

Les évolutions contemporaines

Après la Seconde Guerre mondiale, l'ensemble de la Haine et de la Sambre connaît une période de changements accélérés et notamment des difficultés économiques de plus en plus marquées. Le paysage est profondément touché par ces mutations. Certaines de ces évolutions contemporaines sont présentées ici. Elles concernent, d'une part, les villes et l'industrie et, d'autre part, le réseau de voies de communication.

Déclin industriel, crise des centres-villes, renouveau urbain...

L'évolution économique entamée durant la première moitié du 20^e siècle s'est poursuivie après 1950. Le nombre de sites charbonniers en activité est considérablement réduit et l'extraction du charbon cesse définitivement dans les années 1980, avec la fermeture du site du Roton.

La sidérurgie et les constructions métalliques connaissent à leur tour, durant cette période, des difficultés croissantes. Celles-ci sont notamment liées, dans un contexte de crise mondiale, à une concurrence de plus en plus importante de la Flandre – mieux située face à la nécessaire importation des matières premières –, à des voies de communication qui se révèlent peu adaptées à la situation et à une politique d'investissements qui privilégie la productivité plutôt que l'innovation et qui est, à terme, destructrice d'emplois. L'économie de l'ensemble de la Haine et de la Sambre s'enfonce dans la crise et les fermetures industrielles se multiplient.



A partir des années 1950, la fermeture des sites industriels entraîne la formation de friches et la multiplication des bâtiments abandonnés, à moitié effondrés ou pillés. Aujourd'hui, certaines friches ont fait l'objet d'assainissements mais d'autres sont toujours visibles. Ci-contre, les bâtiments du charbonnage du Gouffre à Châtelaineau, qui a fermé ses portes à la fin des années 1960.

Aujourd'hui encore, de nouvelles friches apparaissent, comme ci-dessous, celle de l'ancienne cokerie d'Anderlues, dont les activités ont cessé au début des années 2000.



Les villes subissent également de profondes mutations après la Seconde Guerre mondiale, notamment un processus de désurbanisation*. Les centres deviennent le pôle de concentration d'une économie de services, les logements cèdent la place aux bureaux et, de manière générale, les fonctions se différencient au sein de l'espace. Une série d'entreprises intra-urbaines ferment aussi leurs portes.

Parallèlement, le paysage urbain est considérablement bouleversé par les transformations inhérentes à la politique privilégiant l'automobile. Certains boulevards sont aménagés en voies rapides, tandis que le creusement de tunnels ou la construction de viaducs visant une circulation plus fluide et rapide dans et vers les centres détruisent certains quartiers anciens. Le tram est abandonné au profit de l'autobus.



La tour Albert, édiflée au milieu des années 1960 dans la ville basse à Charleroi (ci-contre), modifie la silhouette de la ville et marque de son empreinte le paysage intra-urbain. Elle mesure plus de quatre-vingt mètres de haut et accueille des bureaux. Les tunnels de la petite ceinture de Mons (ci-dessus) et les aménagements qui les accompagnent transforment profondément le paysage sur et depuis les boulevards.

L'exode urbain concerne surtout (mais pas uniquement) les classes moyennes et aisées qui émigrent vers la périphérie. Une grande partie de la population qui reste en ville possède un statut plus précaire. La perte de revenus qui en découle pour les administrations urbaines rend encore plus difficiles les actions visant à améliorer cet espace urbain fragilisé et dégradé. Les conditions de vie intra-urbaines s'en ressentent.



Dès la fin des années 1970 apparaissent les premiers piétonniers, qui illustrent la volonté de réappropriation d'une partie de l'espace urbain par l'homme aux dépens de la voiture. A gauche, l'espace piétonnier de la rue de Dampremy à Charleroi a été inauguré en 1977. Un autre exemple de rue piétonnière commerçante est celui de la rue de la Chaussée à Mons (à droite). Ces aménagements, destinés à stimuler l'activité des commerces et redynamiser la ville en favorisant les circulations piétonnes en journée, ont parfois comme effet pervers la désertification et une plus grande insécurité des espaces concernés après les heures de bureaux et durant la nuit. La création de zones commerciales en lisière des villes au début des années 1990 a aussi entraîné le déclin croissant des commerces des centres.

Un changement se profile à partir des années 1990. Les villes se parent de nouveaux attraits – le patrimoine, la convivialité, la mobilité – pour une partie de la population qui les avait désertées tandis que les pouvoirs publics prennent peu à peu conscience des problèmes engendrés par la périurbanisation galopante et considèrent comme nécessaires la redensification et la requalification des centres urbains et le recours à une mobilité multimodale.

L'industrie tente une reconversion dès les années 1980, dans un contexte de régionalisation croissante, en s'appuyant sur une série de sociétés d'investissements d'initiative nationale puis régionale qui mêlent le public et le privé (Sambrinvest, Borinvest...). A l'aube des années 1990, le retard accumulé au niveau économique est néanmoins suffisamment criant et ses conséquences sociales suffisamment significatives pour que le Hainaut puisse prétendre à des aides européennes destinées aux régions dont le développement est nettement inférieur à celui des autres régions européennes.



La ville de Thuin a bénéficié de fonds européens (Phasing out) et régionaux pour la remise en état des jardins suspendus situés sur la rive droite de la Biesmelle. Ces aménagements, réalisés en concertation avec la population, prévoient des cheminements, des points de vue sur les jardins mais aussi depuis ceux-ci. Le projet s'intègre dans un programme à long terme de redéploiement de l'activité économique et touristique de la ville.

Les fonds européens (Objectif 1, Phasing out Objectif 1, Urban II...) interviennent non seulement pour stimuler et encourager les entreprises, réhabiliter* les sites pollués mais aussi pour valoriser le patrimoine dans un but touristique, améliorer les infrastructures de transport ou encourager le renouveau urbain.

Reconstruire la ville sur la ville : les outils du renouveau urbain

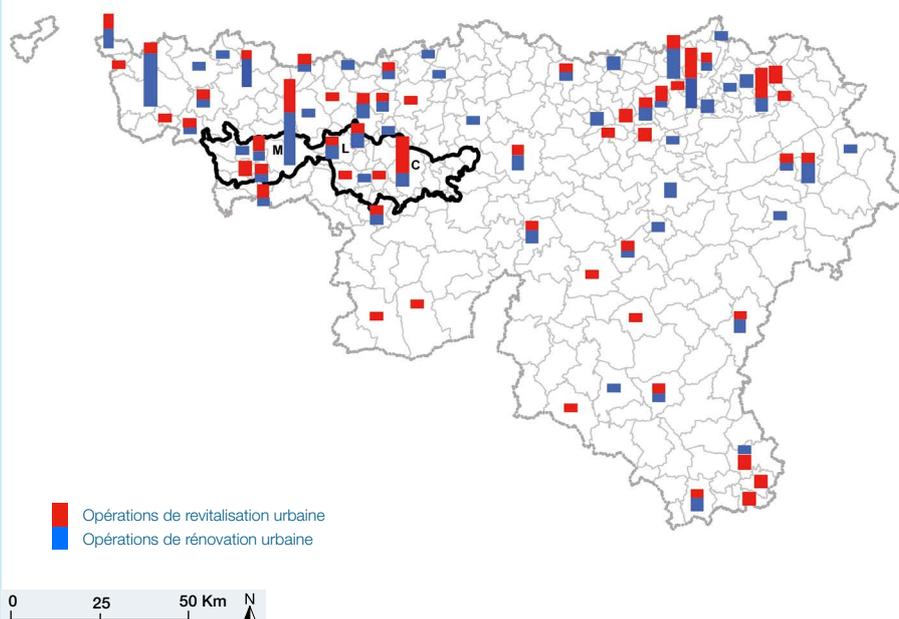


Diverses causes plus spécifiques et souvent interdépendantes peuvent être à l'origine de la dégradation et/ou de l'abandon des espaces bâtis : mauvaise gestion des propriétaires, complexité des projets à mettre en œuvre, mono-fonctionnalité des quartiers, manque d'investissements publics et privés, image négative, concentration d'une population fragilisée, rétention foncière... Leur multiplication et leur renforcement mutuel peuvent avoir un effet « boule de neige » difficile à enrayer et entraîner la désertion de centres autrefois très vivants. Concrètement, la dégradation de l'espace bâti se manifeste par l'abandon des rez-de-chaussée commerciaux, la présence d'immeubles vides ou dégradés, l'apparition de terrains vagues et de chancres là où des bâtiments ont été abattus, la division des maisons unifamiliales en plusieurs logements...

Une série d'outils ont été mis en place pour aider au renouveau urbain : des outils de type stratégique comme le schéma de structure communal*, le plan communal d'aménagement*, les zones d'initiative privilégiée (ZIP)*, le remembrement urbain*... mais aussi des outils d'aménagement plus opérationnels comme la rénovation urbaine et la revitalisation urbaine. Ces actions ne concernent pas seulement les bâtiments mais l'ensemble de l'espace-rue qui compose le paysage urbain. Pour porter leurs fruits, elles doivent s'accompagner d'une démarche globale qui prend en compte la valorisation des espaces et tous les niveaux d'acteurs concernés.

Source : CPDT (2012), sur base de données SPW, DGO4.

La carte des opérations de rénovation et revitalisation urbaines au 31 décembre 2011 montre une concentration de celles-ci dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre. On y compte vingt-huit opérations de rénovation urbaine et vingt-trois opérations de revitalisation urbaine, mises en œuvre entre 1975 et aujourd'hui.



Définie à l'article 173 du CWATUPE, l'opération de rénovation urbaine est « une action d'aménagement globale et concertée d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres ». L'aménagement de la place du Maugrétout (à gauche) est un des éléments du projet de rénovation urbaine du centre-ville de La Louvière, programmé entre 2006 et 2015. Les transformations de la place de la Wallonie à Fontaine-l'Évêque (à droite) s'intègrent dans le cadre d'un réaménagement global du cœur historique de la ville destiné à favoriser le développement touristique et local en respectant le patrimoine.



L'opération de revitalisation urbaine a pour objectif d'associer partenaires publics et privés dans l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, y compris les fonctions de commerce et de service (CWATUPE, art. 172, §1). Le but est d'encourager, à travers des actions d'aménagement des espaces publics, l'investissement des promoteurs privés pour rendre de l'attractivité aux quartiers concernés. L'ancien site de l'arsenal de la SNCB à Pont-à-Celles a fait l'objet d'une opération de ce type, décidée en 2004. Après dépollution, le projet réalisé mixe la réaffectation* de certains bâtiments existants (à gauche), l'aménagement de la voirie et la création d'un nouveau quartier de logements (à droite).

Au-delà des interventions complexes évoquées ci-dessus, la requalification urbaine passe aussi et surtout par la gestion du bâti existant, faite de prévention et d'amélioration. Elle nécessite une bonne connaissance et une bonne compréhension des processus en cours au sein de l'espace public. Le rôle des habitants est également fondamental, qu'il se manifeste dans son appropriation de l'espace ou par sa participation aux modifications apportées à son environnement.



Les actions de réhabilitation de l'espace urbain concernent aussi l'aménagement et la sécurisation des cheminements pour les usagers faibles. Les circulations de la cité-jardin Druipe à Courcelles, datant des années 1950, ont été repensées dans le cadre du Plan Mercure* : revêtements rénovés, trottoirs élargis, voirie arborée pour mieux délimiter les espaces de parkings, maîtriser la vitesse et rendre l'espace bâti plus convivial. Les venelles quadrillant le quartier ont été asphaltées et sécurisées par un nouvel éclairage permettant une utilisation aisée le jour et la nuit.

La reconversion des espaces industriels

Les opérations de réaménagement des sites d'anciennes activités économiques constituent un autre outil de régénération de l'espace. Leur champ d'action a été étendu en 2006 à toutes les activités (industries mais aussi écoles, gares, infrastructures publiques ou sportives) à l'exception du logement, lors du remplacement dans la législation de la notion de sites d'activité économique désaffectés (SAED) et de sites d'activité économique à réhabiliter (SAER) par celle de sites à réaménager (SAR)*. Ces opérations ont pour but l'assainissement, la réaffectation et la rénovation de ces sites et ainsi de pallier la déstructuration du tissu urbain et les effets négatifs qu'ils ont sur le cadre de vie.

A Monceau-sur-Sambre, le site du charbonnage de Monceau-Fontaine, dont l'exploitation s'est arrêtée au début des années 1970, a été inscrit dans un périmètre de site d'activité économique désaffecté (SAED) puis transformé en zoning d'économie sociale à la fin des années 1990.



Faisant partie intégrante de nombreux projets de reconversion des espaces industriels et de régénération urbaine, la valorisation par le tourisme a contribué à modifier le profil paysager de l'ensemble de la Haine et de la Sambre et la perception du public sur les bâtiments et les espaces concernés. Ces projets, nombreux, contribuent à intégrer les témoins du passé industriel dans la catégorie des patrimoines à préserver.



Ci-contre, le site du Crachet à Frameries, investi par le PASS (Parc d'Aventure Scientifique).

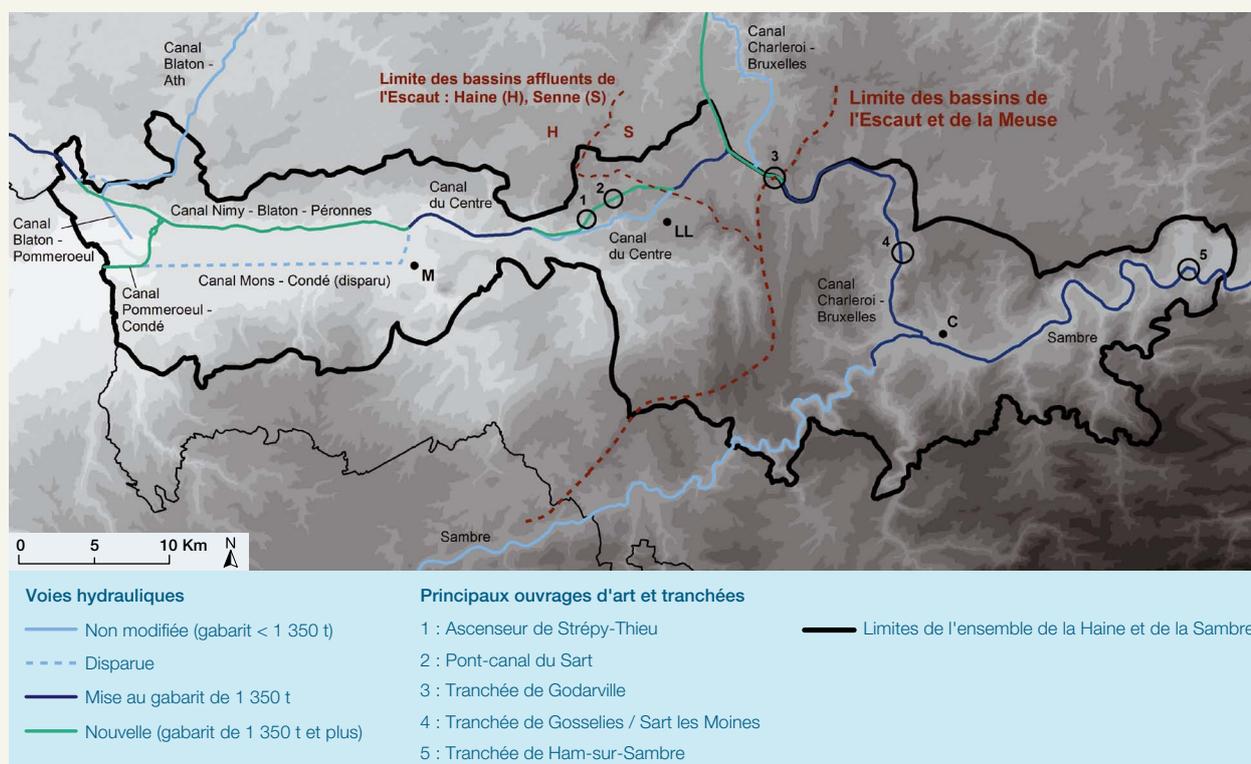
Un réseau de voies de communication profondément modifié

Éléments qui ont accompagné l'industrialisation et l'urbanisation du sillon de la Haine et de la Sambre, les voies de communication hydrauliques, ferroviaires et routières ont subi de profondes transformations du fait du déclin industriel et du développement des modes de transport et des déplacements automobiles depuis la Seconde Guerre mondiale. Plus localement, le développement des transports aériens, avec l'agrandissement du champ d'aviation de Gosselies (Brussels South – Charleroi), créé en 1919, rythme les paysages du nord de l'agglomération carolorégienne.

Des voies d'eau modernisées

Éléments paysagers linéaires ou de faibles courbes, les voies d'eau canalisées sont nombreuses au sein de l'ensemble. Elles apportent dans les espaces ruraux des coupures souvent discrètes, signalées par les rideaux d'arbres qui les bordent parfois, par une infrastructure éclusière ou un pont. Le long des chemins de halage, transformés en voies pédestres et cyclistes, se dégage une impression de quiétude, émanant du faible courant de l'eau et du rythme lent des péniches.

Dans les zones urbaines, le caractère industriel des voies d'eau s'affirme par la présence d'usines, de zones de déchargement et de bassins portuaires accueillant de nombreux bateaux.

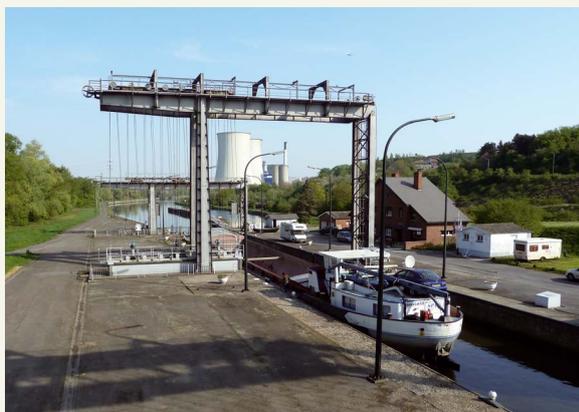


Le réseau de voies hydrauliques, déjà bien en place avant-guerre mais devenu inadapté à la circulation des chalands* modernes, a connu d'importantes transformations consécutives à sa mise au gabarit de 1 350 tonnes. Les chantiers de modernisation de la Sambre et du canal Charleroi – Bruxelles, décidés en 1947 pour relancer l'économie des bassins hennuyers, ne s'achèvent qu'une vingtaine d'années plus tard, tandis que la modernisation du tronçon Nimy – Havré du canal du Centre débute au début des années 1970.

Parallèlement à la modernisation du tracé existant, de nouvelles voies sont tracées, d'une part, pour améliorer à l'ouest la desserte vers l'Escaut (canal Nimy – Blaton – Péronnes) et vers la France (canal Pommeroeul – Condé) et d'autre part, pour contourner l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques entre Havré et le canal de Charleroi – Bruxelles, après la construction de l'immense ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu et du pont-canal du Sart.

La transformation des anciennes voies d'eau entraîne des modifications paysagères parfois importantes : élargissement rognant sur les chemins de halage qui perdent leur utilité du fait de la motorisation des bateaux, rectification des sinuosités pour permettre le passage de péniches plus longues, remplacement des nombreuses écluses de taille modeste adaptées à l'ancien gabarit par un nombre réduit d'ouvrages d'art plus imposants, disparition des pont-levis et des ponts tournants, remplacement des anciens ponts en pierre ou en brique par des ouvrages de plus grandes dimensions en béton armé... Çà et là, des vestiges d'anciens bras* sinueux abandonnés et de profondes tranchées témoignent des modifications apportées.

La création de canaux supplémentaires apporte de nouveaux éléments dans les paysages et, dans certains cas, modifie la cohérence du tissu urbain des bourgades et des villages traversés. Leur mise en service a par ailleurs signifié la désaffectation d'anciens canaux et tronçons de canaux : certains ont disparu, d'autres se perdent dans la végétation ou sont bien visibles, avec leurs anciennes écluses, ascenseurs et autres ponts.



La modernisation des voies navigables et la création de nouveaux tronçons depuis la fin des années 1940 a modifié les paysages.

Ci-dessus à gauche, une écluse des années 1950 sur le canal Charleroi – Bruxelles à Marchienne est adaptée au gabarit de 1 350 tonnes.

Ci-dessus à droite, le canal Nimy – Blaton, inauguré en 1955, a coupé une rue au nord du village de Ghlin. Le côté occidental de l'ancienne voirie a disparu, absorbé par la nouvelle route qui s'élève et franchit le canal par un pont « Bowstring ».

Ci-contre, la tranchée de Ham-sur-Sambre, achevée en 1965, coupe une longue courbe de la Sambre, raccourcissant le tracé fluvial en le faisant traverser l'éperon rocheux de Ham. La tranchée atteint jusqu'à trente-et-un mètres de profondeur. A l'arrière-plan, l'usine Solvay de Jemeppe-sur-Sambre est bien visible.





Ci-contre, l'ascenseur funiculaire monumental de Strépy-Thieu avec, en contrebas, la profonde tranchée du nouveau canal du Centre. Haut de 117 mètres, l'ouvrage d'art impose de loin sa forme massive dans le paysage.

Ci-dessous, l'ascenseur du nouveau canal apparaît au-dessus des toits de la localité de Strépy-Bracquegnies (La Louvière), traversée par l'ancien canal du Centre.



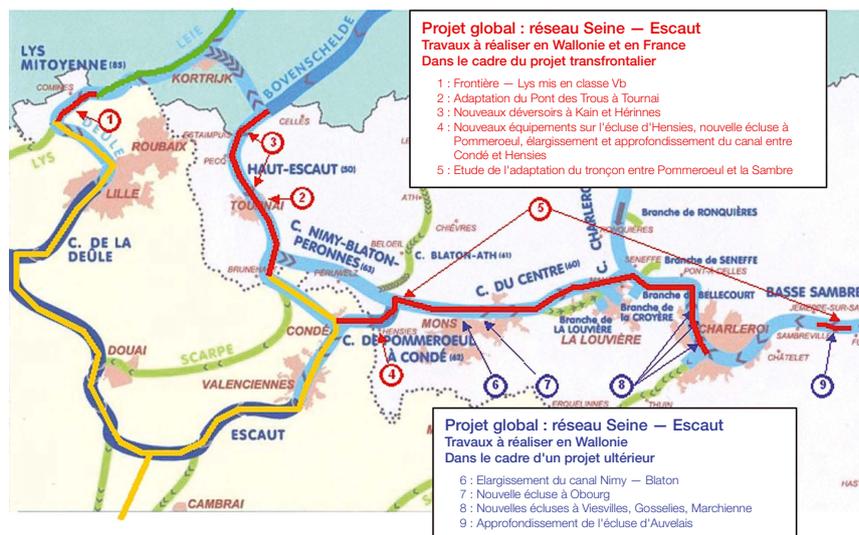
Les anciennes voies d'eau désaffectées depuis la Seconde Guerre mondiale ont laissé des traces plus ou moins tangibles dans les paysages.

A gauche, un pont-levis d'un type jadis très répandu et la maison du pontier à Harchies (Bernissart), à hauteur d'une écluse de l'ancien canal Pommeroeul – Blaton qui a été en partie conservé. A droite, une courbe de la Sambre est devenue un étang depuis la rectification du cours de la rivière (Tamines, Sambreville).

Malgré la forte concurrence de la route et du chemin de fer, beaucoup plus rapides et flexibles, le transport par voie d'eau est indispensable pour la desserte des industries lourdes traditionnelles (sidérurgie, cimenteries...) toujours en activité, qui nécessitent le transport de grandes quantités de matières premières et de produits finis lourds. En raison de ses nombreux avantages (faibles coûts à la tonne transportée, faible consommation des bateaux, nuisances limitées...), ce mode de transport connaît aussi un regain d'intérêt depuis la fin des années 1980 pour le transit international de fret, positionnant la voie d'eau wallonne comme nœud de communication européen.



La desserte par voie d'eau des industries lourdes reste la plus adaptée à leur approvisionnement en matières premières et à l'enlèvement des matériaux qui y sont produits. Ci-contre, à Marchienne-au-Pont (Charleroi), la Sambre est bordée d'usines sidérurgiques.



Source : SPW, DGO2.

Le regain d'intérêt pour le transport par voie d'eau est à l'origine du projet transfrontalier Seine – Escaut, visant à créer un nouvel axe de navigation reliant Paris, Anvers et Rotterdam. Il devrait à terme entraîner de nouvelles modifications du tracé existant. L'objectif pour la Wallonie est d'améliorer les liaisons entre cet axe principal et ses zones économiques et industrielles, en adaptant le réseau à la navigation des bateaux de 2 000 tonnes.

Le canal entre Pommeroeul et Condé et le tronçon de la « dorsale wallonne » entre Pommeroeul et la Sambre sont inscrits dans le projet transfrontalier Seine – Escaut. Le premier serait restauré de manière à supprimer les problèmes d'envasement et permettre à nouveau la navigation. Sur le second, plusieurs écluses seraient dédoublées et accouplées à de nouvelles installations adaptées au gabarit de 2 000 tonnes (Obourg, Viesville, Gosselies et Marchienne). Le canal Nimy – Blaton subirait quant à lui un élargissement et une rectification de plusieurs courbes. La volonté affichée par la Wallonie est d'intégrer les dimensions environnementales et paysagères lors de l'aménagement des berges, privilégiant les formes douces par rapport à une rupture nette entre l'eau et la terre ferme, ainsi que leur recouvrement végétal.

Les voies d'eau constituent aussi des pôles de loisirs, permettant la pêche et les activités nautiques, et de tourisme. Des sites tels que l'ascenseur de Strépy-Thieu et l'ancien canal du Centre accueillent les visiteurs et proposent des excursions en bateau, permettant la découverte de nouveaux paysages. Sur les chemins de halage, transformés en RAVeL, des itinéraires balisés sont proposés aux cyclistes et randonneurs.



Ci-contre, le large canal Pommeroeul – Condé (Hensies), que l'envasement a rendu impropre à la navigation, est propice à la pêche. Un panneau explicatif balise le chemin de halage de l'ancien canal du Centre (Thieu).

Ci-dessous, le centre nautique « La Marlette » de l'ADEPS à Seneffe est situé sur un embranchement du canal Charleroi – Bruxelles.



Le déclin ferroviaire

Les lignes ferroviaires, intensivement utilisées avant-guerre pour le transport des matériaux et des produits des industries et pour le transport de la main-d'œuvre ouvrière, ont été massivement abandonnées à partir des années 1950, concurrencées par les transports routiers en pleine ascension. Cette « désertification ferroviaire » concerne dans un premier temps les nombreuses lignes secondaires à simple voie, les embranchements industriels issus des puits de charbonnages et des autres sites industriels ainsi que les lignes vicinales desservant les grosses localités industrielles pour le transport des voyageurs. Le phénomène s'accroît dans les années 1960 et 1970 avec la désindustrialisation des bassins hennuyers et la généralisation de la voiture. Il se poursuit avec la mise en place en 1984 du plan IC/IR qui ferme au trafic voyageur les lignes les moins fréquentées.

Les voies désaffectées se signalent par des talus, tranchées et autres friches linéaires colonisées par la végétation, par la présence de ponts-rails sur lesquels elles passaient, de nombreuses gares abandonnées ou ayant acquis une nouvelle affectation (habitation, horeca...) ou encore de clôtures en béton qui bordaient leurs quais.

Bénéficiant d'une faible déclivité, plusieurs lignes désaffectées ont été aménagées en RAVeL, itinéraires permettant de découvrir les paysages environnants à pied ou à vélo. Lorsque l'ancienne voie est développée en remblai, elle offre des vues nouvelles sur le territoire.



Les traces des anciennes voies ferrées abandonnées sont encore présentes dans de nombreux paysages de l'ensemble paysager.

Ci-dessus à gauche, les rails d'une ligne désaffectée à simple voie traversent la chaussée de Châtelet à Charleroi (Châtelet) ; les feux de signalisation du passage à niveau et le poste électrique commandant la fermeture des barrières sont toujours en place, délabrés. Ci-dessus à droite, un pont-rail, un talus muré et un rideau d'arbres bordé d'une barrière indiquent la présence d'une friche ferroviaire à Fontaine-l'Évêque.

En bordure des voies désaffectées, certaines gares ont acquis de nouvelles affectations, comme la gare de Cuesmes (Mons) réaffectée en logements (ci-contre).



Certaines voies abandonnées ont été aménagées en RAVeL et offrent des itinéraires de découverte des paysages à pied ou à vélo.

Ci-contre, une piste du RAVeL traverse les paysages urbains de l'agglomération de Charleroi (Châtelineau).



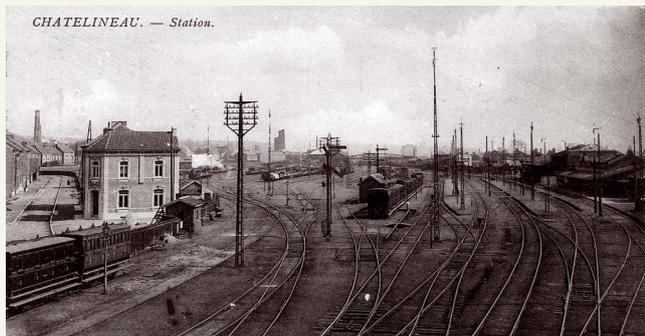
Autrefois, les nombreuses lignes vicinales étaient accompagnées de leurs fils aériens et de leurs caténaires, qui garnissaient les voiries principales. Détrônées par l'automobile, elles ont disparu. Seules les lignes du métro léger de Charleroi mis en place à partir des années 1980 marquent encore, très localement, les paysages urbains de l'ensemble de la Haine et de la Sambre.

Source : photo ancienne, collection privée.

Le tramway vicinal sillonne les rues de Baudour (à gauche) dans les années 1950. Une ligne aérienne du métro léger traverse la Sambre sur un pont à haubans à Marchienne-au-Pont (à droite).



A l'inverse, à partir de 1949, les lignes de chemin de fer sont progressivement électrifiées. Ce nouveau réseau de câbles aériens imprègne surtout les gares importantes.



Source : carte postale, « Châtelaine-Station », Ed. Miaux, ca 1924.

L'électrification des voies a transformé le site de la gare de Châtelaine (à gauche, dans les années 1920 et à droite, dans l'état actuel).

L'automobile reine

La desserte en voies routières rapides est particulièrement dense dans l'ensemble paysager. Ces larges rubans bétonnés à deux ou trois bandes de circulation et leurs infrastructures (ponts, hampes d'éclairage...) se sont imposés à partir des années 1960, à l'époque où la mise en place d'un tel réseau est considérée comme vitale pour soutenir une reconversion régionale orientée vers de nouveaux créneaux industriels et tertiaires et pour faciliter la circulation d'une population de plus en plus motorisée.

L'essentiel du réseau autoroutier de l'ensemble paysager est tracé de 1967 à 1974. Les autoroutes Bruxelles – Paris (E19) et carolorégienne (A54) sont construites pour diminuer le trafic sur les anciens axes routiers. L'autoroute de Wallonie (E42) est destinée à stimuler la reconversion de l'axe industriel wallon, objectif qui sera cependant dépassé au moment de son inauguration, dans un contexte de profond déclin industriel.

Par la suite, des artères radiales et concentriques sont réalisées pour désengorger les grands pôles urbains, en particulier l'agglomération carolorégienne, et de nouveaux raccordements autoroutiers sont aménagés.

La végétation dense et arborée sur les talus et les bordures latérales masque souvent les autoroutes et constitue des écrans cloisonnant certains paysages. Dans les zones urbaines par contre, les infrastructures autoroutières, lorsqu'elles ne sont pas masquées par des murs en béton ou des panneaux antibruit, s'imposent visuellement avec leurs ponts, viaducs, panneaux de signalisation... A l'inverse, l'absence de barrières visuelles offre, depuis la route, des points de vue parfois étendus sur les paysages urbains, tels que la vue sur le centre-ville de Charleroi depuis le petit ring ou sur la vallée industrielle de la Sambre depuis le viaduc qui l'enjambe à Châtelet.

Plusieurs routes nationales sont modernisées, élargies à deux fois deux voies de roulement, et de nouvelles routes sont tracées afin de contourner les agglomérations et de désenclaver des zones mal desservies. Ces routes sont moins souvent dissimulées par la végétation latérale, laissant voir le trafic qui les emprunte et présentant des rangées de poteaux d'éclairage. Elles permettent aussi, davantage que les autoroutes proprement dites souvent « enfermées » dans leurs corridors de verdure ou leurs panneaux antibruit, d'appréhender les paysages environnants.



Source : ancienne photo aérienne extraite de Hainaut. La province hier et aujourd'hui, Crédit Communal de Belgique (1976).

Les autoroutes se signalent souvent, dans les zones rurales, par des lignes boisées (ci-dessus à gauche, à Familleureux, Senefte).

En zones urbaines, elles sont davantage exposées à la vue. Ci-dessus au centre, le viaduc du ring extérieur (R3) de Charleroi franchit la vallée de la Sambre à Châtelet. Ci-dessus à droite, le « petit ring » de Charleroi ceinture le centre-ville (photo aérienne des années 1970 prise peu après la construction).

Ci-contre, à Saint-Ghislain, des panneaux antibruit et des frondaisons masquent l'autoroute E19/E42, qui occupe le lit de l'ancien canal Mons – Condé, et empêchent les échappées visuelles vers le nord de la localité.



Plusieurs routes nationales de type autoroutier ont été créées dans des territoires jusque-là mal desservis.

Ci-contre, dans le Borinage, la N550 améliore les liaisons d'est en ouest, autrefois peu développées, sur le versant sud de la vallée de la Haine.



L'essor des transports aériens

Le développement de l'aéroport de Gosselies a un impact beaucoup plus local mais significatif sur les paysages du nord de l'agglomération carolorégienne.

Mis en place en 1919 pour accueillir la première école de pilotage belge, le petit champ d'aviation de Gosselies connaît après la Seconde Guerre mondiale un développement important. La piste en herbe, endommagée pendant la guerre, est remplacée dans les années 1950 par une nouvelle piste asphaltée et une usine de la Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique (SABCA) est installée sur le site. Par la suite, profitant du développement des autoroutes de Wallonie et A54, de nouvelles usines d'assemblage, dont la SONACA (Société Nationale de Construction Aéronautique) en 1978, et des entreprises en lien avec l'aviation et l'aérospatial s'implantent autour du site au sein de grands zonings.

L'aéroport, dont les activités de transport des passagers restent embryonnaires avant les années 1990, connaît après la régionalisation des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports de 1991 un développement exponentiel des vols low-cost. De constants agrandissements des infrastructures d'accueil des passagers (halls, parkings...) et une extension du site vers le nord-est accompagnent le développement toujours en cours de l'aéroport de Brussels South – Charleroi.

Occupant le sommet du versant nord de la Sambre, le site s'étend sur une superficie de 250 hectares. Il préserve, derrière le grillage qui l'entoure, un vaste espace plane et ouvert, couvert de végétation rase, au centre duquel se dessinent la structure étirée de l'aérogare et de bâtiments annexes. La silhouette des avions qui décollent, atterrissent ou circulent sur les pistes constituent des éléments paysagers dynamiques, spécifiques à ce site. A proximité de l'aéroport et des voies autoroutières qui l'entourent, des zonings continuent à se développer.



Jumet. — Le champ d'aviation

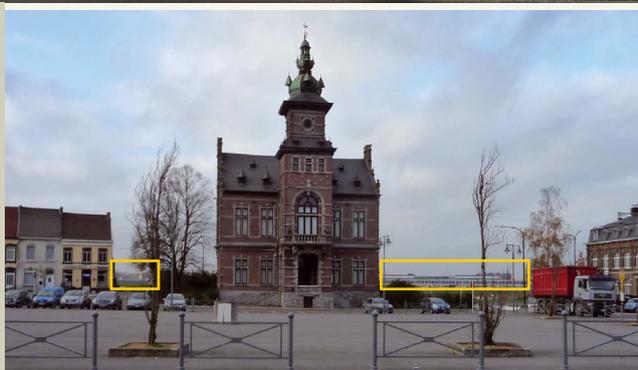


Source : carte postale , « Jumet – Le champ d'aviation », Ed. L. Vanhuffel, Jumet (circulée en 1951, donc beaucoup plus tardivement).

Ci-dessus à gauche, le petit champ d'aviation au lendemain de la Première Guerre mondiale est entouré de terrains agricoles. A l'arrière-plan apparaît le centre de Gosselies.

Ci-dessus à droite, la vaste étendue ouverte constitue le site actuel de l'aéroport. L'aérogare (à l'arrière-plan sur la photo) est caractérisée par l'horizontalité du bâtiment.

Ci-contre, le site de l'aéroport est visible en arrière-plan dégagé (encadrés) de la place L. Delhaize de Ransart, entre des bâtiments et l'ancienne maison communale de style éclectique*.



Plusieurs grandes zones d'activité économique ont été développées sur les anciens terrains agricoles entourant le site aéroportuaire, profitant de la proximité de nœuds autoroutiers.

La tour de contrôle se dresse à l'arrière des bâtiments fonctionnels, des plantations et mobiliers urbains disparates qui caractérisent les zonings et leur confèrent un manque de cohérence paysagère.

Les paysages actuels, caractéristiques et tendances

La carte fait ressortir les principales caractéristiques et tendances des paysages de l'ensemble de la Haine et de la Sambre. Les éléments qui y sont repris sont de nature et d'origine variées. Ils peuvent avoir un effet structurant ou déstructurant sur le paysage. Les différences d'époque, de nature et de qualité, ont été ignorées au profit du seul critère de l'effet sur les paysages actuels, que cet effet soit positif ou négatif.



Urbanisation passée et présente

L'ensemble paysager compte un nombre élevé de pôles urbains au rayonnement d'intensité variable. Charleroi, le plus important d'entre eux, polarise fortement sa périphérie. Mons et La Louvière, d'importance secondaire, ont une aire d'influence plus limitée. Ces trois pôles sont concernés par le renouveau urbain (recyclage de la ville sur la ville). Une trentaine de petits centres urbains, d'importance locale, complètent cette armature urbaine. Ils participent à l'existence des conurbations autour de Charleroi et de La Louvière, dans le Borinage et dans la Basse Sambre. Au départ des boulevards extérieurs à Mons et vers les communes vertes au sud de Charleroi, une périurbanisation précoce s'est installée.

Le tissu intermédiaire se partage entre des noyaux villageois d'origine rurale et des ensembles bâtis qui se sont développés historiquement à proximité de l'activité industrielle. Les premiers ensembles étaient destinés à une population ouvrière (les corons) ou de cadres, ensuite d'autres eurent pour fonction d'accueillir une population d'origine modeste (les cités sociales). Un tissu lâche est venu petit à petit combler les interstices existants, privilégiant la diffusion le long du réseau routier important desservant le territoire.



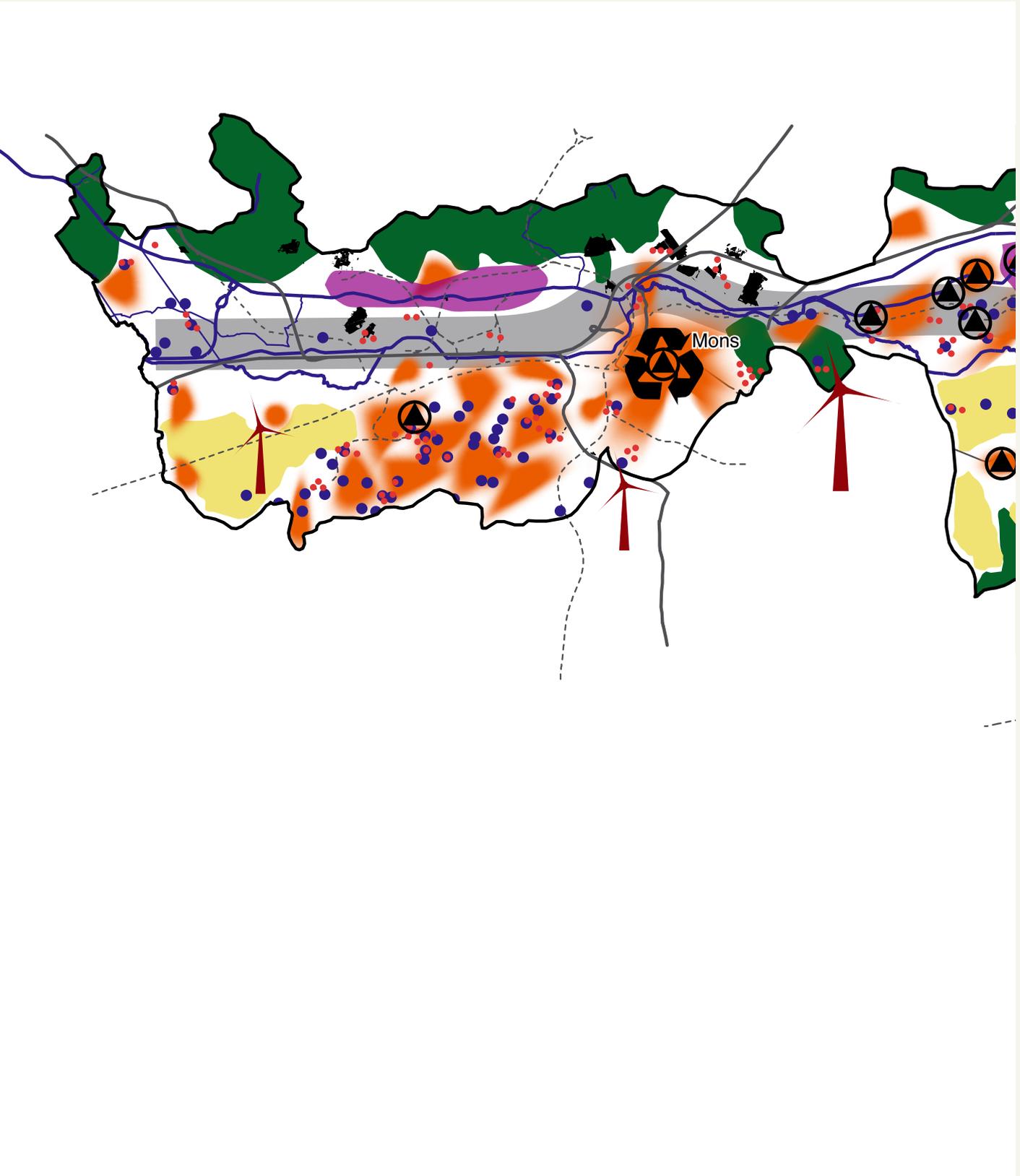
Principales zones d'activité économique

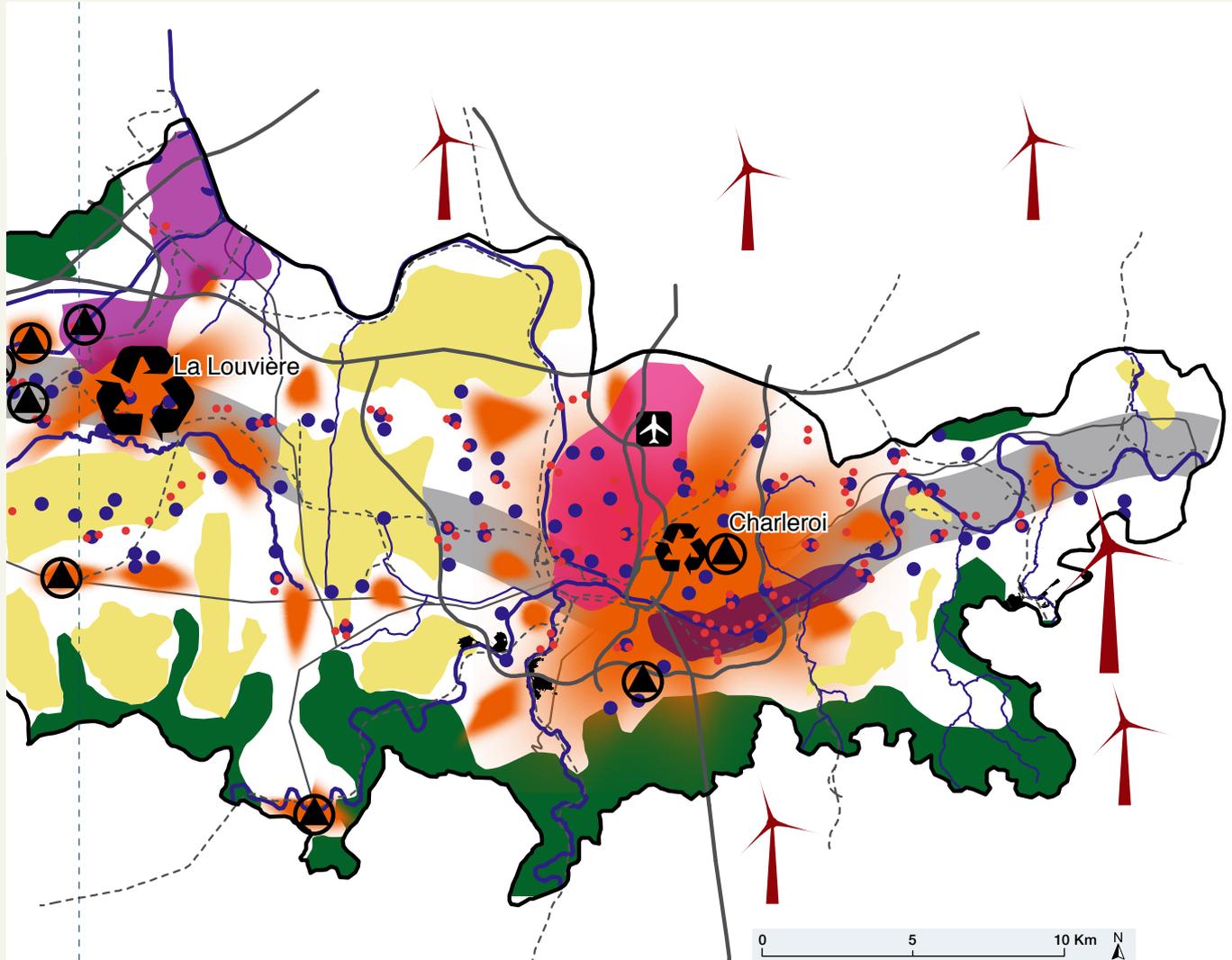
L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre est marqué par l'histoire du sillon industriel et par la présence plus récente de zones d'activité économique, souvent gagnées sur les terres agricoles.

Certaines activités industrielles traditionnelles se poursuivent sur leur implantation historique, essentiellement dans la vallée industrielle de la Sambre : verreries et secteur de la chimie dans la Basse Sambre, usines sidérurgiques à Charleroi. Ces secteurs font cependant face à la concurrence mondiale et leur avenir n'est plus assuré.

D'anciens sites économiques désaffectés sont dispersés dans l'ensemble paysager. Des bâtiments et terrains à l'abandon, colonisés par la végétation, sont peu à peu réhabilités en tenant compte des notions paysagère et environnementale (assainissement, verdurisation, rénovation des bâtiments). Les moins pollués et ceux situés à proximité d'un centre urbain sont réaffectés en quartier d'habitations et de services tandis que les sites les plus étendus et localisés à proximité d'infrastructures de transport sont remis dans le circuit économique (rebâtir l'industrie sur l'industrie).

Le « tout à la route » des années 1960-1970 a facilité la création de nouvelles zones d'activité économique à proximité des voies autoroutières. Grands consommateurs d'espaces, ces parcs d'activités sont souvent éloignés des centres urbains et sont occupés par des bâtiments fonctionnels disséminés sur leur superficie. Ils sont souvent spécialisés : PME et activités artisanales, commerces, grandes industries chimiques et pétrochimiques, et plus récemment recherche et développement. Profitant de la densité des réseaux de transport, le secteur de la logistique est en plein développement. Il réinvestit des terrains laissés vacants par l'industrie lourde (Centre logistique de Charleroi) ou bénéficie de l'échangeur autoroutier entre la E19 et la E42 et de la proximité du canal du Centre (Garocentre).





== Cours d'eau structurants

La majorité des cours d'eau structurants ont été profondément modifiés ou créés par l'homme. La canalisation et la rectification des principaux cours d'eau naturels (Sambre, Haine) ont été réalisées à des fins industrielles ou de lutte contre les inondations. Des cours d'eau artificiels – les canaux rectilignes et leurs écluses – ont été créés pour relier les différents bassins versants afin d'assurer l'écoulement des produits miniers et sidérurgiques. Le tout s'accompagne d'une augmentation constante des gabarits, occasionnant biefs* anciens et bras morts. En milieu rural, les canaux artificiels et les voies d'eau canalisées constituent des éléments linéaires signalés par des rideaux d'arbres. Ils sont plus visibles en milieu urbain où ils sont bordés d'installations de transbordement, de bassins portuaires ou de bâtiments industriels. Quant aux ascenseurs de l'ancien canal du Centre et de Strépy-Thieu, ouvrages d'art imposants, ils focalisent le regard et constituent des points d'appel au sein du paysage, parfois depuis des zones très éloignées.

Le paysage de la Plaine de la Haine est évidemment marqué par la Haine, rivière canalisée avec ses dérivations vers d'anciens tronçons de canaux et ses bras morts. Dans un souci d'amélioration des terres agricoles, un réseau de courants*, bordé de végétation, a été creusé pour drainer les zones humides. Il constitue un autre élément caractéristique du paysage.



Autres infrastructures de transport

Les infrastructures de transport (terrestre et aérien) constituent une des caractéristiques de l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre : éléments linéaires rythmés d'infrastructures de traversée (pont, échangeur, tunnel, trémie, rond-point) et éléments verticaux répétitifs (poteaux d'éclairage, d'alimentation électrique).

Un réseau important d'autoroutes et de voies à grand gabarit traverse, de part en part, l'ensemble paysager. Leur impact visuel direct reste néanmoins assez limité (déblais ou boisement associé), à l'exception des rings encerclant Charleroi (R3 et R9) et des panneaux antibruit dans les traversées des zones urbanisées. La présence de ces infrastructures se fait plutôt ressentir de manière indirecte puisqu'elles permettent le développement d'activités industrielles ou commerciales en lien avec les principales agglomérations et celui d'activités logistiques quand elles sont associées à d'autres réseaux. Elles participent aussi à certains endroits aux cloisonnements des vues.

Un réseau dense de nationales, qui suit le réseau ancien de chaussées rayonnant depuis les pôles urbains, parcourt l'ensemble. Il a favorisé le développement d'une périurbanisation ancienne à proximité des principaux pôles.

L'infrastructure ferroviaire est dense dans l'ensemble paysager. Elle est particulièrement visible au niveau des gares de formation*.

L'aéroport de Brussels South – Charleroi, à Gosselies, a une portée visuelle directe plutôt locale : grillage entourant une vaste étendue plane, silhouette de la tour de contrôle et de l'aérogare, zonings associés. Son impact indirect couvre un plus grand territoire et s'intensifie avec le développement de ses activités. Ainsi, les mouvements d'avion à basse altitude animent le ciel diurne ou s'imposent dans le paysage sonore.

Le territoire est maillé, localement très densément, de pylônes et de fils électriques. Leur empreinte est particulièrement importante là où le relief est plat et le sol couvert de cultures. La présence de stations de redistribution contribue à renforcer leur impact paysager. Il en est de même des champs d'éoliennes, implantés principalement en bordure de l'ensemble de la Haine et de la Sambre, qui accueille encore relativement peu de ces infrastructures de production d'énergie.

● Exploitation du sous-sol

Un sous-sol particulièrement riche en matières premières caractérise l'ensemble de la Haine et de la Sambre.

S'il n'y a plus d'extraction du charbon depuis quelques décennies, l'impact paysager de cette activité sur le territoire est encore une réalité, notamment par la présence des terrils. Ceux-ci donnent une touche colorée au paysage : verte pour les terrils recolonisés par la nature, rouille pour les terrils en combustion ou noire pour les terrils ayant fait l'objet d'une exploitation récente. Autre conséquence liée à cette activité extractive, la vallée de la Haine a été particulièrement marquée par des effondrements au-dessus des anciennes galeries minières, entraînant l'apparition de zones d'étangs et de marais, riches au niveau de biodiversité.

De vastes sites d'extraction d'argiles, de craies ou de calcaires sont localisés sur les versants des vallées de la Haine et de la Sambre. L'impact paysager des carrières est variable. Certaines sont discrètes et perceptibles uniquement par la poussière blanche déposée à proximité du site d'extraction. D'autres sites, à l'inverse, entaillent fortement le relief et sont visibles sur de longues distances.

■ Plateaux agricoles et campagnes

L'activité agricole est encore très présente sous la forme de labours sur les plateaux limoneux ou de prairies dans les fonds humides des plaines alluviales. Les vues y sont particulièrement longues et ouvertes ou à l'opposé courtes et très cloisonnées si la composante boisée est bien représentée. Les terres de labours et de prairies cohabitent souvent avec une activité industrielle et ont parfois survécu au passé charbonnier donnant alors des paysages agricoles agrémentés de nombreux terrils. Outre ces vastes étendues cultivées, des enclaves agricoles s'insinuent au sein des continuums bâtis et industriels.

■ Principales masses boisées

L'ensemble paysager compte relativement peu de grands espaces boisés à l'exception de la bordure nord-nord-ouest et sud du territoire. Leur présence visuelle est souvent accentuée par la topographie (versant). Elle varie aussi fortement avec les saisons car les bois sont principalement composés de feuillus.

▲ Activités touristiques

L'activité touristique de l'ensemble paysager repose sur la combinaison de plusieurs facteurs : le développement d'un réseau de villes, l'héritage foisonnant d'un passé industriel et des infrastructures de transport avantageusement réappropriées pour les déplacements de loisirs (tourisme fluvial, RAVeL, vicinal touristique). Le tout s'insère au sein d'une trame verte généralement ignorée tels que les terrils. De ce riche passé urbain et industriel, nombre de témoins matériels ont été reconnus comme Patrimoine exceptionnel de Wallonie, certains étant même inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco. L'apport de financements européens, depuis le milieu des années 1990, a permis le développement touristique et l'amélioration du cadre de vie sur base de la restauration, la réaffectation et la mise en valeur – y compris paysagère – de cet abondant patrimoine. Il s'agit d'un tourisme diffus qui s'intègre dans l'ensemble des activités du territoire.