



Province de HAINAUT - Arrondissement de CHARLEROI
Commune de GERPINES

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU COLLÈGE
COMMUNAL

SÉANCE DU 25 AVRIL 2022

Présents :

M. Philippe BUSINE, Bourgmestre;
M. Denis GOREZ, M. Julien HERMAN, M. Guy WAUTELET, Mme Christine LAURENT-RENOTTE, Mme Carine BOLLE, Échevins;
Mme Isabelle DELISEE, Présidente du CPAS;
M. Lucas MARSELLA, Directeur Général;

Objet : URBANISME - DOSSIER N°2021/017 - INSERTION D'UNE LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR LA N5 ENTRE LE GIRATOIRE TIROU À CHARLEROI ET LE GIRATOIRE "MA CAMPAGNE" À GERPINES.

Le Collège communal,

Vu le Code du Développement Territorial en vigueur ;
Vu le Code de l'environnement – Dispositions communes et générales ;
Vu le Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, ci-après « décret » ;
Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par le S.P.W. Mobilité et Infrastructures – Direction des routes de Charleroi pour l'aménagement d'une ligne « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) entre les PK 50,2 à 57,6 (N5 Charleroi – Gerpines) ;
Vu la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ;
Considérant que le Fonctionnaire délégué, par courrier du 16 février 2021 a sollicité l'organisation d'une enquête publique conformément à l'article D.IV.41 et R.IV.40-1, §1er du CoDT ; qu'il constate que la demande de permis implique une demande de création, de modification ou de suppression de la voirie communale au sens du décret susvisé ; que dès lors des plans complémentaires ont été sollicités auprès des demandeurs ; que les documents relatifs à l'application du Décret Voirie ont été transmis à l'administration par courrier daté du 20 avril 2021 ;
Considérant que l'enquête publique s'est tenue du 22 mai au 22 juin 2021 conjointement avec la Ville de Charleroi ; que le procès verbal de clôture mentionne 249 réclamations écrites individuelles ;
Considérant que les réclamations portent essentiellement sur les points suivants :

Circulation routière :

*Le projet n'améliorera pas la situation actuelle en termes de circulation, il sera plus enclin à l'aggraver.
La partie de la N5 concernée par le projet est déjà bien desservie en transport en commun, les faiblesses se situent plus au sud mais le projet s'arrête au giratoire « Ma Campagne ».
Le projet ne prévoit pas de solution pour maîtriser la circulation automobile et de transit donc incohérent du point de vue de l'aménagement du territoire.
La circulation sur la N5 est catastrophique, créer une bande de circulation pour un bus est utopique.
Si augmentation de la circulation, le risque de trafic de fuite risque d'augmenter dans les villages.
Le parking de délestage est sous-dimensionné.
Augmentation de la pollution sonore et visuelle.
Le trafic de fuite risque d'augmenter et diminuer la quiétudes dans les quartiers voisins de la chaussée de Philippeville.*

Commerces :

*Le projet est destiné essentiellement au développement commercial de Charleroi, en s'arrêtant au giratoire de Ma Campagne il délaisse les commerces du Bultia et de Bertransart.
Des emplacements de stationnements vont être supprimés le long de la nationale au détriment des commerces déjà en difficulté.*

La durée des travaux sera conséquente et beaucoup de commerces risquent de devoir cesser leur activité.

Environnement :

Augmentation de la pollution par l'augmentation du trafic.

Dégradation du cadre rural et de l'environnement

Considérant qu'une réunion de concertation s'est tenue le 7 septembre 2021 conformément au Décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014 ; que le procès verbal de réunion a été transmis aux personnes présentes lors de cette réunion ; qu'un courrier de remarques par rapport à ce pv a été transmises par mail à l'administration communale le 12 décembre 2021 ;

Vu la justification de la modification des voiries par le demandeur concernant la partie du projet située sur le territoire de Gerpinnes ; que ce document précise que la modification de voirie ne concerne que le P+R ainsi que la zone du terminus du BHNS à « Ma Campagne » ;

Vu le plan de délimitation référencé HN5-B9-B13-1559-URB-0030 planche 16 concernant le P+R ainsi que la zone de terminus ;

Vu la délibération du Conseil communal de la ville de Charleroi en date du 23 décembre 2021 notamment les paragraphes suivants :

«... Considérant que le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a pour but « de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage » ; Considérant qu'une voirie communale est définie dans ce décret comme étant une : « voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale » ; que l'espace destiné au passage du public doit comprendre comme l'espace inclus « entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers, en ce compris au parcage des véhicules et ses accotements » ;

Considérant que la voirie au sens commun du terme se définit également comme (Larousse) : « élément du domaine public, constitué par l'ensemble du réseau de voies de circulation terrestre, fluviale, maritime, aérienne, et de leurs dépendances » ;

Considérant que l'on constate que si les dépendances sont reprises dans la définition ce n'est qu'en tant qu'accessoire de la voirie ; que l'idée qui sous-tend la notion de voirie est donc la faculté de pouvoir circuler c'est-à-dire d'aller d'un lieu à un autre ;

Considérant que le Conseil d'Etat ne dit rien d'autre dans un arrêt du 3 octobre 2019 : « Le parking permis par l'acte attaqué est destiné aux utilisateurs des infrastructures autorisées par l'acte attaqué, mais également à ceux utilisant les autres infrastructures sportives déjà présentes à proximité. Le caractère public de ce parking semble dès lors acquis. Ce caractère public ne suffit toutefois pas à faire de ce parking une voirie communale. En effet, il ne peut être qualifié de « voie de communication », son objectif n'étant pas la circulation mais bien le stationnement » ; que dès lors, un parking seul, ayant pour seul objectif de permettre le parcage de véhicules, sans possibilité de circuler (ne pas pouvoir aller d'un point A à un point B en traversant, le cas échéant, un parking ne peut être considéré comme une voirie au sens du décret ; qu'il convient de s'en référer à son sens usuel : « parc de stationnement pour automobiles » ; qu'il n'est, en aucun cas, question de voie de circulation ;

Considérant que la conclusion serait différente si le parking à créer nécessitait la création ou encore la modification d'une voirie communale ; qu'ainsi l'accord du Conseil communal serait requis si le projet consistait en un élargissement de la voirie communale pour permettre l'accès au parking projeté ; qu'à contrario pareille autorisation ne serait pas nécessaire s'il était uniquement question d'asphaltage de cette voirie sans en élargir l'assiette ; qu'il se déduit de ces exemples que ce n'est pas la création d'un parking qui génère l'application du décret mais bien les éventuels aménagements nécessaires à sa création qui modifient l'espace inclus entre les limites extérieures de la surface destinée indifféremment aux usagers ;

Considérant dès lors que le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ne s'applique pas à la seule création d'un parking ; ... »

Considérant le projet tel que décrit sur le territoire de la commune de Gerpinnes au cadre 9 de l'annexe 8 ; que l'application du Décret n'est donc pas justifiée ; que l'avis du Conseil communal n'est pas requis pour la partie du projet sise sur le territoire de la Commune de Gerpinnes ;

Considérant qu'il est opportun et essentiel que le Collège communal se positionne sur le projet dans sa globalité ;

Considérant que le Collège communal regrette, tout comme la majorité de la population consultée lors de l'enquête publique, que ce projet soit proposé sans qu'aucune solution à la problématique liée à la circulation des véhicules lourds n'ait été dégagée ou prévue ; que ce projet visant à monopoliser une voie de circulation ne pourrait qu'inévitablement aggraver cette situation pesante pour la population ;

Considérant que le Collège relève un manque réel d'ambition dans ce projet, qu'il devrait impérativement être prolongé au moins jusqu'au futur rond-point de Bertransart en direction de Philippeville ; que des terrains mieux situés permettraient de réaliser diverses infrastructures utiles telles qu'un parking de persuasion, une aire de stationnement pour poids lourds et cela sans détruire autant d'espaces verts comme prévu au présent projet ;

Considérant qu'il est regrettable d'abattre une zone boisée en bordure d'une route au trafic important, Considérant dès lors que l'implantation retenue pour le P+R n'est pas jugée opportune ; que le site sera entouré de bois et que l'aménagement arboré tel que présenté nécessitera un entretien conséquent à charge de la Commune et que celui-ci risque de devenir un nouveau point noir au niveau de la sécurité des biens et des personnes sur l'Entité ; qu'une implantation dans un endroit plus ouvert offrant une visibilité plus importante des alentours doit être envisagée et réfléchie avec les autorités communales ;

Considérant de plus que cette implantation implique inévitablement des manœuvres importantes et dangereuses (toutes les 10') de bus à grands gabarits à proximité d'un rond-point déjà fort fréquenté ; que ces bus vont se déporter d'une bande à droite, venant de Charleroi, avant le rond-point Ma Campagne, à une bande de gauche après ce rond-point, et couper la circulation venant du Bultia,

Considérant que cette aire de manœuvre pour le bus perturbera grandement et dangereusement la circulation sur la N5.

Considérant l'accès à l'habitation n°157, derrière le P+R, obligera les occupants à couper l'accès et la sortie du parking avec les risques que cela comporte.

Considérant qu'il semble que la liaison cyclable, sur la bande des bus, entre la partie sud et nord du rond-point de Ma Campagne, n'est pas résolue.

Considérant dès lors qu'une implantation de cette infrastructure plus au nord entre la chaussée de Philippeville et la rue de la Blanche Borne aurait sens et permettrait d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic ;

Considérant que l'ensemble du projet BHNS est également lié à un projet de convention visant la gestion des différents aménagements proposés par la commune de Gerpennes ; que les articles 3, 4 et 5 de cette convention font état de charges importantes aux yeux des élus ; que l'intérêt qui ressort du projet vise à accéder plus aisément à la ville de Charleroi et ses commerces ; que l'intérêt économique des communes de Gerpennes et Ham-Sur-Heure est beaucoup moindre au vu de la situation du dernier parking de persuasion ; que ces charges d'entretien ne sont donc pas justifiées pour le projet tel que présenté ;

Considérant que les responsabilités et charges imposées risqueraient de devoir délaissier une partie de l'entité au profit de l'entretien d'un tronçon de 2 kilomètres de voirie déjà fort coûteux ; qu'en effet l'entretien ainsi que le renouvellement des aménagements proposés tels que mobilier urbain, trottoirs et plantations aura un impact non négligeable sur le budget communal pour les prochaines années; qu'il y a lieu si ce projet devait aboutir de mieux répartir les charges avec le SPW et donc de revoir impérativement cette convention ;

Après en avoir délibéré,
A l'unanimité,

DÉCIDE :

Article unique : Bien que la philosophie du BHNS soit intéressante, le Collège communal décide d'émettre un avis défavorable sur le projet tel que présenté.

AINSI FAIT EN SÉANCE, LIEU ET DATE QUE DESSUS.
PAR LE COLLÈGE COMMUNAL:

Le Directeur Général,
Lucas MARSELLA

Le Bourgmestre,
Philippe BUSINE

POUR EXTRAIT CONFORME :

Le Directeur Général

Le Bourgmestre



Lucas MARSELLA



Philippe BUSINE