

La Maison de l'urbanisme du Hainaut
en visioconférence

Lundi 22 novembre 2021

**La Porte Ouest de Charleroi
à l'épreuve de
l'urbanisme circulaire**

Dialogue avec Sylvain Grisot et Paola Viganò

Avec le soutien de
la



Wallonie



Espace Environnement
Maison de l'urbanisme du Hainaut

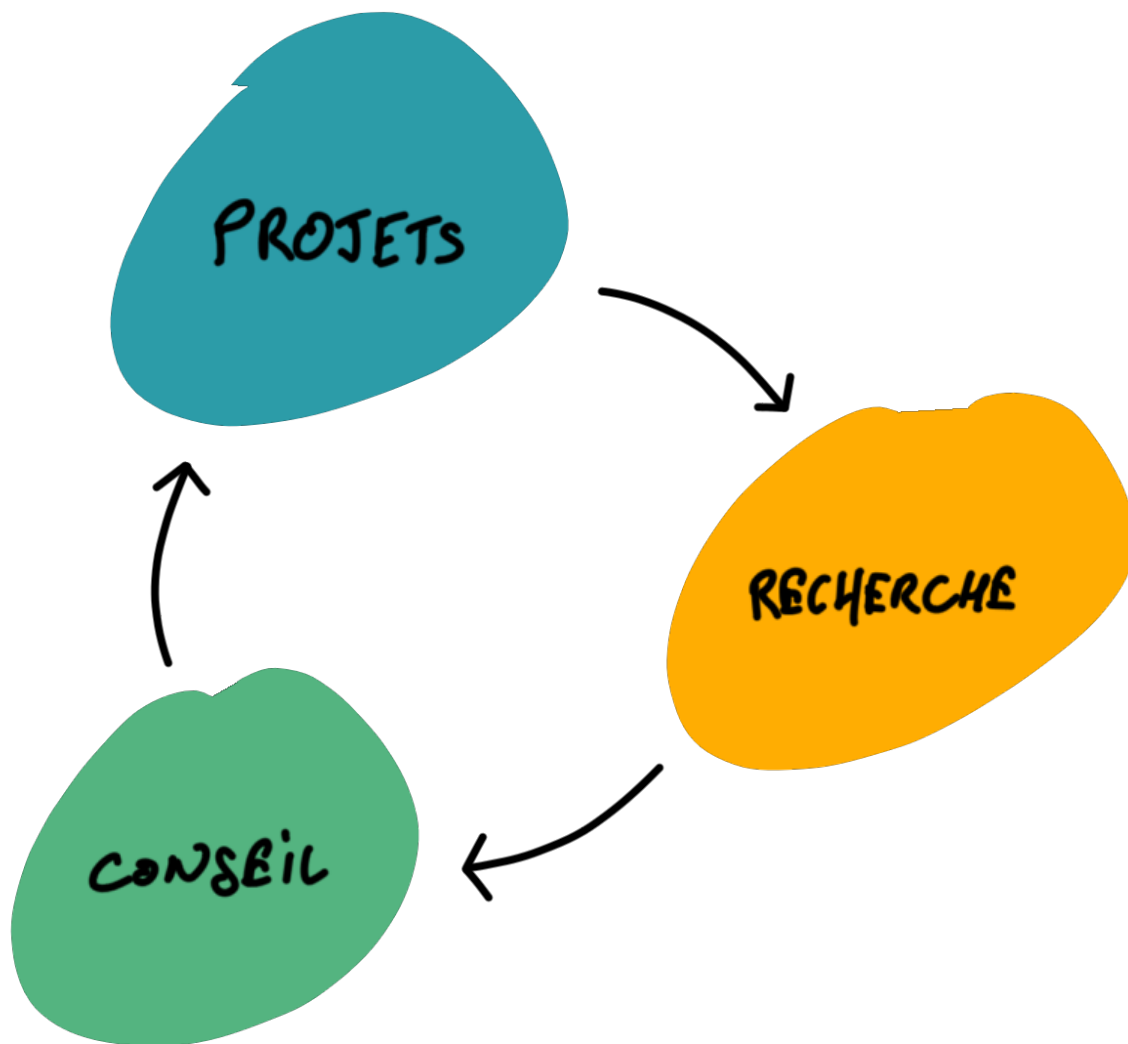
dixit.net

POUR UN URBANISME CIRCULAIRE

Sylvain Grisot

Novembre 2021



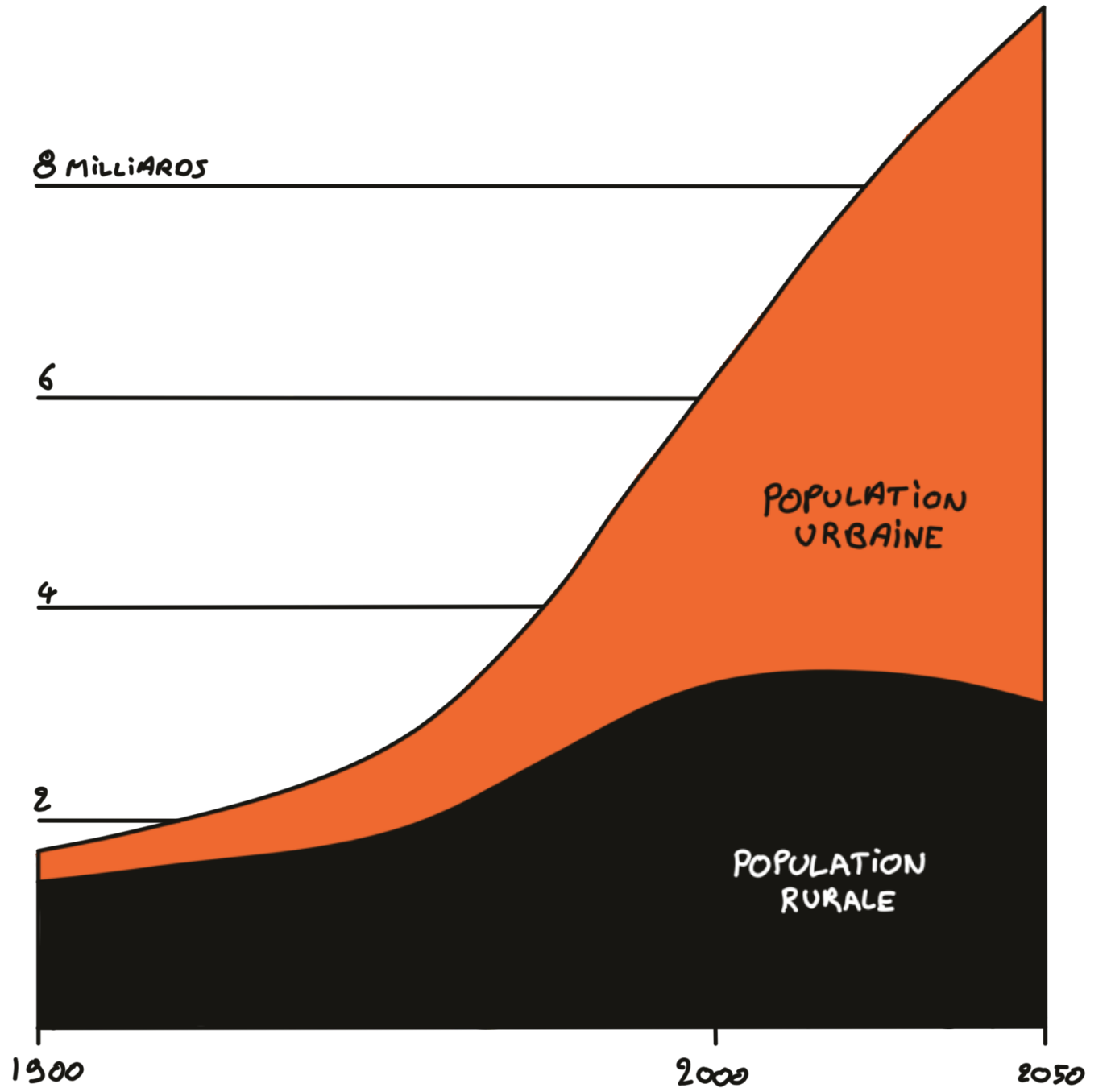


Sylvain Grisot

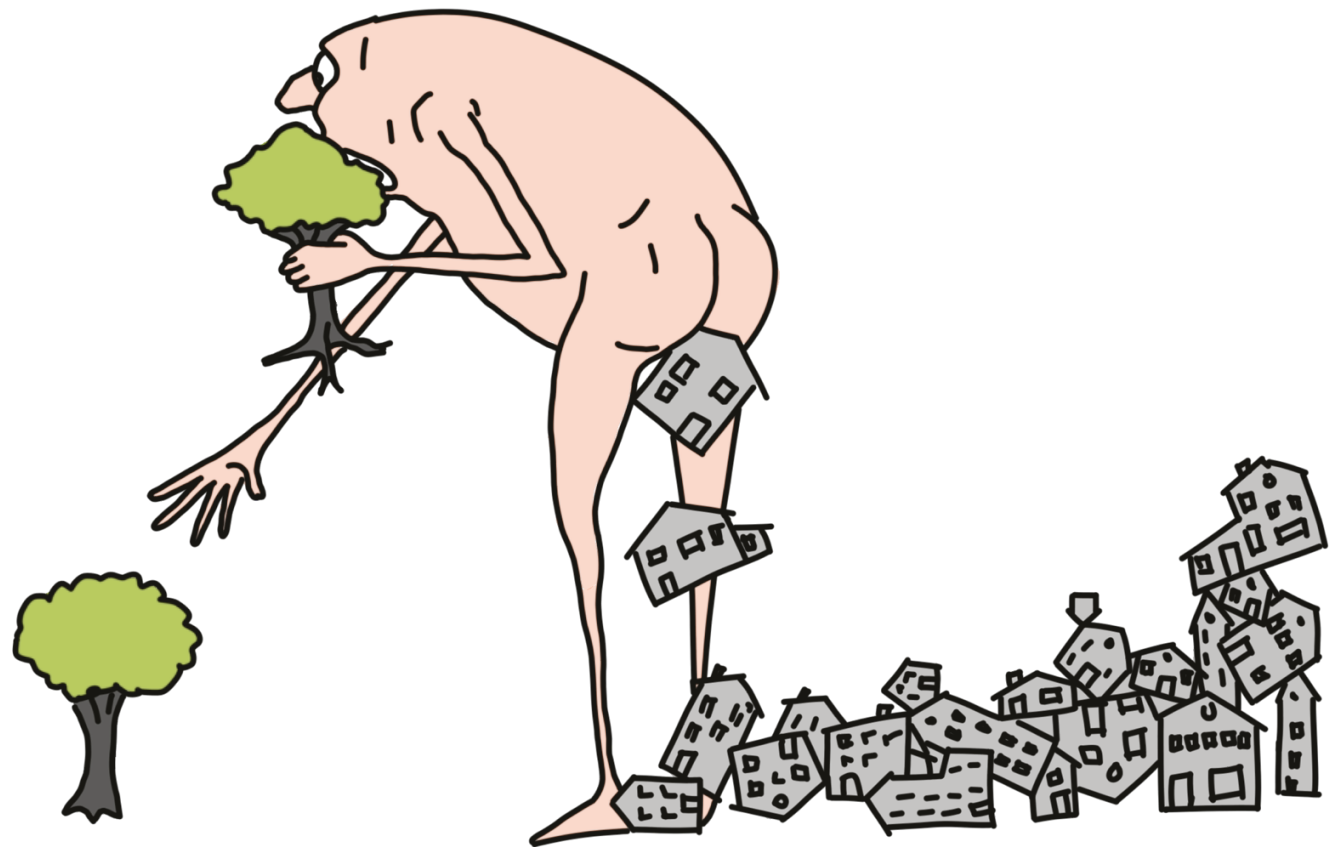
email : s@dixit.net
twitter : [@sylvaingrisot](https://twitter.com/sylvaingrisot)



L'IMPASSE







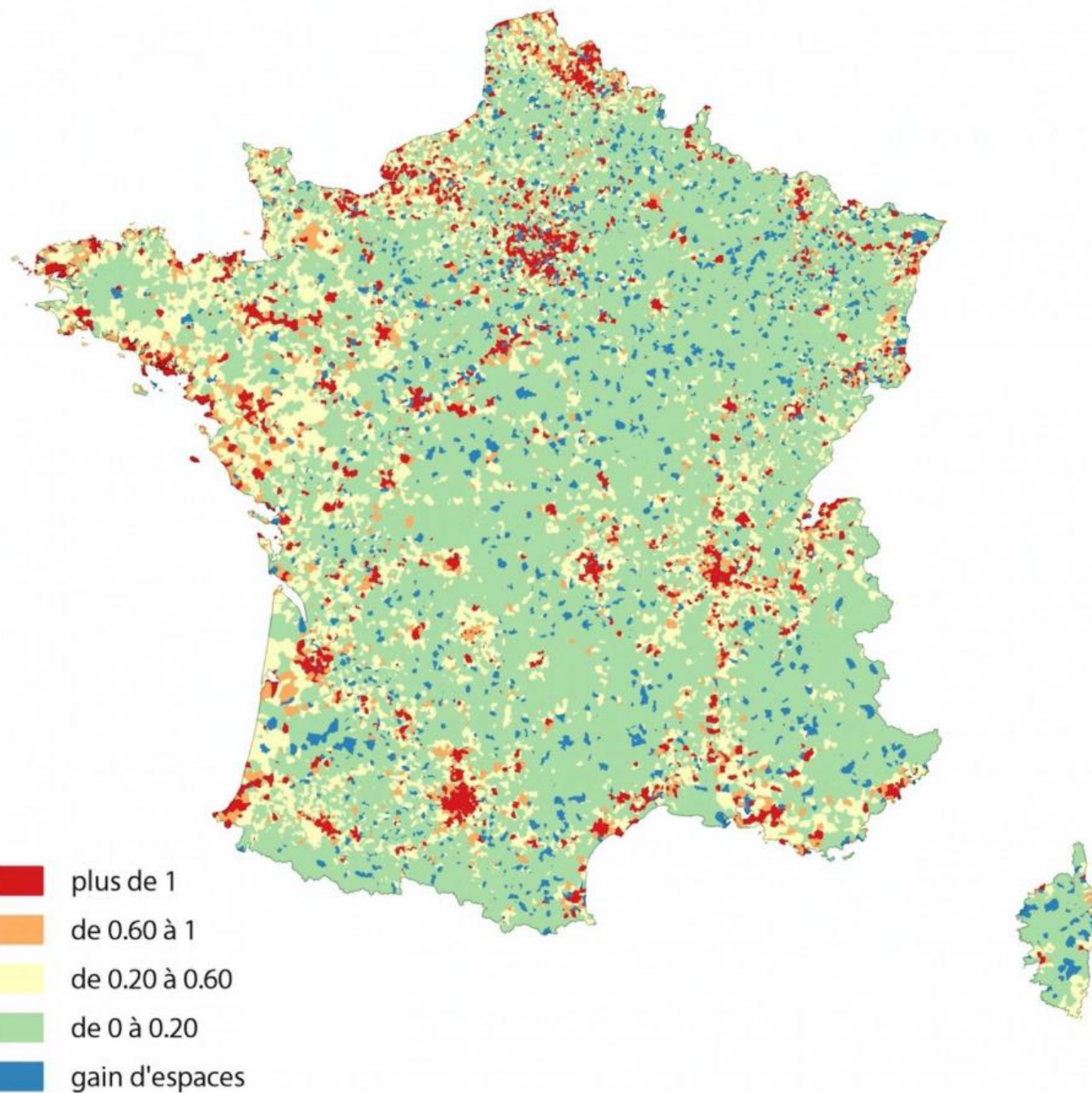


Combien d'années faut-il pour urbaniser l'équivalent d'un département en France métropolitaine ?

5 terrains de foot... toutes les heures.



Croissance ?



Consommation d'ENAF entre 2006 et 2016 à l'échelle communale en %.

Source : La consommation d'espaces et ses déterminants d'après les Fichiers fonciers de la DGFIP, CEREMA, 2017

Croissance ? étalement !

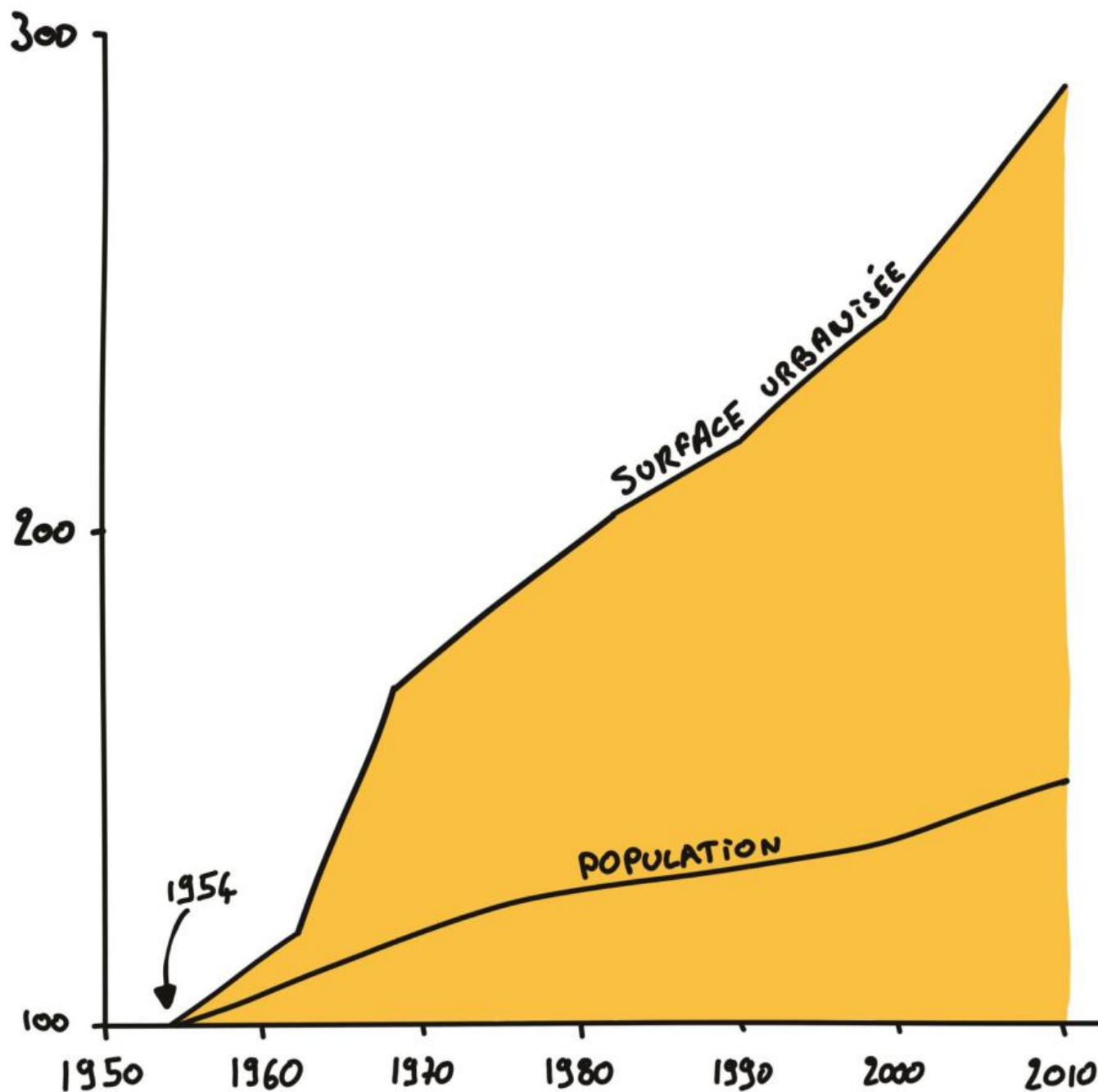


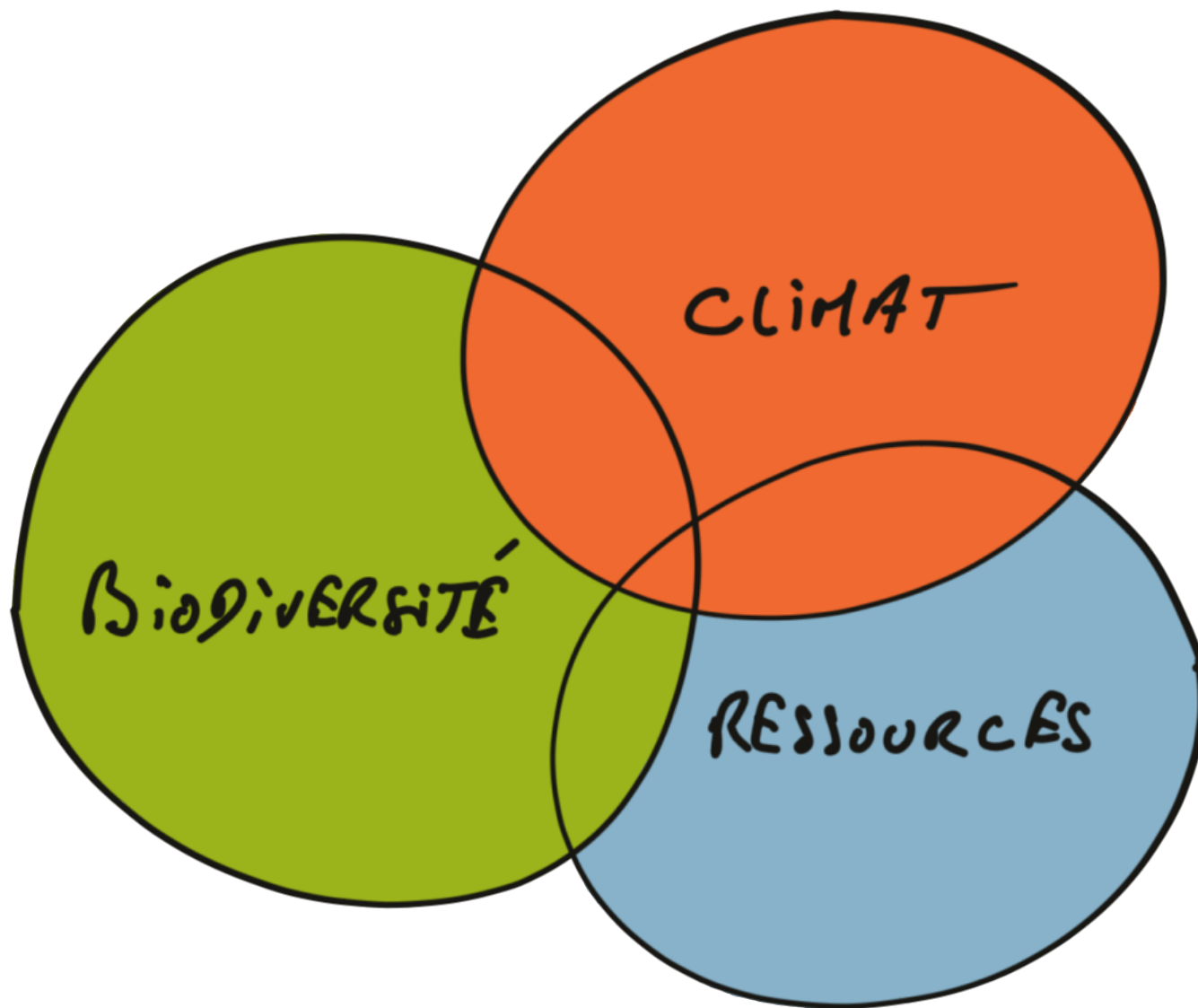
Illustration tirée de : Croissance de la population et des surfaces artificialisées en France. Polèse, Shearmur et Terral (2015)

« 1/4 de la consommation
de sols pour des usages
d'habitat a lieu dans des
communes qui perdent
des habitants »



IMPACTS

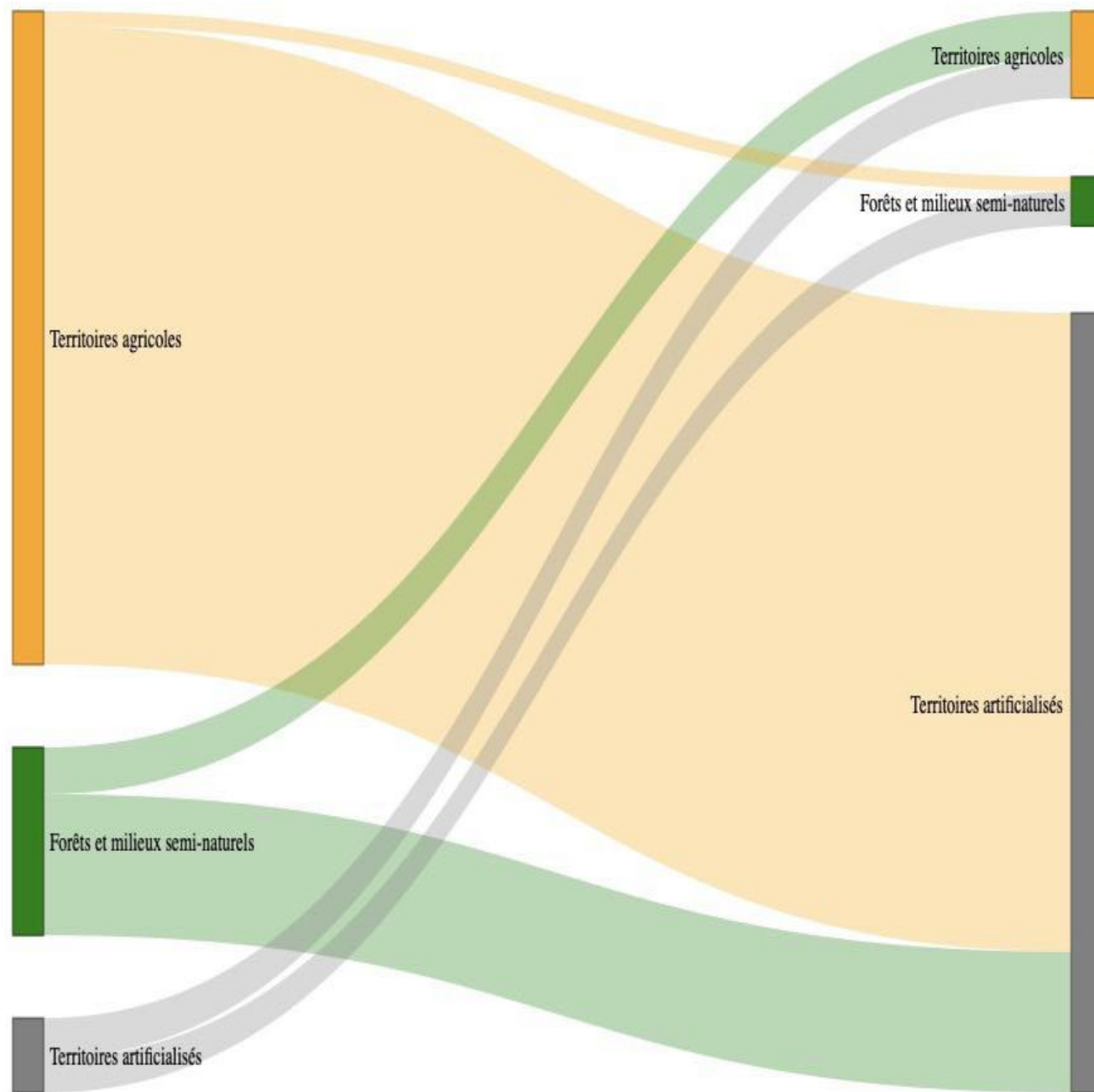
La fabrique de la ville
au cœur des 3 crises du
siècle



Impacts environnementaux



Enjeux agricoles



Surface Agricole Utilisée :
1960 : 34,5 M ha
2010 : 29,1 M ha

> Une réduction de 56% de la SAU /
habitant en 50 ans.

> Une stagnation des rendements
constatée depuis 2000.

Impacts financiers

Urban

City's Annual Cost, per Household



\$1416

(Total)



Parks & Recreation
\$69



Solid Waste
\$185



Fire Department
\$177



Governance
\$158



Police
\$192



Transportation
\$91



Libraries
\$38



School Bussing
\$13



Culture / Economy
\$19



Roads
\$26



Transfers to Provinces
eg. School Boards
\$232



Sidewalks & Curbs
\$27



Storm & Waste Water
\$147



Water
\$42

Suburban

City's Annual Cost, per Household



\$3462

(Total)



Parks & Recreation
\$129



Solid Waste
\$185



Fire Department
\$406



Governance
\$297



Police
\$360



Transportation
\$171



Libraries
\$72



School Bussing
\$87



Culture / Economy
\$36



Roads
\$280



Transfers to Provinces
eg. School Boards
\$435



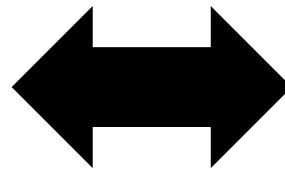
Sidewalks & Curbs
\$194



Storm & Waste Water
\$613



Water
\$197



Urbanisme à fragmentation



La localisation périurbaine et la dépendance automobile questionnent les mobilités quotidienne, sociale, et résidentielle.

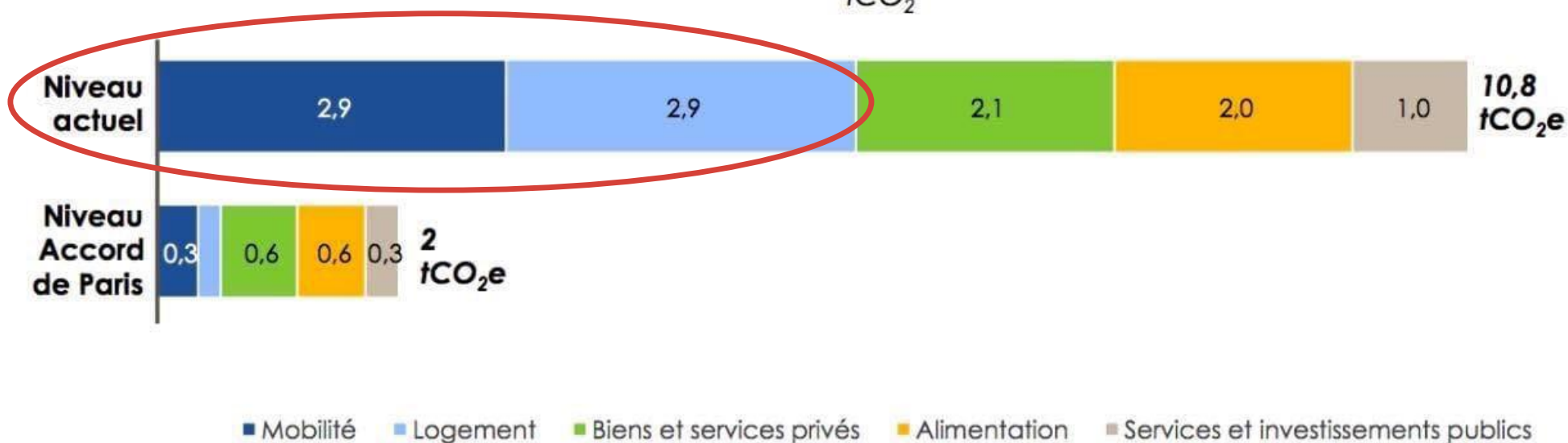
Impasse climatique



Emission du CO₂ stocké, perte de capacité de stockage, construction neuve et mobilités induites...

Diviser par 6 ??

Empreinte carbone moyenne d'un Français tCO₂



Asphyxie



Les conducteurs français ont passé en moyenne plus de 30 heures dans les bouchons en 2017.

« Cars cause sprawl, & sprawl causes cars. Together, it's a death spiral. »

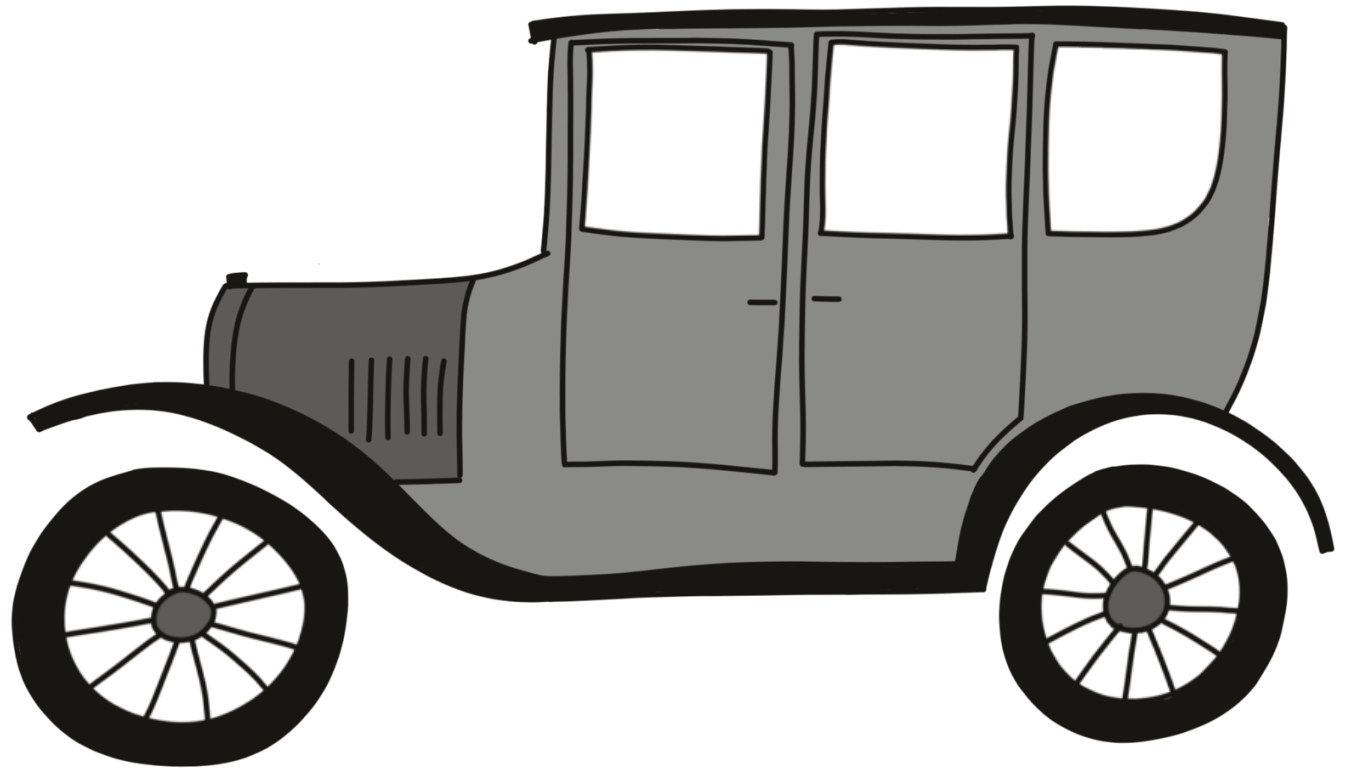
- Dr. David Mowat, Canadian Partnership Against Cancer.





ORIGINES

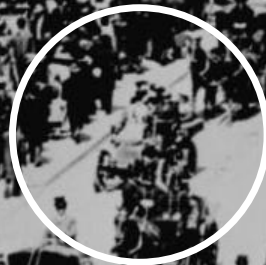
Le moteur de l'explosion



La première Ford T de série sort de l'usine Ford de l'avenue Piquette à Détroit le 27 septembre 1908.

Plus qu'un modèle, c'est évidemment un mode de production. Mais seul, le véhicule ne constitue pas un système de mobilité.

Une entrée rapide dans la ville...



New York, 5th Ave, 1900

Une entrée rapide dans la ville...



New York, 5th Ave, 1913

...mais pas simple.

« Les horreurs de la guerre sont moins terribles que les horreurs de la paix. L'automobile est un mécanisme beaucoup plus destructeur que la mitrailleuse, et le chauffard fait plus de morts que l'artilleur. L'homme de la rue est moins en sécurité que l'homme des tranchées. »

New York Times, Nov. 23, 1924

NATION ROUSED AGAINST MOTOR KILLINGS

THE need for vigorous action-wide action to promote street and highway safety has prompted Secretary Hoover to call a conference of representatives of the various agencies interested in checking the steady increase in vehicular accidents. The conference will be held in Washington on Dec. 23. It will treat the subject from seven angles, including statistics, traffic control, construction and engineering, city planning and zoning, insurance, education and the motor vehicle and public relations.

Secretary Hoover's Conference Will Suggest Many Ways to Check The Alarming Increase of Automobile Fatalities.—Studying Huge Problem

In some and make. Secretary Hoover will be a different class who would cover into matters. In reality, the automobile driver are a different class right now.

"Their greatest weakness there is a badly unorganized business profession and control for a use of some cities of territory we will about a world ready to it. Warlike, with the victory to the motorist.

"Generally, the of a man or of viewpoint, this man would, and the man individual it able to such selected from his other and within the street. As both must use the highway and at two bodies cannot control the same safety at once, when the rules meet, as they do when do, what is the solution?

"Generally, the of a man or of viewpoint, this man would, and the man individual it able to such selected from his other and within the street. As both must use the highway and at two bodies cannot control the same safety at once, when the rules meet, as they do when do, what is the solution?

"As it stands, the motorist has won his contest for the use of the streets over the foot passenger, despite the greater safety of public, private and motor vehicle authorities to regulate him and his kind. The motorist has required four and the rest of report that looks from heaven.

"If we have failed adequately to regulate motorist shall we control the behavior to attempt to regulate pedestrian? It is well enough to condemn the 'pedestrian,' if by that term we mean the reckless individual who is bent on getting there, whether on or off a street-car, without looking or governing his movements. But if we mean the average and the well-meaning in his behavior and manners of our pedestrians who do not use the street without looking for the motorist who, unprovoked by the motorist's error, never making track of unforseeable that situation will suddenly appear there, waking up the highway as fast as to report all individuals of their and make, try to crowd their way through if they are to come at all, then I strongly recommend.

As to Regulating Pedestrians. "Any regulation of the pedestrian is to be done with caution. His constitutional rights will not be taken away. To place in the hands of any single official such as the Police Commissioner of this or any other city the unqualified power to prosecute unless for his conduct is a questionable expedient, no matter how well meaning that official may

THIS increase of war aimed to be less costly than the horrors of peace. The automobile came up as a far more destructive piece of machinery than the machine gun. The machine gunner fired from death from the architecture. The man in the street came into safe than the man in the trench.

Fifty thousand of our men were killed in action or died of wounds in the sixteen months of this country's participation in the World War. This is at the rate of 1,000 fatalities a month. A similar average was accompanied with the death toll of 1,000 lives destroyed monthly by accidents in the United States.

The greatest single factor in the automobile, it fell a death toll in 11 days as it covered through 1923. It accounted for 34,022 victims, according to the traffic data collected reported in the first nine months of this year there will be an increase of more than 2,000 for 1924. At the beginning of October approximately 32,000 motor deaths had already been reported.

A conference called by Secretary Hoover for next month will concentrate its deliberations upon street and highway accidents. A Commission on Motor Safety was appointed by Mr. Hoover to study the problem with a clearly defined plan of the public accident situation. This committee is giving preliminary reports upon the annual report of the United States Census Bureau on mortality statistics, which revealed that 35,000 persons died in vehicular accidents in 1923, an increase of almost 1,000 over 1922.

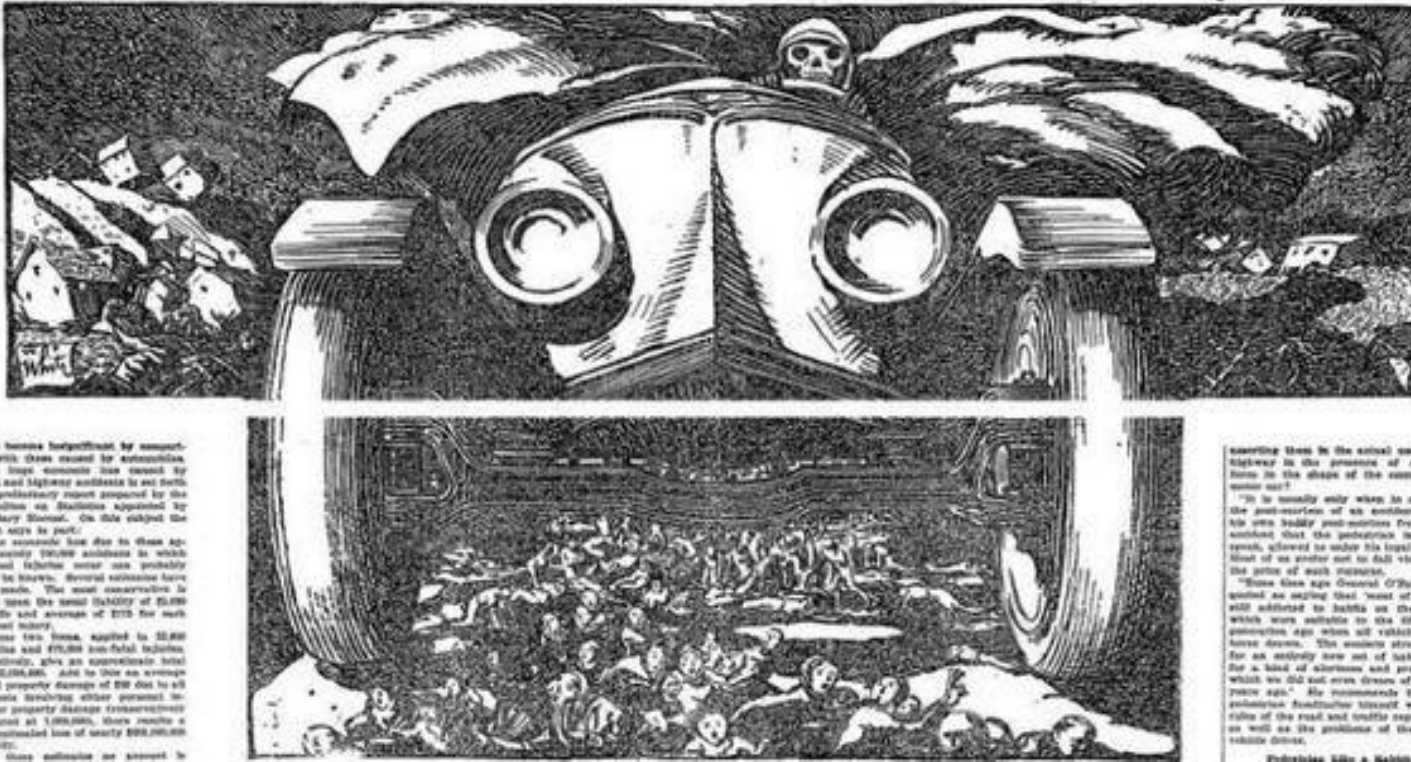
While the motor killed in automobiles, nearly two years ago when at 31,000, the motor car was also involved in other highway fatalities. The Census Bureau charges such a loss to the hazardous vehicle involved. A collision between a truck and an automobile is classified as a traffic accident. When such cases occur, 70 accidents, the street cars are blamed upon the motorist. There were 1,700 deaths in traffic accidents involving automobiles in 1923. Many of the 1,000 who

made human fatalities by automobiles with those caused by automobiles. The large element was caused by street and highway accidents in all parts. In a preliminary report prepared by the Commission on Statistics appointed by Secretary Hoover. On the subject the report says in part:

"The economic loss due to these approximately 35,000 accidents is which personal injuries occur can probably never be known. Several estimates have been made. The most conservative is based upon the usual fatality of \$2,000 per 100 and average of 175 for each personal injury.

"These two items, applied to 32,000 fatalities and 475,000 personal injuries respectively, give an approximate total of \$102,000,000. Add to this an average actual property damage of \$300 due to all accidents involving either personal injury or property damage respectively, estimated at 1,000,000, there results a total estimated loss of nearly \$103,000,000 annually.

"The above estimates are presented by



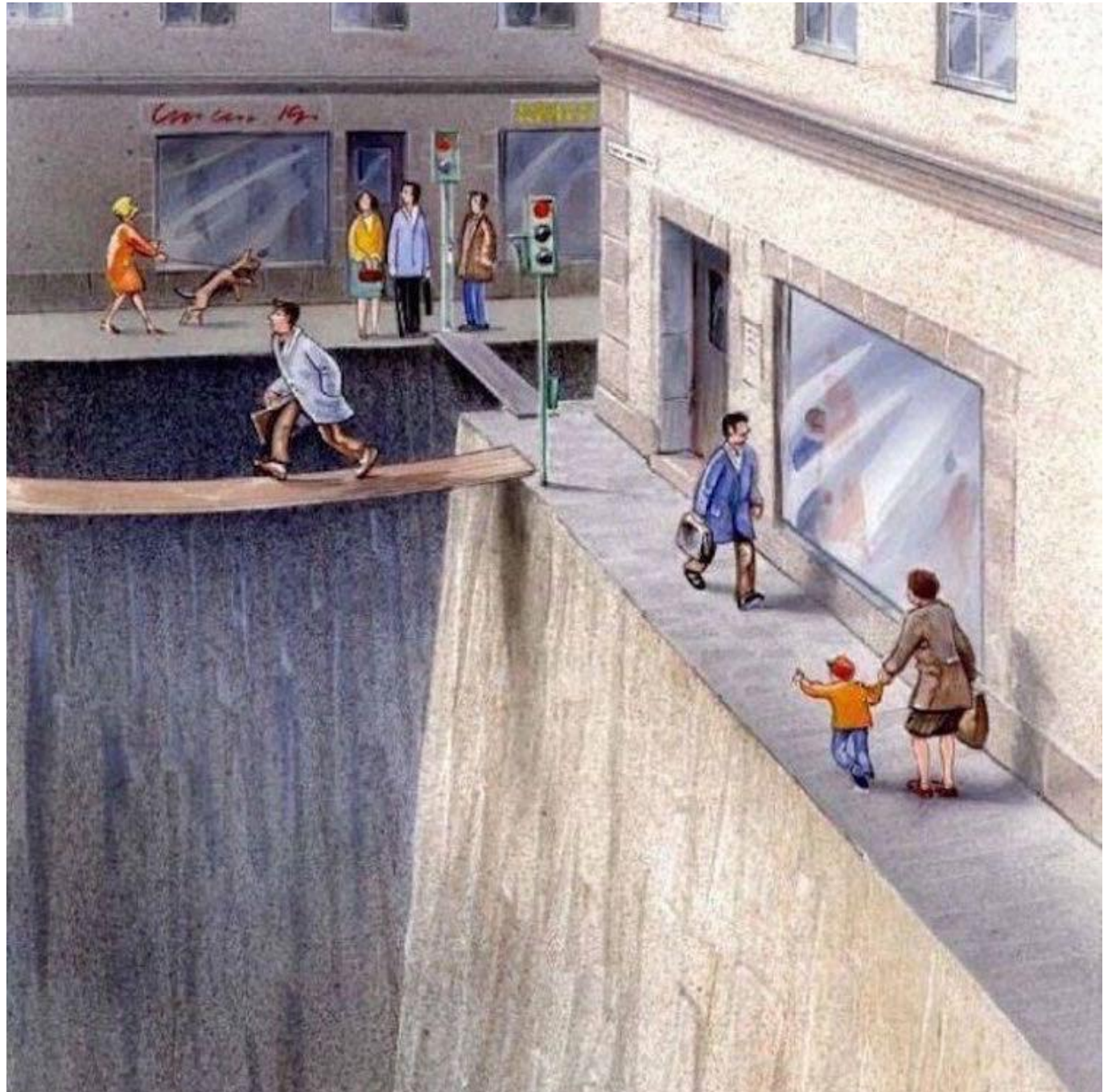
describing them in the actual use of the highway in the presence of dangerous forms in the shape of the automobile motor car?

"It is usually only when in court at the prosecution of an accident or of his with badly paid-motives from such accidents that the pedestrian is, as he speak, allowed to make his legal rights' kind of an order not to fall victim to the gets of such matters.

"Some time ago General C. P. Ryan was quoted as saying that 'most of us are still addicted to habits on the street which were suitable to the life of a pedestrian age when all vehicles were horse driven. The modern street calls for an entirely new set of habits and for a kind of sternness and protection which we did not even dream of twenty years ago.' He recommends that the pedestrian should himself with the rules of the road and traffic regulations as well as the problems of the motor vehicle driver.

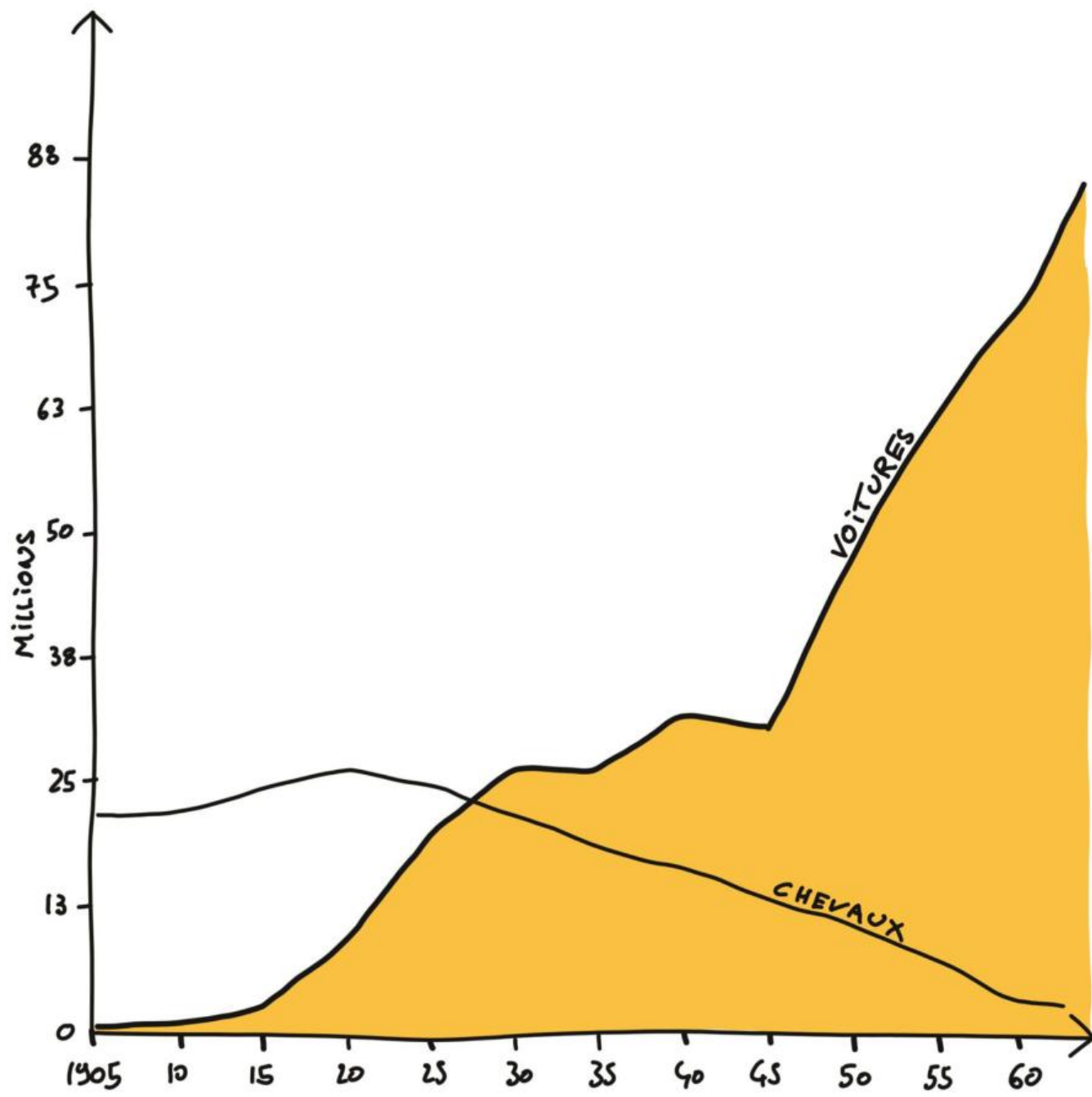
Philadelphia Like a Rabbit.

Adapter la ville à la voiture



1925 : Première législation à Los Angeles actant la redistribution de l'espace public en faveur de la voiture.

Karl Jilg/Swedish Road Administration



Source : Micromobility Industries, Flotte globale aux USA

First in
canned
dog food



1924 : Premières boîtes de nourriture pour chien aux USA

A la fin des années 1950, la ville de Sydney détruit plus de 1000 tramways et dépose plus de 250 km de voies. Une ligne de moins de 15 km vient d'être reconstruite.



Transformer la ville, avant le territoire



La meute, Place de la Concorde, Paris
Photo by Robert Doisneau (1969)

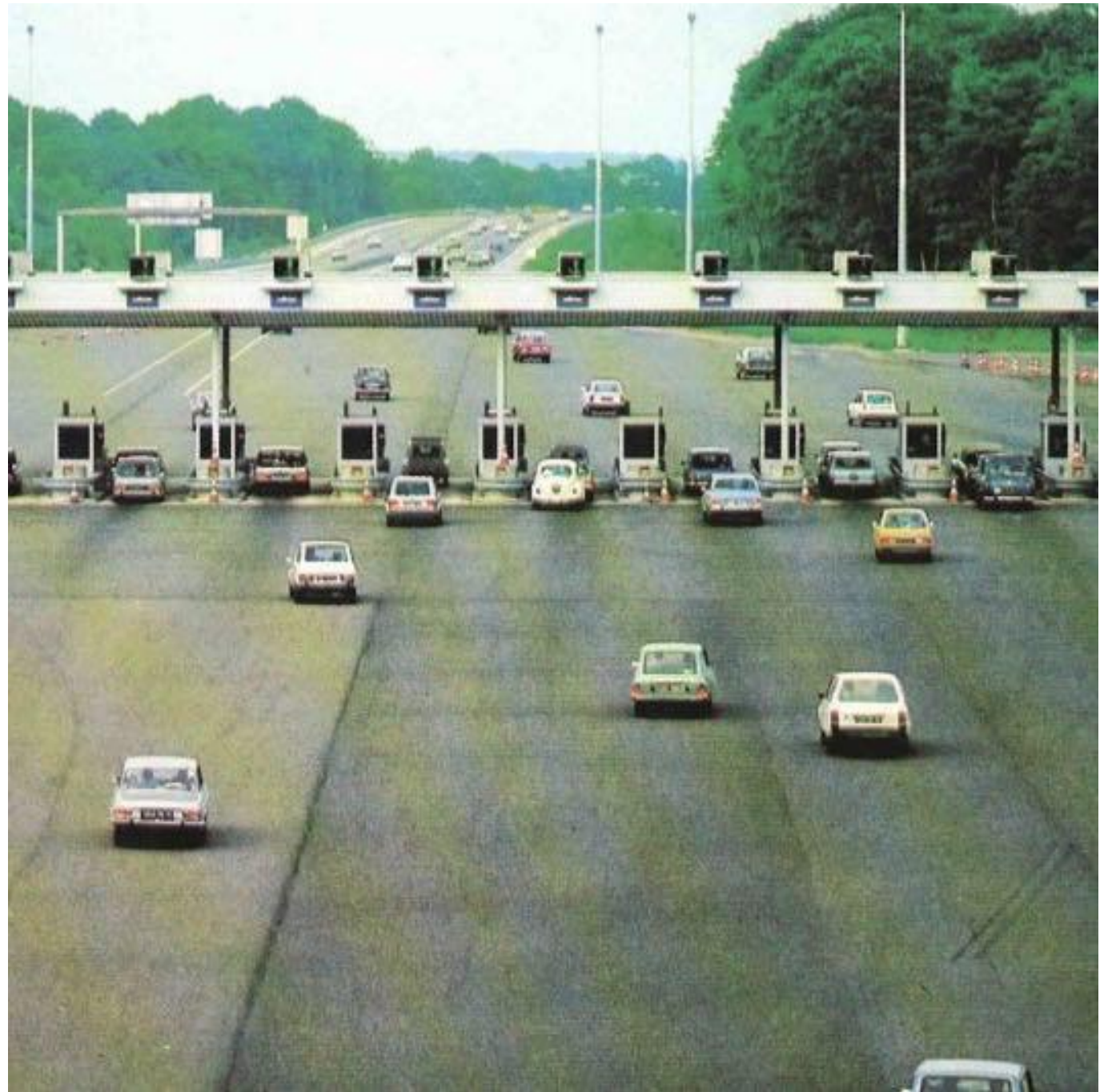
Inventer un nouveau modèle

Lewittown. Naissance des *suburds* aux USA après Guerre. Les premiers projets privés, monofonctionnels, dépendants de la voiture, standardisés, fondé sur l'emprunt... et réservé aux blancs.

Levitt & Sons Inc. fait faillite fin 2007



Transpositions

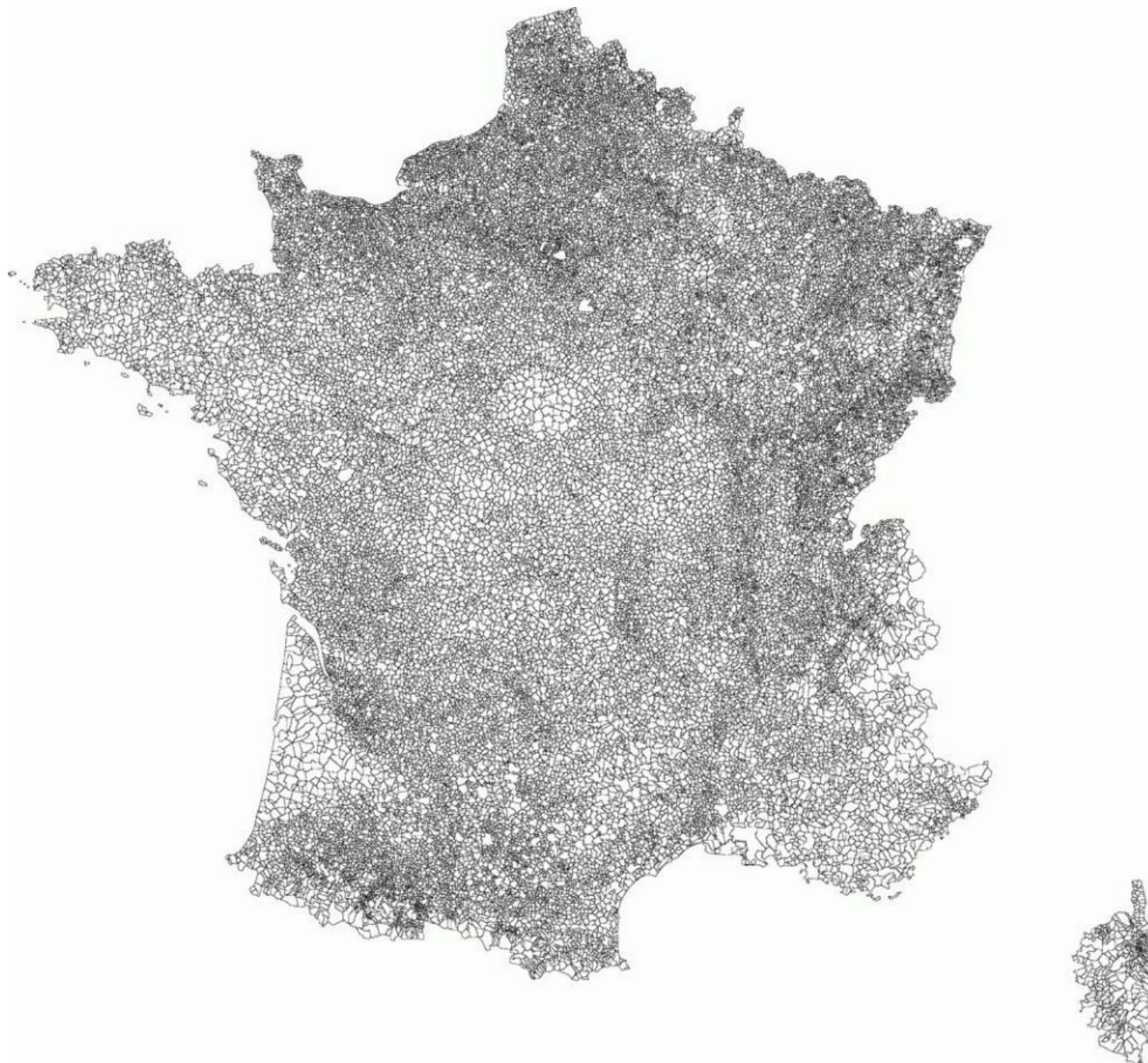


« libérer l'urbanisme »



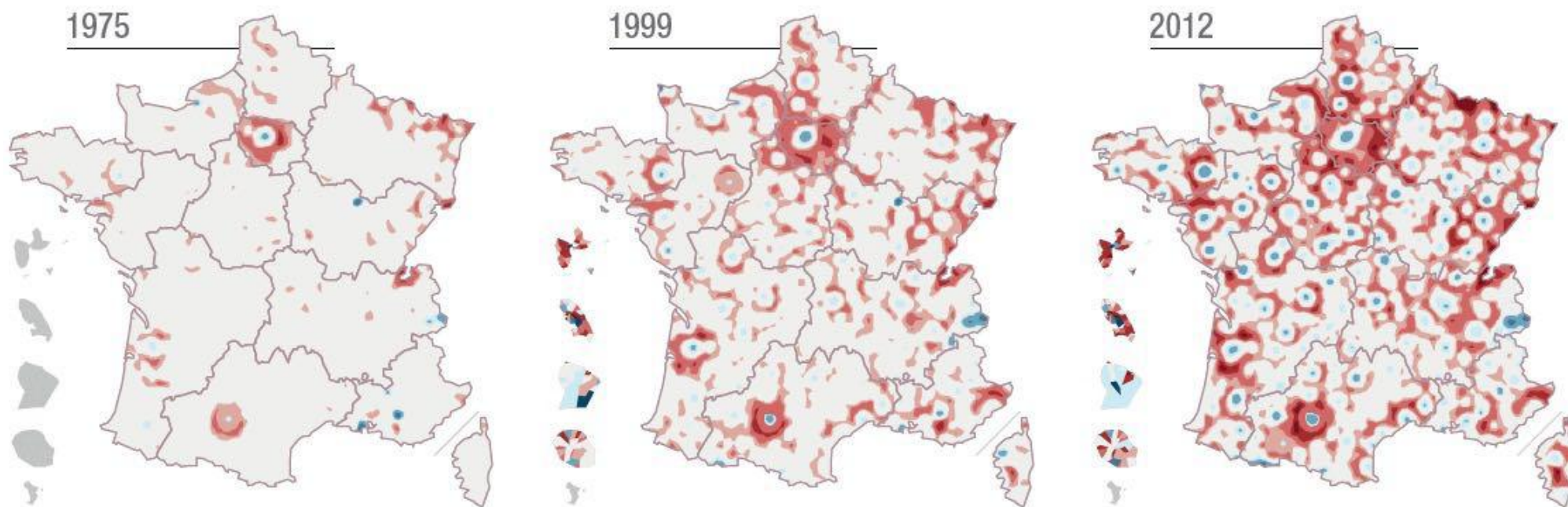
Albin Chalandon, ministre du logement de 1969 à 1972. Changement de modèle.

36000 urbanistes



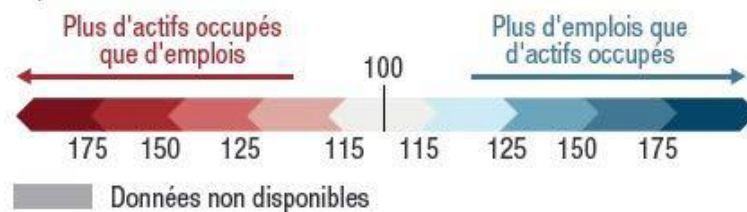
Effets de la décentralisation.

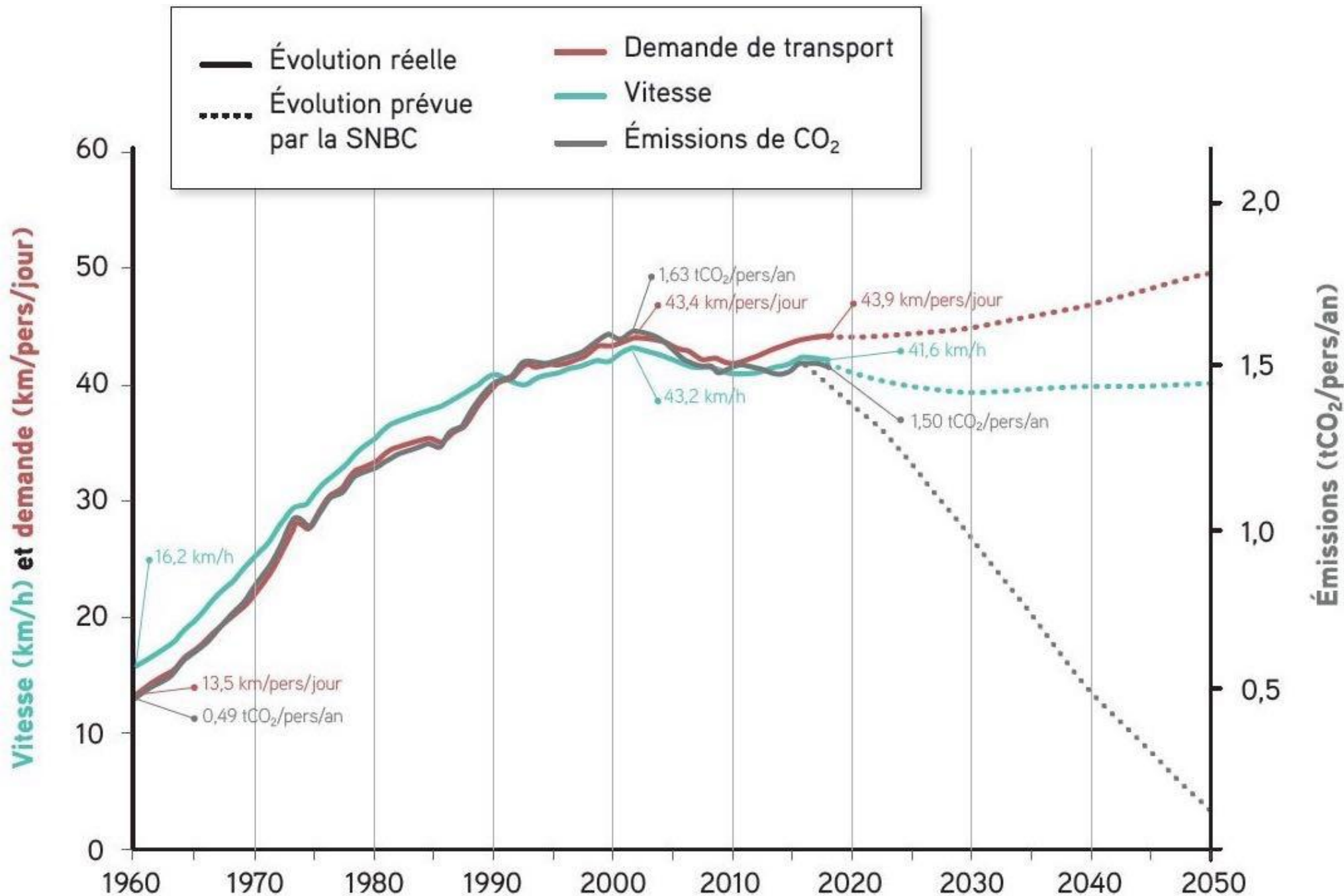
Prendre ses distances



Évolution du rapport entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés, 1975-1999-2012

Représentation lissée









IMPUISSANCES

**LOI n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative
à la solidarité et au renouvellement urbains (1)**

NOR : EQUX9900145L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2000-436 DC
en date du 7 décembre 2000,
Le Président de la République promulgue la loi dont la
teneur suit :

TITRE I^{er}

**RENFORCER LA COHÉRENCE
DES POLITIQUES URBAINES ET TERRITORIALES**

Section 1

**Les documents d'urbanisme
et les opérations d'aménagement**

Article 1^{er}

A. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de
l'urbanisme est ainsi modifié :

Télérama

Halte à la France moche !



HARIBO, C'EST BEAU LA VIE,

HARIBO ZAN

L'ES-0143-400001 HARIBO/ARTES/ENTRO/BEFUE : 01/2015

CONFISERIE À LA RÉGLISE
AROMATISÉ MENTHE



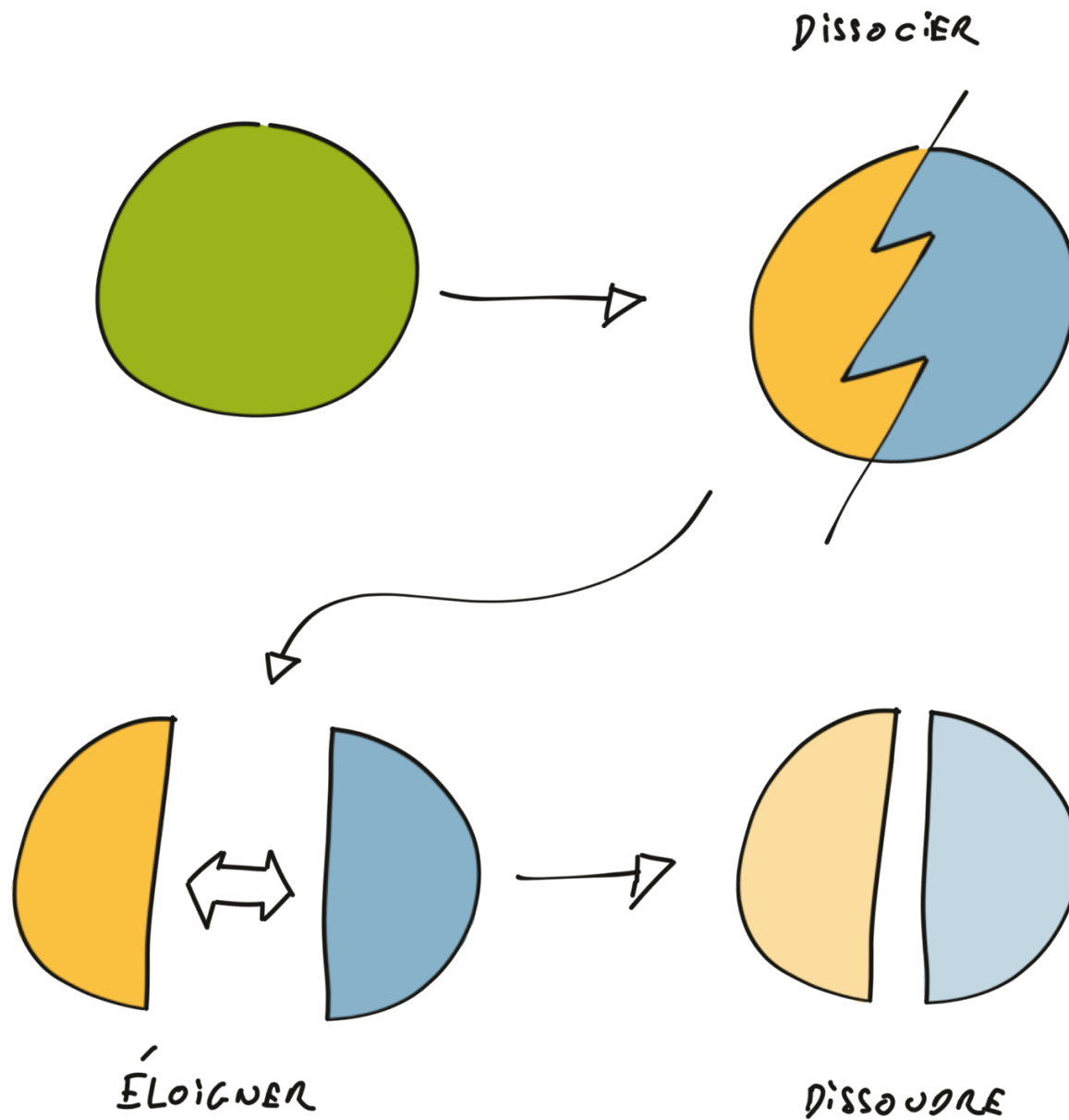
ZAN

POUR LES GRANDS ET LES PETITS!

Passer de la prohibition
aux alternatives
concrètes



Un modèle à dépasser



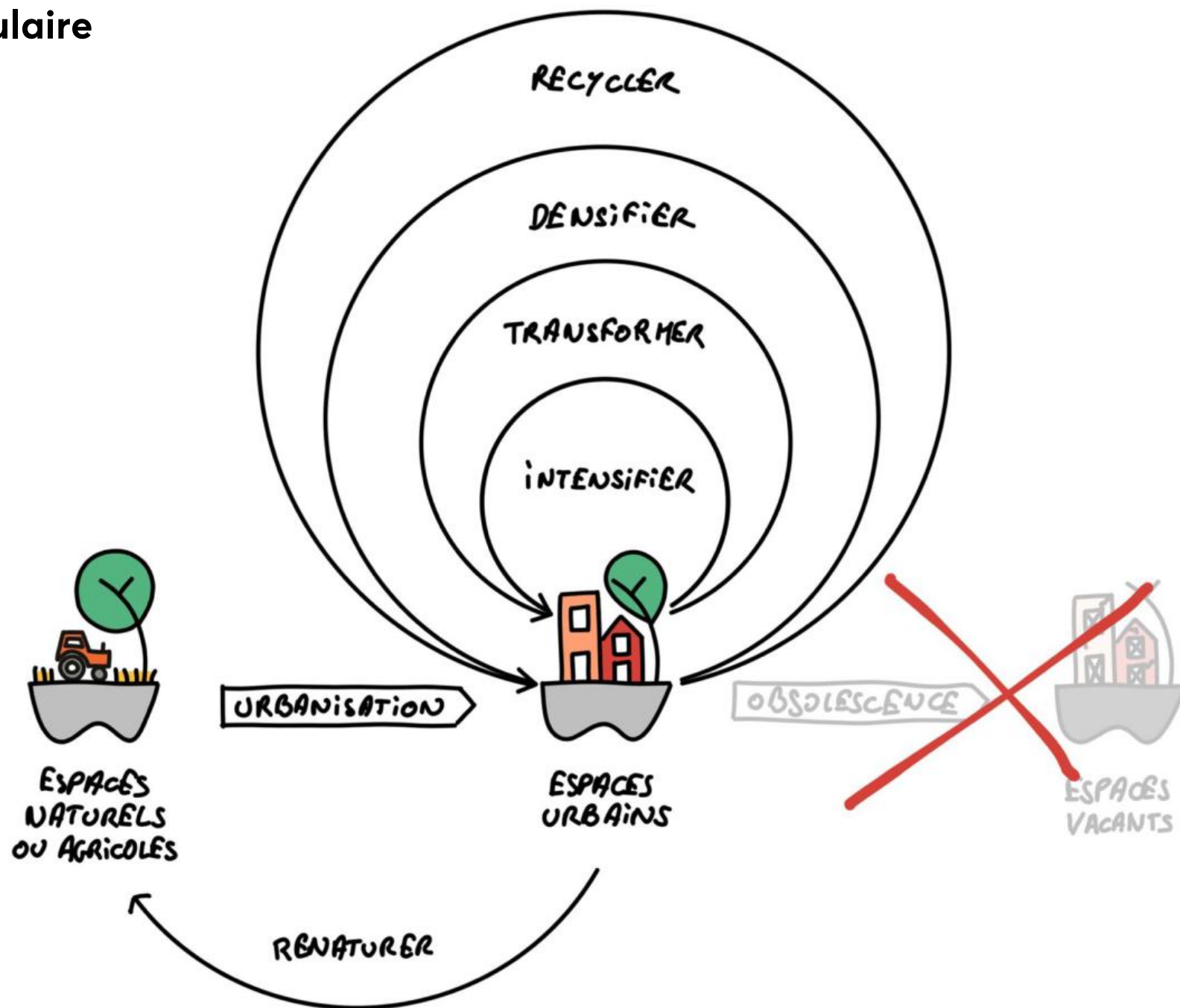


L'URBANISME CIRCULAIRE

l'urbanisme linéaire



l'urbanisme circulaire

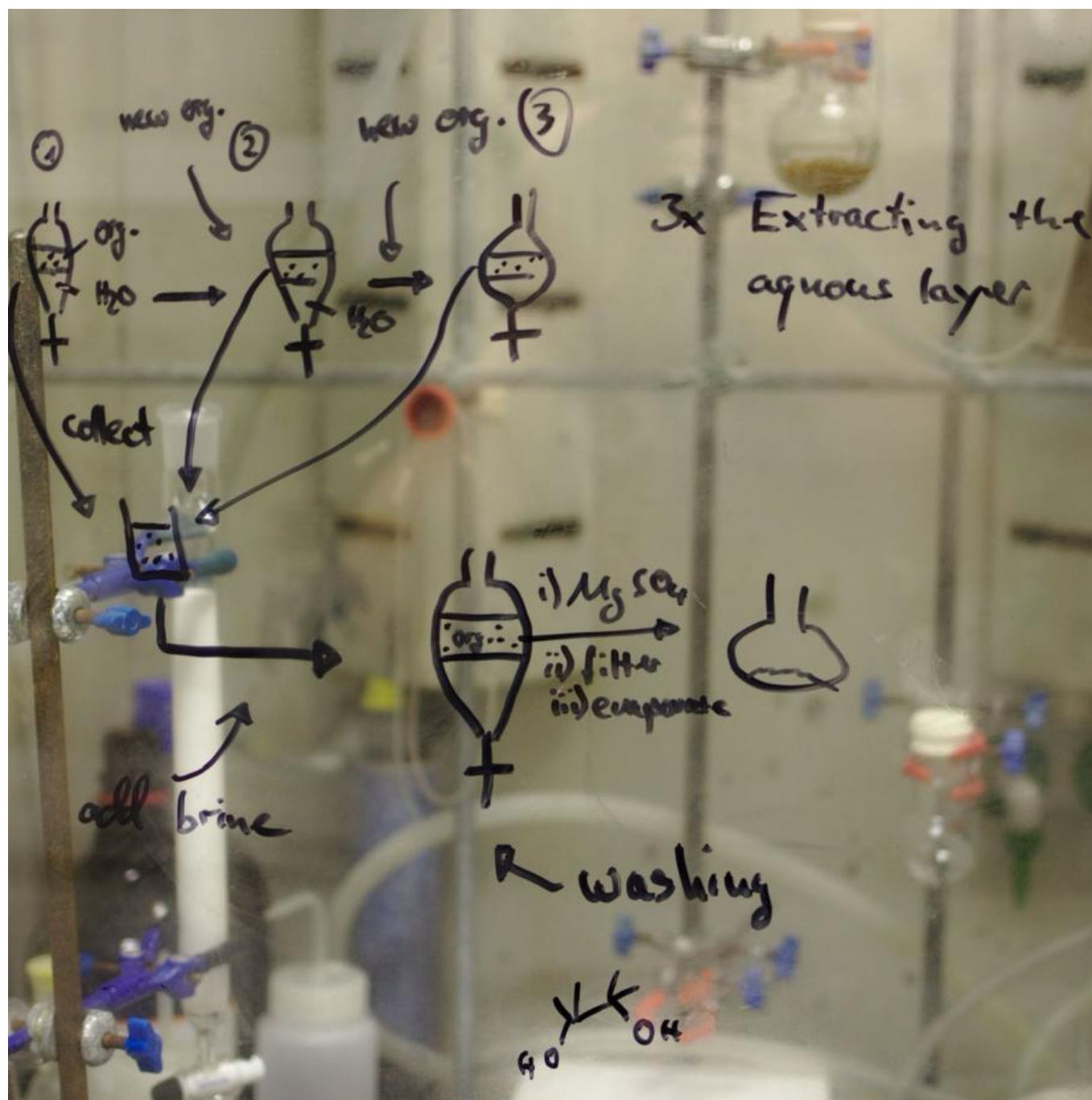


La ville du futur nous entoure déjà

C'est long de faire la ville, 80% de la ville de 2050 est sans doute déjà là. Il nous faut réussir les 20% qui nous restent à produire, mais surtout nous concentrer sur le déjà là.



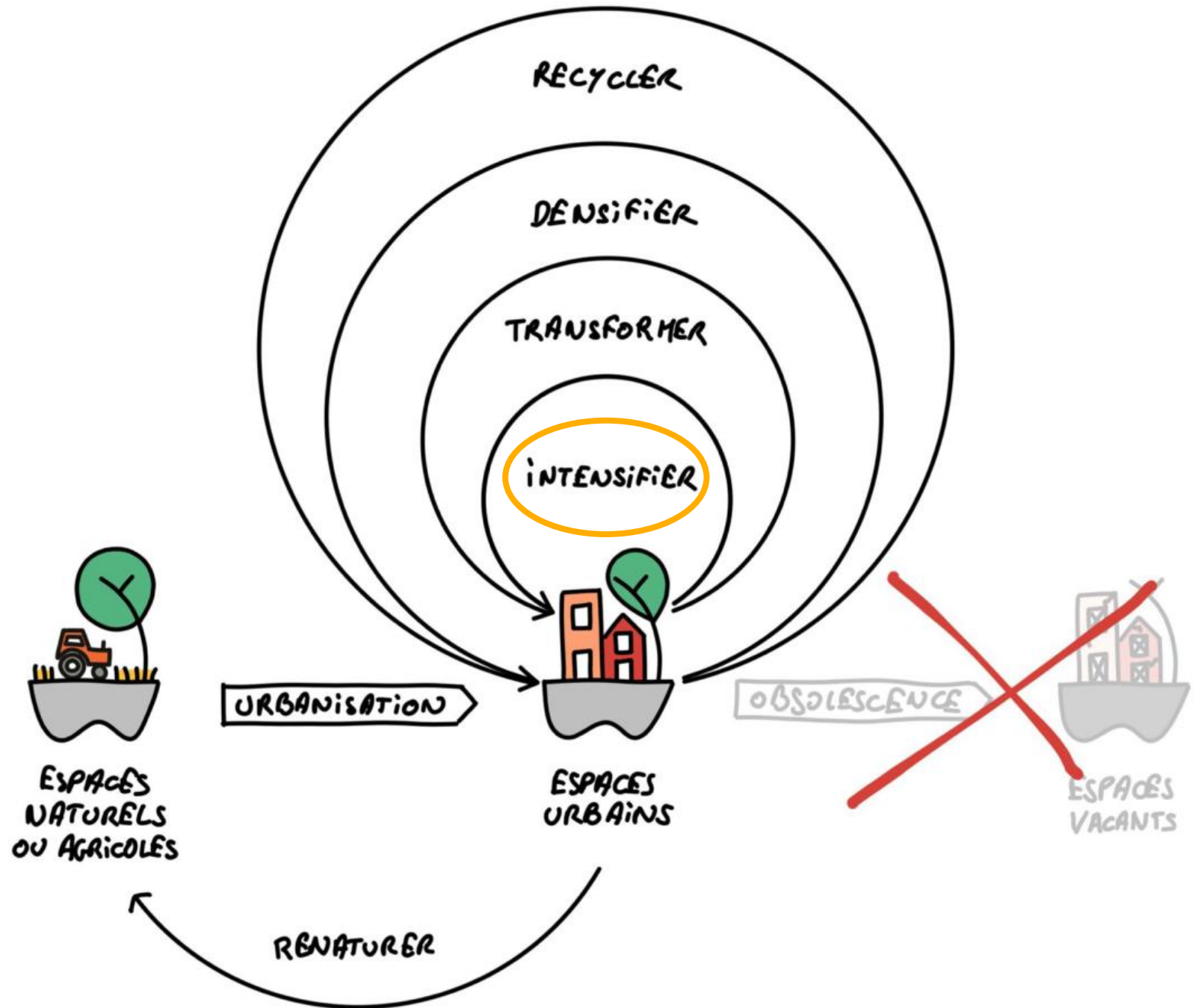
Rien n'est à inventer,
mais tout reste à faire



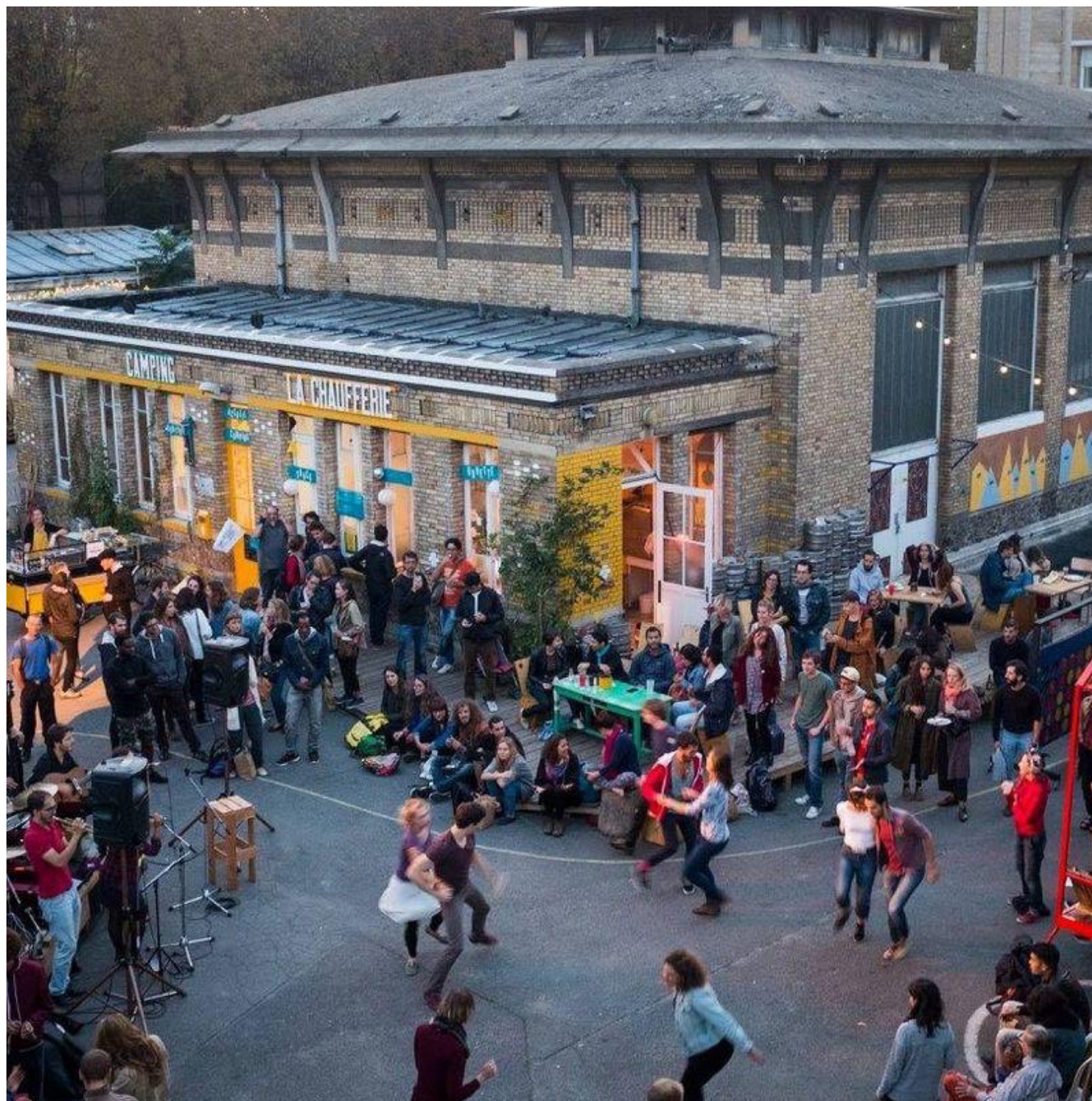


LES PIONNIERS

Intensifier



Travailler les temps de la ville



Plateau urbain / Les Grands Voisins



Salles de classe ou logement de vacances ?

À l'école Saint-Philbert sur l'île de Noirmoutier, les familles aux revenus modestes peuvent s'offrir une semaine à la mer en logeant dans les classes spécialement réaménagées par les parents d'élèves.





TRIBUNE

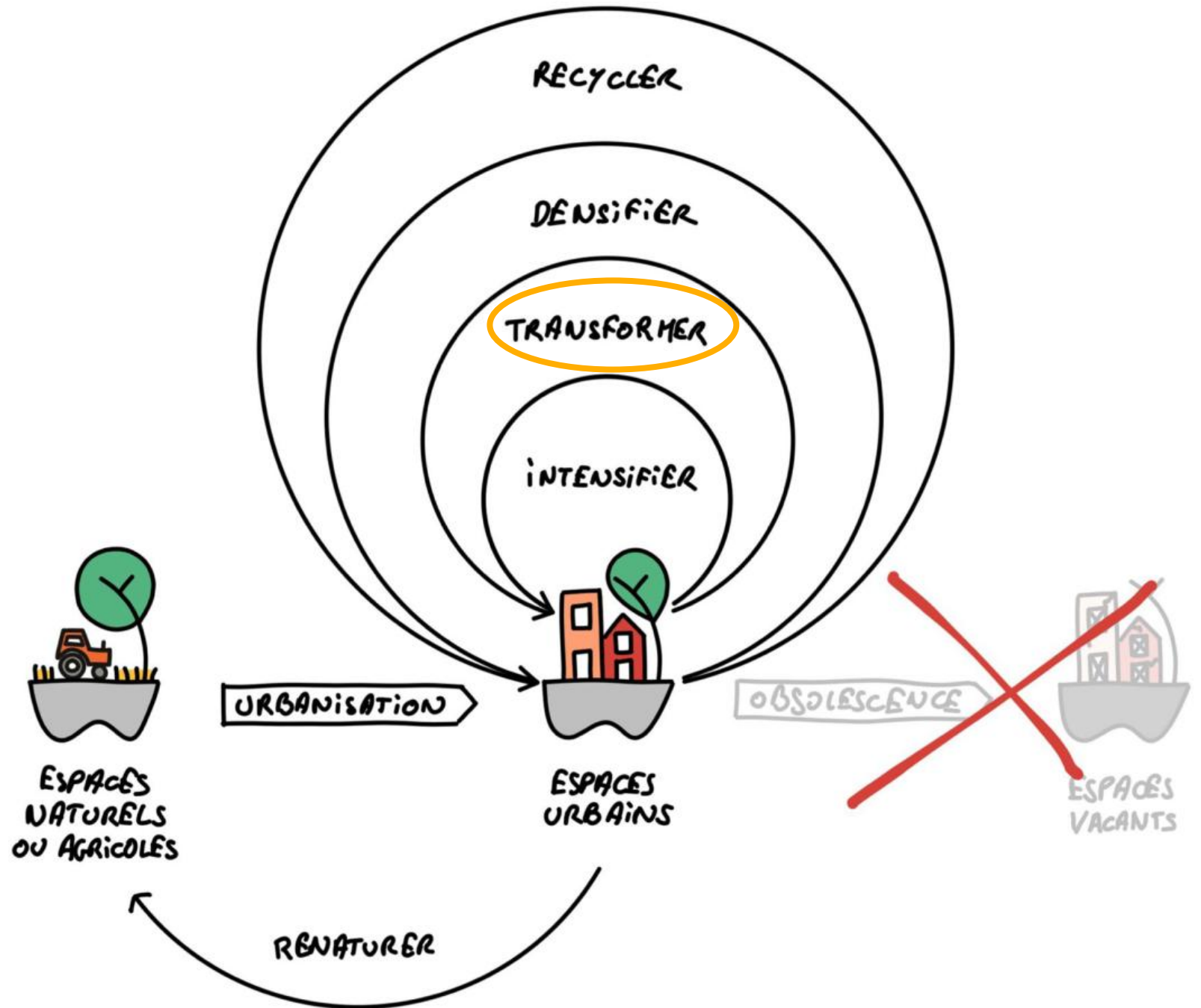
Pour se réinventer, les villes devraient prendre la clé des temps

Si on a souvent aménagé l'espace pour gagner du temps, on a trop rarement aménagé les temps pour gagner de l'espace.

Par Luc Gwiazdzinski, géographe ,
Sylvain Grisot, urbaniste et Benjamin
Pradel, sociologue, Libération 5 mai 2020

https://www.liberation.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-villes-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392

Transformer



Soigner son héritage



Dunkerque, la Halle aux sucres

Grimper sur les toits



Vendredi architecture / Le Guérandais

Saint Nazaire

I3F – Agence Moatti-Rivière /
Transformation de bureaux en 90
logements sociaux + rénovation de 2 500
m² de bureaux

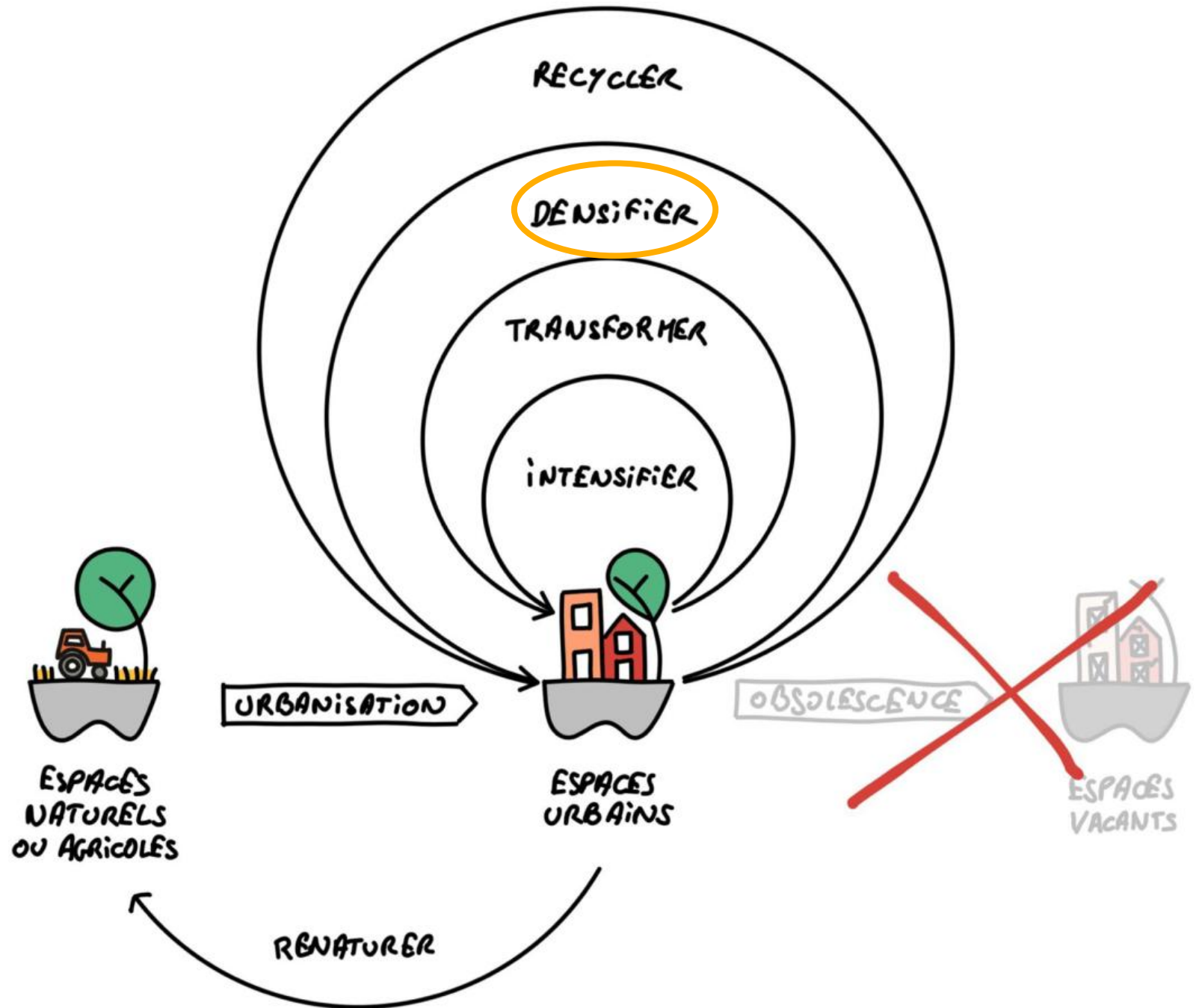




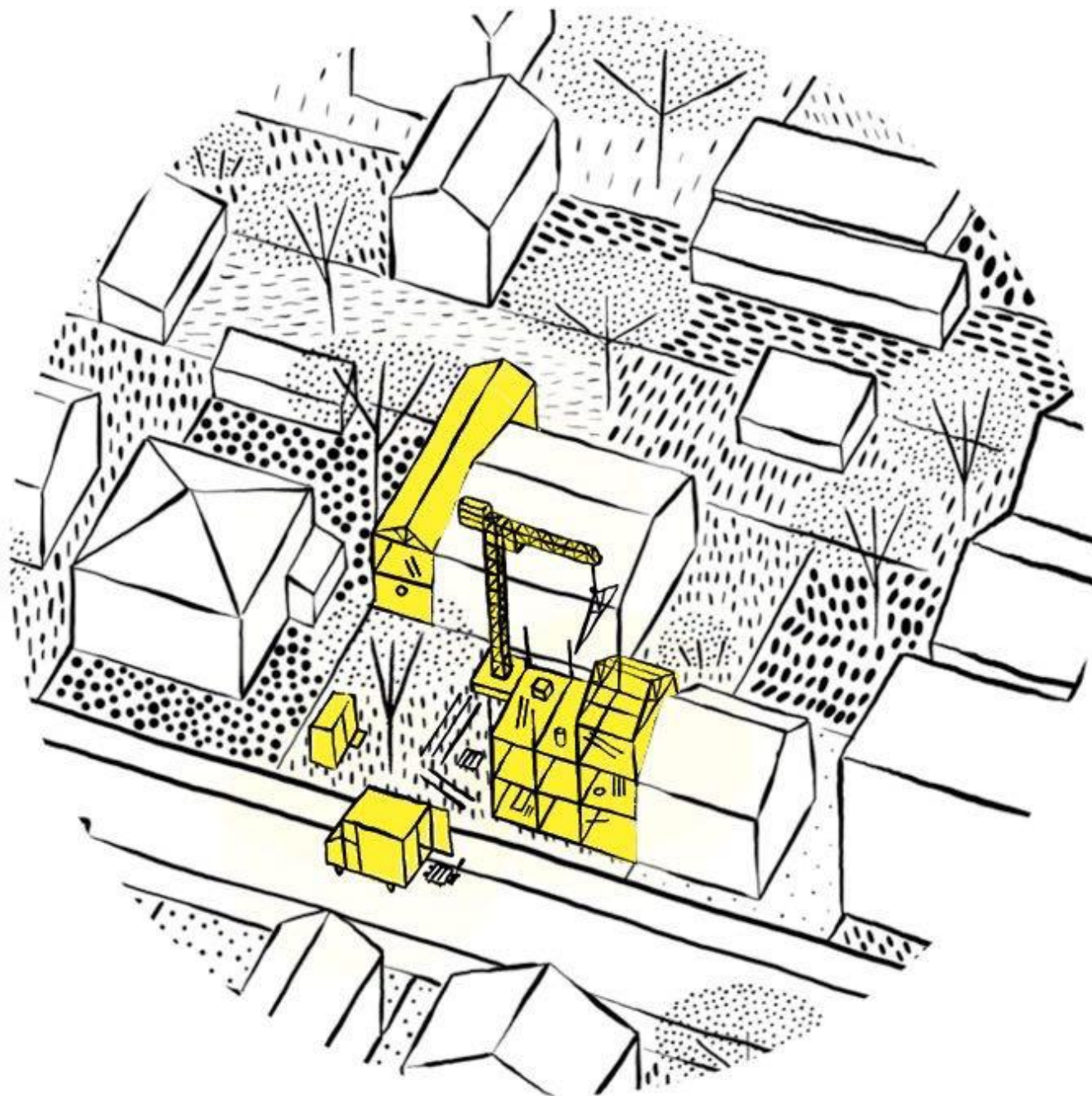
Anne Demian / Black Swan, Strasbourg

<https://www.annedemians.com/projets/black-swans/>

Densifier



Transformations pavillonnaires



(Mieux) densifier

- Pas un indice ou une forme urbaine, mais un processus relatif et contextuel
- Pas une hyper densité, mais une sortie de la sous-densité automobile
- Concerne le bâti, mais aussi le socle de la ville et l'espace public

Faire bien :

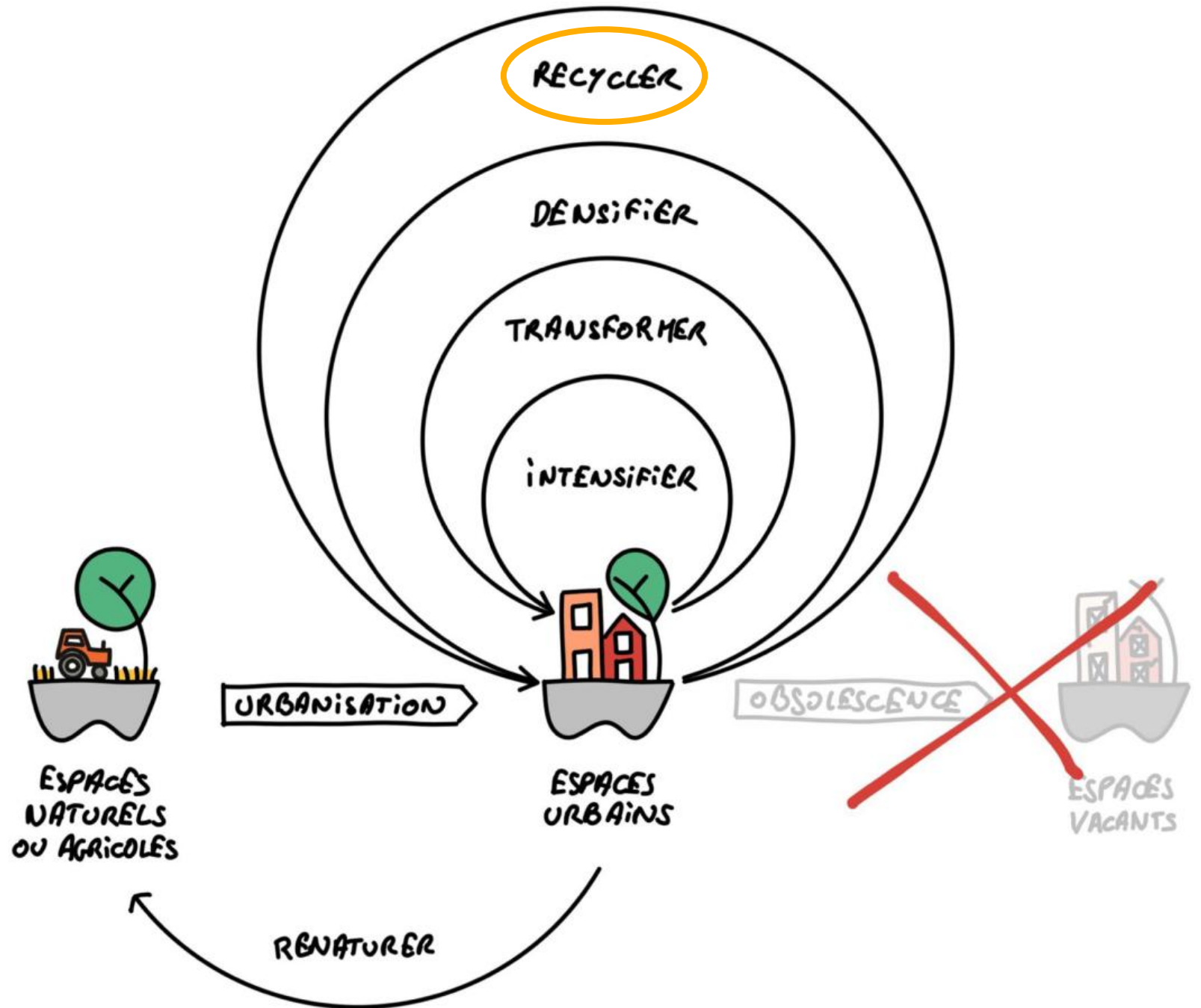
- démontrer qu'il y a de la place (presque) partout
- alliance public et privé et dialogue très en amont, en supprimant la rupture diffus / aménagé
- densifier bâti et nature
- faire de bons exemples



Le foncier économique : un impensé



Recycler



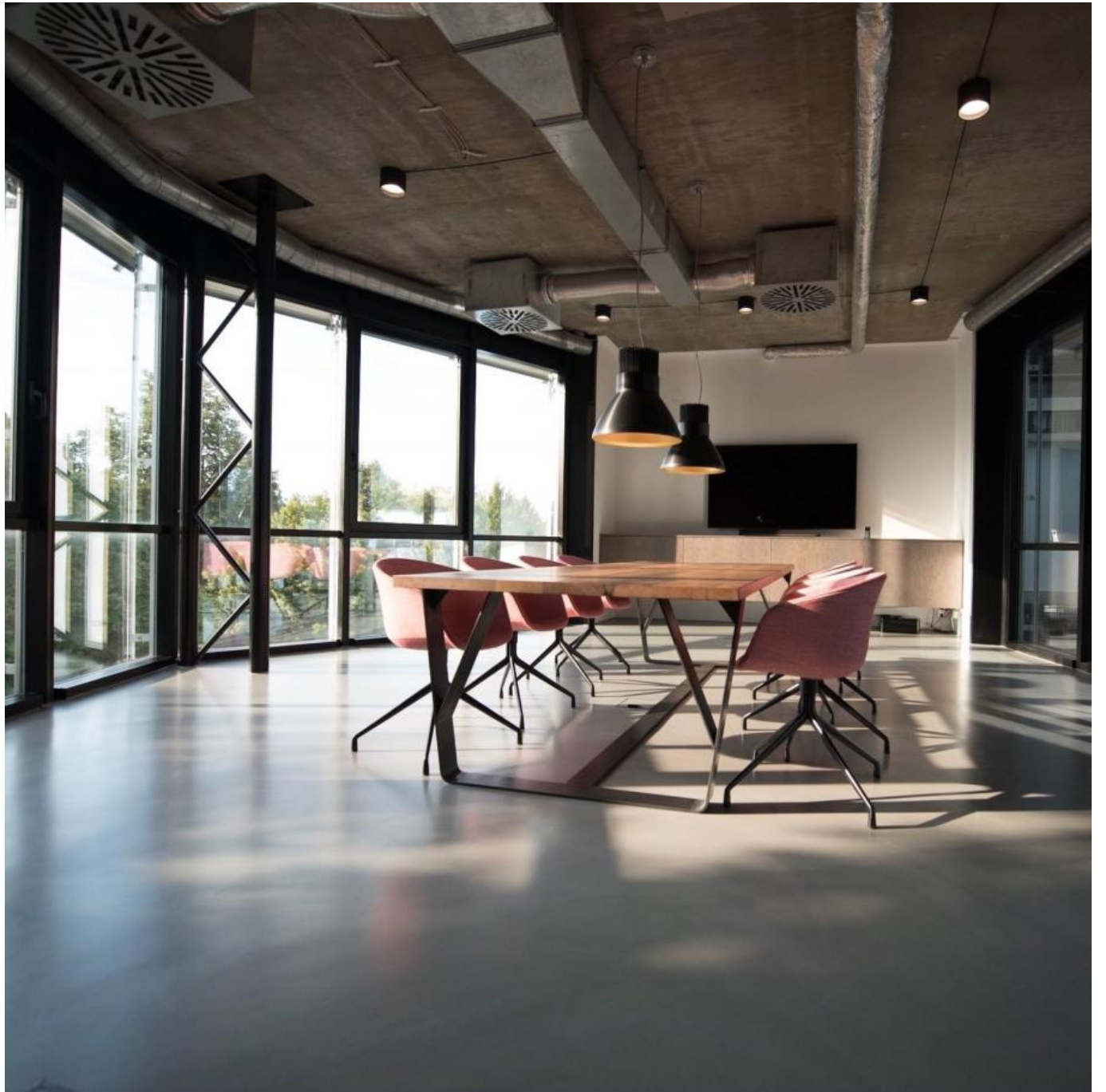
Friches d'aujourd'hui



Les friches ne sont pas qu'industrielles.

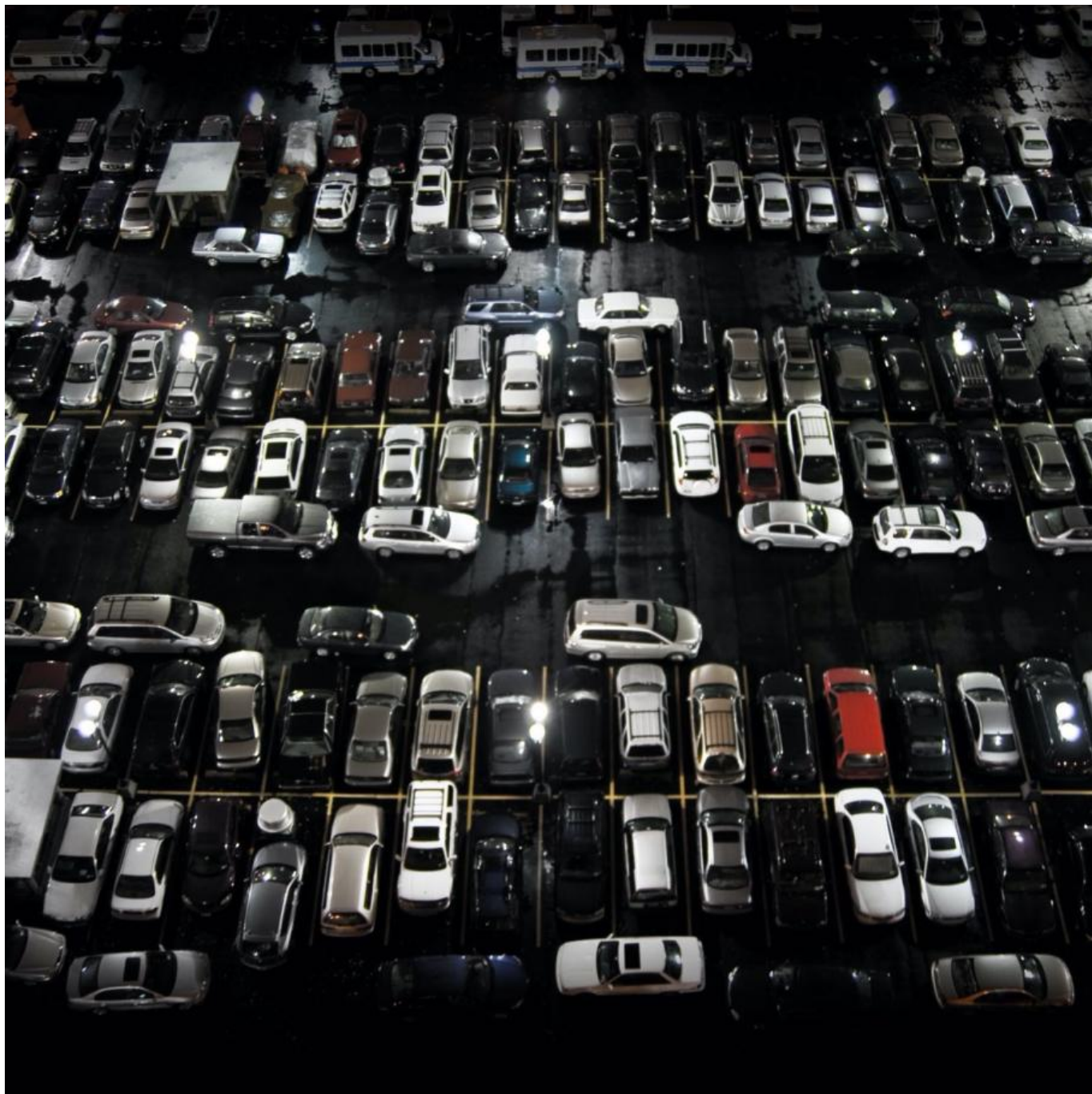
Friches de demain







OEL SAGET/AFP



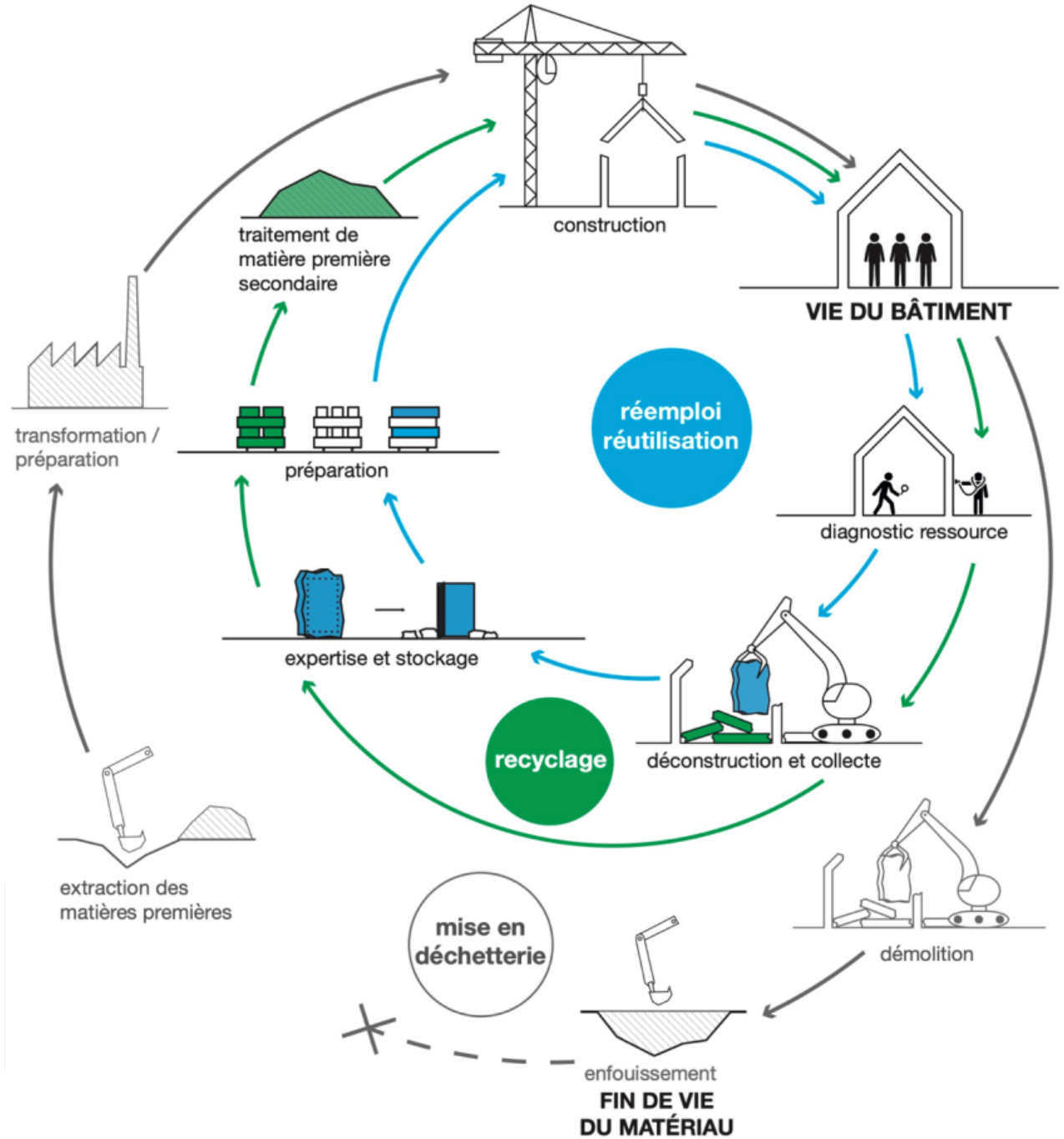




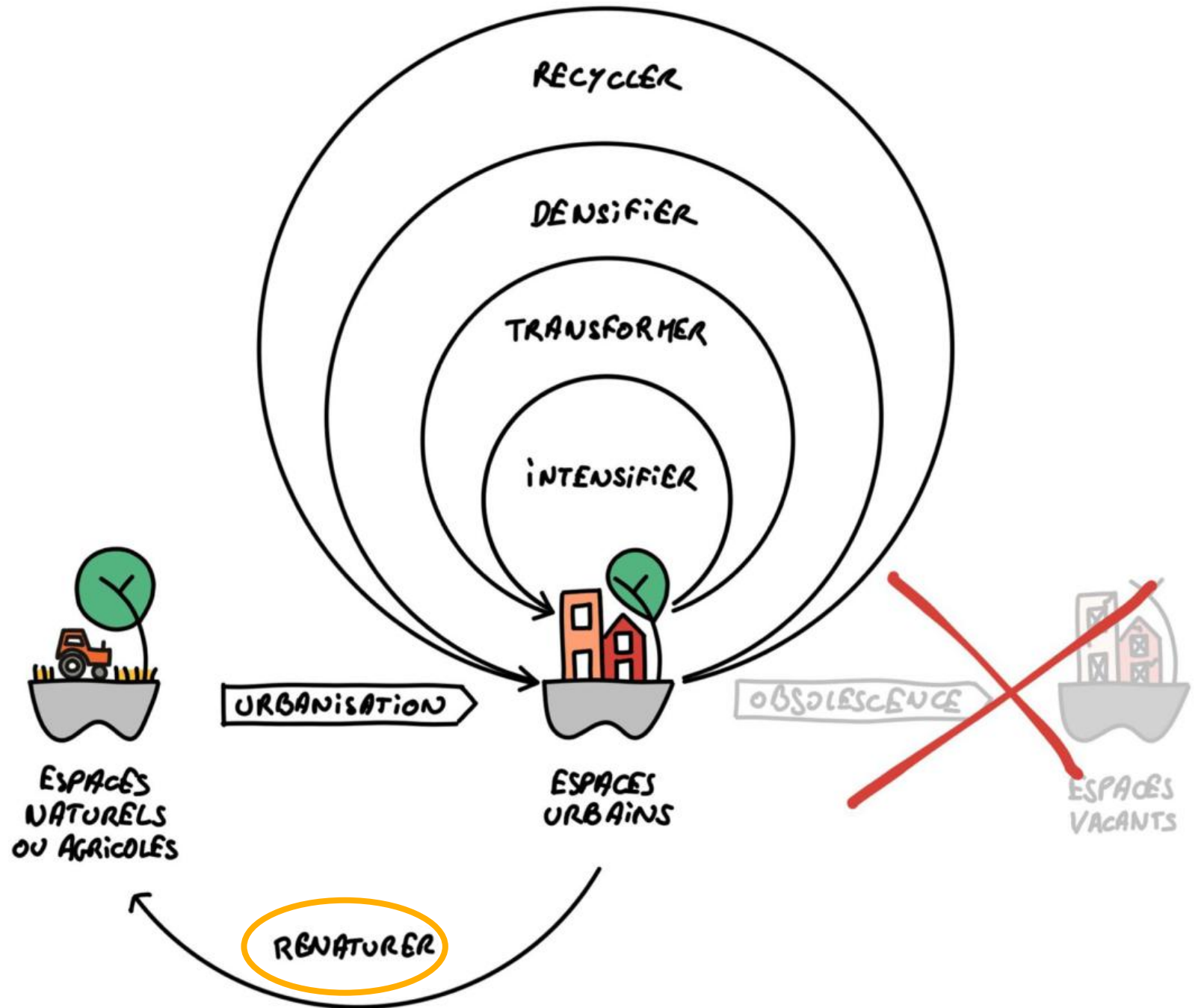
Bellasock



Faire la ville en circuit court



Renaturer



Renaturer les sols



Le Signal (1965) Soulac-sur-Mer

Renaturer les sols



Renaturer les sols



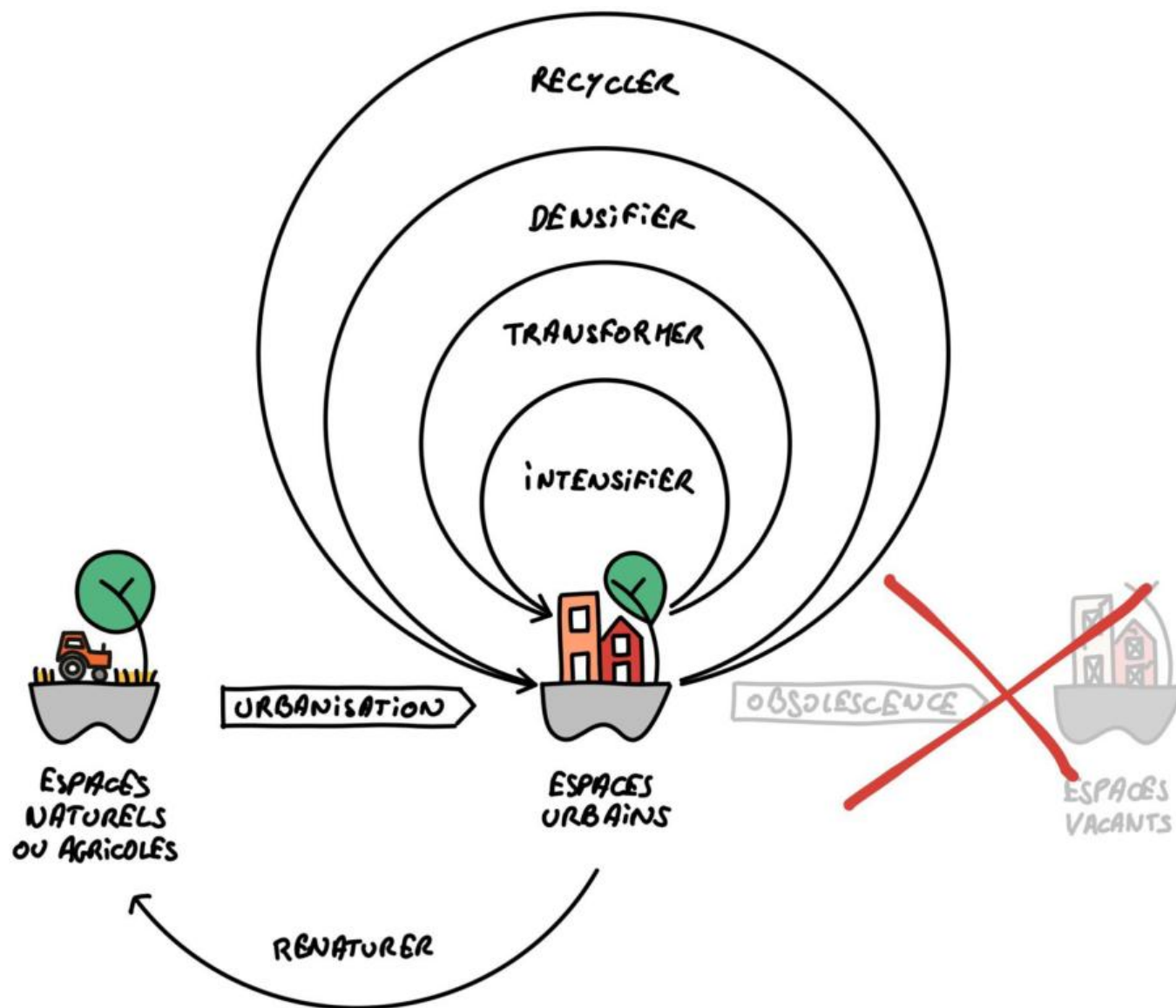


MANIFESTE

Passer à l'échelle



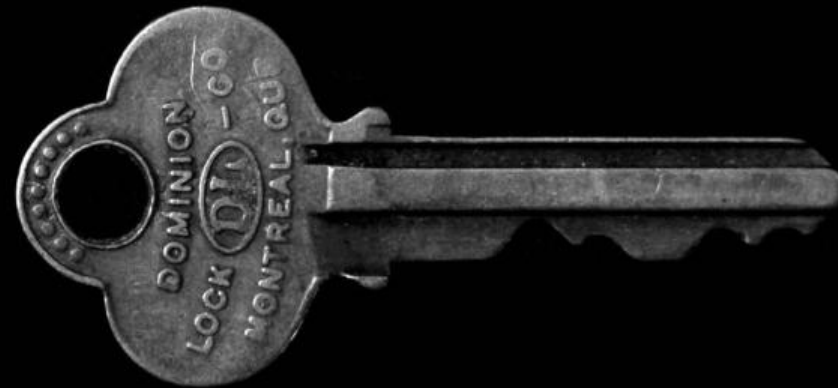
Faire la ville frugale



Se saisir de la clef du sol pour inverser les priorités pour le demi-siècle à venir : transformer la ville au lieu de l'étaler.

L'usage des sols est un précurseur de l'usage des ressources matérielles et énergétiques.

Prendre la clef du sol



Faire la ville de la proximité



La ville de la proximité donne la liberté de laisser sa voiture au garage.

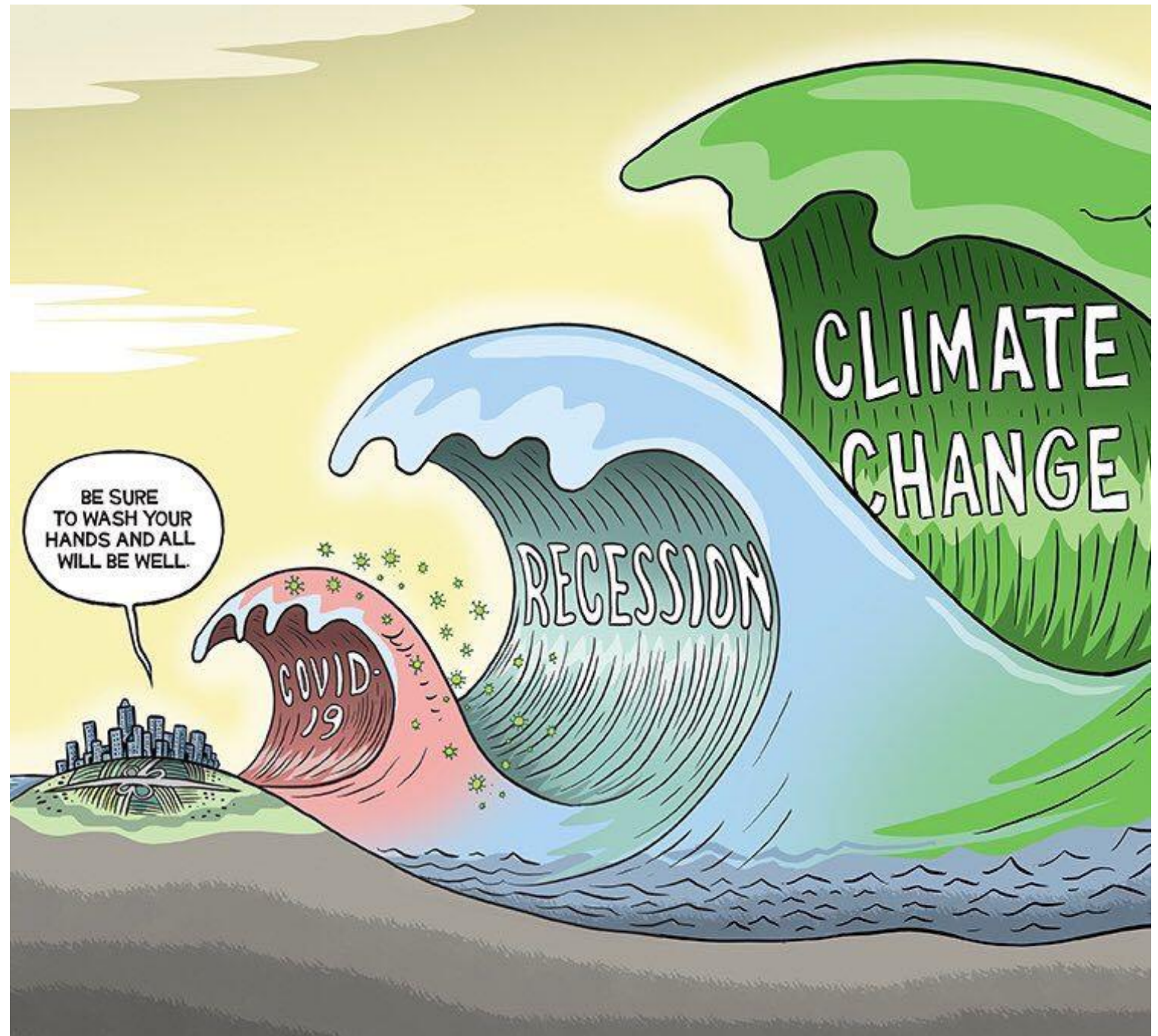
Amener les services et l'emploi à proximité des logements.

Tous les ans 7 millions de français déménagent, dont 1 million hors de leur Région.

**Faire la ville
pour tous**



Faire la ville adaptative



Mackay

dixit.net

Dégivrer la ville



Révéler le foncier invisible

- Méconnaissance des potentiels de la ville existante : repérer les temps et les espaces pour les activer.
- Focalisation sur les friches industrielles, mais toutes les boucles ont des potentiels
- Mettre en place des observatoires permanents de l'étalement ET des alternatives possibles



Changer de matière grise



- Des processus de projets plus complexes
- Mais surtout différents : la fin des temps et des rôles et des étapes étanches
- De nouveaux métiers à inventer

Déstandardiser



Forger les outils

- Se préoccuper (enfin) des temps courts et longs
- Développer les outils opérationnels du recyclage urbain
- Admettre que certains espaces fonciers essentiels ne sont pas bien gérés par le seul marché
- Mettre en place des acteurs du temps long qui veillent sur les sols stratégiques : les sols communs



Assurer la cohérence

- Un projet de territoire n'est ni agricole ni urbain
- Il ne peut être élaboré à l'échelle communale
- Il doit transcender les limites administratives étroites des interco.

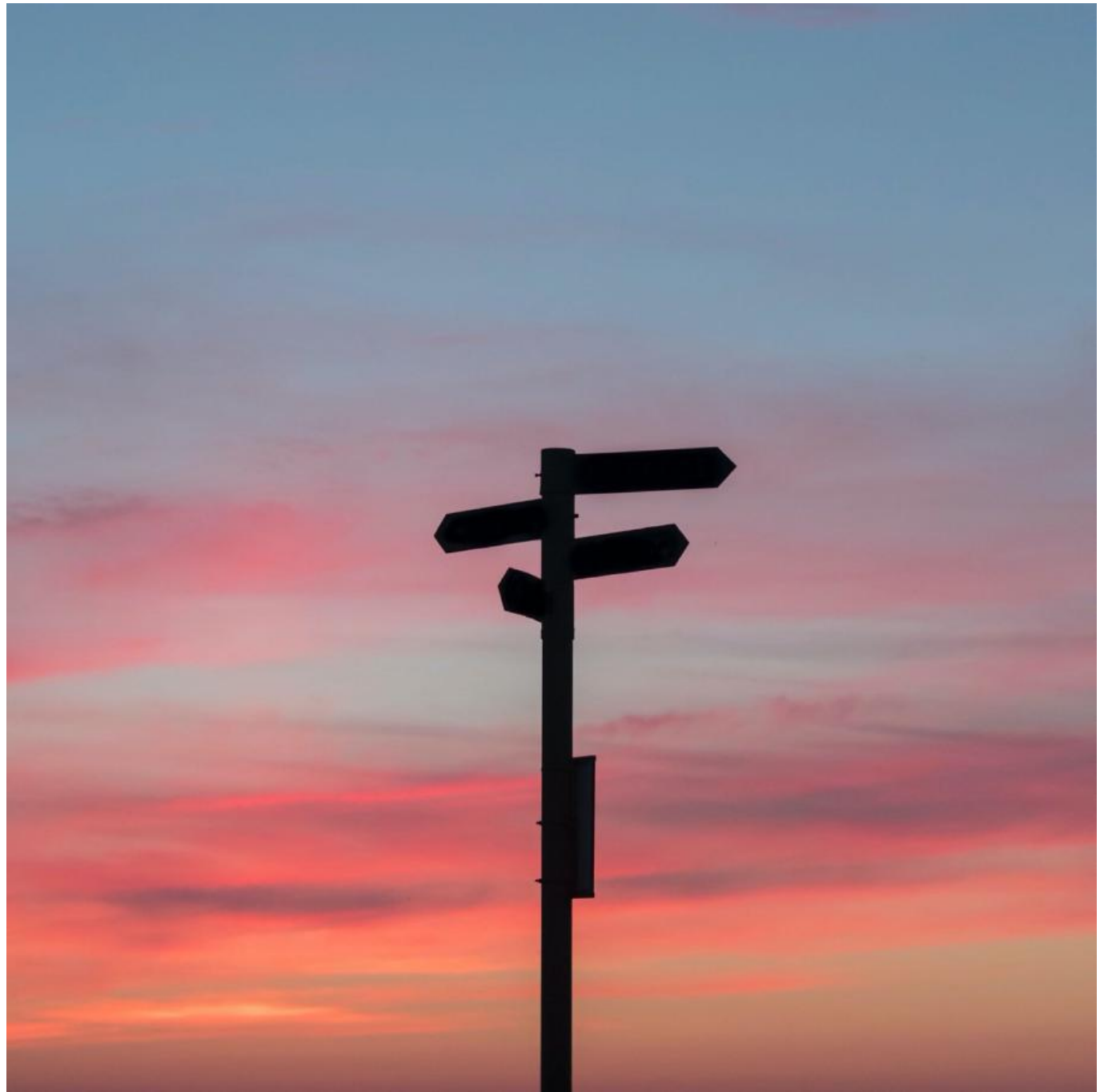


Penser systémique pour repenser le système





Bifurquer



Nécessité



Opportunité

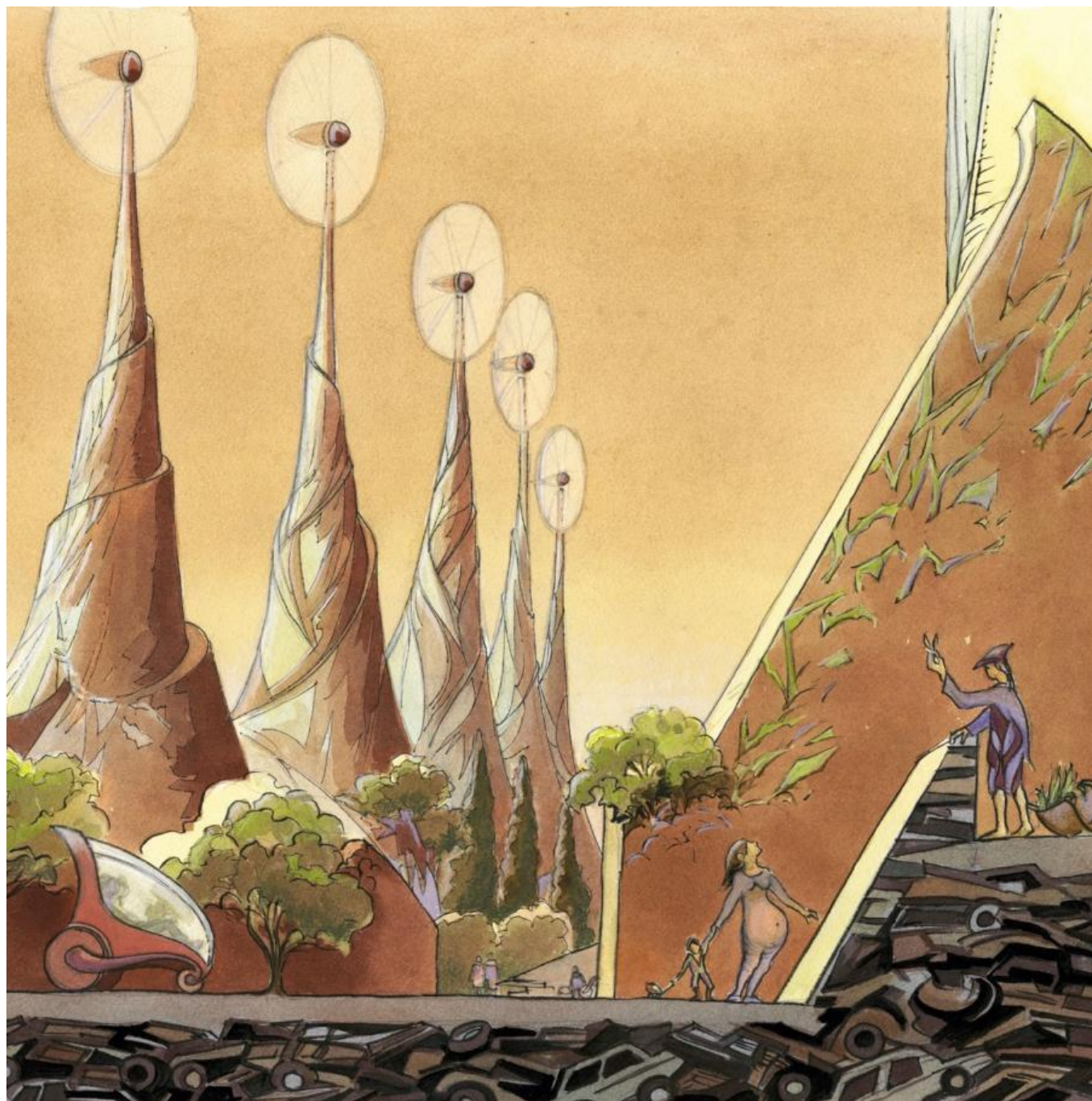
Nécessité et opportunité :

Individuelle : Nouveaux métiers de la transdisciplinarité, du dialogue, nouvelles façons d'exercer...

Collective : Nouveaux modèles d'affaires, nouveaux marchés pour les entreprises...
Nouveau positionnement des acteurs institutionnels publics et parapublics

L'étalement urbain n'est pas le problème, mais le symptôme d'un dysfonctionnement structurel de la fabrique de la ville.

Nécessité d'une prise de conscience des citoyens, professionnels et élus.



Manifeste pour un urbanisme circulaire

éditions Apogée, 2021.



La newsletter du mercredi :
dixit.net/newsletter



Porte Ouest
Master plan stratégique
de déploiement industriel et économique
Charleroi

Studio Paola Viganò + SWECO

avec :

IDEA Consult

Origin Architecture & Engineering

Tr@me

22 novembre 2021

Sommaire

I. Contexte de la Porte Ouest

- Une site, plusieurs échelles -
- Ecouter la ville, lire les dynamiques -
 - A partir de l'espace -
 - Histoire et icônes -
 - Vers une Vision -

II. Un Masterplan dynamique

- « La charte des valeurs » -
 - Vision -
 - Des entités -

I. INTRODUCTION

- Un site, plusieurs échelle -

Un site, plusieurs échelles

Dépasser l'image du sillon, valoriser son héritage



Une nouvelle image pour le sillon industriel

D'autres territoires ont utilisé l'image du parc comme moteur de développement économique. Des projets territoriaux importants sont aujourd'hui en cours.

Un site, plusieurs échelles

RUAU

9 ha

Monceau-sur-Sambre

CARSID

110 ha

*Gare de
Marchienne-au-Pont*

Chaine des terrils

Canal Charleroi-Bruxelles

Dampremy

RN90

Sambre

*Charleroi
Centre-ville*

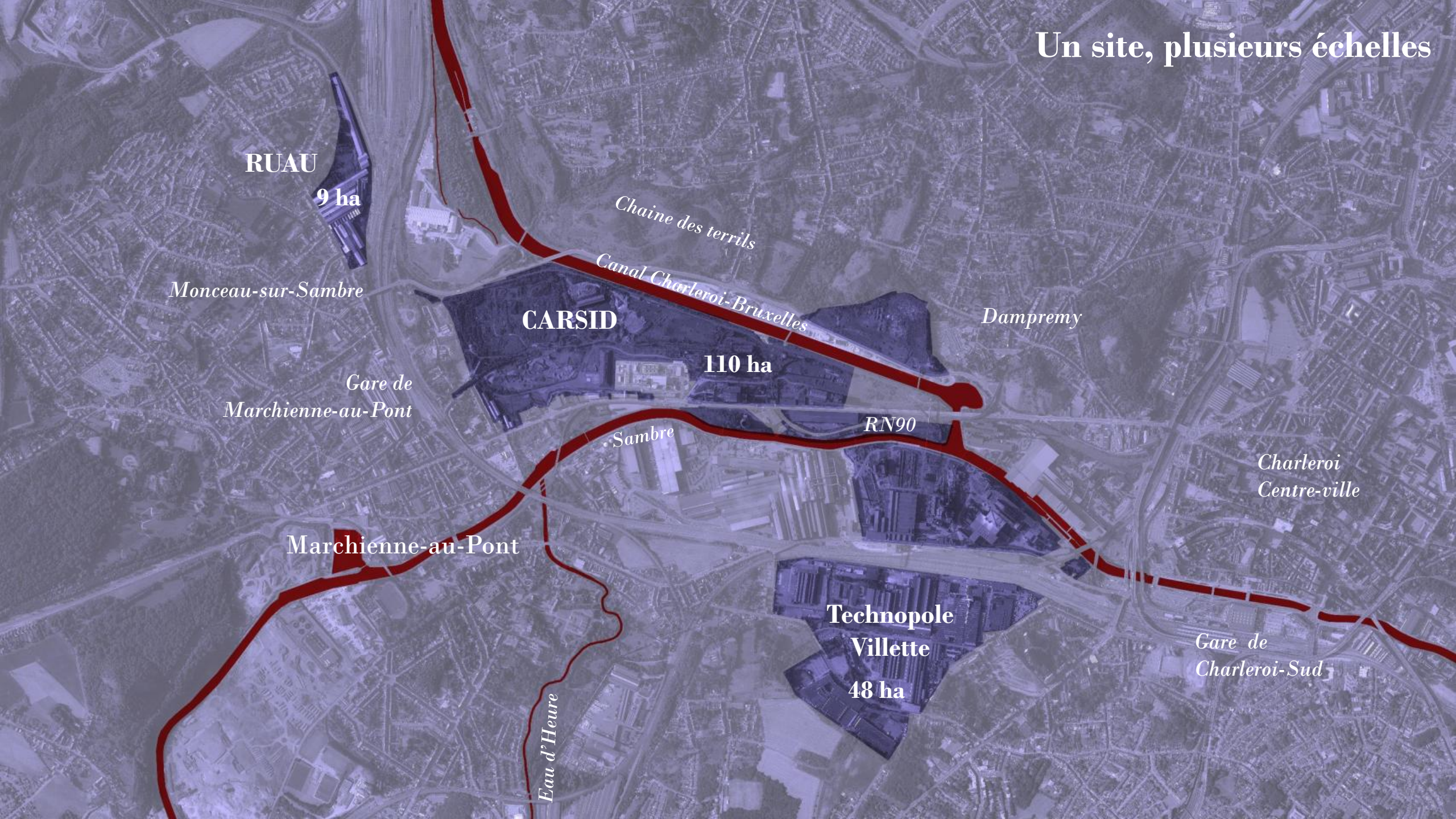
Marchienne-au-Pont

**Technopole
Villette**

48 ha

*Gare de
Charleroi-Sud*

Eau d'Heure



Écouter la ville, lire les dynamiques

extérieur / intérieur



*depuis la rue Arthur Delire
vers le site Porte Ouest*



*depuis la rue de Marchienne
vers le HF4*



*depuis la gare de Marchienne
vers le site Porte Ouest*



*depuis le pont de Marchienne
vers le site Porte Ouest*

intérieur / extérieur



*depuis la Sambre
vers l'église de Marchienne*



*depuis la Sambre vers la brasserie
de la route de Mons*



*depuis la central TGV
vers l'église de Marchienne*



*depuis le site Porte Ouest
vers Damprémy*

Écouter la ville, lire les dynamiques

paysage



*friche végétale spontanée
sur le site Train 600*



*paysage le long
de l'Eau d'Heure*



*depuis le site Porte Ouest
vers la chaîne des terrils*



*depuis le site Porte Ouest
à côté de la cokerie*

icônes



*confluence du canal
et de la Sambre*



haut-fourneau 4

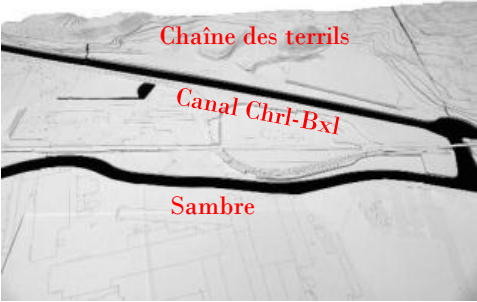


cheminée sur le site Porte Ouest



tour de refroidissement

Une topographie

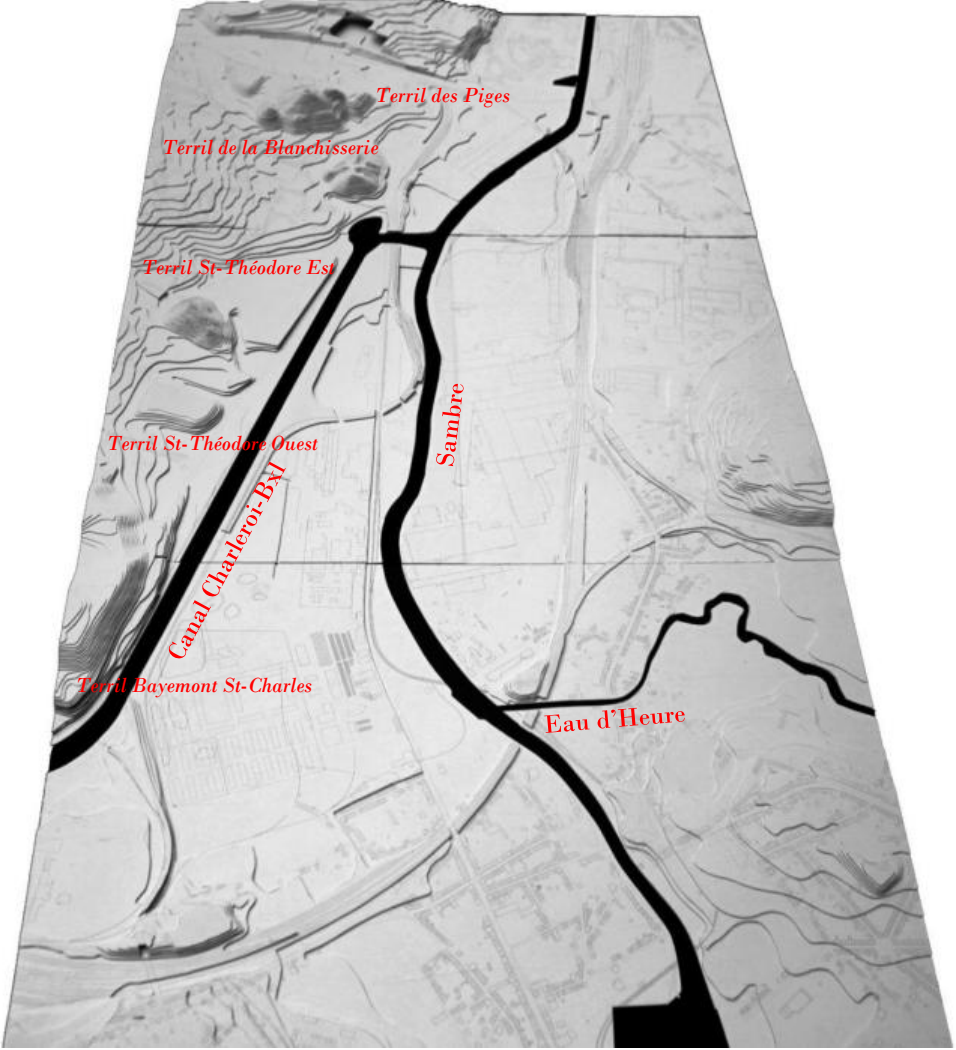


Vue Sud-Nord



Vue Ouest-Est

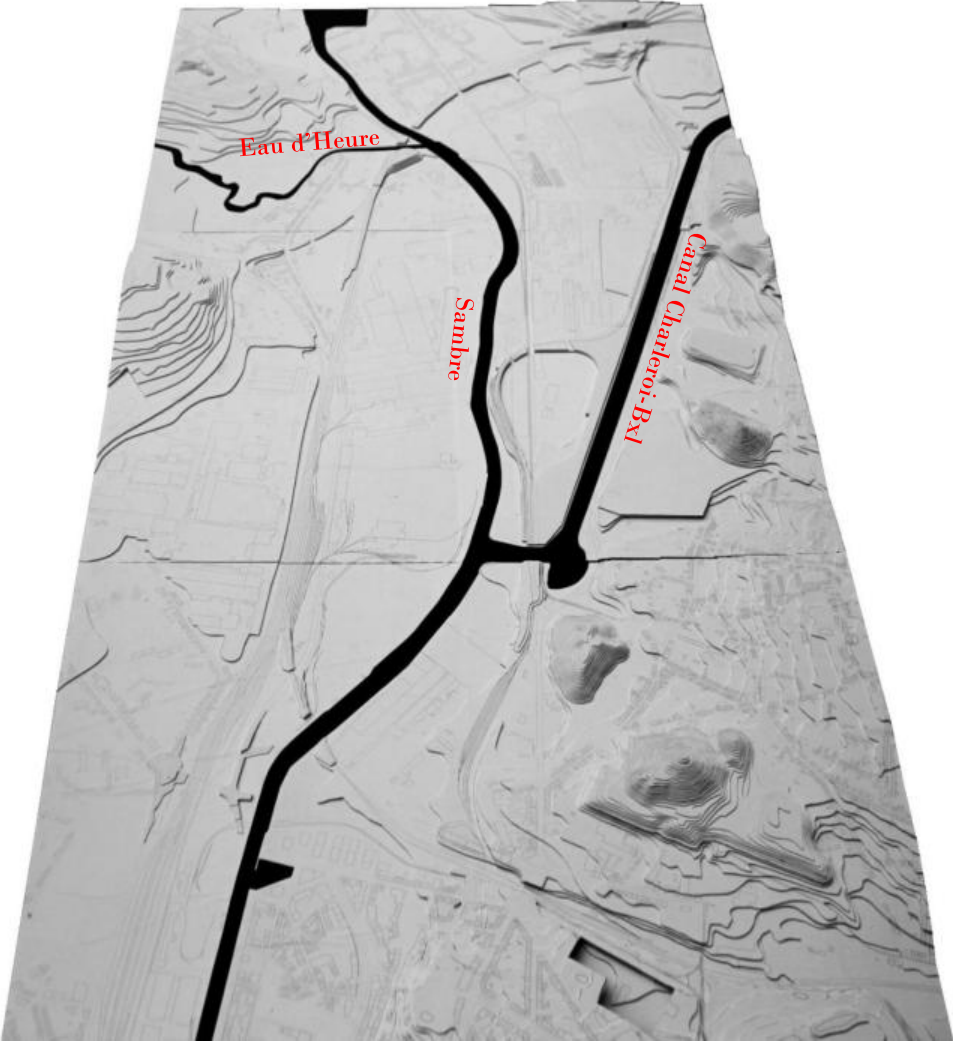
CHARLEROI CENTRE-VILLE



Vue Ouest-Est

MARCHIENNES-AU-PONT

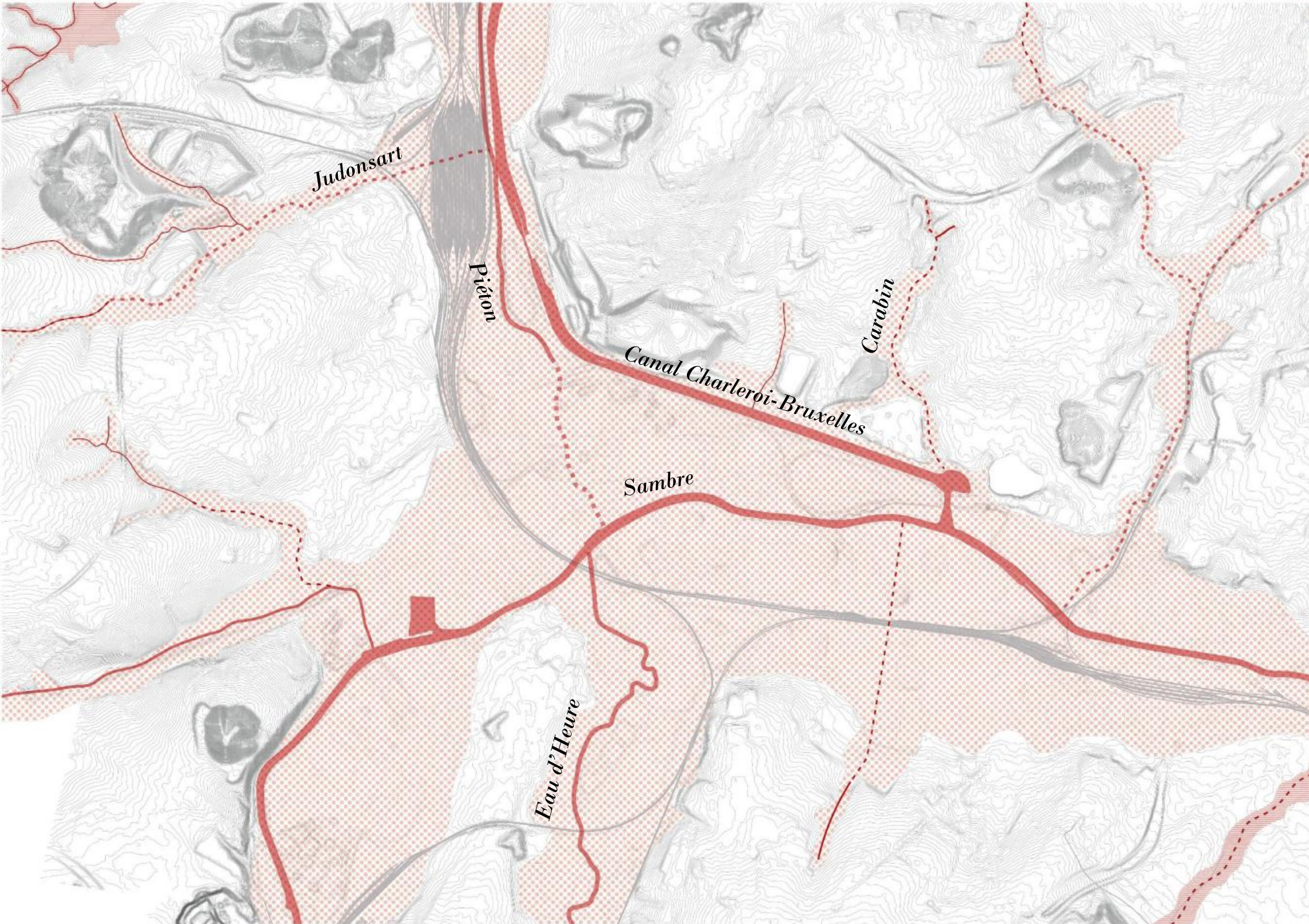
MARCHIENNES-AU-PONT






Vue Est-Ouest

CHARLEROI CENTRE-VILLE

Les trois vallées



-  Système des vallées
-  Cours d'eau et canaux ouverts
-  Cours d'eau souterrains

Les trois vallées



Piéton en amont de la station d'épuration - Roux



Ruisseau de Judonsart, affluents du Piéton



Trop-plein du Piéton vers le Canal – Roux



Timac Agro (dernier aperçu du Piéton avant le site Porte Ouest)



Canal de Charleroi-Bruxelles - darse



Sambre – berges végétales

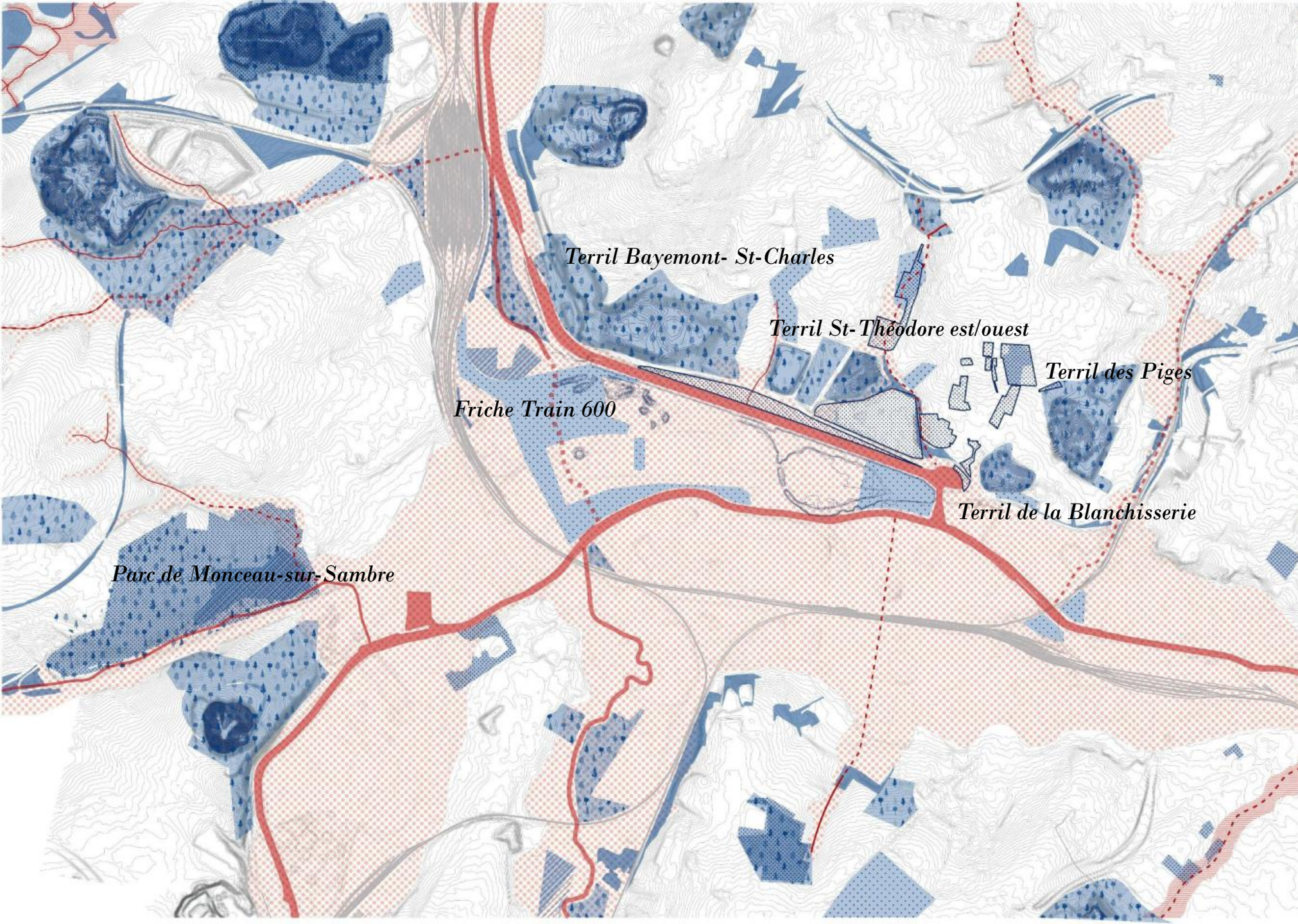










Sambre – berges infrastructurés



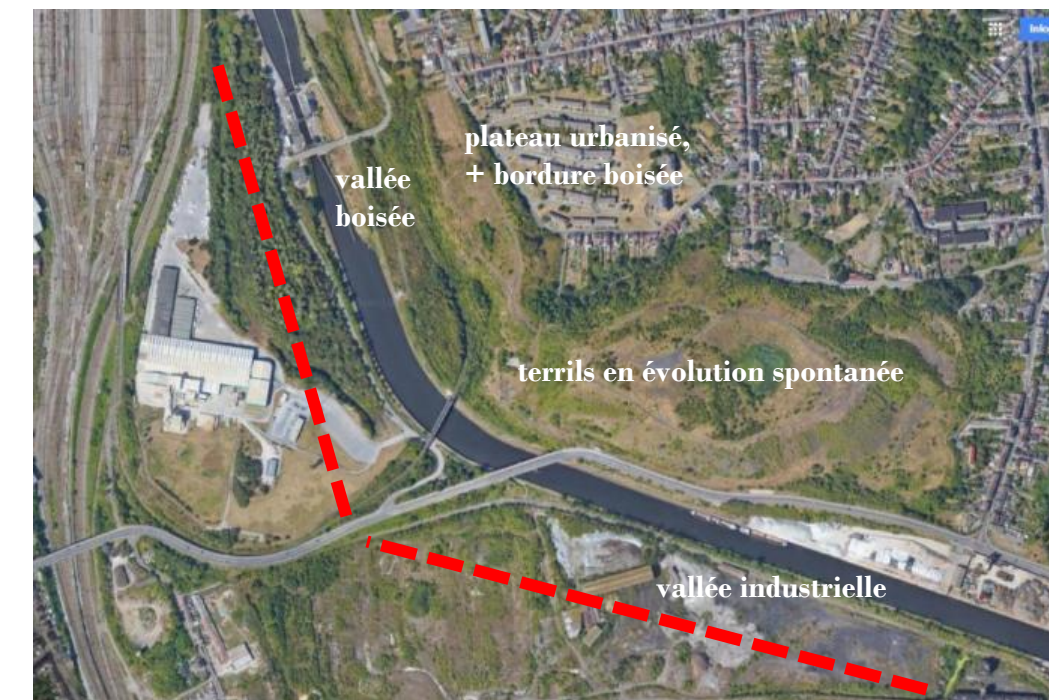
Eau d'Heure

Paysage et biodiversité



-  Parcs existants
-  Forêts
-  Jeune forêt / friche
-  Prairie
-  Terrils
-  Projet Nature en Ville
Parc des terrils canal
-  Système des vallées
-  Cours d'eau ouverts
-  Cours d'eau souterrains

Paysage et biodiversité



Pentes, collines/terrils

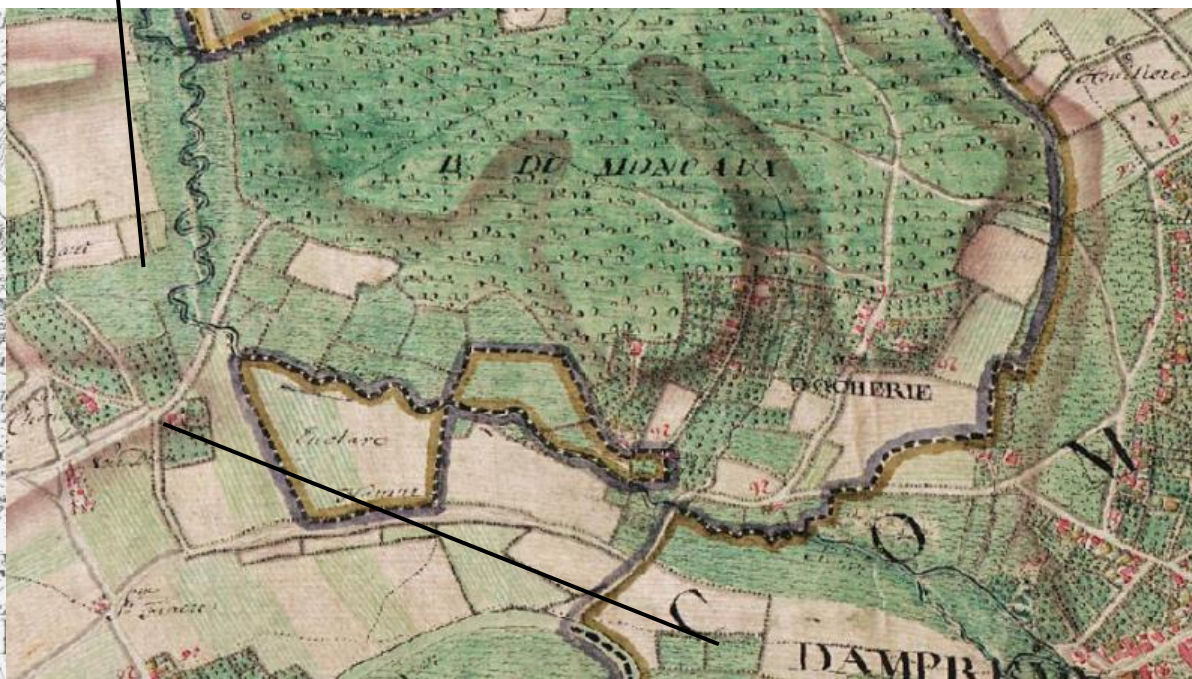
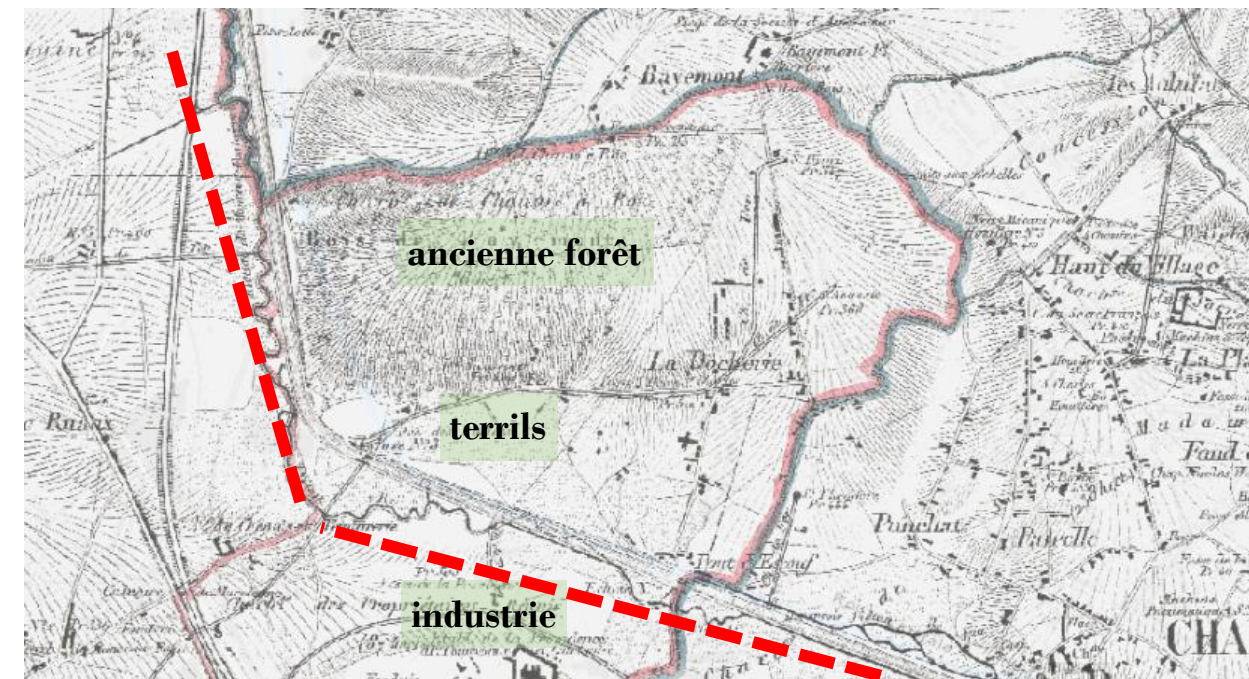
Paysage et biodiversité

vallée étroite
(le Piéton)

plateau boisé
(Bois de Bayemont)

prés humides ouverts
(confluence Piéton/Sambre)

presqu'île interfluviale
entre bordures humides
route et traverse à gué



Paysage et biodiversité



1/ Terril Saint-Charles et Bayemont



2/ Zone de développement (Timac)



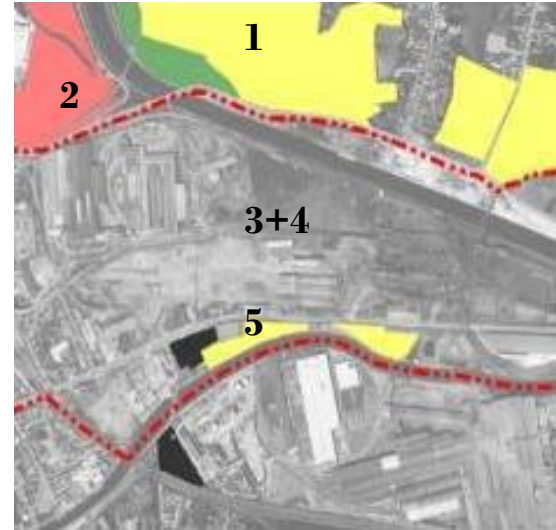
3/ Train 600







4/ Train 600



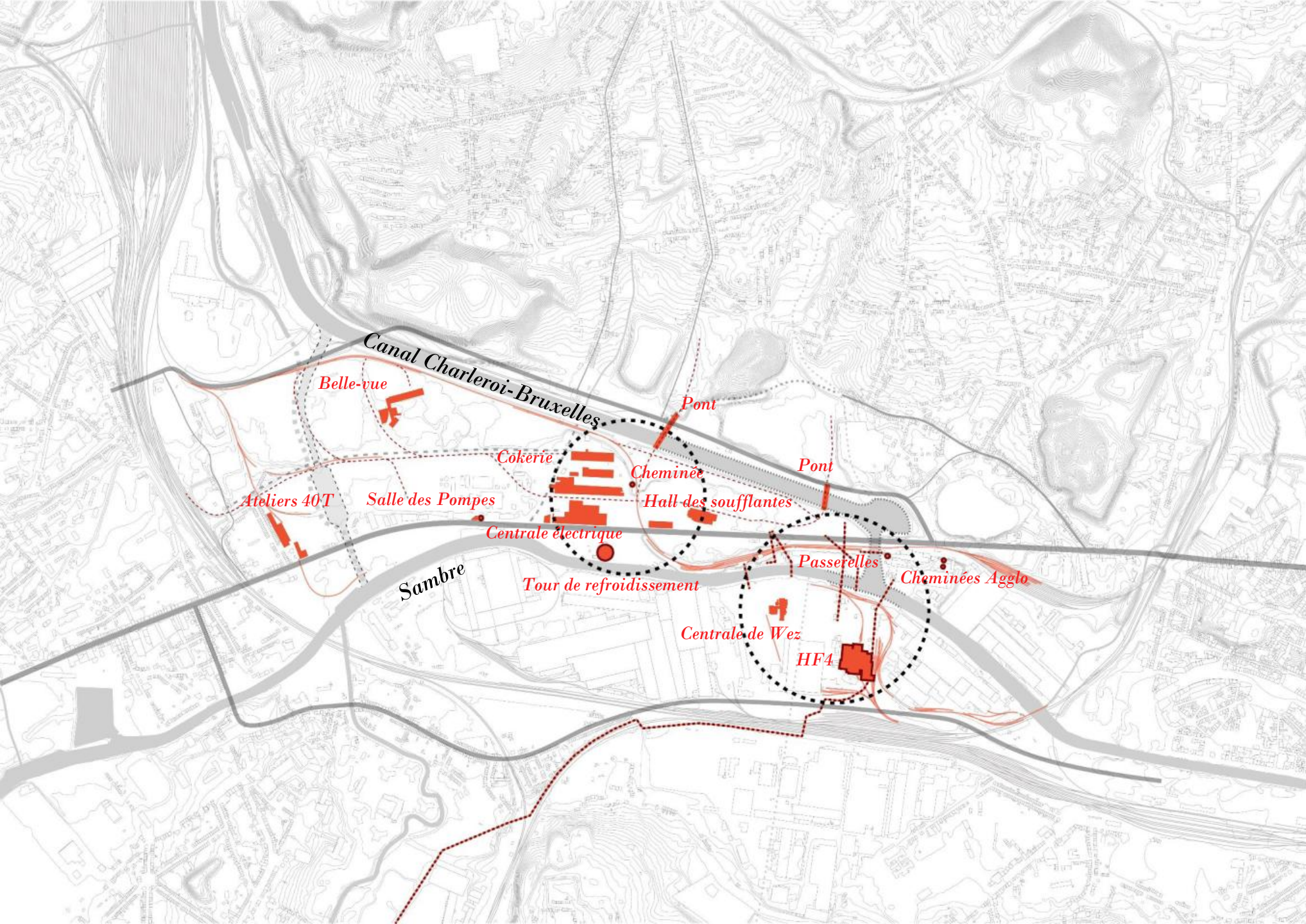
5/ Rive gauche de la Sambre










Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN)

-  Zone de développement
-  Zone de liaison
-  Zone centrale caractéristique
-  Zone centrale restaurable

Histoires et icônes



-  Icones et potentiel de reconversion
-  Cluster de bâtiments patrimoniaux
-  Axes routiers
-  Confluence canal / sambre
-  Anciennes lignes de chemin de fer
-  Ancien bras de canal
-  Passerelles existantes à valeur patrimoniale

Histoires et icônes

Icônes

- ① HF4
- ② Cheminées de la zone agglo
- ③ Tour de refroidissement
- ④ Château d'eau
- ⑤ Cheminée en béton de la Cokerie

Edifices patrimoniaux à potentiel de reconversion

- ⑥ Centrale de Wez
- ⑦ Centrale Soufflante
- ⑧ Vestiaires
- ⑨ Centrale électrique
- ⑩ Site Belle-vue
- ⑪ Halls du service Traction
- ⑫ Salle des pompes
- ⑬ Laminoirs de Thy-le-Château

Eléments patrimoniaux servant à tisser du lien

— Rails

— Ponts

--- Eléments en cours de démolition ou dont la démolition est prévue prochainement



10. Belle-vue



7. Centrale soufflante



Cokerie



2. Cheminées



12. Salle des pompes



8. Vestiaires



9. Centrale électrique



3. Tour de refroidissement



6. Centrale de Wez



11. Halls du service Traction



1. HF4



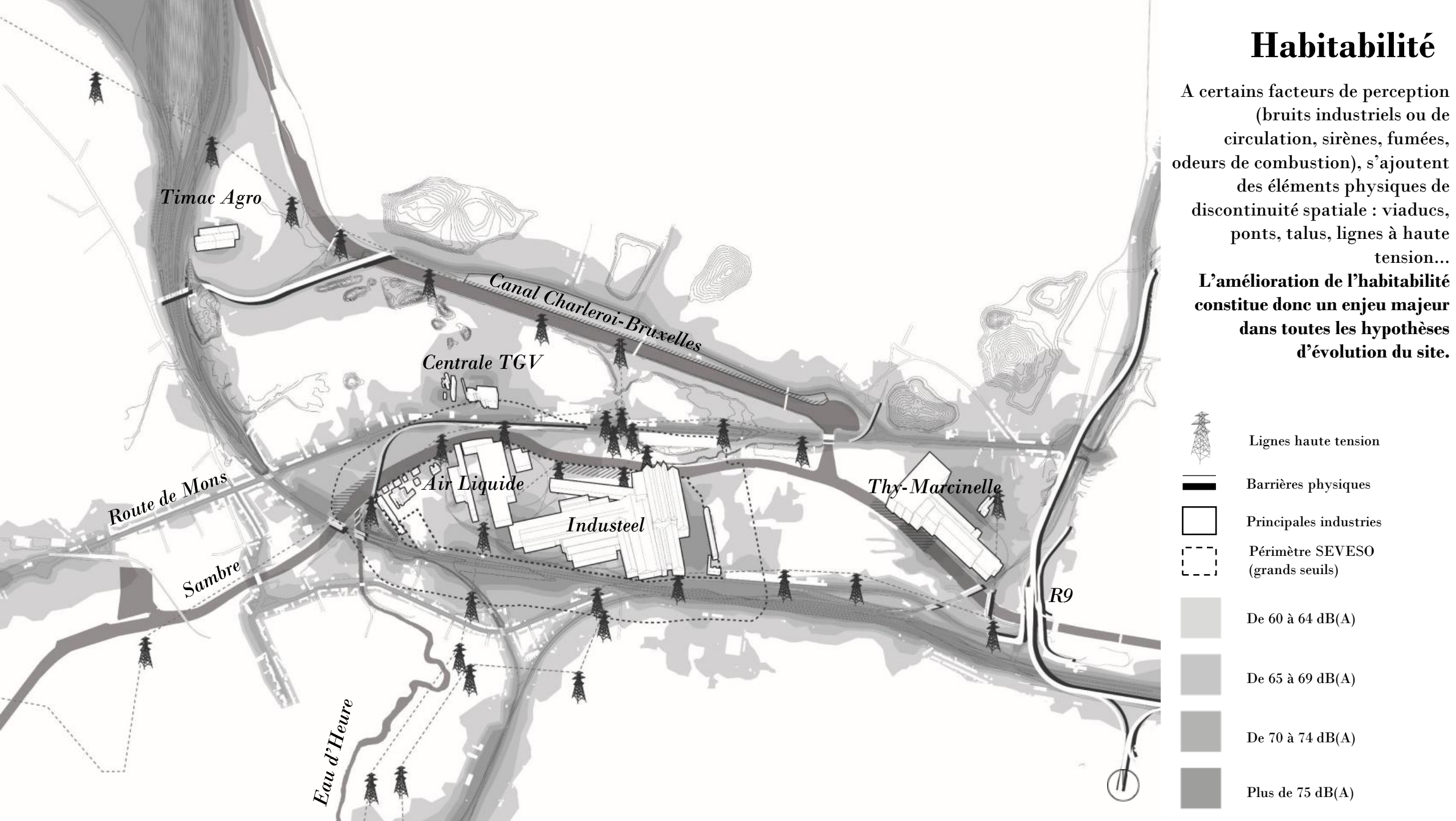
13. Laminoirs Thy-le-Château (démolis)



Habitabilité

A certains facteurs de perception (bruits industriels ou de circulation, sirènes, fumées, odeurs de combustion), s'ajoutent des éléments physiques de discontinuité spatiale : viaducs, ponts, talus, lignes à haute tension...

L'amélioration de l'habitabilité constitue donc un enjeu majeur dans toutes les hypothèses d'évolution du site.



Habitabilité

A certains facteurs de perception (bruits industriels ou de circulation, sirènes, fumées, odeurs de combustion), s'ajoutent des éléments physiques de discontinuité spatiale : viaducs, ponts, talus, lignes à haute tension...

L'amélioration de l'habitabilité constitue donc un enjeu majeur dans toutes les hypothèses d'évolution du site.



Grues en travail sur le Ravel (Sambre)



Lignes HT et transformateur électrique



Bruit /fumée de la centrale TGV, N90



Le long du Ravel en bord de Sambre

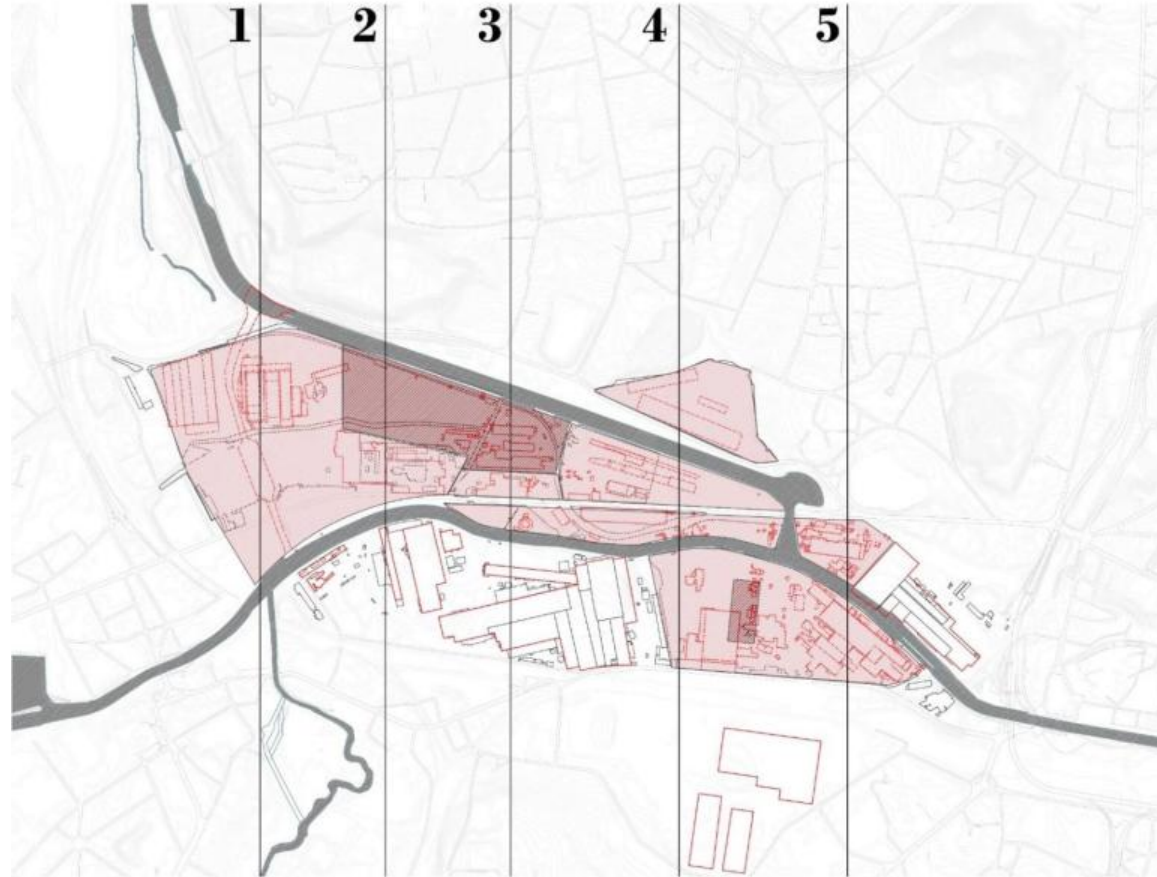


Ponts, murs, obstacles physiques/visuels

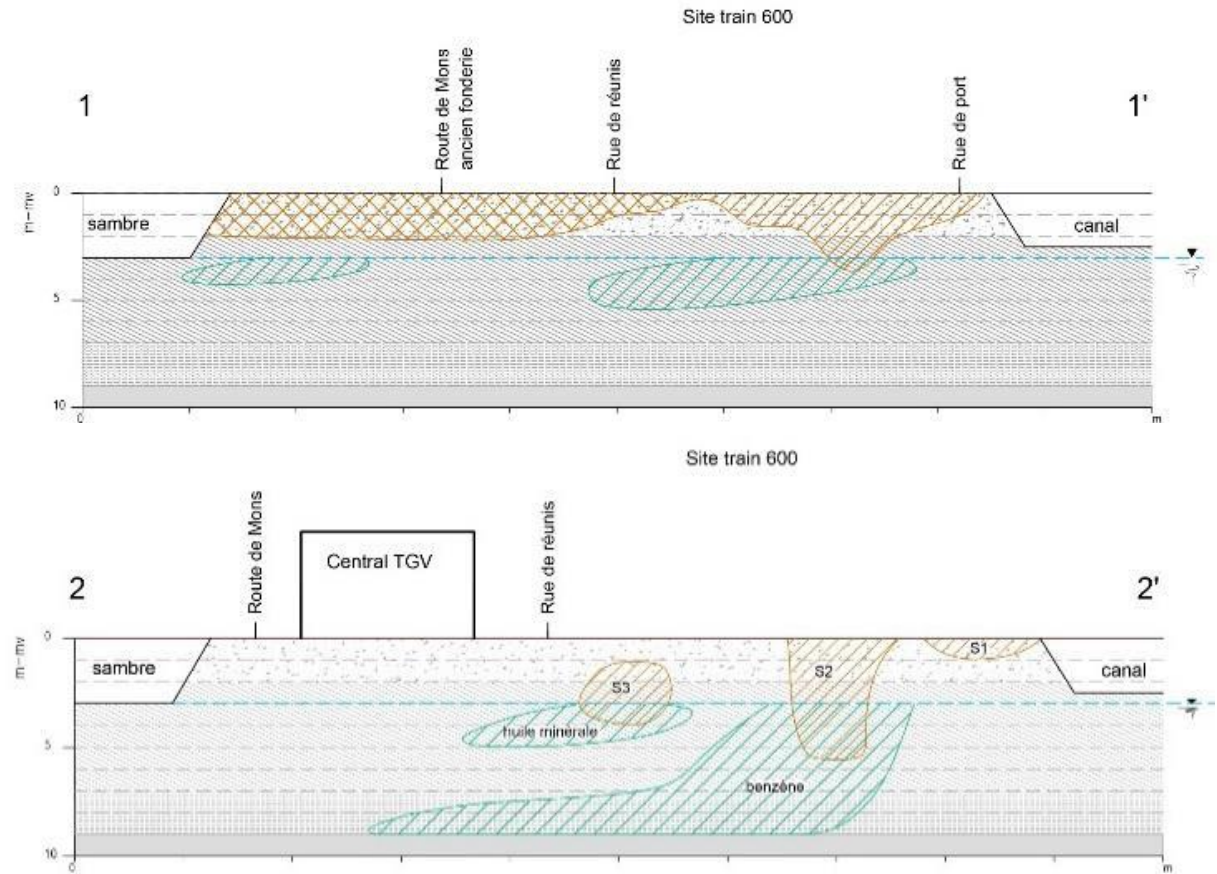


Lignes haute tension et bruits industriels

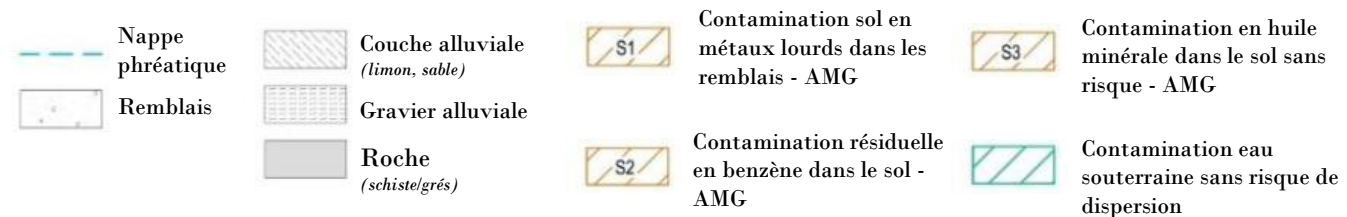
Pollution des sols



Carte schématique des zones à risques élevés et très élevés



Premières hypothèses (coupes 1 et 2)



Mobilités

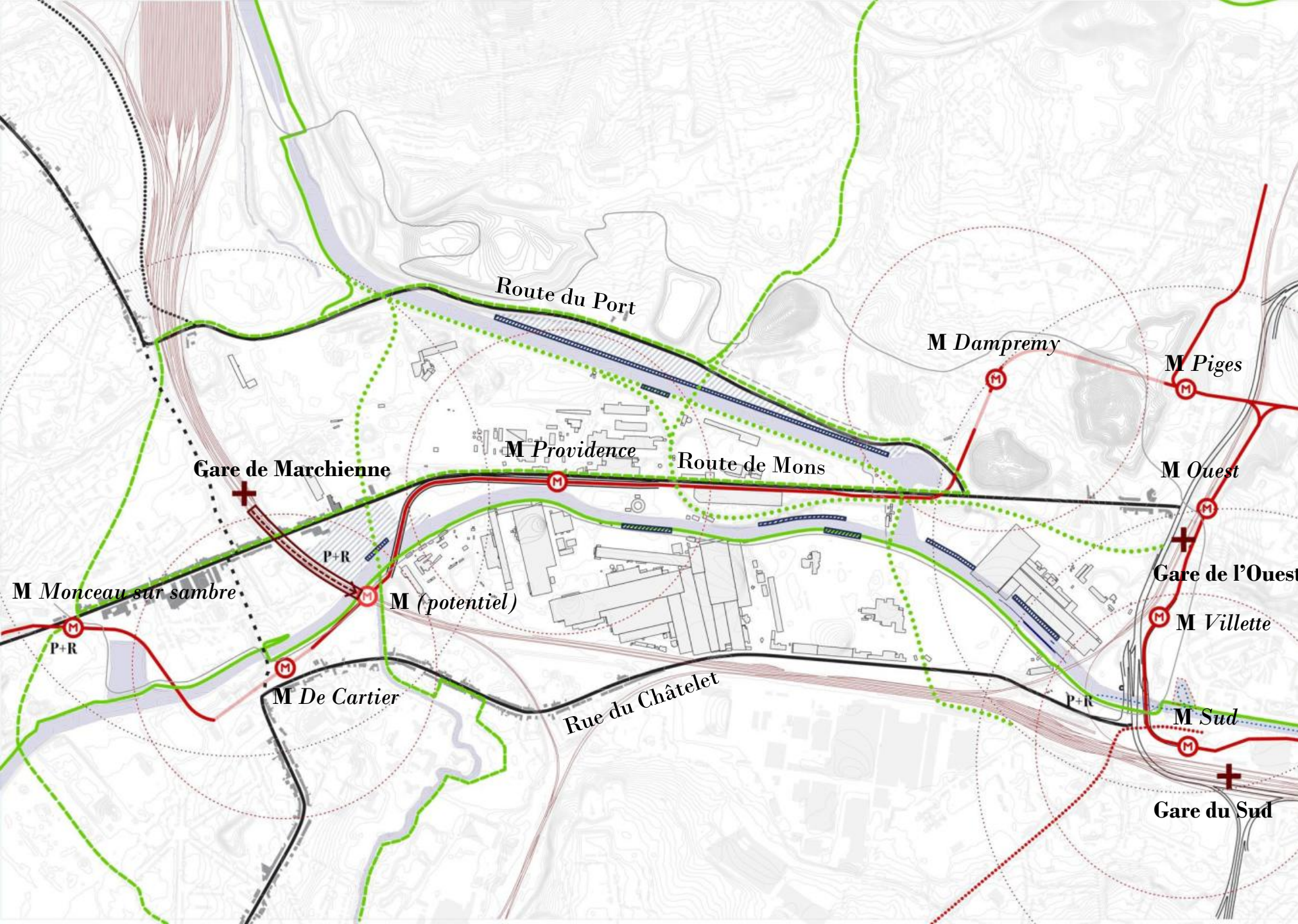
Une très bonne desserte en métro et en train qui reste à valoriser par des programmes adaptés, avec une réflexion complémentaire sur les horaires du métro en soirée

Des parkings-relais à dimensionner au plus juste en intégrant le report modal en amont et leur impact urbain

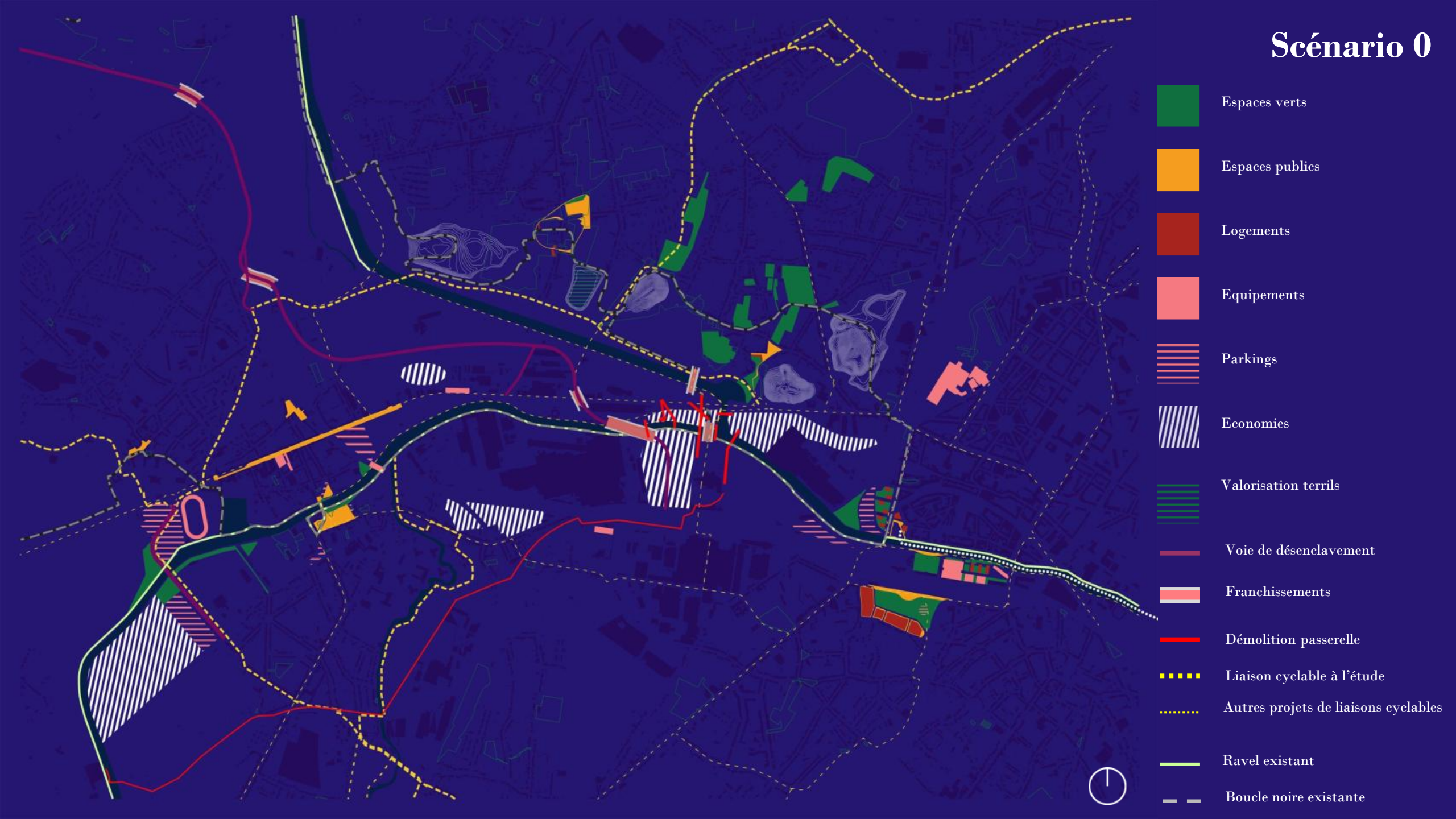
Un accès automobile au site par les axes existants (pas de nouvelle voie de désenclavement), avec différents scénarios à étudier pour leur apaisement

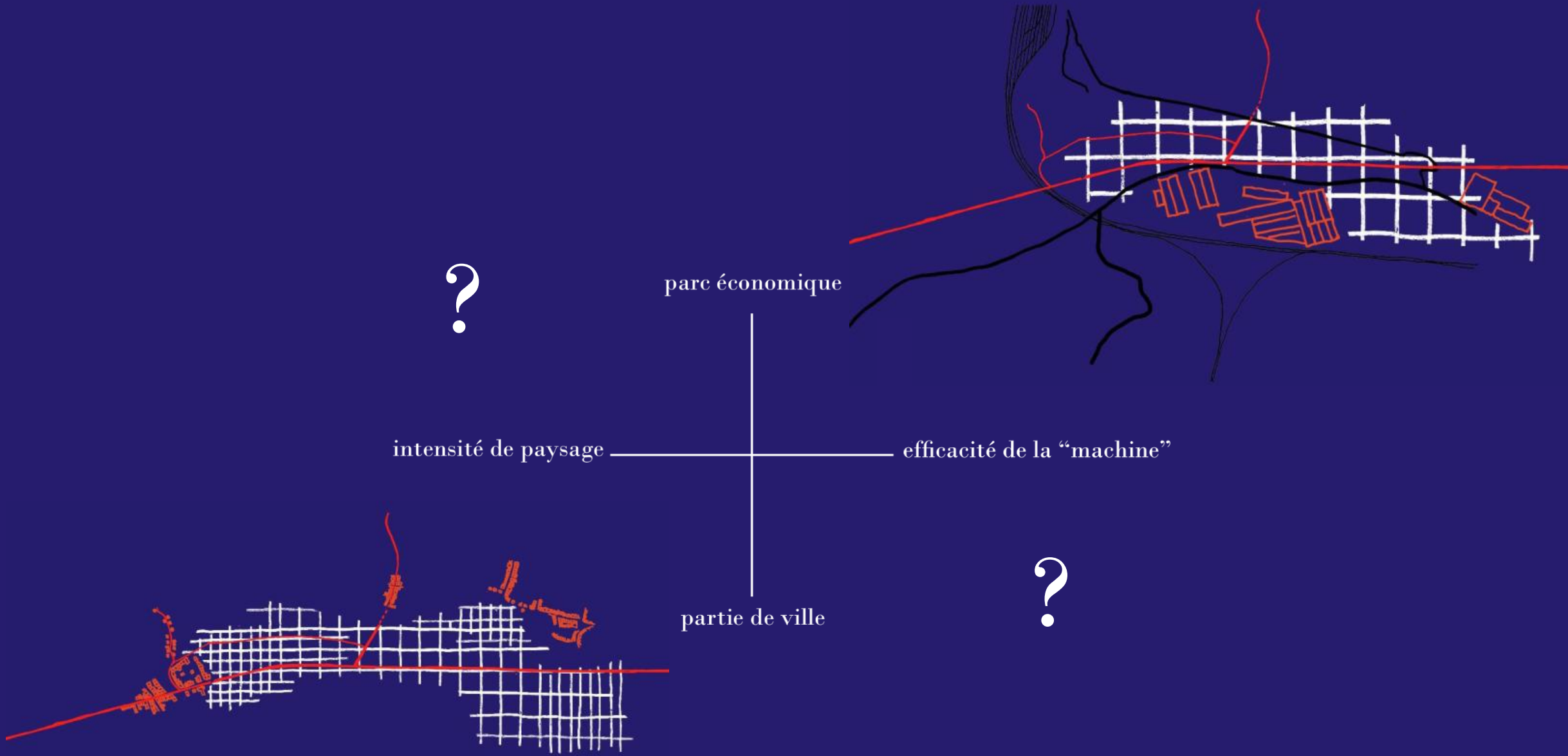
La Porte Ouest comme lieu de connexion entre les Ravel et les grands itinéraires cyclables et de randonnée

De nombreux quais à utiliser, en conciliant la logistique fluviale avec les usages urbains au contact de l'eau



Scénario 0





II. UN MASTERPLAN DYNAMIQUE

- « Charte des valeurs » et *Vision* -

Un masterplan dynamique



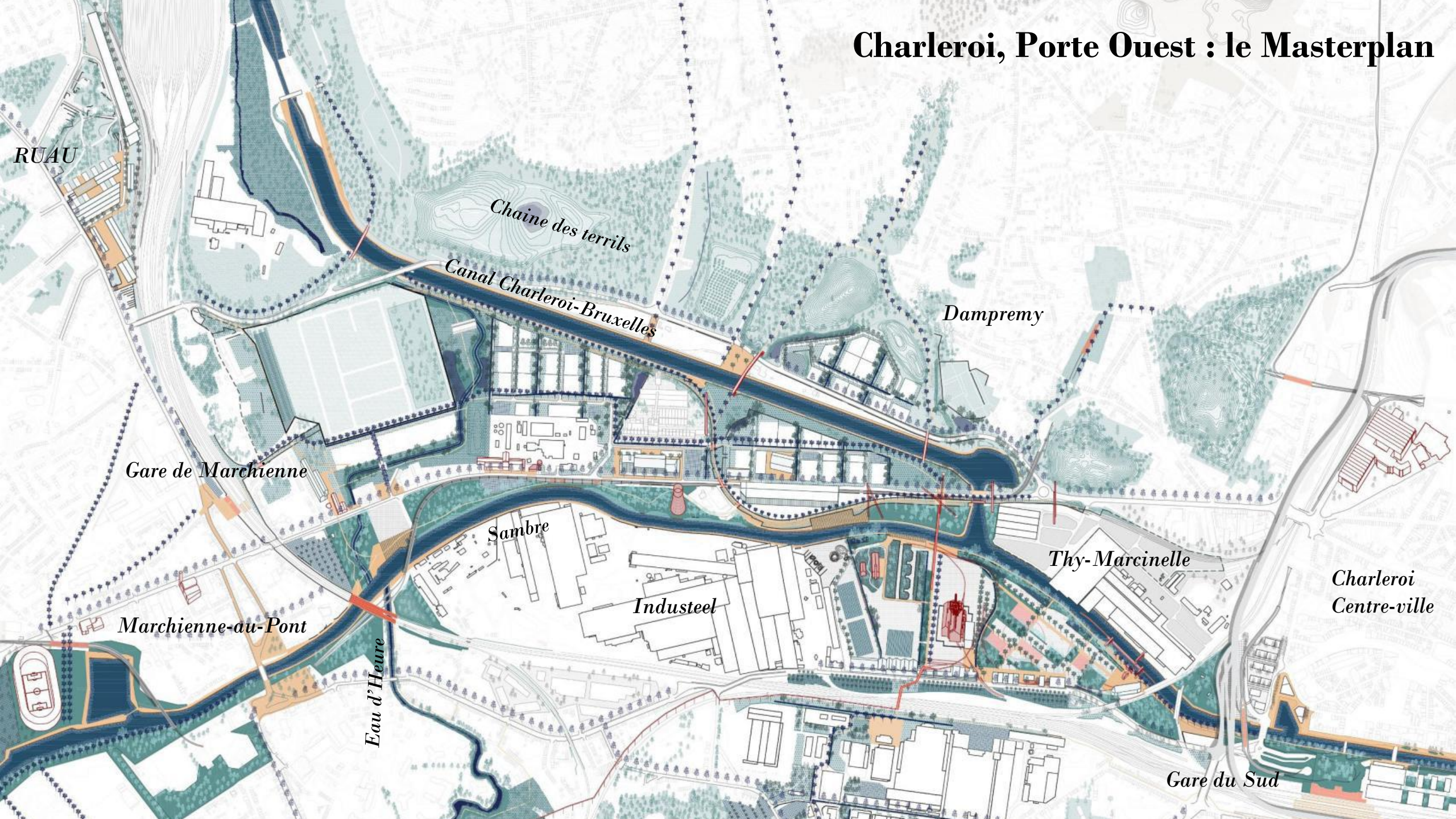
Après plusieurs mois d'étude, plusieurs sujets présentent encore de **nombreuses inconnues**, au premier rang desquels **la pollution des sols et de la nappe**, qui constitue une thématique structurante pour un site comme la Porte Ouest.

Face à cette condition, il s'agit donc d'imaginer un **masterplan dynamique** faisant l'objet non seulement de **misés à jour** (*updates*) mais bien de véritables **améliorations et optimisations** (*upgrades*) au fur et à mesure de l'arrivée de nouvelles données qui permettront d'intégrer la **grille de « re-fondation »** avec les stratégies de dépollution.

Le masterplan s'organise en quatre parties :

- I/ Une « charte des valeurs » et un nouveau récit ;
- II/ Une vision ;
- III/ Des entités spatiales ;

Charleroi, Porte Ouest : le Masterplan



RUAU

Chaine des terrils

Canal Charleroi-Bruxelles

Dampremy

Gare de Marchienne

Sambre

Industeel

Thy-Marcinelle

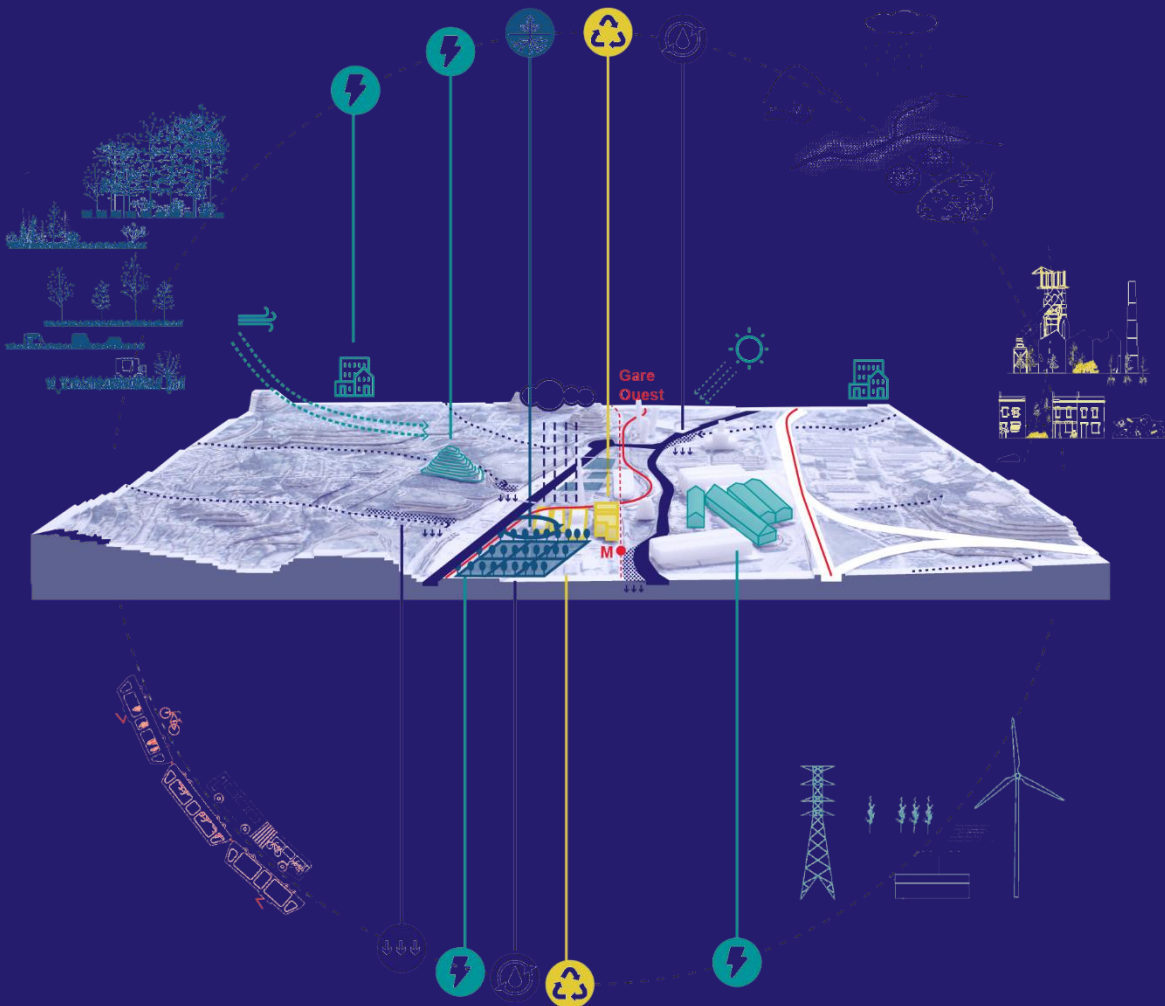
Charleroi
Centre-ville

Marchienne-au-Pont

Eau d'Heure

Gare du Sud

« Charte des valeurs »



En matière d'économie le masterplan :

- Renforce l'attractivité et l'habitabilité globales du territoire autant que le développement de nouvelles surfaces économiques.
- Considère le foncier comme une ressource limitée.

En matière de culture et de patrimoine :

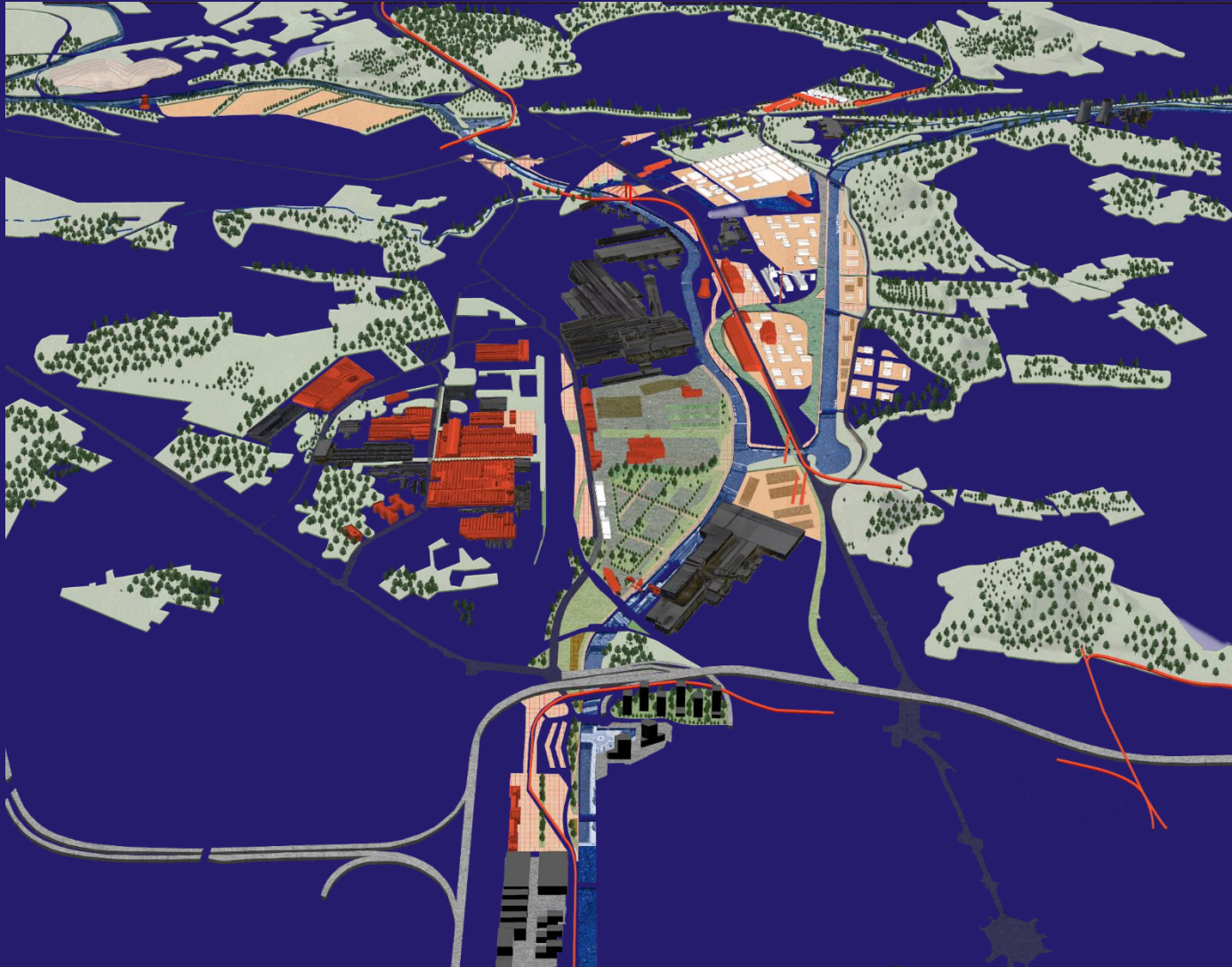
- Tout ce qui existe est culturel.
- Adopte une posture ouverte sur les transformations de ce patrimoine, afin de rendre possible son évolution.

En matière de continuités écologiques, paysagères et d'espaces :

- Construit la capacité du territoire à se confronter aux programmes susceptibles de s'y implanter.
- Affirme le droit de chaque personne et espèce à pouvoir traverser et pratiquer la Porte Ouest de manière confortable.

En matière de métabolisme :

- Considère le site de la Porte Ouest une ressource renouvelable.
- Rend possible des synergies et tend vers l'autosuffisance énergétique et la neutralité carbone.



La Porte Ouest à l'horizon 2026-2035-2050 est un parc territorial et économique en développement :

- un parc productif,
- un parc culturel,
- un lieu de biodiversité et d'espaces publics et urbains, dans lequel on rencontre des activités diversifiées.

7 objectifs stratégiques :

- 1/ Redévelopper l'attractivité et l'habitabilité de Charleroi et son économie ;
- 2/ Amplifier les paysages et les milieux écologiques ;
- 3/ Valoriser le patrimoine en tant que système ;
- 4/ Engager la transition des mobilités ;
- 5/ Envisager la dépollution comme machine de refondation du territoire ;
- 6/ Viser une exemplarité métabolique et énergétique ;
- 7/ Valoriser les dynamiques existantes vers la transition.

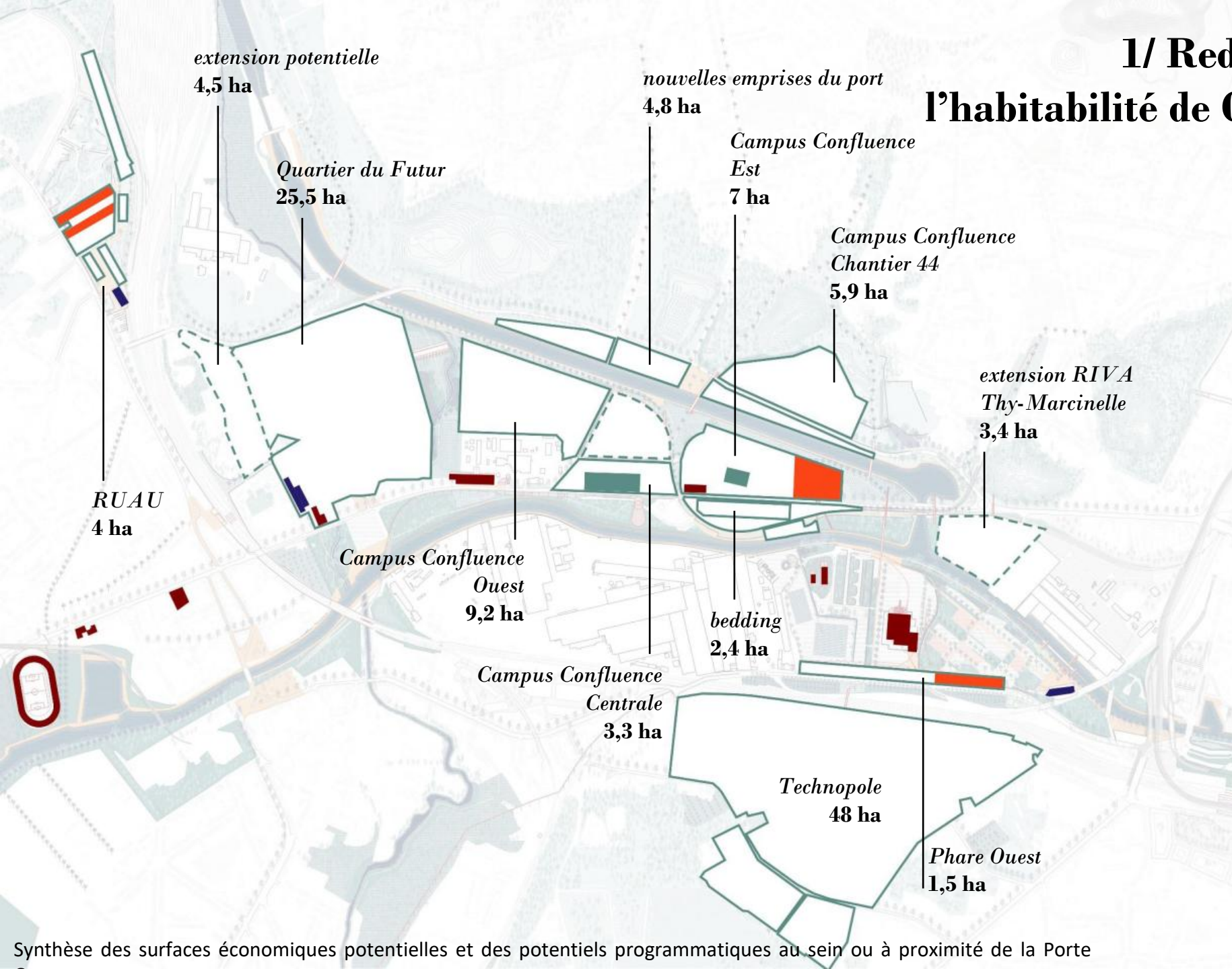
1/ Redévelopper l'attractivité et l'habitabilité de Charleroi et son économie



Aux horizons 2026-2035-2050 :

- la Porte Ouest est un endroit dynamique pour une diversité d'activités et de fonctions.
- des campus économiques connectés avec les clusters et les pôles économiques du territoire
- une l'amplification de l'armature écologique et de la qualité des espaces ouverts et bâtis qui constituent des enjeux fondamentaux d'attractivité et de changement d'image.

1/ Redévelopper l'attractivité et l'habitabilité de Charleroi et son économie



Au sein des terrains Carsid (110 ha)
 Quartier du Futur 25,5 ha + 4,5 ha (réserve)
 Campus Confluence 25,4 ha + 4 ha (réserve)
 Extensions grandes industries 3,4 ha + réserve
 Centre de recyclage 2,4 ha
 Phare Ouest activités 1,5 ha (30 000 m²)
Total = 58,2 ha (52,9% superficie)

Au sein de la Porte Ouest et de son contexte proche
Total = 175,5 ha de surfaces d'activités

- Parcelles économiques
- Parcelles économiques (zone de réserve)
- Programmes économiques
- Equipements/services culturels
- Equipements/services sportifs ou Horeca
- Mixité possible avec des logements

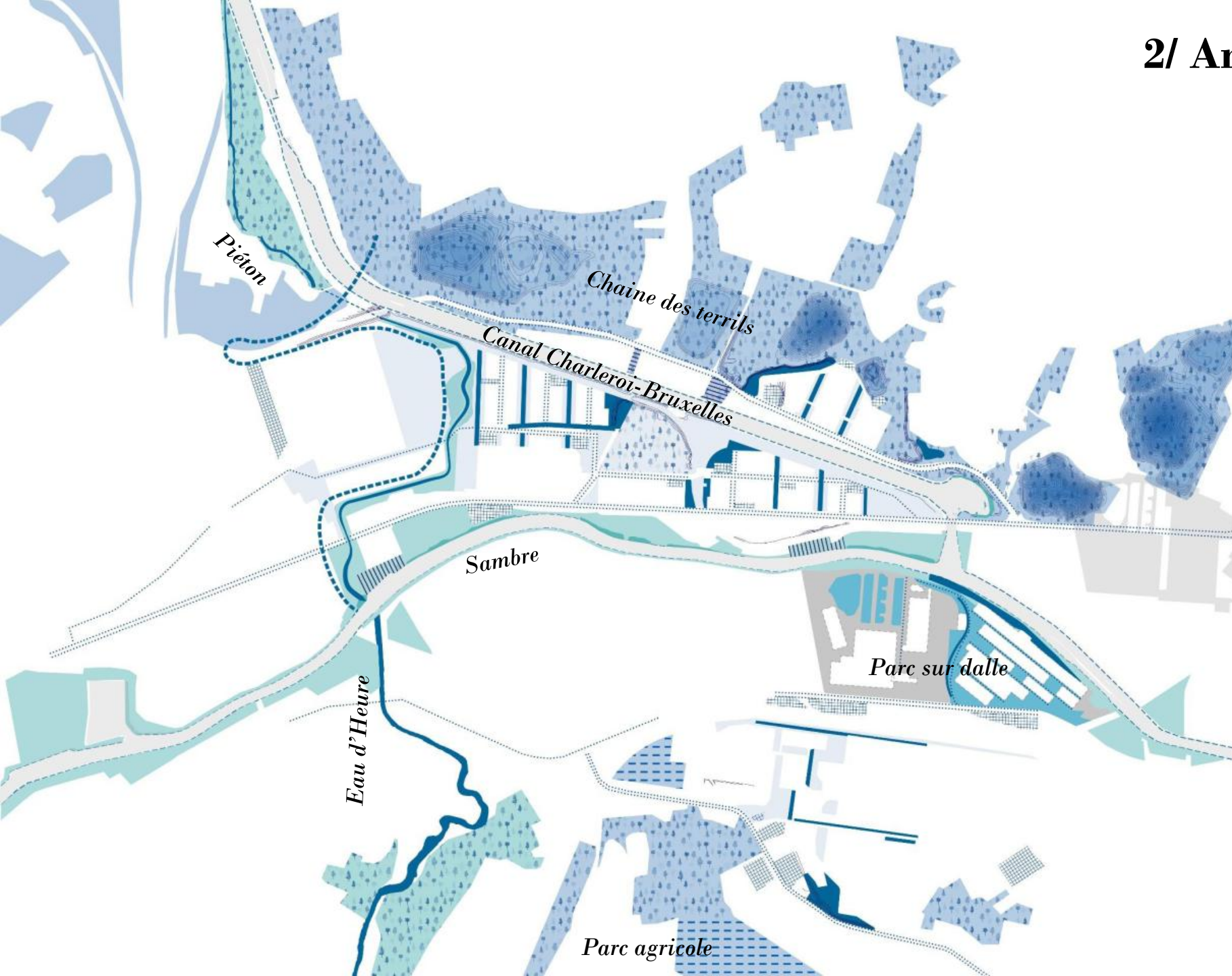
2/ Amplifier les paysages et les milieux écologiques

Aux horizons 2026-2035-2050,
- La Porte Ouest retrouve un rôle écologique à l'échelle territoriale.

- Renforce progressivement les continuités entre les grands paysages et les écosystèmes environnants.

- Reconstitue des paysages humides diversifiés liés au caractère de fond de vallée.

- Valorise les écosystèmes de friches.



Paysage ouvert

Continuité visuelle
entre le canal et la Sambre

Trame paysagère
gestion des eaux

Principe de plantation

Parkings végétalisés

Parc sur dalle

Espaces déminéralisés

Anciennes fondations

Trame verte/bleue

Grand paysage de la Porte Ouest

Parc des terrils

Parc agricole

Prairies, espaces boisés

Paysage de l'eau

Paysage humide
(parc de la Sambre, ouverture du Piéton)

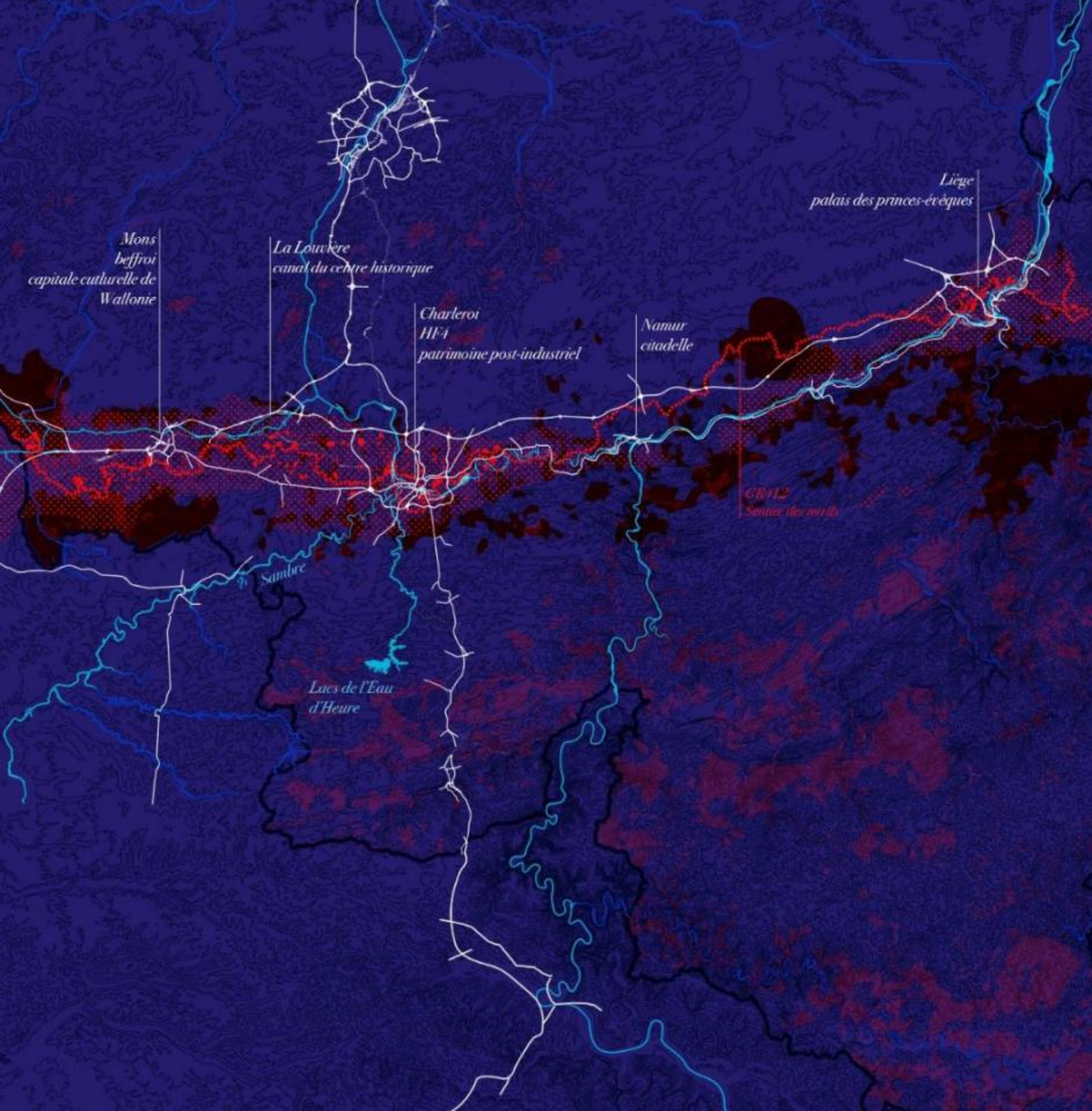
Mise en surface du Piéton

Renaturation des berges

3/ Valoriser le patrimoine en tant que système

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- La Porte Ouest est une composante du grand parc du sillon wallon – se prolongeant à l'échelle européenne.
- Valorise ses différents espaces et retrouve une attractivité grâce au patrimoine, à son héritage industriel et à ses milieux écologiques.
- Au sein du territoire carolo, la Porte Ouest est le support d'un itinéraire narratif interprétant sa longue histoire industrielle.
- S'inscrit dans l'axe culturel de la route de Mons et joue le rôle d'espace d'entrée à un système patrimonial d'une richesse exceptionnelle.



3/ Valoriser le patrimoine en tant que système

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- La Porte Ouest est une composante du grand parc du sillon wallon – se prolongeant à l'échelle européenne.
- Valorise ses différents espaces et retrouve une attractivité grâce au patrimoine, à son héritage industriel et à ses milieux écologiques.
- Au sein du territoire carolo, la Porte Ouest est le support d'un itinéraire narratif interprétant sa longue histoire industrielle.
- S'inscrit dans l'axe culturel de la route de Mons et joue le rôle d'espace d'entrée à un système patrimonial d'une richesse exceptionnelle.



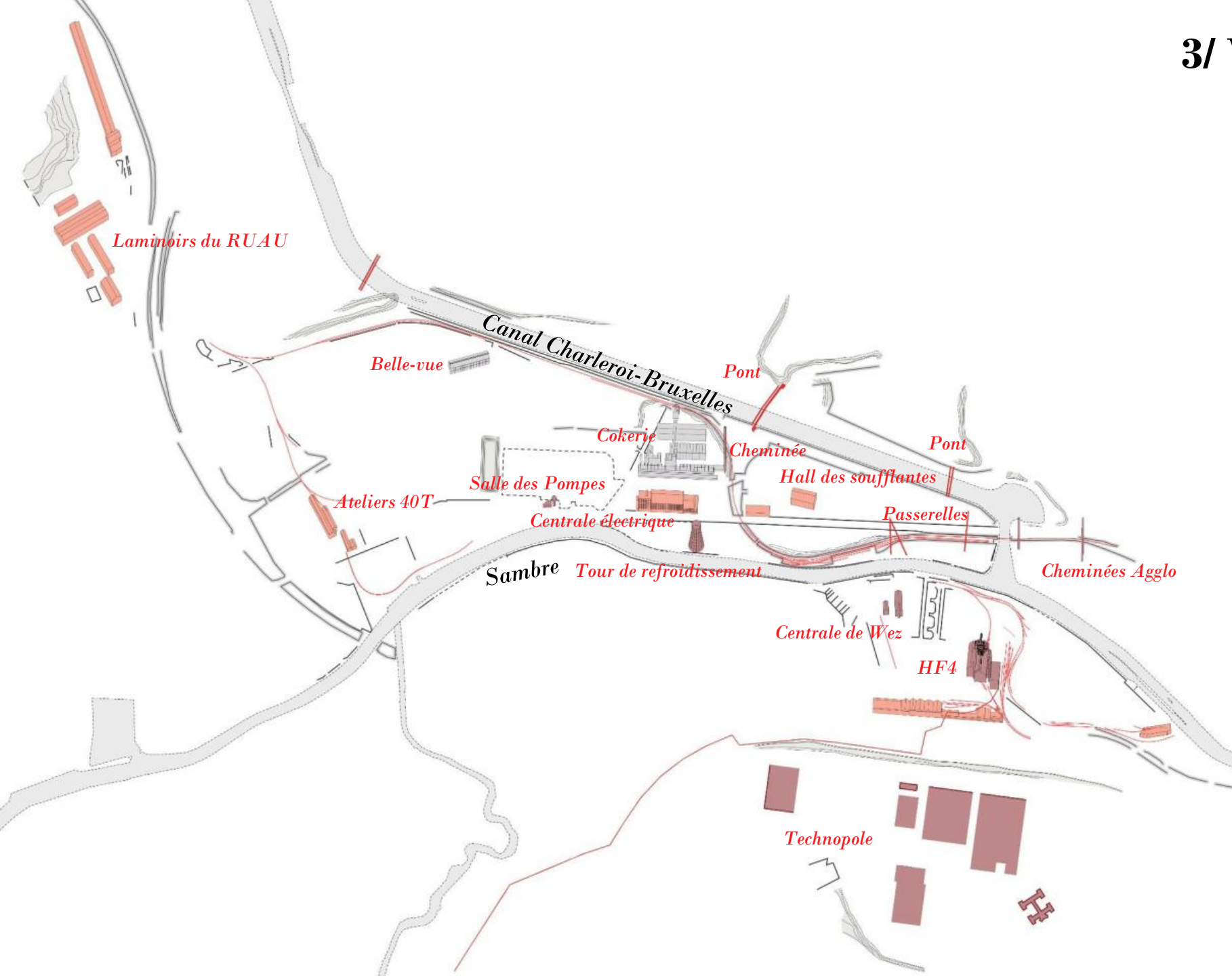
La Porte Ouest comme porte d'entrée et élément majeur d'itinéraires d'interprétation du patrimoine culturel carolo

3/ Valoriser le patrimoine en tant que système

La masterplan identifie différentes famille d'éléments patrimoniaux :

- Les icônes
- Les bâtiments avec potentiel de reconversion
- Les infrastructures

Tout ces éléments sont mis en valeur à travers un itinéraire narratif qui donne à voir ce système culturel.

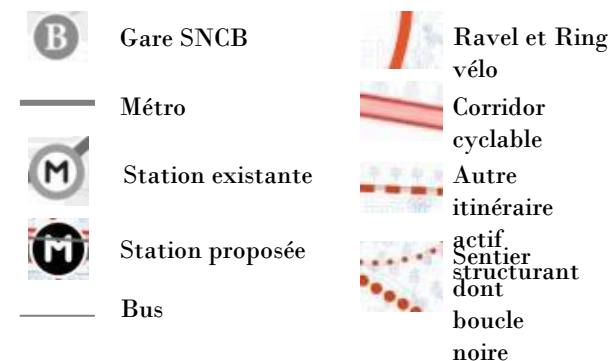
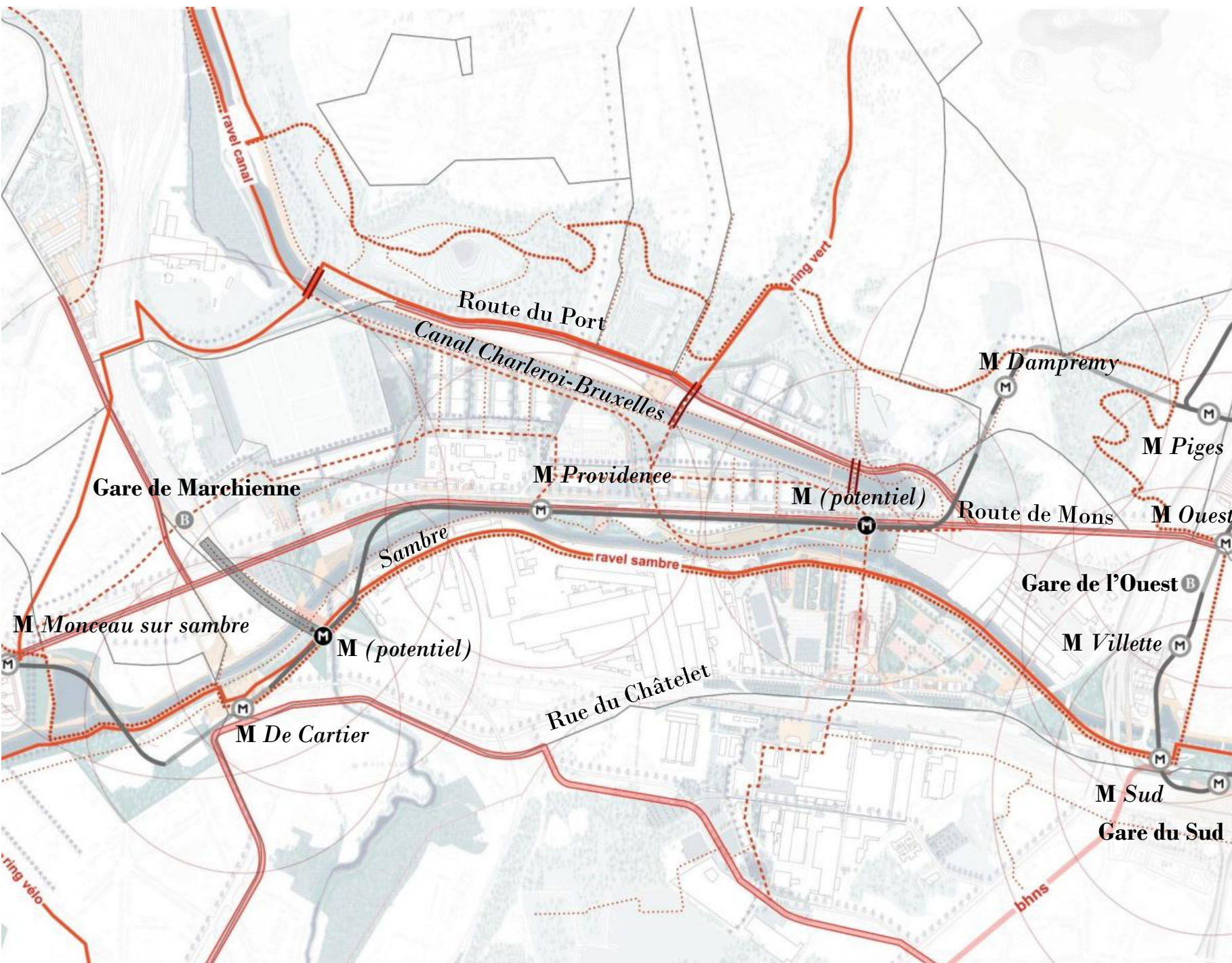


4/ Engager la transition des mobilités

Le masterplan s'inscrit dans la Vision Fast 2030 d'évolution des mobilités en Wallonie, tout en montrant le **potentiel d'une ambition plus forte** en lien avec la situation centrale et la meilleure desserte de la Porte Ouest par rapport à la moyenne wallonne.

Il n'y a pas de nécessité immédiate de réaliser de grandes infrastructures routières.

Suivant l'évolution des mobilités dans le futur et la montée en puissance des activités économiques sur le site, plusieurs tronçons complémentaires peuvent être imaginés.



5/ Envisager la dépollution comme machine de refondation du territoire

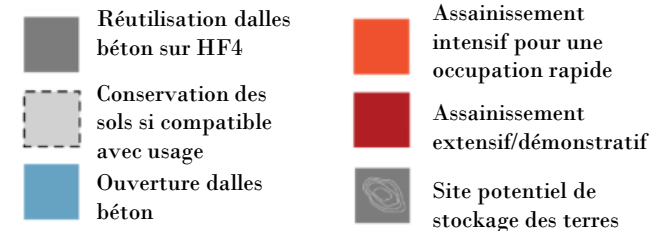
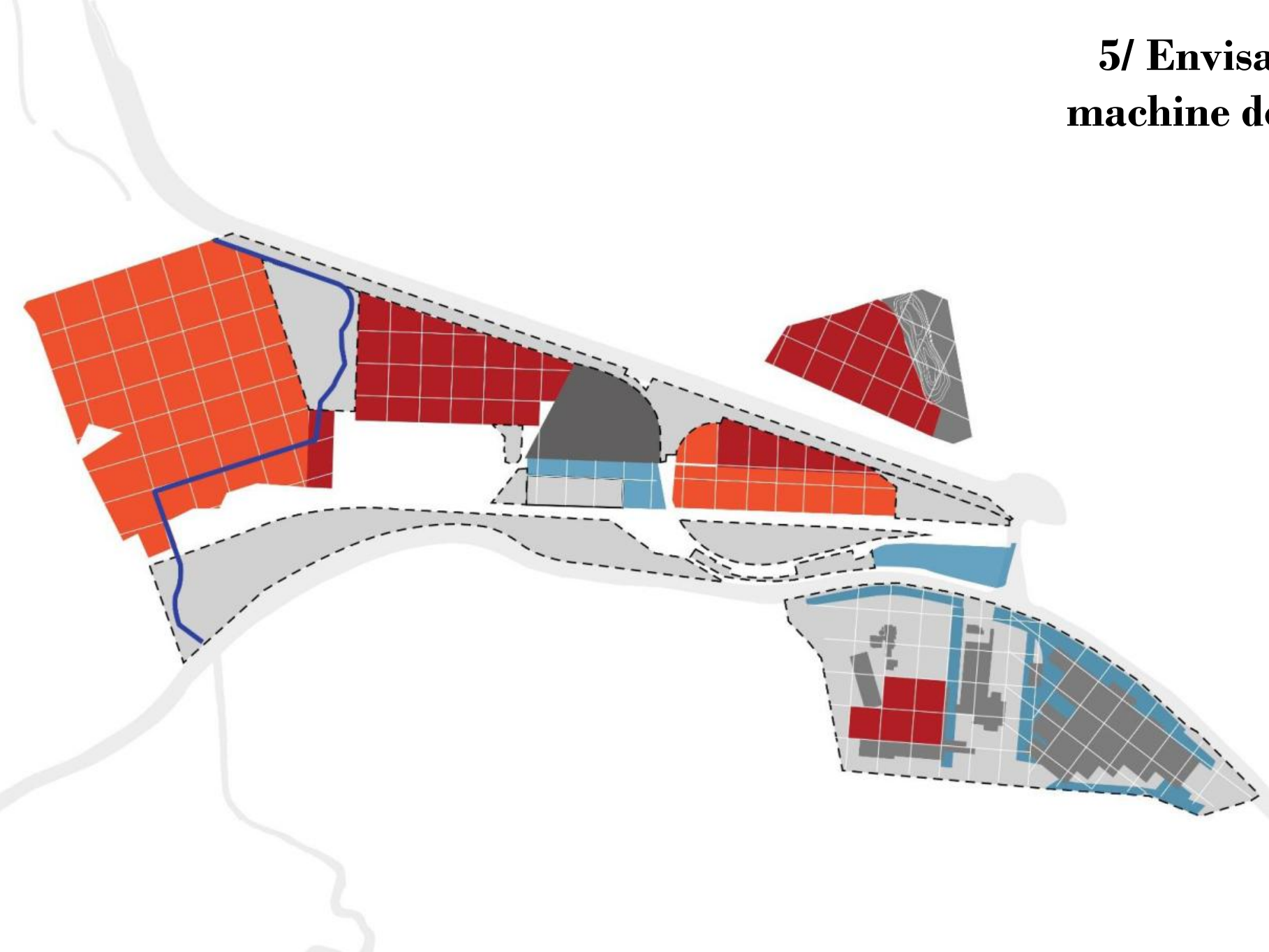
A l'horizon 2026 :

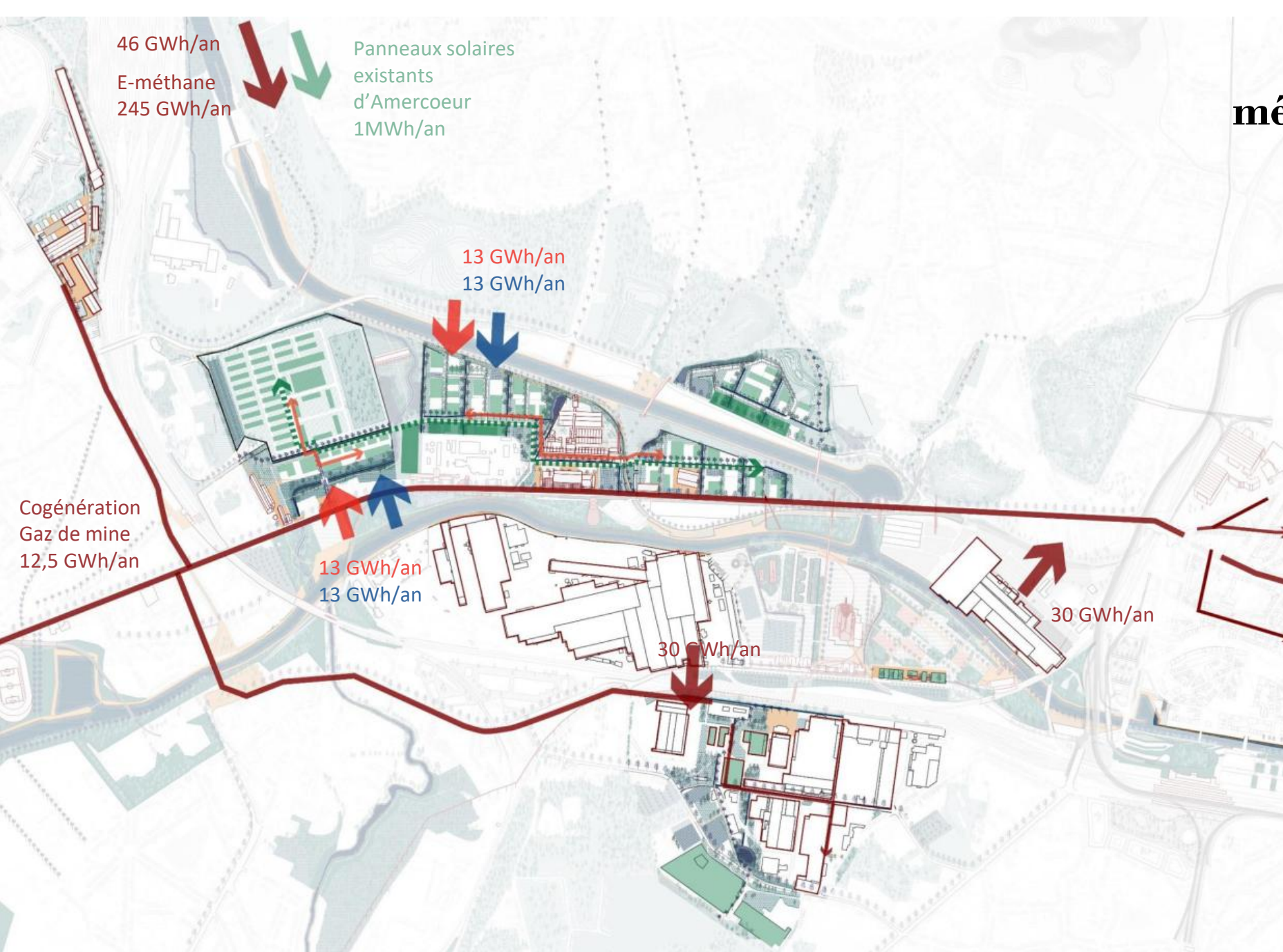
- Une grille paysagère et de drainage est mise en place et permet d'organiser la transition et la dépollution de chaque partie selon différentes techniques

- Elle s'adapte aux niveaux de contamination des sols et de la nappe (aujourd'hui inconnus)

- Elle suit le rythme et à la localisation d'implantation de nouveaux programmes.

- Créer un paysage transitoire qui qualifie à court terme la Porte Ouest.



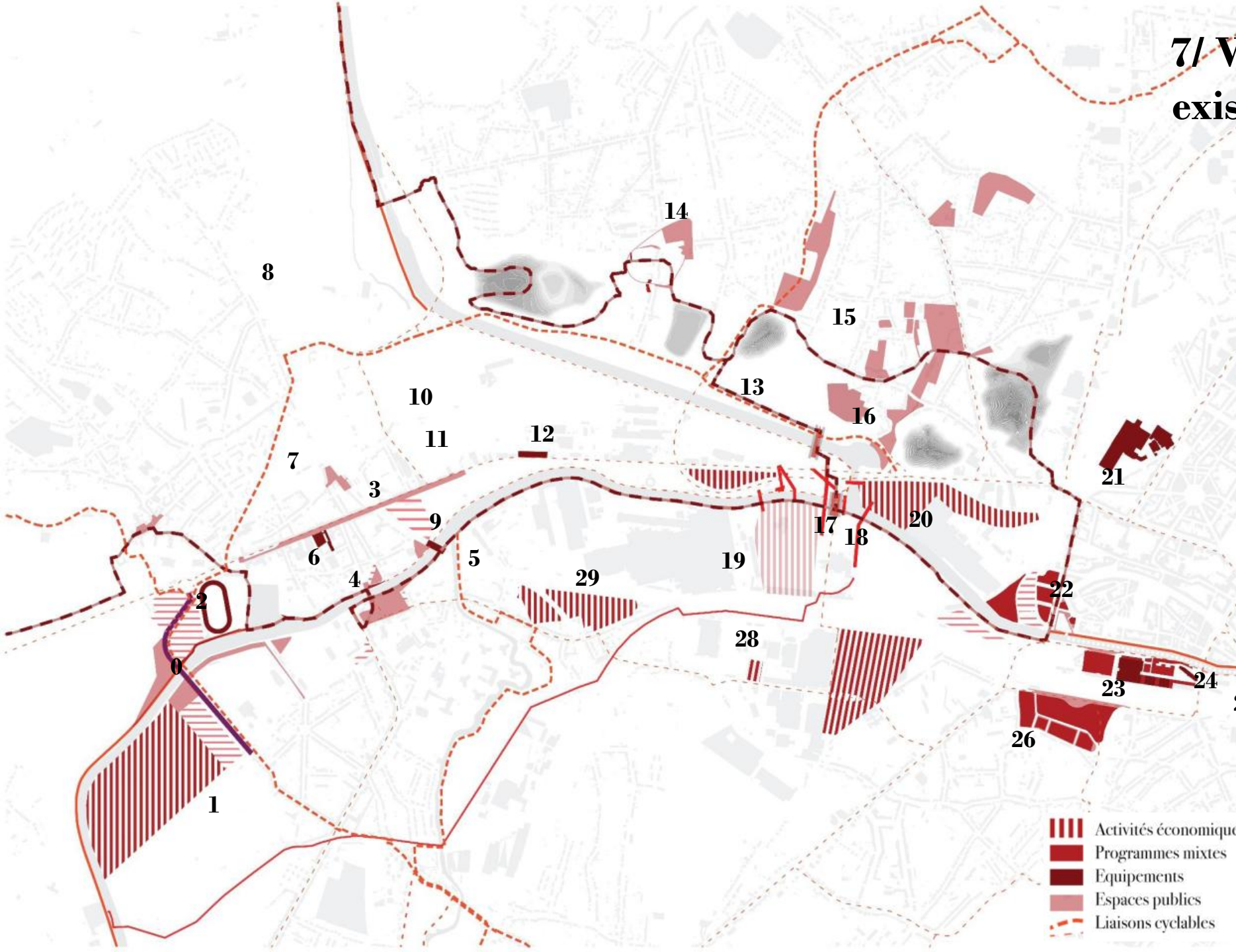


6/ Viser une exemplarité métabolique et énergétique

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- Viser la **neutralité carbone**.
- Une **production** nette d'énergies renouvelables, dans le cadre d'une **communauté énergétique**.
- Créer des **synergies** entre les différentes activités et fonctions en présence.
- S'inscrire dans une logique circulaire de « **zéro déchet** », valorisant les **multiples stocks et flux de matières en présence**.

7/ Valoriser les dynamiques existantes vers la transition



Projets et études en cours

- 0/ Masterplan Sambre Ouest
- 1/ Zone d'activités économiques
- 2/ Nouveau stade et P+R
- 3/ Réaménagement de la N90
- 4/ Espaces publics autour de la Sambre
- 5/ Chemin de l'Eau d'Heure
- 6/ Brasserie des Alliés
- 7/ Ring Vélo
- 8 / Laminoirs du Ruau (en vente)
- 9/ Déplacement gare de Marchienne
- 10/ Voie de désenclavement (non repris dans le masterplan)
- 11/ Extension centrale TGV (non reprise)
- 12/ Rockerill
- 13/ Corridor cyclable N581
- 14/ Aménagements urbains et nouveaux logements rue Jaumet
- 15/ Quartier pilote Nature en ville
- 16/ Place de Crawhez
- 17/ Proposition de passerelle cyclable
- 18/ Permis de démolition passerelles industrielles
- 19/ Extension Industeel (sous condition)
- 20/ Extension Thy-Marcinelle
- 21/ Grand Palais de Charleroi
- 22/ Left Side Business Park : programmes mixtes et Marina
- 23/ Gare du Sud - A6K,E6K
- 24/ Navette fluviale
- 25/ Redéveloppement Triligiport
- 26/ Quartier de la Villette
- 27/ Extension Nexans
- 28/ Aménagement d'un bâtiment (Ville de Chrl)
- 29/ Terrain Spaque Fonderie Giot

-  Activités économiques
-  Programmes mixtes
-  Equipements
-  Espaces publics
-  Liaisons cyclables



II. UN MASTERPLAN DYNAMIQUE

- Des entités -

Des entités



La Porte Ouest à l'horizon 2026-2035-2050 est un parc territorial et économique en développement :

- un parc productif,
- un parc culturel,
- Un lieu de biodiversité et d'espace public.

Cinq entités principales structurent son développement :

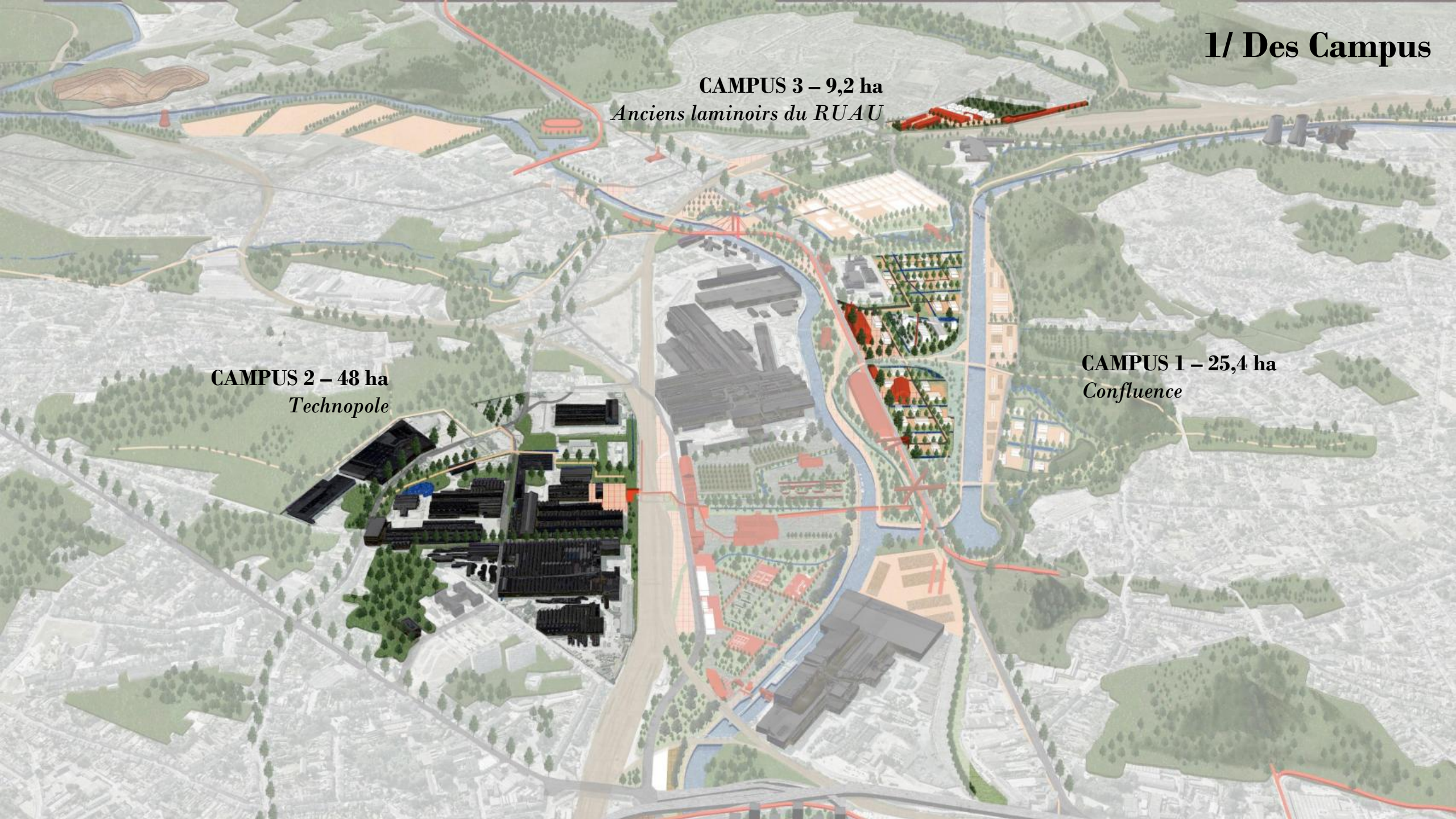
- 1_des campus ;
- 2_un Quartier du futur ;
- 3_un Port urbain ;
- 4_le « Phare Ouest », la pièce maitresse ;
- 5_un système d'espace public, de culture et de paysage.

1/ Des Campus

CAMPUS 3 – 9,2 ha
Anciens laminoirs du RUAU

CAMPUS 2 – 48 ha
Technopole

CAMPUS 1 – 25,4 ha
Confluence



I/ Des Campus



Campus 1 : Campus Confluence

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- organiser le campus autour de l'**ancienne centrale électrique**, vitrine urbaine sur la route de Mons et catalyseur pour les activités économiques.
- accueillir un **cluster 'clean tech'** qui entraîne tous les écosystèmes et l'économie productive de Charleroi vers un horizon décarboné en 2050.
- développer le campus prioritairement comme outil de la **transition**, en intégrant des entreprises variées.
- tisser des liens avec le **Quartier du Futur**.



Campus 2 : un technopole reconfiguré

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- **reconfigurer le site** autour de ses nombreux **bâtiments patrimoniaux (ACEC)**.
- connecter le site aux espaces agricoles et au parc métropolitain du Phare Ouest au Nord. (**Axe Nord-Sud**).
- liaisons clarifiés et accessibles entre le technopole et la ville (**Axe Est-Ouest**).
- **valoriser les espaces ouverts** et redonner de l'attractivité économique.

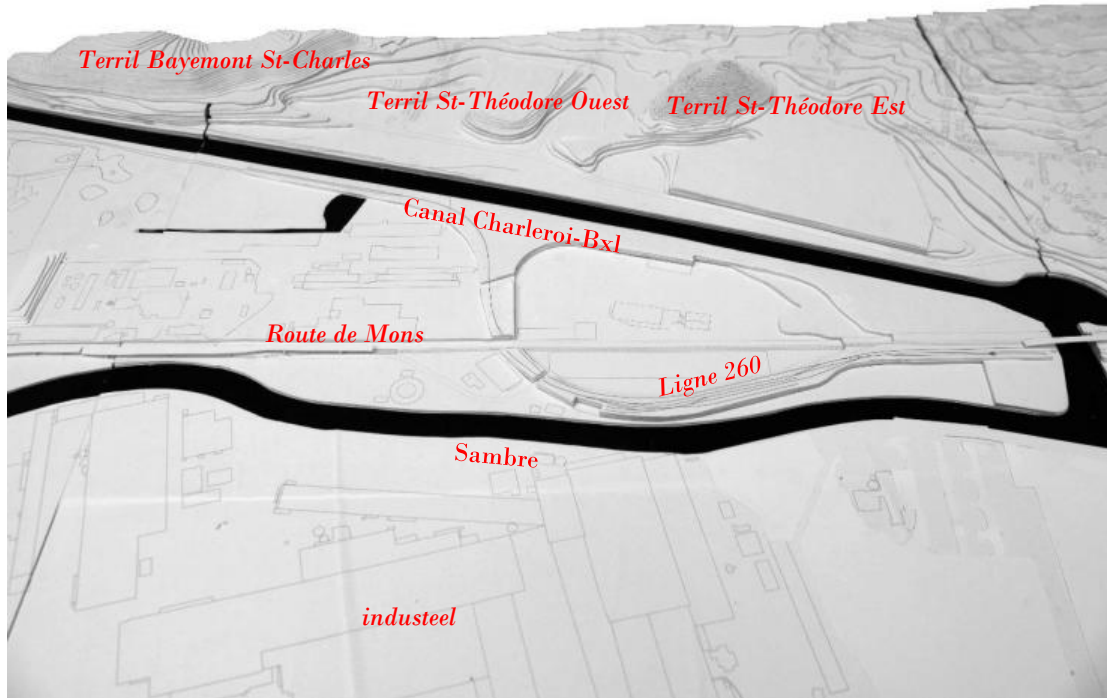


Campus 3 : Les laminoirs du Ruau

Aux horizons 2026-2035-2050 :

- reconverter les anciens laminoirs du Ruau afin d'accueillir une **mixité de programmes**.
- conserver les halls comme « **espaces capables** » à même d'abriter des espaces publics, des équipements et services et des activités économiques.
- intégrer du **logement** au sein de la trame bâtie.
- prolonger les espaces publics environnants et connecter les équipements environnants.

1/ Des Campus



Topographie du Campus Confluence.



Campus Confluence à l'horizon 2050.

2/ Le Quartier du Futur

QUARTIER DU FUTUR
25,5 ha + 4,5 ha de réserve



2/ Le Quartier du Futur



Aux horizons 2026-2035-2050 :

- Un « Quartier du futur » prend place à l'Ouest du site, au contact de Marchienne-au-Pont.
- D'une superficie de **30 ha**, il profite d'une **façade sur la route de Mons** et d'un cadre paysager renforcé par le développement du reste du site.
- Son **accessibilité** est renforcé par la présence d'une **gare** (Marchienne-au-Pont), d'une ligne de **métro** (Station Providence) et de la **route de Mons**.

2/ Le Quartier du Futur



Topographie du site Train 600



Quartier du Futur sur le site Train 600 et ouverture du Piéton (hypothèse)

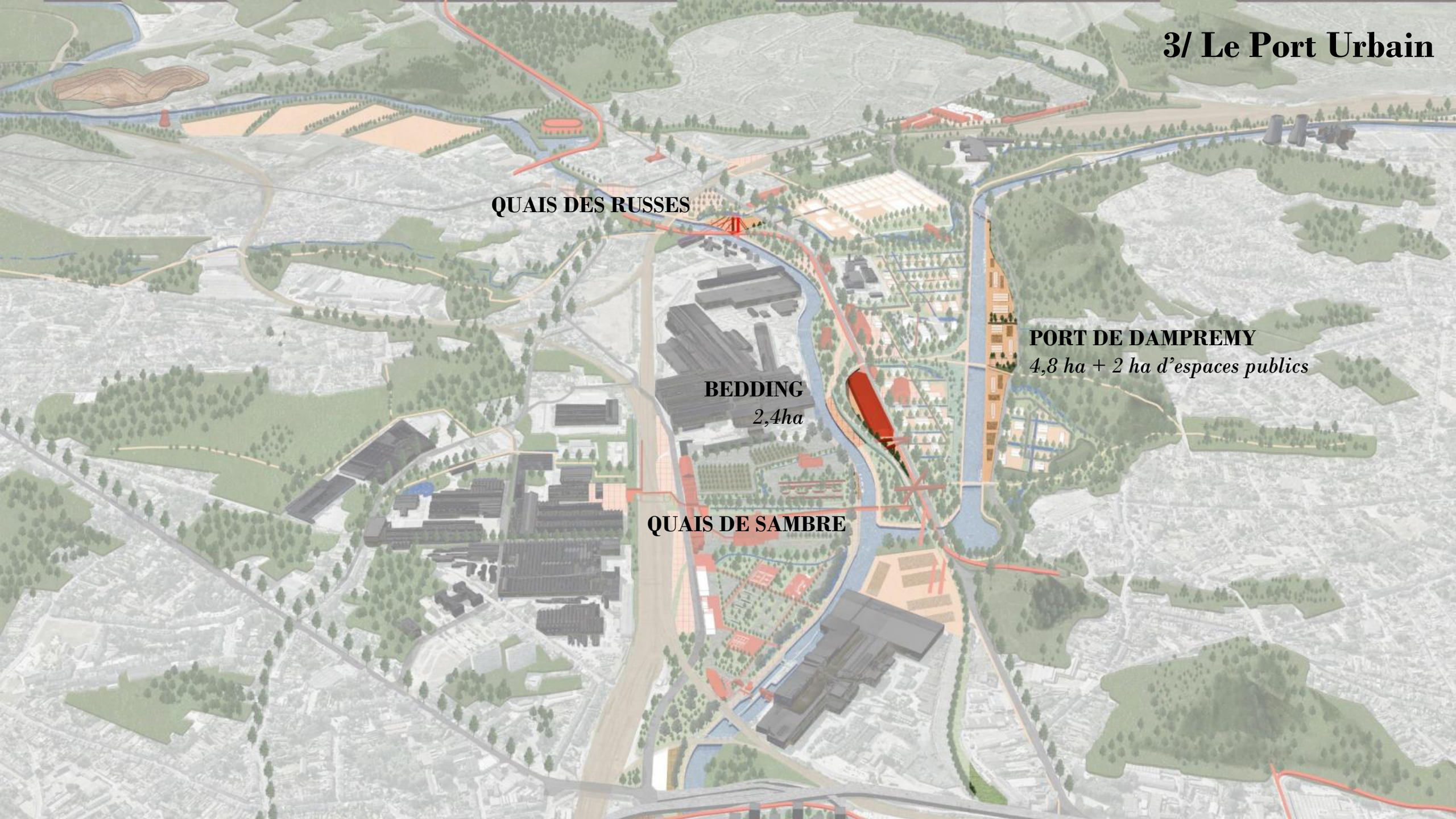
3/ Le Port Urbain

QUAIS DES RUSSES

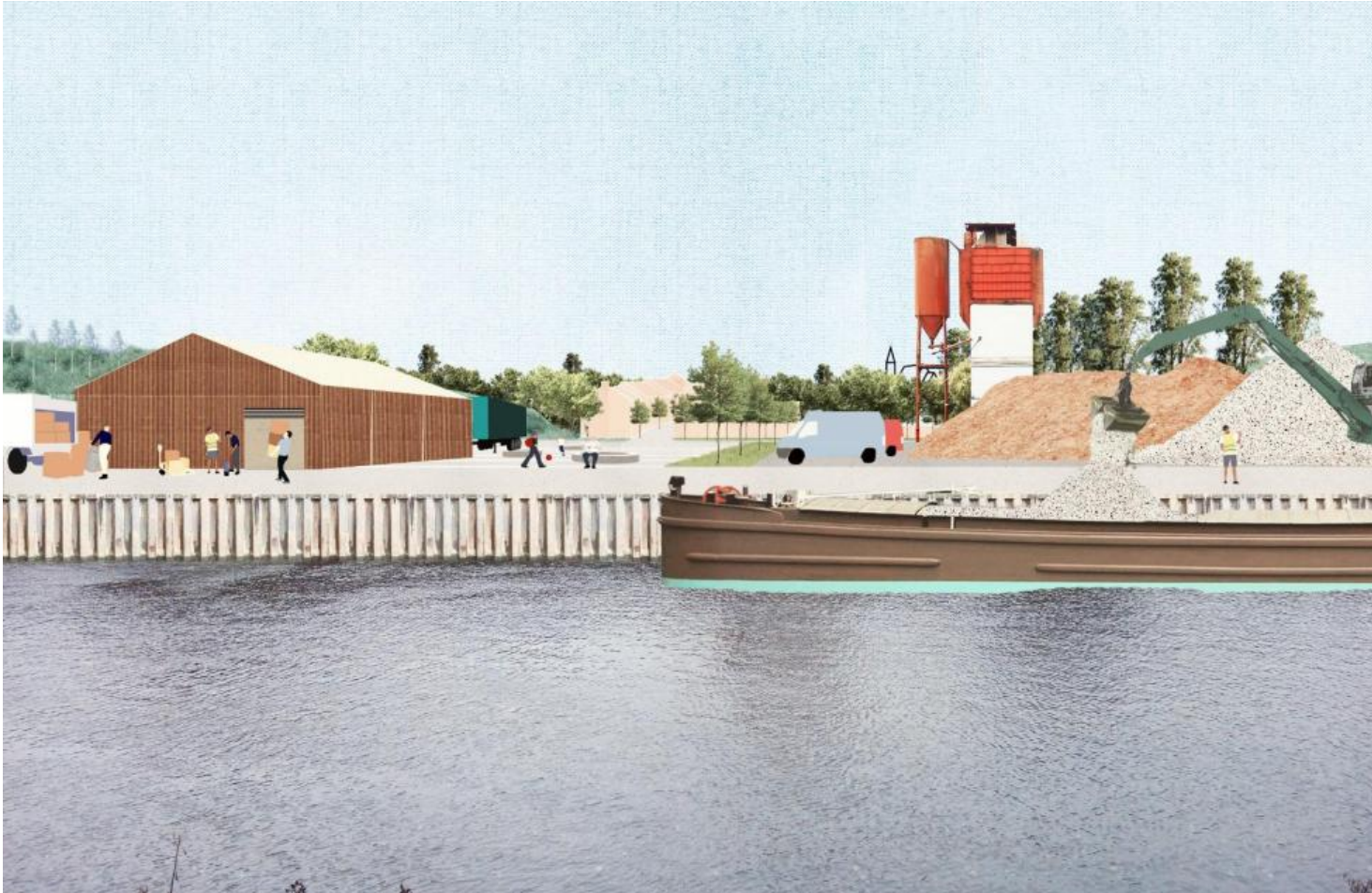
BEDDING
2,4ha

QUAIS DE SAMBRE

PORT DE DAMPREMY
4,8 ha + 2 ha d'espaces publics



3/ Le Port Urbain



A l'horizon 2026-2035-2050 :

- Valorise les espaces accessibles par la voie d'eau afin d'augmenter l'utilisation de la logistique fluviale, tant sur les emprises actuelles du Port (notamment le port de Dampremy) autonome que sur d'autres quais existants.
- Implantate d'un **centre de recyclage** au sein du hall de la zone de bedding située entre le Sambre et la route de Mons.
- Réaménagement les espaces afin de **créer des accès publics au bords du canal.**
- Les quais deviennent des **espaces multifonctionnels aux usages partagés** dans le temps de la journée, de la semaine ou de l'année : les activités portuaires peuvent se déployer pendant les périodes de travail et se rétracter le soir ou le week-end afin de servir de support à des usages urbains.

4/ Le Phare Ouest



Industeel

Technopole

Thy-Marcinelle

Gare du Sud

4/ Le Phare Ouest



A l'horizon 2026-2035-2050,

- Est la pièce maitresse du site, un parc métropolitain qui intègre des activités productives.
- Accessible confortablement par de nouveaux espaces publics le reliant à la gare de Charleroi-Sud et au centre-ville. De nouvelles passerelles cyclo-piétonnes permettent de rejoindre le Technopole au Sud et de franchir la Sambre au Nord,
- S'amplifie au fil du temps en fonction des dépollutions progressives,

4/ Le Phare Ouest

Le parc sur dalles



L'esplanade



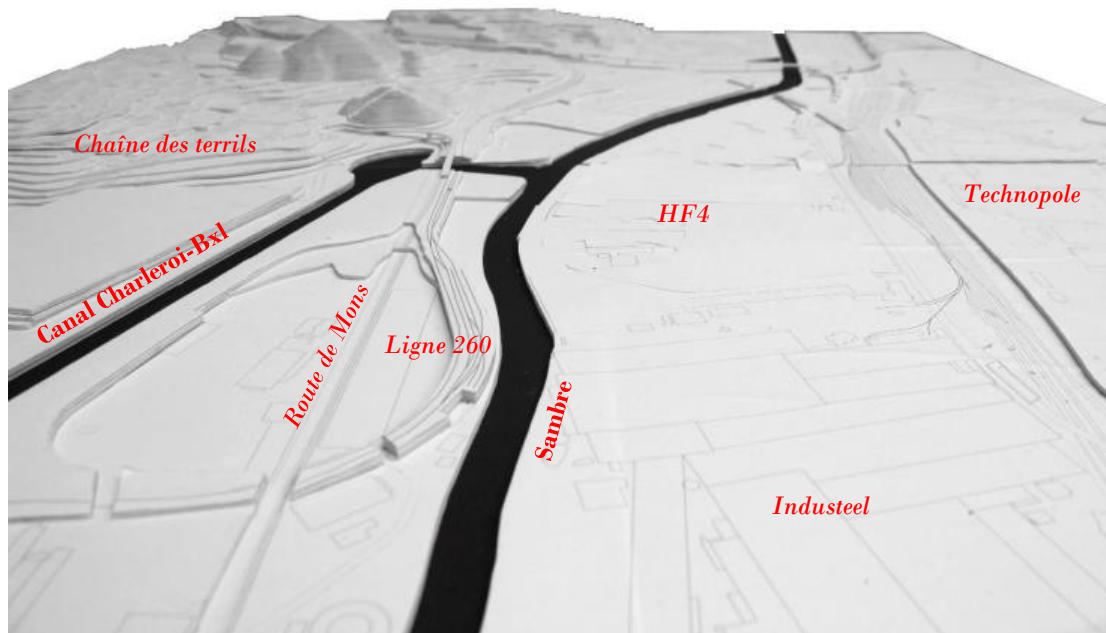
Passerelle sur la Sambre



Vers la gare du sud le long de la Sambre



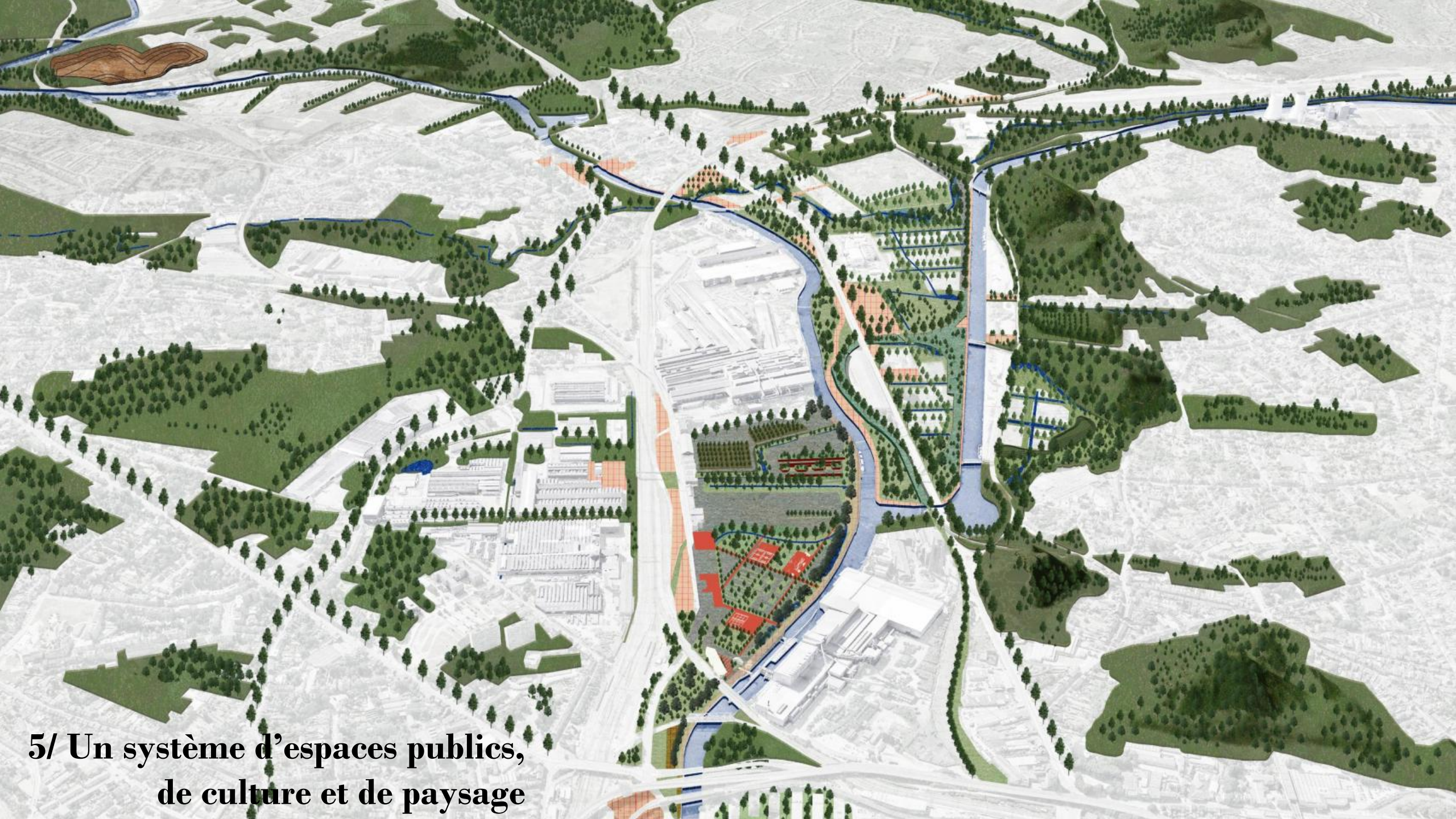
4/ Le Phare Ouest



Topographie de la chaîne des terrils, la confluence et le plateau du site HF4/technopole.



Parc métropolitain et liaison Nord/Sud entre le parc des terrils et le technopole. Et liaison Est/Ouest, entre Marchienne et la gare du sud, le long de la Sambre.



**5/ Un système d'espaces publics,
de culture et de paysage**



5/ Un système d'espaces publics, de culture et de paysage

A l'horizon 2026-2035-2050 :

- **La Porte Ouest** relie l'ensemble des autres entités de la **Porte Ouest**, notamment par des liaisons écologiques et de mobilités douces.

- **Connecte les grandes figures géographiques** : Sambre, canal, Eau d'Heure, Piéton, chaîne des terrils... et valorise le patrimoine à son contact.

Quatre composantes majeures peuvent être distinguées :

- **le parc des rives de Sambre** ;

- **les liaisons écologiques et de mobilités douces, un itinéraire narratif** ;

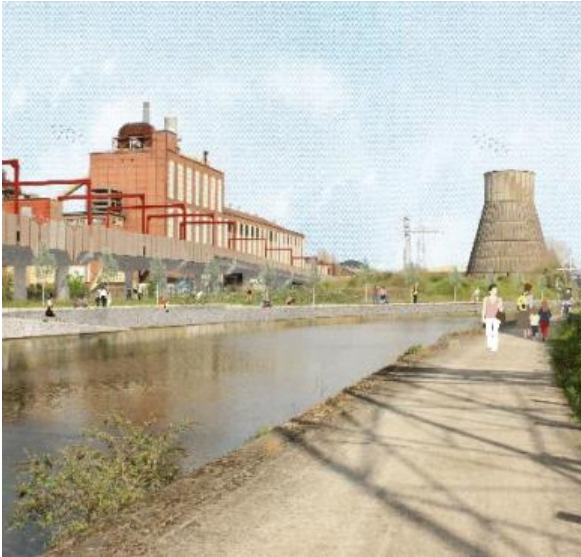
- **la mise en relation de la chaîne des terrils et de la Porte Ouest** ;

- **la remise en surface (hypothèse) du Piéton**.



5/ Un système d'espaces publics, de culture et de paysage

2026 Le Parc des rives de Sambre



2050



2026 Chaîne des terrils et Porte Ouest



2050

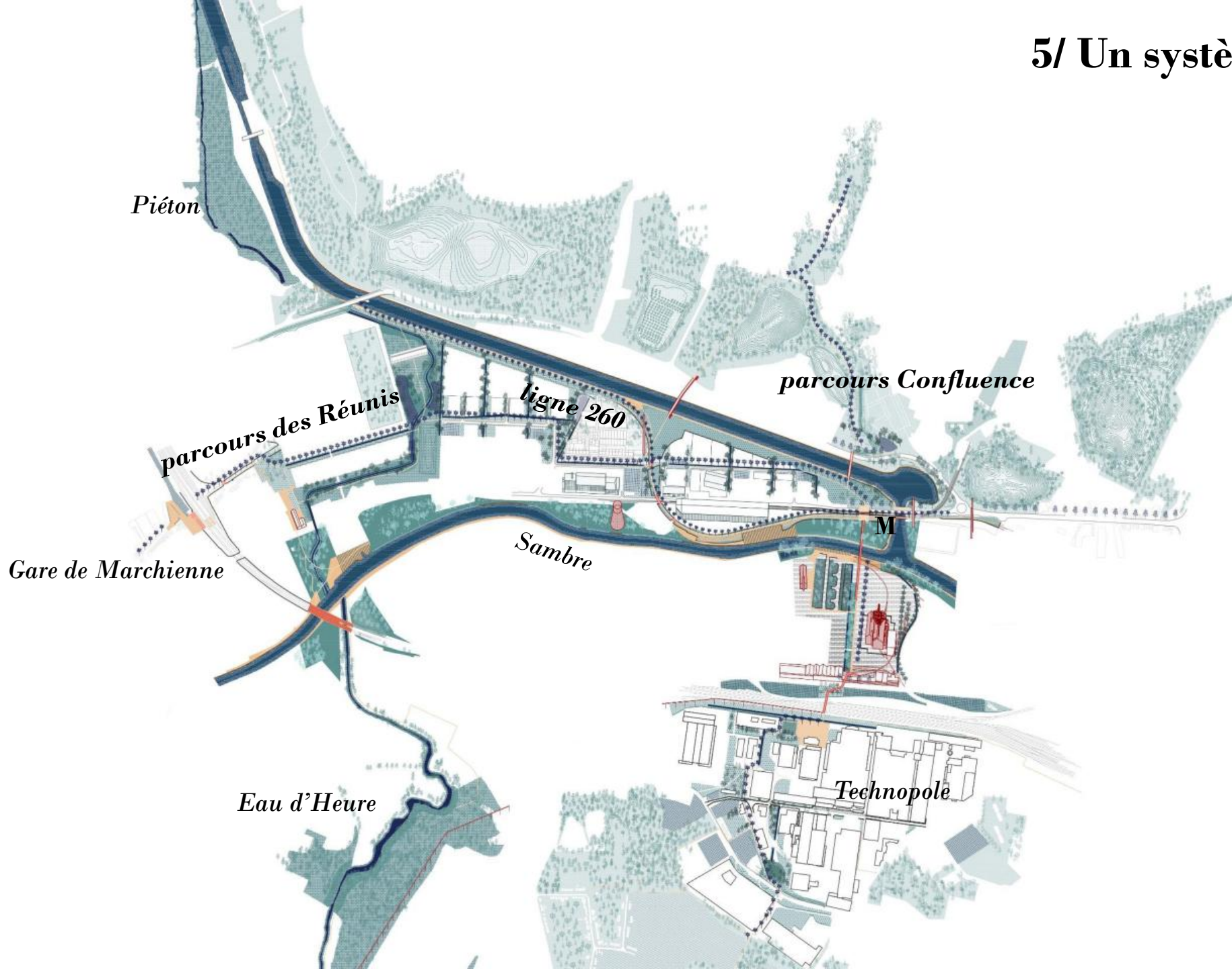


Liaisons écologiques et mobilités douces, un itinéraires narratif

La remise en surface (hypothèse) du Piéton



5/ Un système d'espaces publics, de culture et de paysage



Trois grandes continuités se dessinent sur le site de la Porte Ouest :

- le parcours Confluence, nord-sud, entre la chaîne des terrils, la presqu'île, le parc métropolitain du Phare Ouest et le Technopole ;

- le parcours Ligne 260, sur l'ancienne ligne de chemin de fer qui traverse le site d'est en ouest;

- le parcours Rue des Réunis, sur le tracé de l'ancienne rue éponyme, entre le canal et la route de Mons.

Une quatrième continuité visuelle et écologique relie le Piéton et l'Eau d'Heure.

Phasage

Parc des Rives de Sambre

Quartier du Futur

Les Campus

Chaîne des terrils et Porte Ouest

« Phare Ouest »

A l'horizon 2026, une transformation d'envergure est visible à fin d'accompagner l'arrivée du quartier du futur et déclencher le changement d'image du site.

Le site est ouvert partiellement et des espaces publics - en particulier le parc métropolitain – sont réalisés selon des aménagements temporaires ou définitifs pour connecter la Porte Ouest à la ville.

L'ancienne Centrale électrique est valorisée dans le but d'amorcer le Cluster Clean tech et l'attractivité économique du Campus Confluence.

Le phasage de moyen et long termes prolonge et approfondit cette première étape.



2021



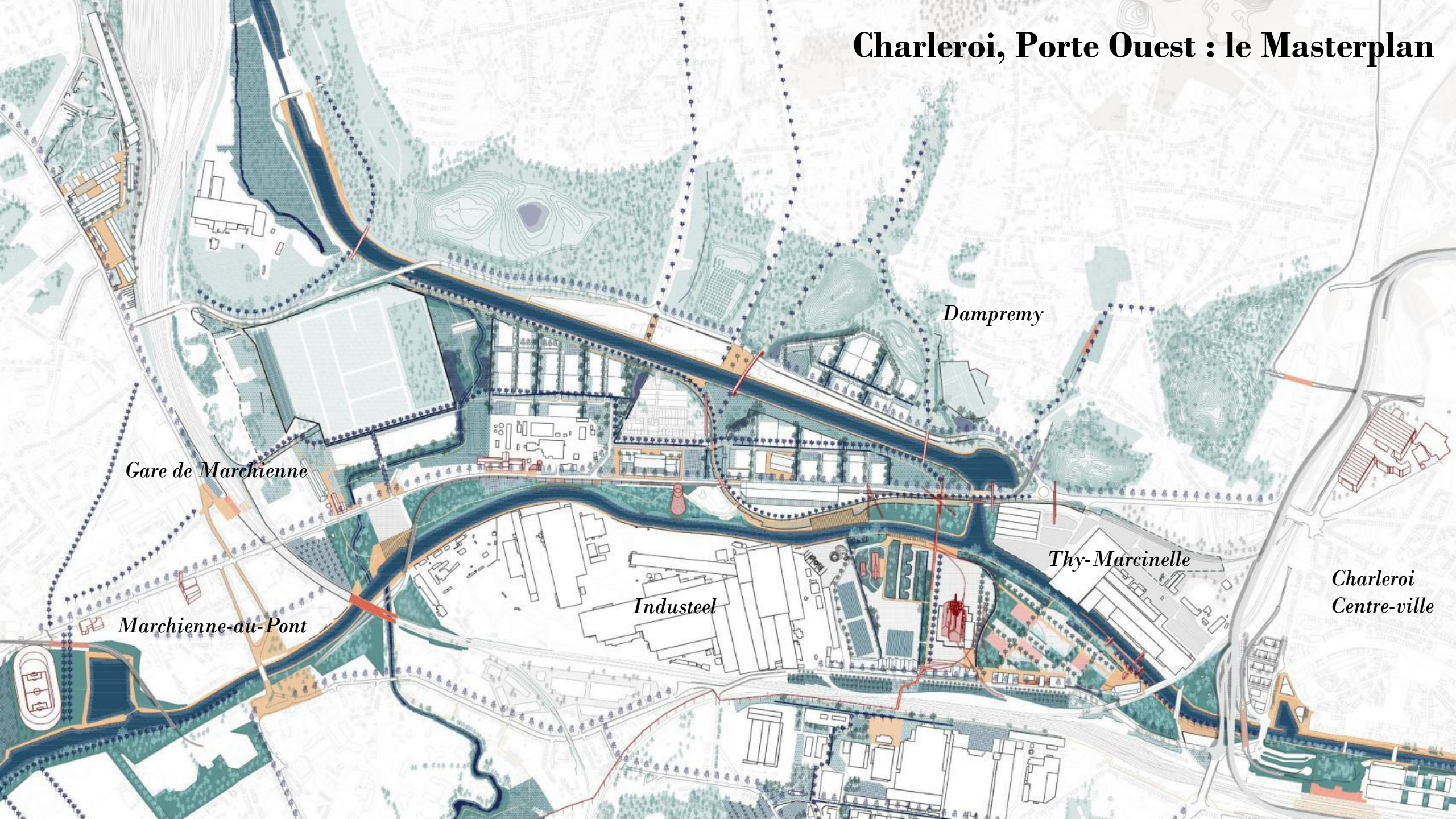
2026



2050



Charleroi, Porte Ouest : le Masterplan



Charleroi, Porte Ouest : le Masterplan

