

La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

La « Lettre des CCATM – nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication de la



La Fédération Inter-Environnement Wallonie asbl fédère les associations environnementales actives en Région Wallonne.

Coordination
Virginie HESS

Rédaction
Hélène ANCIEN, Benjamin ASSOUD, Pierre COURBE,
Virginie HESS, Jean-François PUTZ, Juliette WALCKIERS

Comité de rédaction
Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste. Xavier DE BUE,
Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DG04.
Georges EVERAERTS, ADESA. Michèle FOURNY, Environnement Dyle.
Noé LECOCQ, Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte

Abonnez-vous à La lettre !
Inter-Environnement Wallonie
tél. : 081 255 280
fax : 081 226 309
www.iewonline.be

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros
à verser au compte d'IEW : 001-0630943-34 avec la référence Lettre CCATM
Mise en page : dillen@alterego.be

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
☼ Photocopié sur papier recyclé

Éditeur responsable : Christophe SCHOUINE - 6, bd du Nord - 5000 Namur • bimestriel • novembre/décembre 2010 • dépôt Namur I

La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°59

Les travaux insensés

Chers lecteurs,

Inepties urbanistiques, projets architecturaux mégalomanes, opérations « tape-à-l'œil », les grands travaux insensés sont légion en Wallonie. Parfois phénomène de mode, parfois concrétisation d'un caprice politique, la mise en œuvre de ces gros chantiers témoigne d'une vision cloisonnée et à court terme de l'aménagement du territoire.

Et pourtant, la plupart de ces projets répondent, au départ, à certaines aspirations de la population. Mais comment expliquer, dès lors, que dans bien des cas, le résultat se trouve en décalage total par rapport à cette

demande initiale ? On est là, avec notre réalisation architecturale audacieuse, mais on est passé à côté de l'objectif principal.

Petite plongée dans l'art du superflu, tel que pratiqué avec panache dans nos contrées wallonnes...

Rappel : la prochaine formation en aménagement du territoire aura lieu le 24 novembre 2010 de 10h à 13h à L'Arsenal de Namur. Renseignements et inscriptions auprès de Sabine Rouard : s.rouard@iewonline.be

Bonne lecture !
Virginie Hess

SOMMAIRE

Brèves

Des ponts, des tours et une gare.....page 2

L'enjeu

Les travaux insensés ne sont pas toujours ceux qu'on croit.....page 3

Terrain de réflexion

La dette de la routepage 5

Côté Nature

Le réseau écologiquepage 6

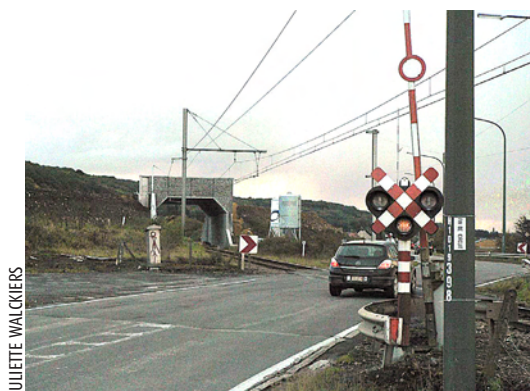
Réflexion de terrain

Prémétro de Charleroi : un projet finalement pas si insensé.....page 7

✎ **Annexe n°16** Le classement (2^e partie)

Plus de ponts pour plus de sécurité ?

Il y a en Belgique 1.957¹ passages à niveau, mais ce chiffre est amené à diminuer dans les années à venir. Vous l'avez peut-être remarqué dans votre région : des chantiers ont démarré aux abords de plusieurs de ces installations. Le plus souvent, ce sont des ponts en construction au-dessus des voiries de chemin de fer. Objectif évident : faire passer les usagers de la route au-dessus ou en dessous des rails, plutôt que les faire traverser. Mais pourquoi ces chantiers si coûteux ? Pour diminuer le nombre d'accidents. En 2008, il y a eu 51 accidents et 12 morts. Les voitures sont impliquées dans 80 % des accidents, mais les usagers faibles, cyclistes et piétons, représentent 72 % des décès. Le plan d'action d'Infrabel prévoit de supprimer chaque



JULIETTE WALCKIERS

année 20 passages à niveau jusqu'en 2014, et 35 par an à partir de 2015. Au total, plus de 600 gros chantiers d'infrastructure alors qu'il est reconnu que 95 % des accidents sur les passages à niveau sont des problèmes de comportements humains. Il semble que Monsieur Automobile a parfois bien du mal à accepter d'attendre pour laisser

passer un train ! Alors, faisons-lui plaisir, une fois de plus, donnons-lui la priorité ! Il y a 2000 passages à niveau en moins qu'il y a 20 ans et le nombre d'accidents ne diminue pas. Alors, ne pourrait-on pas rappeler aux usagers de la route les règles de sécurité à absolument respecter aux passages à niveau et consacrer ces budgets d'infrastructures à sécuriser les chemins cyclistes et piétons puisque c'est eux qu'on veut apparemment protéger ?

■ Juliette Walckiers

1. Chiffre disponible sur le site www.infrabel.be; les autres données chiffrées de cet article ont été reprises d'une interview de Luc Lallemand, éditée par Belga en 2008

Une tour qui touche à l'insensé

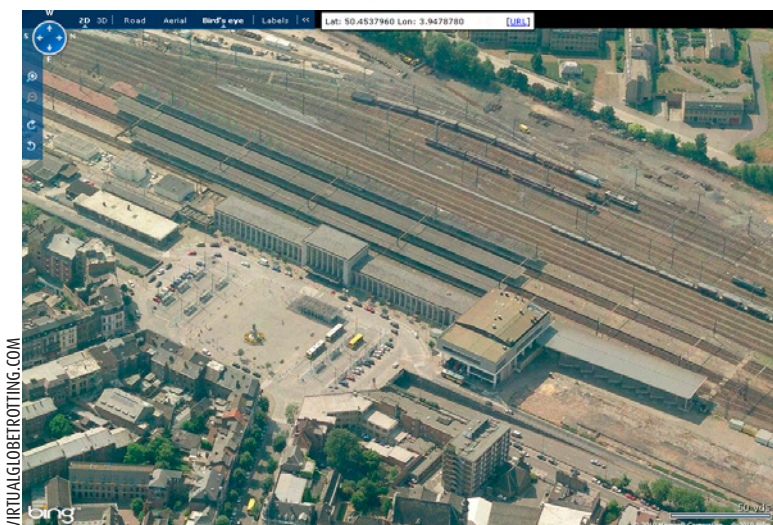
C'est la dernière lubie urbanistique de la cité ardente. En juin 2013 plus de 1.200 fonctionnaires des finances s'installeront dans un bâtiment flambant neuf à Liège. Une tour qui avec ses 27 étages et ses 118 mètres de haut deviendra l'immeuble le plus élevé de la ville. L'objectif : poursuivre le renouveau du quartier des Guillemins en commettant un geste architectural audacieux. L'audace, on laissera à d'autres le soin de l'apprécier. On évaluera par contre ce que ce nouvel objet apportera à la ville. Pas grand-chose on peut imaginer, ceci dans la continuité des derniers développements urbanistiques de Liège.

D'abord une gare cosmique, ensuite un shopping center sorti d'un catalogue de tuning, et maintenant un ministère moulé sur des standards de Dubaï. Bref, il y a vraiment à Liège une persistance dans les grands travaux insensés. À se demander à quoi joue cette ville. Pourquoi continue-t-elle de multiplier les opérations tape-à-l'œil ? Orienter massivement les budgets vers des exceptions architecturales, aussi vertes et durables en apparence soient-elles, ce n'est pas construire la ville.

■ Benjamin Assouad

LA LETTRE EN IMAGE

La gare de Mons appelée à disparaître



VIRTUALGLOBETROTTER.COM

Photo : capture d'écran au départ d'une image satellite visible sur le site <http://virtualglobetrotting.com/>, une mine d'or pour les amateurs de paysages en tous genres.

Nous survolons la longue gare de Renée Panis. Dans le coin inférieur gauche de la photo, la ville ancienne avec ses rues montant vers la Grand'Place. Dans le coin supérieur droit, au-delà du gril des rails, le quartier des Grands-Prés.

Santiago Calatrava Valls devait construire sa gare en laissant intacte la gare des années cinquante. C'était là une qualité qui l'avait distingué des autres candidats lors du concours de 2006. Ensuite, selon la SNCB, le projet a « évolué », « muri ». Plus de 1500 Montois ont réagi à ce murissement en signant une pétition pour faire classer l'ancienne gare et l'empêcher d'être effacée d'un coup de gomme. Leur demande a été jugée recevable ; elle est à présent examinée par les services du Ministre Lütgen, en charge du patrimoine. ■ Hélène Ancion

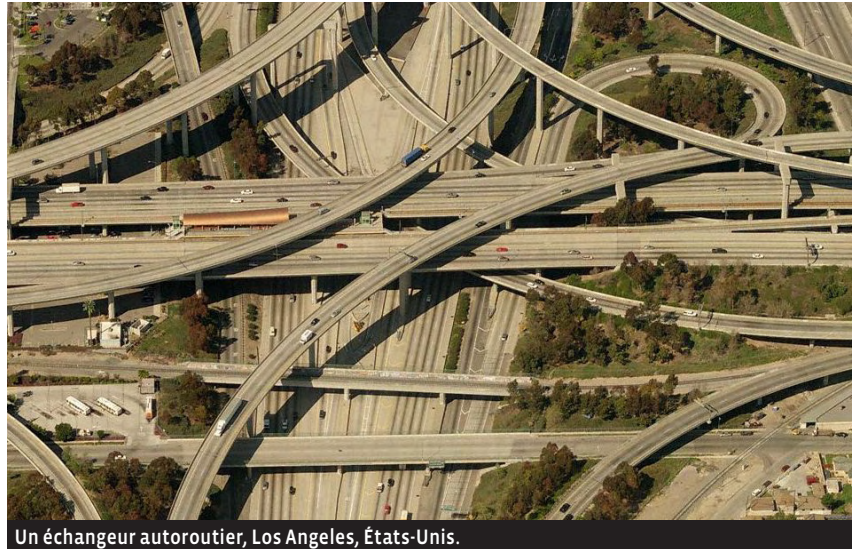
Les travaux **insensés** ne sont pas toujours ceux qu'on croit

Avec les questions d'architecture et d'urbanisme, il est facile de piquer au vif. Pas besoin de « chocs des mots », le « poids des photos » souvent suffit

Fin des années 1980, Jean-Claude Defossé présentait à la RTBF une émission qui allait faire date : « les grands travaux inutiles ». Ces investigations ont mis en lumière des projets frisant l'absurde. Dans cette émission, des projets publics étaient clairement mis à mal dès lors qu'ils étaient qualifiés d'« inutiles ». Si le titre de l'émission était accrocheur, il n'en était pour autant pas moins trompeur. Car inutiles, tous ces travaux ne l'étaient pas. En réalité, c'est davantage le rapport coût-bénéfice (selon l'expression coutumière « tout ça pour ça ! ») qui pouvait paraître insensé.

Il serait erroné de confondre utilité et sens. L'utilité est éminemment subjective. Toute infrastructure, aussi destructrice et inesthétique soit-elle, présente à un certain niveau une utilité. Comme l'atteste la photo ci-dessus, une infrastructure routière pourtant très urbicide permettra le cas échéant de fluidifier le trafic en milieu urbain. De grands travaux inutiles, il ne saurait donc vraiment être question.

Le sens, quant à lui, c'est ce qui procure la raison d'être, le bien-fondé de quelque chose. La notion est plus globale. Elle renvoie à la nécessité pour un projet de s'intégrer dans son environnement et de faire corps avec la société. Si ce n'est pas le cas, cela choque, et ceci d'autant plus, quand cela hypothèque l'avenir d'un territoire, et que cela mobilise des moyens publics.



Un échangeur autoroutier, Los Angeles, États-Unis.

IL Y AURA TOUJOURS DES TRAVAUX INSENSÉS

Le caractère insensé de certains projets que la presse a incriminés ces dernières années est en de nombreux points contestable. En effet, ce n'est pas toujours parce que la finalité poursuivie par certains projets paraît insensée que les responsables politiques, qui en sont à l'origine, sont à blâmer.

Les vérités d'aujourd'hui ne sont pas celles de demain

Un projet réalisé jadis peut sembler insensé en raison de sa conception décalée par rapport à ce qui est admis aujourd'hui. En urbanisme, tout comme dans d'autres domaines, les théories plébiscitées en leurs temps, pourraient apparaître insensées de nos jours.

Pendant des années, on tente de trouver un consensus quant à la manière dont il faut appréhender le territoire, la ville, la mobilité... C'est ainsi pense-t-on que le plus haut degré de satisfaction globale pourra être atteint. Et puis, les années passent, les sensibilités évoluent et les aspirations changent, bousculent le consensus mis en place et amènent une autre théorie.

Dans les années 1960, l'idée de moderniser les centres des grandes villes en voulant les rendre plus fonctionnels ne dérangeait pas grand monde. Y construire des immeubles de bureaux plus hauts les uns que les autres, et aménager des autoroutes à grands gabarits pour rendre ces centres urbains accessibles à la population rurale avoisinante coulait de source. Pourtant aujourd'hui, bien peu d'aménagistes ne promouvraient telle quelle cette vision.

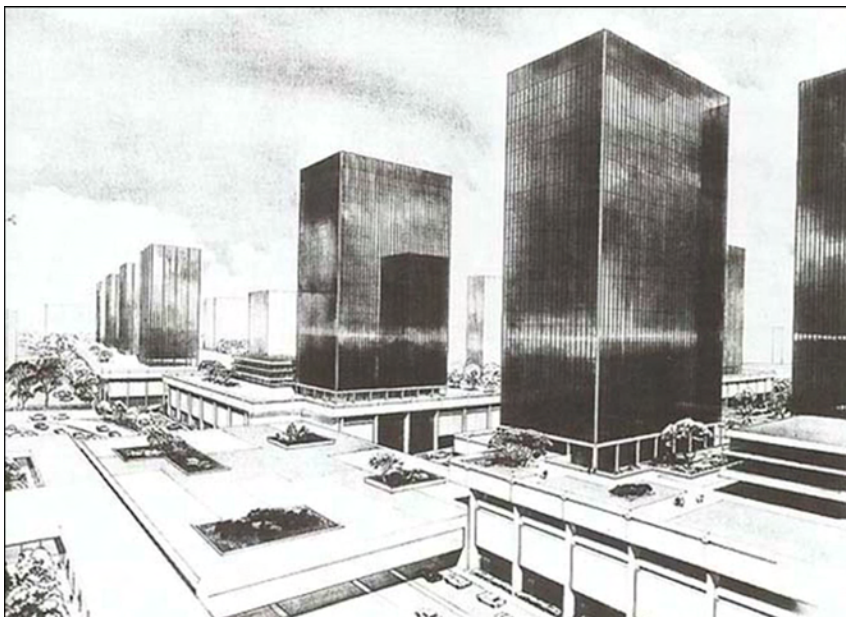
Toute mode se démode

La mode participe à la dynamique créative et occupe une place importante en architecture et en urbanisme. Beaucoup de constructions d'antan peuvent apparaître un tantinet dépassées, voire insensées de nos jours.

Les aléas de la conjoncture économique

Des projets réalisés naguère peuvent perdre tout sens aujourd'hui en raison de l'évolution économique. Un lieu qui polarisait des activités économiques peut, en raison d'une situation nouvelle, évoluer en un lieu qui n'attire plus en rien. Dans ce contexte les travaux réalisés il y a quelques décennies pourront paraître vite insensés.

»



L'archétype du projet fonctionnaliste, le projet Manhattan établi dans les années 1960 pour le nord de Bruxelles.

» Le tramway de Charleroi direction Anderlues constitue un bon exemple. Cette ligne qui semblait, à raison, prioritaire dans les années 1960 semble aujourd'hui à beaucoup d'égards absurde. Les trams y circulent, s'arrêtant dans des stations aménagées à grands frais alors que l'affluence des passagers y est très relative, pour ne pas dire insignifiante. C'est le cas de la station Providence qui ne donne accès qu'à d'immenses sites industriels qui n'emploient plus les dizaines de milliers d'ouvriers d'alors.

Les budgets des travaux publics trop souvent rognés

Un des drames que peut connaître un bon projet, c'est que sa concrétisation et sa réalisation finales ne soient pas de la même qualité que sa conception. Un bon projet pourra devenir rapidement, dans les faits, un échec urbanistique en raison des aménagements inopportuns dont il a fait l'objet en raison des contraintes budgétaires.

TOUS LES TRAVAUX INSENSÉS NE SONT PAS ACCEPTABLES

La prudence est donc de mise vis-à-vis de certains projets qui nous semblent aujourd'hui insensés. En effet, ces projets ont pu perdre tout sens pour des raisons contre lesquelles on ne peut rien, et à propos desquelles personne n'est à blâmer.

Ceci étant, tous les projets insensés ne sont pas inévitables. En effet,

beaucoup d'entre eux sont le résultat de politiques urbanistiques ou de positionnements politiques peu judicieux.

La nécessité de mener une politique transversale

Souvent ce qui manque dans un projet, c'est la vision transversale. Bien des projets deviennent insensés parce qu'ils ne font que traduire une compétence politique spécifique : la santé, le logement, la culture... Or, tout projet doit être appréhendé de manière transversale. Face à un problème de mobilité par exemple, il faudra penser aménagement du territoire, environnement, qualité de vie, pollution...

Une planification urbanistique d'ensemble

Qui dit coordination suppose une planification. L'aménagement du territoire se caractérise entre autres par le fait qu'il inscrit spatialement les options politiques qu'une collectivité se donne. Planifier son développement, c'est envisager les interventions publiques sur un long terme, et s'offrir le droit de refuser ou de faire évoluer des projets privés, ceci pour éviter l'insensé.

Qu'ils aient valeur contraignante – comme les plans communaux d'aménagement – ou valeur d'orientation – comme les schémas de structure communaux –, les autorités publiques auront tout intérêt à aller puiser dans la riche boîte à outils wallonne pour éviter au maximum la réalisation de travaux insensés. Ces documents ont d'autant plus d'intérêt qu'ils sont élaborés à l'aune d'un bilan global de leurs impacts potentiels sur l'environnement. C'est ce qu'a introduit la directive 2001/42/CE sur l'étude des incidences des plans et programmes. Depuis, tout nouveau plan communal d'aménagement devra, par exemple, donner lieu à la réalisation d'un rapport d'incidences sur l'environnement.

En matière commerciale, la planification peut par exemple permettre d'éviter la multiplication de boîtes à chaussures en bords de nationales dont les dommages urbanistiques et paysagers sur le long terme sont très importants. Rapidement, ces développements, quand ils sont trop nombreux et trop proches, éprouvent des difficultés, et mettent la clé sous



Une autoroute urbaine très efficace, qui traverse au mépris du patrimoine le centre ancien de Stockholm, Suède.

la porte. La route de Longwy dans le sud Luxembourg est en ce sens un bien triste exemple.

Des niveaux institutionnels qui collaborent

L'absence de coordination entre collectivités voisines est parfois la cause de projets insensés. Ne pas dialoguer entre institutions peut ainsi aboutir, sans qu'il y ait envie de mal faire, à des situations grotesques.

L'absence de dialogue est parfois volontairement pratiquée. En effet, les collectivités voisines vivent souvent dans un climat concurrentiel acharné, leurs responsables politiques tentant de faire de leur collectivité celle qui est la plus attractive.

Des ambitions politiques décalées par rapport aux comportements des gens

Les projets insensés peuvent résulter d'une vision différente entre les décideurs politiques et la population. Des grands travaux visant à l'adoption de meilleurs comportements sociaux pourront parfois s'avérer décevants

dès lors que le projet une fois réalisé n'atteint pas les changements de comportements escomptés. À titre d'exemple, la création d'une ligne de tram ou d'une piste cyclable peut constituer un échec partiel, car sous-utilisée par une population continuant à lui préférer la voiture.

Par conséquent, les autorités politiques ne doivent pas se contenter de diversifier le potentiel de solutions à la disposition de la population, elles doivent également se doter d'une politique ambitieuse pour tantôt inciter les individus (« la carotte »), mais aussi tantôt les contraindre (« le bâton »), à adopter des comportements plus bénéfiques pour la société. Dans le cas des aménagements liés au tram ou aux pistes cyclables, ce pourrait être d'assortir l'usage du vélo ou du tram à des incitants (primes), et à des contraintes à l'utilisation de la voiture (péages, diminution du nombre de bandes pour voitures).

Le danger de vouloir marquer l'histoire

Beaucoup de projets insensés ont été réalisés par la volonté de respon-

sables politiques de marquer l'histoire. Dans ce contexte, la tentation d'utiliser le levier urbanistique est forte. En effet, quoi de plus visible et pérenne qu'une réalisation architecturale ? Créer sous son mandat une telle œuvre permettra que son nom y demeure longtemps associé. Tant pis si elle n'a aucun sens.

Le risque de prétendre à la modernité

Quand on veut entrer dans l'histoire, on le fait souvent avec la volonté d'être « moderne ». Pour ce faire, un responsable politique sera prêt à consentir n'importe quelle aberration fonctionnelle ou esthétique. Est-ce la volonté de bien présenter dans une approche de marketing territorial ? Toujours est-il que cette attitude permet les travaux les plus insensés. À observer l'actualité, on prend conscience qu'on est plus que jamais dans cette perspective : projet de tour des Finances à Liège, projet de gare Calatrava à Mons.

● Benjamin Assouad

La dette de la route

La croissance stagne. Le budget est en déficit. La Wallonie est endettée. Notre région n'a plus les moyens d'entretenir correctement ses routes et ses ponts. Au point qu'un véritable « plan de sauvetage du réseau routier wallon » a dû être programmé pour les 5 prochaines années, prévoyant une dépense de 885 millions d'euros répartie sur 575 chantiers¹.

Et comme la Région n'est pas en mesure d'assumer cette dépense, un nouvel emprunt a été contracté auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI)². Un emprunt de plus, qui ne servira donc pas à financer de nouveaux projets, mais plutôt des dépenses qui devraient relever d'un entretien ordinaire...

Comment en est-on arrivé là ?

Au cours des 40 dernières années, l'infrastructure routière s'est considérablement étendue dans notre pays. Les autoroutes se sont ainsi allongées de 329 % entre 1970 et 2008,

alors que les autres routes s'allongeaient de 62 % sur la même période³. À tel point que les infrastructures routières recouvrent aujourd'hui 4 % du territoire belge, ce qui nous place en tête des pays européens (dont la moyenne est à 1,2 %).

En Wallonie surtout, les pouvoirs publics ont développé un réseau routier d'une densité inégale, sans rapport avec la densité de la population (voir graphe). Et sans se soucier – emportés par l'enthousiasme des « bâtisseurs » – de son entretien ultérieur. Aujourd'hui la réalité économique revient s'imposer : on a vu trop grand et on n'est pas capable d'entretenir un tel réseau.

Que faire ?

Face à un problème, la première chose à faire c'est d'en prendre conscience. Or on peut douter que tel soit le cas, à l'heure où la Région s'apprête à dépenser quelque 30 à 40 millions d'euros supplémentaires⁴ dans l'élargissement de deux à trois bandes de l'autoroute E42 entre Andenne et Spy.

Dans les cartons depuis pas mal d'années, ce projet ferait bien d'y rester, au vu des impératifs actuels. Car, à une situation économique exsangue, vient s'ajouter l'urgence environnementale. Alors que les émissions totales de gaz à effet de serre ont diminué de plus de 16 % »

» entre 1990 et 2007 en Wallonie, les émissions liées au transport routier ont crû de 31 % sur la même période⁵. Faut-il rappeler que pour s'inscrire dans le scénario du GIEC d'une maîtrise du réchauffement sous la barre des 2 °C – à partir de laquelle l'ampleur des effets néfastes du réchauffement est difficilement prévisible – la Région wallonne devrait réduire ses émissions totales de 40 % par rapport à 1990 d'ici 2020 et de 90 % d'ici 2050 (soit un facteur 10 de réduction). La maîtrise de la mobilité rou-

tière devrait donc être la première des priorités d'une politique de mobilité durable. À l'échelle individuelle également, il est grand temps de changer nos habitudes de mobilité.

Si les Hollandais s'en sortent avec presque trois fois moins de routes par habitant que les Wallons, n'est-il pas temps d'arrêter de croire que les nouvelles routes vont réduire les embouteillages et de se poser les bonnes questions sur l'aménagement du territoire, la localisation des activités et la mobilité souhaitable demain ?

CÔTÉ NATURE

Le réseau écologique

Par Virginie Hess

Tous groupes confondus, 31 % des espèces qui ont été étudiées sont menacées de disparition à l'échelle de la Région wallonne. Et près de 9 % d'entre elles ont déjà disparu du territoire régional.

La fragmentation des habitats¹ figure parmi les causes majeures de l'érosion de la biodiversité. Liée d'une part à l'urbanisation galopante et au développement des infrastructures routières et ferroviaires qui morcellent le territoire et d'autre part aux pratiques agricoles et sylvicoles (perte des haies, enrésinement des forêts, etc.), elle provoque l'isolement des populations d'espèces. Ces dernières, privées de corridors naturels, doivent renoncer aux déplacements nécessaires à leur survie (alimentation, échanges entre individus, reproduction, etc.) et finissent par s'éteindre.

En préservant ou en renforçant le réseau écologique sur leur territoire, les communes peuvent lutter directement contre cette menace de fragmentation.

L'étude du réseau écologique est le point de départ de tout Plan Communal de Développement de la Nature. Il va permettre d'identifier les zones centrales qui ont une fonction de conservation de la nature prioritaire (sites Natura 2000, réserves naturelles, réseaux de mares, etc.), les zones de développement qui

jouent le rôle d'espace tampon où activités humaines et nature cohabitent (boisements feuillus, peupleraies, carrières, etc.) et les zones de couloir ou corridor écologique qui permettent la dispersion des espèces d'une zone centrale à l'autre (haies, talus, berges, bords de chemins, buissons, arbres isolés, etc.).

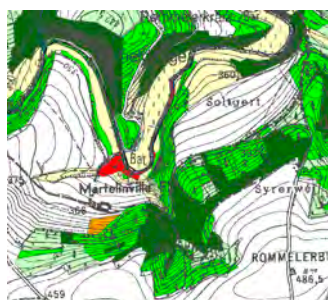
À partir de cet état des lieux, la commune, par l'intermédiaire de son PCDN mais également dans le cadre de ses politiques sectorielles (gestion des espaces verts, délivrance des permis d'urbanisme ou de lotir, etc.) va

pouvoir appliquer une série de mesures favorables au renforcement de son réseau écologique : plantations de haies, fauchage tardif, adoption de règlements de protection propres à certains sites, préservation des vieux arbres, etc.

La cartographie du réseau écologique est également un élément essentiel du schéma de structure communal. Elle va en effet servir à orienter les décisions en matière d'urbanisation et de localisation des activités, sur base de l'existence des zones naturelles recensées et de leur intérêt biologique, dans le cadre de l'objectif global du schéma de structure.

Une précision importante cependant : le concept de réseau écologique ne peut se résumer à sa seule dimension spatiale. Au-delà de celle-ci, la qualité de l'environnement est indispensable à la survie des organismes et à leur reproduction (réduction de l'usage des pesticides, qualité des cours d'eau, etc.).

1) Milieux dans lesquels une population d'individus d'une espèce ou d'un groupe d'espèces peut normalement vivre et s'épanouir.

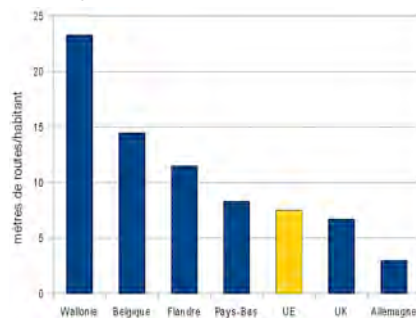


À ce stade, il est utile de rappeler que 75 associations ont lancé en 2007 un « appel pour un moratoire sur les nouvelles infrastructures routières », avec le soutien de Jean-Pascal van Ypersele⁶. « La politique d'accroissement du réseau routier constitue le symbole d'une période aujourd'hui révolue : celle de l'énergie bon marché et de l'ignorance des impacts environnementaux des activités humaines. Nous sommes convaincus que l'arrêt du développement des infrastructures routières et la réaffectation des sommes qui leur seraient consacrées à des projets de mobilité pour tous est une réponse forte et cohérente. » disaient en substance les signataires de l'appel.

Quand on voit ce qu'une fraction des montants accordés pour la route permettrait de faire comme merveilles s'ils étaient alloués aux transports en commun ou à la mobilité douce, on peut difficilement leur donner tort...

Pour en savoir plus

Selon les chiffres du SPF Mobilité⁷, il y a en Wallonie 80.826 km de routes pour 3.460.000 habitants, ce qui fait un peu plus de 23 mètres de route par habitant. En Flandre, un réseau routier de 71.165 km a été déployé pour 6.200.000 habitants,



ce qui équivaut à 11,5 m/hab. Une comparaison au niveau européen⁷ (de l'ordre de 7,5 m/hab.) renforce ce constat : notre région possède un des réseaux routiers les plus denses.

● Noé Lecocq

1) <http://lutgen.wallonie.be/spip/spip.php?article884>

2) <http://levif.news.be/fr/news/belga-politique/routes-wallonnes-interrogations-sur-le-financement-du-dernier-quart-du-plan/article-1194822563996.htm>

3) Statbel

4) Montant estimé. En une semaine de contacts variés, ni l'Administration, ni la Sofico, ni le cabinet du ministre en charge n'ont été en mesure de nous fournir une réponse à la question du budget prévu.

5) Tableau de Bord de l'Environnement wallon 2010

6) <http://www.iewonline.be/spip.php?rubrique77>

7) http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-028/FR/KS-SF-08-028-FR.PDF

Prémétro de Charleroi : un projet finalement pas si insensé

Charleroi fait sans conteste partie de ces villes qui ont vécu ces dernières décennies avec le plus de difficultés.

D'après la rencontre avec François Rochet et Line François d'Espace-Environnement

Florissante dans les années 1960, l'économie y est aujourd'hui passablement sinistrée. Tout ce qui faisait la réussite du « pays noir » a été balayé en quelques années d'une crise aussi dramatique que totale. L'effondrement de l'industrie a eu des dommages collatéraux. Une de ces victimes les moins attendues en a été le plan de métro léger de la ville.

Car c'est la crise bien plus que les erreurs politiques qui ont mis à mal le projet. Particulièrement ambitieux quand il a été établi dans les années 1960, sa réalisation n'a été au final que très partielle. Conçu dans l'optique de faire de Charleroi une ville pionnière en matière de mobilité, 50 ans plus tard force est de constater que la réalité est tout autre.

Le métro léger de Charleroi n'a pour autant pas succombé à la crise. De ce projet visionnaire, certains tronçons ont été réalisés dès 1976, et parfois mis en service. Ces tronçons pourraient constituer l'assise d'un réseau performant, capable de soutenir le redémarrage de la région.

Mais attention à ne pas tomber dans l'écueil du métro léger comme solution unique aux problèmes de mobilité. Si le métro léger se légitime dans bien des grandes villes, on ne doit y avoir recours qu'à partir d'une certaine densité des zones desservies. Le généraliser malgré ces considérations, c'est faire peu de cas des deniers publics, et justement toucher à l'insensé. Ce que l'agglomération carolo, à la densité particulièrement faible, a peut-être expérimenté dans le développement de son réseau.

Des besoins de transports publics efficaces

Les années 1960, c'est l'époque du tout-à-la-voiture. Que ce soit pour circuler ou pour stationner, la voiture accapare rues et places au détriment du piéton.

Les transports en commun, souvent prisonniers dans le trafic, souffrent de la situation. Pendant en efficacité, et décriés pour leur inconfort, leur fréquentation chute dans les années 1960. À Charleroi leur efficacité est d'autant plus diminuée que les chaussées sont étroites, héritage d'une agglomération développée sans véritable vision urbanistique.

La situation est paradoxale : alors que les besoins en mobilité explosent, l'utilisation des transports en commun chute.

Le savoir-faire technique et les valeurs de la ville. À Charleroi plus qu'ailleurs, la valeur suprême c'est le travail. Les ouvrages d'art seront donc fabriqués avec art. On souhaite aussi que cela paraisse moderne, ce qui est presque une tradition à Charleroi. L'aménagement du boulevard Tirou comblant un ancien bras de Sambre dans les années 1930 l'avait bien montré.

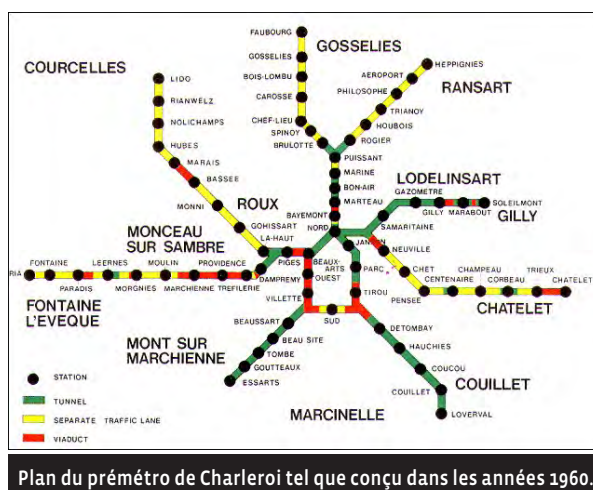
Dans son ampleur le projet de prémétro est très ambitieux. Sont prévues huit antennes de métro rayonnant dans l'agglomération depuis un anneau central qui suivrait les boulevards extérieurs du centre-ville, ceci en magnifiant à foison l'infrastructure.

Le projet est d'autant plus ambitieux que Charleroi, après fusion des communes en 1977, dépasse à peine 200.000 habitants, et son bassin d'emploi 400.000 habitants. 9 lignes pour une telle population, c'est beaucoup. Beaucoup de capitales millionnaires n'ont pas un réseau aussi fourni : par exemple, Stockholm ou Amsterdam n'ont que 3 lignes de métro. À l'aune des standards

européens l'ambition carolo des années 1960 peut donc apparaître quelque peu disproportionnée.

Mais le drame du prémétro carolo, c'est surtout une temporalité malheureuse. Le plan est établi avant la crise industrielle des années 1970, et avant la régionalisation. Les travaux commenceront par contre en pleine crise, et au cours de la régionalisation avec les diminutions de budgets afférentes.

Si les budgets diminuent, la crise affecte aussi l'organisation spatiale de la ville. Les industries s'essouffent, les centres de gravité de la ville se déplacent. Par contre, les localisations des lignes et des stations de prémétro demeurent les mêmes. Ce qui amène à des situations grotesques, avec des métros légers desservant des stations devenues quasi fantômes (station Providence).



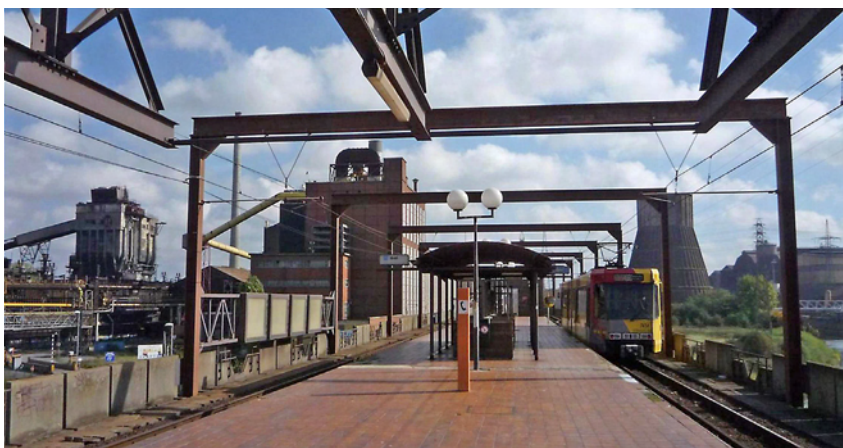
Plan du prémétro de Charleroi tel que conçu dans les années 1960.

Cette situation n'est pas propre à Charleroi, toutes les grandes villes du pays la connaissent. Dans ce contexte, pour offrir des transports en commun compétitifs aux grandes villes (Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi), le gouvernement crée des commissions ad hoc, en charge de proposer des solutions adaptées aux nouvelles réalités.

Des objectifs ambitieux aux prises avec la réalité

Dans le cas carolorégien la solution d'un réseau de métro léger va être retenue, mais ceci pas uniquement pour offrir des transports publics efficaces et confortables. En effet, d'autres objectifs sont poursuivis en filigrane.

La volonté de marquer le territoire urbain d'infrastructures qui montrent Charleroi sous un œil favorable est ainsi bien présente. On veut exprimer



La station Providence sur la ligne allant vers Anderlues.

» Une réalisation chaotique

À observer le réseau achevé, on peut s'interroger sur les choix. Alors que le réseau prévu s'organisait autour d'un anneau central distribuant huit antennes, ce qui a été réalisé dans les faits est un anneau central inachevé, et deux antennes dont une seule complétées jusqu'à son terminus. Le phasage des travaux interpelle donc de prime abord. En effet, ce qui semblait dans les plans donner sens au réseau, c'était son anneau central. Pourquoi alors avoir entamé et achevé des antennes, avant même d'avoir achevé cet anneau central ? Cette situation en apparence absurde peut être expliquée. Du moins en partie. (ce n'est pas un titre !)

À budgets rognés, la réalisation de certaines antennes plutôt que d'autres a pu paraître à un moment plus opportun budgétairement. Les antennes radiales qui se développent à l'air libre ne nécessitent par exemple pas autant de travaux que les lignes, comme l'anneau central, qui se développent en souterrain. Ces antennes radiales sont donc moins coûteuses.

Ensuite, le centre-ville de Charleroi est d'une taille particulièrement réduite. On peut le traverser à pied en maximum 15 minutes. Dans ce contexte il n'est pas dans l'absolu nécessaire de mettre en service toutes les stations de l'anneau central projetées pour rendre le centre-ville accessible.

L'antenne achevée est celle qui, en traversant Marchienne-au-Pont, part vers l'ouest direction Anderlues. Elle permettait de desservir les usines de la chaussée de Mons (Arcelor, Duferco...), alors parmi les principales entreprises de la région : des dizaines de milliers d'ouvriers y travaillaient quotidiennement. Il était donc logique de prioriser cette antenne, d'autant plus que la voiture restait inaccessible financièrement à beaucoup d'ouvriers.

Ce qui dérange peut-être le plus dans la saga du préméto carolo, c'est d'avoir en dépit du bon sens dans les années 1980 poursuivi les travaux tous azimuts malgré les budgets qui s'épuisaient et malgré les besoins qui changeaient. En effet, alors que la situation économique empire, on ne décide pas de geler les travaux et de réorienter le projet, au contraire, on continue les opérations comme prévu

La relance du processus

Années 1990 le contexte change. À la faveur de l'exemple strasbourgeois, le tramway recommence à avoir la cote, en particulier à Charleroi. Dans ce cadre le gouvernement wallon annonce en 2008 la relance du tramway carolo. Le réseau d'ici à 2012 va être sensiblement réajusté :

- création d'une antenne en surface pour relier le centre à Gosselies,
- bouclage de l'anneau central,
- prolongement vers Soleilmont de la ligne de Gilly déjà en service

5 des 8 antennes du plan de métro léger des années 1960 sont donc abandonnées. Si la volonté est d'optimiser un réseau pour partie existant, ce qui est privilégié c'est le choix du transport public le plus adapté à la densité des zones desservies. Car le souhait est aussi de gérer au mieux des moyens publics limités, et d'éviter l'insensé. Tout ne sera donc pas métro léger ; des bus à hautes fréquences suivant les axes structurants seront appelés à jouer un rôle premier.

Et Espace-Environnement dans tout ça ?

Espace-Environnement, l'association carolo bien connue, se réjouit de la relance du préméto. Cela dotera Charleroi d'une vraie alternative à l'utilisation de la voiture en ville.

Toutefois, si cette relance du préméto est une bonne chose, elle devrait être le prétexte pour repenser la ville et son développement d'une manière globale. Le schéma de structure actuellement élaboré constitue au passage une opportunité pour ce faire. Les activités industrielles par exemple ne sont plus à leur place en ville. « Ce n'est pas parce qu'à Charleroi on s'accommode de paysages surréalistes qu'on doit continuer à conserver des activités urbicides en centre-ville ».

Le plan de relance du préméto abandonne des antennes bien entamées, en particulier la ligne de Châtelet. Ceci constitue une opportunité intéressante à saisir. Différents projets pourraient venir valoriser les infrastructures construites. Des cheminements doux pourraient y être aménagés, peut-être à l'image la « promenade du chemin de fer » à Bruxelles, ou de la « promenade du viaduc planté » à Paris. Les stations pourraient donner lieu à des reconversions astucieuses. La salle de concert Rockerill a déjà démontré la pertinence de telles solutions à Charleroi. Autant d'éléments qui montrent que Charleroi dans son ensemble possède un potentiel urbanistique rare, sur lequel assoir à coup sûr le redéveloppement de la ville.

● Benjamin Assouad

Intéressé(e) par « La lettre des CCATM » ?

Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Tél.: 081 25 52 80 - Fax : 081 22 63 09 - info@iewonline.be

Abonnez-vous gratuitement à la version électronique

www.iewonline.be - « abonnez-vous »

