

E420 : André Antoine a défini son scénario

Véronique Cornet s'indigne de la méthode !

Ce lundi 24 avril 2006, Véronique Cornet a interpellé le Ministre André Antoine sur le dossier de la E420. En effet, le directeur de cabinet du Ministre Antoine s'est récemment exprimé dans la presse en affirmant : « *Nous ne sommes plus dans l'hypothèse d'un tracé unique, mais il serait plutôt question d'un trident. On construirait trois voiries au lieu d'une seule* ». Le Ministre Antoine a, lui, très récemment déclaré au Parlement que : « *la réalisation d'une voirie à grand gabarit (deux fois deux bandes) est maintenue côté ouest, mais un travail est également en cours quant à une solution complémentaire, à savoir un tracé à petit gabarit, à hauteur du Bultia.* »

Pour Véronique Cornet cette manière de procéder est inacceptable. Le Ministre annonce que « *le principe de la voirie à grand gabarit est maintenu côté ouest* ». Or, précédemment, lors des multiples questions et interpellations sur le sujet, à aucun moment, le Ministre Antoine n'a fait part d'une décision allant dans ce sens. De même, la population concernée n'en a jamais été informée. On annonce donc une décision d'une telle importance au détour d'une petite phrase comme si cette décision était connue voire banale. Les motivations de cette décision ne sont même pas présentées. La méthode est pour le moins cavalière voire irrespectueuse des habitants concernés !!

Le Ministre a par ailleurs confirmé ses propos. « *Nous avons un scénario. On veut désormais le valider. Mais maintenant, on a un scénario et il est commun aux deux chefs de cabinet (Antoine-Daerden)* ».

La méthode

Véronique Cornet s'indigne de la manière avec laquelle est géré ce dossier. Un temps précieux a été perdu, moins pour des raisons techniques que pour des raisons politiques.

Les cabinets Antoine et Daerden ont arrêté un scénario « à la volée » et ont désormais commandité des compléments d'étude pour tenter de le faire valider et ce, alors que l'étude d'incidences initiale n'est toujours pas complète en ce qui concerne le tracé central !! Dans ce dossier, on avance en dépit du bon sens, ou plutôt,... dans un seul sens ; celui du tracé initial proposé par le MET (tracé Ouest).

Une question de moyens

Le Gouvernement semble désormais vouloir faire des économies au niveau du tracé autoroutier mais décide d'aménager une troisième route. Où est la logique ? Pour Véronique Cornet, une éventuelle économie ne peut justifier le sacrifice de la qualité de vie des riverains ! Charleroi mérite, tout comme Liège en a bénéficié, des investissements importants permettant de concilier cadre de vie et mobilité.

L'information des habitants concernés

Depuis le début de cette législature, l'information de la population a été complètement bâclée. Les seuls éléments disponibles pour les habitants des communes concernées sont ceux diffusés par la presse. Aucune information claire et officielle n'est jamais organisée. Et quand les Ministres prennent une décision, c'est à demi-mot qu'elle est évoquée ; le tout, en tâchant bien sûr de crypter au mieux le message et d'en dire le moins possible.

Une procédure bien légère

Les avis de la CRAT, du CWEDD et de la DGRNE

Dans ce dossier, la CRAT (la Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire), le CWEDD (le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable) et la DGRNE ont été sollicités, conformément à la législation en vigueur, afin de remettre un avis sur ce dossier. La CRAT a remis son avis un jour trop tard. Il est donc « réputé favorable ».

Petite anecdote : La CRAT a été sollicitée le 23 mai 2005. Elle avait 30 jours pour se positionner. Elle s'est réunie en temps et en heure, à savoir le 21 juin 2005. Le PV a été rédigé le 23 juin 2005. L'avis l'est un peu plus tard, soit le 24 juin 2005 : un jour trop tard. Les treize lignes qu'il contient mettront ensuite plus de 22 jours à arriver au cabinet du Ministre !

Coïncidence troublante, l'avis de la DGRNE n'est pas arrivé dans les délais non plus ! Il est donc lui aussi réputé favorable. Enfin, en ce qui concerne l'avis émis par le CWEDD, il n'est, selon le Ministre, pas de nature à modifier le contenu de l'étude d'incidences.

Une étude d'incidences incomplète

Après avoir analysé l'étude d'incidences, le prédécesseur du Ministre, Michel Foret, estimait que le tracé central devait être étudié de manière plus poussée aux plans technique (systèmes anti-bruits) et urbanistique (restructurer les quartiers traversés). C'est ainsi que, dans le cadre de la deuxième phase de l'étude d'incidences, le Ministre Foret avait demandé une offre complémentaire à l'IGEAT afin d'obtenir des propositions urbanistiques globales pour le réaménagement des quartiers dans l'hypothèse du tracé central.

Or, ce complément n'a jamais été intégré ! L'étude d'incidences ne comprend pas de chapitre, à proprement parler, consacré à des propositions urbanistiques globales. Une gestion

urbanistique et technique adéquate permettrait pourtant de répondre au moins partiellement à plusieurs des critiques formulées à l'encontre du tracé central.

Conclusions : 3 avis inutilisables et une étude d'incidences incomplète ! Comment dès lors être certain que les décisions prises l'ont été et le seront en toute connaissance et impartialité ?

Véronique Cornet s'indigne donc de la manière avec laquelle un dossier d'une telle importance est géré. Il est temps de faire avancer les choses, il est temps de prendre des décisions dans ce dossier et d'entreprendre les actions nécessaires au développement économique, touristique,... de la région de Charleroi. Mais en se basant sur une procédure objective et des éléments fiables !

Principaux éléments de réponse du Ministre Antoine

« Nous essayons de trouver une solution originale. Dans les éléments de l'IGEAT, il y a ces 10 000 véhicules du côté du Bultia qui immanquablement constituent une particularité locale et ne sont pas concernés par la voie rapide.

Sur base des éléments constatés, les techniciens de cabinets (Daerden, Antoine,) ont échangé leur point de vue. Ils en sont venus à cette solution :

- *il nous faut une voie à grand gabarit ;*
- *la solution qui semble la meilleure, c'est l'Ouest. C'est ce qui apparaît comme la meilleure des solutions (à ce niveau on est bien dans une voirie à deux fois deux bandes) ;*
- *au niveau du Bultia (échangeur de la Blanche Borne), nous proposons une voirie classique à deux bandes (une dans chaque sens).*
- *un réaménagement de la N5 (nous proposons davantage de boulevards urbains).*
- *désormais, nous allons procéder à des vérifications. »*

Nous avons un scénario. On veut désormais le valider. Mais désormais, on a un scénario et il est commun aux deux chefs de cabinet (Antoine-Daerden). »

Contact : Nicolas Sottiaux 0486 302 712