

ETUDE DE FAISABILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ANTENNE DE GOSELIES DU METRO LÉGER DE CHARLEROI

A la faveur de la régionalisation des transports en commun urbains et ruraux, la STIC et l'ex-SNCV ont été fusionnées dans la région pour former une nouvelle entité qu'est depuis lors le TEC-Charleroi. Cette entité est elle-même placée sous la tutelle d'une nouvelle société régionale (la Société Régionale Wallonne du Transport).

Tout cela a permis de repenser l'avenir sur de nouvelles bases, en fonction d'un nouveau dynamisme. Les deux parties (SRWT et TEC), de concert avec la Ville de Charleroi, se sont rapidement entendues sur l'intérêt de redévelopper une antenne du réseau métro de Charleroi en direction de Gosselies, en fonction de plusieurs paramètres fondamentaux:

- Le renouveau du tram, en France tout particulièrement, qui pose autrement que par le passé le choix des transports en commun urbains
- Le coût nettement inférieur, en termes d'infrastructures et d'exploitation, d'une infrastructure à l'air libre, par rapport à des ouvrages dénivelés
- La dégradation, à la fois des voies de tram le long de la chaussée de Bruxelles et de la voie carrossable elle-même, qui nécessitera à court terme un renouvellement complet des voies publiques concernées
- L'existence de l'autoroute A54, parallèle à la chaussée de Bruxelles, qui pose autrement le rôle de cette chaussée dans le réseau routier d'agglomération
- L'évolution générale des mentalités de la population et les dispositions arrêtées progressivement aux niveaux wallon, visant à contenir les émissions de polluants dans l'atmosphère et d'améliorer la qualité de vie de la population en général
- La volonté affirmée de participer à une revitalisation urbaine forte du corridor de la chaussée de Bruxelles.

La mission d'étude relative à la mise en oeuvre de ce projet a été confiée à une association momentanée. Elle a démarré par la réalisation d'une étude de faisabilité visant à analyser l'opportunité d'un tel projet au travers d'une analyse multicritères pour plusieurs alternatives (6 au départ). Elle a été coordonnée par le bureau agora et a présenté des propositions diverses d'intérêts / faisabilité très différentes :

- Contexte/intégration urbanistique générale
- Insertion urbaine
- Organisation des circulations (tous modes)
- Intermodalité
- Conditions techniques et coûts de réalisation
- Condition d'exploitation / rentabilité socio-économique

Les phases de conception et de mise en oeuvre devraient suivre.

