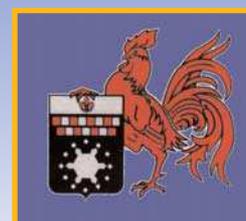


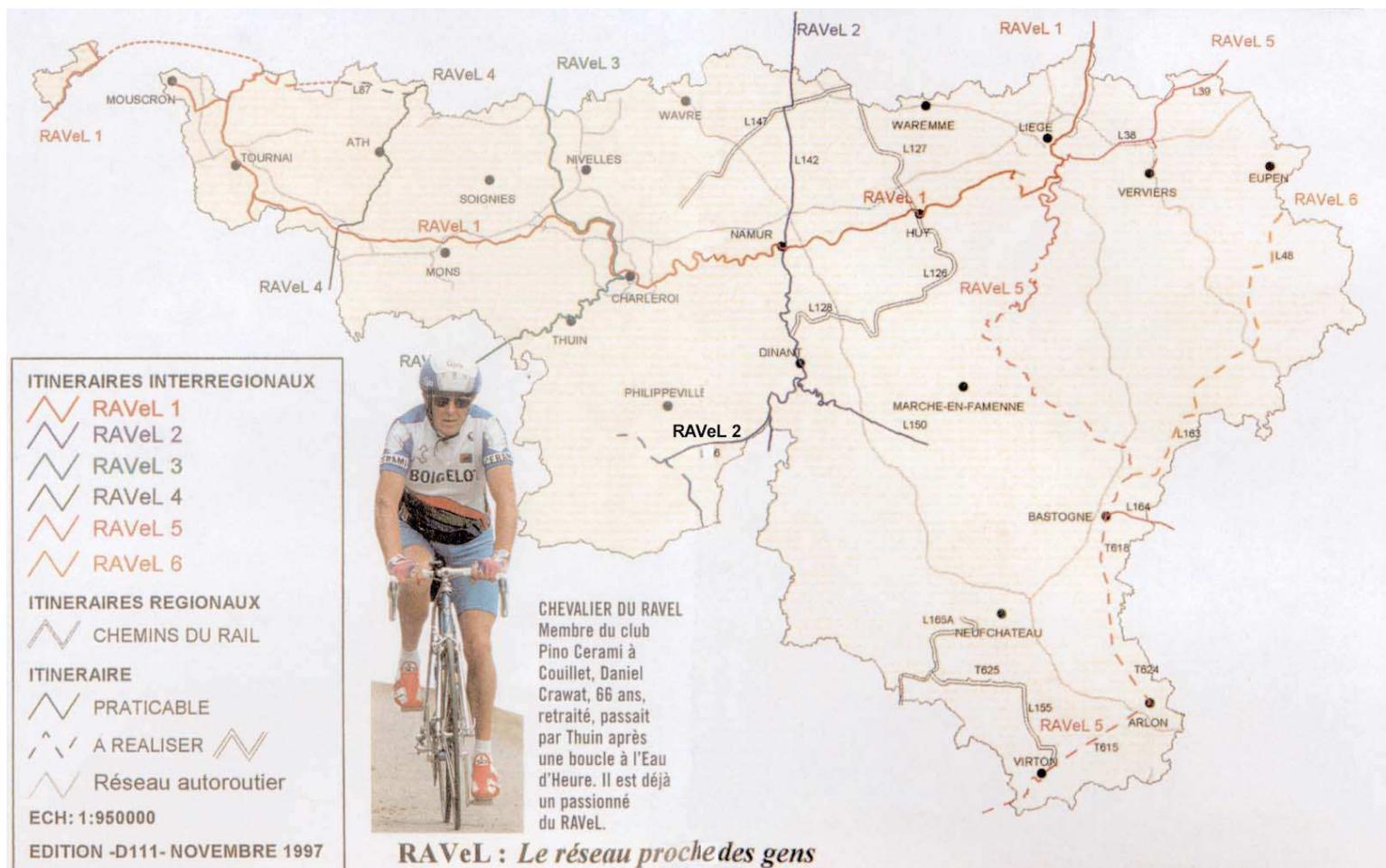


La voie verte «La Houillère» à Charleroi (Belgique)

*Un axe vert urbain pour une mobilité
et un développement durables*

**Dossier de candidature au
prix européen des voies vertes 2002**





Extrait : «Le Soir Illustré», 01/07/1998.

Dossier réalisé par :

- ◆ le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET) (Michel Herfurth, Inspecteur général des Ponts et Chaussées)
- ◆ la Ville de Charleroi (Martine Piret, Chef de projet)

Avec l'aide de :

Espace Environnement (Urban Forum for sustainable development)

1. La réalisation de la voie verte «La Houillère»

Un chaînon urbain sur la voie RAVeL 1 (Maastricht) Liège-Huy-Namur-Charleroi-Mons-Tournai (Lille)

Le RAVeL

Projet lancé en 1995 par la Région wallonne, le " RAVeL " (réseau autonome des voies lentes) vise à équiper le territoire wallon d'un vaste réseau de voies sécurisées pour les usagers non motorisés. Ce réseau s'appuie essentiellement sur des lignes de chemins de fer désaffectées, d'anciennes lignes de tramway vicinal, de chemins de halage le long des voies navigables. Un budget annuel de 4.958.000 € y est affecté. Aujourd'hui, 900 Km de voies vertes sont déjà aménagés. A terme, 2000 Km de voies lentes permettraient aussi des connexions vers les réalisations similaires en France, Luxembourg, Allemagne, Pays-Bas. Deux administrations régionales en ont la charge : le Ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.) pour les travaux et la Direction de l'Aménagement du Territoire (D.G.A.T.L.P.) pour les aspects urbanistiques et patrimoniaux. Une convention de gestion est signée entre les communes traversées et le M.E.T., après aménagement de la voie ferrée en voie lente. La Société des chemins de fer (S.N.C.B.), qui reste propriétaire de son domaine, a concédé à la Région wallonne un droit d'usage par convention emphytéotique de 99 ans : le taux de location varie selon divers critères (longueur, date de désaffectation, nombre d'ouvrages d'art). Par contre, le M.E.T. (Division des voies hydrauliques) conserve la gestion des voies lentes sur chemin de halage. Le RAVeL a un statut de voirie publique. Voir carte page II de couverture.

La «Houillère»

La voie verte " La Houillère ", qui réaffecte la ligne 119 et un court tronçon industriel sur les territoires des Villes de CHARLEROI et CHATELET, constitue le premier RAVeL urbain en Wallonie.

On sait que la Belgique a connu le réseau ferroviaire le plus dense au monde (10.050 Km en 1935, soit 300 m/Km²). Le pays de Charleroi a possédé le réseau le plus dense de Belgique, du fait de son extraordinaire développement industriel (charbon, sidérurgie, verre), qui en faisait la quatrième métropole industrielle mondiale à la fin du XIXe siècle. Trois réseaux enchevêtrés (trains de voyageurs, voies industrielles, tramways) ont ainsi connu une intense activité. Puis, avec le recul de l'industrie du charbon, ce fut la désaffectation et l'abandon en friche industrielle linéaire. Ainsi, la ligne 119 fut créée en 1879 par l'ancienne Société anonyme des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et resta en service partiellement jusque 1992. Voir page IV de couverture.

C'est dès 1997 que la Ville de CHARLEROI étudie le projet de transformer en RAVeL la ligne 119, soit 11.7 Km de voies. Celle-ci présentait de grands avantages pour la mobilité, le paysage, la biodiversité, mais aussi de gros problèmes (déchets, coupure de l'espace urbain, dégradation d'ouvrages d'art). Le Ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.) de la Région wallonne va étudier et mettre en œuvre immédiatement ce projet, première réalisation d'un RAVeL pleinement urbain. L'étude et la réalisation vont se chevaucher sur les années 1997 à 1999. L'inauguration a eu lieu en novembre 1998. Au total, la voie verte " La Houillère " traverse les villes de CHARLEROI et de CHATELET sur 16 Km, réaffectant la ligne 119 et un court tronçon industriel.

Cette liaison est avantageuse pour la réalisation du tronçon RAVeL 1 Liège-Tournai (Lille-Maastricht) :

- ♦ la liaison par les chemins de halage est interrompue au centre de Charleroi, tant pour le suivi de la Sambre que pour le lien au canal Charleroi-Bruxelles (puis au canal du Centre); au contraire, la ligne 119 permet de relier les deux voies d'eau (Sambre et Canal);
- ♦ elle permet aussi de se relier à deux gares (celle de Châtelet sur la ligne Charleroi-Namur et celle de Roux sur la ligne Charleroi-Bruxelles) et s'insère pleinement dans le territoire de la Ville de Charleroi, traversant des quartiers denses et urbanisés, les uns commerçants et d'autres plus résidentiels, ainsi que des sites verts de grande ampleur, seulement accessibles par la voie ferrée.

Elle présente ainsi de nombreux avantages pour les usagers, qu'ils soient citadins ou touristes extérieurs.

La réalisation d'une voie verte en territoire urbanisé présente de nombreuses spécificités :

- ♦ des riverains ont pu obtenir un droit d'occupation de la voie, soit par achat, soit par un droit de location octroyé par la Société (SNCB), soit encore par une occupation précaire : la réaffectation de la voie peut être source de conflits à résoudre;
- ♦ la voie peut être encombrée de déchets, elle peut avoir été partiellement remblayée, être envahie de végétation, etc.;
- ♦ la voie est souvent située à un niveau différent de l'espace urbain, en déblai ou en remblai, ce qui pose parfois des problèmes d'accès;
- ♦ un grand nombre de passages à niveau nécessite ailleurs au contraire la gestion des traversées;
- ♦ la voie comporte de nombreux ouvrages d'art, adaptés uniquement à l'usage ferroviaire, qui peuvent être disparus ou à rénover.



Pont sur le canal Charleroi-Bruxelles : revêtement en bois

La gestion des conflits de réaffectation

Tirant les leçons d'une autre expérience conflictuelle, les autorités de la Ville et de la Région ont voulu mettre sur pied une démarche d'information et de concertation avec les riverains concernés par la réaffectation et avec les groupements actifs dans le quartier.

Une première réunion d'information aux associations de quartier, trois réunions de concertation avec les 42 riverains (ainsi que plusieurs rencontres sur place) et une réunion d'information générale, en présence des autorités communales et d'une centaine de personnes : cette approche a permis de réunir de précieuses indications locales, d'emporter l'adhésion globale des riverains à la valorisation d'un espace vert problématique, de lever bien des craintes liées au vandalisme et à la malpropreté ou aux usages impropres (motos) (voir chapitre quatre : Maintenance).

Si quelques rares parcelles ont été laissées aux riverains (quand elles n'entaient pas l'intégrité du projet), beaucoup d'entre eux ont accepté d'abandonner des jardins potagers ou fleuris, des accès à un garage, etc.

Le contact personnel et l'ouverture à la négociation ont été essentiels pour résoudre ces conflits d'intérêt, évitant ainsi des dynamiques négatives difficilement contrôlables.

Outre l'implication directe des autorités de la Région (Ministère de l'Équipement et des Transports et Ministère de l'Aménagement du Territoire) et des Villes (CHARLEROI et CHATELET), signalons l'intervention de l'association "Chemins du Rail" qui a joué dans le dialogue un rôle utile de "médiateur", après avoir fourni également un inventaire du patrimoine ferroviaire.

Ainsi, les aspects techniques, juridiques, urbanistiques et patrimoniaux étaient parfaitement connus et intégrés dans la concertation et chaque administration apportait sa compétence à la recherche de solutions adaptées.

Les travaux préparatoires



Nettoyage et débroussaillage



Assainissement du sol pollué

Quatre activités sont à mettre en évidence :

- ♦ débroussaillage de la végétation : le but est de dégager d'abord un espace de 6,5 mètres. Ceci permet de faire serpenter une piste asphaltée de 2,5 mètres entre deux accotements à largeur variable de 4 mètres au total (pour cavaliers, joggers et VTT). On a prévu, en effet, d'alterner les tronçons en ligne droite et les chicanes amples, dans le but de rompre la monotonie du tracé ferroviaire et de maîtriser les vitesses excessives. A certains endroits, le débroussaillage demandait d'abattre également quelques arbres. Un inventaire d'espèces végé-

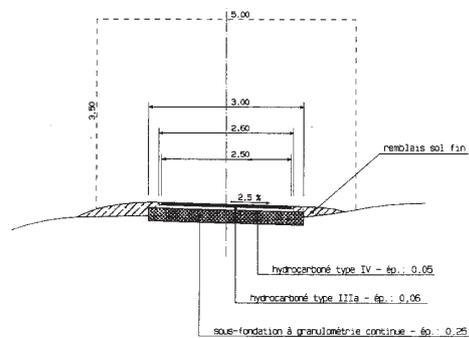
tales, fourni par la Ville de Charleroi, a montré la biodiversité floristique intéressante apparue sur le tracé : elle a été conservée autant que possible;

- ♦ évacuation des déchets : de nombreuses zones de dépôt illicite ont été dénombrées, spécialement sous les ponts. On a effectué le nettoyage sur une largeur de totale de 10 mètres, pour assainir également les remblais et déblais. En un endroit du tracé, la voie avait fait l'objet d'un remblayage inopportun qui a dû être évacué;
- ♦ remplacement de sol impropre : en certaines zones, le sol gorgé d'eau n'était pas propre à l'établissement d'une voirie, même légère, et a dû être remplacé. Dans certaines zones inondables, un remblayage léger a été nécessaire;
- ♦ travaux d'évacuation : à certains endroits, les raccords illicites d'eaux usées sur le parcours ont nécessité des travaux d'évacuation importants.

On notera que le coût des travaux préparatoires se révèle plus important en territoire urbain que rural (7 % au lieu de 4 %; voir " Les indicateurs ").

La réalisation de la piste

Sur les 16 Km du parcours, on a opté pour la réalisation d'une piste centrale revêtue d'asphalte, avec accotements en revêtement léger (terre et cendrée). Ce revêtement dur, facile à mettre en œuvre, ne demande que rarement un entretien et est plus durable qu'un revêtement en cendrée, tout en demandant une structure plus légère qu'une voirie classique. Il permet d'accueillir les piétons, cyclistes urbains, rollers, poussettes, chaises roulantes dans de bonnes conditions de roulement, ainsi que les véhicules de secours ou de chantier. Mais il demande des équipements de dissuasion pour éviter les usages motorisés : potelets, barrières. L'accotement en terre légère permet d'accueillir cavaliers, vélos tous terrains et joggers.



L'écoulement des eaux n'a pas été modifié, des puits perdus étant rajoutés en cas de besoin.

Plusieurs accès à la piste ont été aménagés sous forme de rampe ou d'escalier. Vu la différence de niveau de la voie verte en ville (+/- 6 mètres), on a établi des rampes de 170 mètres (pente brisée de 5 puis 3 %, pour la maîtrise de la vitesse), là où l'espace était disponible. La rampe a été bordée d'un garde-corps en bois. Ailleurs, en urbanisation dense, on a dû choisir d'établir des escaliers, également bordés d'un garde-corps, mais aussi d'une zone meuble lisse pour le poussage latéral du vélo, comportant 25 à 30 marches (avec paliers). On a réalisé au total deux rampes et quatre escaliers.

Remarquons que de nombreux accès se font par la rencontre du RAVeL avec des voiries communales à faible trafic (cfr. ci-dessous : ouvrages d'art).

Enfin, quelques aires de repos (tables, bancs) ont été créées. Des poubelles ont été disposées à des endroits éloignés des voiries, pour éviter les dépôts urbains.

Les ouvrages d'art

Cinq franchissements d'autoroutes ou de routes nationales se font de manière sécurisée grâce à des ponts existants, ainsi que le franchissement d'un canal. Une ligne de métro est franchie sur passerelle existante. Une route rapide en cours de réalisation comporte l'établissement d'un pont pour le RAVeL. Un chemin de fer en activité est franchi par un passage à niveau routier tout proche de la voie verte. Seules deux traversées à niveau de route nationale ont dû être organisées, avec îlots directionnels de protection et signalisation importante, ne demandant la traversée que d'une seule bande de circulation à la fois.



Passerelle nouvelle

Pour ce qui est des traversées des voiries communales, à trafic faible, on compte 13 passages à niveau (qui sont autant d'accès urbains au RAVeL, avec signalisation importante) et six ponts existants. Enfin deux ponts étaient manquants.

Les travaux aux ouvrages d'art comportent donc :

- ♦ la réfection des ouvrages d'art existants. Outre de nombreuses réfections ponctuelles (remplacement de briques) sur plusieurs ponts, un pont a nécessité une rénovation complète de la voûte par un arc nouveau en béton armé rejointoyé à l'ouvrage existant; un autre a été



Les rampes



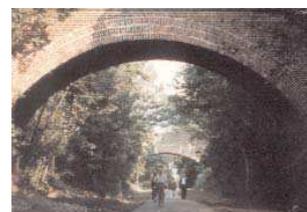
Les escaliers

conservé pour son intérêt patrimonial (ouvrage en tôle boulonnée) grâce à la rénovation de la structure et la pose d'une dalle en béton avec nouveau parapet boulonné;

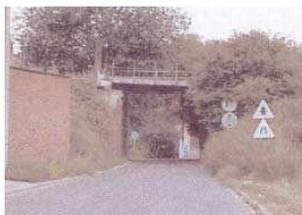
- ♦ la réalisation de deux passerelles nouvelles : une de 7 mètres de portée (ouvrage préfabriqué, apparence bois), en remplacement de deux poutrelles de chemin de fer; l'autre d'une portée de 20 mètres, après rabaissement du niveau de la voie verte de 4,5 mètres avec la création de deux rampes de 90 mètres de long chacune, ce qui a permis une meilleure intégration urbaine de l'ouvrage (passage à 5 mètres au-dessus de la voirie plutôt qu'à 10 mètres de haut, ce qui aurait nécessité deux pilastres et une triple passerelle de 45 mètres au total);



Avant



Après



Avant



Après

- ♦ la transformation du pont au-dessus du canal par la pose d'un revêtement en bois sur le tablier métallique long de +/- 50 mètres;
- ♦ une route (en cours de réalisation) prévoit un contournement sécurisé durant le chantier et une passerelle définitive. Une autre passerelle sur voie ferrée en activité reste à réaliser (actuellement, passage à niveau avec barrières automatiques).

Signalisation et sécurisation

Des potelets en fonte et en bois pour décourager les véhicules motorisés, avec un potelet amovible pour les véhicules de secours et d'entretien, ont été posés aux accès.

La signalisation a été effectuée par des panneaux spécifiques qui équipent tout le RAVeL wallon. Le kilométrage parcouru et subsistant est systématiquement indiqué (panonceaux, traces au sol).

Pour les deux parcours de liaison vers les gares en activité (ROUX et CHATELET), on a adapté les voiries régionales ou communales pour une circulation sécurisée des usagers de la voie verte : couloir séparé, traversées protégées.



Traversées sécurisées

Indicateurs

Période d'études : 6/97 à 4/98

Période de réalisation : 5/98 à 4/00

Longueur totale : 16 Km (liaisons aux gares)

Coût global MET : 1 705 445 €

Coût moyen : 106 590 €/Km

Coût de la piste et des accotements : +/- 45%

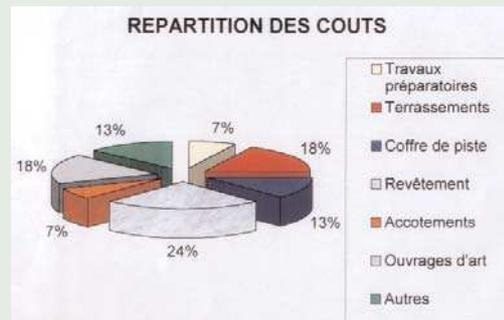
Coûts annexes (préparation, ouvrages, divers) : +/- 55%

Coût de la passerelle : 160 200 €

Coût de réfection d'un pont : 53 130 €

Coûts globaux d'évacuation des déchets : 3 411 €

Coûts de plantation : 6 000 €



2. L'intégration de la voie verte dans la ville : rénovation urbaine et politique de mobilité

La réalisation de la voie verte par la Région se fait de manière coordonnée avec les actions des villes pour la mobilité et la rénovation urbaine

Intégration urbaine et fréquentation par les citoyens

CHARLEROI, du fait de son histoire industrielle, a connu une urbanisation rapide et plutôt désordonnée. La Ville n'a pas une structure urbaine classique (sauf en son centre étroit), mais est constituée de nombreux centres urbains ou villageois épars, envahis et reliés par les ateliers, les logements et les équipements de l'époque industrielle. Des quartiers résidentiels pauvres



voisinent avec des quartiers commerçants d'apparence bourgeoise ou encore des "châteaux urbains", des sites industriels, des voies ferrées, etc.

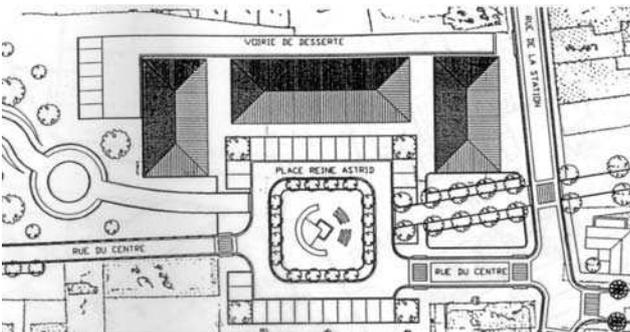


Comme dans bien des villes comparables du Centre-ouest européen, une importante rénovation urbaine est ici nécessaire. La transformation des voies ferrées abandonnées en voies vertes et leur intégration dans le tissu urbain (liaison entre quartiers) est une importante action de restructuration qui influe sur le développement durable de la Ville, en combinaison avec d'autres programmes. Voici un exemple de cette interaction et de cet impact positif pour les citoyens.

Dans un quartier de Jumet, dénommé Jumet-Brûlotte (mais aussi Jumet

Station !), le tracé du RAVeL " La Houillère " traverse un périmètre de rénovation urbaine. Les actions de rénovation, décidées précédemment, portaient également sur le secteur lié à l'ancienne activité ferroviaire : fermeture de la place Astrid par de nouveaux bâtiments à la place de l'ancienne gare, rénovation de l'aménagement de la place et des voiries adjacentes, transformation d'une parcelle d'anciennes voies en zone pour accueillir un magasin en grande surface.

Autour de la place, ont été réalisés trois immeubles de logement, comportant 36 logements de type social. Cette construction permet de refermer l'ancienne place Astrid en l'élargissant, mettant ainsi en valeur les édifices de bonne valeur architecturale qui bordent la place. Les nouvelles constructions s'en inspirent : toitures à quatre pans, pignons d'apparat au dessus de la porte principale, murs en brique, etc.



La place elle-même a été aménagée pour une circulation locale et ralentie : au lieu de l'ancienne voirie rectiligne, on a détourné la voirie autour d'un terre-plein fleuri et arboré, avec des cheminements piétonniers nettement marqués.

Le tracé du RAVeL a ainsi pu s'intégrer pleinement dans l'espace public nouvellement aménagé : se détachant légèrement de l'ancienne voie ferrée, il traverse la place publique ! A cet endroit, les citoyens et les touristes ont un accès facile aux commerces du quartier, notamment une boulangerie et un café restaurant.

Au-delà de la place, un magasin de grande surface a été construit en bordure de la voie ferrée par la firme " Mestdagh ", aujourd'hui " Champion ". Notons que l'accès au parking se fait principalement par une autre voirie que la Place Astrid et ne menace donc pas la sécurité des usagers du RAVeL.

Il faut signaler enfin que le quartier comporte plusieurs établissements scolaires à courte distance du RAVeL. Ce sont des écoles primaires, des écoles secondaires d'enseignement général et professionnel.

Or, le tracé du RAVeL offre la possibilité de franchir aisément en passage inférieur la " Chaussée de Bruxelles ", une voirie nationale (" N5 ") à fréquentation très dense (1.200 véhicules/heure en période de pointe) qui voisine le quartier de Jumet-Brûlotte sur toute sa longueur. Même si deux passages protégés par des feux rouges sont disponibles au Nord et au Sud de ce quartier, c'est un fait que la traversée par le RAVeL offre bien plus de sécurité, notamment pour les enfants, les cyclistes, les personnes menant une poussette ou un caddie. Un peu plus loin, c'est l'autoroute Charleroi-Bruxelles qui peut être franchie en toute sécurité sur ce parcours. Voir 2ème carte, page III de couverture, en bas.

On constate, dès lors, que le tracé du RAVeL est fortement fréquenté tant par des écoliers que par des usagers des commerces, des promeneurs locaux (grands-parents et jeunes enfants, promeneurs de chiens, etc.). On voit de plus en plus de vélos équipés pour le transport des achats.

De même, on constate la fréquentation du RAVeL par des personnes handicapées circulant en voiturette (motorisée ou non) : le RAVeL leur permet une circulation tout à fait aisée, incomparable avec les difficultés d'une voirie normale en ville. On rencontre aussi des groupes de jeunes handicapés, parfois en grand nombre (20/30 personnes) qui font usage du RAVeL pour une promenade à pied ou à vélo, en toute sécurité.

Ceci témoigne de l'usage intense que font les citoyens du RAVeL pour leurs activités en ville, pour les déplacements courts et utilitaires. Le RAVeL facilite la liaison entre des centres urbanisés (commerces, écoles, etc.) et les zones de logement moins urbanisées. Une nouvelle appréhension de la Ville, qui est amenée à se développer avec l'ouverture d'un vaste réseau urbain de voies lentes, est ainsi offerte. Voir " Les indicateurs ".

La Houillère dans la politique de mobilité de la Ville et de la Région

C'est à partir de 1996 que la Ville de CHARLEROI a progressivement mis en place une politique cycliste urbaine. Sous l'égide d'un " Monsieur Vélo ", attaché au Cabinet du Bourgmestre, entouré d'une " Commission cycliste ", différentes initiatives ont été organisées, tant pour le cyclisme de loisir, le cyclisme de compétition, que pour la mobilité urbaine à vélo :

- ♦ création d'un vélodrome à Gilly, sur un ancien site charbonnier, accessible facilement depuis le RAVeL;
- ♦ création de bandes indicatives sur les principales voiries du Centre ville, pour manifester la présence de vélos;
- ♦ créations d'événements tels que la " Carolorando " (randonnée de cyclo tourisme) et autres événements;
- ♦ installation de râteliers pour vélos;
- ♦ ouverture d'une " Maison des cyclistes " sous l'égide de l'association " PROVELO ", asbl, dans un bâtiment mis à disposition par la Ville (2001). Dans cette " Maison des cyclistes ", différentes animations ont alors été organisées, telles que : cours de circulation à vélo en ville, visites du patrimoine de la région par excursions cyclistes, etc.



Deux initiatives doivent être mises en exergue, dans le cadre d'une mobilité urbaine durable :

- ♦ Des " itinéraires cyclables " ont été étudiés et spécialement signalés pour proposer aux cyclistes des parcours adaptés en ville : voiries à faible trafic, évitant les dénivellations trop brusques ou des revêtements inadéquats, aboutissant à des carrefours mieux sécurisés avec les routes principales de la ville, etc. L'étude en a été faite par l'association " PROVELO ", spécialisée en la matière : cette étude a été intégrée dans le " Plan de mobilité de la Ville de Charleroi " qui est en cours de finalisation entre les trois partenaires responsables : Ville de Charleroi,

Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne, et Société régionale des Transports en commun (TEC).

Ces itinéraires sont signalés par une signalisation routière spéciale, répétée tout au long des parcours. Au total, 16 parcours sont aménagés et signalés, tant pour atteindre le centre-ville que pour relier directement des quartiers périphériques. Parmi ceux-ci, 11 rencontrent le tracé du RAVeL " La Houillère " et offrent ainsi au citadin comme au touriste un réseau de voiries de sécurité suffisante, en complément de la voie verte totalement sécurisée.

- ♦ C'est un **réseau des voies vertes** qui est en projet sur le territoire de Charleroi et des communes voisines. Cette réalisation est financée par la Région wallonne : il faut souligner que le réseau RAVeL s'inscrit dans le programme de développement durable " Contrat d'avenir pour la Wallonie " du Gouvernement régional. A Charleroi, il a débuté par la réalisation de La Houillère (1997-2000) et a déjà été complété par l'extension " ligne 112a " qui relie actuellement la Ville de CHARLEROI et la Ville de COURCELLES (inaugurée en novembre 2002). Les liaisons sont assurées avec le RAVeL longeant les voies d'eau...

Aujourd'hui, les projets portent sur trois boucles d'extension du RAVeL en ville :

- ♦ la boucle OUEST doit poursuivre la " ligne 112a ", descendre vers le territoire de la Ville de FONTAINE L'EVEQUE...
- ♦ la Boucle EST doit emprunter à partir de la Houillère la " ligne 256 ", rejoindre le territoire de la Ville de FLEURUS et tracer sa boucle dans le " Bois de Soleilmont ", forêt charbonnière...
- ♦ la boucle SUD doit relier le quartier de Marcinelle (ville basse, quartier des Haies et Site classé du Bois du Cazier) et la Commune de NALINNES HAM sur HEURE (" ligne 133 " et ligne de tramway vicinale) ...

Pour la Ville de Charleroi, il s'agit là d'un " axe vert ", de valeur comparable aux axes routiers dans la politique de mobilité quotidienne.

Promotion de « La Houillère »

De nombreuses actions de promotion valorisent l'utilisation de la voie verte. Outre les démarches classiques vers les médias (entamées depuis mai 1998 et poursuivies depuis), un dépliant de promotion a été édité et est régulièrement réimprimé. Voir page III de couverture.



Deux sites Internet, pour le RAVeL régional et pour la Ville de Charleroi présentent la Houillère. Dès le 4 octobre 1998, un premier événement était

organisé : la " Balade verte au pays de Charleroi " (4e édition) empruntait le tracé du RAVeL, avant même son inauguration et son parachèvement; des parcours de 8 ou 12 Km de promenade, diverses animations étaient proposées, avec navette de transports en commun.



On a compté près de 200 participants, dont un tiers de cyclistes ! Les balades étaient réalisées en partenariat avec " Chemin du Rail " et la radio nationale RTBF. Voir également en 2001 et 2002 " Le beau vélo de ravel " (ci-dessous).

On prévoit du matériel pédagogique (fiches à usage scolaire pour le patrimoine, l'environnement urbain, la biodiversité, etc.) et d'autres animations (Ravel en fête...).

Indicateurs

Fréquentation

Moyenne Samedi			Moyenne Dimanche		
Piétons	Vélos	Autres	Piétons	Vélos	Autres
97	267	16	66	584	5

(Autres : cavaliers, rollers, trottinettes et... mobylettes)

Heures de pointe : 10h-11h30 et 14h-16h30.

Interviews : Usagers provenant de proximité immédiate (51%) ou de la Commune (39%), pour la détente, l'exercice, la mobilité urbaine. Etudiants, écoliers (10%), pensionnés (25%), adultes (65%) rejoignent la voie lente directement à pied ou à vélo. Peu d'utilisation des parkings d'accueil. Satisfaction importante (confort, intérêt), remarques secondaires sur la propreté et la sécurité.

(Etude de : Eurogroup Team Consult, Été 2002)

Fréquentation du mercredi 18 décembre 2002 (4 heures)					
Cyclistes	Joggeurs	Cavaliers	Piétons	Ecoliers	Motos
31	9	0	57	21	0

Comptage de 11h. à 15h., au passage sous la Chaussée de Bruxelles à Jumez. Période hivernale, certains écoliers étant déjà en congé. Détails piétons : 29 en isolés, 24 en groupes, 4 avec un chien. Ecoliers : 9 isolés, 12 en groupes. Rapport hommes/femmes : 60/40%, adultes/enfants : 78/22%.

(Réalisation : Agents de prévention et surveillance)

3. La synergie entre la voie verte et l'action sociale dans la ville : l'exemple de la Gare de Gilly Sart-Allet

Des initiatives innovantes : quand le vélo devient un moyen de socialisation et d'intégration, quand une ancienne gare redevient un repère du quartier ...

Sur le trajet de La Houillère, la seule gare encore existante est celle du quartier de " Gilly Sart-Allet ". Il s'agit de deux bâtiments qui étaient très dénaturés (fenêtres murées, toitures en piteux état, extensions de piètre qualité), servant d'entrepôt et d'atelier pour une association d'action sociale, qui en est propriétaire : l'association " FAIM ET FROID ". L'ouverture du RAVeL a incité l'association à rénover les bâtiments et à développer des activités d'animation et d'action sociale.

Aménagement des bâtiments

Pour la gare de voyageurs, l'aménagement a porté d'abord sur la réouverture de portes et fenêtres, la création d'une



grande salle polyvalente avec ses services (entrée, cuisine, sanitaires, bureau, etc.) et la réalisation d'une terrasse jouxtant la voie verte. Pour la gare de marchandises, la rénovation totale de la toiture a été réalisée, outre l'aménagement des abords (enlèvement des déchets, rangement des stocks de bois, pose d'une clôture et d'une haie de charmes).

Il est à souligner que l'association FAIM ET FROID a réalisé ces travaux en usant ses propres équipes et ses propres moyens pour l'essentiel. Une autre association, des sponsors (FORTIS, ETERNIT) y ont également collaboré. La Ville de CHARLEROI y a contribué en fournissant certains matériaux liés au RAVeL (pierres de la terrasse, panonceau de façade 'Gare de Sart-Allet') et certains travaux (égouttage, arbres de haie).

Animation et services offerts aux usagers

En 2001, l'aménagement de la terrasse, de la salle polyvalente, de sanitaires, etc., ont permis d'offrir des services aux usagers du RAVeL : boissons,



petite restauration, sanitaires ont connu un évident succès. Plusieurs journées de week-end durant la bonne saison, un barbecue a permis d'entretenir les énergies et la convivialité.



Un service original est l'Atelier Vélo : il permet de faire régler ou réparer son vélo au moment d'une pause à la gare. Il offre aussi des vélos de toutes tailles, bien entretenus, en location de courte durée.



Enfin, signalons l'utilité de la salle polyvalente pour la vie de quartier : des clubs sportifs (cyclistes, footballeurs, marcheurs), des groupements, des familles fréquentent ou louent la salle pour différentes activités.

Dès 2001, l'ouverture de la gare a permis l'organisation d'activités et d'animations, nouvelles dans le quartier. La radio nationale a organisé une étape de son opération d'été " Le beau vélo de RAVeL " à partir de la gare de Sart-Allet. Une brocante a été tenue sur la place de la Gare, et des usagers du RAVeL l'ont visitée. Ces événements ont été repris en 2002 : une

journée " Fête du vélo " proposait (5 mai 2002) des tournées de visite de la région en vélo à partir de la gare (une organisation de l'association PROVELO). En 2003, des activités liées à la Semaine Européenne de la mobilité (21-28 septembre) et aux Journées du Patrimoine (13-14 septembre) sont aussi en projet.



La gare redevient un centre d'animation et un repère pour le quartier ! Elle se révèle aussi une porte ouverte et un relais entre les usagers du RAVeL et les activités du quartier, source de revitalisation pour la vie urbaine.

Action sociale

A côté du service d'aide matérielle et de conseil, ou encore du service de médiation de dettes, l'association FAIM ET FROID souhaite développer des " actions collectives ". Les activités d'animation liées au RAVeL et à la gare lui offrent de nouvelles perspectives d'action.

L'usage du vélo est une opportunité pour les familles aidées. La pratique du sport ou la fréquentation des spectacles sont habituellement hors de portée des familles faibles au plan économique et culturel. La disponibilité de vélos en prêt est l'occasion d'une sortie pour toute la famille sur le trajet parfaitement sécurisé du RAVeL. Ce dérivatif sain et non coûteux est aussi l'occasion de fréquenter les autres usagers, dans une atmosphère de convivialité et de respect. Pour parfaire l'aspect de socialisation et d'éducation de cette pratique du vélo, l'association va devoir augmenter son matériel : portes-enfants, vélos de différentes tailles, etc. Un encadrement d'apprentissage peut aussi se révéler nécessaire.

L'usage du vélo peut présenter les mêmes avantages pour d'autres collectifs, telles les maisons d'accueil d'enfants en situation difficile. Ici aussi, la disponibilité de nombreux vélos pour un emprunt de courte durée est un service très apprécié pour fréquenter le RAVeL dans un but social. Les services de la salle polyvalente et de l'atelier vélo complètent l'opportunité d'une excursion très agréable pour ces enfants.

Au total, avec les tâches nouvelles à développer pour les usagers du RAVeL et les actions sociales que le RAVeL permet, le vélo apparaît un moyen d'insertion et de socialisation encore plein de promesses !

Indicateurs

- ♦ Les actions RAVeL ont permis de stabiliser 1 emploi supplémentaire (atelier vélo).
- ♦ Plus de 50 vélos de toutes tailles ont été actuellement réunis pour le prêt.
- ♦ Un sponsor a offert 10 vélos neufs.
- ♦ La salle polyvalente dispose de 48 places assises. La terrasse peut accueillir 24 personnes assises.

L'association Faim et Froid

Lancée en 1985, à partir d'opérations pour les nécessiteux au cours d'un hiver particulièrement rigoureux et pénible, l'association s'est transformée et modernisée pour devenir aujourd'hui une entreprise de réinsertion sociale, associant à la gestion les personnes aidées. Celles-ci peuvent recevoir une aide en aliments, combustible, vêtements, mobilier, médicaments, aide administrative ou financière, conseils d'orientation...

Outre des subsides, des dons, etc., l'association se finance par ses activités de production (découpe de petit bois, matériaux textiles ou métaux secondaires, boutique de 1ère nécessité) et d'animation ou de soutien (tombola, cinéma, spectacle, brocante). Les dons en nature (meubles, appareils de chauffage...) sont un élément essentiel à son activité. Elle avait acquis la gare dans un but utilitaire : stockage et petit atelier.

Quelques chiffres :

- ♦ En 2001, ce sont 3.333 personnes, dont 1.405 enfants, soit encore 1.280 familles, qui ont reçu une aide.
- ♦ Le budget d'aide financière est de 12.500 €. L'aide matérielle redistribue plusieurs dizaines de milliers d'€.
- ♦ 17 personnes sont employées. 3 emplois supplémentaires de réinsertion sont convenus avec le CPAS (Centre public d'action sociale). Des prestataires de travaux d'intérêt général s'intègrent également aux activités.
- ♦ Les subsides en emploi sont complétés par un budget salarial propre de +/- 25.000 €.
- ♦ +/- 20 bénévoles réguliers contribuent aux actions et au fonctionnement de l'association.



4. Une maintenance diversifiée, adaptée au contexte urbain : trois niveaux d'intervention

Une initiative innovante : les agents de prévention et de surveillance

Le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne demande aux Communes traversées par le RAVeL d'en assurer l'entretien. En général, ceci fait l'objet d'une convention entre Région et Communes, qui porte avant tout sur la gestion de la végétation : le principe du " fauchage tardif " impose une intervention annuelle au minimum.

La surveillance quotidienne

Les autorités de la Ville de Charleroi ont estimé que la surveillance quotidienne de l'itinéraire était une priorité :

- ◆ Dans les villes, en effet, la voie verte peut faire l'objet de " petites incivilités " : abandon de déchets, vandalisme, usage motorisé, chiens errants, etc., plus fréquemment que dans les zones rurales;
- ◆ D'autres incidents, comme la chute de feuilles ou de branches d'arbres, justifient également une surveillance quotidienne.

Des équipes " d'agents de prévention et de sécurité " (demandeurs d'emploi occupés limitativement, dans le Programme " contrat de sécurité ") ont été spécialement affectées à la surveillance de La Houillère. Par groupe de deux, ces agents circulent à vélo et parcourent entièrement le tracé du RAVeL dans les deux sens. Cette surveillance, de +/- deux heures, est assurée six jours sur sept, samedi compris. Les agents choisissent eux-mêmes l'heure de parcours, ce qui permet une diversité de l'intervention. Ils portent un costume clairement identifiable et très visible : la présence visible d'un personnel de surveillance manifeste le contrôle social dont la voie verte fait l'objet et réduit par là le risque d'incivilités.

Le rôle premier de ces agents est celui de la constatation et du signalement des problèmes de sécurité ou de dégradation. Un dépôt de déchets, un arbre tombé, une dégradation de l'équipement de la voirie (bancs, poteaux et barrières, signaux...), un amas dangereux de feuilles mortes : la constatation est aussitôt transmise aux services d'intervention.

Ceci permet une intervention rapide des services compétents (service d'espaces verts ou de nettoyage). De ce fait, la surveillance facilite une maintenance efficace de la voie verte.

Leur rôle est aussi d'informer et de sensibiliser le public au respect du RAVeL.

Les agents constatent que les usagers ne font que rarement appel à eux pour une information ou un service (on peut penser que l'usage fréquent et l'importante signalisation des " itinéraires vélo " de la Ville permet aux usagers de se repérer sans problème). Ils estiment néanmoins que leur présence est appréciée en terme de sécurisation ponctuelle de l'espace public.

Les agents relèvent qu'ils n'ont pas de pouvoir de police et de sanction, mais un rôle de conseil. Ceci permet un contact facile avec les usagers mais n'autorise pas à intervenir efficacement contre un usage non conforme (vélomoteurs, quads, chiens non tenus en laisse...) ou une dégradation. L'organisation d'une intervention plus suivie de la police communale, éventuellement sur base des signalements des agents de prévention et surveillance, est envisagée.

Ces " agents de prévention " et de sécurité, qui sont utilisés aussi dans d'autres secteurs de la Ville, comme aussi dans les centres urbains et autres lieux de commerce (sous le nom de " stewards urbains "), font partie d'une politique systématique de la Ville pour une présence fréquente d'agents publics, fortement visibles, dans les espaces publics. Cette présence augmente le sentiment de sécurité et de convivialité des citoyens.



Les agents de prévention et de surveillance



Petit patrimoine ferroviaire : rénovation en cours

Les équipes de nettoyage

Comme toute voirie urbaine, La Houillère demande un nettoyage. Une voie verte comporte des difficultés spécifiques :

- ♦ elle n'est pas bordée de maisons riveraines et la surveillance citoyenne est donc plus faible,
- ♦ la végétation abondante des abords peut poser des problèmes de circulation.

La Ville a implanté quelques poubelles près des aires de détente, mais à distance suffisante des zones résidentielles. Les usagers se plaignent de déchets légers, mais aussi de certains dépôts sauvages. Une organisation spéciale a donc été prévue pour une intervention rapide sur les 12 kilomètres de La Houillère.

Cinq personnes ont été engagées (sous contrat " Programme de Transition Professionnelle "). Elles sont présentes sur le RAVeL quatre jours par semaine (lundi, mardi, jeudi, vendredi). Ces " éco-cantonniers " se partagent l'entièreté du parcours et assurent les travaux d'entretien usuels tels que :

- ♦ Ramassage des dépôts clandestins;
- ♦ Vidange et entretien des poubelles;
- ♦ Enlèvement des bois morts;
- ♦ Fauche de certains prés fleuris;
- ♦ Restauration du petit patrimoine ferroviaire (bornes, balises à chevrons).

Les usagers confirment leur satisfaction pour la propreté du RAVeL : les déchets y sont évacués mieux que dans d'autres espaces urbains. Là où c'est

nécessaire, l'opération de nettoyage est toujours assurée dans les 24 heures.

La gestion de l'espace vert

C'est le service de gestion des espaces verts de la Ville (échevinat de l'écologie urbaine) qui assure ces interventions.

La tâche principale est celle du fauchage " tardif " des zones herbeuses, qui est assuré une fois l'an. L'élagage des arbres et arbustes est également assuré par le service.

Le type même de ligne de chemin de fer urbain présente de nombreuses zones où la voie est encaissée entre des remblais qui se sont boisés au fil du temps. Il en va de même pour les zones ferroviaires ou industrielles désaffectées et envahies de végétation. L'élagage est donc une contrainte importante en milieu urbain.

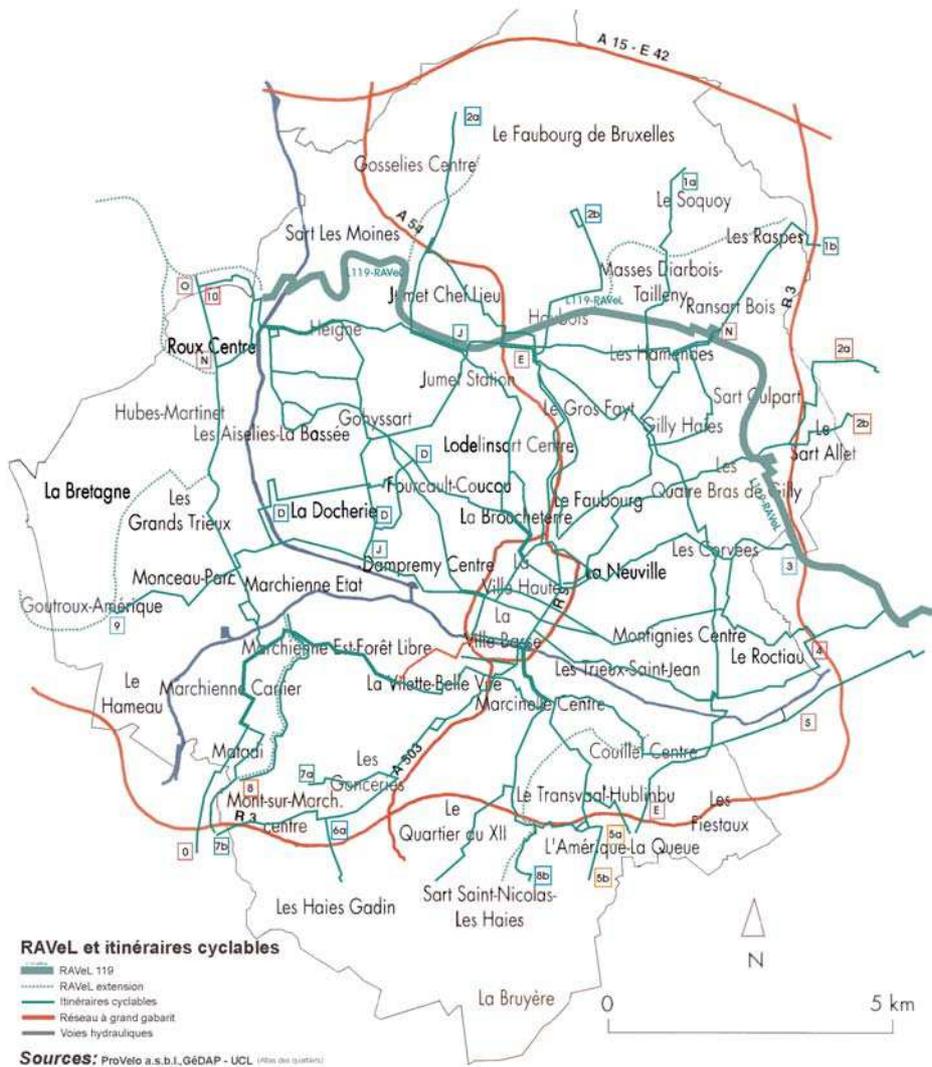
Enfin, des interventions ponctuelles sont rendues nécessaires en cas de chute de branchages ou d'arbustes, dus aux tempêtes récemment vécues.

Indicateurs

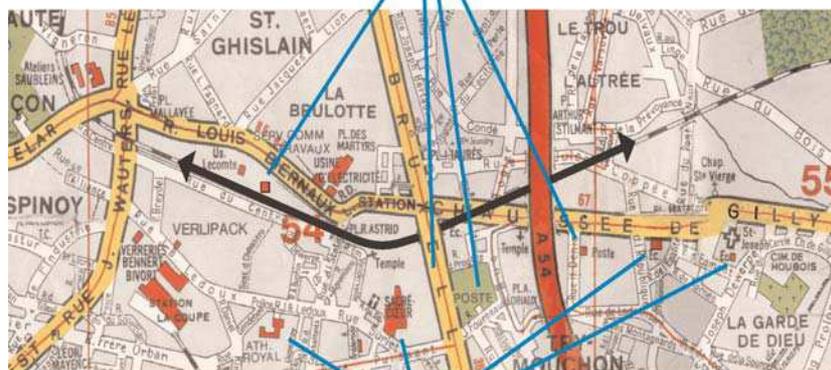
- ♦ Onze emplois partiels
- ♦ Trois équipes de deux agents prévention et sécurité (APS) : travail en alternance 6 jours sur 7
- ♦ Une équipe de cinq agents " éco-cantonniers " : travail 4 jours sur 7



Les équipes de nettoyage et la convivialité entre usagers

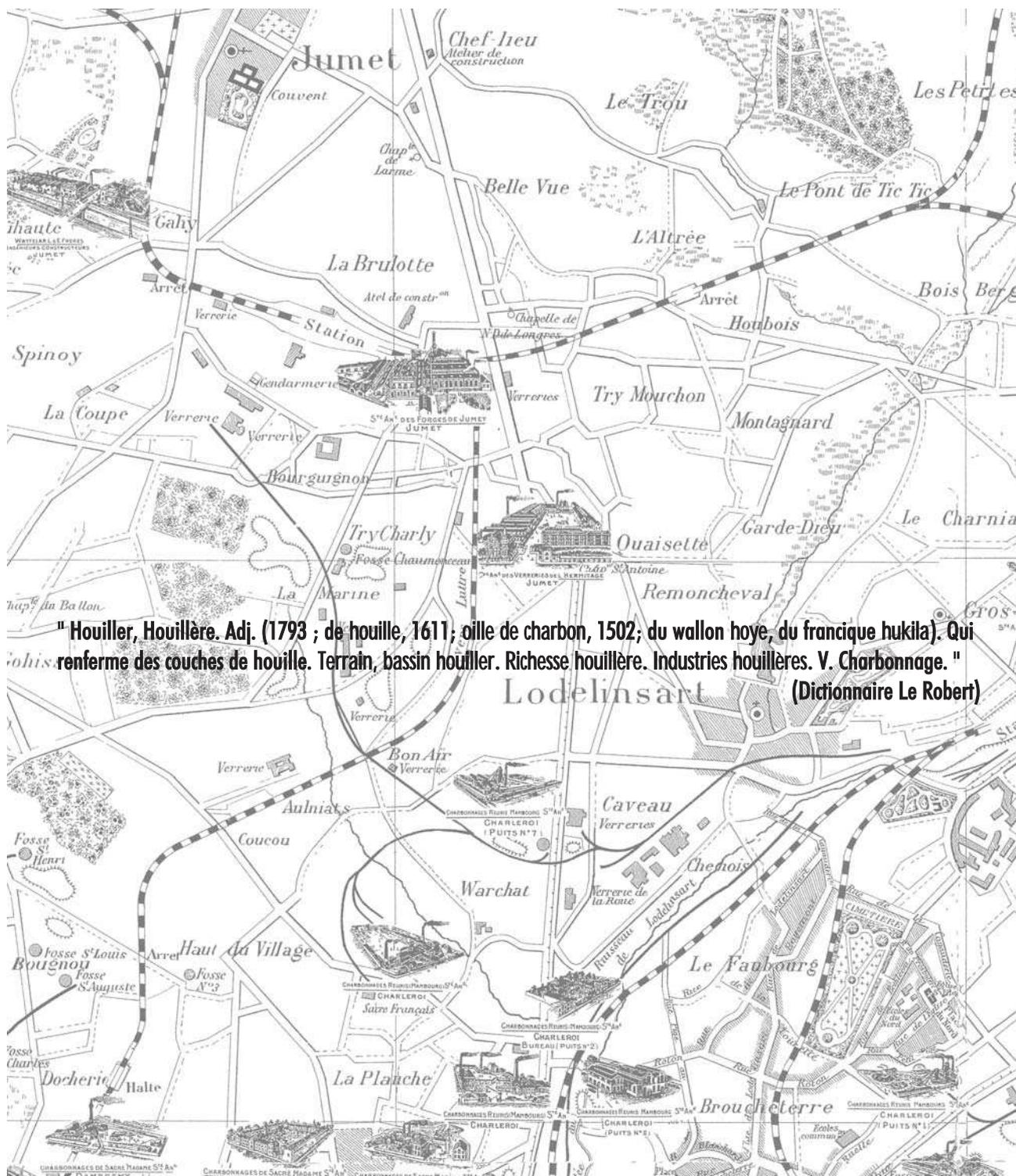


Commerces/services



Ecoles

<http://ravel.wallonie.be>
<http://www.charleroi.be>



" Houiller, Houillère. Adj. (1793 ; de houille, 1611 ; oïlle de charbon, 1502 ; du wallon hoye, du francique hukila). Qui renferme des couches de houille. Terrain, bassin houiller. Richesse houillère. Industries houillères. V. Charbonnage. " (Dictionnaire Le Robert)

Source : Plan édité pour l'Exposition Industrielle de Charleroi (1911)