

PMCM Charleroi : Conseil de Bassin du 4 décembre 2025 - Documents préparatoires

Point pour avis : Evaluation du mobipôle XL de la gare de Charleroi-Central

Contexte de l'évaluation

Dans le cadre des politiques d'intermodalité promulguées par la Région, des évaluations et des inventaires sont ponctuellement réalisés aux différents mobipôles de la Région, en particulier les plus structurants.

Le but est d'effectuer une analyse transversale du pôle, en incluant tous les acteurs potentiels concernés.

Description du mobipôle

Le site de la gare Charleroi-Central figure comme l'un des plus importants mobipôles de Wallonie en raison d'une offre ferroviaire conséquente fréquentée par plus de 10.000 navetteurs journaliers.

Le site réunit également une offre multimodale de services de transports tels que des bus, des autocars, un métro léger, des taxis, des voitures partagées et d'autres solutions de micromobilités partagées (trottinettes, vélos,...).

Le mobipôle offre aussi des services connexes tels qu'un point d'informations aux voyageurs et des commerces. L'espace public a été matérialisé par un nouveau parvis reliant la gare au centre-ville.

Typologie du mobipôle et fonctionnalités cible

La typologie XL est appliquée aux gares régionales avec plus de 8 000 montées par jour de semaine.

Cette caractéristique nécessite de concevoir le pôle en un nœud intermodal, avec une palette de services de mobilité, d'autres services complémentaires ainsi qu'un aménagement spatial et des cheminements adaptés. La liste des fonctionnalités cible (cfr annexe) a été établie par le SPW en 2023, sur base d'une recherche réalisée par la Conférence Permanente du Développement Territorial.

Évolution récente du mobipôle

Récemment, la gare a encore connu de profondes mutations notamment avec :

- la finalisation de la nouvelle gare des bus TEC, de l'arrêt du métro et du parvis ;
- le réaménagement de l'arrière-gare (côté rue de la Villette), notamment de la voirie et des parkings;
- la construction en cours des nouveaux couloirs sous-voies.

La Ville prévoit par ailleurs l'installation d'un parking vélo au niveau du nouveau passage sous-voie.

Points d'améliorations

Après concertations, les éléments suivants nous ont été signalés comme nécessitant une réflexion et/ou une amélioration :

- Faciliter les déplacements au sein du site
 - o Réaliser un plan de site multimodal reprenant l'ensemble des services de mobilité accessibles aux usagers et améliorer le balisage sur le site vers les différents services de mobilité présents et vers les points d'intérêts à proximité, et des plans isométriques ad hoc ;
 - o Améliorer en particulier le balisage vers les quais de bus, notamment celui vers les lignes qui desservent l'aéroport. Cet enjeu est d'autant plus pertinent avec l'afflux des navetteurs occasionnels en raison de l'attractivité de l'aéroport.
 - o Continuer à sécuriser le passage des transports en commun (mise en évidence des sites spéciaux franchissables, rendre visible les passages piétons, notamment aux endroits franchissables par les piétons sur les espaces partagés ...) ;
 - o Fiabiliser l'accessibilité PMR du site, notamment en matière d'accessibilité des rampes, et fonctionnement des ascenseurs et escalators ;
 - o Matérialiser la signalétique mobipôle (logo, totem, signalétique au sol...).
- L'accessibilité en mobilité active du site
 - o Mettre à jour les plans du quartier tant digitaux que ceux affichés sur site sur base des réaménagements récents.
- L'accessibilité en transport en commun urbain du site
 - o Mettre en place une signalétique dynamique affichant les lignes TEC (écrans, ...) dans la gare ;

Un pareil écran d'information reprenant les horaires TEC a d'ailleurs été placé dans l'espace TEC en entrée d'esplanade et orienté vers l'extérieur afin de pouvoir être consulté depuis l'extérieur au travers de la vitre. Toutefois, celui-ci est complètement indéchiffrable en raison des reflets sur la vitre. Il conviendrait d'opter pour la même solution que celle déjà implémentée au niveau de l'accès côté Pont Olof Palme, c'est-à-dire un écran sur poteau placé à l'extérieur et muni d'un abat-jour.

Au niveau des quais, seul un écran digital sur deux a été installés par mesure budgétaire. Malheureusement, les écrans installés ne pointent pas dans la direction des flux d'usagers majoritaire, c'est-à-dire en provenance de la gare des trains et du parvis. Il serait judicieux d'installer les écrans prévus manquants, ou bien, à minima de changer l'orientation des écrans actuels.

Enfin, les écrans digitaux aux quais disposent d'une nouvelle présentation avec un défilement des horaires sur plusieurs pages conçu spécifiquement à cet effet. Malheureusement leur affichage n'est pas optimisé pour une consultation de dernière-minute, ou bien dans l'urgence, puisque le défilement affiche sur plusieurs pages les horaires dans les heures à venir, ce qui nécessite d'attendre un certain temps le retour à l'affichage de la page des passages dans les minutes à venir. Cette approche ne fait donc pas l'unanimité, mais sa conception a le mérite de pouvoir être revue relativement facilement, compte tenu du dispositif d'affichage digital entièrement personnalisable.
 - o Poursuivre les aménagements fluidifiant les transports en commun pour accéder au site : clarifier les cheminements bus et mettre en place des priorités aux feux
 - o Améliorer le confort des voyageurs aux arrêts (particulièrement concernant la protection contre les intempéries)

- L'accessibilité en transport régulier international du site
 - o Affecter un quai dédié à proximité piétonne de la gare et y améliorer la signalétique d'offre de services par les opérateurs.
- Le développement de services de mobilités partagées
 - o Il est recommandé d'améliorer le potentiel serviciel de l'arrière de la gare, notamment en matière d'offre de voitures partagées ;
 - o Intégrer des places de voitures partagées dans les projets de développements immobiliers aux alentours du site ;
 - o Inclure des services de cyclogistique (vélos cargos partagés, ...).
- L'accessibilité voiture du site
 - o Déterminer et améliorer le jalonnement pour accéder en voiture à la gare, en clarifiant les services accessibles coté parvis et côté sud.

Un souci fréquent de circulation de véhicules personnels a été constaté dans la gare des bus, avec une part de personnes s'étant visiblement égarées et d'autres souhaitant déposer leur passager dans la gare-même par facilité. Il apparaît donc que la desserte de la gare en voiture n'est pas idéale actuellement. En effet, les parkings sont majoritairement situés côté rue de la Villette, soit à l'arrière de la gare, de l'autre côté des voies. Il serait donc judicieux de poursuivre une réflexion, à minima d'aménagement d'une zone de dépose-minute, à proximité plus directe de la gare des bus.
- Le développement des recharges électriques sur le site
 - o Développer l'offre des bornes de recharge électriques pour voitures et vélos.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des évolutions et aménagements récents du mobipôle XL de Charleroi-Central, qui présente une multiplicité de services offerts par différents acteurs.

Il soutient le travail d'amélioration continue du mobipôle dans sa fonction de nœud intermodal majeur (à l'échelle régionale et locale urbaine), en vue de répondre davantage aux fonctionnalités cibles de la typologie régionale des mobipôles.

Il demande en particulier aux acteurs concernés de se concerter en matière de gestion de la circulation, de jalonnement et de signalisation aux abords et sur le site et du confort d'attente des voyageurs.