

Province de HAINAUT - Arrondissement de CHARLEROI - Commune de GERPINNES

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

AVIS DE LA « COMMISSION COMMUNALE DE MOBILITE ELARGIE »

La commission s'est réunie les 14, 22 et 29 décembre 2017 pour débattre de ce sujet.

Elle était composée de :

Pour le Collège : Philippe BUSINE, Julien MATAGNE, Christine LAURENT

Pour le Conseil : Jean COLONVAL, Vincent DEBRUYNE, Tomaso DI MARIA, Fernand DECHAINOIS, Jean MONNOYER, Joseph MARCHETTI, Alain STRUELENS, Philippe WAUTELET.

Pour le Conseil communal des seniors : Jean-Pierre VERHEYDEN

Pour l'Administration communale : Ingrid BROUCKE

Considérant que ;

- Parmi les observations relevées lors de l'enquête publique, dont nous avons pris connaissance, certaines méritent une attention particulière de la part du Gouvernement Wallon :
- La publication de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 2015, publiée au Moniteur belge le 14 novembre 2017, semble entacher la procédure puisque celle-ci est postérieure au début de l'enquête publique et ne permet donc pas d'appliquer les dispositions de droit transitoire du CoDT entré en vigueur le 1^{er} juin 2017 ;
- L'avis de la CRAT sur la deuxième phase de l'étude d'incidence datée du 27 avril 2017 faisant état de plusieurs éléments devant être précisés, complétés et/ou analysés ;

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.

- La difficulté de se prononcer sur un périmètre de réservation sans avoir davantage d'information sur l'infrastructure envisagée (exemple : impact sonore évalué pour une infrastructure établie au niveau du sol alors que pour certains endroits, une infrastructure enterrée était déjà pressentie) et ce, alors que la procédure « plan-permis » telle que prévue par le CoDT permet justement d'allier les deux ;
- Les nombreuses références à l'étude et à la proposition de la « Rcade Est » ou « Rcade de Charleroi » ;
- L'augmentation du trafic estimée à 20% d'ici 2030 avec les risques de congestion du R3, de l'A503 et du R9 (goulets d'étranglement créés par la présence de tunnels et viaducs) qui en découlent et la possible contradiction avec le Plan communal de mobilité de la Ville de Charleroi qui aurait justement pour objectif de réduire le trafic sur ces voiries, voire de limiter l'attractivité du R9 en y interdisant le passage des poids lourds de transit ;



- L'impact sur la pollution de l'air qui, certes, devrait diminuer de par l'amélioration de la fluidité escomptée, mais sera en définitive renforcé par l'augmentation du trafic annoncé ;
- Les limitations de vitesse imposées aux camions sur des voiries de ce gabarit (2 x 1 bande), soit 60 km/h, risquent fort de décourager les autres usagers. Dès lors, la baisse de fréquentation envisagée sur le tronçon de la N5 allant du rond-point « Ma campagne » au rond-point de Couillet, semble compromise ;
- La remise en question de la notion de boulevard urbain pourvu d'un bus à haut niveau de service puisque seule une partie de la N5 (du rond-point « Ma campagne » au rond-point de Couillet) bénéficierait d'un déclassement (Quid du complexe commercial du Bultia ?) ;
- La non prise en compte de l'accès à la caserne des pompiers sise rue de la Tombe à Marcinelle et de tout l'intérêt de pouvoir intervenir rapidement dans les communes situées au Sud de Charleroi ;
- La nécessité de prendre en compte voire même de développer les alternatives au tout-à-la-voiture (Bus, train, vélo, etc...) ;

Considérant qu'il apparait opportun d'expliciter certaines de ces observations via le document annexé à la présente délibération ;

Considérant que l'étude telle que présentée à la population, ne peut susciter que de la désapprobation générale et de l'inquiétude, au vu des imprécisions rencontrées (exemple : tracé sur fond de carte monochrome des années 90 avec les massifs forestiers peu visibles et le bâti non actualisé), de la pertinence des données analysées (étude du Bultia datant de 2003 alors que la situation actuelle est bien différente) ;

Considérant que les alternatives envisagées par l'auteur de l'E.I. pour la partie Est du Trident, sont toutes dommageables pour les habitants des différents quartiers, Balmoral, Morlières et Fromont, et ce alors que l'étude démontre l'ampleur des différentes incidences sur l'ensemble du territoire de l'entité de Gerpennes et, dans ses contraintes environnementales sur la santé (pollution de l'air, pollutions sonores, dégradations au cadre de vie...) pour un ensemble humain plus vaste ;

Considérant l'espace utile à la réalisation de deux tronçons de 2x1 bande (= 16m à l'Ouest et 16 m à l'Est) comparativement à la mise en œuvre d'un seul tronçon de 2x2 bandes (23m) ;

Considérant l'impact environnemental, social, économique et financier d'un tel dédoublement ;

Considérant la nécessité de réfléchir à la bonne gestion du territoire en cernant et distinguant au mieux les enjeux locaux, régionaux et internationaux ;

Conscient que l'étude d'incidence précise que « *l'amélioration de la liaison de la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse avec Charleroi au nord et Charleville-Mézières au sud participera à un meilleur positionnement de Charleroi dans le réseau de villes européennes, avec des retombées positives potentielles sur le développement et le redéploiement économique à l'échelle régionale* » ;

Considérant que la Ville de Charleroi remet elle-même en cause le projet tel qu'il a été présenté ; privilégiant ses possibles intérêts économiques au détriment de la réflexion générale développée autour de la mobilité au Sud de Charleroi. L'avis de la Ville de Charleroi décrit en effet un projet qui aboutirait à ne développer que la branche Est. Ce qui est pour nous inacceptable.

Considérant que la Commune de Gerpennes a par ailleurs déjà affirmé à plusieurs reprises, sa volonté de préserver son caractère rural et semi-rural, que ce soit via son Programme Communal de Développement Rural ou son projet de Schéma de Structure Communal ; que dès lors, elle ne peut que manifester son opposition à l'extension de la périurbanisation et à la pression foncière qui en découle. L'étude d'incidence

précisant : « A l'échelle de ce bassin de vie, l'accroissement des vitesses de déplacement lié à la E420, conforté par la banalisation de l'utilisation de la voiture particulière, peut avoir des impacts sur l'aménagement de l'espace au niveau de la localisation des activités et des personnes ; que « La périurbanisation et le déclin des centres urbains sont favorisés par l'évolution des techniques et des systèmes de transports » ; que « Ces phénomènes connus sont contraires à la politique développée par la ville d'intensification urbaine et de densification » ;

Considérant que le projet de trident, tel qu'il est présenté, surtout sur sa branche Est, est incompatible avec le milieu humain, inadapté aux besoins de la collectivité et loin de satisfaire aux normes du bon aménagement du territoire en ce qui concerne principalement les quartiers de Balmoral, du rond-point de Ma Campagne, des Morlères et de Fromont ;

Considérant qu'aucune certitude n'est fournie quant à l'analyse préalable d'autres alternatives moins dommageables ;

Considérant le fait que, même si ce projet pouvait améliorer la qualité de vie des riverains de la N5, il le ferait au détriment de celle d'autres quartiers, ce qui est contraire au regard des articles 10 et 11 de la Constitution ;

Considérant qu'en vue de fluidifier le trafic sur l'entièreté du territoire concerné tout en préservant l'environnement et le cadre de vie de tout un chacun, il est urgent, utile et nécessaire de prévoir dès aujourd'hui sur le long terme, la mise en œuvre de toute une série de mesures complémentaires ; que ces mesures complémentaires peuvent s'envisager en dehors et au-delà de la réflexion planologique en cours de révision de plan de secteur en cours ;

Considérant qu'il serait judicieux de diriger le trafic national et international vers des zones peu peuplées et se raccordant directement à l'autoroute de Wallonie ;

Considérant la résolution du Parlement wallon relative à la mise en œuvre d'une politique wallonne du climat du 28 septembre 2017 ;

Considérant qu'il faudrait développer l'offre et la qualité des services en transports en commun sur la N5 et, plus généralement, entre la périphérie Sud de Charleroi et sa métropole afin de faciliter l'accès à ce pôle de services tout en réduisant le trafic routier local ; qu'à ce titre la ligne de bus à haut niveau de service est à considérer comme une priorité et ce, de Charleroi au Bultia voire même jusqu'au village de Somzée ;

Considérant que le développement d'une plateforme multimodale entre Couvin et Philippeville, et la dynamisation de la plateforme multimodale de Châtelet, en vue d'acheminer une partie des marchandises par voies ferrées jusqu'au port autonome de Charleroi et au-delà, devrait être étudié, ainsi que les perspectives des aménagements économiques de la porte Ouest de Charleroi (développement des zones d'activités économiques des AMS Nord et Sud reliés à la route via la N90 et E42, à la voie ferrée et à la voie d'eau notamment); ces infrastructures étant de nature à un développement économique du bassin de vie de Charleroi Métropole cohérent avec un objectif global de réduction du trafic routier sur l'arrondissement et donc sur l'actuelle N5 ; l'animation des leviers économiques étant considérés par l'auteur d'incidence comme une question indépendante ;

Considérant qu'il y a lieu d'envisager une modification en profondeur du système de mobilité actuelle et non une prolongation des politiques d'accroissement des capacités du réseau routier qui ont prévalu au cours des dernières décennies ;

Considérant qu'il convient de soumettre au Collège communal cette proposition de décision élaborée par la « Commission Communale de Mobilité élargie » pour débattre du projet de Trident light sur le tracé de la E420 ;



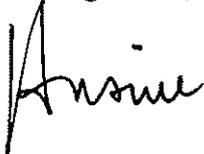
Après en avoir délibéré ;
A l'unanimité ;

Décide de présenter cette proposition de décision au Collège communal tout en faisant état des motivations reprises ci-dessus. Il est impensable que soit définitivement arrêtée la décision du tracé de réservation de l'infrastructure, et plus particulièrement la branche Est du Trident, alors que les éléments concrets qui la composent et qui sont déterminants pour l'évaluation de l'impact réel du projet ne sont pas précisés, ni évalués. De considérer l'annexe jointe à la présente comme faisant partie intégrante de la délibération.

Pour ces raisons, étant donné le manque d'informations et le caractère incomplet et parfois incorrect de l'Etude d'Incidence, la Commission Communale de Mobilité élargie propose au Collège et au Conseil communal **de refuser catégoriquement le projet de Trident**, tel que présenté par le Gouvernement », ainsi que ses variantes 2 et 3 envisagées par l'auteur de l'E.I.

Pour les membres présents à la réunion du 29 décembre 2017

Le Bourgmestre,



Philippe BUSINE.

Agent administratif,



Ingrid BROUCKE.