



EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL DE MERBES-LE-CHÂTEAU

SÉANCE DU 21 MARS 2024

Présents :

Monsieur Philippe LEJEUNE, **Bourgmestre**
Monsieur Jean-Philippe GOFFIN, Monsieur Joachim VANDER JEUGT, Madame Véronique PREAUX, **Échevins**
Madame Muriel CUCHE, Monsieur Emmanuel WIARD, Madame Annie REMANT, Monsieur Hugues PREVOT,
Monsieur Christian PREAUX, Monsieur Philippe DEWOLF, Madame Lucie PILATE, Mademoiselle Alicia
BRUNEBARBE, Madame Carole BOUGARD, Madame Florence DUFRANE, **Conseillers**
Madame Estelle LOOSVELD, **Directrice Générale**

Mobilité / Enquête publique portant sur le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) : Avis

Références : ENV/20240321-17

Le Conseil communal, siégeant en séance publique,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine ;
- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement ;
- la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Attendu que le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole se compose d'un périmètre de Plan Urbain de Mobilité et d'un Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien et que le Plan de Mobilité ne forme qu'une seule et même étude englobant ces deux périmètres ;

Attendu que, par extrapolation, le Titre II « De l'organisation des déplacements, de l'accessibilité et du stationnement à l'échelle de l'agglomération urbaine » du Décret du 1er avril 2004 est appliqué à l'ensemble du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération urbaine de Charleroi comme celui reprenant les 17 communes suivantes : Aiseau-Prez, Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Lobbes, Montignies-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Thuin, Walcourt ;

Vu que s'ajoutent aux 17 communes du périmètre PUM les 13 communes, du périmètre de soutien, à savoir : Beaumont, Cerfontaine, Chimay, Couvin, Erquennes, Froidchapelle, Merbes-le-Château, Momignies, Philippeville, Sambreville, Seneffe, Sivry-Rance, et Viroinval ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la volonté de réaliser un plan de mobilité pour tout le territoire de Charleroi Métropole identifiée dans le Projet de territoire initié fin 2017 par la conférence des bourgmestres de Charleroi Métropole et clôturé en mars 2021 ;

Considérant que ce projet de territoire reprend l'objectif d'irradier le territoire par les mobilités en :

- développant et organisant la multimodalité avec la vision FAST ;
- développant des réseaux cyclables et piétons fonctionnels et de loisirs ;
- offrant des transports publics performants et adaptés ;

Considérant que le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole s'inscrit pleinement dans l'objectif identifié dans le projet de territoire de Charleroi Métropole ;

Vu la décision du 7 décembre 2023 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de rapport de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole et décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Vu la décision du 7 décembre 2023 du Gouvernement wallon par laquelle il décide de soumettre aux communes le projet de rapport du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole au terme de la période d'enquête publique afin qu'elles remettent leur avis dans les quarante-cinq jours qui suivent la clôture de l'enquête publique ;

Attendu que le projet de rapport de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 8 janvier 2023 au 22 février 2024 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique le 22 février 2024, en l'espèce pour le 8 avril 2024 inclus au plus tard ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que, par extrapolation de l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, les modalités d'approbation du Plan de mobilité de Charleroi métropole se calquent sur les modalités d'approbation du Plan urbain de mobilité ;

Attendu que le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole met en avant 5 enjeux auxquels correspondent 5 orientations stratégiques, qui constituent le socle du projet :

- Enjeu 1. Renforcer et rendre plus attractifs les tissus urbains et les centralités
Orientation A. Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse
- Enjeu 2. Améliorer la qualité de vie des habitants
Orientation B. Apaiser le territoire

- Enjeu 3. Déployer une offre de mobilité permettant un meilleur mix modal et la réduction de l'usage de la voiture
Orientation C. Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif
- Enjeu 4. Développer la pratique multimodale en offrant un écosystème lisible
Orientation D. Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité
- Enjeu 5. Optimiser la chaîne du transport de marchandises en vue d'un meilleur mix modal
Orientation E. Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières ;

Attendu que le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole propose 9 ambitions qui répondent aux orientations stratégiques du Plan :

- Ambition A.1 Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts.
- Ambition B.1 Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités.
- Ambition C.1 Faire de la marche et du vélo des modes de déplacement évidents et privilégiés dans les centralités.
- Ambition C.2 Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et de moyennes distances.
- Ambition C.3 Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités.
- Ambition C.4 Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité.
- Ambition D.1 Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre.
- Ambition D.2 Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable.
- Ambition E.1 Favoriser le transfert modal du transport de marchandises ;

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions d'amélioration de la mobilité au sein de Charleroi Métropole, le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier, de sécurité routière et d'information des citoyens ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement du cadre du présent de Plan de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usage et la sécurité des usagers les plus faibles ;

Considérant que le plan d'actions identifie une série de mesures à mettre en œuvre à court terme (2024-2027), à moyen terme (2028-2031) et à long terme (2032-2035) pour répondre aux objectifs stratégiques souhaités mais que ces mesures restent générales, sans liens entre elles et dépourvues d'affectation budgétaire, et qu'il y a donc lieu dans l'optique de ce plan stratégique de mettre en place une structure de Gouvernance pour traiter ces questions ;

Considérant que les dates annoncées sont reprises à titre indicatif et que la temporalité de mise en œuvre sera fixée au fur et à mesure dans le cadre de la Gouvernance du plan en fonction des moyens financiers disponibles, des effets d'opportunités ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles mais qui n'est pas nécessairement bien adapté aux régions rurales ;

Attendu que les principes de gouvernance sont décrits dans le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole et que la mise en place d'un « Conseil de Bassin » est indispensable pour coordonner la mise en œuvre du plan ;

Considérant que l'enjeu d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des habitants de la Commune de Merbes-le-Château en évitant, tout particulièrement, le passage des camions par le centre du village (croisement de la N55 et de la N561) n'a pas été correctement adressé compte tenu de la volonté marquée du comité de rédaction du plan de ne pas considérer comme légitime la réalisation du tronçon manquant de la N54 qui avait pourtant été approuvée lors de la précédente législature, pour laquelle un premier financement de 10 millions € avait été débloqué et qui aurait dès lors dû être considérée comme un projet en cours dans la DPR du GW actuel au titre du principe de la continuité des décisions gouvernementales au profit des citoyens ;

Considérant que ce tronçon de 14 km dont on parle depuis plus de 40 ans et qui est destiné à relier deux tronçons déjà réalisés (l'un arrivant de Maubeuge jusqu'à la N40 à Erquelines et l'autre partant d'Anderlues de la N559 et rejoignant le ring R3 de Charleroi) constitue une jonction indispensable à l'apaisement des villages de la Haute-Sambre, essentielle au désenclavement économique du territoire et particulièrement utile au renforcement des liens transfrontaliers ;

Considérant qu'il n'y a aucune raison de refaire des comptages routiers qui ont déjà montré à de multiples reprises la nécessité de cette liaison est-ouest à l'avantage tout à la fois de la métropole carolorégienne, de la Thudinie occidentale et l'Avesnois français ;

Considérant que le rapport d'incidences environnementales n'a pas été élargi à l'ensemble du territoire repris dans le plan de mobilité mais est resté cantonné aux 17 communes du plan urbain de mobilité ;

Considérant que l'avis rendu par Charleroi Métropole le 17 février 2024 mettait clairement en évidence l'enjeu historique de l'achèvement du tronçon manquant de la N54 ;

Considérant que le PMCM qui nous est proposé ne prend pas suffisamment en compte les besoins des communes rurales du sud de Charleroi qui avaient pourtant exprimé à de nombreuses reprises leurs desiderata en matière de réseau routier (N54 et N5) et cela sans remettre en cause les autres orientations stratégiques du plan (développer les transports publics et le transfert modal, susciter chez les citoyens de nouveaux comportements de mobilité, dynamiser le report modal des marchandises) ;

Attendu que le projet de PMCM a été modifié pour tenter de prendre en compte certaines tendances exprimées par les citoyens et associations ayant pris part à l'enquête publique mais que ces modifications en ce qui concerne la préoccupation majeure de la commune de Merbes-le-Château a simplement consisté à raccourcir le délai (2024 plutôt que 2028) pour étudier la possibilité d'interdire le passage des camions en particulier dans le village de Merbes-le-Château et de réorienter leur trafic, ce qui est totalement impossible sans réaliser le chaînon manquant de la N54 ;

DÉCIDE par 14 oui :

Article 1

De ne pas approuver le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole présenté au Gouvernement wallon sauf si la réalisation dans les meilleurs délais du tronçon manquant de la N54 y est clairement inscrite.

Article 2

De solliciter le Gouvernement wallon pour qu'il charge la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI de mettre en place la structure de gouvernance décrite dans le PMCM ; celle-ci étant nécessaire et indispensables à la coordination et à la mise en œuvre des actions du PMCM.

Article 3

De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 8 avril 2024 au SPW-MI - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Jérémy Tournay (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou etudes.planification.mobilite@spw.wallonie.be), ainsi qu'aux ministres et députés wallons issus des communes de Charleroi Métropole.

La Directrice Générale
Estelle LOOSVELD

La Directrice Générale,
Estelle LOOSVELD



Pour extrait conforme,

Le Bourgmestre
Philippe LEJEUNE

Le Bourgmestre,
Philippe LEJEUNE

