

# Diagnostic Territorial



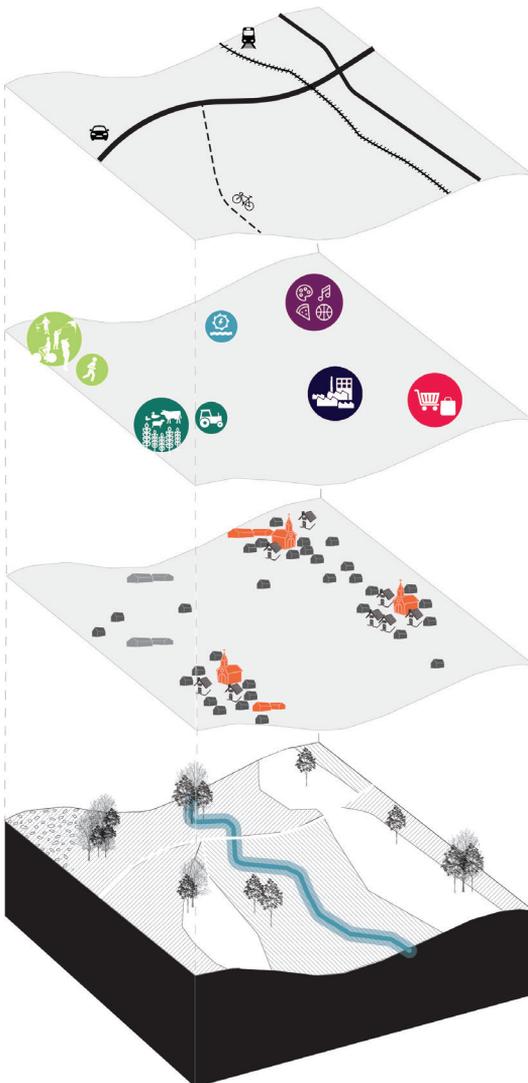
# Principaux constats et enjeux

## Une structure territoriale en plateaux

### a. Le territoire comme réseau de systèmes structurants

Un schéma territorial est par nature transversal et touche un ensemble de thématiques. Pour en comprendre les singularités, le territoire peut être considéré comme un réseau de systèmes

structurants : celui-ci repose sur une structure physique, dans laquelle s'inscrivent les systèmes habité et économique (au sens large), connectés par un réseau de mobilité.



#### 4 MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Réseau de mobilité  
Structuration du territoire

#### 3 SYSTÈME ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE

Emplois / Entreprises  
Agriculture  
Tourisme  
Commerce

#### 2 SYSTÈME HABITÉ

Équipements collectifs  
Dynamique du logement

#### 1 STRUCTURE PHYSIQUE

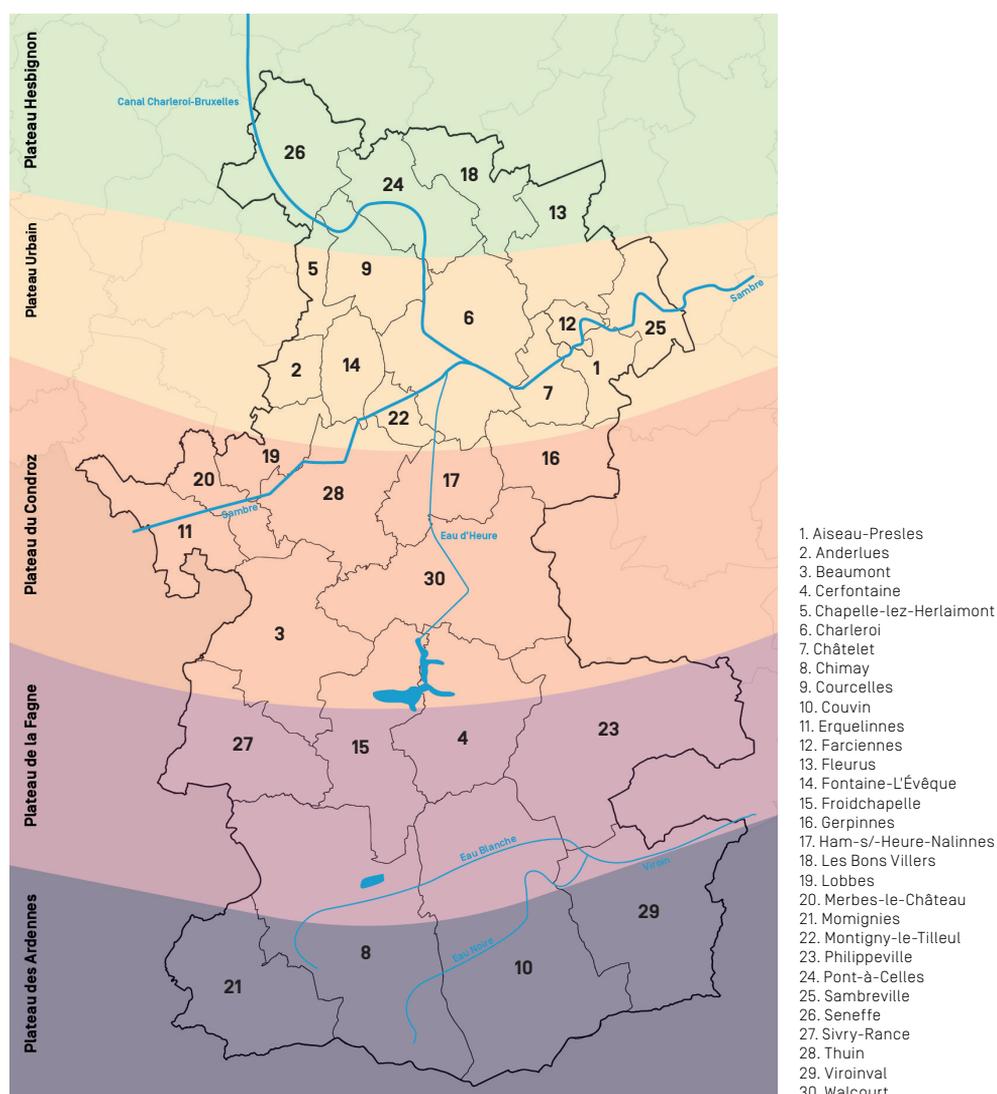
Reliefs  
Cours d'eau  
Occupation du sol

## b. Cinq plateaux aux réalités complémentaires

Le territoire de Charleroi Métropole peut être décomposé en cinq sous-territoires — cinq plateaux complémentaires — aux identités bien spécifiques, tant sur les plans physique et morphologique qu'à propos de leurs dynamiques socio-économiques.

Le découpage en plateaux facilite la lecture et la compréhension des particularités du territoire, chaque plateau ayant ses atouts à valoriser et ses faiblesses à compenser, en cohérence avec la dynamique globale de la Métropole.

Cette structuration ne fige pas pour autant les territoires d'action et la concrétisation des projets. Certains enjeux et thématiques transcendent la logique des plateaux, tandis que d'autres doivent être abordés à une échelle plus fine, plus locale. Ce découpage en plateaux aide à comprendre la structuration territoriale et ses caractéristiques, mais n'a pas pour vocation de brider la réflexion ni d'enfermer les entités locales dans des cases : les limites administratives ne coïncident pas nécessairement aux limites socio-morphologiques.



Les cinq plateaux ont des réalités différentes et complémentaires sur les plans naturel, humain et des infrastructures :

- au nord, le plateau hesbignon, s'étend sur les communes de Seneffe, Pont-à-Celles, Les Bons Villers et Fleurus<sup>1</sup>;
- sur les versants de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, le plateau urbain s'étend sur plusieurs communes: Chapelle-lez-Herlaimont, Anderlues, Courcelles, Fontaine-l'Évêque, Montigny-le-Tilleul, Charleroi, Châtelet, Farciennes, Aiseau-Presles et Sambreville;
- au-delà des versants sud de la vallée, le plateau du Condroz s'étend sur les communes d'Erquelines, Merbes-le-Château, Beaumont, Lobbes, Thuin, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Walcourt et Gerpinnes;
- le plateau de la Fagne s'étend sur les communes de Sivry-Rance, Froidchapelle, Cerfontaine et Philippeville;
- à l'extrême sud, le plateau des Ardennes s'étend sur les communes de Momignies, Chimay, Couvin et Viroinval.

Une analyse détaillée de chacun des plateaux est disponible dans le rapport du diagnostic et dans l'atlas: [www.charleroi-metropole.be/projet-de-territoire-diagnostic](http://www.charleroi-metropole.be/projet-de-territoire-diagnostic).

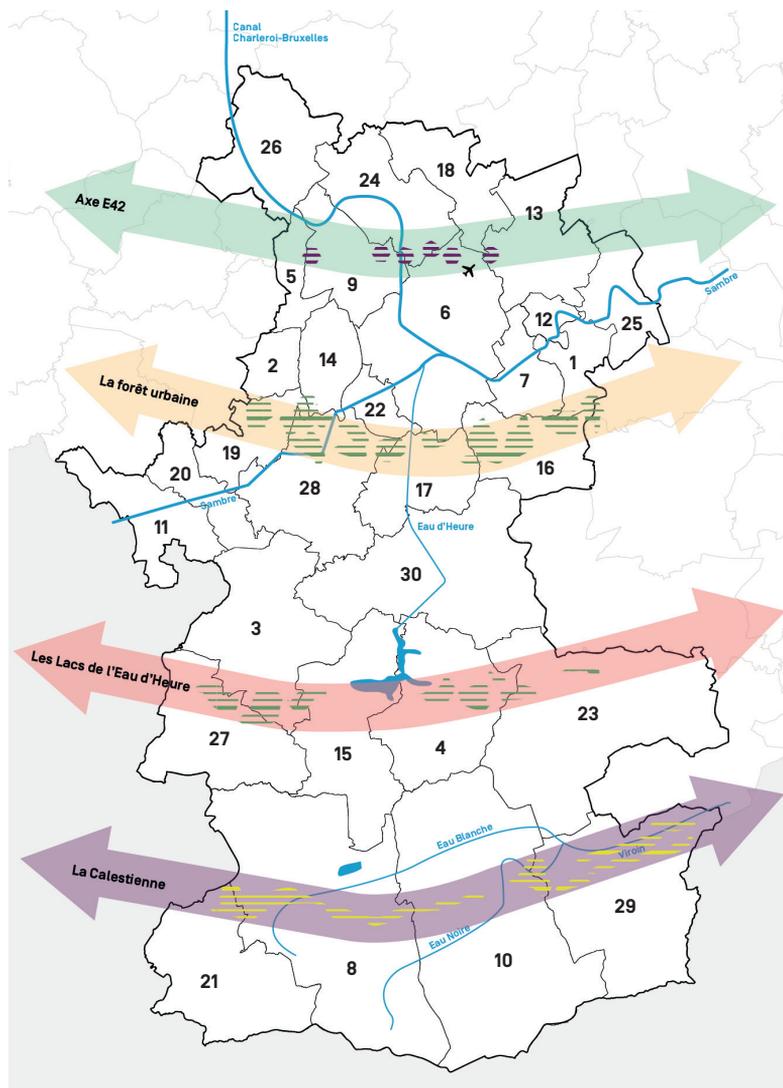
Il est à noter que le territoire de Charleroi Métropole a évolué en 2021, pour intégrer la commune de Sambreville dans le bassin de vie et la dynamique supracommunale. Le diagnostic réalisé en 2018 ne porte quant à lui que sur un territoire initial de 29 communes.

### c. Rôle structurant des interfaces

À la jonction de ces plateaux se développe une série d'interfaces qui articulent les plateaux entre eux. Le rôle joué par chacune des interfaces est spécifique.

- Entre les plateaux hesbignon et urbain: l'interface est caractérisée par l'axe E42 et sa dynamique économique, qui rayonne à une échelle plus large que Charleroi Métropole. L'aéroport, notamment, y joue le rôle de catalyseur. L'optimisation des potentiels économiques et des systèmes de mobilité, par la mise en réseau des structures de mobilité active et de transports en commun rapides et efficaces, doit y être une priorité.
- Entre le plateau urbain et le plateau du Condroz: le versant sud de la Sambre et sa frange boisée se déploient. L'interface est caractérisée par une forte intégration entre les éléments naturels et l'espace urbanisé. Le remaillage de la dimension paysagère et récréative, ainsi que l'expansion et la mise en réseau des zones naturelles en un parc suburbain seront porteurs de qualité de vie pour Charleroi Métropole dans son ensemble.
- Entre le plateau du Condroz et celui de la Fagne: on retrouve les Lacs de l'Eau d'Heure comme point focal qui rayonne à une échelle suprarégionale. Au sein de cette interface, le réseau de villages qui s'étend d'ouest en est, de Sivry-Rance et Beaumont jusqu'à Philippeville, sera à travailler comme accroches et portes d'entrée vers ce pôle d'attraction.
- Entre les plateaux de la Fagne et des Ardennes: la bande qui englobe Chimay et Couvin articule les développements humains autour de la Calestienne. Entre ces deux pôles urbains, le réseau intervillageois gagnera à se développer solidairement. Les potentiels récréatifs (préservation, cheminement, points d'attraction, etc.) proposés et développés autour des paysages caractéristiques de la Calestienne renforceront sa qualité.

1. Dans de nombreux cas, le territoire communal s'étend sur deux plateaux. C'est notamment le cas de Fleurus, qui, bien que reprise principalement dans le plateau hesbignon, a la majeure partie de sa population qui vit dans le plateau urbain.



**Système naturel**

-  Lacs
-  Cours d'eau

**Spécialités de l'interface**

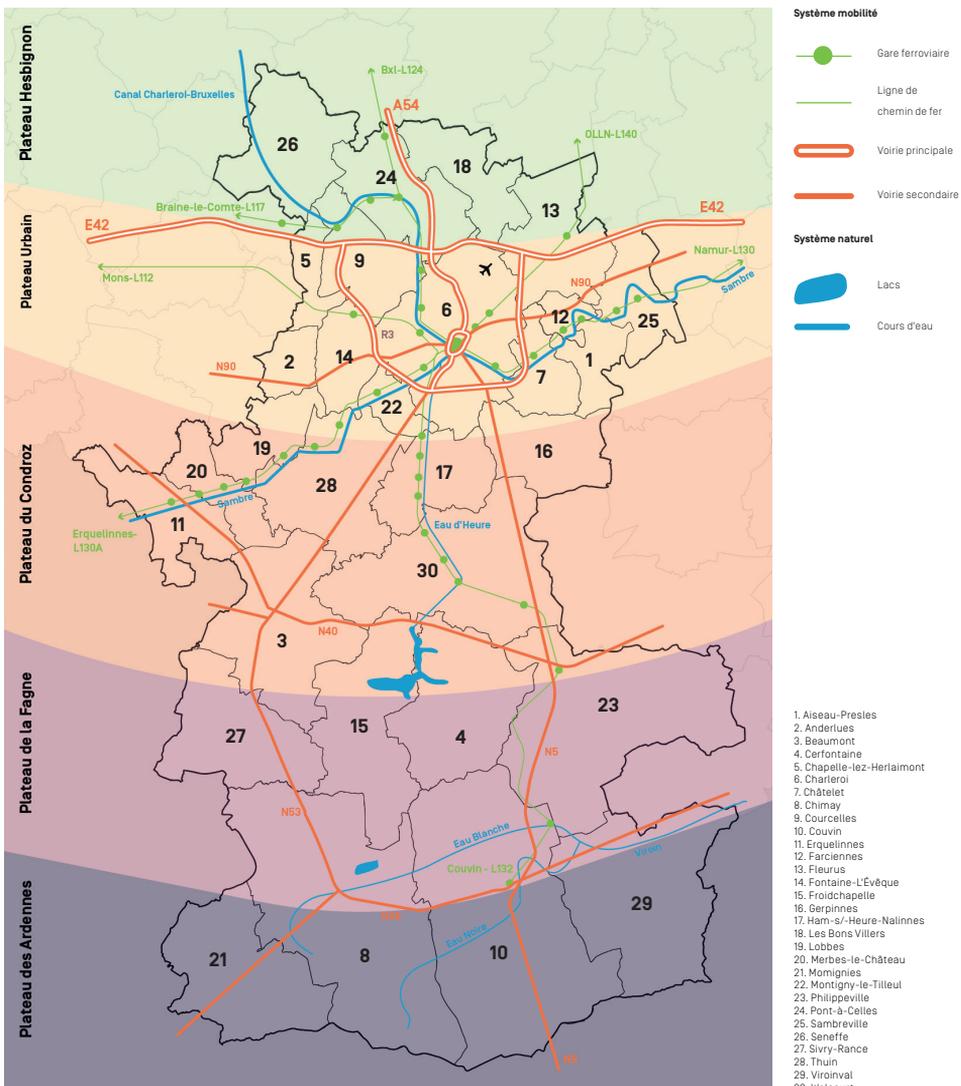
-  Zones d'activité économique
-  Forêts
-  Prairies

- |                            |                 |                          |                         |                 |
|----------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1. Aiseau-Presles          | 7. Châtelet     | 13. Fleurus              | 19. Lobbes              | 25. Sambreville |
| 2. Anderlues               | 8. Chimay       | 14. Fontaine-L'Évêque    | 20. Merbes-le-Château   | 26. Seneffe     |
| 3. Beaumont                | 9. Courcelles   | 15. Froidchapelle        | 21. Momignies           | 27. Sivry-Rance |
| 4. Cerfontaine             | 10. Couvin      | 16. Gerpinnes            | 22. Montigny-le-Tilleul | 28. Thuin       |
| 5. Chapelle-lez-Herlaimont | 11. Erquelinnes | 17. Ham-s/-Heure-Nalines | 23. Philippeville       | 29. Virouval    |
| 6. Charleroi               | 12. Farciennes  | 18. Les Bons Villers     | 24. Pont-à-Celles       | 30. Walcourt    |

## d. Des éléments transversaux qui irriguent les plateaux

Des éléments transversaux assurent la jonction entre les différents plateaux et connectent les sous-territoires de la Métropole entre eux. Ces axes connectent également le bassin de vie aux territoires voisins français, wallons ou bruxellois. Il s'agit en particulier des infrastructures de mobilité routière: E42, A54, N5/E420, N54, couloirs de mobilité est Charleroi-Couvin et ouest Charleroi-Chimay, axes est-ouest. Il s'agit également des lignes de train structurantes ainsi que des réseaux de voies d'eau qui façonnent le paysage.

Ces réseaux assurent les connexions vertes et bleues, mais ont aussi un rôle à jouer sur le plan de la navigabilité, des loisirs et de la production d'énergie.

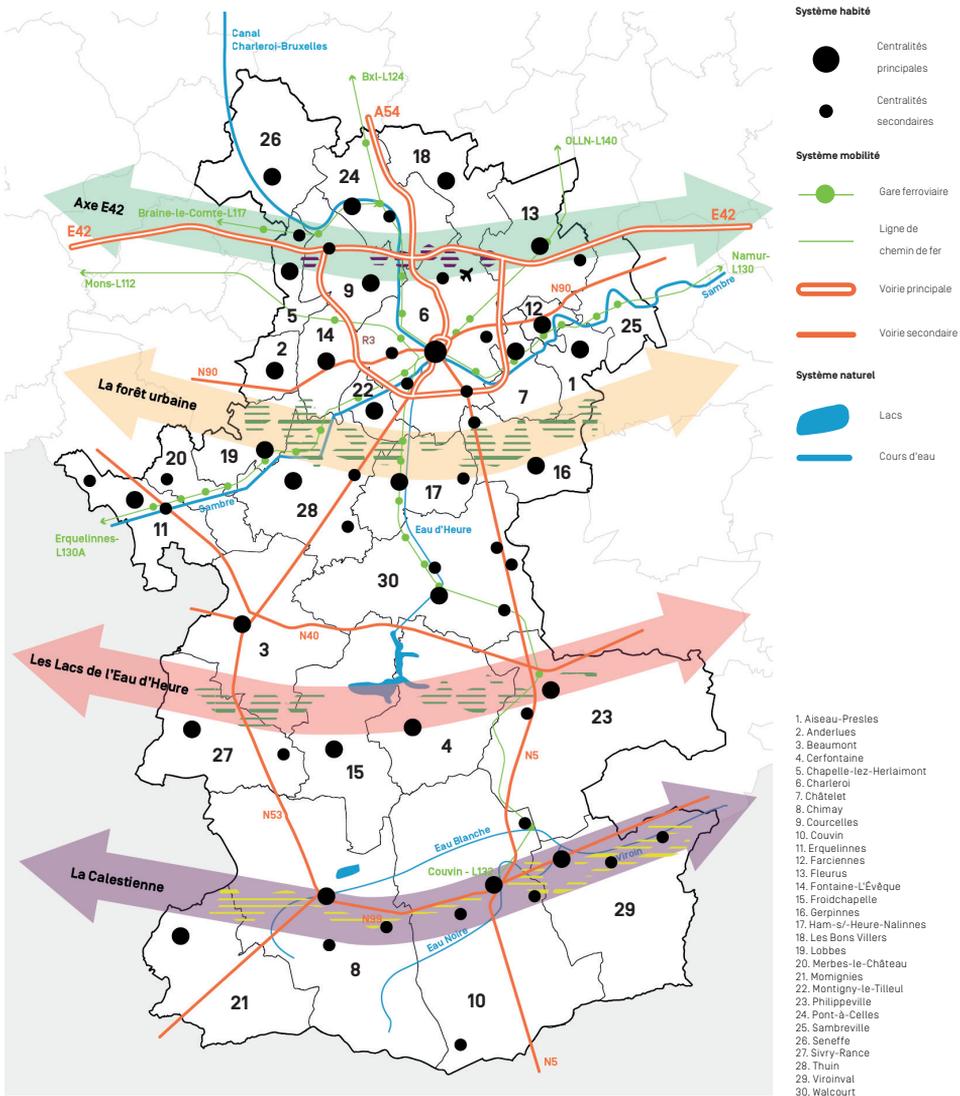


## e. Des centralités qui fonctionnent en réseau

Dans la plupart des cas, les centralités<sup>1</sup> se situent aux points de jonction entre les plateaux, au sein des interfaces ou sur les axes structurants. Les centralités sont interconnectées et hiérarchisées. Chaque centralité, en lien avec son positionnement, a son rôle à jouer: centre urbain, petite centralité ou pôle villageois.

Le fonctionnement en réseau, pour renforcer la structuration du territoire et les complémentarités entre les centralités, en misant sur un développement solidaire et coordonné, est une des clés du Projet de Territoire.

1. Une centralité est caractérisée par une concentration dans une ville ou un village de différentes activités/fonctions: logements, équipements et services (commerces, écoles, équipements administratifs, culturels ou sportifs...), transports publics, etc.

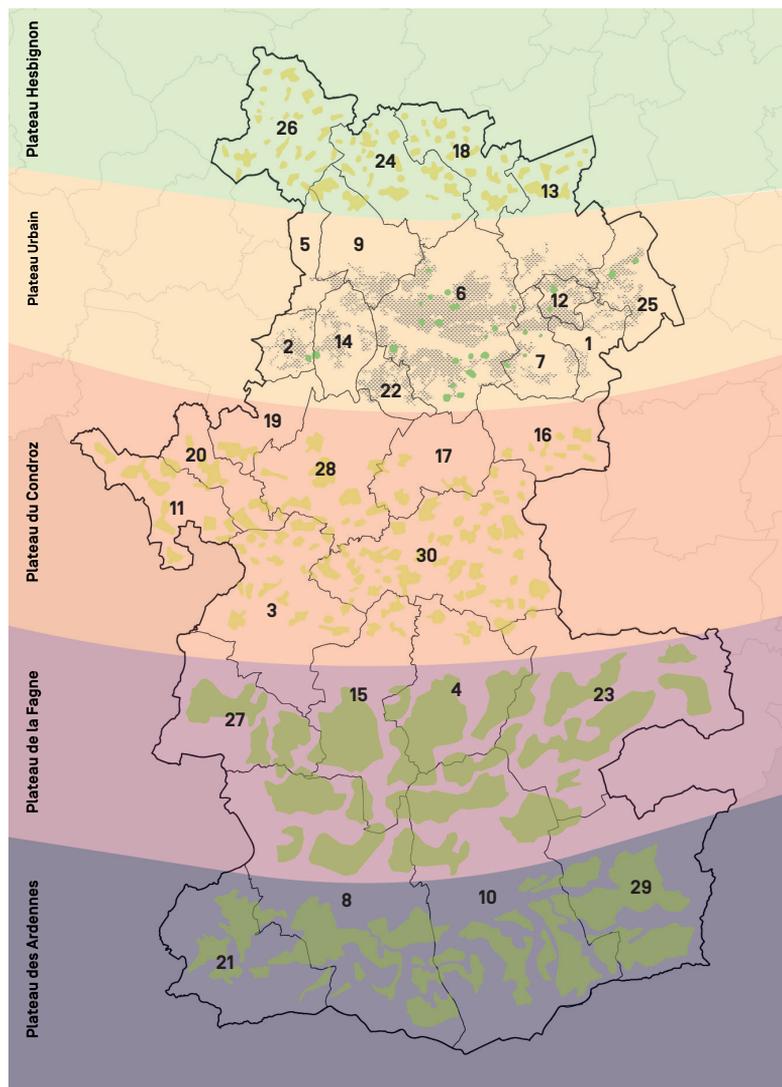


## Une richesse des diversités paysagères

La diversité offerte par chacun des plateaux permet à Charleroi Métropole de proposer un concentré des paysages de Wallonie. Cette richesse est à protéger et à valoriser, dans le respect des caractéristiques propres à chaque sous-territoire :

- Le plateau hesbignon est inscrit dans un territoire plus vaste qui s'étend jusqu'à la périurbanisation bruxelloise. Il est principalement constitué de champs agraires entrecoupés de densités urbaines dispersées et ponctués de fermes isolées. La dimension agricole du paysage y prédomine.
- Le plateau urbain abrite l'urbanisation dense de Charleroi qui s'étire sur les versants de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, mêlée à l'industrie en fond de vallée, dominée par les terrils où règne désormais la nature, ponctuée de nombreux espaces verts et ceinturée au sud par une frange boisée intégrant les versants de la vallée.
- Le plateau du Condroz se déploie en larges bandes calcaires formant de vastes replats, entre urbanisation diffuse et agriculture. La dimension agricole dialogue avec les systèmes humains qui s'y déploient et avec le réseau naturel structuré par la trame des cours d'eau qui sillonnent le plateau.
- Le plateau de la Fagne s'inscrit dans la dépression paysagère de la Fagne-Famenne, où la ruralité domine le paysage : bocages et larges massifs forestiers organisent le territoire. Le plateau est bordé par la Calestienne, frange calcaire qui offre des paysages insolites et une végétation atypique.
- Le plateau des Ardennes, à l'extrême sud du territoire de la Métropole, s'étend sur un haut plateau entaillé par les vallées, caractérisé par ses nombreuses forêts composant le paysage le plus représentatif du sud de la Belgique.

Cette **richesse paysagère**, outre son rôle essentiel à la qualité du cadre de vie, a permis de **déployer une offre touristique variée**, dont le potentiel et la structuration sont **encore à renforcer**.



**Dominante paysagère**

-  Cultures dominantes
-  Forêts dominantes
-  Bâti dominant
-  Terril

- |                            |                 |                          |                         |                 |
|----------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1. Aiseau-Presses          | 7. Châtelet     | 13. Fleurus              | 19. Lobbes              | 25. Sambreville |
| 2. Anderlues               | 8. Chimay       | 14. Fontaine-L'Évêque    | 20. Merbes-le-Château   | 26. Seneffe     |
| 3. Beaumont                | 9. Courcelles   | 15. Froidchapelle        | 21. Momignies           | 27. Sivry-Rance |
| 4. Cerfontaine             | 10. Couvin      | 16. Gerpennes            | 22. Montigny-le-Tilleul | 28. Thuin       |
| 5. Chapelle-lez-Herlaimont | 11. Erquelinnes | 17. Ham-s/-Heure-Nalines | 23. Philippeville       | 29. Viroinval   |
| 6. Charleroi               | 12. Farciennes  | 18. Les Bons Villers     | 24. Pont-à-Celles       | 30. Walcourt    |

## Un triple étalement urbain à maîtriser

Charleroi Métropole, comme de nombreux bassins de vie, n'a pas échappé à l'exode urbain et à la périurbanisation. Depuis des décennies, l'avènement de la voiture individuelle, associé aux prix et à l'offre foncière, dilatent le territoire et entraînent un triple étalement urbain<sup>1</sup>:

- étalement de l'habitat par rapport aux centres urbains, lieux de travail, pôles de transports en commun et infrastructures d'intérêt collectif;
- étalement des espaces d'activité économique, par la mise en œuvre de zones d'activités prévues par le plan de secteur;
- étalement des espaces de consommation, qui sortent des centres pour trouver des superficies de vente connectées au réseau routier principal.

Ce phénomène a de multiples conséquences :

- la disqualification de nombreux centres par la désertion du commerce et l'omniprésence de l'automobile;
- l'augmentation du nombre de trajets, des distances parcourues et des émissions de gaz à effets de serre;
- la banalisation du territoire, sa perte d'identité et la mise en danger de son paysage;
- la mise sous tension des activités agricoles et sylvicoles et de la biodiversité en général;
- l'augmentation pour les collectivités des coûts liés à l'extension des services et à l'entretien des réseaux (collecte des déchets, entretien des routes, égouttage, eau, électricité...).



Ces considérations ont poussé l'Union Européenne à adopter une directive posant le principe du « No Net Land Take » à 2050, à savoir supprimer, d'ici 2050, toute augmentation nette de la surface artificialisée<sup>2</sup> [Commission européenne, 2011]. De nouvelles artificialisations restent possibles, mais moyennant compensation (« désartificialisation » d'une surface équivalente).

Au niveau wallon, la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024, se donne pour objectif de freiner l'étalement urbain et d'y mettre fin à l'horizon 2050, avec comme objectif intermédiaire de réduire la consommation de terres artificialisées en la plafonnant d'ici 2025.

Complémentairement, le Schéma de Développement Territorial wallon, adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019, fixe deux grands objectifs :

- réduire la consommation des terres non artificialisées à 6 km<sup>2</sup>/an d'ici 2030, soit la moitié de la superficie consommée actuellement, et tendre vers 0 km<sup>2</sup>/an à l'horizon 2050;
- tendre vers une implantation de 50% des nouveaux logements dans les centralités urbaines et rurales à l'horizon 2030 et de 75% à l'horizon 2050.

1. L'étalement urbain se définit comme l'expansion peu dense des zones urbaines, principalement au détriment des zones agricoles voisines.

2. Une parcelle est artificialisée lorsqu'elle est retirée de son état agricole, sylvicole ou naturel au profit d'une autre fonction.

## I Une accessibilité inégale

Au sein du bassin de vie, les densités de tissus d'habitat et économiques varient fortement et la qualité de la desserte en transports n'est pas homogène. Deux enjeux primordiaux concernent l'ensemble des modes de déplacements :

- le maillage des réseaux de transport doit avoir un dimensionnement adapté aux densités des systèmes habités et économiques. Il doit intégrer l'ensemble des modes de transports (réseaux routier, ferroviaire, TEC et modes actifs) ;
- la hiérarchisation du réseau doit permettre une lecture facilitée pour les usagers, mais aussi une intermodalité<sup>1</sup> efficace basée sur une complémentarité et une continuité des modes de transports (tels que les connexions TEC – SNCB et les continuités TEC Charleroi – TEC Namur).

Globalement, sur le territoire de la Métropole, des enjeux ressortent au niveau :

- du renforcement du réseau urbain de transports en commun (BHNS, extension du métro léger) ;
- de l'amélioration de la desserte suburbaine en transports publics (projet de City Pass Charleroi et lignes express TEC) ;
- du désenclavement du sud du territoire et de l'amélioration des connexions à la France ;
- du développement d'un maillage cyclable à vocation fonctionnelle et touristique.

1. L'intermodalité désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour effectuer un déplacement (ex : bus + train + marche).

## I Un habitat à moderniser

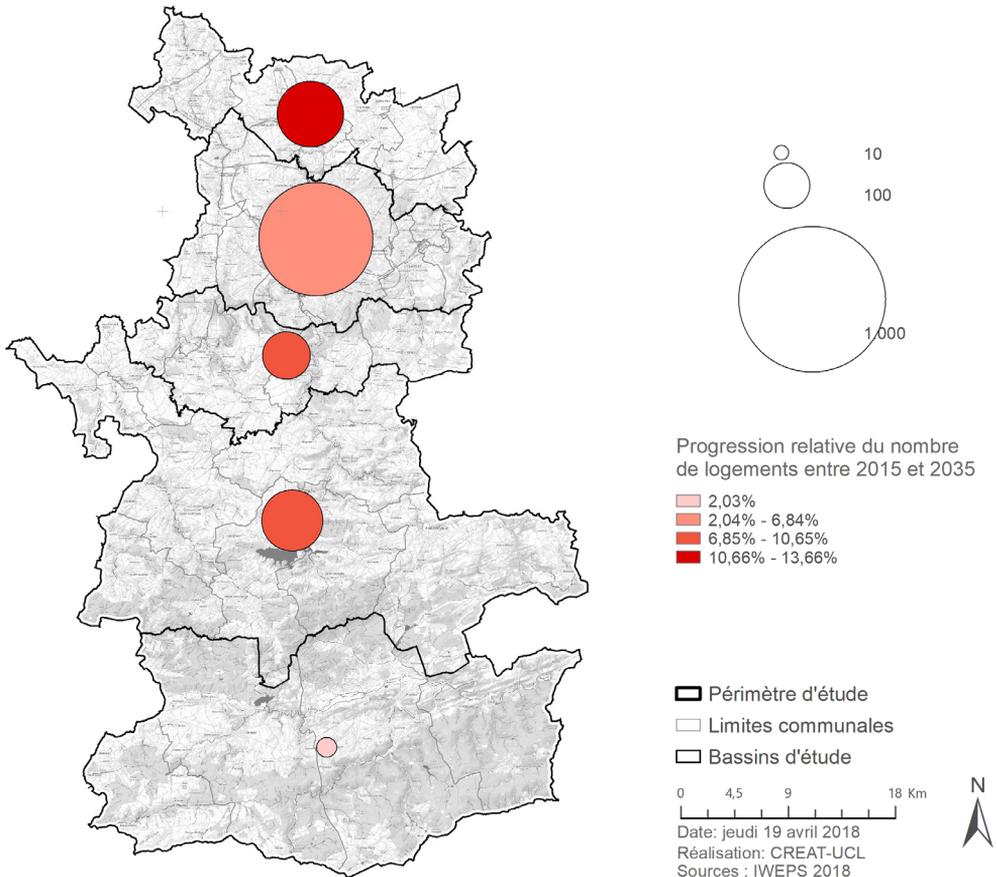
À l'échelle de la Métropole, on constate un déséquilibre entre l'offre et les besoins en matière de logements. Pour anticiper les besoins, il est nécessaire de prendre en compte :

- les besoins liés à l'augmentation du nombre de ménages, qui résulte de la croissance modérée de la population, mais surtout de la diminution de la taille des ménages et de la division des familles. Ce phénomène implique un besoin en plus petites unités de logement ;
- le vieillissement de la population et ses besoins spécifiques en logements et en infrastructures adaptées ;
- la difficulté d'accès au logement pour les faibles et moyens revenus dans certaines

parties du territoire, en particulier les plateaux hesbignon et du Condroz ;

- la vétusté du parc de logements, qui nécessite majoritairement une amélioration qualitative, tant au niveau du confort que de la performance énergétique ;
- l'importance de la proximité des équipements et la connectivité multimodale dans le confort de vie, en particulier pour les personnes plus vulnérables (personnes précarisées, âgées ou petites familles).

L'estimation des besoins en logements à l'horizon 2035 varie selon les plateaux et leurs dynamiques spécifiques.

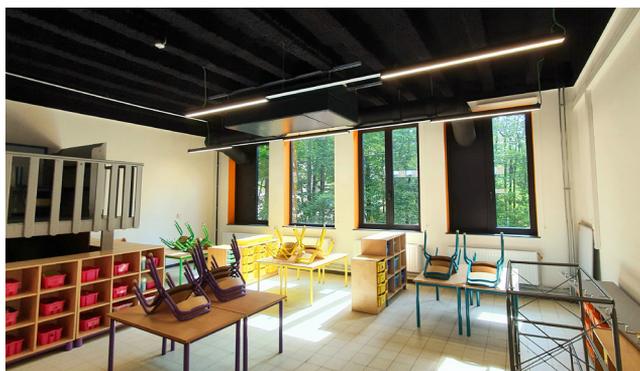


Estimation des besoins annuels en logements – extrait du diagnostic.

## Des besoins spécifiques en équipements et services

Les constats révèlent des besoins spécifiques liés :

- au vieillissement de la population: les infrastructures d'accueil, de soins, ainsi que les services de types loisirs, services sociaux, services à domicile adaptés aux personnes âgées seront à développer. Pour ce qui est des places offertes en maison de repos et de soins, les besoins augmenteront à partir de 2025;
- aux infrastructures d'accueil de la petite enfance, déficitaires en particulier sur le plateau hesbignon et le plateau urbain;
- aux infrastructures scolaires, qui sont légèrement insuffisantes dans certaines communes, mais qui nécessitent surtout des investissements pour l'entretien et la rénovation des établissements scolaires de l'enseignement fondamental sur l'ensemble du territoire;
- aux infrastructures de soins, dont l'offre est incomplète dans le plateau de la Fagne et des Ardennes.



## Des disparités territoriales en matière d'emploi

En matière d'emploi, la Métropole présente des dynamiques contrastées. Globalement, la croissance de l'emploi est assez faible par rapport à la moyenne belge. La disparition d'emplois dans les secteurs historiques (économie secondaire principalement) est compensée par la création d'emplois dans les secteurs des technologies avancées, des biotechnologies, des technologies de l'information et les activités logistiques.

Si Charleroi Métropole dispose d'autant de postes de travail que de population active, on observe un décalage entre les postes ouverts et les profils des demandeurs d'emploi.

Les plateaux hesbignon et urbain concentrent 82% des emplois du bassin de vie.

Sur le plan économique, le plateau hesbignon présente une dynamique particulière, avec une croissance de l'emploi plus importante que sur les autres plateaux. Il accueille de nombreux parcs d'activités économiques, en lien avec son positionnement aux portes de la périphérie bruxelloise et sur la dorsale wallonne.

Au sein des plateaux du Condroz et de la Fagne, l'emploi est proportionnellement inférieur à la fonction résidentielle et l'économie de proximité y est importante.

Au sein du plateau des Ardennes, le développement économique est plus endogène et transfrontalier. Le secteur agroalimentaire y présente un fort potentiel.

	POPULATION	EMPLOI
<b>PLATEAU HESBIGNON</b>	<b>10,9 %</b>	<b>13,1 %</b>
<b>PLATEAU URBAIN</b>	<b>62,9 %</b>	<b>68,8 %</b>
<b>PLATEAU DU CONDROZ</b>	<b>8,4 %</b>	<b>5,7 %</b>
<b>PLATEAU DE LA FAGNE</b>	<b>11,4 %</b>	<b>6,3 %</b>
<b>PLATEAU DES ARDENNES</b>	<b>6,3 %</b>	<b>6,1 %</b>