

Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil communal
du 18 décembre 2017

Présents

Président P. Magnette, Bourgmestre

F. Daspremont, C. Devilers, M. Fekrioui, Ph. Van Cauwenberghe, J. Patte, S. Beghin, A-M. Boeckeaert, O. Cencig, E. Goffart, Echevins

G. Monseux, B. Van Dyck, O. Chastel, S. Kilic, V. Salvi, L. Gahouchi, L. Parmentier, Ph. Sonnet, F. Devilers, M. El Bourezgui, M. Dogru, A. Tanzilli, J-P. Deprez, M. Sempo, X. Desgain, P. Panier, S. Merckx, H. Imane, S. Bangisa, E. Paolini, M. Felon, N. Tzanétatos, A. Dufrane, D. Jadoul, D. Fotia, Ch. Meysman, J-Ph. Preumont, Ph. Hembise, A. Frère, K. Saladé, M. Kadim, L. Demaret, M. Reggiani, M. Herman, J-C. Rinchart Conseillers

E. Massin, Président du CPAS

C. Ernotte, Directeur général f.f

Absent(e)s

-

Excusé(e)s

L. Casaert, M. Hoebeke, L. Manouvrier

MM. Panier, Herman, Jadoul ne prennent pas part à l'examen et au vote de cet objet

N° objet : 2017/11/U/20

Objet : Révision partielle des plans de secteur de CHARLEROI et PHILIPPEVILLE – COUVIN 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 sur l'étude d'incidences y relative.
--

Le Conseil communal,

L'urgence est admise à l'unanimité

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et plus précisément l'article L 1122-30;

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de la Mobilité et notamment les articles 1er, 21 à 46 et 452/25 ;

Vu le Code de développement Territorial et notamment les articles D.I.1., D.II.18. à D.II.57., D.VIII.1, D.VIII.5, D.VIII.20 ;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement wallon, datée du 25 juillet 2017 et intitulée « La Wallonie plus forte » ;

Vu l'arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Charleroi, modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 3 et 6 mai 1993 et par les arrêtés du Gouvernement wallon des 1er avril 1999 et 22 avril 2004 ;

Vu l'avis du Conseil Communal du 24 février 2014 sur le projet de SDER ainsi que son évaluation ;

Vu le Plan Communal de Mobilité actualisé approuvé par le Conseil communal le 30 mars 2015 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 octobre 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 le courrier du SPW-DGO4-Direction de l'Aménagement Régional, daté du 10 octobre 2017, informant la Ville de Charleroi du fait que le Gouvernement wallon avait, en sa séance jeudi 28 septembre 2017, pris acte de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteurs et avait décidé de poursuivre la procédure en transmettant le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales aux collèges communaux pour être soumis à enquête publique ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique du 8 décembre 2017 accompagné des réclamations et observations transmis le 13 décembre 2017 à la Cellule de Développement Territorial du Gouvernement wallon ;

Considérant qu'en date du 24 février 2014, le Conseil Communal a remis un avis sur le projet de SDER et que celui-ci traitait déjà de la problématique de désenclavement Sud de Charleroi :

« (...)

Considérant qu'une enquête publique a été organisée par le Gouvernement wallon du 29 novembre au 13 janvier 2014 ;

(...)

Considérant les remarques particulières visant :

(...)

- *Au pilier III. Mieux aménager le territoire pour permettre le développement de transports durables : l'insuffisance des voiries existantes et envisagées ne permettant pas à Charleroi un développement d'échanges performant avec Charleville-Mézières et Maubeuge ;*
- (...)

Considérant l'avis de la CCATM rendu le 12 février 2014, bien que celui-ci ne soit pas requis par la procédure ;

(...)

Considérant que les voies de type secondaire proposées par le SDER pour la sortie Sud ne correspondent pas non plus à la volonté de développer un grand axe transeuropéen Reims-Paris-Marseille ;

Considérant que la CCATM estime en effet que l'axe Nord-Sud doit avoir un statut d'eurocorridor segmenté pour maximaliser les flux vers Charleroi et ses équipements ;

(...)

Considérant que ces positionnements restent essentiels car ils permettront à Charleroi de jouer le rôle de ville métropole relais avec Bruxelles, capitale de l'Europe ;

(...)

Considérant que les observations et réclamations récoltées lors de l'enquête publique et l'avis de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité rencontrent les préoccupations majeures de Charleroi ;

(...)

Considérant que Charleroi possède un réseau routier conséquent qu'il est important d'optimiser par le renforcement des axes Nord - Sud et Est – Ouest ;

Considérant qu'il est important de préciser que l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi-Reims doit être reconnu comme axe de développement structurant, doté d'un statut autoroutier ;

Considérant que les infrastructures déjà présentes sur le territoire de Charleroi, telles que l'aéroport ou la plateforme multimodale, attirent des publics d'horizons lointains, européens, voire hors Europe, et qu'il est donc nécessaire d'en renforcer les connexions ;

Considérant que le projet de SDER reste peu explicite quant à l'axe de développement routier de Charleroi vers le Sud ;

Considérant que la sortie sud de Charleroi est un enjeu majeur de développement de la métropole vers la France ;

(...)

Considérant que reconnaître Charleroi comme pôle métropolitain majeur, (...), c'est admettre ses revendications légitimes pour obtenir des équipements culturels, économiques, universitaires et les réseaux autoroutiers structurants nécessaires à son développement ;

Considérant la nécessité de préciser les axes de développement au regard du potentiel de développement de Charleroi, notamment vers le Sud, et plus particulièrement l'axe Anvers – Bruxelles – Charleroi – Reims (doté d'un statut autoroutier) et vers Maubeuge ;

(...) »

Considérant qu'en date du 30 mars 2015, le Conseil Communal a approuvé le Plan Communal de Mobilité (PCM) actualisé ;

Considérant que, dans son diagnostic, le PCM relève :

- Concernant la hiérarchie du réseau routier : *le R9 est construit dans la zone dense, à quelques centaines de mètres de l'Hôtel de Ville. Le R3 est, au contraire, très éloigné du cœur de la ville, et son utilisation pour des déplacements internes impose des détours conséquents. Il résulte de cette structure du réseau que le R9 est très, trop attractif pour des déplacements de périphérie à périphérie, contribuant à ramener du trafic de transit par le cœur de la ville.*
- Concernant l'analyse des charges de trafic qui permet de confirmer les enseignements issus de la structure du réseau :
 - *Le R3 est relativement peu utilisé (30'000 à 40'000 uv/jo), et à l'inverse des problèmes observés « classiquement » dans les agglomérations similaires en France ou en Suisse par exemple, c'est la rocade interne, le R9, qui supporte le trafic le plus élevé ;*
 - *La N5 et la N90 sont également des voiries structurantes très chargées, avec plus de 30'000 uv/jo.*
- Concernant le fonctionnement du R9 dont le statut est autoroutier : *les réserves de capacité des accès au R9 sont donc faibles, et sa capacité à accueillir du trafic supplémentaire limitée.*
- Concernant la structure de trafic automobile à l'échelle du R9 : *le peu de réserve de capacité sur certaines insertions indique qu'il sera difficile à terme, avec la pratique actuelle à Charleroi, de concilier les deux fonctions, de transit et d'échange, en perspective de la densification souhaitée du centre-ville. Une réduction et/ou un report des flux de transit sur d'autres axes ou modes de transports sont donc indispensables.*

Considérant que, dans sa définition des objectifs, le PCM recommande :

De mieux valoriser les réserves de capacité du R3, en y reportant le transit qui emprunte actuellement le R9. L'effort sera à porter en priorité sur les axes nord-sud (A503-A54 et N5-A54), pressentis comme étant les axes de transit principaux ;

Considérant que, en conclusion, dans son Plan de mobilité final, le PCM préconise comme concept multimodal d'organisation des déplacements à l'échelle du R3 : *une organisation qui s'appuie sur :*

- *La création d'axes de bus radiaux complémentaires sur les bassins versants actuellement déficitaires en transports collectifs,*
- *Le déclassement de certains grands axes routiers de pénétration au centre-ville (vitesse maximale autorisée, idéalement réduction de la capacité offerte), pour réduire leur attractivité relative par rapport aux axes de transports en commun et inciter ainsi aux reports modaux attendus de la voiture vers les modes alternatifs ;*
- *Le report des grands flux de transit automobiles sur le R3 ; (...)*

Considérant que le PCM identifie le bassin versant de la N5 comme déficitaire en terme d'offre de transports collectifs structurants et recommande la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur son tracé au Sud de Charleroi entre le R9 et le Bultia ;

Considérant que la mise en œuvre de cette recommandation nécessiterait de réduire les charges actuelles de façon substantielle ;

Considérant qu'au vu des recommandations de cette étude, il a été demandé à la SRWT de mener une étude globale visant la concrétisation d'aménagements sur les axes N5 et N53 en vue de favoriser les transports en commun ;

Considérant qu'au terme de cette étude, les conclusions de la SRWT et ses recommandations au Gouvernement wallon étaient :

- Au niveau de l'approche « exploitation réseau »

De retenir le scénario avec création d'un BHNS à la fréquence de 7 minutes 30 superposé au réseau actuel. Il permet de satisfaire l'ensemble des objectifs poursuivis : la liaison vers le centre-ville via Tirou avec une forte fréquence, de ne présenter aucune rupture de charge, ni perte de liaisons côté N5 pour la clientèle actuelle.

- Au niveau de l'approche « infrastructure en faveur des TC »

De retenir le scénario « Vitesse commerciale (Vcom) et régularité » entre les 2 axes. Il permet d'améliorer la vitesse commerciale mais également la régularité de la nouvelle ligne.

Considérant que la SRWT souligne que, si le report de trafic était envisagé sur le tronçon Sud de la N5 (Projet « Trident » mis en place), le BHNS pourrait être mis en place intégralement sur la route de Philippeville (N5 actuelle) ;

Considérant que, depuis lors, les aménagements d'infrastructures favorisant les transports en commun sur les axes de la N5 et la N53 à Charleroi bénéficient d'un crédit d'engagement et de liquidation sur un article budgétaire ;

Considérant par ailleurs, que dès 2011, la Direction des Routes de Charleroi (SPW-DGO1) a introduit une demande de permis d'urbanisme ayant pour objet la liaison de la plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet au R3, que cette infrastructure devait, au départ de la sortie n°10 du R3, permettre d'enjamber la Sambre et les voies ferrées grâce à la construction de 2 ponts et rejoindre la plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet ainsi que le zoning contigu ;

Considérant que cette nouvelle liaison, autorisée par le Fonctionnaire Délégué en 2012, devait avoir pour effet de désenclaver la plateforme multimodale qui est, pour le bassin de Charleroi, un important outil économique et, en permettant l'accès direct au R3, de limiter la circulation de transit sur le territoire de Charleroi et de Châtelet ;

Considérant que ce projet a fait l'objet d'une demande de subsides dans le cadre de la programmation 2007-2013 des fonds structurels européens mais n'a malheureusement pas été sélectionné ;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu de continuer à promouvoir le transport de marchandises par rail et par eau ;

Considérant l'existence d'une friche industrielle de près de 10 ha, idéalement située entre la Sambre et le chemin de fer, dans la prolongation de la N576, pour y déployer une plateforme trimodale qui permettrait aux poids lourds de transborder leur marchandise sur des wagons et des bateaux ;

Considérant que, par un arrêté du 29 octobre 2015, le Gouvernement wallon a décidé de réviser les plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin et a adopté 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 ;

Considérant que, pour expliquer cette décision, Monsieur Carlo Di Antonio, Ministre en charge de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, est venu, le 10 mars 2016, présenter d'initiative le projet du Gouvernement à Loverval ;

Considérant que, dans cet arrêté ministériel, la justification socio-économique et d'aménagement du projet de tracé

est motivée comme suit :

« Considérant que la politique de l'Union Européenne en matière d'infrastructures a pour but de transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux européens en un réseau de transport unifié (RTE-T) ;

Considérant que le Parlement et le Conseil européens ont établi un réseau central de transport en 2013 ; qu'il est fondé sur neuf corridors principaux qui doit être achevé d'ici 2030 (...) ;

Considérant que la Wallonie est traversée par le corridor « Mer du Nord-Méditerranée » ; qu'en ce qui concerne les routes, ce corridor relie Bruxelles à Paris via Mons et Bruxelles à Lyon via Luxembourg et Dijon ;

Considérant que ce nouveau réseau central de transport doit être complété par un réseau global au niveau régional et national ; que ce réseau global couvrira l'ensemble de l'Union Européenne et sera accessible depuis toutes les régions ;

Considérant que l'objectif est de garantir à la grande majorité des entreprises et des citoyens européens d'avoir accès à ce réseau en moins de 30 minutes ;

Considérant que les Etats membres se sont engagés à déployer tous les efforts possibles pour achever ce nouveau réseau au plus tard en 2050 ;

Considérant que la liaison E420 (Nivelles-Reims) fait partie du réseau global ;

Considérant que la liaison E420 permet de constituer un axe nord-sud de haut niveau de service, alternatif aux autoroutes E19-A2-A1-A6-A26 Bruxelles/Paris/Beaune et E411-A31 Bruxelles/Luxembourg/Beaune, ainsi qu'une nouvelle liaison entre l'Île de France et la Belgique ;

Considérant que le règlement N° 1315/2013/UE stipule dans son article 10 qu'en ce qui concerne le développement du réseau global, (...) la priorité générale est accordée aux mesures nécessaires en vue : (...) c) de mettre en place les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers» ;

(...);

Considérant que la liaison entre Charleroi et Charleville-Mézières se fait toujours à l'heure actuelle par la N5 en Belgique puis la D986, la N51 et la N43 en France ;

Considérant que les travaux de réalisation de l'autoroute A34 reliant Charleville-Mézières et la frontière franco-belge au niveau de Gué-d'Hossus via Rocroi sont en cours et que la mise en service de cette autoroute est attendue pour 2017 (2018) ; que du côté wallon, la liaison routière entre Brûly et Frasnes-lez-Couvin dite « contournement de Couvin » est en cours de construction ;

Considérant qu'en tant que projets faisant partie du RTE-T, ils sont éligibles au financement par la Banque européenne d'investissement (BEI) au titre de l'article 309c du Traité de la communauté Européenne ;

(...)

Considérant que lors de sa création par le décret du 10 mars 1994, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) avait pour objet de mettre, à titre onéreux, à la disposition des utilisateurs des infrastructures d'intérêt régional dont elle assure le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation ; que la N5 était reprise parmi les infrastructures d'intérêt régional ;

(...)

Considérant que le règlement n° 1315/2013/UE prévoit que les infrastructures de transport routier soient composées de routes de haute qualité qui sont spécialement conçues et construites pour la circulation automobile et peuvent être soit des autoroutes, soit des voies rapides ou des routes stratégiques conventionnelles ;

Considérant qu'il définit les routes de haute qualité comme celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains, sont interconnectées aux autres modes de transport et relient les régions NUTS 2 montagneuses, reculées, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union ;

Considérant que le tronçon de la N5 entre Frasnes-lez-Couvin et la barrière de Tarcienne est réalisé en deux fois deux bandes avec berme centrale sur la quasi-totalité de son parcours ;

Considérant que les carrefours avec la rue de Tarcienne/rue de l'Espenne puis avec la Grand'Rue/Rue Saint-Antoine à Somzée ainsi qu'avec la Route de Philippeville/rue Lumsonry (barrière de Tarcienne) sont réglés par des feux ; que ceux-ci déterminent la capacité de trafic de ce tronçon ;

Considérant que la N5 présente ensuite la configuration d'une voirie deux fois une bande jusqu'au Bultia ;

Considérant que les comptages réalisés par le Service public de Wallonie en 2007 estiment le trafic à 20.500 véhicules/jour entre Lanefte et Somzée ; que des comptages plus récents (2011) estiment le trafic à 29.000 véhicules/jour au sud du Bultia (sur une voirie deux fois une bande) puis à 34.000 véhicules/jour entre le Bultia et

Ma Campagne ;

Considérant que la section Ma Campagne – R3 (2 + 1 voie) est un peu moins chargée (un peu plus de 28.000 véhicules/jour) mais qu'une part importante du trafic rejoint le R3 par la Blanche Borne (près de 20.000 véhicules/jour) ;

Considérant qu'à l'heure de pointe du matin, le rond-point du Bultia est utilisé au maximum de sa capacité ce qui se traduit par des files sur chacune de ses branches ; que la capacité des carrefours à feux de Somzée et du Lumsonry sont utilisées à plus de 85 % ce qui provoque des phénomènes d'accordéon ; que le rond-point rue de Villers/Longue Haie en direction de la Blanche Borne provoque également des remontées de files ;

Considérant qu'à l'heure de pointe du soir, les capacités des ronds-points de Couillet, de « ma Campagne » et du Bultia sont utilisées à leur maximum avec des remontées de files principalement pour les véhicules venant du nord (Charleroi) et de l'est (rue de la Blanche Borne et rue du Bultia) ; que la saturation du rond-point du Bultia est encore renforcée par les interactions avec le centre commercial du Bultia ; que l'on assiste également à des remontées de files sur le R3 au niveau de la sortie Blanche Borne ;

Considérant que ces phénomènes de saturation génèrent un trafic parasite important au travers des villages sur des voiries communales notamment à travers Nalinnes, pour rejoindre l'A503 et le R3 Ouest, et Loverval, pour rejoindre le R3 Est ;

Considérant que l'ouverture de l'A34 en France et du « contournement de Couvin » seront de nature à encore augmenter sensiblement le nombre de véhicules sur la N5 ;

(...) »

Considérant que cette motivation est appuyée par le Conseil Départemental des Ardennes, que son Président a d'ailleurs réagi dans le cadre de l'enquête publique pour soutenir le projet de tracé de la E420-N5 et la nécessité de réaliser ce chaînon manquant entre leur territoire et le nôtre :

« J'ai pris connaissance de l'ouverture de l'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 E 420-N5 au Sud de Charleroi et du Périmètre de réservation qui lui est associé.

Depuis le classement de la liaison Charleroi-Charleville-Mézières au réseau routier transeuropéen par le Conseil des Communautés européennes en 1996, le Conseil départemental des Ardennes a soutenu aux côtés de l'Etat français et de la Région Champagne-Ardenne puis Grand Est le projet de construction de l'Autoroute A304, partie manquante en territoire français de l'axe Rotterdam-Marseille. A ce jour, une première section est achevée et sera ouverte en décembre prochain, l'ensemble de l'axe Charleville/Rocroi devant être opérationnel pour le printemps 2018.

Cette infrastructure moderne rapprochera notre territoire de l'Europe du Nord et ouvrira le vôtre vers le Sud, en permettant le développement socio-économique de nos deux régions voisines en meilleure synergie.

Je tenais donc à souligner auprès de vous toute l'importance du projet qui est à l'étude et vous signifier le plein soutien que notre Département des Ardennes lui apporte. Le maillon constituera le dernier chaînon manquant de cet axe européen majeur, après la mise en service de la liaison entre le Sud de Couvin et la frontière française à Gué d'Hossus en 2019, symbole de notre rapprochement transfrontalier. »

Considérant que l'étude d'incidences a également démontré que la création du chaînon manquant sur l'E420 serait bénéfique d'un point de vue économique :

Du point de vue des activités économiques, la résorption de la congestion sur les itinéraires au sud de Charleroi renforcera l'attractivité des parcs d'activités économiques à proximité de l'infrastructure potentielle (Chastrès et Mettet). A l'échelle interrégionale, l'avant-projet de plan renforce la cohésion et facilite les collaborations entre Charleroi et le pôle économique français Reims-Châlons-en-Champagne, en passant par Charleville-Mézières. Le Bultia et ses commerces resteront un pôle de passage et bénéficieront d'une baisse de congestion autour du rond-point à l'heure de pointe.

L'analyse des principaux coûts et bénéfices socio-économiques de l'avant-projet de plan a permis de comparer les gains de temps de parcours avec les impacts sur la collectivité et les impacts environnementaux. Les gains de temps de parcours dominant avec 10,8 millions d'heures épargnées sur l'ensemble du réseau routier, soit environ 220 millions d'euros. L'impact sur la consommation évitée de carburants est important et évalué à 13 millions

d'euros tandis que l'évitement d'accidents mortels sur l'ensemble du réseau est estimé à 11 millions d'euros pour l'année 2030.

Considérant que l'étude d'incidences a, en outre, démontré en suffisance que la création du chaînon manquant sur l'E420 était impérative au vu des incidences attendues sur la N5 :

Evolution probable de la situation environnementale si les plans révisés ne sont pas mis en œuvre.

L'avant-projet de plan s'inscrit dans un projet plus vaste d'amélioration globale de la liaison Charleroi-Couvin-Charleville-Mézières, chaînon manquant de l'itinéraire européen E420 du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

Ainsi, en France, le contrat de financement pour réaliser la construction du dernier maillon de l'autoroute A304, entre Charleville-Mézières et Rocroi a été signé en mai 2014 par la Banque européenne d'investissement. L'A304 est actuellement en cours de construction et l'ouverture de l'infrastructure de communication routière est prévue pour 2018. Il s'agit d'une autoroute d'environ 31 km, de 2x2 bandes de circulation avec bande d'arrêt d'urgence dont la vitesse sera limitée à 130 km/h.

La N5 supporte actuellement un trafic qui atteint sa capacité maximale en plusieurs endroits, notamment au niveau des ronds-points du Bultia, de Ma Campagne et à l'entrée de Charleroi (rond-point de Couillet). Cette situation de congestion sur la N5 entraîne un trafic de fuite empruntant une série de voiries rurales ou résidentielles pour rejoindre le ring R3 vers l'ouest ou vers l'est.

A l'avenir, ces phénomènes de congestion et de trafic de fuite vont empirer. En effet, de nombreux aménagements sont en projet ou en cours de réalisation plus au sud afin de sécuriser la N5 jusque Frasnes puis de créer une voirie au gabarit de type autoroutier jusqu'à Charleville-Mézières (contournement de Couvin et A304 Rocroi-Charleville-Mézières). Ainsi, d'ici 2030, il est attendu une augmentation du trafic sur la N5 de près de 17 % et une augmentation du trafic de fuite de l'ordre de 20 à 25 %. La N5 entre Somzée et Charleroi-Sud constituera alors l'unique goulet d'étranglement sur l'axe E420 et polarisera les phénomènes de ralentissements et de congestion du trafic.

Sans mesures volontaristes pour fluidifier le trafic et favoriser un report modal vers les modes actifs, la situation actuelle va empirer : augmentation des files d'attente aux ronds-points, étalement des heures de pointe, augmentation des nuisances liées au trafic de fuite à travers les quartiers résidentiels, etc.

L'augmentation du trafic et de la congestion aura des incidences indirectes sur l'ensemble des autres aspects de l'environnement : perte d'attractivité du territoire, augmentation des effets négatifs sur l'environnement sonore, détérioration des habitats naturels et augmentation de l'effet barrière, etc.

Considérant que le territoire de Charleroi est concerné par le tronçon III du tracé - branche Ouest (Le Bultia – A503) et le tronçon IV - branche Est (Le Bultia – Blanche Borne) ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement, réalisée par le bureau d'études STRATEC, conclut que :

Concernant le tracé :

- Les deux branches, Est et Ouest, sont indispensables, pour une meilleure distribution du trafic et pour minimiser les impacts sur le R3,
- Les variantes 1 et 3 doivent être retenues et donc, pour le territoire de Charleroi, le raccordement de la branche Est au R3 à hauteur de la Blanche Borne,

Concernant les incidences particulières pour Charleroi :

- Les expropriations – démolitions notamment à la Chaussée de Thuin,
- Les risques de niveaux sonores élevés Chaussée de Thuin, Rue Bois Planté, Quartier du Champs de Courses, rue de Nalennes, Quartier La Bruyère, Bois du Prince, Bois de la Ferrée,...
- La dégradation du paysage bocager, notamment depuis la rue de Nalennes : atteinte à un point de vue remarquable et à un périmètre d'intérêt paysager,
- Fragmentation d'un massif forestier,

- Atteinte aux sites classés : Vallon du ruisseau de la Fontaine qui bout, Bois du Prince, Bois de la Ferrée,

Considérant que toutes ces incidences concernent la branche Ouest du tracé ;

Considérant qu'il faut aussi déplorer que le périmètre de réservation du tronçon III :

- entame le pied du terroir du Cerisier dont il n'est pas avéré qu'il n'est plus en combustion,
- couvre des sites karstiques et des puits de mines,
- traverse des sites classés et des sites de grand intérêt géologique

Considérant en outre qu'il est préjudiciable de supprimer les bretelles vers et depuis la N577 au départ de la A503-E420, entraînant, d'une part, l'enclavement des quartiers du sud de Charleroi (Mont-sur-Marchienne Haies, Marcinelle Bruyère, Champs de courses) et d'autre part, l'apparition d'itinéraires de fuite via la N53 (et le centre de Mont-sur-Marchienne) et la N577 ;

Considérant que le PCM vise à limiter le trafic de transit à l'intérieur du R3, sur l'A54 et l'A503, en vue de réduire l'attractivité du R9, or, la branche Ouest risque de déverser sur l'A503, sur le R9 et ensuite sur l'A54 un flot considérable de véhicules de transit. En effet, selon la SOFICO, le trafic qui traverse la frontière franco-belge devrait quadrupler lorsque le contournement de Couvin sera mis en gabarit autoroutier à l'horizon 2030 (partie II de l'EI, page 23), et selon l'étude d'incidences, le trafic des poids lourds se dirigera prioritairement sur la branche Ouest, tant vers le Nord que vers le Sud (E .I. partie II, p.23) ;

Considérant que l'étude d'incidences opte pour la variante 3, c'est-à-dire le raccordement du tronçon IV à l'échangeur de la Blanche Borne existant, car elle permet d'éviter la création d'un nouvel échangeur supplémentaire sur le ring R3 et de connecter la branche Est de la E420 directement à l'échangeur existant de la Blanche Borne (sortie 9, Châtelet), et considérant que le tracé retenu contournerait alors les bassins de décantation Solvay par la gauche ;

Considérant toutefois que, pour offrir une capacité suffisante depuis le R3 vers la E420 et vice versa, aussi bien vers l'est (Namur) que vers l'ouest (Mons), il faudrait envisager un réaménagement complet de l'échangeur et des mouvements ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences émet des recommandations pour le territoire de Charleroi :

- Réaménagement de la N5 en Boulevard urbain, avec interdiction des poids-lourds et création d'un BHNS,
- Conception de l'infrastructure (position de l'assiette en fonction du contexte, éclairage raisonné, palissade de 3 mètres min. sur les ponts,...)
- Etude acoustique et mesures d'atténuation (choix d'un enrobé drainant,...)
- Etude territoriale du dynamisme économique de la Région ;

Considérant sa recommandation relative au réaménagement de la N5 :

Il est recommandé de réaménager la N5 actuelle en limitant le nombre de bandes de circulation , en ralentissant la vitesse et en favorisant la mobilité active (piste cyclable et trottoirs larges) de façon à correspondre davantage à sa nouvelle fonction. Comme le montre l'analyse des incidences, la mise en œuvre de l'avant-projet de plan permet de réduire le trafic sur la N5 à un niveau compatible avec une réduction de la largeur à 2 x 1 bande de circulation sans entraver la fluidité du trafic. L'aménagement de la N5 en boulevard urbain favorise la circulation des piétons, des vélos et des transports collectifs dans de meilleures conditions de confort et de sécurité.

Le rétrécissement de la N5 à une bande de circulation par sens permettrait alors de repenser en profondeur son aménagement et l'utilisation de l'espace en visant des espaces plus urbains et dédiés davantage aux modes actifs et aux transports en commun.

L'aménagement d'un tel « boulevard urbain » garantirait notamment la circulation des piétons, des vélos et des transports collectifs dans de meilleures conditions de confort et de sécurité. L'assiette de la N5 pourrait être transformée en une voirie de deux fois une bande de circulation avec des espaces de desserte locale, des aires de stationnement, des pistes cyclables, des aires piétonnes, etc.

Le plan communal de mobilité de Charleroi identifiait également, dans son diagnostic, que le bassin de la N5 était déficitaire en termes d'offre de transports en commun structurants. Dans les propositions de projet, il recommandait donc la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) et d'un parking-relais sur la N5.

De plus, l'aménagement de la N5 pourrait s'accompagner d'une modération de la vitesse à 50 km/h, ce qui, par ailleurs, améliorerait fortement la sécurité des traversées piétonnes et encouragerait la circulation des modes actifs (piétons, cyclistes).

Considérant que le Gouvernement wallon a soumis à enquête publique, du 25 octobre au 8 décembre 2017, l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin 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 l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études STRATEC dans les 5 communes concernées à savoir : Charleroi, Châtelet, Gerpennes, Ham-sur-Heure / Nalinnes et Walcourt ;

Considérant qu'une réunion d'information au cours de laquelle des explications techniques ont été données, s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Charleroi le 7 novembre à 18 h ;

Considérant que 625 réclamations et/ou observations ont été adressées au Collège Communal par mail et par courrier, dont certaines émanent d'associations ou d'institutions : le GHdC, Inter-Environnement Wallonie, Charleroi Nature Asbl, Fondation « Dialogues » Princesse de Mérode, Natagora Charleroi, Fédération MR de l'Arrondissement de Charleroi, Sentiers de Grandes Randonnées Asbl ;

Considérant l'avis de la CCATM, rendu le 21 novembre 2017, bien que celui-ci ne soit pas requis par la procédure :
Considérant qu'il y a lieu de favoriser le développement économique de Charleroi ;

Considérant que le projet ne prévoit pas un statut autoroutier pour les infrastructures à créer mais seulement la qualité de « voie rapide urbaine » ;

Considérant que ce type d'infrastructure devra être en adéquation avec le développement économique souhaité et le transit européen attendu sur l'axe Rotterdam-Marseille ;

Considérant que la transformation de la N5 en boulevard urbain, en y organisant une « vraie » mobilité douce, est indispensable à la qualité de vie des quartiers traversés ;

Considérant de plus que des voiries à 2 x 1 bande sont sources de saturation de trafic notamment en cas d'accident, que ce gabarit paraît insuffisant ;

Considérant qu'afin de préserver les quartiers, il y a lieu d'enterrer la branche Ouest de ce dispositif et donc de concevoir une autoroute en tunnel (ou autre) jusqu'à l'échangeur A503/R3 qui deviendra la véritable porte sud de Charleroi ;

Considérant qu'il est indispensable de minimiser autant que possible les impacts négatifs de la branche Ouest car elle traverse un des poumons verts de Charleroi dont le biotope est très riche et qu'il faut donc le préserver ;

Considérant que l'étude d'incidences est lacunaire sur la thématique de la biodiversité ainsi que sur les recensements effectués ;

A la majorité et 2 avis défavorables, la Commission rend un avis favorable conditionnel sur la révision du plan de secteur, aux conditions suivantes :

- Enterrer la branche Ouest de ce dispositif et concevoir une autoroute en tunnel (ou autre) jusqu'à l'échangeur A503/R3 qui deviendra la véritable porte sud de Charleroi,
- Transformer la N5 en boulevard urbain, en y organisant une « vraie » mobilité douce, indispensable à la qualité de vie des quartiers traversés.

Considérant l'avis du Comité de Développement Stratégique, rendu le 8 décembre 2017 et libellé comme suit :

Lors de sa séance de ce 08 décembre, le CDS a pris connaissance des conclusions et des recommandations émises par sa « Commission Mobilité ». Elles se résument comme suit :

1° La problématique de la mobilité au sud de Charleroi est un fait non contesté. Elle sera accentuée par la finalisation prochaine du contournement de Couvin (accroissement des flux de circulation et de l'engorgement de la N5). Ce dossier représente un enjeu essentiel (aspects économiques, sociaux et environnementaux) pour le développement de l'ensemble de la région de Charleroi-Métropole.

2° Afin de prendre en compte l'« Objectif climat 2050 » (diminution de 95% des émissions de CO2), il apparaît nécessaire de définir, conjointement, une approche multimodale efficace et coordonnée. Il s'agira par ailleurs de prendre en compte les effets bénéfiques des évolutions technologiques et sociétales (co-voiturage, voitures partagées, transports en commun...).

3° La réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5, reconvertie en boulevard urbain (du Bultia au boulevard Tirou), est la première priorité.

4° Il est fondamental de capitaliser sur les infrastructures existantes ou à développer, notamment, la plateforme intermodale du Port Autonome de Charleroi (transports de marchandises via rail/eau).

5° Au niveau des tracés, la commission a opté pour deux variantes (V1 - Somzée et V3 - Blanche Borne).

6° Il convient d'exiger divers aménagements:

- Liaison via Rue de Villers (Charleroi – Gerpinnes);
- Echangeur avant séparation Trident (pour accès via Ham/s/Heure et Gerpinnes, sans passage obligatoire par Tarcienne);
- Les solutions « Tunnels » sont à privilégier (tracé à adapter dans la zone réservée).

La Commission préconise également, en complément, de prendre en considération la proposition de la « Rocade Est » vers Mettet (pour le trafic international de transit).

A l'issue de cette présentation le Comité de Développement Stratégique a dégagé un consensus sur les points suivants :

1° Le CDS estime nécessaire d'agir sans plus attendre et de prendre des décisions cohérentes et concrètes afin de répondre à ces défis.

2° La question de la sortie sud de Charleroi doit être intrinsèquement liée à la mise en place d'une approche multimodale efficace et coordonnée :

- Opérationnalisation, en première priorité, du Bus à Haut Niveau de Services ;

- Réalisation des accès et développement de la plateforme multimodale ;
- Créations parkings de persuasion P+R de qualité (signalétique adéquate, bornes de recharge, services divers...);
- Renforcement et optimalisation des réseaux des transports publics.

3° Une étude relative au liaisonnement de la N5 à la plateforme multimodale doit être réalisée sans délai.

Au niveau de la définition des tracés (Trident), les 2 options branches « Est » et/ou « Ouest » restent ouvertes, de même que la question de la priorité à réserver à la branche « Est ».

Considérant l'ouverture complète du contournement de Couvin et de sa liaison avec la France dans un horizon de 2 à 3 ans qui nécessite que des mesures soient prises sans délai pour éviter le report de la circulation sur les voiries locales ;

Considérant que certaines observations soutiennent l'hypothèse d'une « Rcade Est » car, même si la branche Est du Trident peut améliorer les fonctions que doit assurer la E420-N5 en termes de trafic transfrontalier, interrégional et régional, il est néanmoins indispensable de trouver une solution alternative au trafic de transit international, en particulier les véhicules lourds ;

Considérant qu'une solution structurelle à l'encombrement de la N5 par le trafic de transit doit être mise en place bien en amont du territoire de la Ville de Charleroi ;

Considérant , en ce sens, que la rocade de Charleroi au départ de la N5 à hauteur de Fraire, empruntant partiellement la N932 et la N98 pour rejoindre la E42 à Sambreville, contribuerait, d'une part, à répondre au problème de l'encombrement de la N5 par le trafic de transit et, d'autre part, à favoriser le raccordement de la région de l'Entre Sambre et Meuse à la E42 ;

Considérant qu'il y a lieu de promouvoir le transport de marchandises par rail et par eau ;

Considérant que l'existence d'une friche industrielle de près de 10 ha, idéalement située entre la Sambre et le chemin de fer, dans la prolongation de la N576, est une formidable opportunité de développer une plateforme trimodale (eau-rail-route) ;

Considérant la réalisation prochaine et la mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service ;

Considérant que le tronçon III traverse des sites à grande valeur écologique constituant le principal poumon vert de l'entité (terril du Cerisier, Bois du Prince, Bois de la Magneroule, Bois de la Ferrée,...) ;

Considérant que, dans le cadre de la procédure et en application de l'article D.II.49 §5 du CoDT, les Conseils communaux des communes concernées doivent remettre leur avis dans les 45 jours de la clôture de l'enquête publique et que, à défaut, il est réputé favorable ;

Considérant qu'ensuite, en application de l'article D.II.49 §7 du CoDT, le Gouvernement wallon sollicite l'avis du Pôle Aménagement (ex CRAT - commission régionale de l'aménagement du territoire), et du Pôle Environnement (ex CWEDD - conseil wallon de l'environnement pour le développement durable), que cet avis doit être transmis dans les 60 jours et que, à défaut, il est réputé favorable ;

Entend les interventions de Mme Merckx, MM. Desgain, Tanzilli et les réponses de M. Magnette;

Sur proposition du Collège communal ;

Par 38 (trente-huit) voix pour, 4 (quatre) voix contre et 1 (une) abstention;

Décide:

Article unique :

Au vu de ce qui précède, sur proposition du Collège communal, le Conseil Communal remet l'avis conditionnel suivant :

La Ville reconnaît la nécessité et l'urgence d'améliorer la mobilité venant du et allant vers le sud de Charleroi pour le dynamisme et le développement économiques de notre région. Elle demande au Gouvernement wallon de faire aboutir le dossier dans les meilleurs délais.

Elle estime néanmoins que les nouvelles infrastructures ne peuvent s'envisager qu'à ces conditions :

- réaménagement prioritaire de la N5 en boulevard urbain intégrant la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le boulevard Tirou et le Bultia et de parkings P+R.
- réalisation prioritaire et équipement, sur le site de 10 ha situé entre la Sambre et les voies ferrées, d'une plateforme trimodale et de ses accès depuis le R3 par la N576 par la création d'un pont enjambant la Sambre.
- adoption prioritaire de l'Alternative Est et de la variante 3, à savoir le raccordement de la Branche Est à l'échangeur existant de la Blanche Borne via le contournement des bassins Solvay par la rue Longue Haie et la réalisation d'un échangeur complet (toutes directions – toutes provenances), accompagnée de la mise en oeuvre des recommandations émises par l'étude d'incidences concernant la limitation des impacts générés par l'infrastructure sur l'environnement paysager, sonore,... ainsi que sur la fragmentation du réseau écologique (passages à faune, murs anti-bruit, passages en déblai,...),
- étude de la rocade Est, au départ de la N5 à hauteur de Fraire, empruntant partiellement la N932 et la N98 pour rejoindre la E42 à Sambreville, non pas en tant qu'alternative, mais en tant que complément au projet, à destination principale du trafic de transit lourd, encouragé dans les années à venir, par une tarification kilométrique différenciée.

Elle demande qu'une prescription figurant au plan de secteur subordonne la mise en oeuvre de la branche Ouest du trident à la réalisation d'une étude de mobilité examinant :

- la proposition « rocade Est » telle que définie ci-dessus,
- la mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service,
- la création et l'exploitation de la plateforme multimodale telle que définie ci-dessus,
- l'impact en termes de flux de trafic sur l'A503, le R9 et l'A54 de l'infrastructure projetée,
- l'impact de la suppression des bretelles vers et depuis la N577 au départ de la A503-E420, et donc du trafic surnuméraire généré, sur les voiries existantes et l'accessibilité des quartiers environnants.

Cette prescription fixera en outre que si l'étude de mobilité démontre la nécessité de la branche Ouest, l'ensemble du tronçon III sera enterré afin de préserver le patrimoine boisé du Sud de Charleroi.

**Ainsi délibéré, en séance, date que
dessus.**

Par le Conseil :

Le Secrétaire
s/C. Ernotte

Le Président
s/P. Magnette

**Pour extrait conforme
Fait à Charleroi, le 18 janvier 2018**

Par délégation du Directeur
général f.f.

Le Bourgmestre

F. Fraiture, Directeur

P. Magnette