

19 décembre 2002

Arrêté du Gouvernement wallon adoptant l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi (planches 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4) et Phillippeville-Couvin (planches 52/4 et 52/8) en vue de l'inscription du projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit entre Charleroi et Somzée (E420)

Un arrêté du Gouvernement wallon adopte l'avant-projet de révision des planches n^{os} 46/7, 46/8, 52/3 et 52/4 du plan de secteur de Charleroi et des planches n^{os} 52/4 et 52/8 du plan de secteur de Phillippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit entre Charleroi et Somzée (E420).

Le rapport au Gouvernement wallon est publié ci-dessous.

RAPPORT AU GOUVERNEMENT WALLON

Inventaire détaillé des propositions de tracés alternatifs formulées par la population lors de la consultation volontaire préalable du public organisée dans les communes de Charleroi, de Châtelet, de Gerpinnes, de Ham-sur-Heure-Nalinnes et de Walcourt

1. Introduction

La consultation s'est déroulée du 12 juin au 11 juillet 2002.

Dans chacune des cinq communes concernées par l'un ou l'autre tracé, une « réunion officielle d'information » a eu lieu, pour permettre au public de s'informer, poser des questions et émettre de observations ou suggestions.

Beaucoup de remarques, questions et commentaires ont été émis lors des cinq réunions.

Néanmoins, ces nombreuses interventions peuvent être, pour la plupart, rassemblées en quelques grandes lignes.

Craintes générales : liées à la création d'une nouvelle voie rapide, de type autoroutier.

Craintes liées à des tracés particuliers : liées aux impacts d'une partie (ou de la totalité) d'un des trois tracés proposé

Questions: interrogations soulevées par la population

Constats : relevé des problèmes rencontrés actuellement

Propositions : autres solutions que celles qui sont proposées, y compris alternatives modales

Propositions locales : améliorations ponctuelles de l'un des trois tracé.

En dehors de ces interventions, peu de propositions concrètes de tracés ont été émises en réunion. Tous ceux qui avaient des propositions ont dit attendre le 11 juillet pour les faire enregistrer.

Il a donc fallu attendre de recevoir la totalité des documents rassemblés par chacune des cinq communes pour étudier les propositions relatives à des alternatives. Ce sont ces propositions qui font l'objet du présent inventaire.

Les remarques émises au cours des séances d'information feront l'objet d'un traitement synthétique dans la première partie de l'étude d'incidences, afin de cadrer la problématique sous l'angle des riverains.

Déroulement de l'examen des documents

La convention prévoyait une mise à disposition des documents relatifs à la consultation volontaire préalable du public, dès le 12 juillet 2002, lendemain de la clôture de cette consultation.

Le volume de documents déposés dans chacune des communes a rendu ce délai inapplicable. Plusieurs communes ont eu des difficultés pour trier et reproduire les documents.

Les documents nous sont parvenu au compte-goutte du 19/07 au 29/07.

Leur dépouillement a mis en évidence un nombre important de tracé alternatifs et encore plus de variantes.

Il importe, à ce stade, de préciser que les documents transmis par les communes ne comportent pas de pagination. Il n'est donc pas possible de faire référence à une page précise du dossier dans le présent rapport.

La qualité très inégale de la description, ainsi que des éventuelles cartographies, ne permet pas de garantir un relevé totalement exhaustif des propositions, certains documents étant très peu lisibles.

Néanmoins, tout ce qui a pu être exploité figure dans le présent rapport.

2. Présentation du rapport

Convention

Afin de rendre le présent rapport lisible et cohérent, il est convenu de séparer les *alternatives*, propositions de tracés complets permettant de relier le R3 à Somzée; des *variantes*, propositions punctuelles, ne concernant que des modifications partielles de l'un des trois tracés proposés.

Dans certains cas, la limite entre tracé et variante était fort difficile à établir. Nous avons dès lors estimé qu'une alternative correspondait à une logique globale de tracé, alors qu'une variante ne concernait qu'une portion de tracé. En effet, lors de l'étude d'incidences proprement dite, l'examen d'une alternative relève d'une logique globale et c'est l'ensemble du tracé qu'il faut prendre en compte pour évaluer les incidences. Il serait peu cohérent et efficace de cumuler simplement les effets de divers tronçons traités en variantes.

Par contre, le traitement des variantes est clairement lié aux modifications locales proposées par la variante, mais dans la logique globale d'un tracé.

La présentation du rapport est structurée de la manière suivante

Pour chaque proposition, on trouvera le nom de la (des) personne(s) à l'origine de la proposition, ainsi que sa (leurs) commune de résidence (et donc, le dossier dans lequel figure la proposition), accompagnés du nom de la proposition (ex: VAR E 1).

La proposition textuelle, si elle existe, ce qui le cas le plus fréquent.

La cartographie de la proposition, en annexe, avec le nom de la proposition cité dans le rapport.

Une cartographie, sur A4, est reprise dans le présent rapport, dans la partie « annexe ». Elle reprend une copie de tous les documents graphiques utilisables extraits des documents fournis par les différentes communes.

Une cartographie sous format A0, en couleur, reprenant sur des cartes séparées chacune des alternatives, ainsi que les variantes qui se prêtaient à une cartographie lisible. Une carte reprend également l'ensemble des tracés et variantes identifiées dans le dépouillement des résultats de la consultation.

Le fond de plan utilisé est celui de l'IGN 1/20.000^e, qui est la couverture cartographique précise la plus récente de la zone considérée. Seule l'extrême partie sud du tracé figure sur un fond plus ancien (au 1/25.000^e), agrandi au 1/20.000^e pour permettre une vue d'ensemble des tracés.

3. Les alternatives

Plusieurs solutions alternatives ont été suggérées, elles ont été classées et étudiées selon les catégories suivantes:

- 1) nouveaux tracés
- 2) les alternatives « zéro »

3.1. Les nouveaux tracés

7 nouveaux tracés ont été répertoriés:

- un tracé à grand gabarit correspondant au tracé 7 ayant été examiné par le CREAT en 1996, lors de l'étude de faisabilité d'un dédoublement autoroutier de l'actuelle N5 entre Couillet et Somzée (appelé dans le rapport, *tracé 7*);
- un tracé à grand gabarit s'inspirant largement du tracé 2 de la même étude (appelé *tracé 2 alterné*);
- un tracé à grand gabarit proposé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur (appelé *tracé South Air Pur*);
- un tracé à grand gabarit composant avec les trois tracés proposés par la Région wallonne lors de la consultation volontaire (appelé *tracé David*);
- un tracé empruntant au maximum l'assiette actuelle de la N5 et prévoyant l'accès au R3 par un raccord à l'Est et/ou par l'Ouest (appelé *tracé Zéro Amélioré*);
- un tracé à grand gabarit proposé par la commune de Gerpinnes, situé à l'Ouest de la N5 actuelle (appelé *tracé Gerpinnes*);
- un tracé à grand gabarit sur pilotis en aérien (appelé *tracé Aérien*).

3.1.1. le tracé 7 (proposé par Mr Roquet-Gravy et Mme Brichard, 6120 Nalinnes):

Reprenant exactement le tracé 7 de l'étude CREAT.

Le tracé débute au droit du R3 près du lieu-dit « la Blanche Borne » au moyen d'un échangeur autoroutier;

Le projet passe en déblai à l'Est du bassin de décantation avant de passer en remblai le « vallon du Ri de Sinri »;

Après Chamborgneau le tracé s'incurve vers le Sud-Ouest et passe dans le « Bois de Roumont » et traverse la N5;

Le tracé s'oriente vers le Sud en contournant le « Bultia » par l'Ouest;

Il traverse ensuite en remblai la campagne de « Cherrières » avant de s'insinuer entre le lotissement du « Lumsory » et la N5;

Le tracé passe à nouveau sous la N5 au repère K61 et continue vers le sud-est;

Après son croisement avec la N978, le tracé oblique vers le Sud-Ouest et rejoint la N5 au sud de Somzée au lieu-dit « le Couture ».

3.1.2. le tracé 2 alterné (proposé par Mr. Poelaert, 6120 Nalinnes):

S'inspirant apparemment du tracé 2 et sa variante proposés par le CREAT.

Départ de l'échangeur R3/A503 et suivant le tracé Ouest jusqu'à prison de Jamioulx;

Le tracé passe ensuite par les bois, contourne une bonne partie de « Nalinnes » et passe près de l'étang « Cheneau »;

Passage par le lieu dit « Fontenelle », traverse une partie de l'étang et joint le tracé Ouest vers « Gourdinne ».

3.1.3. le tracé South Air Pur (proposé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur):

Jonction avec la R3 à l'Ouest avec un nouvel échangeur;

Contourne les bassins de décantation par l'Est, suit le vallon du Ri de Sinn;

Frôle les bois du « Joncret » et « du Roumont »;

A la hauteur des « Morlaires », la route passe en tranchée couverte sous la butte naturelle;

Après le tunnel, la route emprunte un pont enjambant la route de la « Blanche Borne » puis emprunte en tranchée ouverte les prairies côté Loverval;

Le tracé passe sous le rond-point « Ma Campagne », contourne le « Bultia » à l'Ouest soit en tranchée couverte, soit passe en tunnel sous la N5 pour se déporter à l'Ouest +/- 100 m après la rue des Boutis;

Jusqu'à « Tarcienne » la route suit la N5 en parallèle à 150 m;

Raccordement sur la N5 au delà de la « barrière de Tarcienne » avec passage de la E420 sous les routes locales aux feux de « Somzée ».

3.1.4. le tracé David (proposé par Mr David, Bultia):

Jonction avec la R3 à « Bouffioulx » et suit le « tracé Est »;

Déviations vers l'Ouest à la hauteur de « Joncret » et traverse la N5 au Nord du « Bultia »;

Contourne le « Bultia » et rejoint le tracé « Ouest » à hauteur du « Mont »;

Prolongation à de l'E420 jusqu'à « La Botte d'Yves » en passant à l'Ouest de « Laneffe ».

3.1.5. le tracé Zéro Amélioré (proposé par Mr Dumont, 6120 Jamioulx):

Départ du ring de la « Blanche Borne » à l'Est et du « Point-du-jour » à l'Ouest;

Création de deux routes à 2 bandes qui se raccordent à la N5 au niveau de « ma Campagne »;

L'assiette de la route actuelle est conservée entre « ma Campagne » et « Fraire ».

3.1.6. le tracé Gerpennes (proposé par la commune de Gerpennes):

Point départ: l'échangeur de « la Tombe »;

Au sud-ouest du « Champ de Courses », quitte le « tracé Ouest » proposé par le MET;

Croisement avec la « rue de Nalines » avec desserte pour les quartiers avoisinants;

Traversée du « Bois des Princes » en tranchée ouverte à niveau surbaissé et pose de panneaux « anti-bruit » de préférence translucide aux endroits proches des habitations;

Au niveau de « La Rindaille » la route se divise en deux branches dont l'une rejoint la N5 au sud de la « rue de Bertransart » (repère K59) et l'autre en K61.

La branche joignant le N5 au repère K59 consiste en deux bandes dans le sens Sud-Nord et d'une bande dans le sens opposé.

La branche joignant le N5 en K61 consiste en deux bandes dans le sens Nord- Sud et d'une bande dans le sens opposé.

3.1.7. le tracé Aérien (proposé par Mr Velghe, 6120 Nalines):

Départ d'un échangeur à la « Blanche Borne »;

Création d'une autoroute à 4 bandes sur pilotis en aérien en ligne droite jusqu'à « Somzée ».

3.2. Les alternatives « zéro »

Les propositions reprises sous l'expression « alternatives zéro » dans ce document reflètent une volonté de pas construire une autoroute (« de plus ») reliant Charleroi à la frontière française.

En effet, de nombreuses personnes ont émis le souhait de voir cette option étudiée au même titre que les autres alternatives. Il en résulte des pistes de réflexions proposant des moyens de transport autres que routier, ainsi que des tracés routiers alternatifs à la N5 et la « E420 » empruntant ou améliorant l'infrastructure routière existante. La volonté d'étudier le problème de mobilité dans une perspective multi-modale est ici le point de départ de ces réflexions.

Ces propositions sont souvent à multiples volets dont les plus récurrents sont:

aménagement et sécurisation de la N5 et des voiries locales, ainsi que l'amélioration des transports en commun pour parer aux problèmes de mobilité locale et

réaménagement de routes existantes ainsi qu'incitations au développement et à l'utilisation de moyens de transport autres que la route pour répondre aux problèmes liés à l'accroissement du trafic international.

Il est à noter que ces volets seront présentés séparément mais aussi que les propositions reprises ci-dessous englobent ou résument très souvent des propositions émanant de plusieurs personnes. Ont été citées comme « auteurs » des propositions, seules les personnes dont les propositions ont été reprises textuellement.

3.2.1. Délestage de la N5 par la mise en valeur de routes existantes: trafic international

Proposition 1: Trafic international (proposé par la commune de Gerpennes)

Dès Charleville-Mézières, les véhicules en provenance de l'A31 (Reims) se dirigeraient vers l'Est (Sedan) pour tourner en direction Nord à Bazeilles et atteindre par la E46 la frontière belgo-française près de Bouillon. En cet endroit, la E46 se dénomme N89 que les véhicules emprunteraient jusqu'à la jonction avec la E411 (A4).

La jonction de la N89 avec la E411 permet de diriger, soit vers Namur - Bruxelles, soit vers Luxembourg ou Liège (via l'E411 vers Luxembourg pendant +/- 12 km et ensuite la A26/ E25).

Proposition 2 : Trafic international (proposé par Mr. Albrechq, 6120 Nalinnes)

(Même) tracé (Reims - Charleville - Sedan - Bouillon - Libramont - par la N89 avec jonction sur l'autoroute E411) en aménageant la N89 en autoroute entre Bouillon et Libramont sur environ 30km.

Proposition 3 : Déviation des camions « longs courriers » (proposé par M. Leclercq, 6120 Ham s/Heure)

Déviation obligatoire des camions à partir de Philippeville (N5) vers Achêne (E411/A4)

Et élargir à 3 ou 4 bandes la portion non encore adaptée de la N97 (en taillant dans la base de Florennes et en contournant 1 ou 2 villages avec peu ou pas d'expropriation).

3.2.2. Délestage de la N5 par la mise en valeur de routes existantes: trafic international trans-régional

Proposition 1: Délestage de la N5 pour le trafic de transit vers l'Est; la route dite « des Missiles » (proposé par la commune de Gerpennes)

Utiliser la N97 dès Philippeville, via le contournement existant, jusqu'à sa jonction avec l'A4.

Quelques travaux d'aménagements paraissent souhaitables:

Aménagement du carrefour de Rosée

Un contournement d'Anthée réalisée par le sud

Aménagement de la traversée de la N97 par une route de campagne reliant Maurenne à Gérin.

Proposition 2 : Dédoublage de l'autoroute A54 Charleroi-Nivelles (proposé par Mr Albrecq, 6120 Nalines)

Créer une nouvelle autoroute en aménageant la N59 déjà existante à 4 bandes à partir de la E19 (Bruxelles- Mons) à la sortie de Feluy jusque Thuin. En passant par Thuin et Gozée en direction de Silenrieux on pourrait rejoindre la N5 à Philippeville en aménageant la N40 en autoroute.

Proposition 3 : Réaliser la jonction Charleroi - Erquelines: N54 (proposé par M. Godart, Châtelet)

Tracé 1 : Fraire, Berzée, Gozée (soulager la N53) traverser la Sambre pour rejoindre la N54 à Leernes et l'échangeur de Fontaine-l'évêque.

Tracé 2 : Philippeville, Silenrieux (barrage), Strée (soulager la N53), Lobbes, rejoindre la N54 à Leernes et l'échangeur de Fontaine-l'Evêque.

(Proposition similaire a été citée par Mr Ducarme à 6120 Nalines)

Proposition 4 : Mettre à grand gabarit la N98 (proposé par Mr Ledoux, Nalines)

Mettre au gabarit autoroutier la N98 qui est déjà à grand gabarit jusqu'au Sud de « Fosses-la-Ville ». La prolonger vers le Sud pour +/- 22 km d'autoroute nouvelle jusqu'à « Philippeville ».

(Des propositions similaires ont été citées par Mr Krauthausen à 6120 Nalines ainsi que par Mr Drimmer à 6120 Nalines)

3.2.3. Délestage de la N5 par la mise en valeur de routes existantes: trafic local

Proposition 1: Plan de circulation globale (proposé par Mr David, le Bultia)

Organisation d'un plan de circulation autour de Charleroi

Venant de Bruxelles par la A53, dès l'échangeur à Viesville avec la E42, la direction Tournai Mons serait complétée par Thuin - Beaumont que l'on peut atteindre par le R3. La direction Namur serait complétée par Philippeville - Couvin que l'on rejoint par le R3 en sortant à la Blanche Borne et en empruntant le chaînon manquant jusqu'à la N5.

Venant du sud, le transit vers Bruxelles serait dévié par Blanche Borne, ainsi d'ailleurs que la circulation locale vers Charleroi Nord, et Gilly que l'on rejoint du R3 par la route de la Basse Sambre.

Pour l'accès à Charleroi sud, la circulation serait conseillée depuis Bertansart par le Boutys vers Nalines-Haies, et Marcinelle-Bruyère. La signalisation du petit ring serait changée, à la porte de France, en remplaçant « Philippeville » par « Ham-sur-Heure-Nalines », à la sortie 24 en complétant « Couillet » par « Loverval » et en indiquant « Philippeville » par la « Basse Sambre » pour rejoindre le R3 et la Blanche Borne.

Ce plan de circulation traduit les options actuelles déjà choisies par la population locale pour éviter les quelques rares ralentissements persistants. Ce qui impliquerait des travaux sérieux d'aménagement des voiries locales pour leur sécurisation et la limitation à 50 à l'heure ainsi que le choix d'un tracé entre la N5 et le R3 afin de canaliser la circulation de transit avec un fléchage adéquat.

Sécurisation et aménagement des voiries locales

Un plan de sécurisation viserait à rendre ces routes moins dangereuses pour la population locale, en créant trottoirs, pistes cyclables, bandes pour tourner à gauche, dégagement pour virer à droite, zones de stationnement, rond points... autant d'aménagements visant à rendre la circulation plus fluide (50 Km/h) tout en sécurisant les riverains et leurs enfants.

Ces aménagements sont aussi bien nécessaires à Marcinelle-Bruyère, Nalinnes-Haies, Bultia, Loverval que Bouffioulx et Gerpinnes

La Région devrait accorder une priorité aux budgets travaux de ces communes.

(Des propositions similaires en matière de sécurisation et aménagement des voiries locales ont été citées par Mr Quinet et Mme Reyter à 5651 Tarcienne ainsi que par Mme Dufert à 6280 Gerpinnes)

Les travaux d'aménagements

Sécurisation et amélioration de la N 5

La N5 serait entre Charleroi et Loverval « GB », considérée comme une route locale et serait à ce titre sécurisée comme les autres.

Des améliorations visant à fluidifier la circulation à une vitesse de nonante à l'heure seraient à envisager tant entre le Bultia et Bertransart, que dans la traversée de Tarcienne, de Somzée et de Yves-Gomezée (pont, trémie, rond-point.....)

Proposition 2: Aménagements de la voirie existante (proposé par les conseiller communaux écologistes)

De Somzée à Gerpinnes - Ma Campagne, sécurisation de la N5: reprofilage des carrefours, éventuellement construction d'un tunnel en dessous du Bultia

Révision de diverses situations actuellement dangereuses ou inappropriées: sortie de Blanche Borne, accès au Centre commercial du Bultia, débouché de l'A503 à l'avenue Mascaux.

Dans la descente de Couillet: limitation rigoureuse de la vitesse, installation de dispositifs dissuadant les poids lourds, sauf desserte locale, et adaptation des bandes de roulement à une circulation locale exclusivement.

(Des propositions similaires d'aménagements sécurisants la N5 ont été citées par Mme Polome à 6120 Ham-sur-Heure ainsi que Mr et Mme Burtet-Hackenberg, Mr Bourgeois à 6120 Nalinnes et Mr Skwara à 6120 Nalinnes)

Proposition 3 : (proposée par Mr Ducarme, 6120 Nalinnes)

Aménagement de la voirie dans l'axe actuelle de la N5, avec la réalisation de trémies aux passages dangereux.

Pour le trafic qui n'est pas destiné au centre de Charleroi, la création d'un itinéraire de délestage par la rue Blanche Borne à Loverval qu'il faudrait élargir.

3.2.4. Délestage de la N5 par la mise en valeur d'une gestion alternative du trafic international

Proposition 1 : (proposée par Mme Blondiau, Pry les Walcourt)

Exploiter davantage la plate-forme multi-modale à Couillet

((Des propositions similaires ont été citées par Mme Bourgeois à 6120 Nalines ainsi que par Mr Stordeur à 5650 Walcourt)

Proposition 2: Construire une alternative ferroviaire en concertation avec la France (proposé par les conseiller communaux écologistes)

Développement du trafic marchandises vers la France sur la ligne de chemin de fer Charleroi-Maubeuge via Erquelinnes et remise en exploitation de la ligne Mariembourg - Momignies -Anor.

Intégration au projet « modilorh », plate-forme qui permet de charger les camions complets sur des trains. Les wagons ont été commandés par la SNCF pour les tracés: Calais - Reims, Calais - Lyon et Lyon - Gènes.

((Des propositions similaires à la proposition 2 ont été citées par Mme Gillardin à 6120 Nalines, Mme Dufert à 6280 Gerpennes ainsi que par Mr Bourgeois à 6120 Nalines et par Mme Piette à 6200 Bouffioulx)

Proposition 3: (proposée par M. Wattier et Mme Duchenne, 6200 Châtelet (Bouffioulx)

Etudier la remise en service de la ligne ferroviaire Dinant-Givet, Givet-Charleville-Mézières.

Proposition 4 : (proposée par Mr Kulsar, Lanefte)

Dissuader le transport routier par un système de payage.

3.2.5. Délestage de la N5 par la mise en valeur d'alternatives réduisant le nombre de voitures individuelles: gestion de la circulation locale

Proposition 1: Solutions alternatives à la circulation routière (Proposition de M. Lepage, 6120 Jamioulx)

1. Encourager et coordonner les transports en commun: bus, transports scolaires, train
2. Créer des parkings de persuasion gardés et payants dont l'utilisation offre un accès gratuit aux transports en commun.

Ces parkings seraient à placer:

Près des gares de la ligne de chemin de fer Charleroi - Couvin

Au quartier du Bultia

Au carrefour « des statues »

Aux alentours de l'école ND de Loverval

3. Créer aux carrefours importants des trémies

4. Gérer l'entrée de la ville en séparant la circulation locale de celle de transit

5. Synchroniser les feux et l'utilisation des bandes de circulation en fonction des heures de pointe

((Des propositions similaires à celles émises dans la proposition 1 ont été citées par Mr Bourgeois à 6120 Nalines)

Proposition 2: Application d'un plan global favorisant la complémentarité entre les différents types de déplacements (proposée par les conseillers communaux écologistes)

Etablissement de parkings de persuasion sur le site de l'ancienne gare de marchandises de Walcourt, à Gerpinnes-Bertransart et Somzée et plan de correspondances avec les bus TEC.

Mise en oeuvre d'une ligne de bus ou de tram en site propre Charleroi-Somzée.

Amélioration des fréquences sur la ligne SNCB Couvin-Charleroi, en maintenant les arrêts actuels et en ajoutant les anciens arrêts de Pry, Beignée et Bomérée.

Augmentation de l'offre de transport scolaire: lignes régionales rapides et navettes entre celles-ci et le centre des villages.

Réorganisation des liaisons et de la desserte des bus des TEC à l'intérieur des localités jouxtant la N5 et de celles-ci à Charleroi.

Faciliter et sécuriser les déplacements des usagers faibles: cyclistes et piétons.

((Des propositions similaires à celles émises au point 2 ont été citées par Mme Boxho à 6120 Jamioulx, Mme Roulin-Dorvillez à 6120 Nalines ainsi que Mr et Mme Cl. Duphenieux à 6120 Jamioulx)

Proposition 3 : (proposée par Mr Godart, Châtelet)

Implanter la ligne de métro Charleroi-Loverval et étudier la possibilité d'un prolongement jusqu'au Bultia.

Proposition 4 : (proposée par Mr Laurent, 6120 Nalines)

Ce projet doit être réévalué lorsque les transports en commun entre la banlieue Sud de Charleroi et la métropole auront été substantiellement améliorés. La remise en état des routes secondaires de Nalines, Gerpinnes et Marcinelle permettrait à la population locale d'utiliser les itinéraires-bis pour joindre Charleroi et désengorger la N5.

(Des propositions similaires ont été citées par Mme Verlaeten à 6120 Nalines)

Proposition 5 : (proposée par Mme Roulin-Dorvillez, 6120 Nalines)

Proposer des transports en commun plus fréquents aux heures de pointe et initier les personnes à les utiliser par le biais d'incitants financiers, mais aussi par le développement d'un esprit plus citoyen notamment auprès des jeunes via les écoles.

Proposition 6 : (proposée par Mr Kulsar, Laneffe)

Favoriser les transports en commun et le co-voiturage.

Proposition 7 : (proposée par Mme Piette, 6200 Bouffioulx)

Obligation aux élèves des écoles riverains d'utiliser les bus.

4. Les variantes

De nombreuses variantes ont été décelées dans les documents rassemblés lors de la consultation volontaire préalable du public. Elles ont été classées et étudiées selon les catégories suivantes:

1) variantes des trois tracés proposés par la Région wallonne

2) variantes des nouveaux tracés proposés par la population

4.1. Les variantes des trois tracés proposés

14 variantes ont été répertoriées et sont réparties en 3 variantes pour le tracé Ouest; 7 variantes pour le tracé central et 4 variantes pour le tracé Est.

Les variantes portent principalement sur des tronçons qui diffèrent du tracé de base. Certaines variantes sont liées uniquement à un tracé de base, d'autres concernent à la fois le tracé de base et des variantes déjà proposées. Enfin, certaines variantes présentent des alternatives d'ordre technique (tunnel ou tranchée p. ex.).

Ces variantes ont été répertoriées et numérotées en fonction du tracé de base auquel elles se rapportent (voir chapitre 2 à la page 3).

4.1.1. Les variantes du tracé Ouest

VAR O 1 (proposée par Mr De Brasio, 6120 Nalinnes):

Allonger passage en tranchée couverte avant et après la « rue des Bruyères »;

Supprimer la tranchée couverte devant la prison et allonger le passage en tranchée couverte (sans interruption des « Sept Petites » jusqu'après « Petria »);

En surface jusqu'avant « Anjou », ensuite une tranchée couverte traverse les rues « Coutures » et « des Monts »;

Tranchée couverte longeant la N5 à partir du « Boisplanté » à la « barrière de Tarcienne »;

Après la barrière, même tracé que South Air Pur.

((Tracé similaire à la VAR O 1 a aussi été proposé par Mme Verschueren, 6120 Nalinnes)

VAR O 2 (proposée par Mr Ravasio, 6001 Marcinelle):

Réajuster la position du tracé entre les entités de « Mont-sur-Marchienne » et de « Marcinelle » en fonction de la densité de l'habitat et des vents dominants et mise en tunnel et traitement acoustique à proximité des lieux habités. Référence: Marcinelle - Hublimbu...

VAR O 3 (proposée par Mrs Cosyn, 6280 Loverval):

Un tracé au départ de l'échangeur existant sur le R3, au Nord-Ouest de la Cité de l'Enfance, permettant une liaison rapide depuis le centre de Charleroi et la périphérie Sud de la métropole;

Le tracé E420 prolonge la A503 et passe en tunnel sous « l'avenue Mascaux »;

Le tracé se poursuit, vers le sud-est, en tranchée ouverte dans le « Bois de la Magneroule » et passe, en tunnel, sous la « rue de Jamioux ». Un échangeur est possible si, et seulement si, les pentes ne sont pas excessives, depuis « l'avenue Mascaux ». Cet échangeur n'est pas indispensable et peut donc être supprimé;

Le tracé traverse ensuite les Bois « du Prince » et de « la Ferrée », en tranchée ouverte, passe en tunnel sous la « Drève de la Ferrée »;

A cet endroit, la E420 se divise, d'une part deux bandes de circulation dans la direction Nord-Sud pour rejoindre l'actuelle N5 à hauteur de la BK60, d'autre part deux bandes de circulation dans la direction Sud-Nord de la BK60 à la BK57 sur l'actuel tracé de la N5;

Le tracé Nord-Sud est en tranchée et passe sous deux ponts prévus sous les routes locales principales. Deux demi-échangeurs sont prévus. Le tracé Sud-Nord (à deux bandes de circulation rapide) est en tranchée puis en tunnel sur une longueur de 1200 mètres, dans la partie agglomérée du « Bultia ». Une rampe latérale permet de rejoindre la N5, à hauteur d'un nouveau rond-point dit « des Sarrazins », à la hauteur de la BK57;

Sous la « barrière de Tarcienne » et dans la traversée de « Somzée », deux passages de la E420 sous les voiries locales sont à prévoir, y compris voies latérales de desserte des riverains. Ces solutions sont d'ailleurs envisagées par le MET dans le deuxième tronçon de la E420, entre « Somzée » et « Couvin ».

4.1.2. Les variantes du tracé Central

VAR C 1 (proposée par Mr Coupain, 6120 Nalinnes):

La liaison avec l'A503 se fait grâce à un viaduc;

Passage à l'Ouest d'un teruil, contournement du quartier « Champ de Courses »;

Tranchée couverte d'une longueur de 350 m au croisement avec la « rue de Nalinnes » (débutant 200 m avant le croisement avec la « rue de Nalinnes »);

Traversée du « Bois du Prince » et du « Bois de la Ferrée »;

Passage en tranchée couverte débutant une centaine de mètres avant la traversée de la « rue de la Ferrée » et se terminant une centaine de mètres après la traversée;

Raccord à l'actuel tracé de la N5 avec un échangeur permettant tous les accès possibles de et vers la N5 (avant début du tunnel).

VAR C 2 (proposée par Mr Ravasio, 6001 Marcinelle):

Réajuster la position du tracé au Sud des « Morlères » en fonction de la densité de l'habitat et des vents dominants. Mise en tunnel et traitement acoustique de la route.

VAR C 3 (proposée par Mr Coupain, 6120 Nalinnes):

Raccord au R3 au niveau actuel de la « Blanche Borne »;

Passage entre deux bassins de décantation;

Contourne les « carrières Solvay » par la droite. Tranchée couverte commençant + 500 m avant et sortant + 500 m après l'hôpital;

Passage au sud du quartier « les Marlères », longe l'ancien « verger Namèche » et rejoint la N5 + 1 km avant début du tunnel (borne 56).

Option 1: tunnel à deux étages débutant avant l'entrée de la N5 dans le « Bultia », et ressortant après le croisement de la N5 avec la rue « Try des Marais »;

Option 2: tunnel à deux étages débutant avant l'entrée de la N5 dans le « Bultia », et ressortant après la sortie de « Bertransart ». Déviation de la voie sur l'Ouest et raccord au tracé actuel de la N5 au niveau du croisement de la N5 avec la rue « Try des Marais »;

Ensuite, la N5 serait descendue dans une tranchée et un pont serait construit au-dessus de celle-ci au niveau du croisement avec la « rue de Lumsory ». Des accès latéraux (de sorties) seraient aménagés;

Enfin, la N5 passe en tranchée couverte sous la « rue de L'Espenne » et la « Grande Rue ».

VAR C 4 (proposée par la commune de Ham-sur-Heure - Nalinnes):

Raccord à l'Est avec le R3;

Passage à extrémité Est des bassins Solvay. Une tranchée, plus profonde, permettra le franchissement de la colline au droit de la « ferme du Boubier »;

La E420, dans son parcours parallèle à la rive Sud des « bassins Solvay » sera bordée par un important merlon verdurisé qui permettra de la dissimuler et d'améliorer la vue vers les bassins depuis la « rue Longue »;

Au Sud de l'IMTR, la E420 sera établie sur le niveau naturel puis sur une digue pour franchir la rue du « Bois de Lorvée » (Gerpennes- Couillet). La « rue A. Nassaux » sera coupée par la E420 et déviée le long du flanc des « bassins Solvay » pour rejoindre la route principale;

La « rue de la Blanche Borne » sera maintenue sur son tracé actuel et permettra la circulation des riverains. Un passage inférieur (sous la E420) sera réalisé;

La traversée de l'extrémité Nord-Est du « bois de Joncret », à l'approche du quartier résidentiel des « Marlères », sera réalisée en tranchée. Ceci permettra de limiter l'impact sonore dû à la circulation, tout en garantissant un profil en long optimal de la E420. Un mur antibruit pourra, au besoin, être placé en tête du talus latéral Nord;

Les améliorations proposées de la N5 actuelle, entre « Ma campagne » et Somzée, visent à éviter, au mieux, les expropriations d'habitations.

Quatre « Points Noirs » seront améliorés: le rond-point de « Ma Campagne » et celui du « Bultia », la « Barrière de Tarcienne » et le carrefour de « Somzée »; ils permettront l'intégration du trafic local sur la E420.

- Passage en tunnel sous « Ma Campagne »: (2 x 2 bandes), en sous-sol, pour la circulation vers le R3 et 2 x 1 bande, en surface, pour le trafic local. Le rond-point actuel sera rétabli après travaux.
- Passage en tunnel sous le « Bultia » avec 2 x 1 bande, en souterrain, pour le trafic de transit et 2 x 1 bande, en surface, pour la desserte locale. Le rond-point actuel sera rétabli après travaux. Dans le tunnel d'une longueur de près de 900 mètres (hors rampes d'accès), des zones d'arrêt d'urgence seront organisées en fonction de la disponibilité de terrains nus en surface.
- Un passage en trémies (2 x 2 bandes) sous le carrefour de la « Barrière de Tarcienne ».

Passage en tunnel sous le carrefour de « Somzée »: (2x2 bandes), en sous-sol, pour la circulation principale et 2x1 bande, en surface, pour le trafic local. Un rond-point pourrait être aménagé en surface après travaux.

Dans chaque sens de circulation, la bande de gauche sera préférentiellement réservée au trafic de transit, tandis que celle de droite sera réservée à la desserte locale. Une signalétique routière appropriée sera installée.

De nombreuses voiries latérales aboutissant directement sur la N5 seront, dans la mesure du possible, fermées et la circulation locale réorganisée avec amélioration et adaptation du réseau routier secondaire existant. Pour la circulation locale, les opérations de « tourne à gauche » seront rendues impossibles, les riverains devront rejoindre l'un des quatre points de liaison avec la E420.

VAR C 5 (proposée par l'A.S.B.L. « Nos Viladjes »):

Km 0 - Echangeur de « la cité de l'enfance » - liaison au R3 et au R9 via la A503. Echangeur complet déjà existant. Aménagement nécessaire (signalisation + contrôle caméra) de dissuasion du trafic de transit vers le petit ring R9.

Km 0,6 - Echangeur avec la N 577 (« avenue Mascaux ») |ad Opportunité d'un échangeur de type hollandais à étudier ou report via la « sortie 6 » du ring R3 ou « 33 » de l'A503.

Km 1,55 - Remontée vers la « rue des Bruyères » - Afin de corriger la forte déclivité observable à cet endroit du tracé, nous conseillons un passage en tranchée suivi d'un tunnel de + 800 mètres. Cet ouvrage d'art limitera la pente à environ 5 % et d'autre part préservera le quartier du champ de course et de la « rue des Bruyères » des nuisances sonores et visuelles de la route. Un accès à la « rue de la Bruyère » doit aussi être envisagé.

Km 2,7 - Traversée du bois du prince - La traversée du « Bois du Prince » s'effectue à environ 200 mètres à l'Est du quartier « des Bruyères ». Les vents dominants ouest-est ainsi que 200 mètres de forêts protégeront donc le quartier des nuisances sonores. De plus la traversée se fera surtout en tranchée ouverte. Notons aussi qu'à cette hauteur, les ruisseaux sont déjà canalisés. On peut ainsi espérer limiter au maximum les nuisances sonores, visuelles et la pollution.

Km 4,8 - Traversée de la « drève de la Ferrée » - La drève présente à cet endroit quelques arbres malades présentant un caractère dangereux pour la circulation. Cette situation est provoquée par une rectification de la chaussée qui ne laisse aucune assise aux racines des arbres et compromet gravement la stabilité du sol à cet endroit. Nous préconisons un passage sous la drève avec ensuite une remise en l'état du site avec la plantation d'arbres sains.

Km 5,2 - Echangeur avec la N5 - Via une courte jonction de 200 mètres, nous relierons à cet endroit la E420 à la N5. Au niveau de celle-ci, un rond-point devrait être aménagé. Cet échangeur donnera ainsi accès aux commerces du « Bultia », de « Ma Campagne » ainsi qu'aux routes desservant « Gerpinnes » et « Nalinnes ».

Km 5,5 - Traversée du « quartier du Bultia »

Option 1 - Ici, la route va emprunter un axe parallèle à la N5 à environ 175 mètres à l'ouest de celle-ci. Le tronçon sera en partie en tunnel (+ sur 800 mètres) puis en tranchée ouverte ou couverte. La traversée du « Bultia » en tunnel entraînera l'expropriation de 5 à max. 10 maisons. A la fin des travaux, une remise en état en surface du hameau du Bultia devra être envisagée;

Option 2 - En cas d'impossibilité totale de réalisation de tunnel et/ou tranchées dans la section Berransart-Bultia, passer à l'Ouest entre les quartier du « Bultia » et de la « Vallé et le quartier de la « Ferrée »;

Km 7,5 - 2^e échangeur avec la N5 - Un deuxième aménagement avec jonction de 175 mètres vers la N5 est prévu afin de ne pas ramener toute la circulation locale vers le seul échangeur du « Bultia ».

Km 9,5 - Accès à la route Tarcienne - Nalinnes - La route Tarcienne - Nalinnes serait accessible via un nouvel accès à l'Ouest et via le réaménagement d'un chemin à l'Est.

Le passage de la « barrière de Tarcienne » serait lui effectué par la E420 en trémie.

Km 11,5 - Traversée de Somzée - Nous préconisons un passage en trémie avec aménagement en surface des liaisons Est et Ouest. Cette solution, outre son aspect sécurité, réunit de façon plus harmonieuse les parties Est et Ouest de « Somzée » aujourd'hui séparées par une N5 envahissante. La solution en trémie atténuerait en plus fortement les nuisances sonores de la route.

Km 12,2 - Echangeur avec la route « Somzée » - « Walcourt » - L'échangeur actuel serait utilisé tel quel et constitue le point final de notre tracé.

VAR C 6 (proposée par Mme Dache, 6120 Jamioulx):

Raccord au R3 à la « Blanche Borne », longe les « bassins Solvay » par le Sud en respectant un maximum « Loverval » grâce à des tunnels, prend la direction du carrefour « Ma Campagne » et longe la N5;

Rentre dans tunnel dans les bois et ressort au carrefour de « Bertransart »;

Aménagement de la N5 en réseau routier rapide jusqu'à « Couvin ».

VAR C 7 (proposée par Mr Juvent, 6120 Nalines)

Raccord par l'Est au niveau de la « Blanche Borne »;

Passage latéral au niveau du « Bultia » avant de rejoindre la N5;

((Tracé similaire à la VAR C7 a aussi été proposé par Mr Copens, 6120 Nalines)

4.1.3. Les variantes du tracé Est

VAR E 1 (proposée par Mr. De Brasio, 6120 Nalines):

En surface, à partir d'un nouvel échangeur à la « Blanche Borne »;

Tunnel sous la « route de Chamborgneau », puis de nouveau en surface jusqu'à « Basse des Pauvres »;

Tunnel sous « Les Flaches »; puis tranchée couverte après « le Tri Larigo »;

De nouveau en surface du « Trania » jusqu'au « Tri des marais » puis passage en tranchée couverte à la « Petite Fosse »;

Ensuite en surface jusqu'à la « barrière de Tarcienne » et « Chants des Alouettes » et raccord avec le tracé proposé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur.

VAR E 2 (proposée par Mr Caudron, 6120 Nalines):

Pour le raccordement proprement dit, voir le tracé alternatif proposé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur.

Jonction Sud:

Option 1: raccordement à la N5 au Nord de « Somzée »;

Option 2: raccordement à la N5 au Sud de « Somzée »;

Option 3: prolonger la voie rapide à grand gabarit pour rejoindre la N5 au delà de « Fraire ».

VAR E 3 (proposée par Mme Biernaux, 6120 Nalines):

Départ d'un nouvel échangeur entre la « Blanche Borne » et la sortie « Châtelet » du R3. Passe à l'Est de la N5.

Jonction Sud:

Option 1: raccordement à la N5 au Nord de « Somzée »;

Option 2: raccordement à la N5 au Sud de « Somzée »;

Option 3: raccord avec le tracé proposé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur (contournement par l'Est de la côte de « Laneffe » et de « Fraire ».)

VAR E 4 (proposée par Mme Biernaux, 6120 Nalines):

Variante future possible au-delà du R3 permettant à terme de relier le R3 à l'A54 au Sud de Nivelles, ou au Nord de « Gosselies ».

(Nous notons que cette variante n'aura pas été cartographiée dans le présent rapport.)

4.2. Les variantes des nouveaux tracés

16 variantes ont été répertoriées. Ici aussi les variantes comportent celles empruntant un tronçon d'un tracé de base ou celui d'une variante ainsi que celles d'ordre technique.

Pour le tracé appelé « option zéro améliorée » dans le présent rapport, il est à noter que certaines alternatives répertoriées sous ce tracé, empruntent largement des parties ou tronçons relevant des 10 autres tracés de base. Ces alternatives ont été classées en tant qu'alternative « zéro amélioré » du fait que la réponse au problème de mobilité n'est pas une solution autoroutière.

Il est aussi à noter que ces propositions sont souvent accompagnées de propositions incitant à l'utilisation de moyens de transport autres que la voiture ou sont des solutions qui sortent du cadre géographique étudié dans le présent rapport et qu'elles se rapprochent plus des propositions de remise en question générale. Il s'agirait par exemple de se raccorder à la E411... Ces propositions seront reprises dans la catégorie « alternative zéro ».

4.2.1. Les variantes du tracé 7

VAR 7 1 (proposée par Mr Doffiny; 6120 Nalines):

Echangeur au niveau du R3 à hauteur de « Loverval » puis tracé vers le sud en passant à l'Est des bassins de décantation Solvay puis à l'Est de l'IMTR en tunnel;

Descendant vers l'Est des « Morlères » et passant en tunnel à l'Est des « Morlères »;

Traversant la N5 vers l'Ouest à la BK56.6 en contournant le « Bultia » (voir « tracé 7 »);

Option 1: suit le « tracé 7 »;

Option 2: continuant plein sud vers l'Ouest du « Louvroy »; coupant en tunnel la « rue de la Praile » (cf. « tracé du MET ») et continuant vers le Sud et l'échangeur avec la N5 à « Somzée » (cf. « tracé du MET »).

(Tracé similaire à l'option 2 a aussi été proposé par Mme Verschueren, 6120 Nalines)

4.2.2. Les variantes du tracé 2

VAR 2 1 (proposée par Mr Poelaer, 6120 Nalines)

Passe par le lieu dit de « l'Hobette » et passe dans le « Bois du Camus » puis le « Pachis du Bois »;

Traverse la route et les champs pour reprendre le tracé Ouest vers « Gourdinne ».

4.2.3. Les variantes du tracé South Air Pur

VAR SAP 1 (proposée par Mr De Brasio, 6120 Nalines):

Le tronçon « Bois planté » - « Barrière de Tarcienne », doit être totalement en tranchée couverte.

VAR SAP 2 (proposée par Mr Baudoul, 6120 Jamioulx):

L'autoroute longe la N5 en déviant vers l'Ouest après le cimetière militaire et passe en tranchée couverte sous la route qui relie « Tarcienne » à « Nalinnes » vers les environs du « Lumsory »;

Le tracé longe le « bois des Comognes » par l'Est et se connecte au « tracé Ouest » proposé par le MET à partir de « Cerisiers Gilot »;

La dernière partie en en tout point identique au tracé proposé par le MET

VAR SAP 3 (proposée par Mr Baleriaux, 6120 Nalinnes):

Traversée en tranchée couverte de la butte naturelle des « Marlaire »;

Entre « Ma Campagne » et le « Bultia », la E420 descend sous terre à l'approche du rond-point « Ma Campagne ». Echangeur simple E420 / N5;

La N5 passe sous la E420 et la bretelle Est passe au-dessus de la E420;

Passage en tranchée couverte sous le quartier du « Bultia » en conservant un axe + parallèle à la N5 jusqu'à la hauteur du centre sportif de « Bertransart »;

La E420 longe la N5 par l'Ouest, à une distance de + 100m, en site propre semi-enterré et bordé de merlons;

A « Tarcienne », la E420 traverse d'Ouest en Est en passant sous la N5;

Ensuite deux routes suivent des tracés différents. La N5 passe en trémie sous la E420 et un échangeur simple est réalisé avec la N5;

Après l'échangeur entre « Somzée » et « Tarcienne », la N5 et la E420 se superposent;

La E420 passe en tunnel sous le carrefour de « Somzée ».

VAR SAP 4 (proposée par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur):

Contournement par l'Est de la côte de « Laneffe » et de « Fraire ».

4.2.4. Les variantes du tracé « zéro amélioré »

VAR ZA 1 (proposée par Mr Dumont, 6120 Jamioulx):

De « Ma Campagne » au R3, deux routes nouvelles à deux bandes sont créées.

– L'une plonge sous le rond point actuel et gagne la « Blanche Borne », où elle devient la branche Est du R3. La branche Ouest du R3 s'y raccorde en « T ».

– L'autre rejoint le « Point du jour » à travers bois. Elle devient la branche Ouest du R3. Sur cet embranchement, un accès direct est aménagé pour le « centre de délasserment de Marcinelle » et des parkings sont créés pour l'accueil des visiteurs;

L'assiette de la route actuelle est maintenue entre « Fraire » et « Ma Campagne ». Elle redevient une route à 2 x 2 bandes, sans croisements. Les deux bandes centrales franchissent les carrefours en pont ou en tunnel;

Dans la traversée de la zone bâtie du « Bultia », deux rond point nouveaux sont créés: à « Bertransart » et à l'extrémité Sud de la zone bâtie. A chacun de ces rond point, et au rond point existant du « Bultia », les deux bandes centrales franchissent l'obstacle en pont ou tunnel;

A « Tarcienne », le carrefour est remplacé par un « mini-échangeur », de même que le carrefour au Nord de « Somzée »;

Dans un second temps, on pourra dédoubler la route actuelle dans la traversée du « Bultia », par exemple en mettant à sens unique les deux bandes « rapides » proposées ci-dessus, et en reportant le trafic en sens inverse par une route à deux bandes parallèles, nouvelle et à sens unique (ce type de double traversée est fréquent en Espagne!);

Porter à quatre bandes une des bretelles nouvelles entre « Ma Campagne » et le R3.

(Tracé similaire à la branche Est a aussi été proposé par Mr Rizzoli, 6120 Jamioulx)

VAR ZA 2 (proposée par Mr Doffiny et Mr Toubeau, 6120 Nalines):

Raccordement à un échangeur à la R3.;

Passage à l'Est des bassins de décantation;

Passe à l'Est des « Morlères » en tranchée couverte, longe les « bois de Fromont » et traverse par un pont la « rue de la Blanche Borne »;

Ensuite, un tunnel en courbe passerait sous la « rue de la Blanche Borne »; sous l'« allée des Erables », l'« allée Verte » et la « rue de la Grande Drève ». La route réapparaît au grand jour à l'Ouest de la N5;

Ensuite, on crée une tranchée couverte sous la « rue d'Acoz », le « chemin de Housseroule » et la « rue Ferrée »;

Construction d'une voie en déblai contournant le « Bultia » à l'Ouest, et qui longerait sur une courte distance la N5, puis passerait sous le chemin du Bois et rejoindrait la N5 au Nord, avant « l'allée des Croisades »;

Un aménagement en trémie passerait sous le carrefour du « Try des Marais » et le carrefour de la « Barrière de Tarcienne ». Ce petit tronçon devrait aussi être aménagé et sécurisé en 2x 2 bandes de circulation;

L'aménagement du carrefour de « Somzée » se fait en trémie sous les deux feux de signalisation.

Sorties et accès à cette voie :

Un accès à deux sens (entrée/sortie) devra se situer entre le rond point du « Bultia » et celui de « Ma Campagne »;

Une entrée/sortie (dans le sens Philippeville uniquement) au niveau de la « rue d'Acoz »;

Un accès dans les deux sens à la N5 se fait à l'endroit où le contournement du « Bultia » retrouve la N5 (entre « Bertransart » et la « Barrière de Tarcienne »);

Des accès dans les deux sens sont prévus à chaque trémie aménagée.

((Tracé similaire a aussi été proposée par Mme Verschueren, 6120 Nalines)

VAR ZA 3 (proposée par Mme Dupont, 6120 Nalines):

Raccordement à la R3 à l'Ouest à la A503 et à l'Est à l'échangeur actuel de « la Blanche Borne »;

L'accès au R3 se fait en deux branches comportant chacune une route à 2 x 1 bande + 1 bande de dépassement;

Au « Bultia », l'aménagement de la N5 comporte 2 x 1 bande en tunnel et 2 x 1 bande en surface.

VAR ZA 4 (proposée par Mr Rucci, 6120 Jamioulx):

L'accès au R3 se fait selon deux branches à partir de « Ma Campagne »:

Une liaison vers la « Cité de l'Enfance » (« av. Mascaux ») via le tracé « Gerpennes » - « Loverval » - « Marcinelle »;

Une liaison pour rejoindre l'échangeur de la « Blanche Borne »;

La traversée du « Bultia » se fait en tunnel.

VAR ZA 5 (proposée par Mr De Brasio, 6120 Nalines):

Tracé 2 x 2 bandes au départ d'un nouvel échangeur à la « Blanche Borne »;

Tunnel ou tranchée couverte au sud des « Marlaires »;

Tunnel ou tranchée couverte face à la CNP jusqu'à hauteur de « Bertransart » (avec trafic local en surface);

Aménagement d'une trémie à la « Barrière de Tarcienne » et suppression du carrefour de Somzée (trafic local dévié vers l'échangeur Sud de « Somzée »).

VAR ZA 6 (proposée par Mr De Brasio, 6120 Nalines):

Raccordement au R3 par la A503. Allonger passage en tranchée couverte avant et après la « rue des Bruyères »;

Supprimer la tranchée couverte devant la prison;

Allonger le passage en tranchée couverte (sans interruption des « Sept Petites » jusqu'après « Petria »);

Puis en surface jusqu'avant « Anjou », et ensuite tranchée couverte traverse les rues « Coutures » et « des Monts »;

Raccord avec la N5.

VAR ZA 7 (proposée par Mr et Mme Crespienne, 6120 Nalines)

Raccordement à un échangeur à réaliser à la « Blanche Borne » comme préconisé par l'A.S.B.L. Charleroi South Air Pur;

Passage à l'Est des bassins de décantation et de l'IMTR puis traverse les bois pour rejoindre la N5 actuelle au niveau K 56.5.

4.2.5. Les variantes du tracé « Gerpennes »

VAR G 1 (proposée par la commune de Gerpennes):

Le point de départ de cette variante est l'échangeur de « La Tombe » et suit le tracé proposé par le MET jusqu'à la « Rindaille »;

Dévie vers l'Est et rejoint le tracé « Gerpennes » avant que la route ne se divise en deux branches dont l'une rejoint la N5 repère K59 et l'autre en K61.

VAR G 2 (proposée par la commune de Gerpennes)

Le point de départ de cette variante est l'échangeur de « La Tombe » et suis le tracé proposé par le MET;

Au Sud-Ouest de la prison, quitte le tracé, traverse la « Forêt Domaniale de Jamioulx », de « Jeanne Marie » et les « bois de la Ferrée »;

Reprend le tracé « Gerpennes » un peu avant la « Drève de la Ferrée ».

4.2.6 Les variantes du tracé « Aérien »

VAR A 1 (proposée par Mme Lechat, 6120 Nalines)

Référence: autoroute Catania - Palerme (Sicile)

Départ d'un échangeur à la « Blanche Borne » et en ligne droite en aérien sur +/- 13,5 km jusqu'à la limite, « Fraire » - « Laneffe ».

5. Synthèse globale des réunions d'informations

Les communes sont abordées dans l'ordre où se sont déroulées les réunions d'informations.

5.1. Gerpennes :

Durant la réunion, beaucoup d'interventions concernaient les problèmes de trafic sur la N5 et leurs répercussions (problèmes de sécurité routière et trafic parasite). Il en ressortait aussi l'expression de la

volonté de voir la prise de mesures, que se soit sous forme de dédoublement, sécurisation ou autre, afin de remédier à la situation actuelle.

Les principales craintes exprimées semblaient être le risque que le dédoublement proposé par le MET ne réussissent pas à délester la N5, tout en amenant ou entraînant une augmentation du trafic à Charleroi.

5.2. Châtelet :

Durant cette réunion, la notion de qualité de vie et les problèmes de pollution (sonore et air) ont très souvent été cités. Il semblerait en effet que les personnes présentes ont le sentiment que leur commune et ses habitants ont souvent été sacrifiés par le passé à la faveur de projets industriels et routiers, et que le raccordement de l'E420 à l'Est serait la goutte qui ferait « déborder le vase » (et pourrait être perçu par ses habitants comme une injustice sociale)

Il ressort aussi de cette réunion que des alternatives non-routières ont souvent été mentionnées pour répondre aux problèmes liés à l'accroissement du trafic routier.

5.3. Walcourt :

Durant la réunion du 20 juin, beaucoup de questions de type technique ont été posées aux représentants du cabinet du Ministre Foret et du MET. Les problèmes d'insécurité routière notamment dues à la vitesse des véhicules et à un aménagement inadéquat de la N5 ont souvent été cités ainsi que les problèmes de pollution de l'air, du bruit et des vibrations.

Malgré le consensus autour du fait que des mesures doivent être prises afin d'améliorer la situation actuelle, l'option de type RGG1 semble être perçue avec scepticisme et méfiance, quand à ses effets positifs. En effet la crainte de voir la N5 ou la côte de Laneffe transformée en autoroute ainsi que la celle d'être pris en sandwich entre une N5 toujours très utilisée et la E420, ont été très souvent exprimées.

5.4. Ham-sur-Heure - Nalinnes :

Le ton lors de la consultation publique à Nalinnes a été très contestataire. Les accusations de partialité ou parti pris du Gouvernement wallon et l'hypothèse d'une rétention d'information et d'agenda caché du gouvernement a été suggérée. En effet, les contestations tournaient principalement autour du fait du choix de gabarit et de tracé (à l'Ouest) mais aussi au fait d'étudier le projet du « chaînon manquant » en tant que trois projets distincts, permettant ainsi de « diviser pour mieux régner ».

Les craintes de voir s'engorger l'accès vers Charleroi suite au choix de l'embranchement ainsi que la destruction « du poumon vert » de Charleroi ont aussi souvent été citées. La crainte principale exprimée par les habitants du Bultia est, quant à elle, que les gens de « l'Est » et ceux de « l'Ouest » sacrifient le Bultia en faisant tout passer par le « centre ».

5.5. Charleroi :

Durant la réunion tenue à Charleroi le 24 juin, beaucoup de gens ont profité de l'opportunité de la présence d'élus locaux pour rappeler ou exprimer l'existence de problèmes de bruits et d'insécurité dus au trafic sur la N5 et le ring de Charleroi.

Les craintes ayant été le plus souvent formulées, étaient la perspective d'engorgement de l'accès au centre de Charleroi et l'augmentation du trafic dans et autour de Charleroi suite au raccordement de la E420 à l'Ouest. En effet, il semblerait que l'option proposée par le MET ne soit pas perçue comme étant capable

de résoudre les problèmes de mobilité à Charleroi avec ses répercussions au niveau de la pollution et du trafic parasite sur les voies secondaires.

Devant l'urgence ressentie devant les problèmes de mobilité, de nombreuses propositions d'alternatives multi-modales ou non-autoroutière de sécurisation et d'aménagement ont été émises.

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