



**EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU
CONSEIL COMMUNAL**

SEANCE PUBLIQUE DU 15 JANVIER 2018

Présents

VANDERLICK - Bourgmestre Président,
DUPANLOUP, CATTALINI, TOUSSAINT, ABAD GONZALEZ,
BEKLEVIC A., MATHY M. - Echevins,
DURIEU, BOGAERT (absent pour les points 9, 10, 11 et 12),
CHARDON, MASSIN, DINEUR, RAPTIS,
BIRON, TUVERI, VANDENBOSCH, VAN HAUVE,
SANTORO, MABILLE, ANCIA,
, MICHEL, BLAMPAIN, IHIRROU, PELLITTERI,
BAU, RAEYMACKERS, MAGNIET, NOEL, HERCOT,
GONZE, ANCIAUX, GIACOMELLO (à partir du point 3),
SCHEMBRE (à partir du point 4) - Conseillers,
LANNOIS -Secrétaire

OBJET N° 8 : URBANISME - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE - MOBILITÉ - Avant projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé - Avis du Conseil communal - Décision à prendre

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation et plus précisément l'article L1122-30;

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 l'Arrêté royal du 10 septembre 1979 établissant le plan de secteur de Charleroi;

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

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 l'Arrêté du Gouvernement wallon du 04 février 2016 décidant de la réalisation d'une étude d'incidences sur 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 le courrier du SPW-DGO4-Direction de l'Aménagement Régional, daté du 10 octobre 2017, informant la Ville de Châtelet que le Gouvernement wallon a, en sa séance du jeudi 28 septembre 2017, pris acte de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteurs et a 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;

Considérant le procès-verbal de clôture de l'enquête publique du 8 décembre 2017 ;

Considérant qu'en date du 10 octobre 2017, le SPW – Département de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme – Direction de l'aménagement régional informe le Collège communal de la ville de Châtelet que le Gouvernement wallon a pris acte, en sa séance du 28 septembre 2017, de l'étude d'incidences relative à la révision des plans de secteur de Charleroi et Philippeville-Couvin et a 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 ;

Historique - Contexte

Considérant que la décision du Gouvernement dont objet ci-dessus fait suite à un Arrêté du Gouvernement Wallon du 29 octobre 2015 par lequel il décide :

- de réviser les plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8) en vue de l'inscription du projet de tracé d'une infrastructure principale de communication (E420 entre Laneffe et Charleroi) et du périmètre de réservation qui lui est associé,
- d'adopter l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Philippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8), conformément à la carte annexée,
- d'adopter le projet de contenu de l'étude d'incidences ;

Considérant que l'avant projet tel que proposé fait suite à divers projets et études réalisés et visant tant l'amélioration de l'axe de communication européen Rotterdam-Marseille que la résolution des problèmes de mobilité rencontrés sur la N5 et les voiries adjacentes ;

Considérant qu'un premier avant-projet de révision des plans de secteur a déjà été arrêté par le Gouvernement wallon en date du 19 décembre 2002, faisant suite à une consultation populaire et la proposition d'une quarantaine d'alternatives de tracé ;

Considérant que cet avant-projet consistait en l'inscription de trois projets de tracé : un tracé ouest, un tracé central et un tracé est et que l'étude d'incidence a étudié neuf tracés pour en retenir trois ;

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé par arrêté du 19 avril 2007 de compléter cette étude afin de rencontrer les dispositions du décret-programme RESAter du 3 février 2005 ; que ce complément atteste de la subsistance des encombrements en voirie et propose dès lors un tracé en trident (une branche ouest et une branche est); que suite aux conclusions de ces études, le Gouvernement a étudié diverses possibilités et en a conclu que la révision du plan de secteur en vue d'y inscrire une nouvelle voie de communication est indispensable ; que la procédure de 2002 a dès lors été abandonnée et une nouvelle procédure de révision a été initiée ;

Considérant qu'il ressort de l'arrêté du 29 octobre 2015 qu'une telle infrastructure, au niveau socio-économique et aménagement, est justifiée comme suit :

« 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 (règlement n°1315/2013/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n°661/2010/UE) ;

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 par 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 ; que du côté wallon, la liaison routière entre Brûly et Frasnes-lez Couvin dite « contournement de Couvin » est en cours de construction ;

(...)

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 - R.3 (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 sont utilisées à la capacité des carrefours à feux de Somzée et du Lumsonry 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 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 l'étude sur la capacité de l'axe N5 entre Somzée et le R3 en vue de l'aménagement d'une trémie sous le giratoire du Bultia, éventuellement couplée à la revalorisation de la liaison entre le giratoire de Ma Campagne et le R3, concluait que dans cette optique, une liaison N5-R3 permettant d'offrir un niveau de service équivalent au reste de la N5 doit être recherchée à l'ouest pour rejoindre l'A503 ou à l'est pour rejoindre le R3 ; »

Avant projet de modification du plan de secteur - Descriptif

Le tracé associé à la mise en œuvre de l'avant-projet de plan se décline en quatre tronçons sur une longueur approximative de 15 kilomètres ainsi qu'un tronçon I.bis.

Tronçon I - contournement de Somzée (4802 m)

Tronçon I.bis - liaison barrière de Tarcienne - N978(911m)

Tronçon II - barrière de Tarcienne – Le Bultia (4620 m)

Tronçon III - Le Bultia – A503 (4958 m)

Tronçon IV - Le Bultia – La Blanche Borne (6038 m).

Incidences environnementales

Considérant que le tracé associé à la mise en œuvre de l'avant-projet de plan se décline en quatre tronçons sur une longueur approximative de 15 kilomètres ainsi qu'un tronçon I.bis ;

- Tronçon I - contournement de Somzée (4802 m). Contourne Somzée par l'ouest depuis le kilomètre 65 de la N5 à Lanefte jusqu'au kilomètre 62 après la ferme au Chant des Alouettes puis remonte vers le nord pour se terminer par un échangeur à créer à l'est de la barrière de Tarcienne sur la route de Philippeville ;
- Tronçon I.bis - liaison barrière de Tarcienne – N978(911m). Relie l'échangeur à créer à l'est de la barrière de Tarcienne et la N978, au croisement de la rue de la Barrière à Tarcienne
- Tronçon II - barrière de Tarcienne – Le Bultia (4620 m). Remonte vers le nord en contournant la barrière de Tarcienne par l'est avant de repasser à l'ouest de la N5 et passer entre les hameaux d'Housseroule, la Ferrée et Le Bultia. Un échangeur est à créer à l'entrée de Warchissaux.
- Tronçon III - Le Bultia – A503 (4958 m). Traverse le bois de la Ferrée, le bois du Prince et le bois de la Magneroule au sud du quartier du Champ de Courses. Il évite le terrier du Cerisier avant de rejoindre la N577 à hauteur du rond-point avec la A503.
- Tronçon IV - Le Bultia – La Blanche Borne (6038 m). Relie l'échangeur au niveau du quartier Le Bultia au R3 à la Blanche Borne. Depuis l'échangeur, il rejoint la N5 au niveau du kilomètre 56 à hauteur du quartier de Balmoral avant de s'écarter vers l'est dans l'axe de la rue de la Blanche Borne. Il traverse le bois de Roumont, la taille à l'Auniau et le bois de Fromont, évite par le sud les bassins de décantation de Solvay avant de rejoindre le R3 dans l'axe du chemin du Boubier.

Considérant que le territoire de la Ville de Châtelet est concerné par le Tronçon IV du tracé tel que décrit ci-dessus ;

Incidences environnementales

Considérant que l'étude d'incidences réalisée a pour objectifs l'analyse des risques de l'inscription du périmètre de réservation et non liés à la construction de l'infrastructure de communication routière ; que certains aspects sont cependant approfondis en ce qui concerne sa configuration probable (nombre de bande, emplacement, dénivelé) de manière à objectiver au maximum les incidences que la mise en œuvre de l'avant-projet de plan pourrait avoir ;

Considérant qu'une seconde étude d'incidences sur l'environnement devra être menée sur le projet concret retenu par le Gouvernement wallon, préalablement aux demandes de permis d'urbanisme ;

Considérant que l'étude d'incidences réalisée par le bureau Stratec fait référence aux études réalisées antérieurement et les avalise ; que seules trois alternatives au tracé dit « trident light » sont étudiées :

- L'alternative Zéro +, pas de nouveau tracé de la E420, réaménagement et requalification des infrastructures existantes.
- L'alternative Est, envisage le tracé avec sa branche est comme seul axe (pas de tronçon IV)
- L'alternative Ouest, envisage le tracé avec sa branche ouest comme seul axe (pas de tronçon III)

Considérant que trois variantes au tracé de l'avant projet sont étudiées ; qu'en ce qui concerne notre territoire, la variante 3 est celle qui nous concerne directement, en étudiant le raccordement de la branche est de la E420 à l'échangeur existant de la Blanche Borne (sortie 9, Châtelet) ; que cette solution permettrait d'éviter la création d'un nouvel échangeur sur le ring R3 de Charleroi en contournant les bassins de décantation de l'entreprise Solvay par l'ouest ;

Mobilité – Transports

Considérant que l'étude analyse les retombées sur le territoire influencé par l'avant projet tant à l'échelle internationale et nationale qu'à l'échelle régionale et locale ; que l'essentiel des déplacements sont réalisés en voiture et que ceux-ci ne cessent d'augmenter ;

Considérant que si les agglomérations de Charleroi et avoisinantes (Châtelet notamment) sont bien reliées aux réseaux de transport nationaux et internationaux, la seule liaison entre la France et le Sud de charleroi s'effectue via la N5 ; qu'une augmentation du trafic est attendue d'ici 2030 de l'ordre de 17 % sur la N5 et de 20 à 25% sur les itinéraires de fuite ;

Considérant que le projet de tracé pourrait alléger le trafic sur la N5 (réduction de 50 à 80%) ainsi que sur les itinéraires de fuite (-30 % à l'est) ;

Considérant qu'en terme de gabarit, l'étude propose :

- 2x2 bandes de circulation entre Somzée et l'échangeur de Warchissaux.
- 2x1 bande de circulation suffira après la séparation des flux en deux branches est et ouest.

Considérant que le raccord au R3 à l'est (Châtelet) est proche d'échangeurs existants et contraint à organiser les entrées et sorties sous forme de voies d'entrecroisement.

Considérant que la portion du R3 située entre les échangeurs projetés se rapproche de la saturation actuellement ; que la mise en œuvre de l'avant projet permettrait de fluidifier le trafic ;

Cadre bâti

Considérant que le tracé proposé, bien qu'évitant les zones densément bâties, engendrerait diverses expropriations ; que le périmètre de réservation englobe cependant 80 maisons, 12 bâtiments commerciaux, un hall omnisport, un espace communautaire, une ferme et quelques bâtiments agricoles, granges ou garages ; que pour le tronçon IV qui nous concerne, 37 bâtiments sont concernés (28 résidentiels, 5 commerciaux et 4 agricoles) ;

Considérant que le quartier de la Blanche borne est concerné par 14 habitations ; que le tronçon IV constitue le tronçon le plus exposé aux risques d'expropriation au vu de la densité bâtie ;

Considérant que les coûts de l'expropriation sont estimés à 13,6 millions d'euros (base 2015) ;

Paysage

Considérant que le tronçon IV traverse un relief prononcé marqué par des forêts (classées comme sites) et espaces verts ainsi que de nombreuses poches d'habitat ;

Considérant que les massifs perdraient de leur cohérence ; que les effets sur les quartiers résidentiels sont importants surtout aux jonctions avec le R3 et donc au niveau du quartier de la Blanche Borne ; que l'étude met en évidence que les tronçons III et IV totalisent de nombreux impacts négatifs sur le paysage ;

Milieu biotique - Sous-Sol - Relief

Considérant que l'étude montre ces limites quant au manque de données de recensement existant ; que de nombreuses espèces végétales et animales sont cependant recensés, dont la survie dépend principalement de leur milieu naturel existant et propre ; que les risques de défragmentation de l'habitat, de pollution accrue et de mortalité des espèces sont importants ;

Considérant que le tracé se place en surimpression de zones au relief accidenté, de vallées de cours d'eau, de puits de mines et de zones où certaines contraintes existent et sont avérées ;

Environnement sonore

Considérant que l'étude met en évidence que l'impact sonore des voiries de ce gabarit est important ; que ces voiries peuvent être considérées comme bruyantes à très bruyantes et sont donc susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les riverains situés à proximité ;

Considérant que les rues Nassau et Ry de Saint Ry à Chamborgneau ont été indentifiées comme zones sensibles au bruit et constituent des quartiers qui seront fortement impactés ; Considérant qu'afin d'étudier l'impact sonore de l'avant-projet de plan à l'échelle locale, l'infrastructure a été modélisée en considérant qu'elle est établie au niveau du sol sur la totalité du projet de tracé ;

Air-Gaz à effets de serre

Considérant que les émissions totales liées au charroi de chantier ainsi qu'à la mise en œuvre de l'avant-projet de plan peuvent être évalués à environ 274.600 t éq. CO₂;

Considérant que, au niveau local, le transfert d'une partie du trafic vers le projet de tracé conduira à une augmentation des niveaux de pollution à proximité du projet de tracé ; que les zones à risques concernent essentiellement les quelques premières dizaines de mètres;

Considérant que, au niveau global, la mise en œuvre de l'avant-projet de plan engendrera une diminution des émissions de la plupart des polluants tels que les COV non méthaniques, NO_x, PM₁₀, Cd et Ni (équivalent de 80 millions de km parcourus par un véhicule léger et entre 20 à 110 millions de km parcourus par un poids-lourd moyen) ;

Considérant que du point de vue des gaz à effet de serre, la mise en œuvre du projet de tracé permettra par ailleurs d'éviter environ 38 000 tonnes d'équivalent CO₂ en moyenne par an ;

Enquête publique

Considérant que, conformément aux dispositions des articles D.VII.7 et D.VIII.14 du Code du Développement Territorial, l'avant projet de modification du plan de secteur et l'étude d'incidence y relative ont été soumis à enquête publique pendant une durée de 45 jours, soit du 25 octobre 2017 au 08 décembre 2017 (affichage au 20/10/2017); qu'il ressort du procès-verbal de clôture d'enquête daté du 08 décembre 2017 que celle-ci a donné lieu à :

- 199 lettres de réclamations et mails
- 3 pétitions regroupant un total de 310 signatures
- divers avis (Conseil départemental des Ardennes, Inter-Environnement Wallonie, ...)

Considérant qu'en date du 08 décembre 2017, le Comité de Développement Stratégique Charleroi-Métropole s'est prononcé sur le dossier et nous a transmis son avis 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 V2 - Blanche Borne).

6° Il convient d'exiger divers aménagements:

- Liaison via Rue de Villers (Charleroi – Gerpennes);

- Echangeur avant séparation Trident (pour accès via Ham/s/Heure et Gerpennes, sans passage obligatoire par Tarciennes);

- 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).

La Commission a largement adopté ces propositions, à l'exception d'un membre pour le BHNS et d'un groupe politique ayant déposé une note de minorité annexée à la présente.

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 ;

- Création de 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 qu'en date du 06 décembre 2017, Inter Environnement Wallonie a transmis son avis sur le dossier, dont la conclusion est libellée comme suit :

« L'inscription aux plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé est entotale inadéquation par rapport aux politiques de transition indispensables pour répondre au défi climatique. C'est une modification en profondeur du système de mobilité actuelle qui est requise d'urgence et non une prolongation des politiques d'accroissement des capacités du réseau routier qui ont prévalu au cours des dernières décennies.

Par ailleurs, comme en attestent plusieurs passages de l'EIE, la concrétisation du projet induira de nombreuses incidences locales dommageables au niveau environnemental (sur le bâti, des sites naturels classés, les activités agricoles et sylvicoles, le niveau sonore, des chemins et sentiers, etc.). Les bénéfices potentiels escomptés ne justifient nullement de générer ces incidences bien réelles. D'autant que lesdits bénéfices ne peuvent s'inscrire que dans l'hypothèse d'une prolongation des tendances passées (notamment en termes de volumes de trafic), hypothèse incompatible avec le maintien du réchauffement planétaire sous la barre des 2°C. »

Avis et appréciation

Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidence que les alternatives étudiées engendrent toutes de nombreuses nuisances et que la solution du trident light reste celle qui engendre les nuisances les moins contrastées, notamment en terme de trafic sur les voies concernées et infrastructures existantes ; que si les nuisances liées aux autres branches sont supprimées dans les solutions Est et Ouest, les reports de trafic restent importants sur des voiries proches de la saturation ;

Considérant qu'il ressort de l'étude menée par le bureau STRATEC que la liaison E420-R3 à l'Est se ferait via la création d'un nouvel échangeur ; que cette solution amène des nuisances non négligeables ; que la création d'un nouvel échangeur engendre un danger en terme de sécurité au vu de la proximité d'échangeurs et sorties existants sur le R3 ;

Considérant que le Conseil est sensible au bien être de la population et rejoint les réclamations déposées durant l'enquête publique et relatives au quartier de la Blanche Borne ; que ce quartier subit déjà fortement les nuisances liées au R3 ; que celui-ci est constitué d'un nombre important de logements et abrite une population souvent implantée de longue date; que l'échangeur à créer engendrerait une déstructuration nette du quartier par l'expropriation de nombreux logements ; que cette solution n'est pas acceptable ;

Considérant que la variante 3 développée dans l'étude d'incidences, si elle écarte d'emblée un tracé traversant les bassins de décantation au motif de trop d'incidences négatives (sol, pollution,...), présente une alternative tracé à l'ouest des bassins de décantation ; que ce tracé présente des incidences positives, notamment :

- éviter la création d'un nouvel échangeur et de la sorte, réduire les risques de sécurité liés à la distance entre le raccordement de la E420 au ring R3 et la sortie 10 du ring R3;

- éviter le passage à flanc du pli géologique le long de la rue du Nouveau Puits et dans le versant du chemin du Boubier visible depuis la rue Dufays et une vaste zone de la vallée de la Sambre ;

Considérant que la variation de tracé quitterait le tracé mentionné à l'avant projet après la traversée du ruisseau Saint-Hubert pour longer le chemin du bois de Fromont, passer à l'ouest du Grand Hôpital de Charleroi (site IMTR) et rejoindre l'échangeur via le rond-point de la rue de Villers et la rue Longue Haie ; que cet itinéraire permet d'éviter la vallée du Ry de Saint Ry mais empiète sur le Verger Namèche (abritant des espèces protégées) et passe à proximité de quartiers d'habitat (avenue du Vieux Frêne/Chemin du Bois de Fromont, château d'eau Chemin du Bois de Fromont)

Considérant cependant que cette partie du verger ne présente pas de caractère plus intéressant et marqué que la vallée du Ry de Saint Ry fortement impactée par le tracé Est initial ;

Considérant que cette variante engendrerait des incidences sonores plus marquées au niveau de l'IMTR ; que cependant, la réorganisation du grand Hôpital de Charleroi et la construction du nouvel hôpital sur le site des Viviers aurait pour conséquence de ne plus exploiter ce site à l'avenir ;

Considérant qu'une attention particulière devra être apportée au devenir de la rue de Villers et à son tracé, lequel se confond avec la nouvelle infrastructure ; qu'il convient de préserver également la

circulation locale aux fins de ne pas enclaver des quartiers ; qu'il conviendrait également de réaménager et redimensionner l'échangeur existant de la Blanche Borne ;

Considérant qu'en terme d'impact, cette variante évite de nombreuses incidences paysagères, sonores et environnementales, lesquelles concernent les quartiers de Chamborgneau et particulièrement la rue du Nouveau Puits et la rue Duval, lesquelles seraient directement impactées par le tracé initial ;

Considérant que l'étude met en évidence qu'afin de rencontrer les enjeux de mobilité à venir, il convient de réaliser les deux branches (Est-Ouest) du trident ; que le Conseil ne peut marquer un accord sur les tracés proposés que moyennant le respect de cette configuration (2x1 bande à l'Ouest ET à l'est) ;

Considérant également, que le Conseil reste vigilant au trafic et dès lors aux pollutions engendrées (air, sonore, visuelle) par cette infrastructure ; que dès lors, il semble important de continuer des efforts afin d'encourager la multimodalité au moyen des infrastructures existantes en bord de Sambre ; que la plateforme multimodale existante devrait être mieux accessible depuis les infrastructures existantes ou projetées et qu'il convient d'y mener une réflexion stratégique ;

Considérant que de nombreuses réclamations récoltées durant l'enquête publique mettent en évidence une alternative au tracé complet proposé ; que cette alternative nommée « Rociade de Charleroi » semble apporter une solution à l'accroissement de circulation à venir et plus particulièrement en ce qui concerne le trafic international, lequel pourrait être dévié depuis Fraire vers la E42 (Sambreville) ;

Considérant que cette solution envisage dès lors le Bassin de vie de Charleroi dans son ensemble et un contournement de la région au sens large plutôt qu'un morcellement du territoire déjà fortement impacté par les voiries à grand gabarit ;

Considérant dès lors que le Conseil communal estime qu'il ne convient pas de refuser catégoriquement la solution proposée par le Gouvernement mais qu'il convient d'encourager les études menées et de valider le tracé proposé à condition :

- de réviser le plan de secteur par l'inscription du tracé Ouest ET Est du trident,
- de réaliser la variante 3 proposée en lieu et place du tracé initialement proposé,
- d'éviter la création d'un nouvel échangeur, catastrophique en terme d'impact sur le contexte bâti et non bâti et de sécurité,
- d'encourager la poursuite de la multimodalité et de faciliter les accès plateforme multimodale/R3/E420,
- d'étudier la faisabilité et les incidences du tracé de la Rociade de Charleroi est en tant qu'infrastructure visant le Bassin de vie dans son ensemble.

Le Conseil communal,

DECIDE :

A l'Unanimité,

Par 27 OUI, 4 NON

Article 1er. D'encourager les études menées à l'initiative du Gouvernement wallon et d'émettre, pour les motifs évoqués ci-dessus, un avis favorable sur l'avant-projet de plan portant sur la révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin, visant l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé, sous réserve:

- de réviser le plan de secteur par l'inscription du tracé Ouest ET Est du trident,
- de réaliser la variante 3 proposée en lieu et place du tracé initialement proposé,
- d'éviter la création d'un nouvel échangeur, catastrophique en terme d'impact sur le contexte bâti et non bâti et de sécurité,

- d'encourager la poursuite de la multimodalité et de faciliter les accès plateforme multimodale/R3/E420,
- d'étudier la faisabilité et les incidences du tracé de la Rocade de Charleroi est en tant qu'infrastructure visant le Bassin de vie dans son ensemble.

Article 2. De transmettre le présent avis au SPW, Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, Direction de l'Aménagement Régional.

Fait en séance à l'Hôtel de Ville, date que dessus.

Par le Conseil Communal

Secrétaire

(s) Christophe LANNOIS

Président

(s) Daniel VANDERLICK

Pour extrait conforme

Le Directeur général,

Christophe LANNOIS

Pour le Bourgmestre,
l'Echevin délégué
(délégation du 7/12/2012)
Françoise ABAD GONZALEZ