

PRESENTS :

Mme Poulin Ch., Bourgmestre-Présidente  
MM. Navaux A., Preyat M., Bédoret V, Vandeneucker K. - Echevins ;  
Mme M. Robert, Présidente du CPAS ;  
MM. Lebrun N., Leclercq L., Jacques N., Bayot J.P., Selvais B., Gobert O., Bogaerts E., Leclercq N., Canevat Y., Geubel M., Chintinne Th., Revers L-H., Olivet Ch., De Splentere J., Lebègue A., Antoine J-M. - Conseillers ;  
M. C. Goblet – Directeur Général

EXCUSES :

MM. S. Goffin, D. Vandersmissen et M. Filbiche

ABSENTE :

Mme J. Ghesquière

SEANCE PUBLIQUE

Objet : 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

Le Conseil,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29/10/2015 décidant de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et adoptant l'avant-projet de plan portant sur l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé ainsi que le projet de contenu de l'étude d'incidences ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 04/02/2016 décidant de réaliser une étude d'incidences sur l'avant-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 ;

Vu l'arrêté royal du 24 avril 1980 établissant le plan de secteur de Philippeville-Couvin, modifié notamment par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 12 janvier 1989 et par l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 29 octobre 1998 ;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ;

Vu le Code du Développement Territorial ;

Vu le schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999 ;

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation, notamment les articles L1122-30 et L1123-23 ;

Vu sa délibération du 28/06/2016 décidant de transmettre un courrier au Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, Carlo Di Antonio, reprenant les observations suivantes :

- La Ville de Walcourt est bien consciente que la circulation vers Charleroi ainsi que les perspectives d'augmentation du trafic sur l'axe N5, liées à l'ouverture du contournement de Couvin et à la jonction côté français, posent et poseront davantage de problèmes de saturation à l'avenir. La mise à gabarit autoroutier de la N5 est une des solutions pour résoudre ce problème d'encombrement ;
- La Ville de Walcourt tient cependant à faire part de quelques préoccupations :
  - Sur le territoire de la commune de Walcourt, le projet E420 s'écarte sensiblement de la N5 en raison probablement de l'étalement urbain qui s'est développé sur cet axe et qui rend impossible l'élargissement du tronçon pour mise à gabarit autoroutier sans procéder à l'expropriation de trop nombreux habitants et commerçants. Ce problème d'étalement urbain va obliger à trouver un tracé qui limite les coûts d'expropriation et donc proposer un projet qui louvoie entre les différents quartiers.
  - Le tronçon qui traversera le territoire de Walcourt est à ce jour en chantier entre les échangeurs de Fraire et de Somzée, ce qui veut dire que les aménagements entre Laneffe et Somzée devront être modifiés en fonction de la promesse de réaménagement de la Nationale 5 en boulevard urbain. Les

investissements en cours sur ce tronçon ne devraient-ils dès lors être rapidement stoppés de façon à limiter les dépenses inutiles ?

- Le projet propose de travailler un maximum de tronçons en déblais, une réflexion a-t-elle déjà été menée sur l'utilisation des remblais au vu du volume qui sera généré par le chantier ?
- En matière de relief naturel du sol, les anciennes Carrières au Sud-Ouest de Somzée, sur l'ancienne ligne de chemin de fer, présentent un important dénivelé avec le passage de la Thyria en fond de vallée. Comment sera traité le franchissement de l'obstacle ? La raison commanderait un franchissement en remblai avec une trémie pour le passage de la Thyria, mais en ayant une compensation en déblai de la zone de débordement de cours d'eau ainsi affectée par les travaux : le village de Thy-le-Château, régulièrement inondé, a déjà fait l'objet d'amélioration par rapport à ces zones de débordement situées en amont afin de limiter les crues. Il conviendra donc de tenir compte de ce paramètre de façon impérative dans les études.
- Le tracé retenu traverse des parcelles agricoles, déjà morcelées par la Nationale 5 et d'avantage encore par le projet retenu. Ne serait-il dès lors opportun de prévoir une opération de remembrement agricole, conjointement au permis d'urbanisme, afin de limiter les inconvénients engendrés par l'autoroute ? L'attention devra encore être portée sur les traversées de cette future autoroute par rapport aux convois agricoles qui empruntent aujourd'hui très régulièrement la Nationale 5 et qu'il serait malvenu de devoir accueillir par la suite dans des traversées successives de villages !
- Le projet traverse une zone d'intérêt paysager au Nord-Ouest de Somzée : une intégration paysagère sera-t-elle envisageable ?
- Les vents d'Ouest (vents dominants) auront tendance à rabattre les bruits générés par le réseau autoroutier sur les villages et quartiers situés à l'Est et plus particulièrement sur le plateau entre Somzée et Laneffe. Si le projet en déblai aura pour effet de limiter l'impact sonore sur les parcelles à faible distance, qu'en est-il pour les riverains dont les habitations se situent à moyenne distance ? Y a-t-il des moyens de limiter ces effets indésirables ?
- Dans le cadre de l'expropriation probable des bâtiments commerciaux existants sur le tronçon traversant l'entité, tels Partners (autorisé très récemment et dont les travaux ne sont pas encore achevés), RST, Faço Pro, Sud Garden, La Maison et le Feu,...serait-il envisageable de procéder aux expropriations le plus rapidement possible (dès la fixation du tracé définitif) et de laisser les sociétés exploiter leurs surfaces commerciales le plus longtemps possible (jusqu'au début des travaux), afin de leur laisser le temps, soit de trouver un nouveau bâtiment, soit de construire ailleurs. Ceci aurait pour effet de limiter les temps d'arrêt d'exploitation, voire de ne pas avoir de temps d'arrêt. Par ailleurs, il conviendrait également de prendre en compte, lors de la mise en œuvre de l'extension du zoning de Chastrès, qui fait par ailleurs l'objet d'un PCA, la possibilité d'accueillir prioritairement ces entreprises, ce qui devrait être discuté entre le Bureau Economique de la Province et la Ville de Walcourt.
- Le projet de réaffectation de la Nationale 5 prévoit la création d'un grand boulevard urbain, ce qui présage d'une part, de jonction depuis et vers les voiries existantes et d'autre part, d'une pression immobilière croissante le long de cet axe. Ne serait-il utile, dès à présent, d'étudier les possibilités de maîtriser l'étalement qui pourrait encore croître davantage le long de cet axe et d'en prévoir l'organisation ? Le maintien de ce type d'aménagement se fera-t-il depuis Charleroi jusqu'au village de Laneffe ? Le prolongement de la E420 telle que prévu à la jonction de Laneffe avec la N5 risque d'être difficile au nœud prévu vers le km 65 puisque la jonction se fait entre le Château-ferme de Laneffe et la salle des sports de la commune : il conviendra d'être vigilant par rapport à ce point de liaison.
- La Nationale 5 pourrait-elle être rétrocédée aux Entités qu'elle traverse (ce qui serait peu intéressant pour les communes par rapport aux frais d'aménagement et d'entretien, et compte tenu de l'utilité de jonction interurbaine que conservera cette voirie). Il est évident que, conformément à la politique régionale en la matière, les aménagements de cette future voirie devraient faire la part belle aux transports en communs et aux modes doux plutôt qu'au tout à la voiture ! Par ailleurs, la requalification de la N5 est l'occasion de se pencher sur les zones qui la bordent en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisation, car ce genre de projet nous obligera à revoir à la hausse les prévisions du Plan qui, jusqu'ici, ne prévoyait pas d'augmentation de croissance dans les prochaines décennies.
- A hauteur du village de Tarcienne, la future E420 devrait passer entre le bois du Louvroy (entité d'Ham-sur-Heure-Nalinnes) et le village. Nous souhaitons attirer l'attention sur la nécessaire sauvegarde du site du cimetière militaire de Tarcienne qui a fait l'objet d'une importante mise en valeur, financée par la Région Wallonne, dans le cadre des commémorations de la Première Guerre Mondiale. Il pourrait être envisagé que le nouvel axe routier soit enterré et recouvert à cet endroit afin que les riverains ne doivent pas supporter l'ancienne N5 à l'avant et la E420 à l'arrière. Nous insistons également sur la nécessité de ne pas désavantager les habitants de Tarcienne par rapport à ceux du Louvroy.
- Les conventions d'entretien de la N5 entre la Ville de Walcourt et la DGO1 resteront-elles d'application ?
- Les budgets nécessaires au projet englobent-ils déjà le coût de réaffectation de la N5 ? Cette réaffectation sera-t-elle réalisée prioritairement dans la foulée des travaux de la E420 ?;

Vu l'introduction et l'analyse territoriale générale de l'avant-projet de plan, l'évaluation environnementale et d'aménagement de l'avant-projet de plan et de ses alternatives, le résumé non technique et la cartographie, figurant au dossier ;

Considérant que les documents susvisés ont été soumis à enquête publique du 25/10/2017 au 08/12/2017 (affichage le 20/10/2017) conformément à l'article D.VIII.1 du Code du Développement Territorial ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique en date du 08/12/2017 dressé par le Conseiller en Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, figurant au dossier ;

Considérant que l'enquête publique susvisée a suscité 314 réclamations (collectives et individuelles), dont la liste est reprise sous le tableau figurant au dossier ;

Vu le rapport du 04.01.2018 du Conseiller en Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, figurant au dossier ;

Considérant qu'en vertu de l'article 43 §3 du CWATUP, dans les quarante-cinq jours de la clôture de l'enquête publique susvisée, le Collège communal transmet les réclamations, observations et procès-verbaux au Gouvernement et le Conseil communal transmet son avis ;

Vu la décision du Collège communal du 04/01/2018 de proposer au Conseil communal d'admettre l'utilité du 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 en le conditionnant aux éléments suivants :

- Etudier la possibilité d'un parcours alternatif en quittant l'E420 en amont des carrières d'Yves-Gomezée pour aller rejoindre la E42 à Sambreville ;
- Adoption de la variante 1 du tunnel de Somzée et pas le contournement de Somzée ;
- Etude approfondie de la variante 1 vis-à-vis de l'accessibilité des quartiers « isolés » en phase travaux avec l'étude de la possibilité de prolonger le tunnel jusqu'au moment où l'E420 quitte la N5 pour aller vers l'échangeur de la barrière de Tarcienne ;
- Etude de recommandations d'isolement (physique, sonore, ...) des quartiers traversés, notamment du quartier de la Barrière ;
- Etude d'un cheminement le plus direct possible entre Somzée et la N5 pour éviter d'enclaver certains quartiers ;
- Etude de la possibilité de limiter les nuisances pour les riverains et assurer la continuité de l'accessibilité des quartiers traversés en phase chantier et en phase exploitation ;
- Réétudier le tracé pour éviter au maximum les expropriations de maisons et commerces localisés dans la zone de réservation ;
- Etude du déplacement de l'échangeur situé au niveau de la barrière de Tarcienne pour sauvegarder la rue de la Barrière et pour permettre ainsi une libre circulation du quartier du Lumsonry vers le centre de Tarcienne dans les deux sens afin que Tarcienne puisse accéder au boulevard urbain ;
- Déplacement le plus à l'ouest possible de l'E420 au passage du quartier du Louvroy, sachant que les habitations se situant à cet endroit sur le village de Tarcienne seront enclavées entre l'E420 et la N5 et prévoir que le nouvel axe routier soit enterré et recouvert à cet endroit afin que les riverains ne doivent pas supporter l'ancienne N5 à l'avant et la E420 à l'arrière en insistant sur la nécessité de ne pas désavantager les habitants de Tarcienne par rapport à ceux du Louvroy ;
- Enterrer en trémies les traversées de la N5 par l'E420 ;
- Créer un boulevard urbain de Somzée à Charleroi en favorisant les modes de déplacement collectifs et doux ;
- Veiller au maintien et au maillage des chemins et sentiers existants de droit ou de fait qui pourraient être interrompus par l'E420 et porter attention sur les traversées de cette future autoroute par rapport aux convois agricoles qui empruntent aujourd'hui très régulièrement la Nationale 5 et qu'il serait malvenu de devoir accueillir par la suite dans des traversées successives de villages ;
- Etudier la possibilité d'une amélioration du trafic en adéquation avec les objectifs environnementaux de limitation des GES via des solutions alternatives au transport routier, notamment en ce qui concerne le ferroutage et le transport fluvial pour les longues distances et le développement ;
- Recommander la réalisation d'un échangeur supplémentaire entre Tarcienne et Marcinelle, permettant aux habitants des zones proches de se rabattre sur l'E420, plutôt que de conserver leurs itinéraires de fuite ;

Vu le procès-verbal de la Commission Qualité de la Vie, Urbanisme, Aménagement du Territoire et Environnement du 12/01/2018 figurant au dossier ;

Après en avoir délibéré, par 20 voix pour et 1 voix contre (Mme B. Selvais),

DECIDE :

D'admettre l'utilité du 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 en le conditionnant aux éléments suivants (sans ordre de priorité défini) :

- Etudier la possibilité d'un parcours alternatif ou complémentaire en quittant l'E420 en amont des carrières d'Yves-Gomezée pour aller rejoindre la E42 à Sambreville ;
- Adoption de la variante 1 du tunnel de Somzée et pas le contournement de Somzée ;
- Etude approfondie de la variante 1 vis-à-vis de l'accessibilité des quartiers « isolés » en phase travaux avec l'étude de la possibilité de prolonger le tunnel jusqu'au moment où l'E420 quitte la N5 pour aller vers l'échangeur de la barrière de Tarcienne ;
- Etude d'un cheminement le plus direct possible entre Somzée et la N5 pour éviter d'enclaver certains quartiers ;
- Etude du déplacement de l'échangeur situé au niveau de la barrière de Tarcienne pour sauvegarder la rue de la Barrière et pour permettre ainsi une libre circulation du quartier du Lumsonry vers le centre de Tarcienne dans les deux sens afin que Tarcienne puisse accéder au boulevard urbain ;
- Déplacement le plus à l'ouest possible de l'E420 au passage du quartier du Louvroy, sachant que les habitations se situant à cet endroit sur le village de Tarcienne seront enclavées entre l'E420 et la N5 et prévoir que le nouvel axe routier soit enterré et recouvert à cet endroit afin que les riverains ne doivent pas supporter l'ancienne N5 à l'avant et la E420 à l'arrière en insistant sur la nécessité de ne pas désavantager les habitants de Tarcienne par rapport à ceux du Louvroy ;
- Etude de recommandations d'isolement (physique, sonore, ...) des quartiers traversés (quartier de la Barrière,...) ;
- Etude de la possibilité de limiter les nuisances pour les riverains et assurer la continuité de l'accessibilité des quartiers traversés en phase chantier et en phase exploitation ;
- Réétudier le tracé pour éviter au maximum les expropriations de maisons et commerces localisés dans la zone de réservation ;
- Enterrer en trémies les traversées de la N5 par l'E420 ;
- Créer un boulevard urbain de Somzée à Charleroi en favorisant les modes de déplacement collectifs et doux. Le projet se base trop sur « le tout à la voiture » et il serait dès lors intéressant de prévoir des parkings de délestage pour favoriser un transport en commun de Charleroi à Somzée sur le futur boulevard urbain ;
- Etudier la possibilité d'une amélioration du trafic en adéquation avec les objectifs environnementaux de limitation des GES via des solutions alternatives au transport routier, notamment en ce qui concerne le ferroutage et le transport fluvial pour les longues distances et le développement ;
- Veiller au maintien et au maillage des chemins et sentiers existants de droit ou de fait qui pourraient être interrompus par l'E420 et porter attention sur les traversées de cette future autoroute par rapport aux convois agricoles qui empruntent aujourd'hui très régulièrement la Nationale 5 et qu'il serait malvenu de devoir accueillir par la suite dans des traversées successives de villages ;
- Recommander la réalisation d'un échangeur supplémentaire entre Tarcienne et Marcinelle, permettant aux habitants des zones proches de se rabattre sur l'E420, plutôt que de conserver leurs itinéraires de fuite.

Par le Conseil,

Le Directeur Général.,  
(s)  
C. GOBLET

La Bourgmestre,  
(s)  
C. POULIN

Pour extrait conforme,

Walcourt, le 19.01.2018

Le Directeur Général.,  
C. GOBLET



La Bourgmestre,  
C. POULIN