieuse du sol. Il demande donc l'abandon de la branche ouest et l'adaptation de la branche est en la mettant en gabarit autoroutier (2x2 bandes). Ceci contribuera tout particulièrement à l'amélioration de la fluidité du trafic par le fait que l'infrastructure aura un gabarit autoroutier sur tout son tracé et qu'il évitera les risques d'engorgements liés notamment à la jonction des deux branches et aux rétrécissements de voiries pour passer à 2x1 bande.

Le fait de privilégier une seule branche (branche est) permettra également d'optimiser l'intégration de l'infrastructure dans l'environnement. En plus de supprimer les impacts sur l'environnement de la branche ouest, la branche est semble concilier au mieux la fluidité du trafic et la préservation du patrimoine naturel et paysager. Particulièrement, l'abandon de la branche ouest préservera le bois du Prince, le bois et la drève de la Ferrée, et le vallon du ruisseau de la fontaine qui bout, sites naturels protégés qui présentent une biodiversité remarquable.

Le Pôle relève en outre que l'abandon de la branche ouest aura notamment pour effet de réduire la longueur de voirie à construire, de réduire le nombre d'habitations expropriées, de minimiser les volumes de terres excavées, de diminuer les mesures à prendre pour compenser la perte de biodiversité, de réduire le nombre d'ouvrages d'art à réaliser et par conséquent de réduire les coûts de réalisation de l'infrastructure. Il demande que tout ou partie des économies qui seraient dès lors faites servent à affiner le projet en prenant les mesures appropriées pour intégrer au mieux l'infrastructure dans son environnement (ex : encaissement du tracé, création de tunnels, murs antibruit, merlons...).

Concernant le tracé de la branche est, le Pôle insiste pour que la variante 3 soit privilégiée pour les raisons suivantes :

- elle évite la création d'un nouvel échangeur qui serait trop proche des échangeurs existants n°9 « Blanche Borne » et n°10, et donc les problèmes de sécurité liés aux entrées/sorties très proches. Il sera toutefois indispensable d'aménager correctement l'échangeur de la Blanche Borne de manière à permettre une connexion optimale au R3 ;
- elle limite les impacts paysagers en évitant le passage à flanc de colline le long de la rue du Nouveau Puits, visible depuis un vaste territoire au sud ;
- elle réduit sensiblement les incidences paysagères et écologiques sur le fond de vallée du Ri de Sinri ;
- elle limite les coupures écologiques et les impacts sur l'ancien verger de Namêche ;
- elle s'appuie sur le tracé de voiries existantes, ce qui limite encore les impacts sur l'environnement ;
- elle permet d'éviter l'expropriation de deux exploitations agricoles en activité.

Le Pôle relève toutefois que le tracé de la variante 3 aura un impact non négligeable sur le quartier des Marlières notamment en termes paysager et acoustique et aura pour effet l'expropriation de plusieurs habitations du quartier. Il demande dès lors de prendre toutes les mesures utiles pour limiter ces impacts en enfouissant par exemple l'infrastructure au niveau des habitations les plus proches et/ou en installant des panneaux antibruit. Des mesures similaires pourront également être prises au niveau de l'IMTR

Le tracé au niveau du quartier des Marlières pourrait également être affiné de manière à réduire le nombre d'habitations expropriées et à limiter ses impacts sur l'ancien verger de Namêche.

Concernant le contournement de Somzée, le Pôle estime, comme l'auteur du rapport sur les incidences environnementales, que la variante 1 présente les avantages suivants :

- l'économie d'un nouvel échangeur avec la RN978 et l'utilisation du tracé et de l'échangeur de la RN5 récemment terminés ;
- l'économie d'une nouvelle voirie entre Laneffe et le nord de Somzée alors qu'il existe déjà la RN5 et la Grand'Route pour relier ces deux endroits ;
- le maintien des espaces agricoles à l'ouest de Somzée et de Laneffe ;
- le maintien du paysage existant à l'ouest de Somzée et de Laneffe ;
- une gestion plus parcimonieuse du sol à cet endroit ;
- le non enclavement du triangle de terrain situé entre le projet, la RN5 et la RN978 ;
- l'absence de coupure de certaines dessertes locales.

La prise en compte de cette variante 1 aura également pour effet de ne faire débiter le projet de tracé de l'infrastructure qu'à partir de son croisement avec la RN5 au nord de Somzée, ce qui limitera encore les coûts de réalisation de l'infrastructure au profit de la réalisation optimisée de l'infrastructure choisie. Le Pôle insiste sur le fait que cette variante doit être accompagnée de la réalisation d'un aménagement approprié (ex : tunnel) au niveau du carrefour entre la RN5 et la Grand'Rue de Somzée qui permette une traversée sécurisée de la RN5 entre Somzée et le quartier des Grands-Champs, tout en garantissant les accès ainsi que la visibilité des activités déjà implantées dans cette zone.

Le Pôle est toutefois bien conscient que la prise en compte de la variante 1 nécessitera des aménagements importants de la RN5 actuelle. Il estime toutefois qu'il est préférable de réaliser ces aménagements plutôt que de créer un nouveau contournement de Somzée.

Pour l'ensemble du tracé, le Pôle souhaite émettre différentes recommandations :

- supprimer le périmètre de réservation dès que l'infrastructure sera construite en vue d'une gestion parcimonieuse du sol et de ne pas bloquer d'éventuels développements le long de l'infrastructure ;
- vérifier que l'ensemble des parcelles agricoles situées le long de l'infrastructure soient toujours accessibles par les engins agricoles.

Il appuie enfin l'ensemble des recommandations de suivi et d'accompagnement mises en évidence par l'auteur du rapport sur les incidences environnementales. Ces mesures permettront notamment de vérifier la valeur ajoutée du projet et, si nécessaire, de l'adapter. Ainsi, le Pôle insiste sur la recommandation consistant à mener un suivi des effets micro et macro-économiques de la nouvelle infrastructure sur les activités économiques.

Concernant l'inscription du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication et du périmètre de réservation qui lui est associé entre la nouvelle infrastructure de communication et la RN978, au nord de Somzée, le Pôle remet un avis favorable sur cette inscription.

Il estime que ce petit tronçon de seulement 911 mètres permettra de relier plus rapidement la RN978 à la nouvelle infrastructure via l'échangeur prévu à l'est de la barrière de Tarcienne, tout en évitant que les véhicules provenant de l'est traverse le village de Somzée pour rejoindre la RN5 au niveau de l'échangeur situé à l'ouest de Somzée.

Concernant l'inscription du R3 entre le croisement avec la rue du Cimetière à Mont-sur-Marchienne et le champ de Péchenne à Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet, le Pôle remet un avis favorable sur cette inscription.

Le Pôle estime en effet que cette inscription permet de faire coïncider la situation de droit à la situation de fait.

Concernant l'inscription de tracés des échangeurs de Marcinelle-Est, Marcinelle et Couillet sur le territoire de la commune de Charleroi et de l'échangeur de Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet, le Pôle remet un avis favorable sur cette inscription.

Le Pôle estime également que cette inscription permet de faire coïncider la situation de droit à la situation de fait.

Il insiste toutefois pour que le tracé de l'échangeur n°9 « Blanche borne » soit adapté de manière à prévoir l'espace suffisant pour organiser le branchement de la variante 3 au R3.

Concernant la désinscription de la RN5 entre Laneffe (borne K 65,3) et Balmoral (borne K 56,5) sur le territoire des communes de Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalines et Walcourt, le Pôle remet un avis favorable sur une désinscription de la RN5 uniquement à partir du croisement de la nouvelle infrastructure avec la RN5 au nord de Somzée jusqu'à Balmoral (borne K 56,5).

Sur base des éléments repris ci-dessus, le Pôle estime qu'il est indispensable de maintenir le tracé de la RN5 entre Laneffe et le croisement de la nouvelle infrastructure avec la RN5 au nord de Somzée vu qu'il recommande l'utilisation du tracé de l'actuelle RN5 à la place de la réalisation d'un nouveau contournement de Somzée.

Concernant la partie de la RN5 qui sera désinscrite au plan de secteur, le Pôle est favorable à l'aménagement de ce tronçon en boulevard urbain. Il appuie plus particulièrement la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service et la promotion de la mobilité douce par la création d'un réseau cyclable le long de la RN5. Il estime toutefois important d'éviter que les aménagements prévus rendent difficile, voire impossible, la circulation du charroi agricole sur le futur boulevard urbain.

Concernant la désinscription du tracé, du projet de tracé et du périmètre de réservation qui lui est associé de la RN978 entre l'échangeur à créer à l'ouest de Somzée, entre la RN978 et la nouvelle infrastructure (borne K 6,3), et la rue de la Barrière (borne K 3,9) sur le territoire de la commune de Walcourt, le Pôle remet un avis favorable sur cette désinscription.

Il estime en effet que le projet de tracé pour relier directement la RN978 à la barrière de Tarcienne est plus pertinent.

Concernant la désinscription du projet de tracé du R3 et du périmètre de réservation qui lui est associé entre son croisement avec la rue du Cimetière à Mont-sur-Marchienne et le champ de Péchenne à Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet, le Pôle remet un avis favorable sur cette désinscription.

Le Pôle estime en effet que cette désinscription permet de faire coïncider la situation de droit à la situation de fait.

Concernant la désinscription des projets de tracés des échangeurs de Marcinelle-Est, Marcinelle et Couillet et des périmètres de réservation qui leur sont associés sur le territoire de la commune de Charleroi et de l'échangeur de Châtelet sur le territoire des communes de Charleroi et Châtelet, le Pôle remet un avis favorable sur cette désinscription.

Le Pôle estime en effet que cette désinscription permet de faire coïncider la situation de droit à la situation de fait.

Concernant la qualité du rapport des incidences environnementales, le Pôle Aménagement du territoire estime que celui-ci contient les éléments nécessaires à la prise de décision.



Samuël SAELENS
Président

