

Projet du BHNS à Charleroi - Groupe de travail du tronçon - N5 Couillet Queue-Bultia

Réunion du 25 novembre 2019 organisée par Espace Environnement à l'Hôtel de Ville de Charleroi.

Couillet le 13 novembre 2019.

Introduction :

Suite à la diffusion d'articles de presse, de Charleroi Magazine, mais aussi à la réunion qui s'est tenue au Centre Social de Délassement de Marcinelle le 20 septembre 2019 suivie, d'un compte rendu rédigé par Monsieur Kaisin, tout, a été largement diffusé et commenté sur le site WEB de Loverval Passionnement (site géré par Monsieur Dombrecht). En ce qui me concerne, j'ai fait circuler dans mon voisinage 2 exemplaires du dossier de 31 pages (bien documenté) qui était à disposition du public à la réunion du 20 septembre au Centre de Délassement. Le dossier du BHNS <https://bhnscharleroi.be> a été diffusé.

J'ai rencontré non seulement des voisins mais également à la N5, 18 propriétaires de 15 commerces (sur +- 30) installés entre Couillet Queue et la rue des Peupliers à Loverval. Au début de ma démarche ils étaient très peu informés voire pas du tout alors qu'ils sont les premiers intéressés par ce projet. Ils le découvrent maintenant et sont stupéfaits, inquiets pour leur commerce et leurs employés (+-60 emplois). Tous les riverains de Couillet-Marcinelle ont-ils reçu Charleroi Magazine et un folio Pub de 4 pages dans leur boîte aux lettres? Une dernière réunion de quartier organisée par Madame Corona est encore programmée ce 19 novembre 2019, j'ai demandé aux personnes rencontrées, principalement aux commerçants, d'y assister. Par ces actions, je pense que l'on peut dire que les questions, remarques, commentaires qui vous seront communiqués à la réunion du 25 novembre par les 15 personnes sélectionnées par Espace-environnement, devraient être un apport important d'informations pour les décideurs du projet BHNS de la N5.

Commentaires et questions :

Vous trouverez ci-dessous la liste des commentaires qui retiennent mon attention. Sans doute que certains sujets cités ci-dessous ont déjà fait l'objet d'évaluations ou d'études des services impliqués ou seront évoqués par d'autres personnes présentes ce 25 novembre.

1- La largeur de la bande parking, aux endroits où le BHNS ne circulera pas en site propre (soit 26% du tracé complet de 11.2km) DOIT être plus large que celle située à la chaussée de Bruxelles qui est bien trop étroite et dangereuse. Cette largeur insuffisante conduit à « l'effet de bord » défini à la page 24 du dossier (que je pratique comme beaucoup d'autres quand je me rends chez BNP Lodelinsart) oblige aussi certains riverains de ces zones à placer 2 roues de leur véhicule sur ... leur trottoir ! Cette question parking interpelle particulièrement les commerçants.

2- La synchronisation des feux (intelligents ?) est déficiente par exemple entre le rond-point Couillet Queue et le carrefour route de Philippeville avec les rues du Coucou et de Nalinnes. Les feux commandés par les piétons qui traversent le passage, à la sortie du rond-point de Couillet Queue en direction de Philippeville sont déroutants. Lors d'un second appel, ils fonctionnent déjà quelques secondes après la fin du premier appel, surprenant ainsi les chauffeurs des camions lourdement chargés qui dans la descente ne peuvent s'arrêter instantanément. Aujourd'hui d'une manière générale la synchronisation des feux est loin

d'être programmée de façon optimale sur l'ensemble du parcours de la N5.

PS : A la chaussée de Bruxelles aussi, les déplacements de véhicules, en parallèle avec le tram, sont loin d'être optimisés (des exemples peuvent être exposés) alors que cette ligne a été complètement aménagée il n'y a que quelques années.

3- Les passages pour piétons, en face de deux écoles, notre Dame à Loverval et l'école CECS à Couillet, sont à sécuriser prioritairement, (dans le passé il y a déjà eu de trop nombreux accidents). Un passage souterrain ou aérien à ces 2 endroits ne pourrait-il pas aussi, par la même occasion, améliorer la fluidité du trafic?

PS: Une passerelle vient d'être construite au Centre ADEPS de LOVERVAL ? Pourquoi pas aussi à la N5 pour ces 2 écoles, c'est à la mode.

4- A la sortie du R3 au niveau du rond-point Couillet Queue en direction de la N5, ne peut-on pas limiter la vitesse à 30KM et installer un signal clignotant orange. J'ai été témoin, il y a peu, d'un renversement de camion avec sa remorque juste dans le virage immobilisant ainsi de nombreuses heures le trafic. Le tronçon entre le rond-point Couillet Queue et le rond-point Ma Campagne est particulièrement dangereux. Témoin aussi à de nombreux accrochages (certains très graves) véhicules-piétons ... Mon épouse et moi avons chacun presque 50 ans de conduite avec un kilométrage cumulé de plus de 800000km et «seulement » 7 accrochages DONT 3 entre le rond-point de Couillet Queue et la rue du Tunnel (soit sur +- 400m) impliquant 1 camion et 2 voitures alors que nous n'habitons la rue du Tunnel que depuis 20 ans.

5- La descente de Loverval vers le rond-point Couillet Queue ne devrait-elle pas être interdite aux camions transportant des produits dangereux et pour les autres appliquer une taxe kilométrique dissuasive ? Ces trop nombreux camions sont la nuisance N° 1 pour tous, dès Philippeville des parcours alternatifs devraient être proposés pour les transporteurs se dirigeant vers le Nord du pays (via un tarif plus attractif pour eux ?).

Ne peut-on pas renforcer les couches de fondation ? Aujourd'hui il y a des ornières creusées par le passage des camions (danger par temps de pluie de neige et de verglas). Vous avez depuis peu, à la ville de Charleroi, une station mobile d'analyse de la qualité de l'air, il serait utile de la placer sur cette N5 et d'effectuer les mesures de pollution (je serais curieux, 50 m après le rond-point de Couillet vers Philippeville de connaître les résultats des mesures).

6- Les sorties des rues débouchant sur la N5 sont bien dangereuses. Je pense à la rue du Tunnel principalement, en juillet et août, lorsque le bassin de natation du Centre Social de Délassement est ouvert. A la fermeture du bassin, des centaines de véhicules doivent s'engager sur la N5. En concertation avec la commune de Gerpinnes, l'inversion du sens interdit situé dans le bas de la rue du Tunnel, juste à l'entrée de l'avenue des Lacs (Marcinelle), ne serait-il pas pertinent ? L'engagement sur la N5 par la rue des Templiers à Loverval me paraît plus sécurisant, la vue (45°) est bien plus dégagée pour se lancer sur la N5. Des feux pour la sortie des rues de Couillet et Loverval débouchant sur la N5 ne pourraient-ils pas être installés ? Je reconnais toutefois que la bande, en site propre, pour le bus permettra un engagement sur la N5 moins dangereux qu'aujourd'hui. Pour éviter «la pagaille» dans nos quartiers, le phasage aussi avec l'ouverture du bassin et le placement des signaux de sens interdit sont requis (ce ne fut pas le cas en 2019).

7- Sécurisation des cyclistes : le tronçon Rues de la cité jardin, Général Lanrezac et du Tunnel est parfait mais sur la N5 le tronçon de 400 m depuis la rue du Tunnel en direction de Philippeville où piétons et cyclistes cohabiteront sera une source potentielle d'accidents (vélos

– électriques ou pas). Ne pouvez-vous pas examiner depuis la rue Général Lanrezac de continuer le parcours cycliste vers le bas de la rue du Tunnel, l'avenue des Lacs, l'Allée des Cygnes, les allées des Lacs et des Templiers. On arriverait comme cela, en face de l'école Notre Dame. **PS** : Ce parcours est plus difficile pour les vélos dépourvus d'assistance électrique. Il faut aussi noter que de la Première à la Sixième avenue à Marcinelle, on peut emprunter un itinéraire sécurisé vélo pour rejoindre le bas de Couillet, en passant par les bois au départ de la Sixième avenue en direction du Centre de Délassement via le chemin de terre appelé « l'avenue de la Petite Suisse »

8- Pour ce projet, de nombreux arbres seront plantés (c'est très bien) mais il sera nécessaire que le service nettoyage des avaloirs, dès l'automne, soit bien plus efficace qu'aujourd'hui (de nombreux y sont complètement bouchés depuis des mois). Toutefois, pour l'évacuation des feuilles le camion TIBI équipé de brosses et aspirateur passe avec efficacité régulièrement.

9- Les plannings des travaux devraient être raccourcis au maximum et autrement plus **rigoureux et respectés** que ce que nous avons pu constater pour la « ligne trams » de la chaussée de Bruxelles et le petit ring R9 ! qui ne sont certainement pas des exemples à suivre ! J'ai bien noté à notre réunion de quartier le 20 septembre que sur la chaussée de Bruxelles, il y avait les rails de grande longueur à fixer.

Pour la N5 ne peut-on pas envisager un chantier suivant un horaire à 2 pauses : 6.00H à 22.00H et non pas un horaire que j'appelle « de confort » de 7 à 15.30H alors que le trafic est le plus dense. Y aura-t-il aussi des pénalités en cas de retard sur le planning initial...? Je suppose que le planning maître est déjà bien connu aujourd'hui. Dès que les plannings d'exécutions détaillés seront établis, les riverains de la N5 pourraient-ils en avoir connaissance ? Je suppose que vous les réaliserez avec un programme du type MS Projet. Cette transparence permettra de suivre la bonne exécution des travaux et le respect des délais en fonction des moyens (hommes et équipements) repris dans les contrats engageants signés par toutes les parties impliquées. Je suppose qu'un rapport hebdomadaire ou mensuel du suivi de chantier sera établi, pourrions-nous avoir une copie et nous assurer ainsi de la bonne exécution et du respect des plannings ?

Les commerçants rencontrés me signalent :

Leurs craintes de connaître la même situation que celle de la chaussée de Bruxelles c'est-à-dire une incapacité à respecter un planning avec toutes les conséquences qui en découlent pour leurs commerces. On ne peut donc qu'accepter et valider un planning rigoureux et connu de tous. Des indemnités journalières seront-elles accordées pour leur perte d'activité pendant les travaux, des astreintes seront-elles prévues ? Les taxes seront-elles réduites durant les travaux, quid aussi du RC (revenu cadastral) sera-t-il revu à la baisse ? Quid pour certains des remboursements mensuels des prêts commerciaux ? Ces commerçants travaillent majoritairement avec une clientèle de passage. Que feront-ils avec leur personnel pendant les périodes d'inactivité? Chômage et/ou licenciement ? Les frais fixes représentent par mois des dépenses de **5000€ minimum** par commerce! Quid aussi du stationnement de leurs fournisseurs, à l'arrêt, sur les bandes y compris la bande en site propre du bus (je pense par exemple à une fourniture de pianos de 300KG immobilisée sur une bande au minimum d'une heure pour les manutentions)?

Si ces contrats sont attribués à des sociétés étrangères, en cas de nécessité, sur chantier, y aura-t-il du personnel francophone (un coordinateur de chantier) habilité pour parler avec les riverains ?

La cohabitation simultanée avec l'horaire des travaux-le trafic important aux heures pleines (dans les 2 sens) et l'activité commerciale sera un véritable cauchemar. Les travaux seront-ils

entrepris en même temps sur la N5 et la N53? Si oui les plans pour gérer la circulation venant du sud de Charleroi sont-ils déjà étudiés ?

10- Parcs-relais SECURISES : Il serait nécessaire de limiter le stationnement à maxi 10 H pour éviter ce que connaît le parking Delta à Bruxelles, véhicules ventouses, garage pour les riverains.... cette situation ne permettant pas aux navetteurs de trouver des emplacements pour leur véhicule. Places occupées et disponibles signalées par lampes rouge, verte, des caméras qui enregistrent les entrées et sorties..... Ces parkings devraient être gratuits aussi, le seront-ils ? Les vélos seront-ils rangés dans des logettes sécurisées ?

11- Pour la TEC

11-1 .Comme le BHNS passera toutes les 10 minutes ne peut-on pas envisager la suppression de la ligne 19 de Charleroi à Loverval (A et R) ? Le 451 ne peut-il pas s'arrêter entre les ronds-points Ma Campagne et Mésange. Les autres lignes venant de l'IMTR - Châtelet (en page 24 du dossier la liste des bus concernés) ne peuvent-elles pas s'arrêter au rond-point Couillet Queue ? Ces bus supprimés sur la N5 soulageraient par la même occasion cet axe et éviteraient une offre **démesurée injustifiée** (certainement plusieurs bus toutes les 10' !!) digne du métro de Londres. Les fréquences de ces lignes raccourcies, pourraient en compensation, être renforcées. Pour le 451 ce renforcement de l'offre évidemment, devrait être en phase avec l'horaire du passage des trains de la ligne Charleroi Couvin. Cette proposition peut être aussi étudiée pour tous les bus arrivant à la N53 au GB Bomerée, aux 4 bras de Couillet.....Je suppose que les bureaux de la TEC ont toutes les données pour valider OU pas cette proposition. Comme inconvenient, je reconnais que les passagers devraient attendre la correspondance pour le BNHS. (Voir aussi mes commentaires à la fin de mon point 13).

11-2 Fiabilité de la TEC – en cas de grèves un service minimum sera-t-il assuré ? Comparaison de service avec le 451 Charleroi Couvin bien plus fiable. Le passé a montré un gros problème de fonctionnement de la TEC et découragé plus d'un, à utiliser les transports en commun.

11-3 Nombre de BHNS simultanément en service sur cette ligne N5 : 4 ok ? (voir la page 24 du dossier) ce bus va-t-il bien jusqu' à la gare ? Le tracé de la page 25 s'arrête au rond-point Tirou mais en page 15, il y a une ligne verte non continue vers la gare.

11-4 La ville de Strasbourg vient de valider pour 1 nouvelle ligne, l'achat de bus électriques Alstom APTIS (95 places). Ces nouveaux bus viennent d'être qualifiés après 2 ans d'essais. Avec les batteries, ces bus ont une autonomie de 200Km. La mise en service est prévue fin 2019 - début 2020. Ces 200 Km sont suffisants pour couvrir une pause de 8H. Un rapide calcul montre que sur les 2 axes N53 + N5 soit +- 11.5km parcourus en 31' une autonomie de 200km couvre pour Charleroi une pause de 8H (mais sans réserve !) avant de retourner au dépôt pour recharge de la batterie. Les services techniques de la TEC pourraient se rendre début 2021 à Strasbourg pour un retour d'expérience.

A Liège, John Cockerill avec d'autres acteurs locaux lancent aussi le nouveau projet de développement des véhicules (y compris les bus) à l'hydrogène.

La firme Van Hool commercialise le bus (Febus) électrique-hydrogène ayant une autonomie de 300KM (déjà en circulation à Pau). Ces nouveaux bus, sont à l'achat 2 fois plus coûteux (soit entre 5 et 600000€ prix catalogue) que les motorisations thermiques mais ces bus de nouvelles générations sont moins coûteux en maintenance et exploitation.

11-5. Ces BHNS seront-ils gratuits ? Si oui, on peut penser que ce sera une importante réponse positive et assurer le succès de ces 2 lignes (à étendre aux lignes M) ?

11-6. Des panneaux photovoltaïques, solaires, seront-ils installés sur les toits des dépôts TEC. Une réponse positive est, me semble-t-il, pertinente ?

12- Pour les accès aux parkings le long des commerces : la ligne blanche de séparation bus et autres véhicules ne pouvant pas être traversée, pourra-t-on par exemple, de la rue Jean Jaurès à la rue du Tunnel, rouler sur la bande bus pour accéder aux commerces ou chez soi (la rue du Tunnel). Cette question est également posée pour tous les tronçons présentant une bande bus en site propre.

13- Une extension vers le Bultia n'est pour l'instant pas à l'ordre du jour, **c'est regrettable.** Je ne suis, sans doute pas, le premier à l'écrire. En effet de nombreux riverains font leurs courses aussi bien à Belle-Fleur qu'au Bultia. Je suis conscient que cette extension réclame un investissement supplémentaire de **15millions €** ? Information communiquée lors de la réunion du 20 septembre au Centre de Délassement.

En page 7 de la revue, SOFINA finance le projet à hauteur de 50 millions €, Le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructure finance un montant additionnel de 3.5 !!+5 millions pour la TEC (études, achat des bus ...) et pour l'exploitation 1.3 millions annuel. 50 millions pour +- 11.5Km de voirie soit +/- 4.350 millions €/km pour des travaux dans un milieu urbain DENSE. La distance entre le rond-point ma Campagne est de 2 km soit un investissement supplémentaire de **8.7 millions** pour les travaux sur ce tronçon. Pouvez-vous nous confirmer l'estimation de coût pour les travaux sur ces 2 KM qui sont moins contraignants à aménager que dans la ville (zone dégagée, aucun arrêt supplémentaire entre les 2 ronds-points cités, sans ouvrage important de génie civil). Cette extension de 2 km me semble aussi pertinente pour répondre aux besoins des habitants de Gerpinnes et Nalinnes, ces 2 communes pouvant réaliser un parc relais et aider à diminuer sur la N5 le trafic vers et de Charleroi.

Pour terminer avec ce tronçon de 2 km : Ne peut-on pas effectuer des travaux d'aménagement uniquement des abords (pistes cyclables-éclairage let- marquage...) sans travaux coûteux aux 2+2 bandes ? le bus 451 (et autres) ayant leurs terminus au Bultia où le BHNS reprendrait en charge les voyageurs de/vers Charleroi. Le gain financier serait pour moi important et pourrait servir à l'achat d'un bus supplémentaire. Pour retourner vers Couvin, ce 451 circulerait à vide du Bultia vers le rond-point Ma Campagne – et retour vers le Bultia.

14- En général la durée des travaux est un cauchemar (avec comme exemple la Chaussée de Bruxelles, le petit ring R9) ainsi que le trafic important venant et allant de et vers la France, sont 2 thèmes TOUJOURS évoqués.

15- Divers : des abris « confortables et éclairé le soir et le matin » sont-ils prévus aux arrêts du bus peu fréquentés (page 9 du dossier) ?

Sur le premier tronçon de la N5 (chaussée de Philippeville) - S'il est difficile d'imaginer un rond-point aux 4 bras de Couillet (sans expropriation) au carrefour Detombay pourrait-on l'envisager ? Aux 4 bras de Couillet, j'avoue ne pas bien comprendre la fin de page 26 le projet prévoit la suppression de l'accès ouest à vocation plus locale

16- Largeur des trottoirs à mini. 1.50M (page 13 du dossier) je lis que cette largeur répond au CoDT3). Je peux comprendre qu'à des endroits comme écoles, gros commerces il est utile d'élargir mais aux autres endroits, où les bus n'ont pas de sites propres, je pense qu'il serait plus opportun de prévoir des trottoirs de +-1.30 avec un maintien de la largeur actuelle à

2.10m pour les emplacements de parking voitures des riverains. Voir sur la chaussée de Bruxelles (mon point 1), la largeur me semble inférieure à 2.1m. Quelle est la largeur prévue pour votre projet (info. non trouvée dans votre dossier)?? Ces emplacements de parking en face des commerces est primordial. La clientèle de passage représente plus de 80% de leur chiffre d'affaire. La hauteur des bordures sera-telle dégressive pour le passage des piétons des trottoirs à la route ?

17- Le tronçon Couillet Queue - Ma Campagne, sur sa plus grande longueur, est situé sur le territoire de Gerpinnes. Il serait souhaitable d'associer (même comme observateur) le bourgmestre ou son échevin de la mobilité à la réunion du 25 novembre.

Conclusions :

Je n'ai pas rencontré beaucoup de personnes qui sont totalement opposées au projet de BHNS mais par contre, **une bien grande inquiétude voire la PANIQUE des commerçants locaux (+- 30) entre Couillet Queue et l'école Notre Dame le long de cet axe bien trop fréquenté par les camions.**

Ne pourrait-on pas programmer une réunion pour commenter les réponses que vous apporterez aux questions des citoyens participant aux 6 groupes ? Il est important que d'éventuels commentaires contradictoires soient entendus avant de lancer, en fin de phase 2, le dépôt des permis.

Pendant la phase de réalisation des travaux, il serait bon que le comité se réunisse disons, une fois tous les mois, pour relayer les problèmes des riverains et vérifier, par la même occasion, la progression des travaux en comparaison avec le planning initial (réunion d'information (mutuelle) et de coordination).

Avec mes salutations,

Vignerons Gérard
Rue du Tunnel 76/4
6010 Couillet