

European 15

Charleroi – Belgique - « Porte Ouest » Competition brief



Table des matières



Charleroi – Porte Ouest de la ville

Bibliographie	p 3
<u>Enjeux du site</u>	p 4
<u>Spécificités du site par rapport à l'organisation du concours</u>	
Tableau récapitulatif	p 7
<u>Contexte territorial</u>	
Contexte historique	p 8
Contexte géographique et urbain	p 9
Plan communal de mobilité	p 10
Contexte paysager	p 11
Projets de ville -	p 12
Contexte culturel -	p 15
<u>Site d'étude ou site de réflexion</u>	
Définition des limites physiques du site d'étude - Le District Ouest	p 16 p 17
<u>Site de projet</u>	
Définition des limites physiques du site de projet	p 18
Contexte réglementaire	p 21
Master plan	p 21
Enjeux paysagers	p 22
Mobilité douce	p 22
Invariants et variants paysagers	p 24
Plan de repérage des installations Carsid	p 26
<u>Données économiques</u>	
Corrélation avec le thème d'European 15 « Les villes Productives »	p 27
<u>Données socio-culturelles</u>	
Contexte et interaction sociale du projet	p 27

Bibliographie

« Charleroi Métropole - Un schéma stratégique »

*Ecrit par Charleroi Bouwmeester en partenariat avec la Ville de Charleroi
Janvier 2018*

Les références à cet ouvrage sont annotées en :« 1 » dans la « Brief

« Charleroi Métropole - Un schéma stratégique 2015 -2025 »

*Ecrit sous la direction de M. G. Maillis , Bouwmeester de Charleroi
Octobre 2014*

Les références à cet ouvrage sont annotées en :« 2 » dans la « Brief

« Charleroi - Patrimoine & développement »

*Etude du potentiel du patrimoine industriel de la Porte Ouest
Mars 2015*

Les références à cet ouvrage sont annotées en :« 3 » dans la « Brief

« CARSID : Pré-étude pour la valorisation du patrimoine dans le cadre de la réaffectation du site »

*Ecrit par Chantal VINCENT - Ir. Architecte - Urbaniste (Dessin et Construction)
Décembre 2014*

Les références à cet ouvrage sont annotées en :« 4 » dans la « Brief

« Compétition Brief » European 13 »

European Belgique

Mars 2013

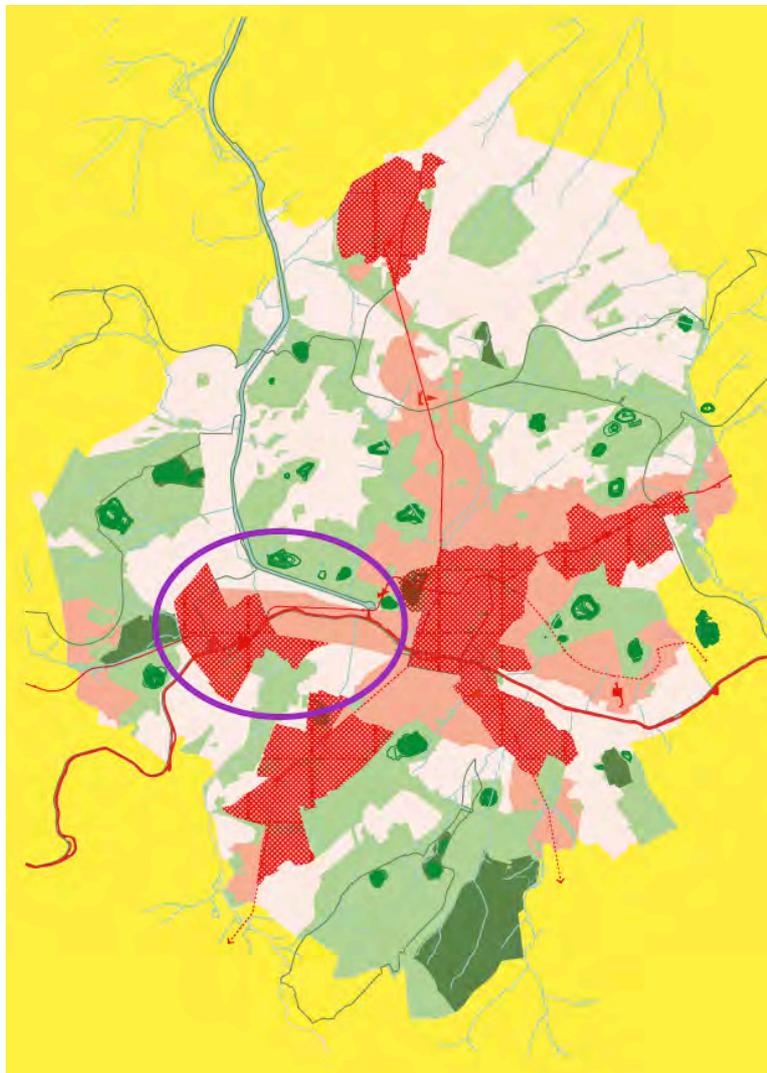
Les références à cet ouvrage sont annotées en :« 5 » dans la « Brief

« Charleroi - Projet de Ville 2019-2024»

<https://www.charleroi.be/projet-de-ville-2019-2024>

Enjeux du site

Création d'un parc paysagé productif de la « Porte ouest »



Plan d'intensification urbaine et paysagère (1)

Le site de la « Porte Ouest » de la ville de Charleroi englobe principalement les anciennes communes de Marchienne-au-Pont et de Monceau-sur-Sambre, implantées à l'Ouest de la ville de Charleroi. Il occupe une place très particulière dans la structure de la ville de Charleroi, bordé au Sud par la Sambre, au Nord par le canal Charleroi-Bruxelles et à l'Ouest par le chemin de fer

Le «site European » constitue une portion stratégique de cette zone.

C'est en effet ce site que la ville a choisi pour d'une part renforcer son axe Ouest afin de traiter cette entrée de ville, et d'autre part, reconnecter et requalifier les anciennes communes profondément marquées par le déclin de l'industrie lourde qui en avait autrefois fait la richesse.

Tout l'enjeu de ce site, formant actuellement une poche fermée et inaccessible, obstacle à la croissance du centre ville et à l'articulation avec les centres urbains périphériques, consiste à

exploiter son important potentiel vers une reconversion économique visant le maintien d'activités de production en milieu urbain, enjeu majeur des villes de demain.

Dans son master plan, la ville de Charleroi entend exploiter sur ce site un vaste espace vert, véritable « coulée » verte vers le centre ville. Mais elle y envisage également le développement d'un parc paysager productif où serait relevé le challenge du voisinage collaboratif entre le paysage et des parties industrielles (petites et moyennes entreprises) dont l'image patrimoniale ou la productivité résiliente participeront à l'attrait du secteur.

On parlera de « productivité économique » du site mais aussi de « productivité immatérielle » en conciliant « enjeux économiques » et « enjeux culturels ». Il y a en effet un véritable souhait de préserver la mémoire du lieu en intégrant les « invariants paysagers » (ancien haut fourneau, cheminées, passerelles industrielles, ...) afin d'en conserver leur intérêt historique et d'en exploiter leur intérêt touristique.

« Produire du vert » est aussi un des enjeux que la ville entend mettre en avant notamment par le biais de la création cette « coulée » verte reliant le site à la ville, et par le biais de l'extension de son réseau de mobilité douce, le « RAVeL »

Cette reconversion passera notamment par une refonte paysagère du site, de ses nouveaux accès, par le traitement de l'axe routier existant d'entrée de ville, de son dialogue avec les bords de Sambre, l'implantation de lieux productifs de petites et moyennes taille, en lien avec les activités maintenues sur le territoire ainsi qu'en lien avec la ville.

Elle s'appuyera aussi sur la mémoire du lieu, privilégiant les valeurs humaines profondément ancrées dans ce territoire.

Caractère du lieu

- promenade paysagée qui relie le centre de Charleroi au centre de Marchienne-au-Pont et aux quartiers adjacents;
 - développer une proposition qui participe au développement de l'identité de Charleroi sur le territoire, à l'échelle régionale via un principe de singularisation paysagère;
- parc paysagé productif. Les zones d'activités économiques y seront clairsemées, intégrées au paysage et conçues en terme d'économie de moyens (exploitations d'installations existantes, réfléchir à la question du cycle des matériaux (économie circulaire + résilience + bio-sourcing)
- identité low tech / technologies et industries résilientes / économie des moyens tant du point de vue paysager, de l'espace public et de l'architecture;
 - espace d'application pour le concept de l'écologie industrielle*;
 - intégrer la production et le stockage au concept de paysage;
 - question du témoignage : utiliser la pollution comme moyen pédagogique, sans nécessairement la cacher ou la supprimer;
 - renforcer le rapport à l'eau et l'infrastructure naturelle et de mobilité;

**"L'écologie industrielle est une notion et une pratique récente du management environnemental visant à limiter les impacts de l'industrie sur l'environnement. Fondée sur l'analyse des flux de matière et d'énergie, l'écologie industrielle cherche à avoir une approche globale du système industriel en le représentant comme un écosystème et à le rendre compatible avec les écosystèmes naturels. Son origine remonterait à 1989 par le biais d'un article intitulé "Strategies for Manufacturing" 1 de Robert A. Frosch et Nicholas E. Gallopoulos, publié dans Scientific American 2." Cf. wiki.*

Programmation:

- promenade paysagée de loisir et de connexion urbaine;
- lieux d'expérimentation pour la biodiversité à venir (espace laissé à la nature);
- le projet de ville indique qu'il s'agit de planter 1000 arbres par an sur le territoire de Charleroi (opportunité: ambition à revoir à la hausse);
 - Prévoir des plantations pour une future forêt résistante aux changements climatiques(à l'intérieur comme à l'extérieur pour se relier aux terrils + « Boucle noire »)
- travailler la question de la résilience / symboliquement important vu la nature du territoire;
- besoin de stocker les vieilles sculptures urbaines - intérêt de la part de la ville de devenir un dépôt pour les sculptures urbaines wallonnes en décrépitude;
- paysage sonore : considérer comme lieu où on peut faire du bruit - cf. Rockerill;
- pas de parc industriel classique (zonings) dans la mesure où l'offre existante n'est pas saturée;
- réflexion sur la question du tourisme de Charleroi en relation avec son passé industriel et la nouvelle dimension culturelle à l'échelle régionale;
- penser la relation à la « Boucle Noire » (cf ci-dessous p21 § 3) et aux autres réseaux touristiques existants;
- valoriser la relation avec le centre-ville avec l'amélioration de l'infrastructure fluviale existante. Repenser le rôle du canal Bruxelles-Charleroi et de la haute Sambre en vertu de son potentiel d' « infrastructure naturelle »;
- lien avec la mobilité existante (stationnement - transports publics - Ravel - bateaux);
- réflexion sur la mobilité douce et implémenter la perméabilité du site;
- Apporter une réflexion sur le rôle de route de Mons et ses dimensions.

Phases:

- projet à très court terme (1 an) : gérer la transition des systèmes de production - renforcement du paysage en créant des liens avec les centralités;
- projet à court vers le moyen terme (3 ans); construire de l'éphémère, flexible et de taille réduite en offrant des espaces pour l'économie circulaire;
- projet à long terme (10 ans): parc paysagé productif.

Spécificités du site par rapport à l'organisation du concours :

REPRESENTANT(S) DU SITE :
... VILLE DE CHARLEROI & DUFERCO WALLONIE
ACTEUR(S) IMPLIQUE(S) :
VILLE DE CHARLEROI & DUFERCO WALLONIE

REPRESENTANT DE L'EQUIPE :
architecte
COMPETENCES SOUHAITEES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTERISTIQUES DU SITE :
architecte, ingénieur, urbaniste ou paysagiste

COMMUNICATION :
Communication après le concours
Presse, exposition des résultats nationaux (date(s) et lieu(x) à préciser)

JURY – 1 ^{ERE} EVALUATION ^r :
Avec participation des représentants de site

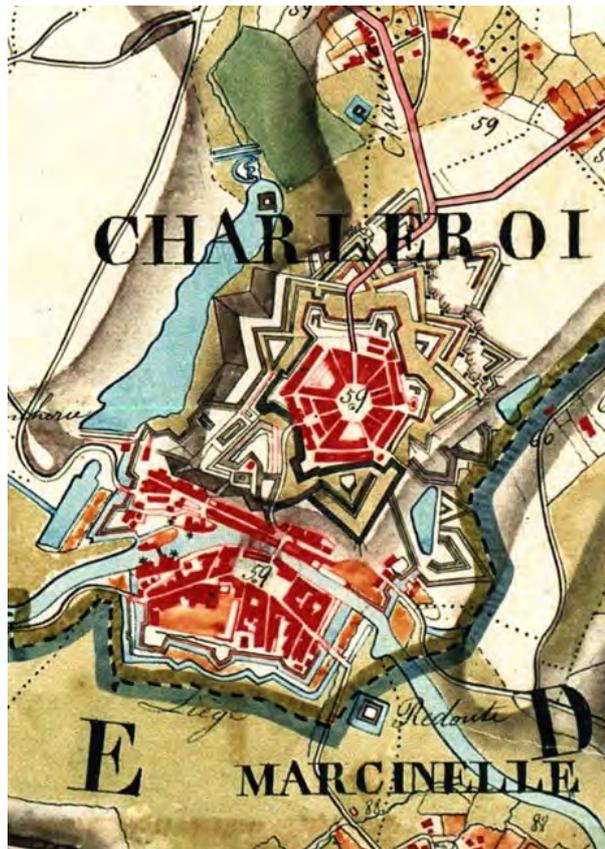
PROCEDURE INTERMEDIAIRE POST CONCOURS EN FONCTION DE LA PERTINENCE DES PROJETS :
Réunion de présentation des équipes primées aux représentants des sites, suivi par une discussion.
Choix direct d'une équipe lauréate pour un processus opérationnel.
Workshop <i>in situ</i> pour les équipes primées (lauréate(s), mentionnée(s), mention(s) spéciale(s)), permettant le choix d'une équipe opérationnelle par les représentants du site.
En cas de marché public, organisation d'une 2 ^{nde} étape sous forme d'une étude contractuelle et/ou d'un workshop, impliquant les équipes primées pour préciser et adapter les projet et démarche aux évolutions des différentes données du site et pour permettre au(x) représentant(s) du site de choisir la ou les équipes qui poursuivront en phase opérationnelle.

Contexte territorial

Contexte historique

« Deuxième ville la plus jeune de Belgique, la Ville forteresse de « Charles Roy » - en hommage à Charles II d'Espagne - est fondée en 1666 par les Espagnols » (5).

« La construction de la forteresse de Charleroi en 1666 marque le début d'une réelle urbanisation de la région en créant un marché potentiel important et diversifié dans une région encore très rurale. Les diverses activités économiques se développent, favorisées par une politique active des Etats et la mise en place d'un réseau de communication étendu dès le début du 18e siècle » (1).



« 2 » Charleroi 1666 carte FERRARIS, 1977.

« Son implantation à la rencontre de ressources en charbon et des minières de fer de l'Entre Sambre et Meuse va lui faire connaître un important développement économique.

Grâce au fer, au charbon et au verre, la ville grandit progressivement lors de la révolution industrielle. Elle doit à cette époque ses vastes zones industrielles, ses voies de communication routières, fluviales et ferroviaires, le plan de son centre-ville ainsi que la croissance rapide de ses faubourgs. Charleroi est une grande ville européenne typique du XIX^e siècle triomphant.

Ville industrielle majeure de Wallonie, le territoire de Charleroi va être profondément marqué par l'industrialisation, tant en termes d'installations industrielles que par la densité de ses infrastructures énergétiques et de transport. Le premier sillon industriel s'est étendu d'Ouest en Est le long de la Sambre et de la veine houillère. C'est le long de cet axe qu'ont été développés les voies de chemins de fer et les principaux axes routiers ainsi que le canal reliant Anvers, Bruxelles et Charleroi (axe ABC).

Suite à la fusion des communes en 1977, Charleroi devient la plus grande ville de Wallonie par son nombre d'habitants. Cependant l'élan industriel s'essouffle. Les charbonnages ferment et la sidérurgie peine. Comme toutes les villes ayant construit leur richesse à partir de l'industrie lourde, Charleroi connaît un lent déclin économique et entre en situation de crise avec un taux de

chômage important. Le lent exode de la bourgeoisie vers les banlieues vertes, la transformation de l'activité économique, l'évasion commerciale vers les centres commerciaux périphériques, la destruction des espaces urbains sacrifiés à la voiture, la déqualification du bâti livré à la spéculation immobilière, de nombreux chancres et friches industrielles inoccupées, toutes ces pathologies urbaines déstructurent le tissu urbain de Charleroi »(5).

Contexte géographique et territorial

Charleroi est située en province de Hainaut, et est traversée par la rivière « La Sambre ». C'est le chef-lieu de l'arrondissement administratif de Charleroi englobant 14 communes sur une superficie totale de 554,55 km².

Grand nœud routier et ferroviaire, Charleroi compte environ 200 000 habitants (425 000 dans l'agglomération – la 5^e de Belgique – qui s'étend de Thuin à Sambreville). Elle est ainsi la première commune wallonne, la deuxième agglomération wallonne en termes d'habitants et la troisième commune belge.



Plan d'intensification urbaine (1)

« Charleroi n'est pas une ville radioconcentrique composée d'une succession d'anneaux d'urbanisation mais un territoire polycentrique. Il est donc primordial de développer une stratégie d'urbanisation et de densification en lien avec la structure du territoire. Dans une optique de construction de la ville sur la ville, il faut privilégier l'urbanisation à proximité des centres urbains, des équipements et des infrastructures existants afin d'en tirer profit et de leur donner une nouvelle impulsion.

Les éléments rassemblés dans ce plan d'intensification urbaine et qui constituent la figure métropolitaine sont les éléments structurants du territoire, c'est-à-dire : les centres des anciennes communes, les places majeures des districts, les environs immédiats des stations de métro léger, les principaux axes de transport public et la Sambre.

Ces éléments forment une figure étoilée qui renforce les liens entre le Centre-Ville et les quartiers périphériques. Cette nouvelle configuration territoriale doit faire l'objet d'une rénovation et d'une densification qualitative afin de réactiver les éléments qui la composent et de favoriser la reconquête des centres urbains en les rendant plus attractifs » (1)

Plan communal de Mobilité

« Consciente de l'enjeu que constitue la mobilité à l'heure actuelle, la Ville de Charleroi s'est dotée d'un ambitieux Plan Communal de Mobilité (PCM). Celui-ci établit la stratégie de la Ville pour les 15 prochaines années en matière de mobilité, de gestion du trafic, d'organisation des flux et d'optimisation des transports en commun, de la marche et du vélo (...)

Les recommandations de ce plan se déclinent en 5 axes, lesquels sont le renforcement de l'accessibilité en transports en commun, la maîtrise des flux automobiles, l'accessibilité piétonne renforcée, une politique cyclable ambitieuse, une politique de stationnement volontariste.

La mise en oeuvre du premier volet est déjà bien entamée. En effet, en collaboration avec les TEC Charleroi (société de Transport En Commun de Charleroi), le parcours du Citybus a été revu. Celui-ci passe désormais par le coeur commercial.

En ce qui concerne la maîtrise des flux automobiles et le renforcement de l'accessibilité piétonne, la finalisation des travaux de la Ville-Basse (rénovation urbaine et projets privés) a permis de repenser complètement les espaces publics, de faire la part belle aux piétons et aux cyclistes. Un tout nouveau quartier de convivialité est en train de renaître. Cette ligne de conduite se poursuivra à la Ville-Haute avec la mise en oeuvre des projets « Charleroi District Créatif » qui visent également la refonte complète des espaces publics du quadrant nord-ouest.

La politique cyclable n'est pas en reste : en quelques années, l'offre de stationnement vélo en centre-ville a été doublée.

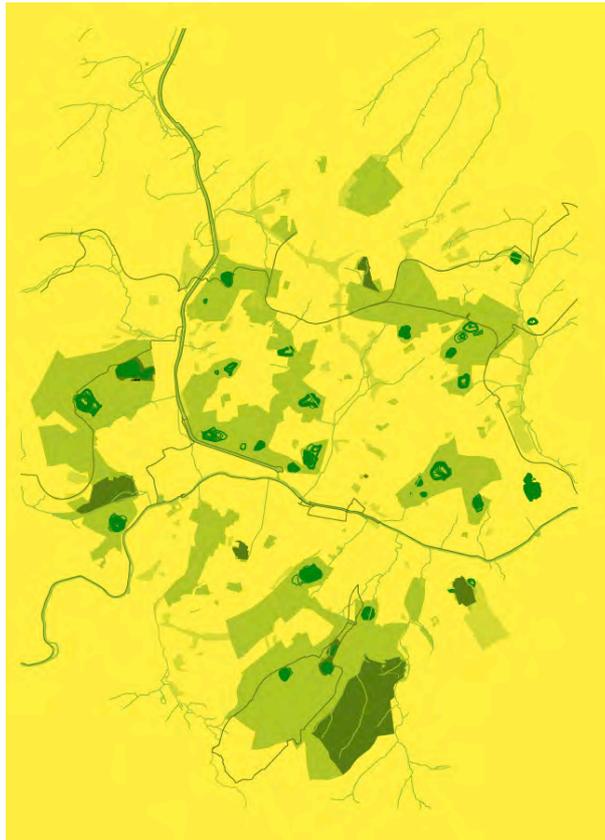
La politique de stationnement volontariste est quant à elle déjà en place puisque le nouveau plan de stationnement (adopté en septembre 2016) est d'application depuis le 1er janvier 2017. Ce plan vise à mieux partager l'espace de la rue, équilibrer l'offre et la demande de stationnement et limiter l'usage de la voiture sans l'interdire.

La Ville parie sur une mise en oeuvre rapide de ces recommandations et mesures pour atteindre son objectif de modérer l'usage de la voiture au profit d'espaces publics de qualité et d'une meilleure accessibilité pour les modes de transport alternatifs.

Au sud du territoire l'étude pour la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est également en cours. Elle desservira l'avenue Paul Pastur et la route de Philippeville » (1).

« Les boulevards urbains du centre-ville et les grands axes qui conduisent vers le centre-ville (chaussée de Bruxelles, route de Mons, avenue Paul Pastur, avenue Mascaux, chaussée de Philippeville, chaussée de Charleroi à Montignies, et Grand rue à Charleroi Nord) devront être réaménagées pour y faire place belle aux transports en commun, à de vastes trottoirs et à des espaces cyclables. La vitesse de circulation devra y être strictement contrôlée. Ceci permettra non seulement de favoriser la mobilité douce des quartiers vers le centre-ville mais aussi de rendre tous leurs attraits à ces boulevards qui ont un patrimoine architectural remarquable mais sont délaissés en raison du bruit et de l'insécurité causés par le trafic. Une mise en valeur par des aménagements verts et une mise en lumière des grands boulevards du centre-ville et des grands axes qui y conduisent, ainsi que des places publiques du centre et de chaque quartier, feront ressortir toute la qualité aujourd'hui peu visible du patrimoine architectural et donneront une grande visibilité au tissu urbain d'ensemble » (2).

Contexte paysager



Plan d'intensification paysagère (1)

« Charleroi bénéficie d'un atout majeur en comparaison à d'autres villes : elle dispose sur son territoire de l'omniprésence et de la diversité d'espaces ouverts qui ont le pouvoir de constituer à plus grande échelle un important système paysager. Il convient de considérer ces espaces comme un atout caractéristique du territoire, de les préserver du morcellement et de la discontinuité que peut engendrer l'urbanisation, et d'en favoriser la consolidation.

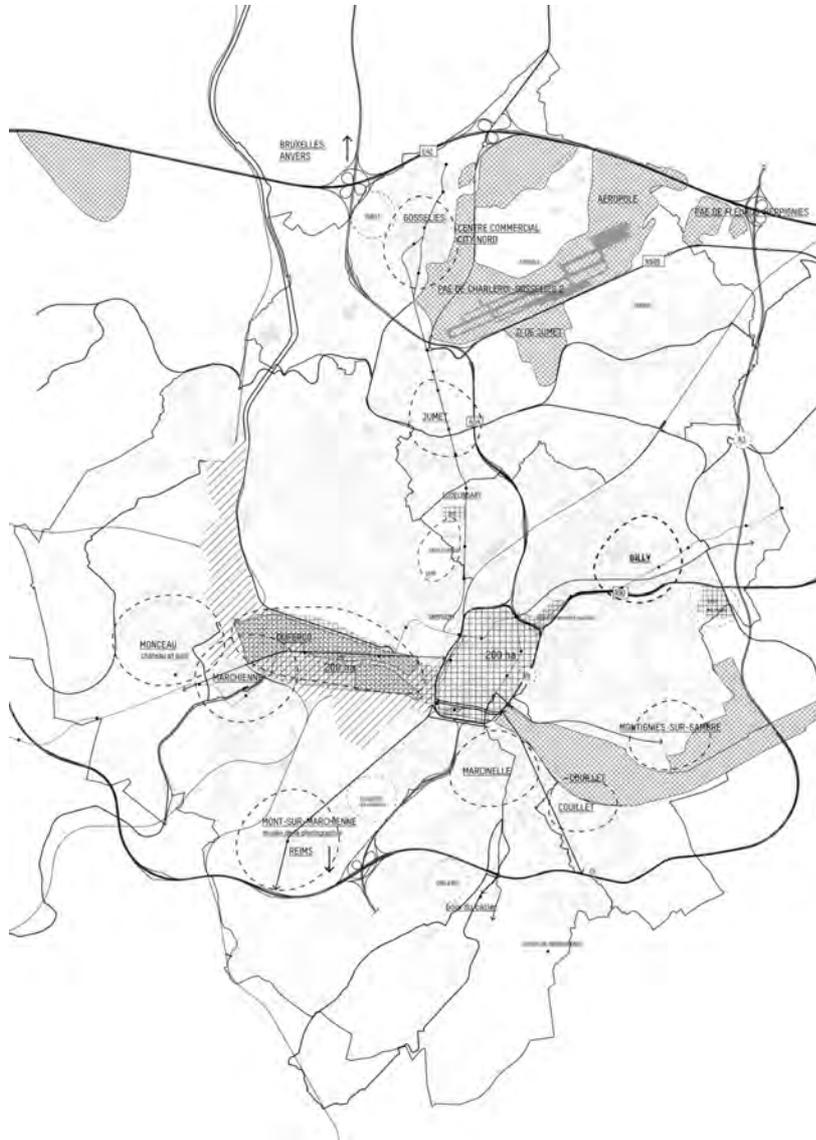
Dans cet objectif, le projet de territoire opère la relecture de la géographie pour construire un paysage lisible à l'échelle globale et accessible à tous : une structure paysagère capable d'accueillir des liaisons en modes doux. Ce plan se compose de la Sambre, du système hydrographique (affluents de la Sambre et du Piéton) qui ont sculpté le territoire et des systèmes et éléments industriels (chemins de fer, terrils, RAVeL et plateformes industrielles).

Le projet propose de faire apparaître six grandes structures comme fondement d'un système de parcs de grande envergure. Cela implique la consolidation et le remaillage des espaces ouverts, basés sur les traces du réseau hydrographique et du réseau ferré industriel, pour constituer un paysage d'ampleur métropolitaine et qui participe à l'amélioration du cadre de vie » (1).

Projets de ville

« Des travaux de rénovation urbaine ont été entrepris à partir du milieu des années 2000. Ils entrent aujourd'hui dans une phase majeure avec la mise en place d'un « schéma de développement stratégique.

L'objectif de ce schéma est d'amplifier et d'accélérer les projets de redéploiement économique et de restructuration urbaine de Charleroi afin de lui permettre de retrouver sa vocation métropolitaine. Il s'agit de réconcilier géographie économique et géographie humaine pour que la valeur ajoutée créée profite à la ville et à ses habitants.



Structure territoriale de Charleroi (5)

Le schéma de développement est basé sur 3 piliers : la requalification du centre-ville, le développement des districts périphériques et le réaménagement des zones économiques.

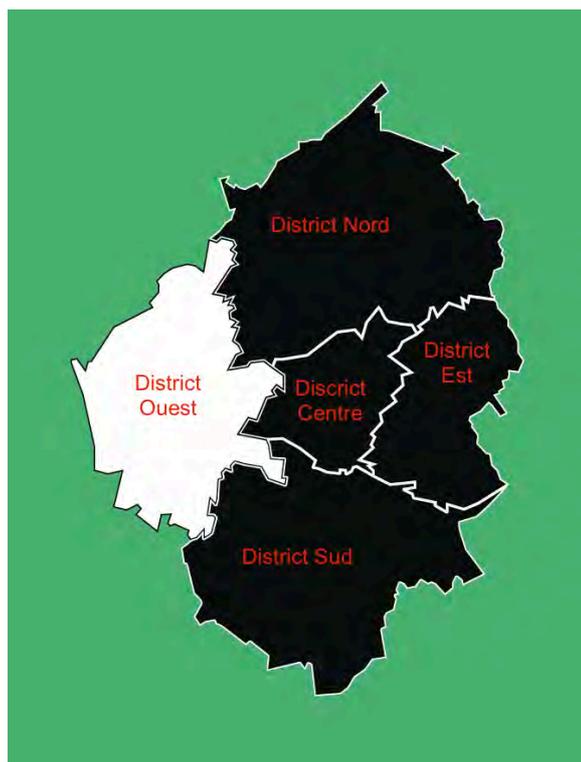
1) Requalifier le centre-ville

S'étendant sur une superficie de 180 hectares, le centre-ville est bâti autour de deux pôles urbains anciens : la Ville Basse commerciale en bord de Sambre et la forteresse, siège du pouvoir, à la Ville Haute. Ces deux parties sont réunies par un réseau de boulevards, places et parcs urbains établis sur base d'un rigoureux plan d'urbanisation datant de la fin du XIX^e siècle. Après cette première transformation, de grands travaux d'infrastructures et de logements ont marqué la ville au milieu du XX^e siècle.

L'actuelle requalification du centre-ville de Charleroi constitue la troisième étape importante de l'histoire du centre-ville.

Entamée au milieu des années 2000, la reconfiguration du centre de Charleroi est actuellement entrée dans une phase d'expansion. Plus de 60 projets d'architecture ou d'infrastructure d'envergure sont en cours de réalisation ou programmés sur un territoire total de 200 hectares. Ils constituent l'un des plus grands chantiers de requalification urbaine d'Europe. Plus de 250 millions d'euros d'investissements publics ont été consentis pour : le réaménagement des espaces publics, notamment des quais de la Sambre avec une nouvelle passerelle piétonne ; la création d'un nouveau Centre culturel ; l'aménagement de parkings ; la création de nouveaux immeubles de bureaux, dont le nouvel Hôtel de police conçu par l'association Jean Nouvel/MDW Architecture ainsi que l'extension du Palais de justice ; la création de nouveaux logements. Ce travail va se poursuivre dans les prochaines années par la poursuite de la requalification des espaces publics ainsi que la création de nombreux bâtiments : Centre de congrès, Centre de design, Cité des métiers, immeubles de bureaux et de logements.

2) Développer les districts périphériques



Plan des districts (1)

Charleroi a la chance, qu'ont peu de villes de la même taille, de ne pas être confinée dans un espace clos mais d'être entourée de territoires qui permettent d'envisager son expansion urbaine.

Charleroi compte 55 quartiers, pour la plupart issus de villages pluriséculaires qui leur ont légué une physionomie villageoise et un patrimoine vert et bâti les destinant à une vocation

résidentielle. L'objectif du deuxième axe du plan stratégique consiste à regrouper ces quartiers dans quatre districts entourant le centre-ville et reliés à celui-ci par de grandes infrastructures métropolitaines, existantes ou nouvelles, réparties de manière équilibrée sur le territoire.

Charleroi intra-ring constitue le district Central. Le district Nord comprend les anciens villages de Ransart, d'une partie de Jumet et de l'ancienne ville millénaire de Gosselies qui s'impose naturellement comme la porte Nord d'entrée dans la ville. Le district Sud-est constitué de l'ancienne commune de Marcinelle et des anciens villages de Mont sur-Marchienne et d'une partie de Marchienne-au-Pont. Il s'inscrit dans la liaison du centre-ville vers le poumon vert du Sud de Charleroi. À l'Ouest, les vastes zones industrielles en cours de reconversion constituent une réserve d'extension foncière, d'une superficie égale au centre-ville historique, qui permettra de relier le centre-ville au village de Monceau et à la ville millénaire de Marchienne, pôle urbain secondaire d'accès Ouest à la ville. Ces anciennes communes forment avec Goutroux, Roux et Dampremy le district Ouest. Enfin, les anciennes communes de Gilly, Lodelinsart, Montignies sur Sambre et Couillet constituent le district Est.

3) Réaménager les zones économiques

Le troisième axe du plan stratégique est la reconversion industrielle. L'ancienne zone industrielle autour de la Sambre est en cours de rénovation. Celle-ci est globalement terminée sur son flanc Est qui accueille aujourd'hui des infrastructures métropolitaines classiques : station d'épuration, sites de recyclage, port autonome et zones d'activités économiques. La reconversion de son flanc Ouest est entamée. La présence de la Sambre et du Canal, avec les quais de halage et le réseau autonome des voies lentes (Ravel), ainsi que la chaîne des terrils reboisés et leurs sentiers de promenade constitueront un vaste parc urbain qui créera une liaison « bleue et verte » entre le centre-ville et le district Ouest.

La deuxième grande zone industrielle de la Ville de Charleroi est constituée du plateau Nord autour de l'aéroport de Gosselies et des axes autoroutiers. Créé pour le développement de l'industrie aéronautique, ce plateau accueille aujourd'hui, outre l'aéroport, de grandes entreprises du secteur aéronautique et le Biopark classé parmi les 10 plus importants d'Europe. Cette zone d'activité industrielle se prolonge vers celles des communes de Courcelles à l'Ouest et Fleurus à l'Est qui accueillent également de nombreuses entreprises.

En conclusion, l'objectif du plan stratégique est de faire entrer Charleroi dans une nouvelle phase de son histoire.

Afin d'inscrire les différents projets dans un dessein clair, structuré et rassembleur, renforçant l'identité de la ville, les autorités carolorégiennes ont mis en place en 2013 le bureau « Charleroi Bouwmeester ». Son objectif principal est d'aider la ville à définir une politique urbaine orientée sur la cohérence et l'articulation des projets qui ont une influence sur les espaces de la ville. Un autre rôle du Bouwmeester est de réunir tous les acteurs publics et privés impliqués dans la fabrication de la ville pour créer une culture urbaine de qualité propre à Charleroi »(5).

Contexte culturel

« Charleroi abrite en son centre urbain près de 85 % des opérateurs culturels. Ils jouent un rôle vital dans le maintien et le développement des dynamiques urbaines. Sans se concurrencer, chacun d'entre eux occupe un créneau de créations spécifiques. C'est un atout indéniable de cohésion. En effet, Charleroi a cette faculté de disposer d'un tissu culturel et associatif réactif et complémentaire, au sein duquel une nouvelle génération émerge avec des projets novateurs ...)

A l'instar des bouleversements urbanistiques de la cité, Charleroi redimensionne structurellement de nombreux lieux. Après l'extension réussie du BPS 22, les rénovations des Bibliothèques Publiques de Roux et de Gosselies, le reconditionnement du site de Charleroi Danse, l'acquisition d'un bâtiment annexe pour l'Eden et le lancement du site du Quai 10, d'autres projets ambitieux se font jour.

Le futur Musée des Beaux-Arts prendra corps dans les anciennes casernes Defeld, le Palais des Beaux-Arts connaîtra une mue énergétique vitale, le théâtre jeune public de la Guimbarde se déploiera sur un site propre et le Théâtre de l'Ancre connaîtra une véritable révolution avec la perspective de toutes nouvelles installations.

Parallèlement, la création entend interagir avec l'espace urbain, faire descendre l'art dans la rue et élargir l'audience au plus grand nombre.

Ces expérimentations ont déjà débouché sur de véritables succès : l'Initiative Smoke on the Water, Asphalté, la manifestation Art Public, le festival City Sonic contribuent activement à cette émergence.

Charleroi reste une ville « brute de décoffrage ». Elle intrigue. Des créateurs de tous bords sont interpellés par les contours urbanistiques et humains de la Métropole. Son haut potentiel de développement est perceptible. A terme, une des nombreuses ambitions sera de fédérer cette énergie et d'initier, avec l'ensemble des acteurs culturels, un concept de ville résidentielle de création.

Cette fraîcheur des idées, alliée à un profond processus de rénovation, contribue à mettre en place la ville de demain. Ces mutations offriront l'opportunité de jouer durablement un rôle à la hauteur de son statut (1).

Site d'étude ou de réflexion

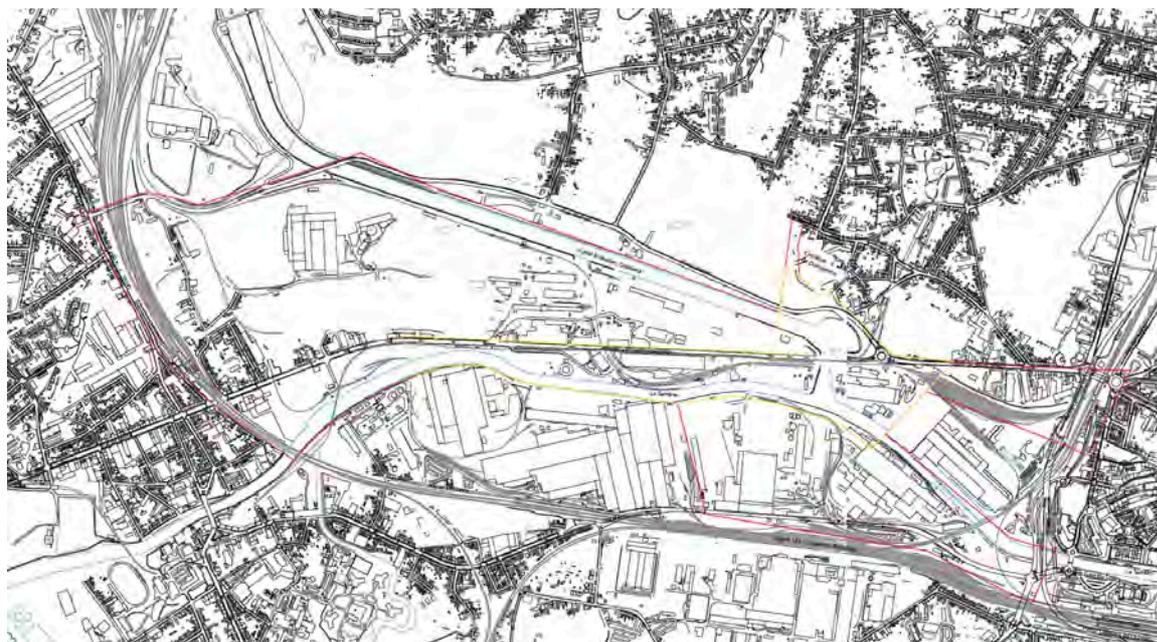
Définition des limites physiques du site d'étude

Le site de réflexion (site limité en rouge sur la carte)

Limite Nord : la limite emprunte la « Route de Mons (N90), contourne le départ du canal « Charleroi - Bruxelles » par la N581 avec une enclave boisée (Dampremy), puis continue sur la N581.

Limite Ouest : N581 (le long de la voie ferrée)

Limite Sud : par la Sambre puis la limite traverse le site industriel vers le sud pour englober le site du « Haut Fourneau 4 », longe la rue « de Marchienne », retraverse la Sambre au niveau de la ceinture de Charleroi pour rejoindre la porte Ouest en excluant une enclave comprenant des bâtiments industriels (« Thy Marcinelle») en activités.



Plan fourni par « Charleroi Bouwmeester »

Le site de réflexion d'Europas « étire » la zone d'étude :

Au Nord - Est : en la connectant au centre-Ville

Au Sud- Est : en englobant le site de l'ancien fourneau n°4

A l'Ouest : en englobant une grande partie du reste de la zone industrielle et en la connectant au reste de la commune de Marchienne-au-Pont

Périmètre de la porte Ouest

« Le site d'étude d'Europas s'inscrit dans le périmètre de la « Porte Ouest », situé à la rencontre de trois vallées :

- la vallée de la Sambre
- la vallée de l'Eau d'Heure
- la vallée du Piéton allant de Bruxelles à Charleroi

Le relief est principalement marqué par la vallée de la Sambre et son large plateau alluvial. Cette zone constitue un carrefour entre la Haute et la Basse Sambre.

Le long du Canal Charleroi-Bruxelles, les terrils aux reliefs variés constituent une trame verte importante » (3).

District Ouest

Plus globalement, le site est repris dans le district Ouest de la ville



District Ouest (1)

« Réunissant à la fois les plus importantes parties boisées et agricoles du territoire, le plus remarquable parc de la région, la rivière, et les plus grandes friches industrielles, le district Ouest est la terre de tous les contrastes.

La reconversion amorcée de plus d'une centaine d'hectares de friches industrielles vise à localiser des activités économiques de pointe dans un paysage post-industriel majestueux. L'enjeu consiste donc à qualifier une trame paysagère qui articule espaces industriels en activité, environnement naturel et tissu urbain des quartiers voisins.

Comment ? En vitalisant les friches, en introduisant des lieux de travail au coeur du tissu urbain et en améliorant l'intégration dans la ville des grandes infrastructures de transport (gare, autoroutes, voies ferrées, zones portuaires...) qui la connectent au reste du monde.

Composé en grande partie de bâtiments et d'infrastructures industriels d'ampleur ainsi que de la chaîne des terrils, ce site constitue un élément marquant et caractéristique du paysage de Charleroi.

Parallèlement, la reconversion d'anciennes fabriques en centres culturels et la revitalisation des anciens coeurs de village font de ce district l'un des territoires les plus dynamiques et multiculturels de la région » (1).

Site de projet

Définition des limites physiques du site de projet

Le site d'étude (site limité en jaune sur la carte)

Limite Nord: la limite emprunte la « Route de Mons » (N90), contourne le départ du canal « Charleroi - Bruxelles » par la N581 puis rejoint et longe la N90.

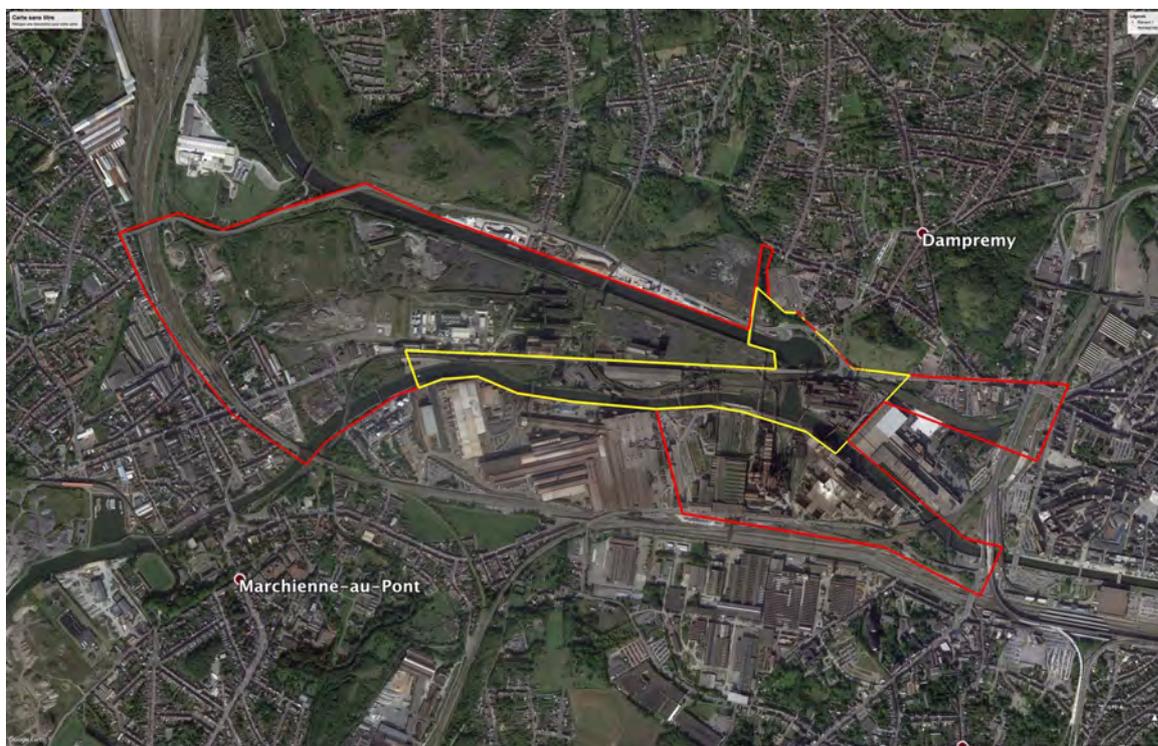
Limite Ouest: limite virtuelle traversant la Sambre (plus ou moins à hauteur du « Rokerill » ancien atelier réaffecté)

Limite Sud: La Sambre.

Limite Est: Limite traversant la Sambre et rejoignant la N90 au Nord en longeant les usines désaffectées.

La zone de projet d'une superficie d'environ 35 hectares est une zone longiligne comportant une partie des anciennes installations désaffectées des usines CARSID (*).

(*) : Nom du site sidérurgique (contraction de « Charleroi » et « Sidérurgie »)

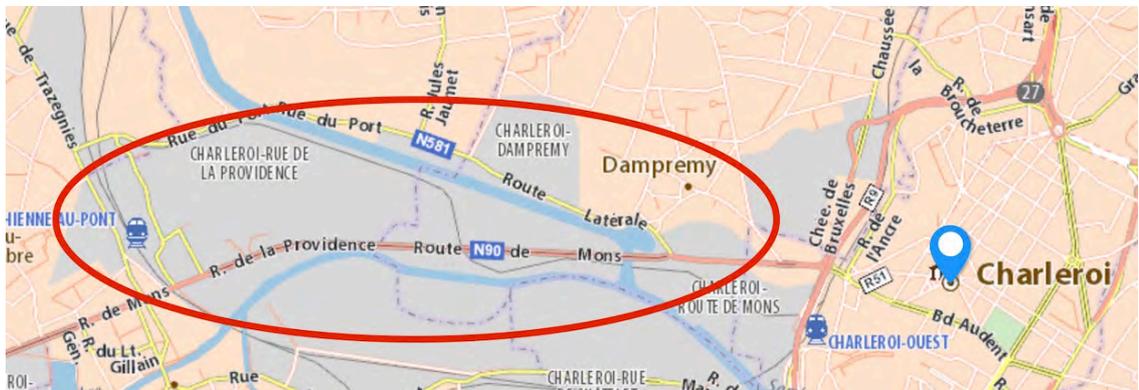


Vue aérienne fournie par « Charleroi Bouwmeester »

Les terrains sont actuellement pollués. Leur niveau de dépollution sera plus ou moins important suivant les projets développés.

Il existe déjà plusieurs liens entre Charleroi et Marchienne :

1 La route de Mons constitue le lien urbain entre ces deux pôles. Cet axe est essentiel dans le réseau de mobilité. Il devra rester fonctionnel et efficace en terme de gabarit et de fluidité du trafic mais devra aussi être sécurisé » (4).

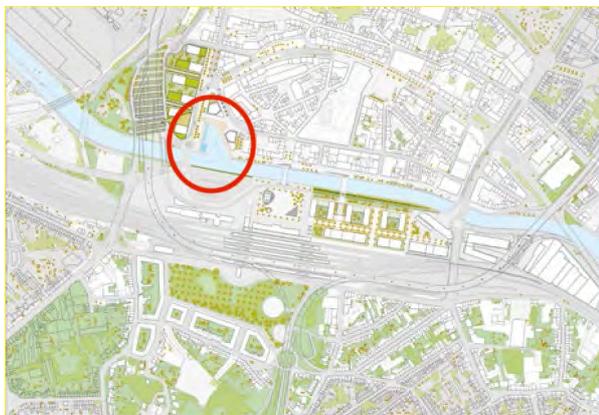


RN 90



RN 90

2. La Sambre constitue le lien naturel. Il existe actuellement un projet de « Marina » au Sud-Ouest de la ville



Extrait (1)



Projet de MARINA (arch : RGPA)

3. Le métro léger de Charleroi

La ligne située sur le site Europan dessert 2 lignes de métro dont la fréquence est de 2/heures en semaine.



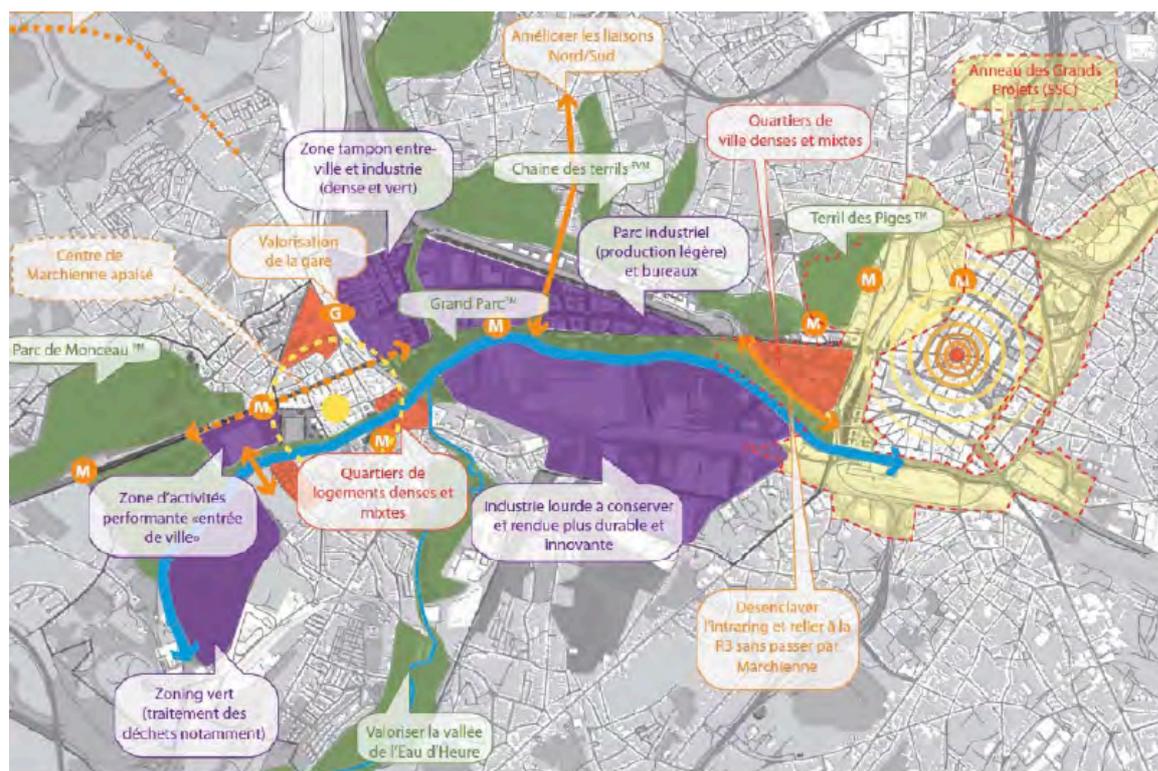
Contexte réglementaire

Selon le plan de secteur, la zone est reprise en zone industrielle.

Le site est repris dans l'inventaire « SAR » (« Site A Réaménager), en vue modifier les affectations définies au plan de secteur, mais à ce jour aucune modification n'est entérinée.

Master plan de la Porte Ouest de Charleroi

« Le périmètre du Master plan de la porte Ouest de Charleroi englobe principalement les anciennes communes de Marchienne-au-Pont et Monceau-sur-Sambre et s'étend sur une superficie de 8 km². La ville de Charleroi a choisi de porter une attention particulière à ce territoire à fin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants fortement dégradé par le développement de l'industrie puis par le départ de celle-ci « (3)



Carte schématique des lignes directrices du Master Plan

Extrait de « 3 »

« Le schéma directeur présente une option structurante du territoire qui s'appuie sur la création d'un lien paysager qui accompagne la Sambre et relie Charleroi à Marchienne-au-Pont » (4). Le site « European » devrait apparaître comme une « coulée » verte reliant le centre-ville de Charleroi au centre urbain de Marchienne-au-Pont.

Mais la ville n'entend pas qu'y développer un grand parc, elle souhaite également que s'y installent des petites et moyennes entreprises en liaison avec les industries existantes.

Enjeu paysager

« Le paysage que l'on découvre depuis le centre-ville de Charleroi n'est pas un paysage de continuités bâties mais un paysage composé d'usine et de terrils. Il est indéniable que cette proximité alimente l'imaginaire de la ville. La physique des formes, leur masse et leur échelle sont interpellantes. Les terrils constituent d'imposant reliefs artificiels perçus aujourd'hui comme patrimoine naturel, les usines, géants de l'industrie lourde, sont reconnues comme patrimoine industriel » (3).

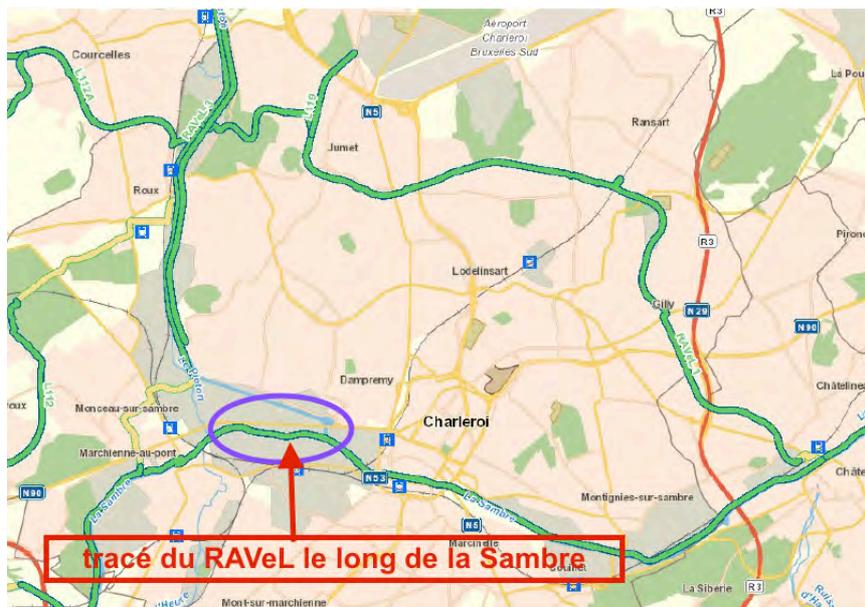
Mobilité douce

Réseau autonome de voies lentes – le « RAVeL »

En Belgique, le « RAVeL » est une initiative de la Région wallonne, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, là où la situation le permet.

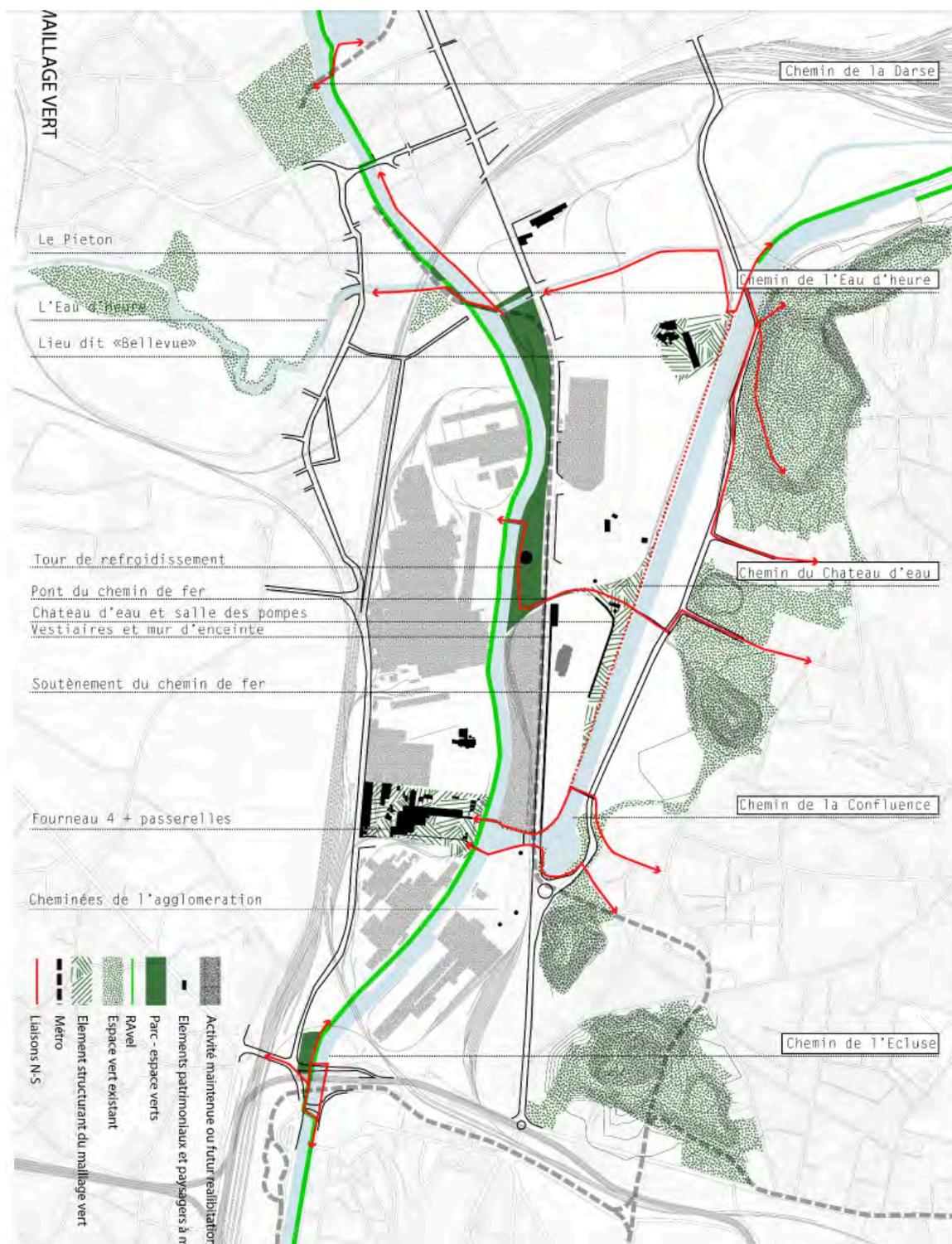
Il est très développé sur notre territoire wallon et s'installe souvent sur d'anciennes voies ferrées désaffectées ou sur les chemins de halages en raison de leur topographie adaptée à la promenade et aux perspectives paysagères qu'ils offrent à ses usagers.

Charleroi, et notamment le site de la Porte Ouest est encadré d'un réseau de ce type. Au niveau du site d'étude, la principale voie verte se structure le long de la Sambre, sur la rive opposée au site de projet. A l'échelle de la ville, c'est aussi le lien privilégié (environ 4 kms) entre Charleroi et Marchienne-au-Pont.



Google RAVeL

Le schéma ci-dessous suggère la création ou la réhabilitation de connections qui pourraient constituer des transversales intéressantes du « site European » .



NB Cette proposition émane d'un rapport établi par Mme Ch. VINCENT ir architecte urbaniste sur base de groupe de réflexions citoyennes (4).

Un itinéraire spectaculaire de randonnée urbaine (GR 412 ou Boucle Noire) qui part du centre-ville et s'étend sur 20 km permet de découvrir les paysages industriels et post industriels du district Ouest. Le tracé longe la Sambre, côtoie des « cathédrales » industrielles, parcourt d'anciennes lignes ferroviaires et offre des vues imprenables sur la ville depuis le haut des terrils. https://cheminsdesterrils.files.wordpress.com/2016/08/boucle-noire-gr412_carte-web.pdf

Les « invariants » et « les variants » paysagers

Les cheminées d'usine, les tours de haut fourneau, les passerelles et autres gabarits industriels monumentaux se sont implantés sur l'ancien site Carsid sur près de 200 hectares, et ont marqué à jamais la mémoire des habitants de Charleroi.

Ces éléments font partie du paysage, tout comme les anciens terrils. « Supprimer l'entièreté de ces composantes du paysage pourrait être ressenti comme une manière d'effacer le passé de la ville, de faire disparaître les témoins des avancées technologiques du siècle dernier » (4). La dimension des savoir-faire, intimement liés à la dimension sociale, par le travail de ces hommes ingénieurs et ouvriers, de génération en génération, ont forgé ce patrimoine. Aucun musée ne pourra dans le futur autant marquer les esprits que cet édifice impressionnant qu'est le haut fourneau. Ces éléments sont devenus des repères, au même titre que des monuments comme l'ancien beffroi de l'Hôtel de Ville ou plus récemment la tour de l'hôtel de police de Charleroi, conçu par l'architecte Jean Nouvel.

De nombreuses réactions citoyennes se sont fait entendre pour la défense de ce patrimoine. La ville de Charleroi a chargé un groupe de travail composé de représentants de l'administration (ville, aménagement du territoire, patrimoine), de techniciens et membres du comité de soutien de sauvegarde du « haut fourneau 4 » d'évaluer le patrimoine industriel du site et les potentialités de récupération de ces vestiges industriels. Le haut fourneau n° 4 (site stratégique), 3 cheminées et 3 des passerelles ont été définis comme des « invariants paysagers » à conserver.



Haut fourneau n°4



3 cheminées



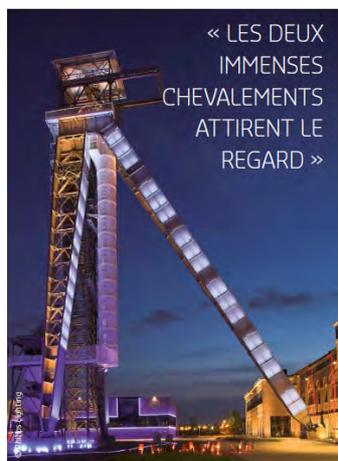
3 des 11 passerelles

Mais d'autres constructions industrielles du site répertoriées ou non, « les variants paysagers » pourraient également continuer à faire partie du paysage (tour de refroidissement, château d'eau site stratégique), vestiaires, halls, murs d'enceinte,...).



Tour de refroidissement Carsid
Photos extraites de (4).

De nombreux exemples de mise en valeur de ces témoins du passé existent à travers l'Europe et constituent des lieux touristiques et qui participent à l'économie locale (Uckange (FR), Belval (LU), Hattignen , Duisburg et Dortmund (DE), Gand (BE),...)



Gand (Belgique)

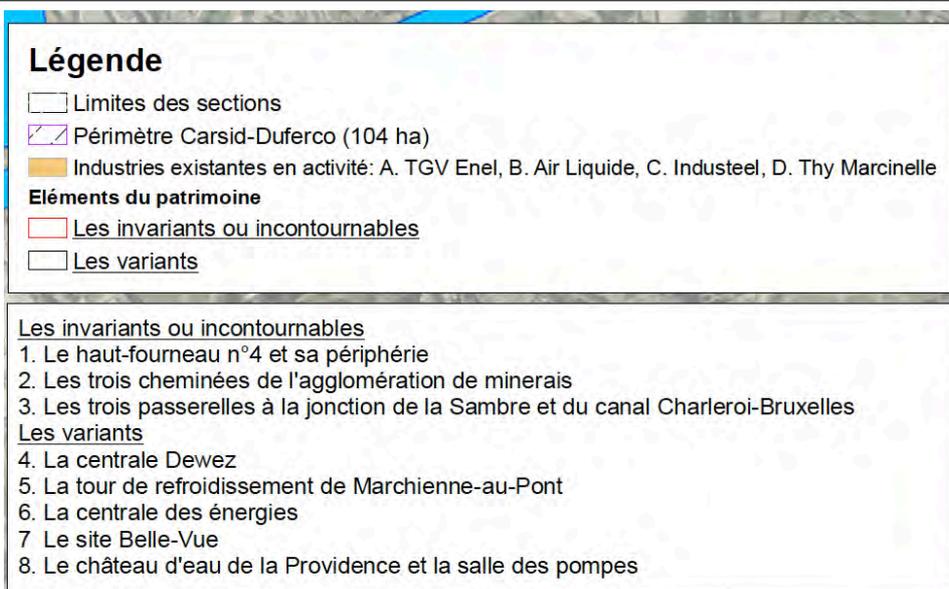
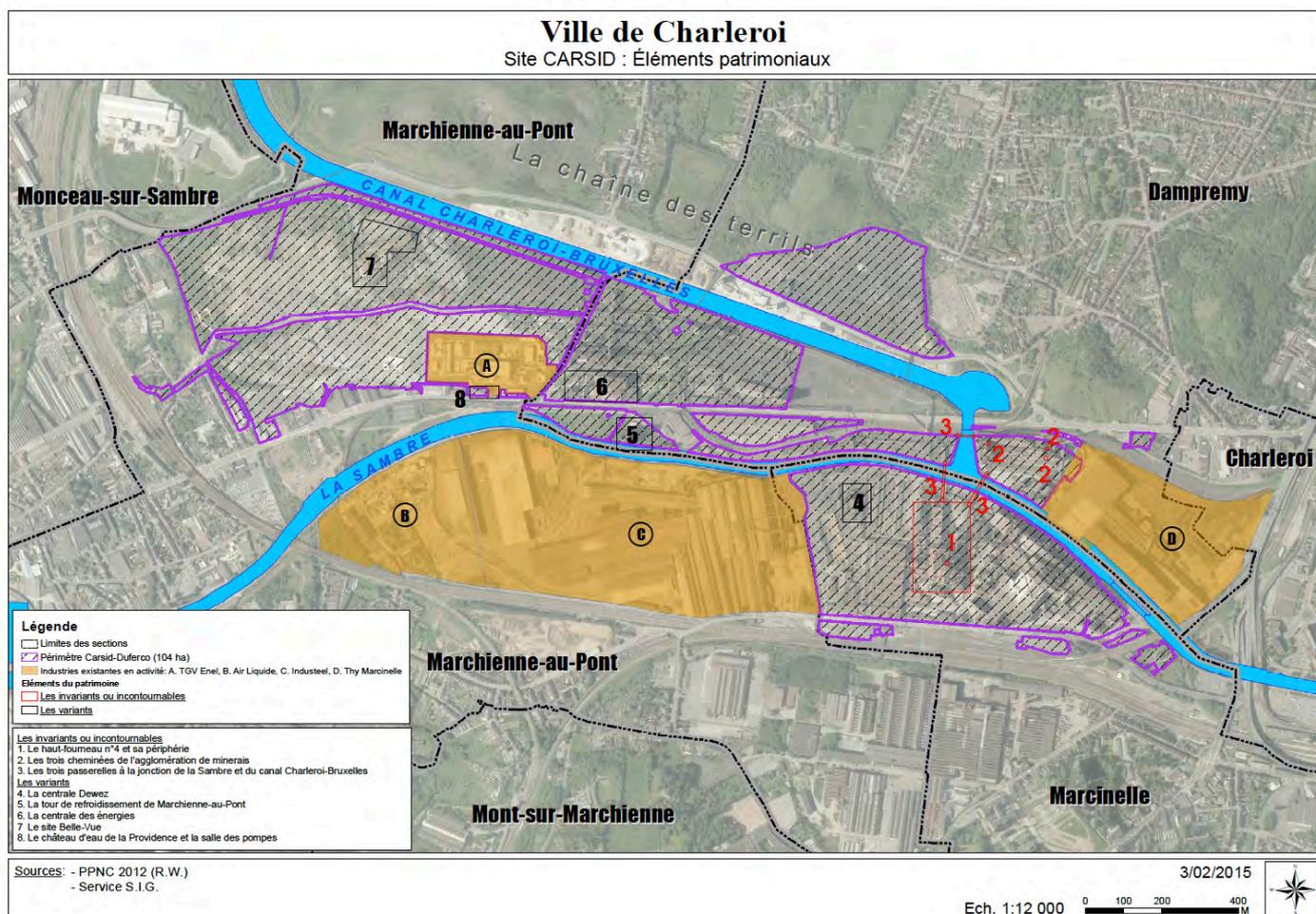


Duisburg - Latz park (4)

Plan de repérage des installations « Carsid »

La carte ci-dessous indique les limites des anciennes communes périphériques et du domaine de Duferco. Elle repère également les industries toujours en activité ainsi que les éléments « invariants » (en rouge) et les certains des éléments « variants »

Extrait de « 3 »



Données économiques

« Suite au déclin de l'industrie lourde qui a fortement sinistré la ville et dégradé son image, les autorités locales réagissent. Dès les années 1990, une stratégie de redynamisation économique est mise en place : construction d'un aéroport international, assainissement des friches industrielles; déploiement de nouvelles zones d'activités économiques - autour du spatial, de l'aéronautique et des biotechnologies - qui sont principalement implantées au Nord de la ville, à proximité de l'Eurocorridor Lille-Aix-la-Chapelle.

Son pôle Santé et son statut de Capitale sociale de la Wallonie offrent également des milliers d'emplois publics et privés.

Au coeur d'un bassin de vie de 600.000 habitants, Charleroi est redevenue l'un des deux grands pôles économiques de la Wallonie et offre des dizaines de milliers d'emplois à un bassin qui dépasse largement son aire métropolitaine. Traversée par la rivière La Sambre, dotée d'une des gares majeures du pays, d'un périphérique autoroutier et de grands axes internationaux, d'un métro léger (tram), d'un aéroport international qui voit passer annuellement plus de 8 millions de passagers, la ville dispose d'une bonne accessibilité qui constitue un atout pour son renouveau. » (5)

Sur le site Europan, de nouvelles zones d'activités y sont entre autres attendues à destination de petites et moyennes entreprises (PME) qui viendront apporter une nouvelle dynamique à cette zone en lien avec les industries des alentours toujours en activité. L'ambition est d'y intégrer des ressources et usages qui créent des synergies et de nouvelles interactions avec l'environnement existant afin d'évoluer vers une économie circulaire. Au vu de sa situation logistique privilégiée, des activités de recyclage et de traitement de déchets pourraient y être favorisées. Sur ce site obsolète, le défi sera d'y créer de nouveaux lieux de production en résonance avec un concept de transition écologique fondé sur l'attention portée à la bonne gestion des ressources (eau,air,sol,énergies,...) et à une mobilité cohérente entre lieux productifs et vie urbaine.

Données socio-culturelles

Comme décrit ci-dessus, le site Europan sera le lien physique entre l'ancienne commune de Marchienne-au-Pont et le centre-ville de Charleroi.

« La ville entend requalifier ses anciens centres qui se sont peu à peu paupérisés et dont une grande partie de la population travaillait sur le site « Carsid ». On peut considérer qu'une majorité des habitants du pays de Charleroi compte au moins un membre de leur famille ayant été sidérurgiste. Il n'est pas exagéré de dire que Charleroi est toute entière imprégnée d'une culture industrielle ouvrière qui fonde son identité profonde » (3).

La vocation sociale du site Europan sera de reconstituer un nouveau lien entre l'ancienne commune et le centre-ville ainsi que d'apporter à la population des opportunités de travail de proximité dans un cadre qualitatif.

Ce nouveau « parc productif » se voudra également un lieu de détente et de mémoire, porteur de cohésion sociale.