

Madame, Monsieur,

La réunion à laquelle vous allez assister est la dernière après celles de Châtelet, Walcourt, Nalinnes et Charleroi.

Voici une série de questions qui restent en suspens ou qui n'ont pas encore été posées.

Après la réunion, vous pourrez poser des questions, parmi celles-ci ou d'autres de votre choix.

N'hésitez pas à communiquer ensuite votre avis (avant le 8 décembre) à l'Administration Communale

---

1. Le projet de modification des plans de secteur inclut la « désinscription » de certains tronçons "d'infrastructure principale de communication" (N5), notamment pour pouvoir créer un boulevard urbain.  
Cette désinscription n'est prévue que pour la partie de la N5 entre le rond-point des statues et Somzée (page 7 de la partie I de l'EI).  
Comment expliquer aux Lovervalois, Couilletois et Marcinellois que la modification des plans de secteur ne concerne pas les tronçons de leur localité ?
2. Est-ce normal de trouver cette phrase dans l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4/2/2016 (qui constitue le cahier des charges de l'étude d'incidence) : "*L'étude devra entre autres démontrer l'impossibilité de rencontrer les besoins sociaux, économiques et de mobilité poursuivis par l'avant-projet de plan par l'amélioration du réseau de communication existant et des reports modaux*" ? Cela ne prouve-t-il pas que l'étude d'incidence est orientée ?
3. Quel est le budget maximum pour l'enveloppe des aménagements repris dans les recommandations ? Le budget annoncé est de 220 à 270 millions. De combien faudra-t-il l'augmenter pour avoir des parties en sous-sol ?
4. Comment seront arbitrées les priorités dans les recommandations retenues ?
5. Comment allez-vous faire déclasser les zones naturelles traversées par le projet ? Combien de temps cela peut-il prendre ?
6. Pourquoi le rapport ne prend-il pas en compte des alternatives sérieuses dans le cadre de l'axe européen ? (Route des missiles et rocade est)
7. Pourquoi le rapport ne prend-il pas en compte le trafic poids lourds supplémentaire qui sera lié au coût plus faible du péage pour le nouveau tracé, notamment le trafic venant de Paris ? Ce nouveau trafic risque pourtant de saturer très vite les deux branches à une voie limitées à 60 km/h.
8. Pourquoi le rapport ne prend-il pas en compte le rétrécissement à la jonction R3-R9 (Une seule bande déjà engorgée en permanence actuellement) ?
9. Pourquoi l'étude ne tient-elle pas compte de l'augmentation de trafic sur la A54 et les éventuelles adaptations à apporter sur cette partie de l'autoroute, la partie sur le territoire de Charleroi étant la plus meurtrière de Belgique (dernier rapport VIAS, ex IBSR).
10. Pourquoi la source des comptages est-elle opaque et ne trouve-t-on pas d'analyse précise des origines et destinations des usagers de la N5 dans les comptages ?
11. Quelle est le pourcentage et le nombre de véhicules de la N5 qui continuent leur route vers Charleroi ? Où vont les conducteurs qui viennent de Charleroi ?

12. Pourquoi cet aveu tacite de non prise en compte des aménagements de mobilité si le projet passe : « *Au sujet de l'alternative « Zéro plus », il est clair que, sans la création d'une nouvelle infrastructure, il serait nécessaire de travailler sur tous les aspects de la mobilité et des transports c'est-à-dire la voiture, les transports en commun, les modes actifs et le transport de fret* » (Page 6 - partie 1)
13. Pourquoi cette contre-vérité dans cette phrase du rapport : « *Les trajets européens actuels s'écartent largement du tracé par Charleroi* » (en fait, celui par Luxembourg est plus court de 15 kms que celui qui passerait par le trident Light) ? (Page 7 - partie 1)
14. Pourquoi cette inadéquation entre ce projet et le "zéro carbone" de 2050 ?
15. Pourquoi le changement d'affectation des sols (cultures, forêts et espaces verts → routes) n'est-il pas pris en compte dans le bilan carbone du projet ?
16. Comment expliquer que l'étude biotique a été réalisé par un sous-traitant à peine créé quelques semaines avant l'étude et donc sans retour d'expérience (Biotope Environnement). ?
17. Une étude biotique sur un seul mois (septembre 2016) a-t-elle réellement une valeur scientifique ? (Page 18 – résumé non-technique)
18. Comment expliquer la contradiction entre la déclaration de l'étude sur les problèmes de volumes de remblais alors que le gouvernement veut un tracé en déblai et que nos élus nous promettent des tunnels ?
19. Quel est l'intérêt économique de lier deux points au R3 à moins de 5 km l'un de l'autre ?
20. L'extrapolation du trafic à l'horizon 2030 a été réalisée en tenant compte de facteurs de croissance de 1,04% par an pour les déplacements en voitures et 1,74% par an pour les déplacements en poids lourds. (Partie 2 page 17). Pensez-vous que ce pourcentage soit réaliste, en tenant compte notamment de la question 7)
- 

Les liens utiles pour la consultation de l'étude d'incidence sont accessibles sur [www.loverval.be](http://www.loverval.be) ou sur [www.gerpennes.be](http://www.gerpennes.be).

Un plan Google Map est également disponible sur [www.loverval.be](http://www.loverval.be)

L'étude complète comporte 771 pages, mais un résumé non-technique de 36 pages est disponible.