

6. Synthèse des réunions d'informations tenues dans chacune des cinq communes

Ici encore, les communes sont présentées dans l'ordre où se sont déroulées les réunions d'information.

6.1. Gerpennes

Craintes générales

| | |
|--|--|
| L'autoroute apportera un trafic de transit qui n'aura pas de retombées économiques positives sur Charleroi | |
| L'autoroute apportera plus de trafic sur le réseau routier | |

Craintes liées à des tracés particuliers

| | |
|--|--|
| Tracé Nos Viladjes : Tunnel sous la Drève de Ferrée => risque de destruction d'un biotope existant et problèmes hydrauliques; risque d'inondation augmente suite aux travaux et à la masse de béton. | |
| Tracé Ouest : Camions prendront la R9 et la N5 malgré le dédoublement parce que cela représente un raccourci | |
| Tracé Nos Viladjes : passe par le Centre Commercial du Bultia => saccage un centre économique | |
| Tracé Ouest : derniers bois de Charleroi seront coupés | |

Questions

| | |
|---|--|
| Un axe européen aura-t-il réellement des retombées économiques positives pour Charleroi | |
| La valeur des maisons va être dépréciée : y aura-t-il des expropriations | |
| Pour le tracé EST, le rayon de courbure est-il envisageable au niveau de Somzée, et est-ce que l'autoroute commencera juste après un STOP | |

Constats

| | |
|---|----|
| Constatation d'incohérence des objectifs annoncés : compléter un axe européen de transit et améliorer le trafic local | II |
| L'option « zéro » n'est pas souhaitable vu l'évolution actuelle du trafic | |
| N5 dangereuse et peu praticable | |
| Besoin de sécuriser, fluidifier N5 | |
| Problèmes au niveau de l'aménagement du territoire : cela fait plus de vingt ans qu'on parle d'une autoroute au Sud de Charleroi, et on a laissé les gens s'y installer | |
| Mascarade que de demander l'avis de la population sur base d'un tracé bien étudié et 2 tracés "coups de crayons" (ou tracés non finalisés) | |
| Le projet montre qu'un choix politique a été fait : transport par la route | |
| L'option « zéro » n'est pas considérée dans l'étude | |
| Encore ceux qui ont eu la R3 qui vont subir les désagréments | |
| Expropriations seront inévitables | |
| Problèmes actuels de la N5 sont surtout liés aux horaires scolaires | |
| Etude d'incidence doit retenir ce qu'il y a de meilleur dans chaque proposition pour arriver à solution optimisée | |
| L'avenue Mascaux à Marcinelle près d'un ancien charbonnage avec des galeries peu ou pas profondes => cela risque de rendre difficile la réalisation d'ouvrages aériens | |

Constats spécifiques à la commune de Gerpennes

| | |
|--|--|
| Carrefour Somzée a déjà un gros problème de trafic => sera aggravé et ce pour les 2 routes | |
| Ce ne sont pas les gens de Gerpennes qui utilisent la N5 | |
| Doit aménager la N5 (et essentiellement dans la descente vers Couillet). Lors de l'aménagement de la N5 : la large bande centrale empêche l'aménagement sur le côté de pistes pour les vélos, piétons, des arrêts de bus protégés au niveau des écoles etc. | |
| De plus en plus de gens de Tarcienne rejoignent la N5 par l'Allée des Croisades, et l'autoroute ne résoudra pas ce problème | |
| Près de la descente de Loverval, les trottoirs sont bas et pourtant, il s'agit d'un endroit dangereux | |
| Les gens de Loverval vivront entre la N5 et l'autoroute et subiront beaucoup de bruit (tracé central) | |
| La Blanche Borne supporte déjà 8-10.000 véhicules, il ne peut pas y avoir d'alternative « zéro » | |

Propositions

| | |
|---|--|
| Création d'un comité d'accompagnement pour la construction de l'autoroute comme on le fait lors d'installations de dépôt de déchets nucléaires | |
| Doit construire une autoroute digne de ce nom et ne pas créer du nouveau à partir des tronçons de routes existantes (contre tracé Nos Viladjes) | |
| Développer le transfert modal | |
| Dédoubler la N5 | |

Propositions locales

| | |
|--|--|
| Sécuriser tronçon N5 qui traverse Walcourt | |
| Améliorer vie des riverains le long N5 en aménageant et sécurisant la N5 | |
| Faire un tunnel sous le Bultia et la N5 pour les dessertes locales | |
| Doit couper la N5 pour obliger les gens à prendre l'autoroute | |

6.2. Châtelet

Craintes générales

L'autoroute apportera un trafic de transit qui n'aura pas de retombés économiques positives sur Charleroi

Que l'on décide de construire l'autoroute là où il y aura eu moins de réactions de la population

Craintes liées à des tracés particuliers

| | |
|---|--|
| Problème d'élimination des eaux de ruissellement => entraîneraient le débordement du ruisseau d'Acoz car le puits de l'hôpital est déjà à saturation | |
| Défiguration du hameau de la Blanche Borne | |
| Baisse considérable de la qualité de vie des personnes vivant dans le quartier de la Blanche Borne et les gens vivant le long de l'autoroute (pcq ne prend pas les mesures d'accompagnement adéquates ex. : mur antibruit, expropriation..) | |

Questions

| | |
|--|----|
| Comment peut-on construire une autoroute alors la Région wallonne a dans ses priorités l'amélioration de la qualité de l'air | |
| Pourquoi faire de Charleroi le point de transit de l'Europe | II |
| Quelles sont les liaisons avec le plan de mobilité de Charleroi | |

Constats

| | |
|---|----|
| Châtelet = commune fragmentée (R3 et bretelles, route Basse-Sambre, 60 ha passés à l'autoroute, ZAE et CET à Bouffioulx (140ha), bassin décantation de Solvay) | |
| Le gain en km pour le réseau routier européen est minime | |
| Il est difficile de se prononcer sur des tracés non finalisés (coups de crayons) | II |
| Dégradation des routes par les camions | |
| Mascarade politique : étude du CREAT avait conclu que tracé Est (n°5) comportait beaucoup de problèmes, mais on fait semblant de demander l'avis des gens pour proposer un tracé et une solution autoroute. | |
| Le projet montre qu'un choix politique a été fait : transport par la route | |
| Aborde le sujet uniquement d'un point de vue économique en ne prenant pas en compte l'humain et la notion de qualité de vie | |
| Devrait commencer par mieux entretenir réseau routier existant avant de construire de nouvelles routes | |
| Châtelet est déjà enclavé entre R3 et R9 etc., et a déjà des problèmes de qualité de l'air | |
| L'Europe profite de la route et la Belgique (Charleroi) paye | |

Constats spécifiques à la commune de Châtelet

| | |
|---|--|
| Bouffloux a un sol argileux => risque d'inondations | |
| Cité à vocation sociale et on y a déjà placé le R3 et l'autoroute passe près des bassins de décantation de Solvay | |
| Gens de la Blanche Borne n'ont pas été expropriés et n'ont jamais reçu les murs anti-bruits | |
| Les gens de Bouffloux en ont assez que tout passe par chez eux | |
| Détruit faune et flore exceptionnelles qui ont fait l'objet d'un document du WWF et destruction de la vallée du Ry de Sin Ry. | |
| Destruction d'un site/zone industrielle qui est en voie de reconversion (touristique) et revalorisation par la Ville | |

Propositions

| | |
|--|--|
| Aménager la N5 et les voies ferrées existantes | |
| Apporter une aide aux personnes qui seront expropriées (ex. : aide à trouver un logement) | |
| Développer le trafic multi-modal | |
| Instauration d'un système de péage au trafic international de transit ou demander aide financière à l'UE | |
| Remise en fonction de la ligne de chemin de fer Givet-Charleville, etc. | |

Propositions locales

Néant

6.3. Walcourt

Craintes générales

| | |
|--|--|
| L'autoroute apportera une augmentation du trafic de transit | |
| Autoroute apportera plus de trafic sur le réseau routier => augmentation des nuisances sonores et diminution de la qualité de vie pour beaucoup de personnes | |
| Malgré le dédoublement, le trafic restera sur la N5 parce qu'elle représente un axe de vie et de proximité | |
| L'accès au R9 encore plus difficile | |

Craintes liées à des tracés particuliers

| | |
|--|-----|
| Tracé Est : s'il y a courbure à l'entrée de Somzée, le quartier de la Roche sera affecté | |
| Tracé central : N5 au niveau de Tarcienne, avec dédoublement le trafic ira trop vite et les riverains auront du mal à sortir ou rentrer chez eux et le risque d'accident sera très élevé | II |
| Nombre élevé d'accident (camions) dans la côte de Laneffe suite à des excès de vitesse | |
| Que dans le quartier « La botte », les agriculteurs et leurs fournisseurs devront faire de grands détours pour traverser la N5 | |
| Tracé Ouest : Si on construit la E420, le quartier Lumsory => subira des gênes pcq le terrain est plat et le vent dominant de l'Ouest | |
| Tracé Ouest aboutit à Somzée, et ses habitants seront coincés entre deux autoroutes | III |

Questions

| | |
|--|----|
| Qu'entend-on par « amélioration de la N5 » | |
| Est-ce nécessaire de faire cette route | |
| Que va-t-on faire pour les gens de Laneffe | II |
| Comment va-t-on réaliser le rond-point à Somzée | |
| Si on élargit la N5, qu'en sera-t-il de la qualité de vie des riverains ? | |
| Quels seront les critères d'expropriation | |
| Est-ce qu'il existe une préférence pour le projet ouest | |
| Quels sont les critères pour avoir des murs anti-bruit | |
| Est-ce que la cote de Laneffe répond aux critères de sécurité exigés pour une RGG1 | |
| Si construit la E420 : quelles mesures seront prise pour éviter que les camions prennent la N5 | |

Constats

| | |
|---|-----|
| Le tracé Ouest entre dans la station d'épuration à Somzée | |
| Incohérence de politique régionale : promotion de l'air pur et promotion du trafic routier | |
| Constatation incohérence des objectifs annoncés : compléter un axe européen de transit et améliorer trafic local | |
| L'option « zéro » n'est pas souhaitable vu l'évolution actuelle du trafic | |
| Il y a déjà beaucoup de trafic sur N5 => pollution air et bruit + vibrations | III |
| N5 dangereuse et peu praticable | |
| Besoin de fluidifier la N5 | |
| Demande l'avis de la population sur base d'un tracé bien étudié et 2 tracés coups de crayons | III |
| Le projet montre qu'un choix politique a été fait : transport par la route | |
| L'option « zéro » n'est pas considérée dans l'étude | |
| La Région devrait commencer par mieux entretenir le réseau routier existant avant de construire de nouvelles routes | |
| Le projet ne tient pas compte des transports en commun | |
| Aborde le sujet uniquement d'un point de vue économique en ne prenant pas compte de l'humain et la notion de qualité de vie | III |
| Il y a déjà des problèmes d'embouteillage, et durant la période de construction cela s'aggravera (=> pollution) | |
| Moins de gens auront une mauvaise qualité de vie si l'on choisit le tracé Est par rapport au projet central | |
| Tout le monde veut une autoroute mais pas dans son jardin | |
| L'E420 est un bonne chose : après 35 de réparations sur la N5, a enfin compris qu'il fallait un nouveau tracé | |
| Construire une autoroute va augmenter le nombre de personnes directement affectées par celle-ci et, avec le temps, augmenter le nombre de personnes mécontentes | |
| Il y a trop d'autoroutes en B | |
| Mieux vaut penser à long terme : dans quelques années 2x2 bandes pas assez pour l'axe Nord/Sud et il faudrait directement construire 2x3 bandes | |
| Déjà beaucoup de routes locales servent de délestage à la N5 | |
| Beaucoup de gens continueront à utiliser la N5, et on aura 2 autoroutes | |
| Revenu cadastral n'a pas changé depuis 35, alors que valeur des maisons le long de la N5 a beaucoup baissé | |
| Regrette qu'il n'y ait pas de débat de fond sur le transport routier au niveau régional et européen | |

Constats spécifiques à la commune de Walcourt

| | |
|--|----|
| Côte de Laneffe est en mauvaise état et très dangereuse | II |
| Il y a toujours beaucoup d'accident à Somzée malgré les nouveaux feux de signalisation | |
| Il y a du bruit à partir de 2h30 du matin à la Rue de l'Al Mai, coincée entre la N5 et une entreprise | |
| Ecolo propose de fermer la rue qui accède à Thy-le-Bauduin; ceci n'est pas possible car les gens de Laneffe auront tout le trafic chez eux | |
| Ce sont toujours Walcourt, Somzée et Tarcienne qui donnent, on démolit peu à Ham-sur-Heure | |
| Route de Philippeville à Tarcienne a déjà donné 5 m de terrain pour élargir la route. Si on élargit encore la route, il faudra exproprier | II |
| Route de Philippeville à Tarcienne doit tenir les enfants en laisse si enlève plus de terrains (= problèmes de sécurité) | II |
| Il existe déjà des problèmes de fluidité au Bultia et Ma Campagne | |
| Veut faire venir trafic à Somzée, pourtant il y a déjà un problème de trafic | I |
| Il est dangereux de placer un échangeur au fond de la descente de Laneffe | |
| Problème de vitesse sur la N5 près de Tarcienne et il est difficile de sortir pour prendre les petites routes dans le sens de... | |
| Laneffe est un village coupé en deux par la N5 que l'on va encore détruire avec les aménagements | |
| Problèmes de nuisances à Laneffe à cause du trafic | |
| Les habitants de Laneffe-Fraire -Neuville vont encore se ramasser plus de trafic | |

Propositions

| | |
|--|----|
| Aménager et sécuriser la N5 | II |
| Devrait créer un système d'indemnisation, où ceux dont la valeur des maisons augmente grâce au réseau routier, contribuent à indemniser ceux dont la valeur baisse | |
| Développer les transports en commun pour faire baisser trafic | |
| Réduire le revenu cadastral | |
| Indemnisations | |
| Avoir plus de contrôles de vitesses à Walcourt et faire payer les amendes | |

Propositions locales

| | |
|---|--|
| Faire dévier les camions transportant des produits dangereux par la N97 et E411 Achêne | |
| Aménager et sécuriser la N5 et dégager la descente de Loverval en filant à droite à partir du Rond point ma Campagne | |
| Se raccorder à la N5 plus au sud au carrefour d'Yves-Gomezée pour éviter de se raccorder en bas de la côte de Laneffe | |
| Le dédoublement doit aboutir plus loin que Somzée, parce qu'il y a des lotissements | |
| Devrait faire passer le tracé Est dans les champs et pas à 300 m du quartier d'Ahérée | |

6.4. Ham-sur-Heure - Nalinnes

Craintes générales

| | |
|--|--|
| Destruction de l'âme et cadre de vie des quartiers touchés par le nouveau tracé | |
| Que l'étude d'incidences n'étudie pas de façon approfondie les alternatives au MET | |
| Dossier pas impartial au niveau choix tracé (1) et mode de transport (2) | |
| Problèmes d'accès au R9 vont s'aggraver avec augmentation du trafic transit | |
| Que dans l'attente d'une décision, les aménagements urgents soient bloqués pour des raisons économiques ou de budget | |
| Autoroute (axe N/S) apportera plus de camions et les gens prendront d'autres routes pour les éviter | |

Craintes liées à des tracés particuliers

| | |
|---|--|
| Tracé Ouest : destruction de zones agricoles et forestières | |
| Tracé Ouest : déplace un problème de circulation de la N5 sur le Ring | |
| Bultia : Défiguration d'un hameau | |
| Tracé Ouest : augmentation de trafic sur le ring et aggravation de la situation accès Courvesin/R3 et connexion Sud => problèmes d'accès et sortie de Charleroi au Nord et au Sud | |
| Coûts liés à solution « aménagement N5 » ou « tracé central » ne seront pas un facteur déterminant dans le choix de projet | |
| Gens du Bultia craignent que ceux de « l'Est » et de « l'Ouest » fassent passer l'autoroute par le tracé central pour des raisons NIMBY camouflées | |
| Gens du Bultia : craignent des manœuvres pour retardement de prise de décision (veulent solution/actions prises rapidement) | |

Questions

| | |
|--|--|
| Axe européen aura-t-il des retombées économiques positives pour Charleroi | |
| Existe-t-il un accord entre la France et la Belgique pour faire passer l'autoroute entre la frontière française et Charleroi | |
| Est-il possible de dire si le projet est du RGG1, RGG2 ou du RGG3 | |

Constats

| | |
|--|-----|
| Attaque les problèmes à court terme : pas de discussions de fond sur le problème de la mobilité et tendance à saucissonner l'étude => ne voit pas la problématique dans sa globalité | II |
| Incohérence des politiques régionales : promotion de l'air pur et du trafic routier | |
| Constatation d'incohérence des objectifs annoncés : compléter un axe européen de transit et améliorer trafic local | II |
| Mascarade que de demander l'avis de la population sur base d'un tracé bien étudié et 2 tracés coups de crayons (ou tracés non finalisés) | II |
| Le projet montre qu'un choix politique a été fait : transport par la route | III |
| L'option « zéro » n'est pas considérée dans l'étude | |
| Devrait commencer par mieux entretenir réseau routier existant avant de construire de nouvelles routes | II |
| Manque de transparence dans le choix du bureau d'étude | |
| Doit tenir compte des problèmes de mobilité de Charleroi avant d'y faire venir le trafic de l'Europe | |
| Aborde le sujet uniquement d'un point de vue économique en ne prenant pas compte de l'humain et la notion de qualité de vie | |
| Idee de complot : solution RGG1 alors qu'un tronçon (Lanefte) ne pourra jamais être RGG1 | |
| Idee de complot : propose tracé central comme alternative alors que pas possible de faire un axe de type RGG1 près du Bultia | |
| Il est temps que la Région wallonne cesse d'étudier les problèmes un par un, en les saucissonnant, et qu'elle les étudie dans leur globalité | |
| La directive européenne ne parle pas nécessairement de réseau autoroutier mais de réseau de transport correct | |
| Idee de complot : il existe une carte avec le tracé Est qui est beaucoup mieux définie que les deux coups de crayons présentés lors de la consultation volontaire | |

Constats spécifiques à la commune de Nalines

| | |
|---|--|
| Problème de trafic au Bultia | |
| Les ASBL proposent tunnel sous Bultia : Bultia a déjà assez de trafic et nuisances, et ses habitants ne veulent pas toujours tout subir pcq sont placés au milieu | |
| Raccordement à l'A503 est justifié par l'existence d'un échangeur, alors qu'il n'est pas conforme pour une RGG1 | |
| Le raccordement du tracé Est au ring, permet de désengorger la connexion Marcinelle - R9 qui est déjà saturée actuellement | |

Propositions

| | |
|--|----|
| Ajouter comme critères de choix dans l'EI : incidence du trafic sur les routes proches (R9, A54, Charleroi, Gosselies) et plus éloignées (ex. Bxl), + déstructuration des communautés villageoises traversées + impact du tracé sur les futures modifications partielles du plan de secteur (ex. pour futures ZAE) + évaluation du calendrier + étudier alternatives TEC | |
| Prévoir un maximum d'expropriation afin qu'un minimum de personnes soit affecté par les nuisances (sonores) | II |
| Développer le trafic par chemin de fer | |
| Prendre des décisions rapidement pour éviter attente et sentiment d'incertitude | |
| Tracé central est meilleure solution (pcq gens Est et Ouest sont contre dédoublement), mais doit s'assurer de la mise en place d'aménagement pour assurer confort et sécurité des riverains | |
| Pas faire d'autoroute et trouver solutions locales pour le problème de mobilité à Charleroi | |
| Création d'ASBL au niveau des villes pour organiser un référendum contre l'autoroute | |
| Aménager dans la logique de « bon père de famille » | |
| Développer le trafic multi-modal au niveau international et transports en commun au niveau local | |

Propositions locales:

| | |
|---|--|
| Que soit créée une tranchée couverte sous le Bultia | |
| Que soit créée une zone commerciale style « City Nord » au Bultia | |

6.5. Charleroi

Craintes générales

| | |
|---|----|
| L'autoroute apportera un trafic de transit et accroîtra les problèmes de circulation sur le R3 | |
| Beaucoup de gens continueront à prendre la N5 malgré l'autoroute | II |
| Difficulté d'accès au R3 | |
| Autoroute amènera plus de trafic sur la R9, et les gens resteront dans les centres commerciaux extérieurs => asphyxie du centre ville | |
| L'autoroute apportera un trafic de transit qui n'aura pas de retombés économiques positifs sur Charleroi (uniquement nuisances en plus) | |

Crainces liées à des tracés particuliers

| | |
|---|----|
| Tracé Ouest : trafic ira sur le R9 et pas sur le R3 | |
| Tracé Ouest : Camions prendront le R9 et la N5 malgré le dédoublement pcq cela représente un raccourci | |
| Tracé Ouest : destruction du « poumon vert » à Mont sur Marchienne | II |
| Tracé Ouest : Destruction de richesses biologiques (Site de la Bruyère) | |
| Tracé Ouest : Autoroute apportera encore plus de trafic sur le R3 entre la sortie de Marcinelle et de la Blanche Borne | |
| Tracé Ouest : quartier derrière hôtel de ville craint que le projet n'encombre la A503 et qu'il y aura un trafic de fuite par Marcinelle | |
| Tracé Ouest : si RGG1, devra élargir tunnel entre l'A54 et le R9 => expropriations | |
| Tracé Ouest : déplace les problèmes de circulation de la N5 sur le ring | |
| Tracé Ouest : les pompiers ne pourront plus accéder rapidement au centre ville pcq R9 sera bouché | |
| Tracé Ouest : Autoroute amènera plus de trafic sur le R9 même si on installe une déviation poids lourd sur la R3 | |
| Tracé Ouest : Avec augmentation de trafic suite à la construction d'une autoroute, soit les gens prendront le R9 (pcq plus court) soit vont prendre la porte de Philippeville et joindre directement la N5 (pcq trafic saturé à la porte de France) | |
| Tracé Ouest : En journée le trafic va éviter le centre mais pas en soirée => entraînera une augmentation de la nuisance sonore en soirée au centre | |

Questions

| | |
|---|--|
| Axe européen aura t-il des retombées économiques positives pour Charleroi | |
| A quel stade (dans l'étude) sera intégré la problématique du plan de mobilité | |
| Le collège de Charleroi va-t-il prendre position | |

Constats

| | |
|---|-----|
| Question de fond : faut-il une autoroute au Sud de Charleroi | |
| Devrait commencer par mieux entretenir réseau routier existant avant de construire de nouvelles routes | |
| Constatations d'incohérence entre les objectifs annoncés : compléter un axe européen de transit et améliorer trafic local | III |
| L'option « zéro » n'est pas souhaitable vu les problèmes actuels (bruit, pollution, sécurité) et l'évolution actuelle du trafic | II |
| Regrette que seul tracé Ouest aie été bien étudié | |
| L'A54 est déjà saturée à l'entrée et la sortie de Charleroi=> pourquoi en plus injecter une autoroute à partir de porte de France | |
| Les gens devraient pouvoir donner leur opinion à partir de plus que des tracés sur une carte => devraient avoir vue d'ensemble sur les retombées positives ou négatives de chaque option d'un point de vue économique, écologique et humain | |
| Problèmes au niveau de l'aménagement du territoire : cela fait plus de vingt ans qu'on parle d'une autoroute au Sud de Charleroi, et on a laissé les gens s'y installer | |
| Aborde le sujet uniquement d'un point de vue économique en ne prenant pas compte de l'humain et la notion de qualité de vie | |
| L'autoroute amène un développement économique | |
| Attaque les problèmes à court terme : pas de discussions de fond sur le problème de la mobilité et tendance à saucissonner l'étude => ne voit pas la problématique dans sa globalité | |
| Publicité concernant enquête publique mal faite | |
| Manque un TEC performant | |
| Le gain en km pour le réseau routier européen est minimal par rapport aux coûts humains (et environnementaux) | |
| Dans tous les cas le trafic sur N5 restera important : doit faire des aménagements sur toutes les voiries pour augmenter la sécurité et réduire les nuisances sonores | |

Constats spécifiques à la commune de Charleroi

| | |
|---|--|
| Il y a beaucoup de trafic de délestage de la N5 sur Rue de la Bruyère : camions (4h30) local et écoles (7h30-8h30) | |
| Beaucoup de trafic et des problèmes de sécurité à Rue Marcinelle | |
| Quartiers La Queue, les Fougères et le Tryday ont beaucoup de nuisances dues au trafic actuel et ces quartiers comptent plusieurs morts suite à des accidents de la route : N'osent plus traverser la N5 et veulent aussi un peu de verdure. Ont déjà fait des manifestations et bloqué la N5 entre rond point Tirou et le Bultia | |
| Habitants proche du ring hauteur tunnel Hublinbu attendent toujours les murs antibruit | |
| Bouffloux - Blanche Borne ont déjà beaucoup de pollution (trafic, bassin décantation de Solvay, future cimenterie) et n'ont pas de murs antibruit | |
| Châtelet est déjà encerclé par ring et beaucoup de trafic sur ring (3500 véhicules/jours) | |
| Rue de l'Armée française entre N5 et R3 sert de délestage à la N5 => impression de servir de nouvelle bretelle d'autoroute | |
| Les habitants de Loverval : Loverval est déjà coupé en 2 par la N5 => ne veulent plus être coupé par un grand axe sur la rue de la Blanche Borne | |
| Rue des Baboteries à Marcinelle subit déjà beaucoup de trafic de transit => beaucoup d'accidents | |

Propositions

| | |
|--|--|
| Utiliser tracé plus court et moins dommageable et d'où partirait à partir de Ma Campagne une route à 2 bandes vers le ring. | |
| Si développe trafic multi-modal, doit aussi aménager routes | |
| Créer autoroute à l'extrême Ouest vers Fontaine-l'Évêque | |
| Murs antibruit le long de l'E420 | |
| Développement de plate-forme multi-modale | |
| Doit aménager convenablement la N5 avec tunnels sous rond points du Bultia, ma Campagne et carrefour Somzée, sites propres pour les TEC, limites de la vitesse et interdire la descente de Couillet aux poids lourds | |
| Etudier les trois propositions dans un objectif de résolution de problèmes local | |
| Doit améliorer les TEC au Sud de Charleroi et faire aller les bus plus loin : ne plus s'arrêter à la limite actuelle mais aller jusqu'au Bultia (idem pour les parkings de dissuasion) | |

Propositions locales

| | |
|--|--|
| Mettre immédiatement une déviation camion du rond point de Couillet, près du Mestdagh, vers R9 | |
| Prendre des arrêtés communaux pour empêcher le trafic de délestage sur les voies locales (ex. : casses-vitesse, mesures de limitation de taille, poids et largeur de véhicules etc.) | |
| Doit accompagner mesures (projet) avec un plan de mobilité en parallèle | |
| Construire une nouvelle bretelle (ou tunnel) entre la N5 et Blanche-Borne | |
| Mettre parking de dissuasion plus loin (en bas de côte de Couillet) pour baisser trafic | |
| Des murs anti-bruit en bordure du R3 entre le tunnel des Fiestaux et le viaduc de Couillet | |

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET