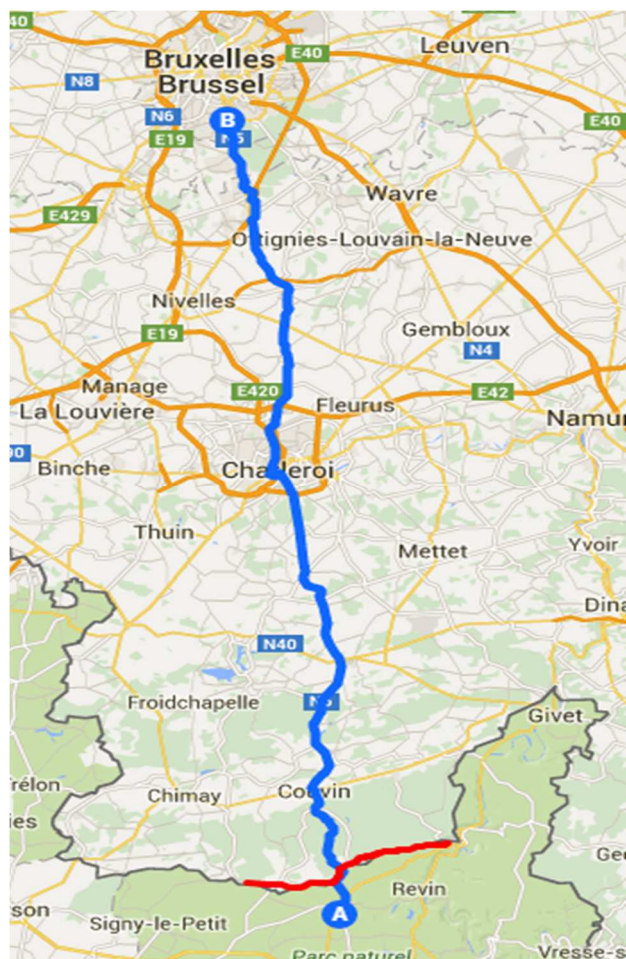


## Synthèse du dossier relatif à la RN5

### 1. Contexte géographique

#### a. La RN5

La route nationale 5 relie Bruxelles à Charleville-Mézières (France) en passant par Charleroi et sa périphérie sud pour ensuite rejoindre Philippeville, Couvin et la frontière française. Forte de sa parfaite situation géographique, la RN5 est aujourd'hui, comme par le passé<sup>1</sup>, un maillon structurant du réseau européen de transport « Rotterdam-Marseille ».

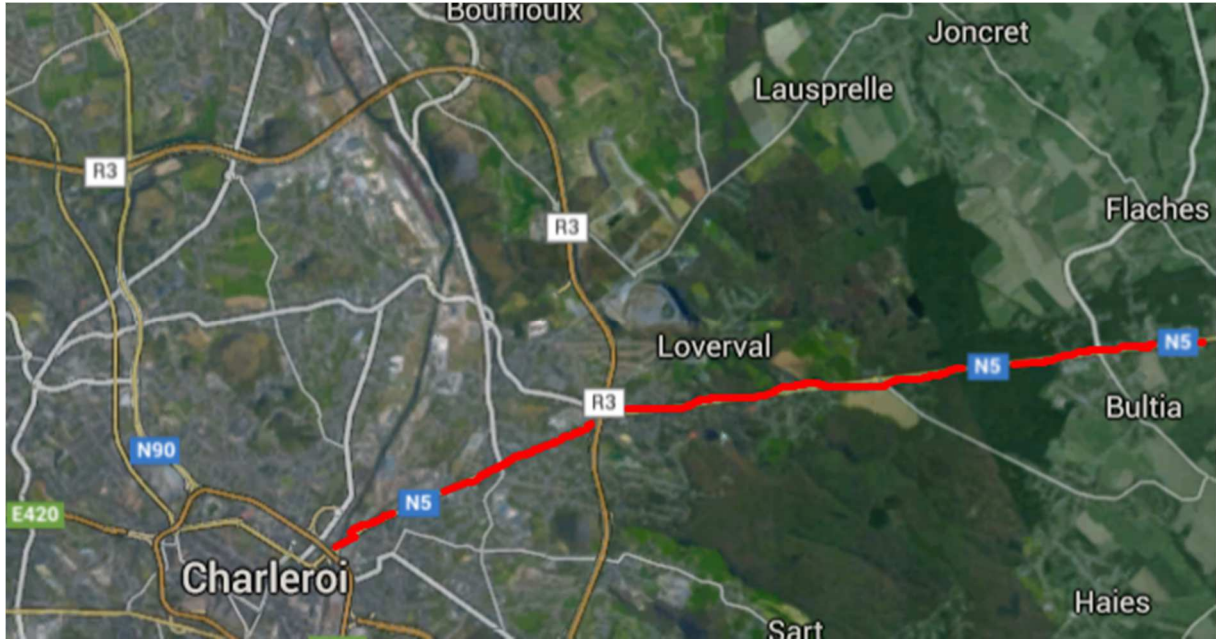


- La RN5 rejoint Bruxelles à Charleville-Mézières en passant par Waterloo, Genappe, Charleroi, Gerpennes, Nalines, Somzée, Philippeville et Couvin.
- Elle s'étend sur une distance de +/- 105km jusqu'à la frontière française

<sup>1</sup> La RN5 fut autrefois une des routes impériales utilisées par les troupes de Napoléon. Les grandes batailles sont d'ailleurs situées à proximité du tracé (Fleurus/Ligny, Waterloo).

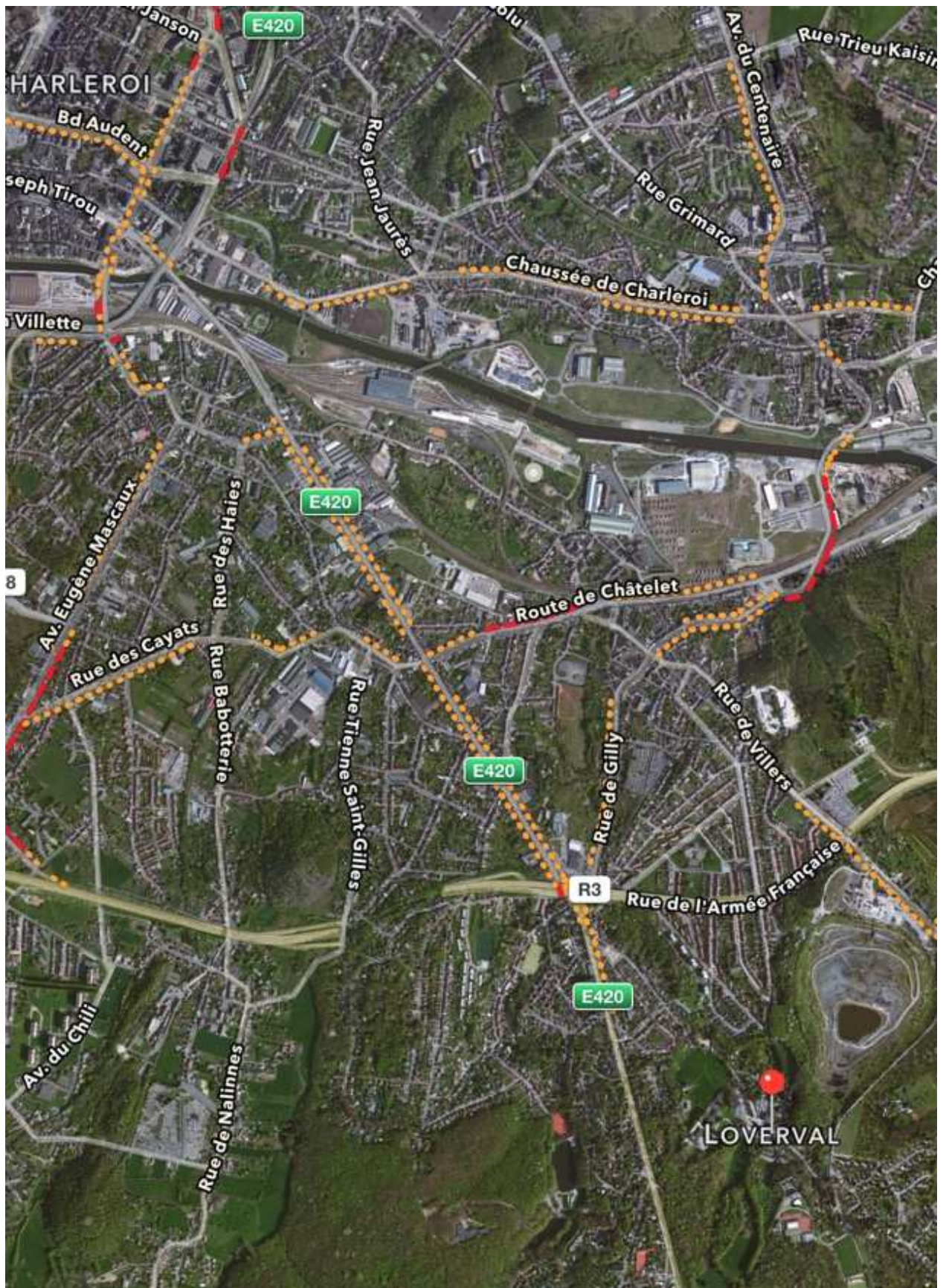
### **b. Le tronçon traversant la périphérie sud de Charleroi**

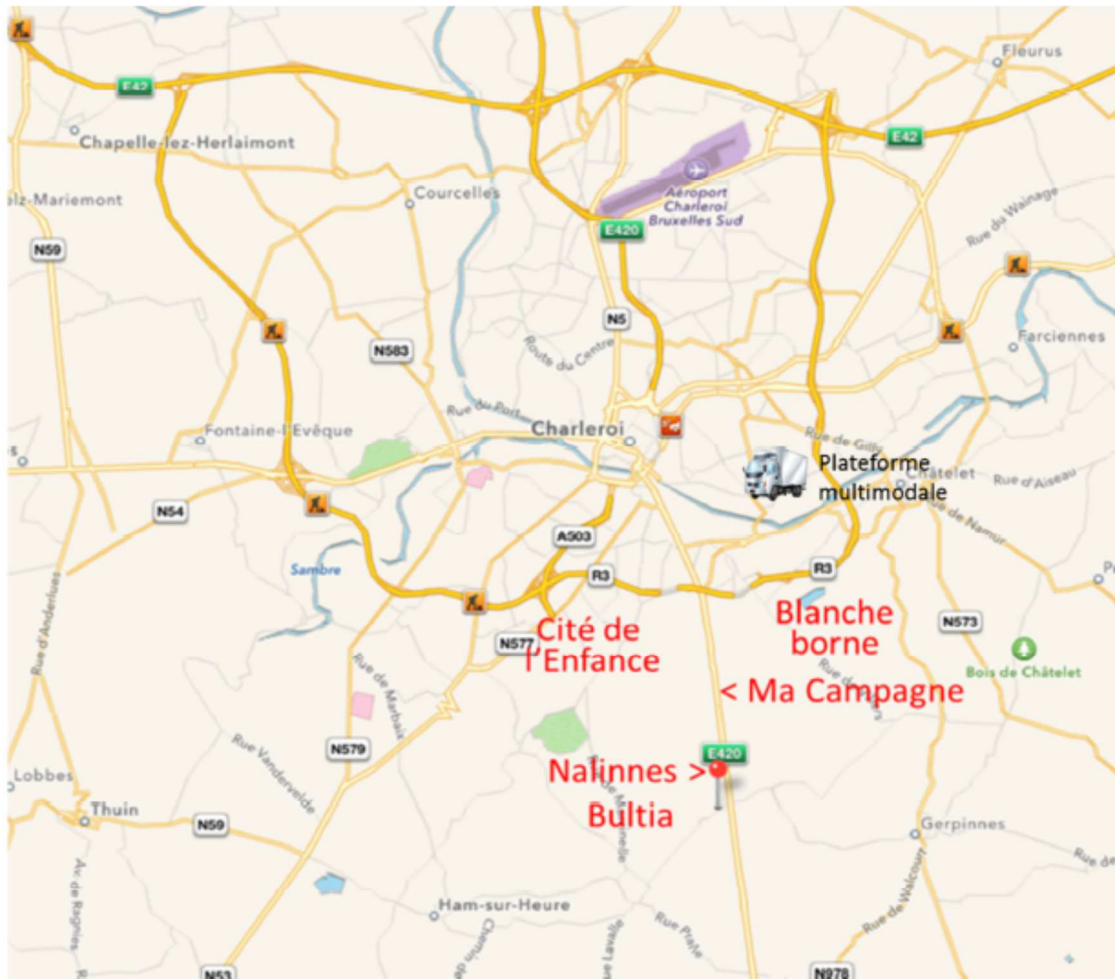
La RN5 est un axe de pénétration majeur de Charleroi pour les véhicules en provenance de la province de Namur (Somzée, Walcourt, Couvin...) ainsi que pour les habitants des communes d'Ham-sur-Heure/Nalinnes et de Gerpinnes.



➔ Ce tronçon, long d'une quinzaine de kilomètres, est un goulot d'étranglement en termes de mobilité et d'accessibilité à Charleroi et sa proche périphérie. Les plus de 40.000 véhicules quotidiens ne peuvent être absorbés par le réseau routier actuel. Aux heures de pointes, le trafic est complètement saturé sur ce tronçon. Le trafic se répartit alors sur le réseau secondaire induisant une multitude de points de blocage qui nuisent au cadre de vie de cette banlieue. (voir carte ci-dessous)

[Carte du trafic à 17h](#) (source : Google map)





La banlieue sud de Charleroi est constituée par un maillage d'habitat résidentiel, d'exploitations agricoles et de zones vertes préservées. Elle abrite d'ailleurs une densité de population relativement élevée, avec une proportion importante de personnes actives devant se déplacer quotidiennement vers Charleroi et les grandes villes avoisinantes, et a vu se développer un véritable bassin de vie aux portes de Charleroi.

## 2. Contexte politique

Pour le MR, une solution structurelle et d'avenir doit être trouvée sous cette législature (2014-2019). En effet, la situation actuelle empoisonne la vie des riverains et est un frein au développement de ce bassin de vie tout en constituant un réel handicap pour l'accessibilité et la mobilité intra-carolo.

Quelques jours avant les élections de mai 2014, lorsqu'il était encore ministre des Travaux publics, Carlo Di Antonio annonçait sa volonté de rejeter les solutions proposées depuis de longues années : la construction d'une trémie sous le Bultia, ainsi que la construction de la liaison « Ma Campagne-Blanche Borne » et ce, contrairement à la volonté des autorités communales et des comités de riverains.

Le 29 octobre dernier, le Gouvernement wallon a tranché, en concertation avec les Bourgmestres de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure/Nalinnes, pour la solution du trident avec la construction d'une voie 2x1 bande vers Gerpennes (Ma Campagne-Blanche Borne) et une autre voie via Ham-sur-Heure/Nalinnes et Charleroi pour rejoindre l'entrée du R3 à proximité de la Cité de l'enfance (Marcinelle).

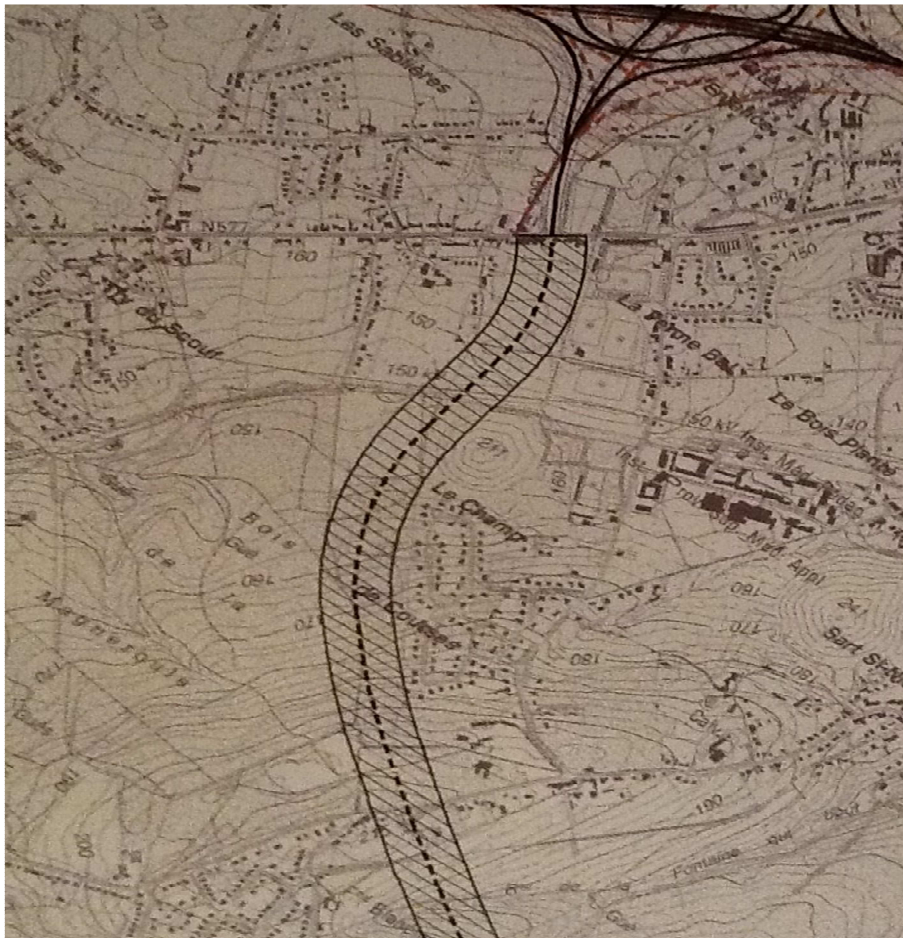
Pour le MR, cette solution proposée par le Gouvernement wallon peut constituer une alternative aux autres scénarios qui ont été présentés ces dernières années.

**Toutefois, la Fédération MR de l'arrondissement de Charleroi est particulièrement inquiète du sort réservé aux quartiers concernés par le tracé sur le territoire de la ville de Charleroi et plus particulièrement à proximité de la Cité de l'enfance.**

### **3. L'impact pour les habitants de Charleroi**

La première branche (Ouest) du trident va rejoindre l'entrée du R3 à Marcinelle à proximité du quartier dit du « Champ de courses des habitations du quartier dit de « La Bruyère » va lui aussi être largement impacté.

Comme le montre la carte ci-dessous, le tracé passe à proximité des ces deux quartiers. Les désagréments pour les habitants sont évidents, à la fois pour leur cadre de vie ainsi que pour la valeur de leur maison.



Pour la Fédération MR de l'arrondissement de Charleroi, il est indispensable que le tracé soit revu à cet endroit précis. Il semble réalisable de s'écarter de ces quartiers d'habitations en décalant le tracé vers la gauche à l'intérieur du « Bois de Magneroule ». En prenant un virage plus large, le quartier du « Champ de courses » sera davantage protégé des nuisances.

Il en va de même pour la préservation du quartier de « La Bruyère » où le tracé devra s'écarter au maximum des habitations en étant décalé vers la droite lors de la traversée du « Bois du Prince ».

Il sera par ailleurs indispensable que le tracé qui contourne le quartier et qui aboutit à l'entrée du R3 à la cité de l'enfance à Marcinelle soit complètement souterrain.

Enfin, nous nous interrogeons sur les moyens budgétaires disponibles pour entreprendre de tels travaux. En effet, le Gouvernement wallon et le Ministre C. Di Antonio ont annoncé que de nombreux ouvrages d'arts devront être construits en raison des contraintes liées au sol ainsi que la construction de tronçons semi-couverts/semi-enterrés à proximité des habitations. Le budget annoncé pour réaliser l'ensemble des phases du projet (travaux préparatoires, réalisations, aménagements etc...), nous apparaît bien insuffisant !

#### **4. Pour le MR...**

- Le tracé actuel nuit gravement aux habitants de Marcinelle ;
- Le tracé actuel va détruire, en partie, les zones boisées/vertes de Charleroi, des tronçons enterrés sont indispensables ;
- Les tronçons semi-couverts/semi-enterrés vont engendrer de lourdes nuisances sonores ;
- Des tronçons souterrains sont indispensables
- Le manque de moyen et d'ambition du Gouvernement wallon met, dès à présent, à mal le projet ;