



Ville de Charleroi

Réaménagement de la RN53

Typologie : Axe structurant en centre urbain

Cas représentatif des défis suivants :

- Convivialité
 - Facteurs physiques, espaces perçus, espaces vécus
- Sécurité
 - Facteurs de sécurité / d'insécurité liés à l'aménagement, au perçu et au vécu
- Qualité
 - Aspects structurels de l'aménagement
 - Aspects liés à l'investissement budgétaire
 - Aspects liés au bien-être
- Opportunités et freins au processus
 - Identification des besoins et définition du programme
 - Approche sectorielle et transversalité
 - Culture de l'espace public
 - Absence de participation citoyenne

Justification du choix :

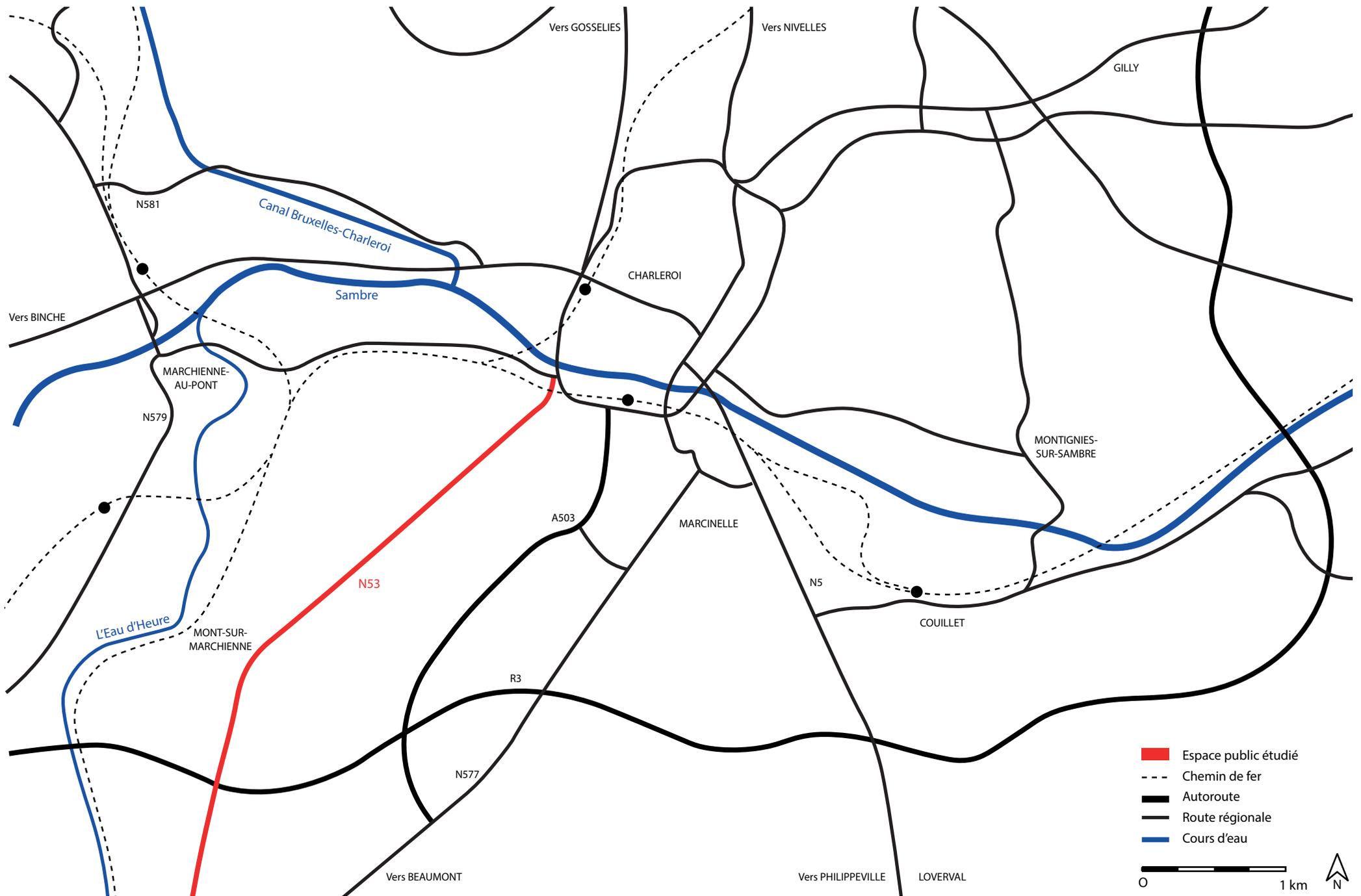
- Aménagement d'un axe structurant visant une reconfiguration du partage modal et l'intégration d'un BHNS
- Pilotage du processus de conception par un opérateur de transport public (TEC)
- Implication et portage par le politique et expertise du bouwmeester



I. Contextualisation

Page de garde : Image du projet de réaménagement de la RN53 et de la place Roger Desaise

Ci-contre : La RN53 entre la gare de Charleroi et le bas de Mont-sur-Marchienne (situation existante)



Localisation

1. Localisation de l'espace public et contexte du projet

L'espace public étudié constitue un tronçon de la RN53 permettant de relier la gare de Charleroi jusqu'au carrefour de Bomerée sur la commune de Montigny-le-Tilleul en traversant Mont-sur-Marchienne. Le projet de réaménagement de cet espace public est actuellement au stade de **l'élaboration du dossier de permis d'urbanisme**.

Le projet étudié est un élément d'un programme supra-communal de grande ampleur, à savoir la réalisation du trident permettant la prolongation de la E420. Ce programme prévoit la transformation de la RN5 et de la RN53 en **boulevards urbains intégrant un service de transport en commun de type BHNS** (bus à haut niveau de services). Ces BHNS permettront de relier chaque extrémité de ces deux axes. Ils se caractérisent par une fréquence de passage élevée. A l'échelon local, cette transformation de la RN5 et de la RN53 est souhaitée par les instances publiques.

La présente fiche se focalise sur le réaménagement de la RN53.

2. Typologie de l'espace public

La RN53 est un axe structurant de type chaussée. Cette **voirie régionale** est composée de deux bandes de circulation, deux bandes de stationnement et de trottoirs de part et d'autre de la voirie ainsi qu'aux croisements, des bandes aménagées pour le tourne à gauche/droite. Elle fait partie des 11 pénétrantes structurantes recensées dans le Plan Communal de Mobilité de la Ville de Charleroi (PCM). Elle permet de drainer **15.000 à 20.000 automobilistes** des 30.000 à 40.000 empruntant le Ring3 jusqu'au centre-ville. La RN53 est également empruntée par des lignes de bus traditionnelles.

Le périmètre d'étude, long d'à peu près **5 km**, est principalement situé sur le terroir communal carolorégien. Il reprend l'avenue Paul Pastur depuis la gare de Charleroi jusqu'au ring (R3) et la rue de Bomerée entre ce dernier et le carrefour Sainte Barbe. Il est nécessaire d'appréhender ce projet à l'échelle communale, et ce d'autant plus que la Ville de Charleroi le porte **dans le contexte de la redynamisation de son centre-ville**. La Ville défend dans son plan communal de mobilité (PCM) la mise en place de BHNS sur les RN5 et 53 et un **report des flux automobiles sur la A503**, axe structurant situé à proximité.

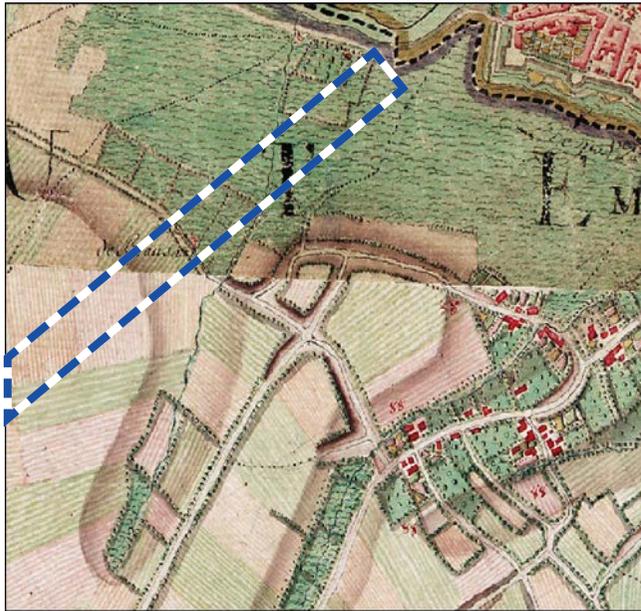
3. Morphologie du tissu bâti

La RN53 longe des **ensembles morphologiques diversifiés** d'immeubles à appartements des années 60 et habitations à caractère unifamilial dont des maisons de maître. Le bâti est également entrecoupé de commerces de grande emprise et de commerces de proximité. Il est successivement ouvert, semi ouvert et fermé.

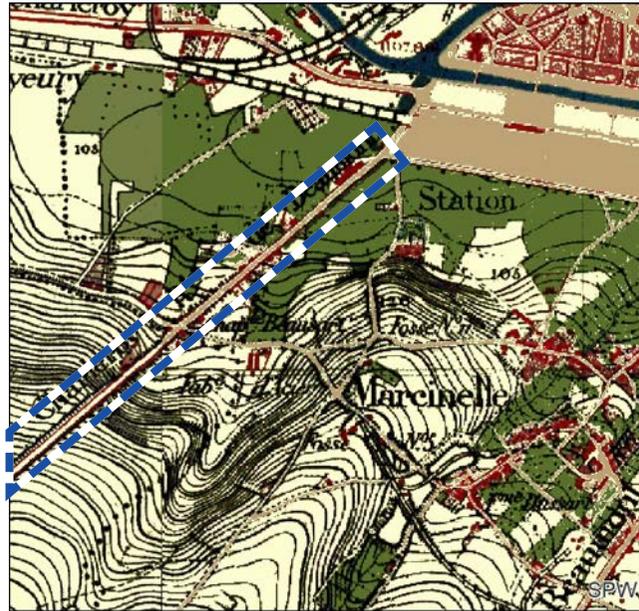


L'espace public étudié, de la gare de Charleroi à Mont-sur-Marchienne

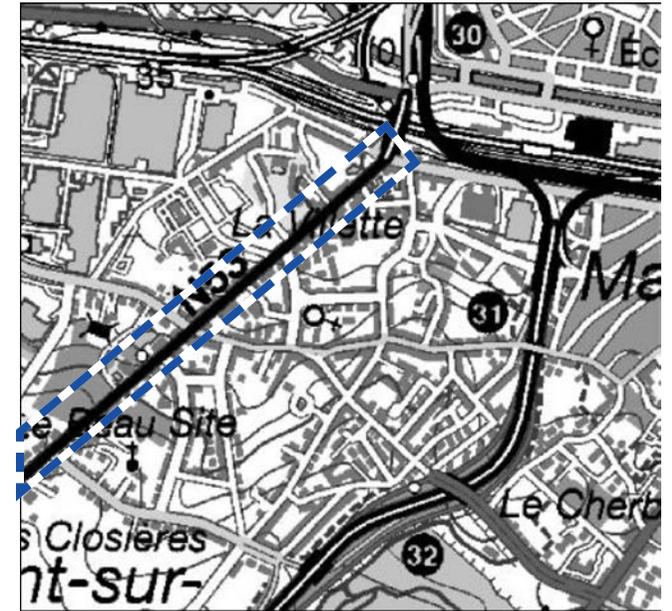




1777 : Carte de Ferraris



1865 : Carte du dépôt de la guerre



Carte IGN

4. Morphogenèse

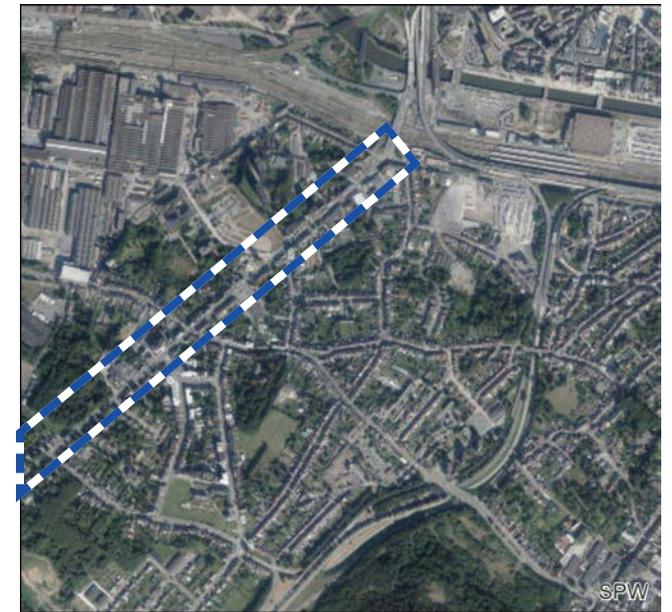
Les cartes historiques font état du tracé de la RN53 dès la seconde moitié du 19ème siècle. Cette voirie s'est développée en travers de Marcinelle depuis la gare ferroviaire.

La carte de 1971 montre la densification du réseau viaire qui s'est effectuée progressivement avec la création de voiries connectées de part et d'autre de la RN53. De même, la fonction résidentielle et le développement de zones d'activités mixtes et industrielles sont renforcés.

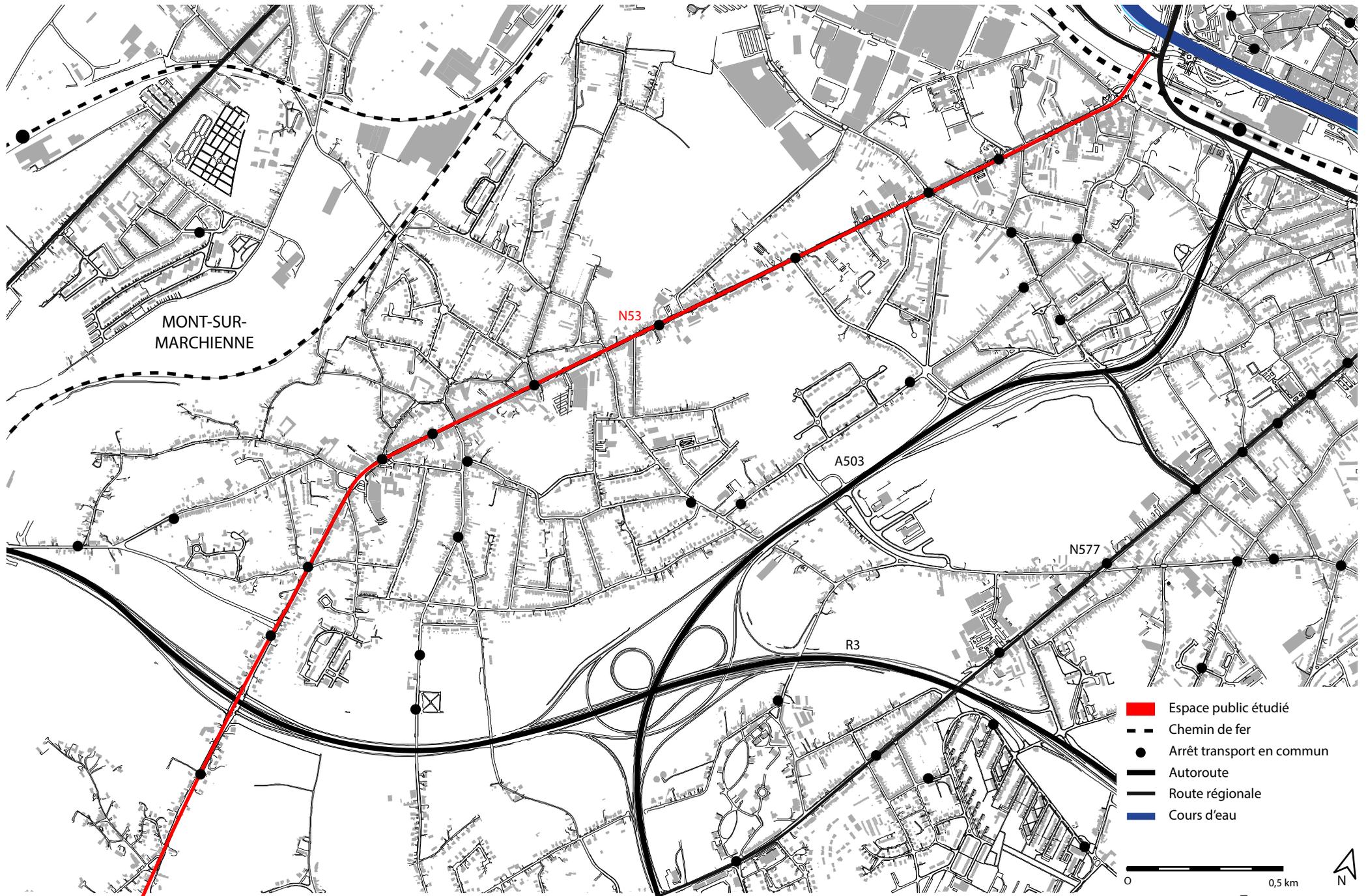
La A503 a été aménagée postérieurement à 1971 sous forme de pénétrante urbaine autoroutière.



1971 : Orthophoto



2016 : Orthophoto ▲ Nord — 100 mètres



Carte réseaux

5. Affectations du bâti

La RN53 permet d'accéder à un certain nombre d'équipements. Outre les commerces en rez-de-chaussée, les activités entrepreneuriales et économiques diverses, on relèvera plus particulièrement des écoles, le Musée de la Photographie, le parc du Château Soupert. La fonction résidentielle est également présente sur l'ensemble du tronçon étudié. A l'extrémité nord de l'espace public étudié se trouve la gare de Charleroi. A l'extrémité sud, un supermarché.



6. Vocations de l'espace public

La RN53 a actuellement pour principale vocation de garantir le déplacement et la desserte des fonctions implantées le long de son axe, de même que le centre-ville.

Une fonction de desserte

- Desserte résidentielle
- Desserte des activités commerciales et entrepreneuriales
- Desserte de la gare et du centre-ville
- Desserte des équipements et infrastructures publiques et culturelles

Cette fonction sera maintenue dans le cadre du projet de réaménagement. Les arrêts de bus seront réaménagés (accessibilité PMR, informations aux voyageurs via écrans digitaux,...) et bénéficieront d'une plus grande fréquence de passage grâce au BHNS.

Quant aux automobilistes, une attention particulière a été portée à un tronçon de la RN53 concentrant des commerces (carte situation et contexte). Des emplacements de stationnement ont été conservés pour répondre aux inquiétudes des commerçants quant à l'accessibilité à leurs commerces. Pour le reste de la RN53, le parking sera majoritairement supprimé afin de libérer de l'espace public pour des sites propres aux bus.

Les cyclistes disposent actuellement d'un couloir bus partagé sur un tronçon d'un peu moins d'un kilomètre comprenant notamment le pont permettant d'enjamber le chemin de fer et la Sambre. Ils pourront dans le futur partager les sites propres des bus et bénéficieront également de bandes cyclables matérialisées de manière claire afin qu'ils prennent leur place sur la voirie et que les voitures les voient.

Une fonction de transit : Comme relevé précédemment, la RN53 est un axe pénétrant emprunté par 15 à 20.000 automobilistes par jour souhaitant accéder au centre de Charleroi depuis le R3. C'est un itinéraire alternatif à la A503.

Le réaménagement de la RN53 sera assorti de mesures complémentaires de circulation routière.

Par exemple, la mise à sens unique d'un tronçon de 800m afin de décourager la circulation de transit. En outre, un site de covoiturage et un Park & Ride devraient voir le jour à l'extrémité sud de la RN53 (Bromerée), ainsi qu'à proximité du R3 et de la rue de l'Eau d'Heure (pour capter les gens venant du centre de Montigny-Le-Tileul).

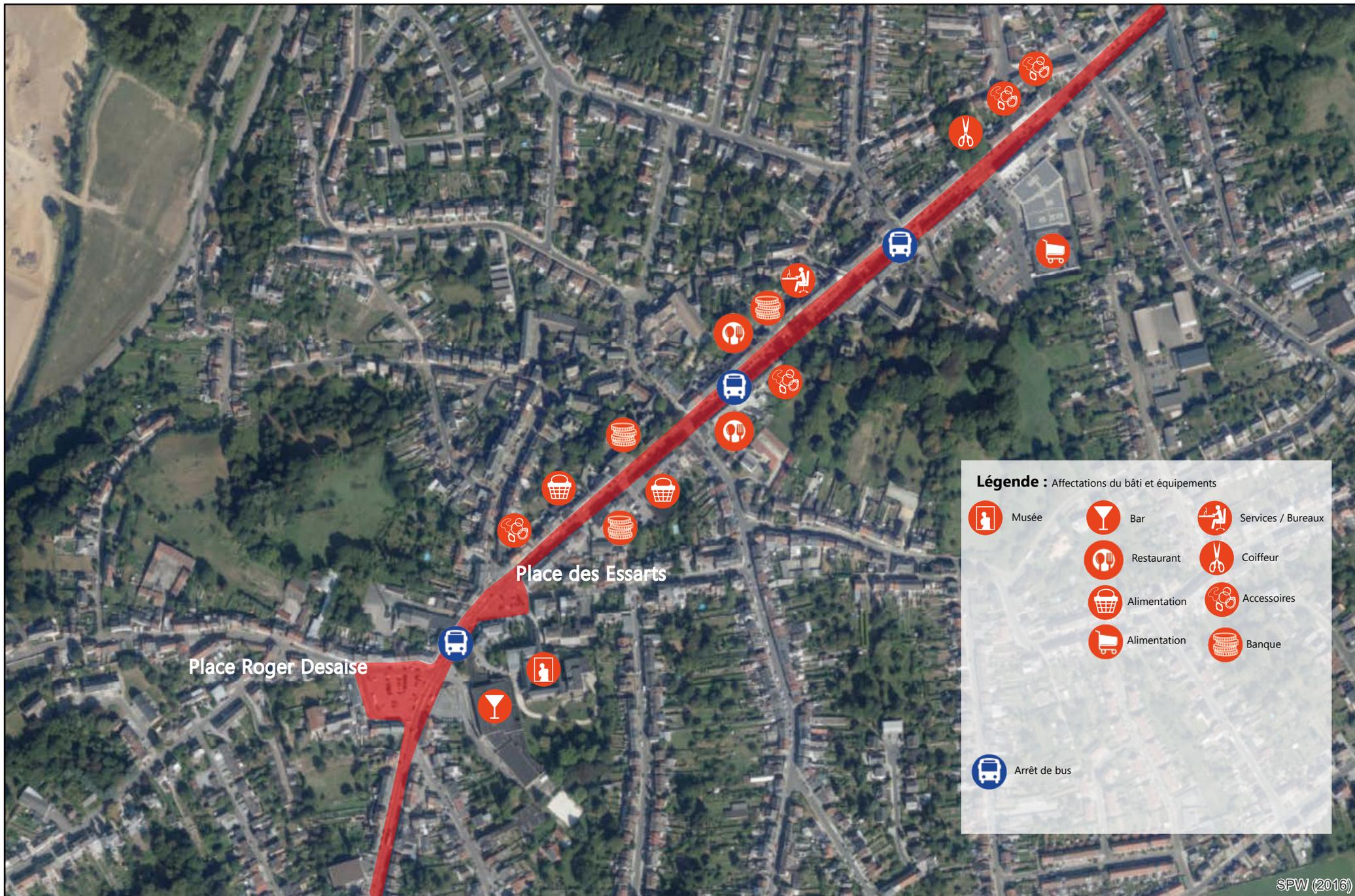
Une fonction de séjour à développer : Les deux places publiques bordant la RN53 sont principalement utilisées aujourd'hui comme parkings. La place Roger Desaise est de temps à autre investie par une kermesse. Le projet de réaménagement de la RN53 englobe ces places et valorise la fonction de séjour.



Place Roger Desaise - Projet page 10

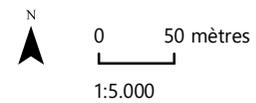


Musée de la Photographie et parking (place des Essarts)



SPW (2016)

Carte Activités





II. Défis et objectifs visés

1. Éléments déclencheurs

Le Gouvernement wallon a initié le principe d'un BHNS dans le cadre d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur un tronçon de la E420. Un financement a été dégagé par le ministre en charge de l'aménagement du territoire et de la mobilité sous la législature 2009-2014.

Il a fallu attendre quelques années avant de voir ce dossier avancer sous l'impulsion conjointe du gouvernement de la Région wallonne et de la Ville de Charleroi. Il est essentiellement question ici d'un agenda politique permettant une symbiose des acteurs politiques autour des ambitions à l'origine de ce projet de réaménagement.

2. Objectifs visés

La réduction du trafic automobile sur cet axe et l'intégration d'un BHNS sont les principaux enjeux du projet de réaménagement. A cette fin, le report du trafic de transit sur la A503, de même que la suppression d'un certain nombre d'emplacements de stationnement en voirie sont requis. Ces éléments, ainsi que des mesures de dissuasion du transit, sont nécessaires au réaménagement de la RN53 en un cadre de vie plus apaisé, également plus sain (pollution sonore, de l'air, ...).

En complément des interventions sur la RN53, des mesures ont été définies sur le réseau viaire irriguant les quartiers de part et d'autre de cet axe structurant. En effet, la suppression du stationnement sur la RN53 est compensée par la création de poches de parking dans ces quartiers adjacents. La mise en place d'un sens unique sur la RN53 est également assortie de limitations de la circulation via des aménagements routiers (types dos d'âne,...) et de règles de circulation. Ces mesures sont indispensables pour dissuader le trafic de transit qui percolerait dans les quartiers.

L'opportunité du BHNS réside aussi dans sa faculté de desserte locale. En effet, le PCM a permis de faire ressortir que 7.500 habitants sont localisés à moins de 500 mètres de la ligne. Le BHNS constitue une offre de transport attractive pour ces usagers potentiels. D'autre part, les automobilistes auront la possibilité de laisser leur voiture au Park&Ride à Bomerée, mais également à proximité du R3 et dans la rue de l'Eau d'Heure, et de terminer leur trajet en transport en commun.

Un BHNS se caractérise par un cadencement élevé. Dans le cas étudié, le TEC envisage deux scénarios :

- scénario 1 : un bus toutes 7 min. 30 aux heures de pointe et toutes les 15 min. en heures creuses.
- scénario 2 : un bus toutes les 10 min. toute la journée.





III. Aménagements

La reconfiguration de la RN53 mise sur l'usage accru des transports en commun et des modes de déplacement doux. Ainsi, sont prévus l'élargissement des trottoirs, la suppression d'emplacements de stationnement compensée par la création de proches de parkings, la création de sites propres TEC et vélos sur certains tronçons, de même que la création de pistes cyclables.

Des mesures d'accompagnement seront mises en oeuvre, telles que l'extension de zones bleues (temps de stationnement usuellement limité à deux heures), la mise en sens unique de certains tronçons, la création de dispositifs de ralentissement,... Il est également prévu de développer la trame verte par le biais de plantations et une attention particulière a été portée aux matériaux. Dans la continuité du projet étudié, la gare des bus de Charleroi, ainsi que l'esplanade de la gare devraient ultérieurement faire l'objet d'un réaménagement. Les études relatives à ces projets sont en cours au moment de la rédaction de la présente fiche.

Remarque : A l'approche des élections communales d'octobre 2018, la Ville de Charleroi et le Gouvernement wallon ont temporairement mis le projet au frigo en raison d'une forte contestation citoyenne.

La constitution du dossier de permis d'urbanisme a été initiée fin 2018. Le projet devra être réexaminé par le Collège qui se prononcera sur sa validation.

Au mois de janvier 2019, les plans n'ont toujours pas pu être communiqués. Les seuls documents accessibles au public sont les simulations 3D publiées par l'équipe du bouwmeester et reprises dans la présente fiche.



IV. Processus, acteurs et financement

- **Financement**

Le Gouvernement de la Région wallonne a débloqué un **budget de 53 millions d'euros**.

- **Acteurs porteurs de projet**

Le TEC a été sollicité comme « chef d'orchestre » par le Gouvernement wallon. Elle est accompagnée par la Ville de Charleroi dans la définition des grandes orientations du projet. La Ville, épaulée par son bouwmeester, a effectivement un rôle décisionnel et de concertation des acteurs impliqués dans la conception du projet de réaménagement.

Le projet initialement proposé par le TEC a ainsi été entièrement revu, une fois les ambitions de la Ville précisées. Ce premier projet proposait des sites propres là où la largeur de la voirie et les zones de stationnement le permettaient. Charleroi a demandé un projet plus ambitieux. Le bouwmeester a sollicité l'expertise d'une paysagiste en vue de renforcer le caractère urbain structurant de l'axe.

- **Auteur de projet**

Le TEC dispose de son propre bureau d'études au sein de la Direction générale du TEC. Ce bureau est à la manoeuvre du processus de conception. Il s'est adjoint les compétences d'un consortium dont la mission a consisté dans un premier temps à approfondir les enseignements et constats tirés par le PCM. Les études ont débuté en 2015 avec l'élaboration d'un diagnostic. Elles ont été suivies par la phase de conception du projet. Le consortium est composé de GREISCH (pilote), TRANSITEC, l'Atelier d'Architecture du Sart Tilman, SEMACO (bureau de planification de chantier), ICEDD (infrastructures pour piétons et cyclistes) ainsi que PIGEON-OCHEJ (paysagiste).

- **Acteurs accompagnement et expertise**

Outre les acteurs précités, le Bouwmeester et son équipe ont été intégrés aux discussions. Au sein de la DG01, la Direction des Routes de Charleroi, gestionnaire de la voirie, a également été impliquée dans le comité de suivi du projet, ainsi que, plus ponctuellement, la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières et la Direction des équipements électromécaniques (chargée de la maintenance et de la régulation des feux tricolores). La SOFICO intervient également pour la N5, car cette voirie est sur le réseau structurant de la Région.

Des réunions rassemblant ces différents acteurs ont été organisées une fois par mois. Des experts ont été consultés ponctuellement, de même que le fonctionnaire délégué à qui le TEC, la DGO1 Direction des routes et la Ville de Charleroi ont présenté le projet et ses avancées.

- **Acteurs participation citoyenne**

Le processus participatif a principalement consisté à informer et consulter les commerçants situés dans le haut de Mont-Sur-Marchienne. Il n'y a pas eu d'information ni de consultation particulière des habitants. Les simulations 3D, illustrant le présent document, ont été communiquées par le Bouwmeester et n'ont pas été encadrées par une communication publique maîtrisée.

- **Acteurs de mise en oeuvre**

Par décision du 22 mai 2017 du Gouvernement wallon, les travaux seront pris en charge par la SOFICO pour la N5 et par la DGO1 Direction des Routes de Charleroi pour la RN53. La SOFICO et la DGO1 se verront chacune confiée le budget nécessaire à la réalisation des travaux. Le TEC voit son rôle cadré par un protocole de collaboration TEC – Ville de Charleroi – SPW DGO1 Direction des Routes de Charleroi – SOFICO.

Le TEC élabore le dossier de demande de permis d'urbanisme. C'est le SPW DG01 Direction des Routes de Charleroi introduire le dossier.

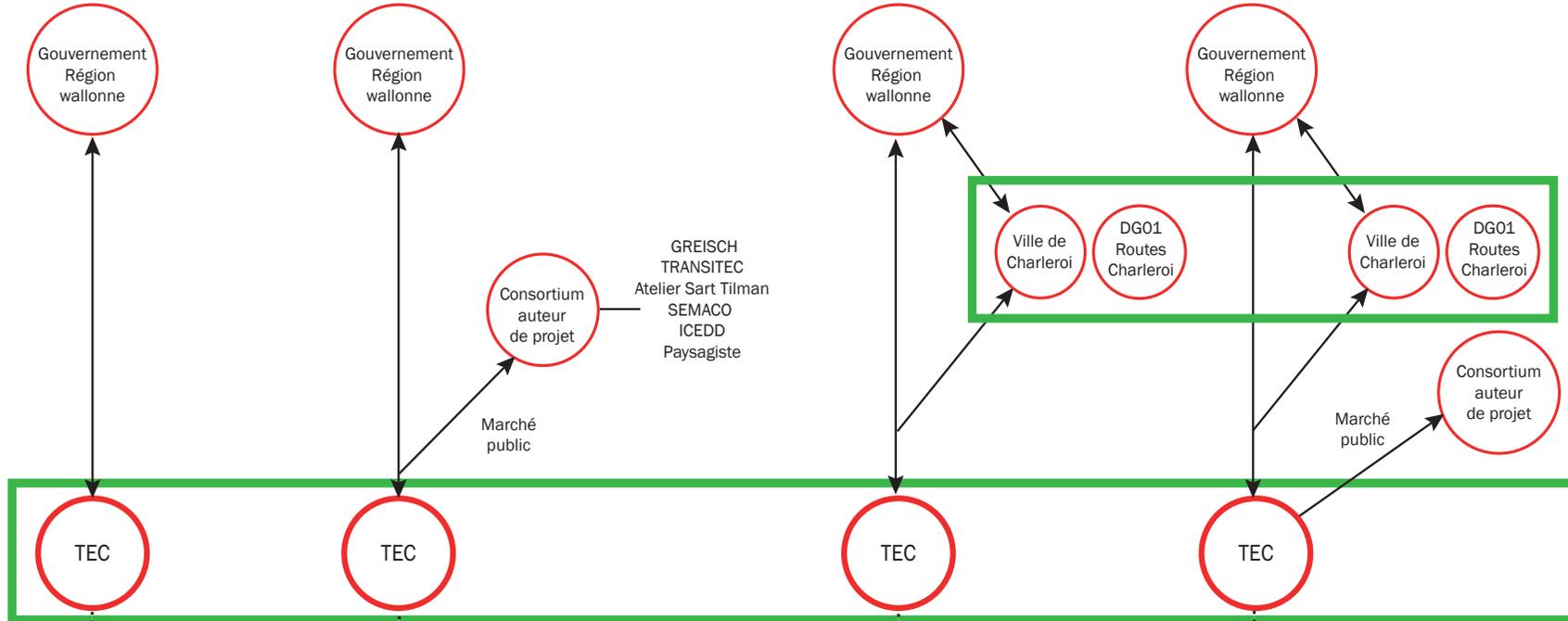
Le TEC disposera des fonds nécessaires à l'achat et à l'exploitation des bus.

ACTEURS
VALIDATION
FINANCEMENT

ACTEURS
ACCOMPAGNEMENT
EXPERTISE

ACTEUR
PORTEUR DE PROJET +
TRANSVERSALITE

ACTEUR
PARTICIPATION
CITOYENNE



GREISCH
TRANSITEC
Atelier Sart Tilman
SEMACO
ICEDD
Paysagiste

2009 - 2014

IMPULSIONS
REGIONALE et LOCALE

2015

Etude Mobilité
Diagnostic complémentaire
au PCM de la Ville de Charleroi

2016 - 2017

IMPULSION
LOCALE

2017

APPEL +
DESIGNATION
AUTEUR DE PROJET
ESPACE PUBLIC

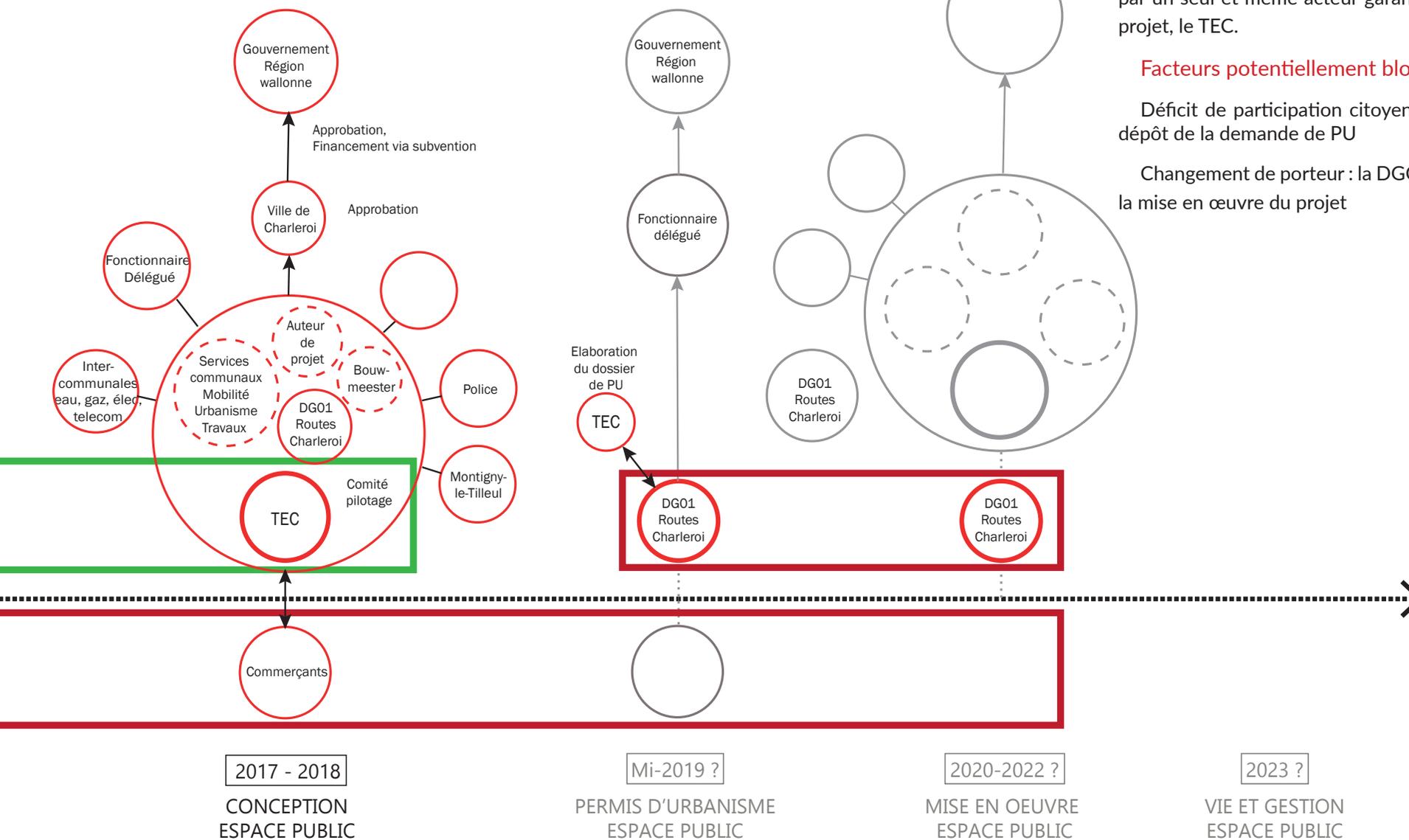
Clefs de réussite

Un projet porté par un pouvoir local fort de ses ambitions en matière de convivialité et de qualité de l'espace public et dont la conception est orchestrée par un seul et même acteur garant de la cohérence du projet, le TEC.

Facteurs potentiellement bloquants

Déficit de participation citoyenne préalablement au dépôt de la demande de PU

Changement de porteur : la DGO1 prendre en charge la mise en œuvre du projet



POINT FORT
FICHET



Wood & Co

071.51.9

info@wood-

Parquets - Portes - Lambris - Isol

GigaTour

bt holidays

GigaTo

Rencontrer le monde

AVENUE PAUL PASTUR

NON

à la mise à sens unique
sur un tronçon de 800m

ALLOC®

LAMINATE ■ PARQUET ■ WALLS ■ VINYL PLANKS

V. Bilan et évaluation

L'exposé du projet de réaménagement de la RN53 nous permet de retenir quelques enseignements :

- L'importance de maintenir un même porteur de projet tout au long du processus ;
- L'importance que le porteur de ce type de projet puisse assurer la conception et la mise en œuvre du partage modal ;
- L'intérêt de mobiliser les expertises nécessaires pour valider et encadrer les options prises en matière de mobilité ;
- L'importance du cadrage budgétaire en amont et de son maintien ;
- L'importance de l'implication et du portage par le politique local, tout en considérant que la réussite du projet passe par l'entière collaboration des acteurs présents aux différents niveaux décisionnels ;
- Les changements d'acteurs décisionnels (élection ou autre) constituent un risque certain dans la poursuite du projet selon les objectifs ayant prévalu et guidés sa conception ;
- L'intérêt de profiter de toute opportunité d'aménagement pour penser celui-ci globalement et répondre de manière circonstanciée aux ambitions de maillage, partage, écosystème et attractivité/bien être ;
- L'importance d'informer la population en amont des décisions d'aménagement sur un aménagement afin d'exposer les ambitions et objectifs poursuivis par le projet, recueillir les informations utiles à sa conception et calibrer les aménagements proposés. Une information préalable permet d'augmenter l'adhésion du projet.



Remerciements

L'équipe de recherche remercie Christophe Bertho, Aline Verbist et Pascaline Gilson pour le temps qu'ils ont pu consacrer aux entretiens ayant permis d'aboutir à la réalisation de la présente fiche.

Sources :

- PCM, Ville de Charleroi
- Illustrations réaménagement : Site internet du Bouwmeester (<http://www.charleroi-bouwmeester.be/bhns>)
- Photographies, le 16-06-2018, crédits CPDT
- Rencontre le 30/03/2018, entre
 - Christophe Bertho, directeur des services techniques, TEC
 - Aline Verbist, responsable du bureau d'études, TEC
 - Bénédicte Dawance, chercheuse CPDT
 - Delphine Destain, chercheuse CPDT
- Rencontre le 18 juin 2018 entre Pascaline Gilson, Conseillère en Mobilité pour la Ville de Charleroi et Delphine Destain.