

PERIODIQUE MENSUEL 26^{ème} année n° 258 JANVIER 2014

LE PETIT LOVERVALOIS

vous informe des manifestations culturelles, sportives, folkloriques et autres qui se déroulent dans le courant du mois à LOVERVAL.

Editeur responsable : Michel MONSEUR, Allée N-D de Grâce, 50 – Loverval
Tél : 071/43.76.56 mich.monseur@skynet.be

*Le Petit Lovervalois vous souhaite,
ainsi qu'à ceux qui vous sont chers,
joie, bonheur et santé pour 2014...*



Le Ministre Di Antonio à Gerpennes



Photo Vers l'Avenir

Le 18 décembre dernier, le CDH gerpinnois a organisé une réunion citoyenne à la Maison de Village de Lausprelle et avait invité le Ministre Carlo Di Antonio pour un débat sur le patrimoine.

Une centaine de personnes étaient présentes dont de nombreux Lovervalois, particulièrement les représentants des comités de quartier de Loverval.

Au cours du débat, **Létizia** s'est adressée au Ministre au sujet du **dossier de dédoublement de la N5.**



A l'issue de la séance, le Ministre s'est entretenu avec plusieurs personnes de l'assistance et, pour la petite histoire, Létizia lui a offert le calendrier édité par les Amitiés Lovervaloises et mettant en valeur le Verger Namèche.



Vous trouverez ci-après le contenu de l'interpellation de Létizia et la réponse du Ministre.

Interpellation de Létizia...

Monsieur Le Ministre Bonsoir,

Tout d'abord je tiens à vous remercier, au nom des Lovervalois, d'avoir pris la décision de classer le verger Namèche en Réserve Naturelle domaniale. Nous sommes gâtés car il y a quelques mois de cela était classé site protégé Natura 2000 le Trou des Sarazins à Loverval.

Concernant le dossier de la liaison RP Ma Campagne /R3, la population de Loverval a été soulagée d'apprendre que le groupe d'experts mandaté par la région et appuyé par un consultant externe a donné un avis défavorable et montre bien que cette liaison ne pourra pas gérer tout l'afflux du trafic et en particulier des véhicules lourds venant du sud avec le contournement de Couvin grand gabarit et l'ouverture des autoroutes françaises en 2016.

Néanmoins, nous sommes très inquiets suite à vos dernières déclarations dans la presse dans laquelle vous parlez d'un trident light, à savoir :

- une N5 bien aménagée avec une trémie au Bultia
- à partir du même carrefour Ma Campagne : deux courtes routes à deux bandes vers le R3, l'une via l'ouest vers Marcinelle et l'autre via l'est vers Bouffioux.

Sachez Monsieur le Ministre que cette proposition nous étonne car on pensait, peut être à tort, vous avoir convaincu, lors de votre visite du 30 mars 2012, qu'il fallait résoudre le problème bien en amont c'est-à-dire à la hauteur de Somzée.

Est-ce volontaire de votre part de ne pas entendre et répondre aux attentes de citoyens habitant le long de la N5 de Somzée, Walcourt, Tarcienne, Gerpennes, Loverval et Couillet ? Je vous rappelle l'accident du jeune motard le 24 septembre dernier à la sortie de la rue de Bertransart se situant bien en amont du RP Ma Campagne.

Dans ce dossier du dédoublement de la N5, que l'on peut appeler le BHV de la région Wallonne, permettez-moi de vous faire part de nos interrogations :

- On ne comprend pas pourquoi cette obsession de nier l'évidence qu'il faut résoudre le problème à sa source, alors même que le Député Michel Lebrun est convaincu qu'il faut une solution de grand gabarit pour que le contournement de Couvin remplisse entièrement son rôle.

- Pourquoi, lors des réunions de travail avec le SPW, la Sofico, les Bourgmestres de Gerpennes et de Nalinnes, la bourgmestre de Walcourt n'a pas été invitée aux discussions concernant les aménagements futurs sur la N5, route qui traverse une grande partie de ses localités et dans lesquelles des problèmes de sécurité identiques aux nôtres ont été constatés ?

- Concernant la trémie sous le Bultia, on annonce une somme de 30 millions d'euros pour résoudre un problème de carrefour local qui sera très long et techniquement impossible à réaliser sans prendre le risque de polluer le sous-sol du Bultia, sans condamner les nombreux commerces à la faillite en rendant leur accès difficile (voir les commerces sur la chaussée de Bruxelles à Charleroi pour les travaux du métro et la ruine commerciale à la Ville basse de Charleroi pour le projet Rive gauche), le danger et l'infaisabilité de détourner sur les voiries locales tout le trafic de près de 30.000 véhicules/jour. Avez-vous tenu compte de tous ces dommages collatéraux ?

Ne pensez-vous pas que le coût de cette trémie est scandaleusement élevé par rapport au problème local qu'il résoudra peut-être ? Alors que l'on sait que 1km de route coûte 1 million ½ € et que la solution du Met de 2002 (15km) entre le centre de Charleroi et Somzée (Walcourt) coûterait moins que la trémie et les deux routes au RP Ma Campagne !

- Dans le projet du Met, la section de 15km qui nous concerne est la seule (jusqu'à présent) qui apportera une solution globale pour toute l'agglomération au sud de Charleroi. **Elle réduira significativement le trafic sur la N5, de 47 à 50% d'après l'étude du projet du Met et 66% à hauteur de Somzée. Elle captera une grande partie du trafic parasite qui a envahi petit à petit les rues de nos villages, mettant en danger tous les habitants. Elle soulagera ainsi les riverains de la N5 avec environ 25.000 véh/jour. Elle reliera la partie nord de l'E420 à sa partie sud, élément majeur de redressement économique et aspirateur d'entreprises pour notre région qui en a besoin.**

Monsieur le Ministre, le 25 mai 2014, nous irons tous voter pour les élections législatives, européennes et régionales. Toutes seront d'une importance capitale pour l'avenir de toutes les populations : les législatives pour renforcer et garder l'unité du pays Belgique, les européennes pour que l'Europe fasse un grand virage à gauche pour déjà mettre un frein au dumping social et ramener une confiance dans la Zone Euro, les régionales pour dessiner un nouvel avenir des régions suite au transfert de compétences. La Région Wallonne devra faire face à de nouveaux défis qui nous sont annoncés difficiles. Au lendemain des élections, des négociations auront lieu avec les partis ayant remporté le plus de suffrages. Une nouvelle déclaration de politique régionale sera rédigée, et nous espérons qu'enfin une des priorités premières sera de résoudre définitivement et efficacement le dédoublement de la N5. Tôt ou tard, il vous faudra réaliser ce chaînon manquant de Somzée à Charleroi. Alors, arrêtez le massacre de notre région sud et arrêtez de détruire la vie des milliers de personnes qui vous auront fait confiance.

Oui à une vraie solution à la N5 digne de la plus grande métropole de Wallonie !

Non aux bouts de ficelle proposés jusqu'à présent.

Stop aux compromis politiques sur le dos des habitants.

Réponse du Ministre...

Je pense que j'ai fait pour le moment exactement ce que j'ai dit que j'allais faire : je suis venu vous voir, le bourgmestre l'a rappelé tout à l'heure, dans les semaines qui ont suivi mon arrivée en remplacement de Benoit Lutgen. Tout de suite, le Bourgmestre et le Collège de Gerpinnes m'ont interpellé par rapport à cela et j'ai demandé directement les études dont vous venez de mentionner les conclusions récentes.

Il est évident que les études confirment ce que j'avais pressenti ce jour-là et je viens d'une région qui a subi la même politique ... Je ne comprends pas très bien comment on peut résoudre un problème pareil avec ce flux qui est prévu venant du Sud et ce qui est inscrit dans la déclaration de politique régionale.

Il faut bien comprendre, c'est que quand on devient ministre, le devoir que l'on reçoit, c'est la Déclaration de politique régionale. Donc, on est censé mettre en œuvre ce qu'il y a dans la déclaration de politique régionale. C'est ce que j'essaie de faire sur toute une série d'éléments de cette déclaration.

Sur celui-là, compte tenu de mes doutes et des doutes de toute une série de personnes qui connaissaient bien le dossier depuis longtemps, je me suis intéressé aussi à l'historique de cette phrase dans la DPR, j'assume pleinement, je ne vais pas tourner autour du pot, c'est Ecolo qui a voulu que ce soit inscrit comme cela dans la DPR, donc ne pas créer une autoroute nouvelle supplémentaire puisque Ecolo, de manière générale et c'est leur choix, je le respecte, même si je ne le partage pas dans l'un ou l'autre cas, ne voulait pas créer de nouvelles routes et encore moins d'autoroutes. On a eu le même débat avec eux : je viens de terminer le chantier de la mise à 3 voies entre Sambreville et Daussoix sur l'autoroute E42 et bien ils étaient opposés à la mise à 3 voies. Nous avons obtenu gain de cause finalement puisque le comptage des véhicules montrait bien que cela était nécessaire de faire les 3 voies.

Sur ce dossier mes devoirs sont ceux là : faire ce qu'il y a dans la DPR. Aujourd'hui, j'en arrive à la conclusion suite à cette étude pour dire ce que n'importe quel observateur aurait quand même pu de bonne foi constater dès le départ : il n'y a pas de possibilité de faire passer autant de voitures de manière fluide sur la N5 plus un tronçon Blanche Borne/ Ma Campagne, ça ne fonctionnera pas !

Non seulement ça ne fonctionnera pas et donc, je refuse de mettre en œuvre ce qu'il y a là parce que faire cela et ne faire que cela ne va pas résoudre le problème. Maintenant, il y a urgence, c'est pour cela que j'ai relancé l'autre côté, sur Couvin dans +/- 3 ans et 1/2, on aura une arrivée potentielle plus importante de 10, 15, 20 mille véhicules de plus qu'aujourd'hui.

Dans l'état actuel, ils ne vont pas arriver ces 10, 15, 20 mille véhicules de plus. Ils seront tellement dans une situation difficile à hauteur ici de Gerpinnes au Bultia que finalement ils continueront à utiliser les anciennes routes parce que cela deviendra trop compliqué pour eux. J'ai bien entendu aussi que vous compreniez bien que tout le monde devait prendre sa part. Pour moi, prendre sa part, cela veut dire avoir une branche à l'Ouest, une branche à l'Est et la route N5. Donc, je pense objectivement disperser le flux entre ces 3 voiries. Deux qui existent aujourd'hui qui seront améliorées, voir concernant Loverval le tracé actuel ou un autre. Je dois vous dire aussi que je n'ai pas hésité dans mes autres compétences (je suis ministre responsable Natura 2000 et des Réserves Naturelles) de faire ce que je devais faire pour Loverval, ce qui ne ferme pas non plus de manière irrémédiable le fait de pouvoir toucher à la marge. Ceci dit, Il est inscrit nulle part que l'on ne puisse pas faire une voirie en bordure d'une réserve naturelle. La solution à l'avenir effectivement, c'est une forme de trident, je n'aime pas trop utiliser le mot parce que le trident à l'époque on a déjà réalisé les plans. Je préfère dire qu'il faut effectivement aménager la N5 et avoir une branche à l'Ouest et une à l'Est.

L'étude montre aussi que la trémie sous le Bultia ne résout pas grand-chose. Elle montre qu'elle coûte très cher, que les travaux vont durer entre 3 à 4 ans. On se pose une autre question pour tous ceux qui sont là qui ont une activité économique dans le Bultia : avoir 3 à 4 années de travaux avec une complexité technique très importante, donc un immense chantier et au bout du compte une mobilité qui ne sera pas meilleure qu'aujourd'hui, c'est cher payer sans améliorer sensiblement la mobilité.

Donc, si je complète mon raisonnement, nous devons résoudre en partie le problème avant le Bultia. S'il doit y avoir une branche à gauche de la N5 elle doit démarrer avant le Bultia.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui, ce sont les conclusions objectives des études, c'est de dire qu'il faut disperser entre les 3 voiries, le Bultia n'est sans doute pas le plus opportun pour résoudre ce problème et si on doit se passer de la trémie sous le Bultia, il faut à ce moment-là pouvoir bifurquer un peu avant sur la gauche, où exactement ça c'est la prochaine étape de l'étude.

De toute façon, il y a une chose qui est incontestable, c'est que, avant mai, on ne pourra pas bouger parce que la Déclaration de Politique Régionale est ce qu'elle est. Je ne sais pas la modifier. Pour le faire il faut l'accord de tout le gouvernement et Ecolo ne voudra pas la modifier et de toute façon la modifier d'ici mai, compte tenu des derniers résultats des études qui nous imposent de réfléchir à autre chose, cela ne servirait à rien.

Ce qu'il faut faire aujourd'hui, c'est étudier cette branche Ouest, pour voir : où est-ce qu'elle démarre, où est-ce qu'elle passe et avoir une négociation avec les gens concernés là-bas aussi.

Pour moi, il n'est pas nécessaire de faire une autoroute de ce côté-là. On nous a dit plusieurs fois : une voirie à grand gabarit. Vous savez, ce qui va venir du Sud, c'est deux bandes dans chaque sens.

Si, un moment donné, on doit disperser ces 2 bandes en 3 bandes, 1 bande sur la N5, 1 bande qui est utilisée aujourd'hui sur Loverval et une bande vers l'Ouest vers Ham/Heure/Nalines, cela fait 3 bandes par rapport à 2 bandes qui existent aujourd'hui. A mon avis cela passera mieux que de faire ce qui est dans la DPR aujourd'hui avec la trémie et la traversée de Loverval.

Voilà l'analyse technique, je dirais, de la situation en fonction de ce que l'on connaît aujourd'hui. Nous défendrons une position de ce type là si nous sommes amenés à négocier après le 25 mai 2014 dans la nouvelle Déclaration de Politique Régionale. On ne pourra pas se contenter de reprendre les phrases qui ont été dites aujourd'hui. Les chiffres, l'analyse et les expertises montrent que c'est insuffisant, c'est irréalisable et cela ne marchera pas. Et donc quand on dit que ça ne marchera pas, c'est qu'il y aura de tels problèmes de circulation que si l'utilisateur venant du Sud à un moment donné ils n'utiliseront plus cette voie parce qu'il y aura de gros problèmes et ça pénalisera aussi tous les habitants des communes concernées qui se verront mélangés à tous ceux qui tenteront quand même de passer par là. Donc, il faut autre chose. C'est ma conviction, c'est ce que je défendrai et en plein dialogue avec tout le monde, on a déjà eu des réunions sur le sujet. On en discute chaque fois avec d'autres communes concernées pour que chacun prenne sa part.

Parce que si on ne fait rien aujourd'hui, dans 2 ou 3 ans ce sera bien pire que ce que l'on vit aujourd'hui. Non seulement chacun doit prendre sa part, mais il ne faut plus traîner, cela doit vraiment être une priorité dans la prochaine déclaration de politique régionale et si c'est sans la trémie ce sera beaucoup plus accessible financièrement. Vous avez évoqué les coûts, on est dans cet ordre-là, une voirie de 2 fois une bande plus les aménagements à Loverval, les aménagements sur la N5, cela représente +- 40 millions €, rien que la trémie au Bultia c'est déjà 30 millions €. Il faudra aussi un moment donné prendre la décision et pouvoir assumer l'échec derrière.

Voilà ma position sur le sujet, j'espère avoir répondu à vos questions, cela va faire couler beaucoup d'encre et, d'ici le mois de mai, ce sera le débat de la période électorale. Ce sera le débat de tout citoyen des communes concernées et, vous l'avez signalé, pour tout le mouvement économique du Sud de Charleroi.

Suite à Ham-sur-Heure-Nalines (Vers l'Avenir – jeudi 16 janvier – Patrick Lemaire)

Désengorgement de la N5: Di Antonio propose le «trident light»

HAM-SUR-HEURE-NALINNES/GERPINNES - On n'attendait pas une proposition aussi claire avant les élections: Carlo Di Antonio pense à un «trident light» pour désengorger la N5.

Lors d'un échange en commission avec le député-bourgmestre de Ham-sur-Heure-Nalines, Yves Binon, Carlo Di Antonio a précisé ses conclusions suite aux rapports reçus sur les solutions à apporter à l'engorgement routier du sud de Charleroi. Et le ministre est sorti du bois. Il propose un «trident light» pour relier la E420 au R3 de Charleroi. En clair, il suggère de repasser la N5 à quatre bandes de Somzée jusqu'au Bultia: «Des travaux seront d'ailleurs engagés sous peu», avance-t-il même! Peu avant le rond-point du Bultia, le ministre propose la construction d'une nouvelle voirie vers l'ouest, à deux bandes. Cette route traverserait donc l'entité d'Yves Binon, jusqu'à l'échangeur de la Cité de l'Enfance, sur le R3. La branche centrale du trident serait la N5 actuelle. La branche est du trident, elle, serait la liaison vers l'échangeur de la Blanche Borne au départ du rond-point dit «des statues», à deux bandes également.

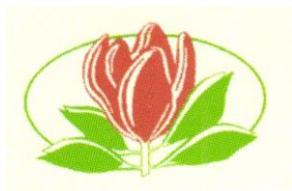
Cette proposition, inévitablement, a fait bondir Yves Binon. Celui-ci ne voit pas cette solution d'un bon œil. Sa population n'en veut pas. Il a d'ailleurs invité le ministre à rencontrer ses concitoyens avant l'établissement de la prochaine Déclaration de Politique Régionale. Avant les élections donc...

Le ministre lui-même suggère cette entrevue avec la population locale pour expliquer son projet.

«J'ai peur que l'on projette une petite route à deux bandes puis qu'on nous dise que, tant qu'à faire, on va la porter à quatre bandes, justifie le bourgmestre MR. Je pense plutôt que la trémie était une bonne chose. Le ministre trouve qu'elle coûtera trop cher, avec les 30 millions projetés, mais j'estime que c'est la meilleure façon d'assurer une revitalisation urbaine au sud de Charleroi, tout en répondant aux besoins urgents. Une nouvelle route signifiera des modifications du plan de secteur, des expropriations et des recours. D'ici là, le contournement de Couvin sera inauguré et rien n'aura été mis en place pour absorber le trafic chez nous.» Le ministre appelle cette formule «le trident light», «parce qu'il n'est pas question, pour moi, de construire une nouvelle autoroute mais une simple voirie. Une trémie, par contre, peut être construite plus rapidement.»

Carlo Di Antonio n'est pas favorable à la solution de la trémie sous le Bultia en raison de son coût mais aussi parce que les travaux annoncés sur quatre ans, auront des conséquences dramatiques sur tout le commerce du zoning. Les études montrent en outre qu'il ne s'agit pas d'une solution durable, ce à quoi rétorque Yves Binon: «On va quand même vers la diminution des camions, du transport par la route, pour le mettre sur les trains ou sur les bateaux, aussi on ne va quand même pas continuer à augmenter les voitures indéfiniment.» Le ministre est par ailleurs sceptique sur l'idée du boulevard urbain: «La mise en place de couloirs prioritaires pour les bus, de l'aveu même de la SRWT, ces couloirs prioritaires capteront maximum 2 à 3% du trafic, tout en réduisant la capacité de l'axe concerné, déjà à saturation aux heures de pointe. Il y a une réalité que l'on ne peut pas nier.» «Avec les spécialistes qui ont analysé ce genre de choses, et ils sont nombreux à s'être penchés sur le sujet, la proposition qui ressort est de contourner ce problème du Bultia plutôt que de passer en dessous, par une voirie en site propre qui pourra mieux s'intégrer dans le contexte urbanistique, économique et paysager local, plutôt qu'une trémie qui serait dévastatrice.»

Au Cercle horticole de Loverval « Le Magnolia »



Prochaine conférence le **lundi 13 janvier** à 19h30
en la salle paroissiale « Le Foyer », place Brasseur.
Nous accueillerons Mr Samyn qui nous parlera de :

« **Les canards et les pintades** »



DECOUVERTE DE LA BAIE DE SOMME

Les 17 et 18 mai 2014

Samedi 17 mai :

5 h 30 : **MARIEMBOURG** Départ du garage BOURDON (111 Chaussée de Philippeville 5660 Mariembourg)

6 h 00 : **SOMZEE** : Départ sur la place

6 h 15 : **GERPINNES CENTRE** : Départ du parking de la poste

6 h 30 : **COUILLET** : Départ Place de la Queue (Face à Brantano)

Nous donnons la possibilité soit de prendre le car aux arrêts prévus ou par mesure de sécurité de laisser les voitures au parking fermé de la société Bourdon (111 Chaussée de Philippeville 5660 Mariembourg).

Nous déclinons toutes responsabilités pour les éventuels dégâts survenus aux véhicules parqués sur la voie publique.

10h45 : Découverte de la Baie en chemin de fer à vapeur LE CROTOY- ST VALERY

12h30 : Déjeuner dans un restaurant à SAINT - VALERY

15h00 : Visite guidée de la Maison de la Baie de Somme à LANCHERES

16h15 : Temps libre à SAINT-VALERY

19h00 : Dîner et hébergement à ABBEVILLE IBIS 3*

Dimanche 18 mai

Petit déjeuner

10h00: Découverte commentée de la safranière à PONTHOILE

12h00 : Déjeuner dans un restaurant à FAVIERES

14h30 : Visite guidée des Jardins de Valloires à ARGOULES

16h00 : Visite guidée de l'abbaye cistercienne

17h15: Retour vers la Belgique

Prix du voyage :

210,00 € / pers en chambre double

240,00 € / pers en chambre single

=> Comprenant : le voyage en car, les visites guidées, le voyage en train, le repas du samedi midi, le logement (repas du soir, petit déjeuner, taxe séjour) - le repas de dimanche midi - boissons comprises + café.

Acompte de 100,00 € / pers à verser au plus tard pour le 30 janvier 2014 au compte n° BE55 9795 7902 6044 BIC ARSPBE22 Cercle horticole le Magnolia Rue des Carrières, 195 6010 Couillet avec la mention « acompte voyage Baie de Somme ».

Le solde doit être versé pour le 18 avril 2014 au plus tard.

Inscriptions obligatoires par téléphone :

- WATHELET Edgard, Allée des Aubépines n°1 à 6280 Loverval Tél : 071/36.49.18
- WATHELET Didier, Allée des Aubépines n°9 à 6280 Loverval Tél : 0491/64.53.18
- ANSIA Françoise, Rue des Carrières n° 195 à 6010 Couillet Tél : 071/47.08.12 après 19h



Du côté littérature...



J'ai lu pour vous...

DECOIN Didier, « La Pendue de Londres » Paris, Ed.Grasset, 2011, 333p.

Membre de l'Académie Goncourt depuis 1977. Auteur de nombreux livres et a reçu de multiples prix littéraires.

Ce roman pourrait être considéré comme une biographie dont le principal personnage est un bourreau officiel de la cour d'Angleterre, envoyé en mission à l'étranger pour effectuer ses « devoirs ».

Nous sommes en 1945, et l'exécuteur en chef du royaume britannique est envoyé en mission en Allemagne. Il est désigné comme bourreau des généraux et chefs nazis condamnés au tribunal de Nuremberg.

Il est expert dans l'art de la mise à mort, à savoir la longueur exacte de la corde, le minutage de la mise à mort, l'emplacement des pieds... et de toute l'organisation de la pendaison ! Tout est bien ordonné et réglé !

Indépendamment de ce boulot, le reste du temps, il est conducteur d'autobus à Londres. C'est un homme comme un autre, époux modèle et bon citoyen. Sa femme ignore presque tout de ses fonctions accessoires d'exécution de criminels, et surtout de femmes car il ne peut supporter leurs derniers regards.

Nous assistons à tous les préparatifs de son travail... « Bourreau fais ton œuvre ! » ...le dernier ordre avant l'exécution.

Dix ans après, la peine capitale fut suspendue en Grande Bretagne et quatre ans plus tard fut définitivement abolie.

Roman saisissant et surprenant qui nous apprend bien des choses que nous ignorions peut-être...

LEON Dona, « Les bijoux du Paradis », roman policier traduit de l'américain par W.O.Desmond, Paris, Ed.Calmann-Lévy, 2012, 285p.

Née dans le New Jersey, Dona Leon vit depuis plus de vingt ans à Venise où se situent toutes ses intrigues.

Une jeune universitaire, Caterina Pellegrini, musicologue, est pressentie pour faire une recherche d'héritage de deux cousins dans des malles qui ont voyagé pendant des siècles et qui détiennent soi-disant un trésor du génie de la musique baroque Augusto Stelfani, un fameux ancêtre, compositeur, diplomate et abbé auprès du Saint-Siège. A Venise, passé et présent sont indissociables et les musiciens parfois assassins ! Les découvertes sont étonnantes !



