

P18 - GARE DE CHARLEROI SUD

La numérotation du projet ne donne pas un ordre de priorité.

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

Le 6 mai 2011, la ville de Charleroi et la SNCB (ex SNCB-Holding) ont signé une convention de partenariat pour mener à bien une étude d'orientation relative aux aménagements de la gare de Charleroi Sud. En effet, la gare de Charleroi-Sud présente une accessibilité PMR médiocre, des couloirs-sous-voies exigus, une intermodalité non optimale et une place de gare traversée de part en part par les trams.

Cette étude a été confiée aux bureaux d'études Eurogare et Studio012 et portait sur la redynamisation du quartier de la gare de Charleroi Sud. Les objectifs principaux visés sont l'intégration des besoins ferroviaires actuels dans une programmation adaptée et des aménagements contemporains, une densification de l'urbanisation du site ainsi que le renforcement des connexions entre la Ville-Basse, le site de la gare et le quartier de la Villette. Globalement, ceci doit permettre une meilleure accessibilité et ce, grâce au développement de l'intermodalité et des modes de mobilité douce.



Pour accompagner cette étude, un Comité de pilotage a été mis en place. Il est composé de représentants de la ville de Charleroi et de la SNCB (et de sa filiale Eurogare) mais aussi d'autres parties prenantes à ce dossier : SPW DG01 & DG04, Direction des Routes de Charleroi, Mobilité et



Voies Hydrauliques, Urbanisme et Aménagement du Territoire, TEC Charleroi, SRWT. Le comité de pilotage est présidé par la Ville de Charleroi.

L'étude d'orientation dont le rapport final a été remis début octobre 2013 a permis de réunir les intérêts des partenaires autour d'objectifs partagés :

- Redynamisation du quartier de la Gare et de La Villette
- Intégration des besoins ferroviaires (parking, accessibilité, accueil voyageurs, ...)
- Densification de l'urbanisation
- Renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville
- Renforcement de la transversalité entre la ville-basse, le site de la gare et La Villette
- Développement de l'intermodalité et des modes doux
- Intégration des besoins en commerces de proximité, de bureaux, ...

Une étude de mobilité complémentaire a été confiée au bureau d'études Transitec.

2. JUSTIFICATION

Il apparaît comme une nécessité de renforcer le nœud intermodal existant. Cela implique d'améliorer l'accessibilité à la gare pour les différents usagers, depuis le centre ville vers Marcinelle et Mont-sur-Marchienne avec le quartier de la Villette comme interface. Pour améliorer l'accessibilité, il convient de créer un nouveau parking avec une liaison directe vers le ring R9. Pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, il convient de réaménager certains espaces pour les rendre plus conviviaux et accessibles.

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Le projet ne vise pas à construire une nouvelle gare mais bien à réaménager le site de manière plus adaptée aux besoins actuels et futurs. La programmation peut être décrite selon les thématiques fondamentales suivantes, définies dans le Schéma de Structure Communal et définies par les partenaires de cette étude :

1. La translativité de la Gare de Charleroi Sud
2. L'intermodalité et l'accessibilité
3. L'urbanisation du périmètre de l'étude

1. La translativité de la Gare de Charleroi Sud

L'étude d'orientation propose de restructurer la Gare ferroviaire de Charleroi Sud, quatrième Gare wallonne, en améliorant son intermodalité et en réaménageant les passages sous voies de manière conviviale et contemporaine. Ce dernier point comprend d'une part l'implantation d'une galerie qui connecte clairement les différents pôles modaux et la transformation du couloir-sous-voies existant,



situé à l'Est, ceci de manière à assurer un second axe de transfert entre quais. L'objectif poursuivi ici est de rendre plus confortables et sécurisants ces éléments de connectivité urbaine.



Cette reconfiguration architecturale s'appuie sur une volonté de donner aux éléments de liaison un caractère de lieu d'échanges au-delà de leur rôle strictement fonctionnel, en mettant en valeur le patrimoine existant. L'accessibilité aux différents quais des chemins de fer y est ainsi assurée pour tous les voyageurs, quel que soit leur potentiel de mobilité. La galerie, en particulier, se veut agréable afin d'assurer une attente confortable entre deux trains. D'un point de vue urbain, ces deux éléments de liaison Nord-Sud vont permettre d'optimiser la transversalité du site de la Gare, lui assurant ainsi un rôle essentiel dans la connectivité du Sud de Charleroi et de sa Ville-Basse.

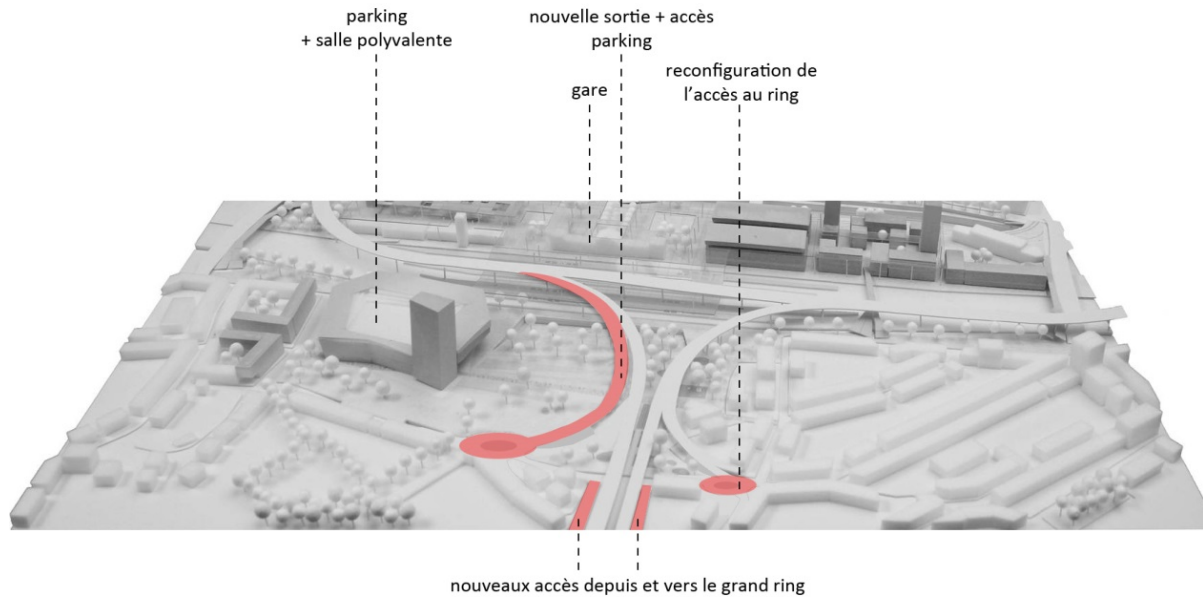
2. L'intermodalité et l'accessibilité

En matière de mobilité, cette étude a permis d'identifier deux zones importantes à développer de manière spécifique.

L'accès à l'esplanade de la Gare côté Sambre est ainsi réservée aux seuls transports en commun (bus, tram) ou aux taxis.

En corollaire, la zone dédiée aux automobiles privées est concentrée au Sud de la Gare, côté La Villette, par la création d'un vaste parking (1.600 places) en relation directe avec la galerie sous voies.

L'accessibilité automobile à la Gare et au parking principal est optimisée par la mise en œuvre de liaisons directes depuis et vers le ring.



Côté Sambre, l'offre de parcage sera localisée sur le site de l'ancien centre de tri postal mais en plus faible importance (400 places) pour assurer une mobilité fluide et le report massif du trafic automobile du côté La Villette.

La translativité et à la mise en œuvre des nouveaux accès vers La Villette affirmeront le rôle de la Gare comme porte d'entrée dans la Ville.

La Gare des bus est relativement gourmande en espace. Elle présente une lisibilité parfois difficile du fait notamment de la dispersion des quais. L'évolution de la demande en transport en commun nécessitera à long terme sa reconfiguration de manière à garantir une offre à la fois flexible et suffisante. Il conviendra d'une part de proposer aux nouveaux types de bus, plus longs, des zones de débarquement/embarquement adaptées et d'autre part d'optimiser structurellement les transferts bus-bus et avec les autres modes de transport notamment par la concentration de leurs zones de stationnement.

Dans cette vision stratégique, l'étude d'orientation propose une restructuration permettant également d'améliorer l'intégration de la Gare des bus dans les aménagements contemporains prévus sur le site. Cette proposition permet d'optimiser l'articulation du réseau des bus avec celui des trams (métro léger). En effet cette nouvelle configuration prévoit, à terme, de partager un seul ensemble de quais de débarquement/embarquement pour les deux réseaux. En outre, la liaison avec la galerie de la Gare de Charleroi Sud est rendue plus aisée par une large entrée jouxtant les quais bus et tram. Cette forte imbrication des différents réseaux de transports en commun permet de limiter les trajets et les difficultés induites par les transferts modaux. En d'autres termes, la configuration envisagée présente de ce fait des caractéristiques nécessaires à l'émergence d'un pôle multimodal performant : la densification des accès aux différents types de transports en commun et la lisibilité de leur structure.

L'amélioration de l'intermodalité trains-trams-bus combinée à l'utilisation des nouveaux accès de et vers le ring rendent la connexion avec l'aéroport de Gosselies plus rapide et efficace.

La gare comme porte de Ville et sa partie aéroportuaire du pôle multimodal s'affirment.

Cette possibilité de renforcement de l'offre existante permettra à court terme de palier, dans une certaine mesure, à l'absence actuelle d'une infrastructure ferroviaire offrant une liaison directe vers l'aéroport. En attendant la construction d'une telle infrastructure, le pôle multimodal de la gare du Sud permettra de mieux absorber l'augmentation très importante du nombre de voyageurs annuel passant par l'aéroport de Gosselies (de l'ordre de 9 à 14 millions en 2020 suivant le Masterplan établi par l'aéroport, contre 6,5 millions actuellement) et dont les destinations principales en provenance de l'étranger sont les gares de Bruxelles Midi et Charleroi Sud (respectivement 70.000 et 40.000 voyageurs par mois).

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

Au-delà d'une proposition de restructuration urbaine, le comité de pilotage a souhaité définir un phasage temporel des principales étapes de mise en œuvre du Masterplan. Ce phasage tient compte à la fois des investissements prévus sur la zone mais également des investissements déjà réalisés et qu'il convient de rentabiliser. En d'autres termes cette proposition tient compte de la réalité budgétaire de terrain en gardant comme objectif la cohérence de réalisation du projet porté par l'ensemble des partenaires. Trois périodes principales de mise en œuvre du Masterplan ont été définies. La première période concerne principalement la transformation de la Gare de Charleroi-Sud et l'augmentation de l'offre en parcage autour de celle-ci. La seconde période poursuit la mise en œuvre des travaux initiés lors de la première phase et envisage la transformation de l'ancien Centre de Tri Postal.

La troisième période reprend les différents projets de transformation à long terme comme par exemple la reconversion de l'Hôtel des Chemins de Fer, la construction de la salle polyvalente au Sud de la Gare,... Cette dernière période de transformation est certainement la plus incertaine du point de vue des investissements et de leur temporalité. En effet, elle concerne principalement des projets nécessitant des partenaires privés qui pourraient arriver en amont dans le phasage de mise en œuvre.

Bien que la définition de ce phasage de mise en œuvre ait fait l'objet de la plus grande rigueur, tant du point de vue de sa budgétisation que de sa faisabilité technique et légale, l'essence même du Masterplan, une vision stratégique de l'aménagement d'un site, rend cet exercice délicat. Il conviendra donc de préciser et le cas échéant de compléter ou de modifier le calendrier proposé à l'aune de décisions futures.



5. LIENS AVEC D'AUTRES PROJETS/ADEQUATION ENTRE INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

/

6. BUDGET ENVELOPPE PROJET PRIORITAIRE

Le Masterplan requiert le financement des travaux par les différents partenaires impliqués dans le projet. Il s'agit en l'occurrence de la SNCB, de la Ville de Charleroi, du SPW, de la SRWT ainsi que des investisseurs privés pour la partie relative à la promotion immobilière.

En ce qui concerne le SNCB, la partie des travaux tombant sous sa responsabilité est estimée à 110 millions d'euros (budget SPF) pour la réalisation de la programmation complète et dont 80 millions d'euros étaient inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. La Région wallonne a repris le projet de la Gare de Charleroi-Sud dans ses priorités ferroviaire à hauteur de 30 millions d'euros dans le cadre de l'enveloppe mise à disposition par le Fédéral pour les projets prioritaires.

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Gare de Charleroi-Sud	30	forfait
TOTAL	30	

PLANNING SNCB

Gare de Charleroi Sud	
Coût partiel du projet (en Mio€ 2016)	30.0
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 à 3 ans
Durée totale du projet - exécution	9 ans

