

# Réclamations et observations conjointes des Comités de Quartiers de Loverval et de Nalinnes dans le cadre de l'enquête publique suite à la demande de permis pour la réalisation du BHNS sur la N5 et la réalisation d'un parking de persuasion et d'une piste cyclable du giratoire « Ma Campagne » au giratoire du Bultia. (Mention : 2021/017)

## INTRODUCTION

Le SPW déclare poursuivre les objectifs suivants :

- **COMBLER LES FAIBLESSES ACTUELLES DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC :** « *La ligne de BHNS en projet est attendue pour 2025 et desservira le Sud de Charleroi sur un parcours de près de 11 km en « fer à cheval » sur les nationales N5 et N53 joignant ainsi les arrêts GB Bomerée à Montigny-le-Tilleul et Chemin de la Ferrée à Gerpennes. Il est prévu que le BHNS desserve les 54 arrêts de son itinéraire (...). Il comblera ainsi les faiblesses actuelles de l'offre de transports publics pour le sud de la Métropole de Charleroi qui ne repose actuellement sur aucune ligne de transport structurante* ». Extrait du OCBM de Charleroi : document préparatoire au point 3.1.2.2, publié sur le portail du SPW Wallonie Mobilité Infrastructures le 16/09/2020.
- **AMELIORER LA MOBILITE ET LE CADRE DE VIE :** « *Le développement d'un Bus à Haut Niveau de Service dans le Sud de Charleroi a pour objectif d'offrir aux citoyens un modèle de transport en commun, efficace, moderne, sûr et résolument tourné vers l'avenir. Transformer à l'occasion de leur réhabilitation la N53 et la N5, artères importantes du réseau routier structurant wallon, en boulevards urbains conviviaux représente en effet une belle **opportunité d'améliorer la mobilité comme le cadre de vie de cette partie du territoire**. Repensant totalement l'utilisation de l'espace public existant, le projet a donc entièrement redessiné la mobilité de ces deux axes afin de permettre des circulations agréables et sécurisées à pied, à vélo, en bus et en voiture, avec des aménagements en harmonie et en cohérence avec le contexte local* ». Extrait du communiqué de presse du 18 février 2021 cosigné par Wallonie Infrastructure Sofico, Wallonie mobilité infrastructure SPW, TEC et la Ville de Charleroi.
- **MAITRISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE**  
« *Le plan de circulation actuel ne subira pratiquement pas de modification, en dehors de la sécurisation du carrefour des Quatre Bras de Couillet* ». Extrait du site [www.bhnscharleroi.be](http://www.bhnscharleroi.be), rubrique : [Maîtrise de la circulation automobile](#).
- **FAVORISER LA VITALITE COMMERCIALE, L'ATTRACTIVITE DE CHARLEROI METROPOLE ET LA MOBILITE ALTERNATIVE POUR TOUS :** « *Un plus pour **favoriser la qualité de vie, la vitalité commerciale et l'attractivité de Charleroi Métropole, avec une mobilité alternative pour tous**. CHARLEROI MÉTROPOLE... c'est **29 communes** et près de 600.000 habitants, un territoire de 2.000 km<sup>2</sup> dont la **Ville de Charleroi constitue en quelque sorte le pôle de gravité**. C'est un périmètre cohérent, pour une dynamique collective générée par des acteurs qui partagent une **ambition commune** pour porter les projets et relever les défis de demain.* » Extrait du site [www.bhnscharleroi.be](http://www.bhnscharleroi.be).
- **REPENDRE AUX ENJEUX CLIMATIQUES ET DE QUALITE DE L'AIR :** « *Le BHNS de Charleroi répond aux enjeux de mobilité, mais également aux **enjeux climatiques et de qualité de l'air**. Il améliore le cadre de vie des citoyens et renforce l'attractivité de Charleroi Métropole*. Extrait du site [www.bhnscharleroi.be](http://www.bhnscharleroi.be).

En tant que Comités de Quartiers, voici les remarques dont nous demandons qu'il soit tenu compte lors de la décision finale :

**1/3. Le projet est beau sur papier mais nous nous y OPPOSONS catégoriquement DANS L'ETAT, pour les réalités suivantes : Il est **INCOMPLET** et **N'ATTEINDRA PAS SES OBJECTIFS** dans sa partie Sud-Est (N5) :**

- **IL NE COMBLERA PAS LES FAIBLESSES ACTUELLES DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC :**

En s'arrêtant au Chemin de la Ferrée à Gerpinnes (rondpoint MA CAMPAGNE), le BHNS s'implante en fait dans une zone (Charleroi-Loverval) qui est déjà aujourd'hui correctement desservie par le réseau TEC et loupe les faiblesses actuelles qui sont plus au sud du projet envisagé : Bultia, Bertransart, Tarcienne, Somzée, ....

*Pour les lignes de bus en période scolaire :*

*Le 14, 1 par heure*

*Le 18, toutes les 20 min*

*Le 19, toutes les ½ heures*

*Le 20, toutes les ½ heures*

*Le 451, 1 par heure , 2 aux heures de pointe matin et soir.*

*Le 138b, 1 bus par heure, 2 bus aux heures de pointe, matin et soir.*

⇒ Tronçon Gare de Charleroi / Couillet 4 Bras, desservi par les bus : 451, 19x2, 20x2, 18x3, 14.

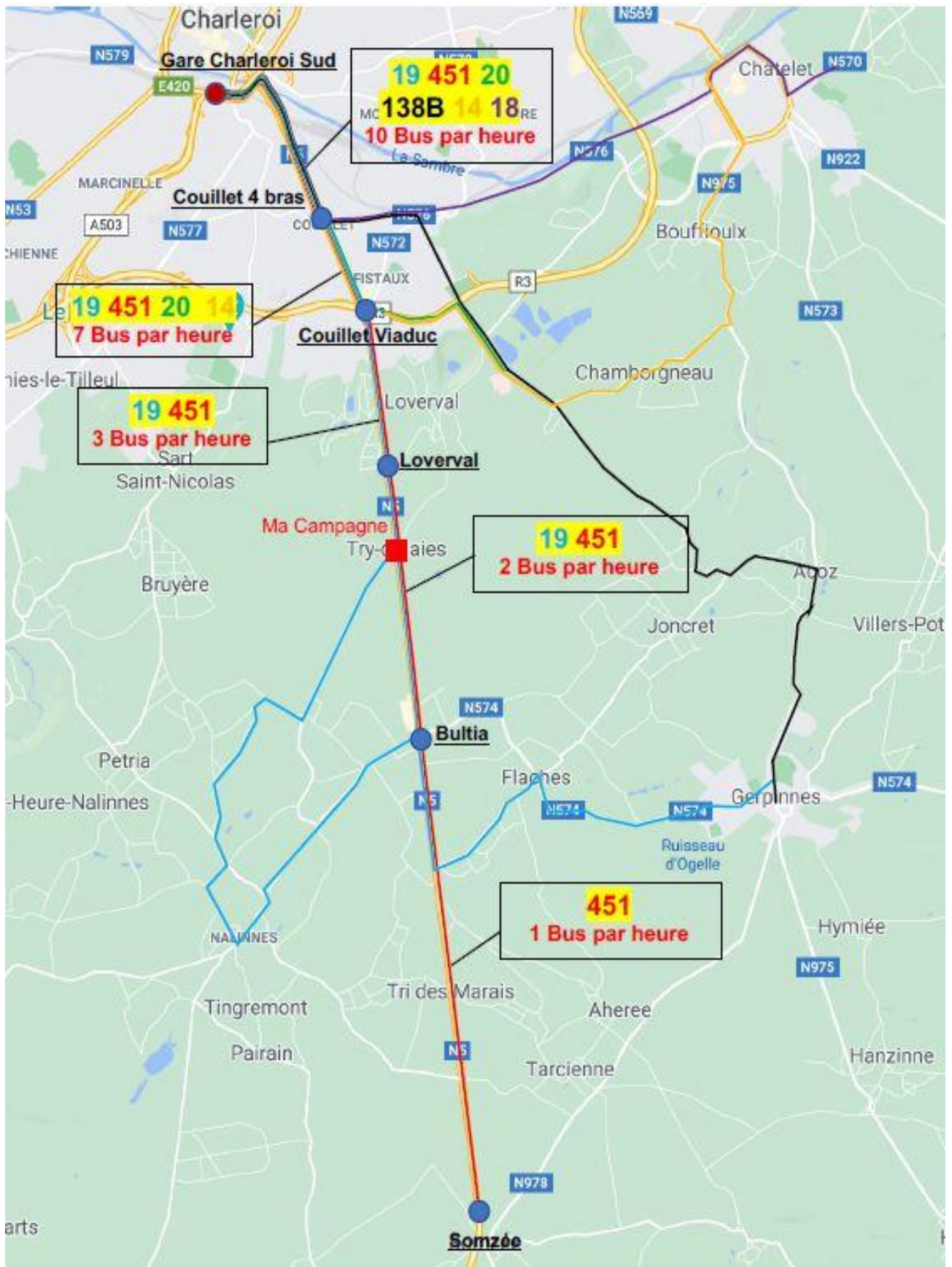
⇒ Tronçon Couillet 4 Bras / Couillet Viaduc, desservi par les Bus : 451, 19x2, 20x2, 14.

⇒ Tronçon Couillet Viaduc / Loverval, desservi par les bus : 451, 19x2.

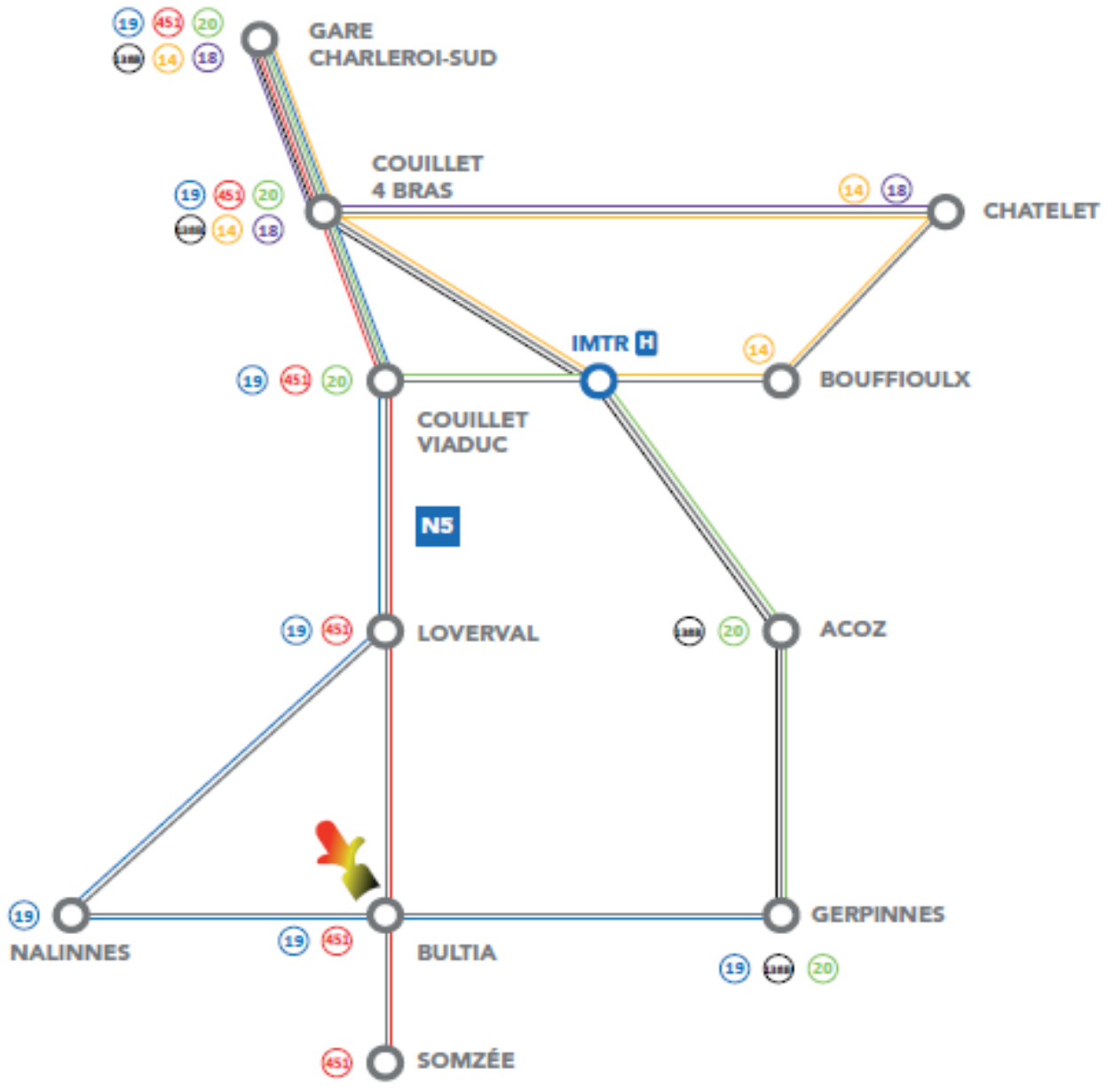
⇒ Tronçon Loverval / Nalines / Gerpinnes, desservi par les Bus : 451, 19.

⇒ Tronçon Gerpinnes / Somzée desservi par le bus 451.

- Ligne 451 desservant : gare de Charleroi, dorsale N5 Marcinelle, Couillet, Loverval, Nalines, Gerpinnes en raison d'un bus par heure avec bus supplémentaire à 5h, 6h, 7h, 10h, 12h, 13h, 15h,16h, 17h, 18h.
- Ligne 19 desservant : gare de Charleroi, dorsale N5 Marcinelle, Couillet, Loverval. En raison d'un bus par heure.
- Ligne 19 desservant : gare de Charleroi, dorsale N5 Marcinelle, Couillet, Loverval, Nalines, Gerpinnes. En raison d'un bus par heure.
- Ligne 20 desservant : gare de Charleroi, Dorsale N5, Marcinelle, Couillet, Lover val Rue de Villers, IMTR, Acoz, Joncret Centre Gerpinnes. En raison de 2 bus par heure.
- Ligne 18 desservant : gare de Charleroi, Dorsale N5 Marcinelle, Couillet, Châtelet. En raison d'un bus toute les 20 min.
- Ligne 14 desservant : gare de Charleroi, dorsale N5, Marcinelle, Couillet, Loverval IMTR, Bouffioux en raison d'un bus par heure
- Le 138b desservant : gare de Charleroi, dorsale N5, Marcinelle, Couillet, Loverval IMTR, Acoz, Direction Florennes, 1 bus par heure, 2 bus aux heures de pointe, matin et soir



# BUS CHARLEROI - LOVERVAL - NALINNES





- **IL N'AMELIORERA PAS LA MOBILITE ET LE CADRE DE VIE. II ABOUTIRA A UNE TOTALE PERTE DE MAITRISE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE**

Le projet sur la table prévoit que « *Le plan de circulation actuel ne subira pratiquement pas de modification, en dehors de la sécurisation du carrefour des Quatre Bras de Couillet* ». Extrait du site [www.bhnscharleroi.be](http://www.bhnscharleroi.be).

**Ce projet ne prévoit donc aucune solution pour maîtriser la circulation automobile et de transit ce qui nous paraît être une énorme incohérence d'un point de vue aménagement du territoire.**

Le passage quotidien de **plus de 40.000 véhicules, dont un gros trafic de transit**, sur la N5 à hauteur du rondpoint MA CAMPAGNE **est totalement incompatible avec la logique du Boulevard Urbain.**

En l'état du projet, la N5 fonctionnera donc jusqu'à MA CAMPAGNE, comme une « autoroute de transit Rotterdam-Marseille », ce qui est par ailleurs contraire aux dernières prescriptions du réseau de transport transeuropéen de 2013 (Parlement et conseil européen, règlement 1315/2013 du 11 décembre 2013). Une fois rentrés sur ce boulevard urbain alloué à la mobilité douce, que deviendront les 40.000 véhicules, dont 10.000 camions journaliers lithuaniens, polonais, ... ainsi que les vacanciers hollandais, ... ?

Comment le petit parking de délestage de 200 places prévu à cet endroit va-t-il absorber cette circulation ? Et où iront les dizaines de milliers d'autres voitures et camions restants puisqu'à partir du rondpoint MA CAMPAGNE, la N5 est sensée devenir un « *boulevard urbain convivial permettant des circulations agréables et sécurisées à pied, à vélo, en bus et en voiture* » ?

**Le BHNS va donc aggraver la congestion actuelle de la N5 et accentuer considérablement l'effet « ruisseau »** : une partie du trafic continuera sur le Boulevard Urbain, le reste fuira sur les routes secondaires inappropriées à Loverval, Gerpennes et Nalinnes. Le Boulevard Urbain n'atteindra donc pas son caractère convivial et sécurisé et le cadre de vie des habitants des routes secondaires à Nalinnes, Gerpennes, Loverval et ailleurs sera significativement et dangereusement dégradé.

**Photos** : N5/ quartier du Try-d'Haies à Loverval.



- **IL NE FAVORISERA PAS LA VITALITE COMMERCIALE :**

Le projet va au contraire créer une **discrimination** entre les commerces desservis par le BHNS et ceux qui ne le sont pas dont le centre commercial du Bultia, du Bertransart et les nombreux commerces jusque Somzée. Une pétition a recueilli plus de **150 signatures de commerçants du Bultia** (pétition remise au bourgmestre Yves Binon-Ham-sur-Heure-Nalennes en date du 9 avril 2019).

Le projet parle de la VITALITE COMMERCIALE DE CHARLEROI METROPOLE, pas seulement de Charleroi-Ville ou la 1<sup>ère</sup> couronne (Grand Charleroi – Couillet / Marcinelle). Il doit donc contribuer de la même manière à la vitalité du Bultia et des autres pôles commerciaux le long de la N5 jusqu'à Somzée

- **IL NE FAVORISERA PAS LA MOBILITE ALTERNATIVE POUR TOUS :**

*« CHARLEROI MÉTROPOLE... c'est 29 communes ... dont la Ville de Charleroi constitue en quelque sorte le pôle de gravité.*

Excepté une petite partie de Loverval qui ne fait pas partie de Charleroi, **le BHNS ne servira que les habitants des communes de Charleroi** (Charleroi Ville, Marcinelle et Couillet) et **ne bénéficiera pas aux autres usagers habituels de la N5 résidents d'autres communes de Charleroi Métropole** telles que Ham-sur-Heure-Nalennes, Gerpennes, Walcourt.

**Ces derniers n'auront pas accès au BHNS** et en subiront pourtant tous les inconvénients décrits plus haut sur leurs routes secondaires.

**Ceux-ci auront encore plus de mal à se rendre à Charleroi Ville.**

**On n'offre donc pas de solution au plus grand nombre des habitants de la 2<sup>e</sup> couronne de Charleroi Métropole (Loverval, Gerpennes, Nalennes, Tarcienne, ...), précisément ceux qui aujourd'hui se retrouvent dans les bouchons vers Charleroi, et qui n'ont pas de mobilité alternative.**

- **IL NE REPONDRA PAS AUX ENJEUX CLIMATIQUES ET DE QUALITE DE L'AIR :**

Puisqu'il ne favorisera pas la mobilité alternative pour tous les usagers habituels de la N5 et créera un effet ruisseau sur les routes secondaires, **non seulement le BHNS ne réduira pas les émissions de CO2 sur son axe, et les premières victimes seront les habitants de la N5, mais en plus il augmentera celles-ci sur les routes secondaires dans nos quartiers résidentiels en zone 30 et en circulation locale.**

**L'augmentation de la file de véhicules sur la N5, principalement des camions circulant à vitesse réduite, stagnant même, aura comme effet l'aggravation de la pollution de l'air.**

**Cette pollution induira inmanquablement des problèmes de santé et augmentera fortement le risque de mortalité pour cette population. Les populations les plus jeunes et les plus âgées sont les plus vulnérables, ce que l'on retrouve en grand partie dans cette zone concernée.**

**La deuxième couronne de Charleroi est densément peuplée ; la N5 est un axe de circulation locale et pas de transit, comme le dit la loi européenne de 2013, et dont nos responsables doivent tenir compte.**

Une nouvelle étude publiée le 25 février 2021, menée par la KU Leuven, l'Université d'Anvers, de Hasselt, l'institut de santé publique Sciensano et l'Agence inter mutualiste (AIM) montre en effet que les personnes exposées à de fortes concentrations de particules fines sont plus susceptibles d'être victimes d'un accident vasculaire cérébral ou d'une crise cardiaque, (La Libre Belgique du 25 février 2021; de la Bronchopneumopathie chronique obstructive 5<sup>ème</sup> cause de mortalité en Belgique, (Belgian Respiratory Society).



**2/3. Nous ne comprenons pas pourquoi le BHNS n'est pas prolongé jusqu'à SOMZEE, ce qui en ferait un projet COMPLET qui ATTEINT SES OBJECTIFS.**

- **L'ARGUMENT BUDGETAIRE** invoqué par le passé est **obsolète et incohérent** :
  - o **Obsolète** : Le Plan mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026 publié sur le portail du SPW Wallonie Mobilité Infrastructures le 15/07/2020 prévoit pour le BHNS à Charleroi un **complément de 47.000.000 €** aux **120.000.000€** initialement prévu, **TOTAL : 167.000.000€**.
  - o **Incohérent** : **Pourquoi entamer un projet aussi coûteux alors qu'il est clairement incomplet ? Le BHNS ne profitera pas à tous, et surtout pas aux citoyens de la 2<sup>ème</sup> couronne, qui pourtant sont ceux qui subissent les faiblesses de l'offre de transports publics actuellement. Il ne tournera donc pas à plein régime. Il aggravera la congestion de la N5, y compris dans sa partie boulevard urbain, et augmentera l'effet ruisseau provoquant ainsi une diminution de la qualité de l'air et de vie des habitants sur les routes secondaires et sur le Boulevard Urbain lui-même.**
  
- **LA MAITRISE DU TRAFIC AUTOMOBILE ET DE TRANSIT DOIT ETRE LE POINT DE DEPART PRIORITAIRE DE LA REFLEXION (40.000 véhicules/jours, c'est aussi important que celui de l'autoroute MONS/PARIS) :**

En démarrant le chantier dans un sens Sud-Nord, c'est-à-dire à partir de Somzée, **le trafic international et interrégional sera maîtrisé via des axes appropriés, c'est à dire des routes nationales** : À Philippeville, via la N97 puis l'échangeur d'Achène pour rejoindre la E411. À Fraire, via la N932 et la N98 jusque Sambreville pour rejoindre la E42 et le R3. Cette maîtrise de la circulation peut être renforcée par l'augmentation dissuasive du tarif poids lourds sur la N5 à partir de Somzée.

- **POUR TOUS : une offre de transport public structurante, un cadre de vie agréable et une vitalité commerciale accrue.**

La N5 a un caractère résidentiel et commercial jusque Somzée, ce qui justifie pleinement sa vocation à devenir un Boulevard Urbain jusqu'à cet endroit. La réalisation de véritables parkings de dissuasion à proximité des centres commerciaux du Bultia favorisera son économie. En les situant plus loin du centre de Charleroi, ils favoriseront également les navetteurs, enfants allant à l'école ou les personnes allant faire leur shopping à Charleroi, à laisser leur voiture et ainsi désengorger les accès routiers et parkings à proximité du centre-ville. C'est ce que l'on observe à Bruxelles dans la seconde couronne, à hauteur de Rixensart, Waterloo, ...

- **Une attractivité renforcée de Charleroi Métropole.**

Si officiellement le territoire concerné par le projet est Charleroi Métropole, alors il faut inclure les communes de Ham-sur-Heure-Nalines, Gerpinnes, Walcourt, sinon il ne s'agit pas d'un projet de Charleroi Métropole mais simplement d'un projet de Charleroi.

- **Une réponse aux enjeux climatiques et à la qualité de l'air.**

En démarrant à Somzée, le BHNS devient véritablement une mobilité alternative pour tous qui offre la perspective à l'échelle locale d'atteindre les ODD2030 de l'ONU (Accords de Paris de 2015).

### **3/3. NOUS NE COMPRENONS PAS POURQUOI l'avant-projet et projet de modification du Plan de Secteur relatif au projet autoroutier E420 sur les territoires de Ham-sur-Heure-Nalines et de Gerpinnes figure toujours sur le Géoportail de la Région Wallonne (WalOnMap)**

**Notre gouvernement Wallon s'est engagé dans sa déclaration de politique générale à abandonner le projet autoroutier E420 entre Somzée et Charleroi.**

**L' Abrogation de l'arrêté du Gouvernement Wallon du 29 octobre 2015** signé par Monsieur Paul Magnette et par Monsieur Carlo Di Antonio, 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'incidence **ainsi que la disparition de celui-ci du Géoportail de la Région Wallonne (WalOnMap) n'ont toujours pas eu lieu.**

- ⇒ **Ces éléments ne nous encouragent pas à donner notre confiance dans le projet BHNS.**
- ⇒ Nous redoutons que l'on cache à la population **l'objectif de revenir plus tard avec le projet autoroutier E420** tant décrié et qui n'a rien d'écologique (« Trident » ou « Monodent » à Gerpinnes (Loverval) et Ham-sur-Heure-Nalines (Nalines)), ou à tout le moins une incohérence énorme en terme d'aménagement du territoire.
- ⇒ Nous rappelons que le Parlement et le Conseil européen ont adopté en date du 11 décembre 2013 le Règlement no 1315/2013. Celui-ci identifie la N5 comme un axe de circulation au service de la région métropolitaine ET PAS un « chaînon manquant » de l'axe Rotterdam-Marseille QUI PASSE PAR LE LUXEMBOURG/E411.



## EN CONSEQUENCE,

Nous nous opposons au projet tel que proposé actuellement.

Arrêté au rond-point MA CAMPAGNE, le BHNS, présenté officiellement comme une solution, sera la source des nombreux problèmes décrits plus haut. Au pied du mur face à un trafic devenu totalement incontrôlable, le risque sera donc de recourir à des solutions du passé bien moins vertueuses que les valeurs véhiculées par le projet BHNS : la construction d'un nouveau tronçon autoroutier à travers bois et campagnes dans les beaux villages de Tarcienne, Nalinnes, Gerpennes et Loverval.

Nous nous y opposons donc tant que les conditions suivantes ne sont pas prises en compte

- Prolongation du BHNS jusqu'à Somzée.
- Véritables parkings pour navetteurs à proximité du Bultia et des quartiers de Bertransart et Somzée.
- Véritables solutions alternatives au trafic de transit en amont, par :
  - Déviation du transit à Philippeville via N97, échangeur Achêne, E411 et à Fraire via N932, N98 jusqu'à Sambreville pour rejoindre E42 et R3 (Rocade Est).
  - Taxation prohibitive de la N5 pour décourager les camions
  - Début des travaux à Somzée et non à Charleroi
- Abandon définitif du Trident ou Trident Light (cfr abrogation de l'arrêté du Gouvernement Wallon du 29 décembre 2015 et disparition du projet de périmètre de réservation du géoportail de la Région Wallonne (WalOnMap)).

Nous avons cependant conscience que l'avenir passera inévitablement par un changement de fonctionnement sociétal et nous souhaitons que la Belgique remplisse ses engagements dans le cadre des Accords de Paris.

Des projets tels que le BHNS contribuent à réduire les émissions de CO<sup>2</sup>, à condition toutefois de ne pas louper l'objectif par un projet non abouti qui aura l'effet inverse (E420).

Nous comprenons notre gouvernement régional dans son ambition de vouloir « *augmenter la mise à disposition d'infrastructures de mobilité douce et collective pour les citoyens* », mais nous attendons de celui-ci, lorsqu'il dépense l'argent public (167.000.000€), qu'il puisse entendre les remarques formulées par les citoyens qui vivent et connaissent les lieux du projet concerné.

Pour que les citoyens puissent y adhérer dans sa grande majorité, le projet du BHNS devra être plus ambitieux, plus complet, plus efficace et surtout qu'aucun citoyen ne se sente sacrifié ou pénalisé personnellement dans la réalisation d'un tel projet (Exemple : suppression de places de stationnements devant des habitations et des petits commerces, ...).

**P/O Comités de Quartiers réunis :**

**Comité des Quartiers de Nalines Bultia et environs :**

Président : Philippe Ruban

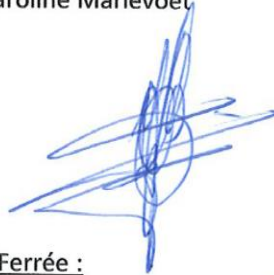
Cellule Mobilité : Jacques Gillain et Caroline Marievoet  
[comitequartiersnalbul@gmail.com](mailto:comitequartiersnalbul@gmail.com)



**Comité de Nalines Louvroy :**

Président : Alain Hector

[Ahector639@gmail.com](mailto:Ahector639@gmail.com)



**Comité de Quartiers Try-d'Haies – Chénat – Ferrée :**

Présidente : Letizia Piret-Corona

[letiziacorona59@gmail.com](mailto:letiziacorona59@gmail.com)



**Comité de Quartiers Les Morlères / St Hubert :**

Coprésident : Benoit Bouillon

[famille.bouillon@gmail.com](mailto:famille.bouillon@gmail.com)



**Comité de Quartier Fromont :**

Responsable : Philippe Martini

[martiniphilippe2@gmail.com](mailto:martiniphilippe2@gmail.com)

