

Introduction

Partie I : Les mobilités au quotidien

1. LA TRANSFORMATION DES TERRITOIRES ET DES TEMPORALITES DU QUOTIDIEN	7
1.1 DES TERRITOIRES ÉCLATÉS	7
1.2 DES TEMPS FRAGMENTÉS	8
1.3 ORGANISATION DES TERRITOIRES ET TEMPS DU QUOTIDIEN : RÉSEAUX ET PROGRAMMES	8
2. LES CHAÎNES DE MOBILITE QUOTIDIENNE.....	9
2.1 CARACTÉRISTIQUES DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES ACTUELLES	9
2.2 VÉCU DES MOBILITÉS	11
2.3 ÉVOLUTION DES SIGNIFICATIONS SOCIALES DE LA MOBILITÉ	11
3. LES HABITUDES MODALES, ENTRE AUTOMOBILITE ET MULTIMODALITE	12
3.1 LOGIQUES MODALES ET TISSU SPATIAL	13
3.2 LE RÉFLEXE AUTOMOBILE.....	14
3.3 TRANSPORTS EN COMMUN ET MULTIMODALITÉ	15
3.4 FACILITER L'INTERMODALITÉ, AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT	17
4. MOBILITÉS FERROVIAIRES.....	18
4.1 RELANCE DU CHEMIN DE FER	18
4.2 LES USAGERS DU TRAIN	18
4.3 LES TEMPS DU TRAIN ET LES SOCIABILITÉS FERROVIAIRES	19
5. CONCLUSION.....	21
6. BIBLIOGRAPHIE	23

Partie II : L'aménagement du territoire face aux enjeux de report de mode

7. LA RECOMPOSITION MÉTROPOLITAINE DES CENTRES.....	26
7.1 CONCENTRATION MÉTROPOLITAINE ET MODÈLE MONOCENTRIQUE.....	26
7.2 PÉRIURBANISATION ET ÉCLATEMENT POLYCENTRIQUE.....	29
8. LE SDER FACE AUX TROIS MODÈLES DE STRUCTURATION TERRITORIALE : ENTRE UBIQUITÉ ET AMBIGUÏTÉ.....	31
9. STRUCTURER UN TERRITOIRE "DURABLE" PAR LA MISE EN ŒUVRE D'OUTILS DE GOUVERNANCE URBAINE.....	33
9.1 LES POLITIQUES INTÉGRÉES DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ	34
9.2 MISE EN COHÉRENCE DES ÉCHELONS TERRITORIAUX POUR STRUCTURER LE TERRITOIRE	38
10. LES GARES ET LEURS QUARTIERS, DES CENTRALITÉS À LA CROISÉE DE PLUSIEURS ENJEUX.....	43
10.1 LES GARES, DES PÔLES D'ÉCHANGES AU CENTRE DU MOUVEMENT	44
10.2 LES LIEUX DE GARES, DES INFRASTRUCTURES PRODUCTRICES D'IDENTITÉ	46
10.3 LE QUARTIER DE GARE, MOTEUR D'UN PROJET URBAIN.....	48
11. BIBLIOGRAPHIE.....	54

Partie III : Identification des quartiers de gare et enjeux

12.	INTRODUCTION GÉNÉRALE	57
13.	LE CONTEXTE LOCAL DES GARES : APPROCHES SPATIALES	57
13.1	L'AFFECTATION DU SOL.....	57
13.2	L'OCCUPATION DU SOL.....	59
14.	LE STATUT DES GARES DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE	61
14.1	INTRODUCTION.....	61
14.2	LES DONNÉES.....	62
14.3	LES GARES WALLONNES ET LE FLUX D'ABONNÉS.....	62
14.4	LES GARES COMME ORIGINE	65
14.5	LES GARES COMME DESTINATION	73
14.6	LE RAPPORT ORIGINE - DESTINATION.....	75
14.7	CONCLUSIONS.....	77
15.	FLUX DES ABONNÉS ET OCCUPATIONS DU SOL AUTOUR DES GARES.....	79

Partie IV : Stratégies et actions visant le report de mode

16.	OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET STRATÉGIES	82
16.1	CONSIDÉRER LE QUARTIER DE LA GARE COMME UN ATOUT À VALORISER.....	82
16.2	RÉFLÉCHIR À PLUSIEURS ÉCHELLES	83
16.3	LE PROJET DE QUARTIER DE GARE.....	84
16.4	DÉSIGNER UN OPÉRATEUR SPÉCIALISÉ.....	85
17.	LES USAGES DU SOL.....	85
17.1	INTERMODALITÉ	90
17.2	ACTIVITÉS	97
17.3	RÉSIDENCE	103
18.	URBANISME ET GESTION FONCIÈRE.....	106
18.1	URBANISME.....	106
18.2	GESTION FONCIÈRE.....	109
19.	OUTILS.....	110
19.1	AIDES AU LOGEMENT.....	111
19.2	NOYAUX D'HABITAT	111
19.3	PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	111
19.4	PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE / SCOLAIRES	112
19.5	PLAN DE SECTEUR.....	112
19.6	PRÉEMPTION (DROIT DE).....	112
19.7	PROGRAMME COMMUNAL D'ACTION EN MATIÈRE DE LOGEMENT	112
19.8	RÉNOVATION URBAINE	113

19.9	REVITALISATION URBAINE.....	113
19.10	SAED (SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DÉSFFECTÉS).....	114
19.11	SRPE (ANCIENS SIR).....	114
19.12	SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL.....	114
19.13	ZAP FÉDÉRALES (ZONES D'ACTION POSITIVE DES GRANDES VILLES).....	114
19.14	ZIP (ZONES D'INITIATIVE PRIVILÉGIÉE).....	114
20.	BIBLIOGRAPHIE.....	115

Partie V : Stratégies de requalification pour les quartiers de gare

21.	STRATÉGIES DE REQUALIFICATION POUR LES QUARTIERS DES GRANDES GARES URBAINES.....	117
21.1	LA FONCTION DE CENTRALITÉ DES GRANDES GARES URBAINES.....	118
21.2	LA FONCTION DE DESTINATION DES GRANDES GARES URBAINES.....	119
21.3	LA FONCTION D'ORIGINE DES GRANDES GARES URBAINES.....	120
22.	STRATÉGIES DE REQUALIFICATION POUR LES QUARTIERS DES GARES URBAINES SECONDAIRES.....	121
22.1	UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ENTRE CENTRALITÉ URBAINE ET FONCTION D'ORIGINE.....	123
22.2	LA FONCTION CENTRALE DE LA GARE EN LIEN AVEC SA FONCTION DE DESTINATION.....	125
23.	STRATÉGIES POUR LES QUARTIERS DES GARES RURALES.....	125

Conclusion

- Titre : Quelles stratégies pour les quartiers de gare en Wallonie ?
- Coordination : Yves Hanin
- Auteurs : Véronique Clette, Amélie Daems, Thomas Dawance, Martin Grandjean, Yves Hanin, Véronique Rousseaux
- Participation à la recherche : Josette Dawance, Olivier Denis, Xavier Duyck, Nathalie Eckhardt, Pierre Govaerts, Françoise Noël, Caroline Setruk

INTRODUCTION

Les gares et leurs quartiers ont connu de profondes mutations ces dernières décennies. Ces mutations sont en partie liées au désintérêt progressif à l'égard du transport ferroviaire. Les petites comme les grandes entreprises historiquement associées aux trains, comme les marchands de matériaux, de charbon et de bois, les activités agroalimentaires ou les fabrications métalliques, ont progressivement disparu, se sont restructurées et se sont souvent installées dans de nouveaux zonings tout en optant pour le transport routier. Par la suite, les activités de bureaux concentrées à proximité des centres villes ont suivi la même voie. De même, les résidences se sont multipliées dans de nouvelles zones d'urbanisation éloignées des gares. Cette dispersion des activités s'est opérée en reniant la desserte et la structure ferroviaire, alors que notre pays bénéficiait pourtant d'un des réseaux ferrés les plus denses au monde. Ce désintérêt fut en outre amplifié par la politique de transport de l'Etat qui a largement désinvesti dans le rail et le matériel roulant au seul profit des routes et autoroutes.

On découvre aujourd'hui les inconvénients de cette situation : premiers signes de congestion routière, problèmes environnementaux causés par le bruit et les gaz d'échappement, risques d'accidents, etc. Cette prise de conscience conduit, dans un cadre d'exigences internationales comme le Protocole de Kyoto, à revoir la politique d'aménagement du territoire et de mobilité.

C'est pourquoi le groupe de recherche « Mutations spatiales et recompositions territoriales » de la Conférence permanente du développement territorial a été chargé par le Gouvernement wallon d'étudier la situation en Wallonie et de proposer les bases d'une stratégie d'affectation du sol autour des gares en vue de favoriser le report de mode.

Le travail a rassemblé six chercheurs issus du Centre d'études en aménagement du territoire de l'Université de Louvain (CREAT-UCL) et du Groupe universitaire interdisciplinaire de développement urbain et rural de l'Université de Bruxelles (GUIDe-ULB), en collaboration avec plusieurs administrations de la Région wallonne, dont la Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (DGATLP), et avec Société régionale wallonne des transports (SRWT) et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). Cette collaboration a permis d'aboutir à cette publication qui retrace les grandes étapes et les grands enseignements de l'étude.

La publication est structurée en cinq parties. Dans un premier temps, il était utile de faire l'état des connaissances sur les raisons et les types de déplacements et plus largement de comprendre les dynamiques de mobilité. En effet, les modes et les raisons de se déplacer ont fortement évolué ces dernières années. Quelle est dès lors la place du chemin de fer dans ce contexte de mutation des transports des personnes ? Dans la seconde partie, l'étude se centre sur les liens entre l'organisation du territoire, c'est-à-dire la répartition des activités dans l'espace, et la structure du réseau de chemin de fer. La troisième partie analyse la situation des gares et de l'occupation du sol dans les quartiers voisins afin de dégager une typologie révélatrice d'enjeux spécifiques. La quatrième partie fait l'inventaire des outils d'intervention permettant de mener des opérations de requalification dans et autour des gares. La cinquième partie présente des schémas d'aménagement et d'organisation des flux et des principes d'urbanisme adaptés aux différents types de gares et de quartiers.

Partie I : LES MOBILITÉS AU QUOTIDIEN ¹

★ *Jeudi 5 février 2004, à 15h35, une femme d'une trentaine d'années attend avec deux de ses enfants dans la salle des pas perdus de la gare d'Ath. Elle a mis un quart d'heure à pied pour rejoindre la gare car en chemin il a fallu rechercher les enfants à l'école, située de l'autre côté des rails. Dans quelques minutes arrivera l'aînée, qui sort un peu plus tard de l'Athénée. Pour ne pas rater le train, c'est la course, mais "chacun sait ce qu'il a à faire".*

La veille, les enfants dormaient chez leur père, à Leuze, ce n'est donc pas leur mère qui s'est chargée de les conduire à l'école. Mais ce soir, ils rentrent chez elle, à Rebaix.

Une fois descendus du train, ils iront à pied, en longeant les champs, ou en bus, s'ils ne l'ont pas manqué. Ce trajet, elle le fait les 3 jours où elle travaille à la boulangerie. Les autres jours, l'itinéraire est différent. Quand elle dispose de la voiture de son compagnon, elle passe par le supermarché avant d'aller chercher les enfants².



Le trajet de cette femme, unique et singulier, peut aussi sembler familier car il renvoie à certaines tendances générales. Celles-ci, inséparables des trajectoires personnelles, des choix, des contraintes et des ressources des individus révèlent, à l'analyse, des éléments qui conditionnent les habitudes de mobilité et d'utilisation des modes de transport.

Si des mesures d'urbanisme appliquées aux abords des gares peuvent susciter chez les individus un abandon de leurs habitudes d'automobilistes au profit du train et des transports en commun, c'est au prix de la considération des multiples facteurs et contraintes qui guident les décisions individuelles et collectives en matière de mobilité. Au cœur du phénomène de la mobilité s'imbriquent en effet pratiques, représentations, avancées techniques, changements d'aspiration et inégalités. On distinguera les inégalités spatiales (liées aux questions de desserte, de localisation des équipements, d'accessibilité géographique...) des

inégalités sociales (relatives à l'effet ségrégatif du coût des transports et aux compétences de mobilité, ...) toutes deux indiquant que le "choix" en faveur d'un mode de transport en particulier ne se pose pas de la même façon pour tous.

L'enquête menée dans dix gares wallonnes et leurs "quartiers", mise en perspective à partir de la littérature sociologique, nous a permis de saisir quelques-unes des évolutions qui marquent les habitudes de mobilité quotidiennes. En définitive, cette partie veut contribuer à la réflexion sur les modalités possibles d'un report de mode. Quel type de combinaison intermodale est-il préférable d'envisager, pour quel déplacement et selon quel mode de

¹ Photographies : Amélie Daems et Olivier Dekeyser.

² Cet extrait recompose l'itinéraire d'usagers du train rencontrés dans le cadre de l'enquête par questionnaires réalisée, entre 2003 et 2004, dans dix gares wallonnes d'intérêt régional.

transport ? À quelles conditions les usagers sont-ils susceptibles de glisser vers le report de mode ?

1. LA TRANSFORMATION DES TERRITOIRES ET DES TEMPORALITES DU QUOTIDIEN

Évolution des stratégies de localisation des activités et de l'habitat, précarisation professionnelle, flexibilité du temps de travail, décompositions et recompositions familiales, retardement des grandes étapes de la vie, individualisation des pratiques comptent parmi les grands processus sociaux qui marquent les modes de vie actuels et ont une traduction tant spatiale que temporelle. On parle fréquemment d'*éclatement* des territoires et de *fragmentation* des temps sociaux (ceux du travail, de la famille, des loisirs ...) pour exprimer le morcellement spatial et temporel caractéristique des modes de vie actuels.

Nous verrons plus tard en quoi ces mutations spatiales et temporelles transforment les habitudes de mobilité quotidiennes. Elles bouleversent leurs *sens* ; sens à la fois géographiques (de nouvelles polarisations des flux se dessinent, leurs rythmes et formes évoluent) et symboliques (les pratiques de mobilité se dotent de nouvelles significations). Prolixe en la matière, la littérature de sociologie francophone propose des clés pour comprendre comment, historiquement, se sont transformées les habitudes quotidiennes de mobilité.

1.1 DES TERRITOIRES ÉCLATÉS

Deux constats unanimement soulevés : la ville s'étend et vole en éclats. L'*étalement* urbain renvoie à la dilution progressive des frontières séparant villes et campagnes, frontières rendues perméables par le phénomène de périurbanisation. Le phénomène d'*éclatement* spatial désigne, lui, la dispersion spatiale des activités. Il découle du processus historique de spécialisation fonctionnelle de l'espace. À chaque fonction (travailler, habiter, se récréer, circuler) "sa" place, "sa" zone³. Étalement et éclatement concourent à la distanciation progressive des lieux de vie, génératrice de mobilités. Ces évolutions correspondent à deux découpes successives des territoires, qui sont autant de manières de les "vivre" : la découpe *fordiste* puis la découpe *post-fordiste*.

La première s'inspire des mécanismes de division du travail. L'économie industrielle instaure la rupture entre lieu de travail et domicile, rendant nécessaire une mobilité accrue entre ces deux sphères. L'économie de consommation de masse, ensuite, sépare domicile, travail et lieux de consommation et de services⁴. Les mobilités quotidiennes s'intensifient et sont, dans cette configuration, fortement marquées par la pendularité (les "navettes").

La tendance actuelle («*post-fordiste*»), quant à elle, est à la séparation entre fonctions et lieux : une même activité de l'individu n'est plus liée à un lieu unique. Au contraire, toutes peuvent être divisées, dispersées en plusieurs endroits. Ainsi, au cours de la vie d'un individu, il n'est pas rare que son domicile soit "éclaté", qu'il soit étudiant en kot, enfant de parents aux domiciles séparés, résident secondaire le week-end, ... Les ancrages, professionnels ou résidentiels, sont multiples et davantage instables. Instabilité qui se présente comme une réalité structurelle de l'organisation "post fordiste" des territoires. Les mobilités quotidiennes se diversifient, se complexifient. Aux déplacements pendulaires, qui continuent à caractériser certaines séquences de nos déplacements, viennent se greffer des

³ Cependant, la planification par le zonage n'implique pas systématiquement l'éclatement spatial des activités, le zonage pouvant en effet s'organiser à petite échelle.

⁴ DEBAISE, D. ; B. ZITOUNI (2001) *Mobilités : le territoire et l'aménagement en question*. CPDT, rapport final de la subvention 2000, thème 1.1 : Prospective démographique et logement, vol.2, GUIDE, CREAT, LEPUR, pp. 210-232.

déplacements orientés vers une pluralité de centres. On passe ainsi d'une mobilité pendulaire quasiment exclusive à une modalité davantage polycentrique.

1.2 DES TEMPS FRAGMENTÉS

Les temporalités quotidiennes sont quant à elles marquées par la désynchronisation des temps sociaux. Sous l'effet des contraintes économiques et de l'individualisation croissante des modes de vie, "les temps changent". Dans un processus de mondialisation de l'économie et de durcissement de la concurrence, les entreprises généralisent les pratiques de flexibilité des horaires de travail qui s'adaptent aux rythmes des partenaires étrangers. Flexibilité du temps de travail, disponibilité requise à toute heure, augmentation des emplois à temps partiel et précarité du travail caractérisent les organisations actuelles du système productif favorisant une désynchronisation des temps sociaux et une accélération du quotidien. Le travail n'est cependant plus le seul grand régulateur des temporalités : avec l'individualisation des pratiques et des activités, le rythme *fordiste* du "métro-boulot-dodo" se complexifie. Les routines quotidiennes, parfois plus éphémères, s'embrouillent.

Durée, rythme, régularité des activités évoluent. Du point de vue individuel comme du point de vue sociétal, les déplacements sont plus instables, plus nombreux et plus diversifiés.

1.3 ORGANISATION DES TERRITOIRES ET TEMPS DU QUOTIDIEN : RÉSEAUX ET PROGRAMMES



Ces fragmentations n'entraînent pas pour tous les mêmes contraintes, les mêmes "possibles". À travers leurs compétences de mobilité quotidiennes, les individus rassemblent ces "bribes d'espace" et recréent un territoire de vie, le leur. Ces territoires ne sont pas continus ou appropriés de manière homogène, leurs frontières sont mouvantes. Chaque individu est en lien avec une multiplicité de lieux et de sous-territoires, connectés par des flux, formant ensemble des réseaux d'ampleur et de nature diverses. Les réseaux sont à la fois supports,

incitateurs et organisateurs des mobilités.

Dès lors, si certains ménages choisissent d'investir plus d'argent en mobilités, en fonction de leur mode de vie, d'autres y sont *contraints* par l'émergence de ces territoires-réseaux⁵. Soulignons que ces derniers n'annulent pas d'autres modes de territorialité, davantage construits sur des rapports de proximité et/ou des modes de vie plus "immobiles". Le rapport "mobile" au territoire génère, en contrepartie, un ré-investissement des ancrages, s'affirmant notamment avec le désir de maisons individuelles.

"Chacun sait ce qu'il a à faire" nous expliquait cette femme rencontrée à la gare d'Ath. Pour gérer ce "nouveau territoire", planification et rationalisation des mobilités quotidiennes font partie des stratégies mises en place par les acteurs. Elles leur permettent de concilier les différentes temporalités et multiples lieux qui composent leur vie. Le temps, transformé en

⁵ ZITOUNI, B. (2002) *La situation wallonne : un territoire vu à travers les équipements, les déplacements et la mobilité*. CPDT, rapport final de la subvention 2001, thème 1.1 : Prospective démographique et logement, vol.1, GUIDE, CREAT, LEPUR, pp. 89-110.

capital, se calcule comme un "budget" dont la gestion se négocie à travers des pratiques de mobilité, tant au niveau individuel que collectif (voisinage, famille élargie, réseaux de connaissance, ...).

Territorialité en réseaux et programmation des temps du quotidien trouvent leur expression dans le concept de "chaîne de mobilité" qui, mieux que celui de *déplacement*, rend compte de la complexité des mobilités actuelles, chaque chaîne accumulant plusieurs intentions et souvent plusieurs modes de transport dans un même mouvement. Le trajet vers le travail peut être ainsi simultanément celui de l'accompagnement des enfants à l'école et de la course à l'approvisionnement. Un déplacement n'est qu'une séquence de la chaîne. Il ne prend sens que par rapport à elle.

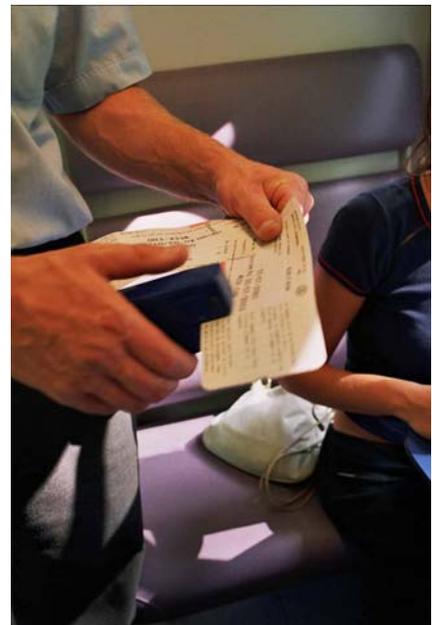
Si le train répondait aux attentes "*fordistes*" d'une mobilité massive reliant pôles d'emploi et de logement, il semble moins adapté aux mobilités contemporaines, zigzagantes et instables.

2. LES CHAÎNES DE MOBILITE QUOTIDIENNE

Les études statistiques réalisées en matière de mobilité, à l'échelle nationale ou régionale, sont insuffisantes. D'une part, elles ne prennent comme unité opératoire que le "déplacement" qui ne suffit pas à décrire les comportements de mobilité des territoires *post-fordistes* davantage marqués par les enchaînements et, d'autre part, la plupart se limitent aux déplacements professionnels et scolaires. Il faut donc manier avec précaution les chiffres qui indiquent une *tendance* à l'augmentation du nombre de déplacements⁶. Celle-ci n'indique pas forcément que nous sommes plus nombreux à bouger davantage, mais plutôt que les chaînes de mobilité de ceux qui se déplacent intègrent plus de séquences. Dilatation et fragmentation de l'espace et des temps du quotidien amplifient la mobilité de ceux qui acceptent ou sont en mesure de s'y plier, assignant les autres "à résidence".

L'enquête MOBEL, première étude statistique consacrée à la mobilité des ménages belges⁷, dresse le bilan d'une mobilité multipolarisée, et de comportements de mobilité variés tendant à concilier des programmes d'activités complexes. Le modèle de liaisons entre centres et périphéries doit être complété d'un schéma multidirectionnel où s'interpénètrent monde rural et monde urbain. Si la polarisation des déplacements professionnels sur Bruxelles et sa périphérie est flagrante, la fréquentation des équipements collectifs génère des déplacements des villes de petite et moyenne taille. Les pôles qui concentrent les déplacements se multiplient et se diversifient.

Nous nous servons ici de certaines informations statistiques pour alimenter la réflexion sur les évolutions qui marquent la mobilité et les caractéristiques du déplacement. Toutefois, il convient de rappeler qu'enchevêtrement des motifs de déplacement et combinaisons entre trajets complexifient l'analyse des mobilités contemporaines.



2.1 CARACTÉRISTIQUES DES MOBILITÉS

⁶ Ministère de la Région wallonne, Direction générale des Ressources naturelles (2004) *Tableau de bord de l'environnement wallon 2004*.

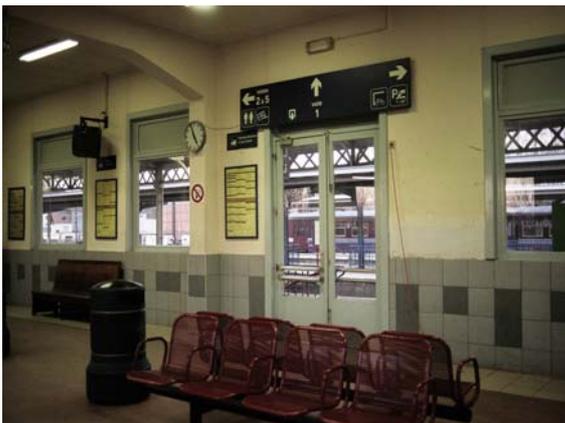
⁷ J-P HUBERT ; P. TOINT(2002) *La mobilité quotidienne des Belges*, PUN, Namur. [Url : http://www.MOBEL.be](http://www.MOBEL.be)

QUOTIDIENNES ACTUELLES

Selon l'enquête MOBEL, trajets professionnels et scolaires comptent pour la moitié des déplacements réalisés au cours d'une journée. L'autre moitié des déplacements est liée à des raisons sociales, culturelles ou domestiques, notamment les achats et l'accompagnement des enfants.

On observe une diminution du rôle du travail comme générateur de déplacements pouvant s'expliquer par plusieurs facteurs : prolongement de la scolarité, croissance, dans nos sociétés, du non-travail et du chômage, flexibilité du temps de travail⁸, allongement de la durée de vie, ... À ce titre, soulignons la nécessaire prise en compte des mobilités des non-travailleurs, et notamment celles des chômeurs. Chômage et précarité de l'emploi suscitent et nécessitent une mise en mouvement notamment vers les administrations, les structures de réinsertion professionnelle.

Les mobilités scolaires occupent toujours une place prépondérante dans la structuration des mobilités du ménage, l'accompagnement parental vers les centres scolaires constituant souvent l'un des maillons composant les chaînes de mobilité. Les distances parcourues sont plus réduites pour l'enseignement maternel et primaire, elles s'amplifient pour l'enseignement de niveau secondaire, où la charge pour le ménage se réduit toutefois, l'adolescence marquant souvent le début de l'indépendance dans la mobilité. Si la distance parcourue augmente encore pour l'enseignement supérieur, l'ampleur des mobilités se tasse vu le principe du "kot", les étudiants qui en ont la possibilité logeant à proximité de l'établissement.



Les jeunes forment un groupe dont les pratiques de mobilité sont plus importantes que celles du reste de la population. Plus de la moitié de leurs déplacements n'est pas liée à leur scolarité. Globalement apparaissent une diminution du taux de mobilité avec l'âge et une modification des comportements de déplacement. Le passage à la retraite, la mort du conjoint, l'invalidité sont autant d'événements de la vie qui modifient les comportements de mobilité quotidienne des personnes et en suscitent de nouveaux.

Selon l'enquête nationale, la distance parcourue est fonction du motif : l'élasticité du déplacement est plus grande pour aller travailler ou pour une activité de loisir que pour accompagner un enfant à l'école ou aller faire les courses. L'extension spatiale des mobilités serait aussi le produit d'une transformation fondamentale de la perception de l'espace et des distances : le rapport à l'espace, dans un contexte dominé par les mobilités, s'exprime largement en termes de temps. Les concepts de proximité et d'accessibilité s'affranchissent alors des distances spatiales : c'est le temps mis pour accéder à un lieu qui en déterminera la proximité plutôt que la distance métrique qui le sépare de l'endroit d'où l'on part. Ce temps est fonction du choix d'itinéraire et de modes de transport.

⁸ Soulignons que la croissance relative des emplois à temps partiel peut avoir deux conséquences : soit une augmentation de la mobilité si le temps partiel se répartit sur toute la semaine, soit une réduction de la mobilité s'il se concentre sur certains jours seulement.

2.2 VÉCU DES MOBILITÉS

Comment les individus "mobiles" vivent le temps et les espaces de la mobilité ? Comment les temps de la mobilité sont-ils perçus ? Temps perdu des chemins du travail ou de la course à l'approvisionnement, temps utile, temps social ... ? Les études réalisées sur cette thématique du vécu des temps de transport indiquent que le jugement négatif du motif s'accompagne souvent d'un jugement négatif de la mobilité qu'il entraîne. Une "corvée", un "mal nécessaire" comme le disent certains des usagers du train rencontrés à propos du trajet vers le lieu de travail.

Les acteurs tentent comme ils peuvent de rendre leurs trajets plus confortables et plus efficaces : la centralisation des activités en un même espace, l'instrumentalisation du temps de déplacement font partie de ces stratégies. Au temps du mouvement se greffent d'autres activités, supposant haltes ou crochets, certaines programmées à l'avance et contraintes (comme l'accompagnement des enfants), d'autres effectuées à l'improviste, en passant. Il s'agit alors de profiter des opportunités offertes par le chemin emprunté, de l'offre locale en services et équipements. Ceci souligne la difficulté à assigner un motif unique à un déplacement qui peut être inextricablement enchaîné à d'autres qui le qualifient tout autant. Chaque combinaison de modes offre ses propres possibilités en matière de halte et d'optimisation du temps de transport.

Certaines de ces haltes s'accomplissent davantage à proximité du domicile, d'autres près du lieu de destination. Les raisons de s'arrêter dépendent de plusieurs facteurs, notamment le sexe (les tâches d'accompagnement et d'approvisionnement étant plus souvent réservées aux femmes), l'âge et le type de trajet (qu'il soit professionnel, lié au loisirs, aux études, à une visite de l'entourage, aux achats ...).

Le temps de déplacement est un temps de l'entre-deux. Un "entre-temps" qui suscite un foisonnement d'usages : on lui accorde une valeur de soupape, on l'occupe, on l'aménage, on l'exploite. Instant liminaire, moment suspendu, le déplacement prépare l'action. Il est un passage entre les différents univers sociaux du quotidien, où s'actualise le statut de l'activité qui suit : l'on revêt sa peau de salarié, de mère, de sportif... *"Plus qu'un transit spatio-temporel, le déplacement est fait de transactions qui construisent l'usage à l'aller, le déconstruisent au retour"*⁹. Cet espace-



temps suscite l'apparition de nouvelles sociabilités, dans le train par exemple et se voit couplé avec d'autres activités ou récupéré comme temps pour soi et associé à un moment de détente.

2.3 ÉVOLUTION DES SIGNIFICATIONS SOCIALES DE LA MOBILITÉ

L'ampleur et les transformations des mobilités spatiales génèrent de nouvelles significations, en renouvellent les représentations sociales. La mobilité (comprise ici dans ses rythmes à la fois quotidiens et plus occasionnels) apparaît comme capacité socialement valorisée. Une conception élargie de la mobilité spatiale l'associe actuellement à d'autres types de mobilité :

⁹ M. MABIT, in DELARGE, A. ; P. GOURDIN ; SPIRE, J. & H. ZUBER (2003) *Ville mobile, les 9 de transilie*, CREAPHIS, Paris, p.132.

flexibilité, ouverture et adaptabilité, caractéristiques attendues tout autant au niveau professionnel, résidentiel ou même culturel. Enjeu individuel et collectif, la mobilité est à la fois une astreinte et un capital.

L'accès aux moyens de déplacement, les capacités physiques réelles, les investissements consentis à la mobilité, les rythmes et portées des déplacements définissent des contraintes et des possibilités différenciées à partir de quoi les acteurs négocient leurs capacités de mobilité. Conçue comme capacité et capital, la mobilité spatiale s'identifie à une mobilité sociale. Dans cette optique, accéder à un mode de vie plus mobile peut constituer une forme de promotion sociale ; l'acquisition d'une voiture ou la possession d'une place de parking réservée s'apparentent même à des indicateurs sociaux de réussite.

Les pratiques de déplacement sont socialement discriminantes, notamment en ce qu'elles conditionnent l'accès au marché de l'emploi. La mobilité est affaire de "compétence sociale" : plus on grimpe dans l'échelle sociale, plus ces pratiques sont fréquentes et valorisées. Si elle *révèle* des distinctions sociales de classes, la mobilité constitue donc aussi un *opérateur* de hiérarchie sociale. On observe ainsi que les localisations résidentielles les plus stratégiques en matière de mobilité sont le fait d'individus qui bénéficient de plus gros moyens. Ils peuvent dès lors s'"affranchir" plus aisément du territoire là où d'autres en restent captifs.

3. LES HABITUDES MODALES, ENTRE AUTOMOBILITE ET MULTIMODALITE

En Belgique, le calcul des déplacements ventilés par mode de déplacement principal indique que, par un jour ouvrable, 73 % des déplacements se font en voiture (en tant que conducteur ou passager), 8 % en train, 4 % en bus, 3 % à vélo et 2 % à pied¹⁰. Le péril environnemental dû à l'accroissement des mobilités quotidiennes de même que leur coût social tiennent avant tout à la croissante motorisation des trajets.

Orienter le choix du mode de transport constitue dès lors un enjeu fondamental d'une politique d'aménagement du territoire.

Dans la ville éclatée, la voiture devient nécessaire. Elle s'impose progressivement comme "la" norme modale de transport, en vertu de laquelle la plupart des installations sont pensées¹¹. Mais les estimations statistiques réalisées sur la base de la question du mode principal de transport utilisé au cours d'un déplacement ne permettent pas d'envisager le caractère multiple des pratiques de mobilités observées sur les territoires *postfordistes*, pratiques qui, au cours d'un même trajet, peuvent associer plusieurs modes de transport. C'est ce que traduit le concept de *multimodalité*.

Certains modes de vie périurbains représentent une forme de paroxysme dans l'éloignement et l'éclatement plus appuyés des lieux de vie. Mais, entre périurbains et citadins, en matière de mobilité, la différence peut parfois être ténue. D'après le sociologue Isaac Joseph¹², les périurbains habitent les lieux selon un principe de *circulation* et non de déambulation, de *programmation* et non de flânerie. Ils sont des navetteurs transitant d'un lieu à l'autre en un temps chronométré. L'espace fréquenté ressemble à un archipel de lieux mis en réseaux, et dont la résidence constitue un des pivots. Le logement tient alors un rôle de base-repli très

¹⁰ Service du Premier Ministre ; Services fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles, *Enquête nationale sur la mobilité des ménages – réalisation et résultats*, Rapport final, avril 2001, p. 140.

¹¹ JUAN, S. ss. dir. (1997) *Les sentiers du quotidien – rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajet routiniers en ville*, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, Paris.

¹² JOSEPH, I. (1999) *Gares intelligentes, relais de la ville dense*, Rapport de recherche, RATP, Département du développement, Mission prospective.

investi, un "territoire du soi" dont les frontières sont constamment réaffirmées. Les navettes sont prépondérantes dans leur chaîne de mobilité, elles imprègnent, conditionnent les autres déplacements quotidiens.

Quels sont les éléments qui guident ces "choix" ? Comment mettre à jour des logiques modales ? L'idée de *choix* n'est-elle pas un leurre et l'usage des modes de transports n'obéit-il pas plus à la contrainte qu'à la préférence ? Quels sont les représentations, le poids social et symbolique qui leur sont associés ? Qu'est-ce qu'être "usager des transports publics" ? Autant de questions à se poser lorsqu'on évoque le report de mode.

Rapidité, ponctualité, coût, accessibilité, facilité des correspondances, stress, trajet emprunté... les critères justifiant l'usage de modes au détriment d'autres sont multiples. Le choix, loin d'être figé, évolue en réponse à un ensemble d'autres paramètres tels l'âge, les moyens financiers, la localisation résidentielle, le motif du déplacement, la possession ou non d'un permis de conduire ou d'un abonnement de transports publics, d'un véhicule de fonction... Moyens de transport utilisés comme formes et sens de la mobilité découlent en conséquence de la combinaison d'une morphologie globale de l'espace, d'une situation sociale, de modes de vie et d'évolutions techniques. En outre, comme l'explique le sociologue Vincent Kaufmann¹³, les pratiques modales sont fermement ancrées dans les chaînes de mobilité quotidienne. Dès lors, il est impossible d'en changer sans revoir entièrement son programme de mobilité quotidien, chaque mode définissant des possibilités spécifiques de "chaînage" d'activités dans l'espace et le temps. .

3.1 LOGIQUES MODALES ET TISSU SPATIAL

Favorisant l'accélération des échanges rendus nécessaires par la révolution industrielle, le train a introduit une nouveauté décisive : le cadre rigide de l'horaire. Une heure de départ doit être respectée, une heure d'arrivée fixée. Avec l'expansion du chemin de fer, sécurité, régularité et rapidité sont devenues des priorités des compagnies ferroviaires.

La flexibilité exigée par l'éclatement des temporalités et des territoires disqualifie dès lors en partie le train dont le monopole s'efface progressivement devant l'avènement de l'automobile garante de plus de rapidité et d'une plus grande flexibilité.

Historiquement, après avoir été structuré par les réseaux de chemins de fer, l'espace s'est peu à peu construit selon les contraintes de l'automobile et le principe du "tout-à-la-voiture". Les infrastructures routières offrent un maillage dense ainsi qu'une couverture spatiale relativement homogène, non limitée aux frontières de la ville alors que l'usage des modes de transport collectif est soumis à la contrainte de la qualité de la desserte et à la rigidité des horaires. Les mailles du réseau de transport public se détendent à mesure que l'on s'éloigne des agglomérations, et les fréquences ralentissent en dehors des heures de pointe. La durée des trajets, les correspondances, les délais d'attente, s'avèrent alors pour le moins dissuasifs...

Des auteurs nous invitent à considérer les différences de tissu urbain comme source de comportements modaux distincts. Certains schémas spatiaux, misant sur l'accessibilité des ressources du territoire, génèreraient une demande de transport plus faible que d'autres, et influenceraient le comportement des personnes dans leur choix d'un moyen de transport. Concentrer des fonctions multiples (résidences, commerces, services, équipements) dans un espace restreint limiterait ainsi les déplacements tout en favorisant le système de transports publics¹⁴. Il faut relativiser cette assertion en rappelant que les lois de la "proximité" ne sont pas systématiquement respectées par les personnes. Pour les équipements de commerces

¹³ KAUFMANN, V. ; C. JEMELIN ; GUIDEZ, J-M. (2001) *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* La documentation Française, Paris.

¹⁴ idem.

et de services, par exemple, on ne va pas forcément au plus proche. Comme le montre le sociologue Isaac Joseph, la proximité sera privilégiée pour acheter des cigarettes, mais pour non les courses alimentaires où il s'agira d'aller au moins cher ou encore, pour le shopping, au mieux achalandé.

Dans un même ordre d'idées, il faut réfuter toute forme de déterminisme sur l'hypothèse d'une corrélation entre morphologie de l'habitat et usage des modes de transport. L'analyse statistique menée autour de 10 gares wallonnes, réalisée à partir des chiffres du recensement de 1991 (seuls disponibles alors à l'échelle souhaitée), montre une nette différence, dans un rayon de 800 m de la gare, entre les habitudes des habitants de maisons en propriété et celles des habitants d'appartements loués. Ces derniers sont plus nombreux à prendre le train pour leurs trajets scolaires et professionnels. L'hypothèse d'un lien entre type d'habitat, modes de vie et choix du mode de transport est une piste importante à considérer lorsqu'il s'agira de déterminer quel habitat favoriser autour des gares pour renforcer l'utilisation des transports collectifs.

3.2 LE RÉFLEXE AUTOMOBILE.

En Belgique, la progression des taux de motorisation des ménages confirme l'individualisation de l'usage de la voiture et l'ampleur des déplacements motorisés. Selon l'enquête MOBEL, en 1998, plus de 8 ménages wallons sur 10 possédaient au moins une voiture. L'enquête socio-économique de 2001 enregistre quant à elle un taux d'accroissement de 13,4 % en dix ans. La bi-activité des ménages et la disposition d'une voiture de fonction favorisent ces changements. En Wallonie, c'est dans les grandes villes, Liège en tête, que ces ménages sont les plus nombreux¹⁵.

La Wallonie se caractérise en effet par l'utilisation la plus intense de la voiture pour se rendre au travail (80 % contre 70 % pour les Flamands et 60 % pour les Bruxellois). Jouent en faveur de la voiture le peu de congestion dans et à l'entrée des villes wallonnes, la dispersion des zones résidentielles, la disposition de parkings¹⁶ mais également l'accès à l'automobile procuré par les sociétés. Il apparaît aussi que "*la dépendance des Wallons à l'égard de la voiture semble plus forte encore pour des motifs de loisirs, ballades, visites et affaires personnelles*"¹⁷.

Issu d'une rationalisation économique et temporelle, le choix d'un moyen de locomotion est aussi orienté par les représentations. L'"automobilité", conditionnée par les facteurs morphologiques évoqués précédemment, devient un habitus, porteur de symboles.

La voiture constitue une extension matérielle et urbaine du chez-soi, une *domesticité circulante*¹⁸. C'est l'idée du "cocon baladeur"¹⁹. Objet de propriété privée, son usage a un rôle de révélateur, de marqueur social : de la même manière que pour le prêt-à-porter, à travers son automobile, l'individu affiche un style de vie, affirme son identité.

¹⁵ Service du Premier Ministre ; Services fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles, *Enquête nationale sur la mobilité des ménages – réalisation et résultats*, Rapport final, avril 2001.

¹⁶ P.Y. BERNARD, VANDEVOORDE, J. (2002), *Encadrement de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages*, Rapport intermédiaire, Groupe de Recherche sur les Transports, FUNDP, Namur (chiffre provisoires).

¹⁷ J-P HUBERT ; P. TOINT (2002) *La mobilité quotidienne des Belges*, PUN, Namur, p. 272.

¹⁸ Ceci se traduit notamment dans le fait que, chez les constructeurs automobiles, la promesse de la vitesse ne suffit plus : le rêve est passé du moteur à l'habitacle, consacrant le succès des monospaces (dont on sait que la plupart roulent avec seul le conducteur à bord...).

¹⁹ BELLANGER, F. ; MARZLOFF, B. (1996) *Transit – les lieux et les temps de la mobilité*, Ed. de l'Aube, La tour d'Aigues.

L'usage de la voiture, porté par une idéologie libératrice, est désormais plus qu'un atout : il est devenu une condition d'accès aux ressources des lieux et, dès lors, un facteur supplémentaire de discrimination. Symbole d'autonomie, la voiture rend son usager lui-même captif : outre l'astreinte financière que la voiture impose à son utilisateur, la mobilité quotidienne de ce dernier n'est pensée qu'en fonction de la voiture, sans qu'aucune alternative ne soit envisageable. Réflexe, automatisme, l'usage de la voiture devient alors limitatif. L'ensemble des activités structurant la vie quotidienne dépend de l'accessibilité des lieux à l'automobile et exclut, de ce fait, ceux qui ne répondent pas à cet impératif.

Pour justifier le choix de la voiture au détriment des transports en commun, les critères suivants reviennent régulièrement : arrêts, choix de la trajectoire, confort, sécurité, rapidité et dévalorisation concomitante du temps d'attente du bus, du tram ou du train... Le principe de *dissonance cognitive*, issu des théories de psychologie sociale, peut constituer un outil utile d'interprétation des justifications invoquées : parfois, la valorisation de l'usage de la voiture se fait en dépit de toute cohérence (en démontrent, par exemple, les temps passés dans les embouteillages, en constante progression et la fréquence élevée des accidents de la route). Ancrage des pratiques et dissonance cognitive sont illustratifs des difficultés qui s'annoncent lorsqu'on s'atèle à envisager des alternatives modales à l'automobile.

3.3 TRANSPORTS EN COMMUN ET MULTIMODALITÉ

L'allongement de la portée des trajets effectués au quotidien et la complexité des chaînes renouvellent l'opportunité de penser l'affirmation de l'utilisation des transports en commun dans le cadre de comportements de mobilité combinant les modes, de comportements *multimodaux*.

Les transports collectifs semblent marqués d'une représentation en creux par rapport à la voiture. On les dit contraignants, lents, inefficaces. *On ne peut pas compter dessus*, nous dit un usager. Incertitude qui serait d'autant plus mal perçue quand il s'agit du chemin vers le travail : *"C'est pour le travail que c'est le plus pénible"* nous dit un navetteur de 24 ans rencontré à Luttre, *"c'est trop de stress"*.

La promiscuité, la confrontation aux autres et le fait que *"l'on y rencontre parfois des drôles de gens"*, comme le dit cette écolière de Braine-l'Alleud, teintent également les transports en commun. Ils seraient alors "réservés" aux différentes catégories de *captifs* (individus en situation financière précaire, écoliers, étudiants, personnes âgées notamment), ceux-là même qui seraient implicitement incapables de s'offrir une voiture, "sans quoi ils le feraient"²⁰.



Selon l'enquête nationale sur la mobilité des ménages déjà citée, l'utilisation des transports collectifs est fortement liée à la proximité d'un arrêt par rapport au domicile. Des études montrent que lorsque la part des transports collectifs croît, c'est souvent au détriment de la marche et du vélo plutôt que de l'auto ; lors d'une amélioration de l'offre de transports en commun, une part minime des nouveaux usagers est composée d'anciens automobilistes²¹. C'est que les améliorations de l'offre en

²⁰ Collectif sans ticket (2001), *Le livre-accès*, Éditions du Cerisier, Liège.



transports en commun sont trop souvent pensées indépendamment des autres moyens de transport, notamment des cheminements cyclistes et piétons, or leur accessibilité en dépend directement.

Les transports en commun imposent en effet une rupture avec la logique du "porte-à-porte" (appelée, dans le jargon, "rupture de charge"²²), avantage propre à l'automobile. Ils supposent correspondances et combinaisons de modes. L'usage des transports

en commun, du train plus particulièrement, se caractérise donc par des comportements de mobilité "multimodaux". La multimodalité renvoie à une certaine culture de la mobilité, supposant une *flexibilité cognitive*, car chaque mode possède ses codes, ses échelles,... Chacun produit un type particulier de mouvements et définit une certaine forme d'accessibilité, une gamme de possibilités. Passer du train au bus, au vélo ou à la voiture nécessite donc une compétence de "code switching", selon l'expression du sociologue I. Joseph, et un ensemble de connaissances relatives aux différents réseaux qui leur correspondent.

Ainsi, 34 des 522 usagers du train rencontrés durant l'enquête combinent 4 modes différents sur un même trajet. Majoritairement, c'est en marchant que les usagers rejoignent leur gare de départ (comprise comme celle qui est liée à leur domicile). Nous avons pu observer l'importance du "kiss and ride" ou "dépose-minute", pratique qui semble très répandue auprès des usagers du train. L'utilisation du bus et de la voiture personnelle pour rejoindre la gare de départ est variable, et directement liée à la desserte et aux possibilités de parking dont dispose la gare. Une fois arrivés à la gare de destination, les usagers se déplacent principalement à pied ou en bus, mais on relèvera, là aussi, l'importance du co-voiturage (notamment en taxi). À noter que, dans notre échantillon de 522 usagers, les femmes sont plus nombreuses à combiner plus de 2 modes...

Dans cette perspective, favoriser le report modal reviendrait tout d'abord à inciter les individus à combiner les modes lors de leurs chaînes de déplacements, la voiture devenant un élément d'une panoplie de solutions. Pour cette jeune femme de 18 ans non motorisée rencontrée en gare d'Arlon, et qui nous a dit combiner train, bus, stop, vélo, l'important c'est *"de ne pas être dépendant et que ça ne coûte pas cher"*. Parmi les 522 usagers du train rencontrés, 199 ont également une voiture à disposition, qu'ils abandonnent surtout lorsqu'il s'agit de se rendre au travail.

Illustrant la complexité des correspondances, un usager rencontré à Ath au cours de son trajet vers le lieu de travail nous explique : *"Depuis mon travail, je fais dix minutes en bus jusqu'à la gare de Vilvoorde. Je prends ma correspondance à Bruxelles-Nord puis je vais en train jusqu'à Ath ou j'attends l'omnibus pour Brugelette, qui prend 10 minutes. Après, il me*

²¹ KAUFMANN, V. ; C. JEMELIN ; GUIDEZ, J-M. (2001) *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* La documentation Française, Paris.

²² L'expression désigne la coupure qu'impose le fait de sortir d'un mode de transport pour en rejoindre un autre. Passer, par exemple, du train au bus ou à la voiture impose au voyageur des correspondances, des déplacements supplémentaires qui font partie de son trajet et en conditionnent la qualité. Les ruptures de charges sont un indice de la pénibilité des trajets.

reste encore dix minutes à pied jusque chez moi. Jusqu'à Ath, c'est OK, mais après, j'attends 30 minutes le train qui me conduit chez moi, puisque je le rate de 4 minutes !"

Souvent, le trajet est décrit comme "*tranquille une fois qu'on est dans le train*". Les moments qui précèdent sont marqués par la crainte de rater le train ou de le voir arriver en retard.

La possibilité d'atteindre l'objectif du report modal est directement liée à la qualité des lieux qui assurent le passage d'un mode à l'autre, les gares notamment. Comment gèrent-ils l'articulation avec les autres modes, comment rendent-ils possible, entre eux, un enchaînement harmonieux ?

3.4 FACILITER L'INTERMODALITÉ, AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT

La restructuration des réseaux de transports dans de nombreuses régions européennes s'accompagne d'un intérêt renouvelé pour la gare comme nœud de transports capable de jouer le rôle de plate-forme intermodale. Les aménagements de ces nœuds d'échange visent alors à rendre le changement de mode le plus fonctionnel et le plus satisfaisant possible. Ces interventions visent notamment à favoriser l'accès à la gare à partir des différents modes de transport (marche, vélo, transport public, automobile) et à accompagner le cheminement des voyageurs d'une pluralité d'offres et de services.

La desserte et la qualité de l'offre en transports publics aux abords du site de gare (coordination des horaires, fréquence de passage, proximité entre arrêts des transports collectifs et la gare, etc.) apparaissent comme des éléments susceptibles de favoriser la combinaison entre l'usage du train et celui des transports en commun. Néanmoins, si l'offre et la qualité de transports en commun influent assurément sur les habitudes modales, rien ne vient étayer la relation systématique entre une amélioration de l'offre en transport en commun et le changement de mode parmi les personnes disposant d'une automobile. Une étude menée conjointement à Grenoble, Genève et Lausanne portant sur le lien entre qualité et utilisation des transports publics souligne le fait que *les répondants n'utilisent fréquemment les transports collectifs que lorsqu'ils sont dans une situation défavorable à l'utilisation de l'automobile*²³. Au vu de ce constat, on peut suggérer que les mesures d'amélioration de l'offre en transport en commun (coordination des horaires, information au public, simplification billettique et tarifaire, ...) doivent être pensées dans un rapport concurrentiel avec l'usage de la voiture, considérant la maîtrise de l'espace-temps que celle-ci assure et la charge symbolique dont elle est porteuse.

Une modélisation des déplacements intermodaux réalisée en France²⁴ a permis d'établir que pour les automobilistes, *l'intermodalité n'est acceptable que si on est sûr de trouver une place de stationnement très proche de la station (temps de marche inférieur à la minute)*. Le coût du parking, une accessibilité aisée et une bonne sécurité du parking sont les autres conditions importantes.

Outre l'accessibilité de la gare par chaque mode de transport, une série de réflexions, dans le champ de l'aménagement des sites de gares, portent sur les possibilités d'accompagner le voyageur au cours de son itinéraire. Assurer la continuité du déplacement en comblant les temps vides de l'attente, en réduisant les cheminements dans la gare, fait partie du projet de transformation de la gare en pôle d'échange. La signalétique, les systèmes d'information, de coordination des horaires et de correspondance, les systèmes de simplification tarifaire, mais aussi l'implantation de nouveaux services et de commerces sont autant d'éléments destinés à favoriser le parcours du voyageur.

²³ Kaufmann, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Science, Techniques, Société, Lausanne.

²⁴ Lichere, V. (1998). La modélisation des déplacements intermodaux, recherche 98MT31, DRAST, PREDIT, Paris.

4. MOBILITÉS FERROVIAIRES

4.1 RELANCE DU CHEMIN DE FER

Depuis le début des années 90, le trafic des voyageurs est en hausse sur le réseau ferroviaire belge. Après une réduction continue du nombre de voyageurs entre 1960 et 1990, on observe une croissance régulière se maintenant depuis plus de 10 ans²⁵. Cette croissance est due en partie à l'allongement des distances parcourues par les utilisateurs du rail belge²⁶ : considérant le nombre de voyageurs par an, et non plus le nombre de voyageurs-km, on constate que celui-ci est loin d'atteindre les niveaux obtenus au cours des années 60 (168,3 millions de voyageur par an, contre près de 200 millions en 1960). *Le rail serait ainsi passé d'un mode de transport plutôt local, à un mode de transport de moyenne et longue distance*²⁷.

L'estimation de l'évolution du trafic par catégorie de titres de transport²⁸ permet de dégager un certain nombre d'indications relatives aux nouveaux profils d'usagers. Parmi les constats les plus probants, retenons notamment la progression relativement importante des ventes de billets seniors (+ 8,8 %) et de billets week-end (+ 5,9 %). Et soulignons également l'importante augmentation du nombre de voyages à destination de la côte durant le mois de juillet et le mois d'août (près de 20 %). Chacun de ces déplacements connaît une croissance supérieure à celle enregistrée par les déplacements scolaires (carte train scolaire : 4,5 %) et travailleurs (carte train travail : 1,7 %).

Si les travailleurs et les scolaires continuent à représenter de loin les segments les plus importants de la clientèle SNCB, ces progressions suggèrent néanmoins de considérer les déplacements de loisir (et touristiques) comme des mouvements importants structurant également les flux ferroviaires. Par ailleurs, notons la croissance plus importante de vente de billets et de cartes de voyage au cours de l'année 2003 (+ 4,4 % en nombre voyageurs) par rapport à la croissance enregistrée par la vente de cartes de train (+ 1,8 % en nombre voyageurs). De manière plus générale, ce constat invite à questionner le poids et l'influence des trajets non-pendulaires sur la structuration des flux voyageurs.

4.2 LES USAGERS DU TRAIN

Les 10 gares étudiées dans le cadre de cette enquête montrent des variations contrastées en termes de fréquentation. Certaines ont "gagné" en usagers suite à la fermeture de points d'arrêt des environs, pour d'autres, ce gain est dû à une amélioration de l'offre, en termes de trains ou d'infrastructures d'accueil. D'autres, enfin, subissent une baisse substantielle de fréquentation.

Travailleurs, étudiants, écoliers, retraités et vacanciers sont parmi les profils les plus fréquemment identifiés par les études. *"La SNCB doit veiller à développer une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays"*. Cet extrait, issu d'un document officiel définissant les missions

²⁵ Philippe Gendebien (2004). *Quelle stratégie pour le trafic voyageurs de la SNCB ? Un long chemin à faire*, mémoire de fin d'étude, Université libre de Bruxelles (Solvay business school).

²⁶ Considérant, entre autres, l'évolution des distances domicile-travail pour la Belgique et la part croissante du marché occupée par le TGV Bruxelles-Paris.

²⁷ Philippe Gendebien (2004). *Quelle stratégie pour le trafic voyageurs de la SNCB ? Un long chemin à faire*, mémoire de fin d'étude, Université libre de Bruxelles (Solvay business school).

²⁸ Les estimations suivantes sont dégagées du rapport annule de la SNCB pour l'année 2003.

de la SNCB²⁹, laisse présager que ceux-ci restent les segments d'usagers ciblés et ce malgré une diversification des comportements de mobilité.

Il est vrai que l'offre de transports publics, pensée sur les rythmes pendulaires des actifs, ne répond pas aux nouvelles temporalités des usagers, caractérisées par un lissage des heures de pointe et une plus large amplitude des horaires. Le train reste donc un mode privilégié pour les travailleurs dont la mobilité professionnelle se centre sur les grandes villes, Bruxelles en premier lieu, et selon un rythme régulier. La libéralisation future du chemin de fer, visant une intégration du réseau belge dans le paysage ferroviaire européen, favorise la prise en compte des secteurs plus "rentables", dont les flux sont massifs à l'exception toutefois de certains publics, directement ciblés comme "captifs" : les enfants et les retraités. Excepté pour ces deux profils, le transport n'est plus un service que l'on offre mais un produit qui s'achète, et dont la qualité est réservée à ceux qui peuvent se l'offrir.

Or, l'accroissement des déplacements ferroviaires touristiques et ponctuels porte à croire que stimuler le "réflexe ferroviaire" pour la multitude des déplacements non liés au travail ou à la scolarité pourrait être efficace. Au cours de notre enquête, il est apparu qu'en dehors de ces deux motifs prépondérants (correspondant à 67 % de notre échantillon), les usagers rencontrés se déplaçaient surtout pour entretenir leur réseau social (les visites à la famille et aux amis, ce motif étant de moins en moins cité à mesure que l'on avance en âge) et pour leurs loisirs.

Notre enquête a confirmé que selon que l'on effectue un trajet vers le travail, pour faire du shopping ou pour aller à l'école, les rythmes (+/- réguliers, +/- concentrés, ...), les destinations et les lignes empruntées se répètent et supposent des besoins distincts. Les durées de trajets en train semblent augmenter avec l'âge, la mobilité scolaire ne s'effectuant pas sur de longues distances contrairement à celle liée aux études supérieures. Les durées s'allongent pour les motifs professionnels et de loisirs. Par ailleurs, les hommes seraient plus nombreux à effectuer des trajets en train ne dépassant pas la demi-heure tandis que les femmes seraient plus nombreuses à effectuer des trajets dépassant les 45 minutes.

En ce qui concerne les destinations de ces navetteurs, la localisation des équipements collectifs et des pôles d'emploi détermine les flux. Les liaisons locales et aux villes importantes caractérisent les flux scolaires, les liaisons aux grandes villes et majoritairement à Bruxelles orientent ceux des travailleurs (selon le phénomène de métropolisation de l'emploi, favorisé par les liaisons ferroviaires à grande vitesse (LGV) reliant Bruxelles aux grandes villes belges).

En ce qui concerne leurs rythmes, aux heures de pointe, les trains sont généralement décrits comme étant *pris d'assaut*. Les heures de pointe sont plus courtes pour les scolaires et plus étirées pour les travailleurs, surtout le soir, incluant un pic à l'heure du midi, plus appuyé le mercredi. Les travailleurs à horaires décalés provoquent un certain aplanissement des heures de pointe. Les étudiants de l'enseignement supérieur se caractérisent par des flux plus étalés ainsi que par un autre type de navette, hebdomadaire celle-là, entre le kot et le domicile des parents. On a également pu relever l'inversion des flux scolaires et professionnels (professionnels embarquant, scolaires débarquant) dans les villes moyennes qui jouent un rôle de pôle scolaire.

4.3 LES TEMPS DU TRAIN ET LES SOCIABILITÉS FERROVIAIRES

Le chemin de fer, avant l'automobile, a renouvelé le rapport des Hommes au temps et à la vitesse. Pour l'individu, chaque trajet en train doit s'en tenir à un horaire établi et correspondre à un programme singulier, souvent calculé au plus juste. Le trajet en train sera enchaîné à d'autres usages, l'accompagnement des enfants, les courses, le petit déjeuner, une visite

²⁹ in VANDERMEIR, M. (1996) *SNCB, nuit sur le train*, EVO, collection "Société", Bruxelles.

... Halte programmée ou effectuée "en passant", selon les services qui sont le plus accessibles. Sur les 522 personnes rencontrées en gare, 238 nous ont répondu par l'affirmative lorsqu'on leur demandait si elles avaient effectué une halte durant leur trajet, que ce soit au départ ou à l'arrivée. Il s'agit le plus souvent d'effectuer des petites courses (journal, collation, cigarettes, ...), de consommer dans un établissement (boissons, snacks, ...) et d'accompagner les enfants ou, dans une moindre mesure, un membre de la famille ou du réseau de relations. Viennent ensuite l'approvisionnement ("faire les courses") et les visites amicales. On mentionnera aussi les démarches administratives (poste, ...).

L'évaluation des temps de transport montre que vitesse et lenteur prennent sens par rapport à un temps vécu et non par rapport à un temps euclidien. "*Ça passe vite*" nous disent de nombreux usagers, dont certains font des trajets quotidiens de plus d'une heure. L'évaluation du temps de parcours est liée à la qualité du temps passé dans les espaces de transport.

Afin d'aborder la dimension "vécue" de ces temps, nous avons compilé les termes les plus souvent cités par ces 522 usagers pour qualifier leur trajet³⁰

Certains termes reviennent tels des leitmotivs : le trajet est *fatigant* et même parfois décrit comme *plus fatigant que le travail* ; *lent* et *long*. Le trajet est aussi évalué en fonction de son caractère *pratique* ou non, selon qu'il est un *parcours du combattant* ou non. De nombreux usagers ont soulevé, en négatif ou en positif, la question du confort. Ainsi, les usagers des heures de pointe regrettent le manque de places assises. Si certains soulèvent la *monotonie*, l'*ennui*, d'autres prennent ce trajet comme un moment de *répit*, où l'on se relaxe, *on papote*. Une routine, que certains perpétuent depuis plus de trente ans... Par ces usagers-là, la convivialité est bien souvent évoquée.

Le temps du trajet en train est souvent présenté comme un moment de "l'entre-deux". Une transition connotée par le motif qui le guide (M. Mabit). Toutefois, ce moment suscite une multitude d'usages. Il offre par exemple l'occasion de discuter, de jouer aux cartes, de téléphoner, d'étudier, de poursuivre un travail entamé, de réfléchir, d'observer... "*On n'a pas de contrainte et on peut faire des choses dont on se culpabilise quand on fait ça à l'extérieur. Prendre une heure pour lire dans la journée, bon, on ne le fait pas ! Mais dans le train, on le fait, mais sans contrainte. Chez soi, on a toujours un tas de choses à faire, tandis que là, on ne peut pas faire autre chose*" (un navetteur interrogé par X. Lanéelle³¹).

Temps pour soi ou temps contraint, le trajet peut être consacré à l'entretien de liens sociaux, et le train devenir un lieu de rencontre. "*En montant toujours au même endroit, on risque forcément de faire des*

rencontres" nous dit un usager en gare de Braine-l'Alleud. Des relations amicales propres aux mobilités pendulaires (ou navettes) quotidiennes (qu'elles soient scolaires ou professionnelles) se nouent. "*Faire le chemin ensemble permet des regroupements entre ceux qui résident à proximité mais dans des communes différentes*"³². Des "entre-soi" se créent. "*Le train, c'est ma deuxième maison*" nous dit un jeune homme de 19 ans effectuant quotidiennement une heure et demie de trajet pour rejoindre son école.

³⁰ Réponse à la question "Pouvez-vous me donner deux mots qui décrivent le trajet que vous effectuez ?".

³¹ LANÉELLE, X. (2004) *Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit*, Revue EspacesTemps.net, Textuel. Article disponible à l'adresse <http://espacestemp.net/document153.html>.

³² DELARGE, A. ; P. GOURDIN ; SPIRE, J. & H. ZUBER (2003) *Ville mobile, les 9 de transilie*, CREAPHIS, Paris p.80.

Des groupes d' "amis de train», appelés par un des usagers interrogés "collègues de train"³³, se retrouvent sur les quais ou dans un wagon. Ils peuvent être institués – les membres du groupes se donnant rendez-vous à un lieu dit, à heure fixe – ou plus aléatoires : "On se rencontre, on se croise sans s'attendre, ça dépend de nos horaires". S'il s'agit souvent du prolongement de liens de sociabilité noués sur le lieu de travail ou d'études, ces sociabilités "mouvantes" peuvent aussi ne pas dépasser du temps de déplacement, chacun rejoignant ensuite son lieu de travail ou son domicile, jusqu'au lendemain.

D'après X. Lanéelle, auteur d'une étude approfondie des relations sociales nouées au sein du TGV, ces amitiés se caractérisent pas une grande "hétérophilie" : elles rassemblent des personnes tous réseaux et milieux sociaux confondus. Les voyageurs sont en effet rassemblés pour se déplacer indépendamment de leurs distances sociales.

Outre ces sociabilités, les transports en commun créent aussi des interactions plus restreintes entre étrangers. Une rubrique du quotidien Métro³⁴, les "Petites annonces du kiss and ride", est même consacrée aux rencontres furtives propres aux lieux de transport (cf. illustration).

Les temps du train ne doivent plus être conçus comme des temps creux, uniquement transitifs et vides d'usages. Les personnes se les réapproprient, et des sociabilités spécifiques les caractérisent.

5. CONCLUSION

La prise en considération des évolutions qui marquent les comportements de mobilité oriente la réflexion en matière de stratégie à suivre en vue de favoriser le report de mode. On l'a vu, l'éclatement spatial et temporel contribue fortement à transformer le "sens" des mobilités au point de susciter un bouleversement conceptuel. À la mobilité pendulaire, caractérisée par des flux reliant résidence et lieu de travail, se substitue progressivement une mobilité polycentrique : trajets et motifs de déplacement se diversifient et se combinent, ce n'est plus le *déplacement* qu'il faut étudier mais les *chaînes de déplacements*.

Évaluer la performance des modes de transport à l'intérieur de ce nouveau cadre conceptuel revient à donner raison à l'automobile. Elle répond le mieux aux principes contemporains de mobilité – connecter entre eux des pôles plus nombreux, plus instables et plus individualisés – contrairement au train, transport de masse auquel correspond une maîtrise collective du temps et des espaces parcourus.

À moins de repenser en profondeur les logiques de localisation du logement, des activités et des équipements en faveur d'une densification des activités, l'objectif du report de mode ne deviendra réaliste que lorsque la qualité et l'offre en transport public permettront cette "mise en réseau" qu'autorise l'automobile. De ce point de vue, la combinaison et la coordination entre modes de transport devraient s'envisager de manière à ce que ces articulations puissent connecter les différents pôles d'activités.

³³ Cette appellation indique à quel point le trajet vers le travail est connoté et inextricablement lié à la sphère professionnelle

³⁴ Quotidien distribué dans une majorité de gares et de stations de métro belges (existe en version francophone et en version néerlandophone).



Considérant l'écart géographique qui, en Wallonie, sépare les réseaux de transports publics et une part importante des zones résidentielles et des pôles d'emploi, il semble plus opportun de miser sur la possibilité d'un report de mode partiel – une *intermodalité* conciliant voiture et modes de transports alternatifs. Dans cette optique, il convient d'interroger les conditions pour que ce type d'*intermodalité* puisse offrir les avantages de l'automobile (flexibilité des horaires et des trajets, norme modale de transport valorisée, ...) et pallier ses inconvénients (congestion, problème de stationnement, coût, ...).

Dans cette partie, nous avons montré le rôle déterminant joué par la localisation des pôles d'emploi sur la logique des flux ferroviaires. Pour ce qui concerne le transport des travailleurs, on sait que c'est principalement Bruxelles qui oriente les flux. Le train reste un mode de transport privilégié pour les travailleurs dont l'activité professionnelle se concentre dans les agglomérations à partir desquelles la desserte en transport public permet de

rejoindre aisément le lieu de travail. Ce constat révèle la difficulté d'envisager l'*intermodalité* automobile-train à l'intérieur d'un contexte d'emploi marqué par la délocalisation des entreprises vers le périurbain et la flexibilité du temps de travail. Il ramène de nouveau le débat sur les possibilités de gérer collectivement la mobilité au vu de l'éclatement spatial et temporel qui marque les activités. De fait, les carences que présentent les transports publics à rabattre les travailleurs sur les gares en raison d'espaces d'habitat relativement peu denses se marquent également au départ des gares d'arrivée lorsqu'il s'agit de rejoindre des pôles d'emploi décentrés par rapport aux agglomérations.

Une meilleure coordination du système global des transports publics est dans ce contexte nécessaire même si elle ne suffit pas vu l'individualisation croissante des parcours. Plusieurs expériences étrangères en matière de gestion de la mobilité quotidienne proposent des formes de mobilité plus souples en partant d'une réflexion sur les chaînes de déplacements. C'est le cas par exemple des services de transport à la demande (mini-bus, taxi collectif, ...) expérimentés par le secteur privé et qui commencent à être intégrés par certaines institutions politiques. L'organisation de ces navettes permet notamment d'acheminer vers des pôles d'échanges des populations de zones où la demande est trop faible et irrégulière³⁵. Des initiatives plus ambitieuses se basent quant à elles sur la réorganisation de la mobilité collective. En réorganisant la coordination des principaux rythmes collectifs sur une aire urbaine définie (les déplacements scolaires, liés à l'emploi, aux administrations ou encore aux commerces), ces initiatives proposent des solutions variées pouvant aller de l'ouverture ou du renforcement d'une ligne de transport jusqu'aux changements d'horaires d'ouverture de différentes institutions, commerces ou entreprises. Pour ce qui est de ce type de gestion collective de la mobilité, notons que dans certains pays européens, l'organisation collective des transports est déjà fort développée au niveau des entreprises.

La notion de *chaîne de déplacement* recentre l'analyse des mobilités sur les séquences de déplacements : le trajet n'est pas qu'un passage menant d'un lieu d'activité à un autre, mais une série de déplacements au long de laquelle viennent se greffer d'autres d'activités

³⁵ Frankhauser, P. (ss dir.), *Expériences innovantes dans le domaine des transports urbains : regard comparatif sur quelques expériences étrangères*. Théma & ITEM pour le Commissariat Général du Plan, Besançon, 2002.

(s'approvisionner, accompagner les enfants à l'école, ...). Le concept d'*intermodalité*, lui, considère le trajet en train comme l'une des séquences de cette chaîne de déplacements.

Dès que l'on envisage le déplacement dans la totalité de la chaîne, les gares n'apparaissent plus seulement comme le lieu où l'on prend le train. Elles deviennent un maillon essentiel des trajets, où se joue la continuité du transport. Il faut qu'elles puissent répondre à la variété des attentes de leurs usagers. À cet effet, les équipements autour des gares peuvent ainsi favoriser la fluidité des mobilités quotidiennes en maximisant l'opportunité de ce passage obligé. Bien entendu, ces équipements doivent être calibrés en fonction des spécificités liées aux flux de voyageurs (scolaires, travailleurs, touristes, ...) qui, à plusieurs égards, marquent différemment les gares (pics d'affluence, cadence et densité de passage, ...). Devenant des lieux où se concentrent séquences et motifs de la chaîne déplacements, les gares et leurs alentours gagneraient donc à s'équiper d'infrastructures et de services capables de satisfaire une diversité d'attentes susceptibles d'aller de l'approvisionnement à la garde d'enfants. Cette poly-fonctionnalité de la gare doit s'envisager compte tenu des infrastructures et services disponibles au niveau de la structure territoriale plus large que l'échelle locale (le "quartier de gare") dans laquelle elle s'inscrit.

6. BIBLIOGRAPHIE

BAILLY, J.D., HEURGON, E. (2001) *Nouveaux rythmes urbains, quels transports ?* éd. de l'Aube, la Tour d'Aigues.

BELLANGER, F. ; MARZLOFF, B. (1996) *Transit – les lieux et les temps de la mobilité*, Ed. de l'Aube, La tour d'Aigues.

BERNARD, P.Y. ; VANDEVOORDE, J. (2002) *Encadrement de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages*, Rapport intermédiaire, Groupe de Recherche sur les Transports, FUNDP, Namur (chiffre provisoires).

BONNET, M ; DESJEUX, D. ss. dir. (2000) *Les territoires de la mobilité*, PUF, coll. sciences sociales et société, Paris.

BUFFET, L. (2002) *La famille dans la ville : mobilités quotidiennes et espace-temps des parents de milieux aisés* in Lévy, J-P.,F. Dureau "L'accès à la ville – les mobilités spatiales en questions", pp.121-141, L'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, Paris.

CERTU (2001) *Les temps de la ville et les modes de vie – quelles perspectives d'action ?* Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Éditions du CERTU, coll. débats, Lyon.

Collectif sans ticket (2001) *Le livre-accès*, Éditions du Cerisier, Liège.

DEBAISE, D. ; B. ZITOUNI (2001) *Mobilités : le territoire et l'aménagement en question*. CPDT, rapport final de la subvention 2000, thème 1.1 : Prospective démographique et logement, vol.2, GUIDE, CREAT, LEPUR, pp210-232

DELARGE, A. ; P. GOURDIN ; SPIRE, J. & H. ZUBER (2003) *Ville mobile, les 9 de transilie*, CREAPHIS, Paris.

DE SINGLY, F. (non daté) *La liberté de circulation de la jeunesse, commentaire des résultats d'un sondage "Les jeunes et leurs modes de déplacement en ville"- passé auprès d'un échantillon représentatif de 820 jeunes urbains de 11 à 13ans*, Centre de recherche sur les liens sociaux (CERLIS, CNRS, Paris V) [en ligne] Synthèse d'étude disponible sur : <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/articles.htm>.

DUPUY, G. (1995) *Les territoires de l'automobile*, Anthropos-economica, Paris

- FRANKHAUSSER, P. ss dir.(2002) *Expériences innovantes dans le domaine des transports urbains : regard comparatif sur quelques expériences étrangères*. Théma & ITEM pour le Commissariat Général du Plan, Besançon.
- GALLEZ, C. ; J-P., ORFEUIL (1998) *Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces*, in Pumain, D. ; M-F. Mattei, Données urbaines, tome 2, Anthropos, Paris.
- GENDEBIEN, P. (2004) *Quelle stratégie pour le trafic voyageurs de la SNCB ? Un long chemin à faire*, mémoire de fin d'étude, Université libre de Bruxelles (Solvay business school).
- GRILLET – AUBERT, A. ; S. GUTH (2003) *Transport et architecture du territoire: état des lieux et perspectives*, éditions Recherche en co-édition avec l'IPRAUS, collection Questionnements, Paris.
- HILAL, M. ; Y. SENCÉBÉ (2001) *Analyse des processus d'ancrage et des forme de territorialité des populations marquées par l'éclatement de leurs lieux de travail et de domicile à la périphérie des pôles urbains* Équipe CESAER, MUR INRA-ENESAD, rapport de recherche, programme du Plan Urbanisme, Construction et Architecture "mobilités et territoires urbains", Dijon.
- HIRSCHORN, M. ; J-M.,BERTHELOT ss. dir. (1996) *Mobilité et ancrages – vers un nouveau mode de spatialisation ?* L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, Paris.
- HUBERT, JP. ; P. TOINT(2002) *La mobilité quotidienne des Belges*, PUN, Namur. Url: <http://www.MOBEL.be>
- JOSEPH, I. (1999) *Gares intelligentes, relais de la ville dense*, Rapport de recherche, RATP, Département du développement, Mission prospective.
- JUAN, S. ss. dir. (1997) *Les sentiers du quotidien – rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajet routiniers en ville*, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, Paris.
- KAUFMANN, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Science, Techniques, Société, Lausanne.
- KAUFMANN, V. ; C. JEMELIN ; GUIDEZ, J-M. (2001) *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* La documentation Française, Paris.
- LANÉELLE, X. (2004) *Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit*, Revue EspacesTemps.net, Textuel. Article disponible à l'adresse <http://espacestemp.net/document153.html>.
- LÉVY, J-P ; F. DUREAU ss. dir. (2002) *L'accès à la ville – les mobilités spatiales en questions* l'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, Paris.
- LICHERE, V. (1998) *La modélisation des déplacements intermodaux*, recherche 98MT31, DRAST, PREDIT, Paris.
- Ministère de la Région wallonne, Direction générale des Ressources naturelles (2004) *Tableau de bord de l'environnement wallon 2004*.
- MONTULET, B. (1999) *Propositions théoriques pour la prise en compte du vécu des comportements dans la décisions politique*, Recherches sociologiques n°1, pp.103-116.
- POLTORAK, J-F. (1997) *Short cuts – fragments d'imaginaires au quotidien* in Juan, S. "Les sentiers du quotidien", L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, Paris.
- POTIER, F. (1989) *Les déplacements de week end* in "Un milliard de déplacements par semaine" éd. La Documentation française, INRETS, Paris.
- QUERRIEN, A. ; LASSAVE, P. (1993) *Mobilités* in Les Annales de la recherche urbaine n°59-60, septembre 1993, pp.1-3.

Service du Premier Ministre ; Services fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles, *Enquête nationale sur la mobilité des ménages – réalisation et résultats*, Rapport final, Avril 2001.

VANDERMEIR, M. (1996) *SNCB, nuit sur le train*, EVO, collection "Société", Bruxelles.

ZITOUNI, B. (2002) *La situation wallonne : un territoire vu à travers les équipements, les déplacements et la mobilité*. CPDT, rapport final de la subvention 2001, thème 1.1 : Prospective démographique et logement, vol.1, GUIDE, CREAT, LEPUR, pp.89-110.

Partie II : L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FACE AUX ENJEUX DE REPORT DE MODE.

Le développement des sites de gares régionales s'inscrit dans *"un contexte général d'une grande complexité qui se rapporte conjointement aux enjeux de jonction des territoires, de croisement des réseaux et de formation de l'espace urbain"* (Mille, 2001, p.1). Ces différents enjeux d'aménagement du territoire font l'objet de cette partie. Leur analyse doit permettre une mise en perspective des études menées aux parties III et constituer une introduction aux recommandations qui seront formulées aux parties IV et V. Nous traitons d'abord les grandes tendances de structuration territoriale sous-tendues par le phénomène de métropolisation en cherchant à circonscrire le rôle joué par les chemins de fer dans ces dynamiques. Nous identifions alors les principaux flux et les logiques de déplacements générées par la recomposition de nouvelles centralités. Dans cette optique, nous abordons les stratégies de localisation des activités et des logements pour comprendre quelles contraintes imposent et quelles opportunités offrent ces dynamiques territoriales face à la volonté de formation d'une nouvelle structuration durable par l'utilisation du réseau de gares d'intérêt régional. Nous questionnons ensuite, par une analyse des objectifs du SDER, le type de structuration territoriale que celui-ci semble favoriser avant d'aborder les multiples dimensions à prendre en compte et les moyens à mettre en œuvre pour matérialiser une structuration durable du territoire. Il s'agit alors de présenter les efforts de gouvernance urbaine, de maîtrise de localisation des activités et des logements, ainsi que différentes options en matière de mise en œuvre de réseaux de transport structurants aux niveaux régional et métropolitain. Enfin, nous présentons les enjeux de développement urbain et les défis d'aménagement que les projets de valorisation des gares et quartiers de gare posent aux agglomérations wallonnes.

7. LA RECOMPOSITION MÉTROPOLITAINE DES CENTRES

Pour comprendre les enjeux dont font l'objet les gares d'intérêt régional, il est nécessaire d'analyser le phénomène de métropolisation qui régit amplement les logiques contemporaines de structuration du territoire, de mobilité et de production de nouvelles centralités. En Wallonie, la structuration territoriale est avant tout influencée par la métropolisation de Bruxelles, mais aussi par celle des principales agglomérations transfrontalières (Luxembourg, Lille, etc.) et dans une moindre mesure par celle des principales agglomérations wallonnes. Dans les points suivants, nous analysons l'influence de la métropolisation de ces agglomérations sur la structuration du territoire wallon et l'usage des chemins de fer régionaux. Plus précisément, nous analysons cette influence au travers des deux principales tendances qui la caractérisent à l'échelle régionale. Ces tendances sont d'une part la concentration de "fonctions supérieures" dans les places centrales des métropoles et d'autre part, l'éclatement d'autres fonctions vers leur périphérie.

7.1 CONCENTRATION MÉTROPOLITAINE ET MODÈLE MONOCENTRIQUE

La première caractéristique des métropoles est donc la tendance à la spécialisation de leurs places centrales autour de "fonctions supérieures", c'est-à-dire autour d'importants pôles d'emplois tertiaires. Ces derniers sont soit implantés dans des centres d'affaires, souvent localisés sur les principaux nœuds de communication de la ville-centre, soit directement dans les centres anciens, confirmant ainsi le rôle directionnel du "centre-ville".



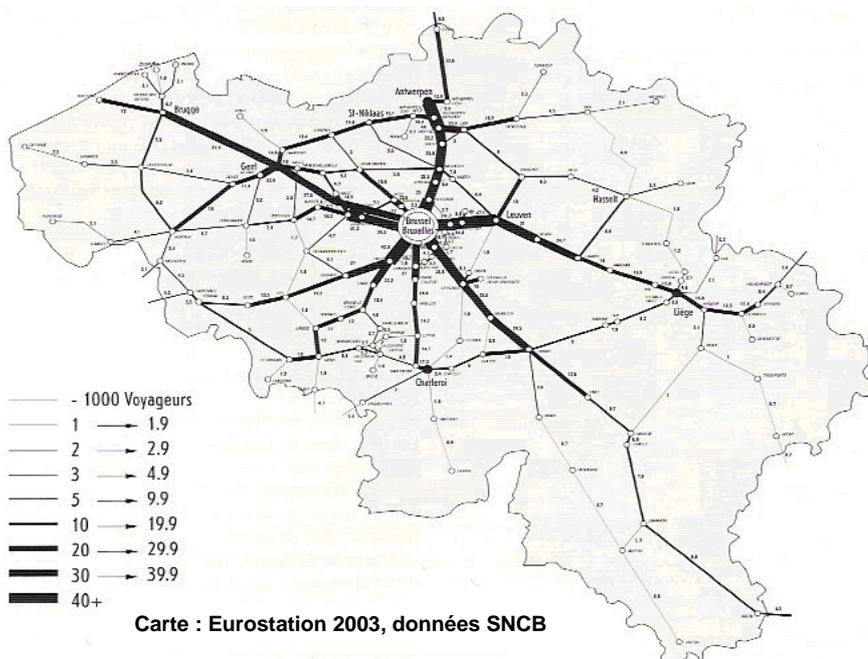
Vue des quais de la gare du Nord à Bruxelles – photo Frederic Beuckelaers

A Bruxelles, de loin la principale métropole belge, l'importante centralisation d'administrations et institutions internationales, européennes et sous-régionales et de sièges sociaux d'entreprises se condense, en effet, principalement dans le centre de l'agglomération, autour des gares internationales – Midi, Centrale, Nord, Luxembourg et Schuman.

La prépondérance de Bruxelles dans la hiérarchie des villes belges et l'organisation territoriale radioconcentrique qu'elle génère sont incontestables. La concentration des principaux pôles d'emplois tertiaires au centre de Bruxelles explique les importants problèmes de congestion routière dans

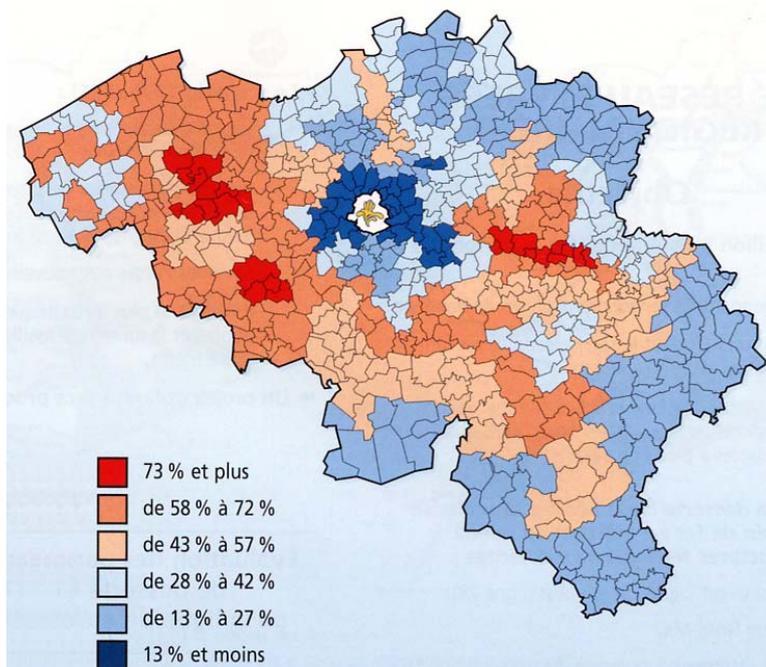
et aux entrées de la ville. Sur le plan ferroviaire, cette concentration justifie également la polarisation croissante des flux passagers au départ de la plupart des gares belges. Notons que la desserte ferroviaire du centre de Bruxelles, tant régionale qu'internationale, est particulièrement élevée et que la capitale a entrepris, de longue date, des politiques de densification des environs de ces gares par l'emploi tertiaire. Cette tendance, toujours présente, justifie les importantes restructurations des chemins de fer tel que l'actuel projet RER ou le renforcement de liaisons directes vers Bruxelles aux heures de pointe (train P) depuis des agglomérations toujours plus éloignées. En effet, la principale fonction du train en Belgique aujourd'hui est d'acheminer les travailleurs vers les centres tertiaires de la capitale.

En Wallonie, l'aire d'influence de Bruxelles s'étend au-delà de Namur, Liège et Charleroi tant sur les routes que dans les trains. Les flux de passagers au départ des gares IC wallonnes sont dominés par les navetteurs vers Bruxelles dans un rayon d'environ cent kilomètres. Les trains au départ de certaines gares secondaires des principales villes wallonnes, comme celle d'Ans en banlieue liégeoise, transportent près de dix fois plus de passagers à destination de Bruxelles que vers le centre de l'agglomération liégeoise.



Le train semble particulièrement performant pour effectuer des déplacements de longue distance, alors que la voiture domine de plus en plus les navettes de courte et de moyenne distance. En effet, la part relative de travailleurs empruntant le train pour se rendre à Bruxelles depuis les

Pourcentage de déplacements effectués en train par rapport au total des déplacements de la commune de résidence vers la Région de Bruxelles-Capitale (1991 – source : plan IRIS)



communes wallonnes situées dans un rayon de 50 à 100 kilomètres est beaucoup plus élevée que depuis un rayon plus proche (20 à 30 kilomètres). Résulte de ce manque relatif de performance du train pour les communes les plus proches de Bruxelles, le vaste chantier du projet RER qui, en multipliant les fréquences des trains depuis les gares situées dans ce rayon, ambitionne d'offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle pour de nombreux navetteurs se rendant à Bruxelles depuis les deux Brabant.

Bien que dans des proportions moins importantes

que Bruxelles, la ville grand-ducale de Luxembourg, base financière importante, développe également une attraction métropolitaine radioconcentrique. Cette attraction, qui dépasse les frontières nationales, affecte massivement la province belge du Luxembourg ; en attestent les taux d'urbanisation et de motorisation galopants de la province – particulièrement dans le sud – et les importants problèmes de congestion autoroutière aux heures de pointe entre Arlon et Luxembourg. Cependant, le rôle joué par les chemins de fer pour l'acheminement des navetteurs transfrontaliers vers la capitale grand-ducale est beaucoup moins important que dans le cas de Bruxelles. Le train ne représente que 10% des modes de déplacement des navetteurs transfrontaliers, et ce malgré la hausse de fréquentation des gares du sud de la Belgique (Arlon, + 31% en 12 ans)¹. L'idée d'un RER transfrontalier qui inclurait les petites gares proches d'Arlon est à l'étude, mais de nombreux problèmes de coordination et d'harmonisation de l'offre subsistent et une meilleure coopération entre acteurs (Etats, Région, sociétés de transports) semble nécessaire pour favoriser le report modal des 27.939 travailleurs transfrontaliers quotidiens (2002 – source : IGSS).

De même, les autres grandes agglomérations frontalières que constituent principalement Lille-Roubaix-Tourcoing dans la région de Tournai et Maastricht-Aachen dans la région liégeoise semblent également développer une attractivité importante sur ces régions. Cependant, la tendance à la réduction, voire à la suppression des liaisons ferroviaires vers ces importants pôles depuis les gares frontalières sous-régionales au profit de liaisons rapides depuis les gares d'accueil du TGV (Mons – Charleroi – Namur - Liège) risque de renforcer une intégration des zones frontalières aux aires urbaines des métropoles voisines strictement basée sur l'usage de l'automobile². Ainsi, l'évolution des "réseaux ferroviaires contribue à accuser les inégalités territoriales entre régions d'Europe, et le maillage plus large, en renforçant les liaisons entre grandes villes, marginalise des secteurs géographi-

¹ Selon les témoignages que nous avons recueillis, les raisons du faible usage du train sont l'offre insuffisante de trains alors que les liaisons autoroutières se renforcent, le surcoût du trajet en train (taxe frontalière) et l'offre d'alternatives plus intéressantes (gares P&R et liaisons de bus express au-delà de la frontière).

² "Des 42 points de passage frontière existant jadis entre la Belgique et ses voisins (Ostende non compris), il n'en reste aujourd'hui plus que 9 qui soient ouverts aux trains de voyageurs et de marchandises" (CCUSCNB, 06/00, p. 2).



Lotissement récent à 1500 mètres de la gare de Gembloux – photo GUIDE 2004

ques toujours plus vastes situés entre les lignes des réseaux à grandes vitesses" (Grillet-Aubert & Guth, 2003, p. 137). Ce constat montre comment le développement d'une structure européenne polycentrique souhaitée par le SDEC³ se traduit aujourd'hui sur le plan ferroviaire passager, par la seule mise en relation des places métropolitaines centrales. Le développement d'un réseau polycentrique aux échelons inférieurs (entre villes moyennes et pôles métropolitains secondaires) semble contraint à un repli sur le territoire national.

Notons enfin que la fonction polarisante des emplois tertiaires au cœur des principales agglomérations wallonnes est beaucoup moins évidente. Elle ne s'observe qu'à Namur, grâce principalement au choix de localisation des administrations régionales, et à Mons. Les autres grandes agglomérations semblent au contraire être affectées par une diminution des emplois dans leurs communes-centres. Il est utile de préciser que l'insertion en zone centrale des gares de Namur et Mons renforce très probablement l'usage des chemins de fer pour l'acheminement des travailleurs vers leur centre et justifie en partie leur rôle important de gare de destination d'emploi.

7.2 PÉRIURBANISATION ET ÉCLATEMENT POLYCENTRIQUE

La concentration d'activités tertiaires supérieures au centre des aires métropolitaines est indissociable d'un autre phénomène : l'éclatement d'autres activités vers la périphérie. En effet, "*si les économies d'agglomérations suscitent des phénomènes de concentration, les déséconomies d'agglomération [notamment générées par la congestion] provoquent des phénomènes de décentration*" (Baumont, 2000, p. 26). Ces forces centrifuges se matérialisent au travers des logiques de restructuration de nombreux secteurs d'activité et des choix de localisation résidentielle des ménages dans des zones toujours plus éloignées des centres urbains. Ce phénomène est qualifié par les concepts désormais familiers de périurbanisation, désurbanisation, suburbanisation ou rurbanisation. Abordons brièvement ces deux formes de dispersion – des lieux de résidence et d'activité – pour illustrer comment elles dévient, chacune à leur manière, la mise en œuvre d'une structuration territoriale qui soit capable de réduire l'usage de la voiture individuelle.

7.2.1 La dispersion des localisations résidentielles

Actuellement, l'habitat se développe majoritairement dans les espaces périurbains. Les agglomérations wallonnes continuent de se vider de leurs habitants au profit des zones rurales qui connaissent les plus fortes croissances de population, ensuite au profit des périphéries d'agglomération et enfin des petites villes. Autour des grandes agglomérations, l'habitat se développe dans des communes toujours plus éloignées du centre. Ainsi, la dispersion de nombreux quartiers résidentiels récents et leur éloignement toujours plus grand des principaux centres d'activité, rendent leurs dessertes en transport en commun coûteuses et lentes, si elles ne sont pas simplement impossibles. Fondés sur la valorisation conjointe de la maison individuelle (propriété, sécurité), de l'automobile (mobilité, autonomie)

³ Le SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) stipule en effet que "*seul, le développement d'une armature urbaine polycentrique permettra l'exploitation du potentiel économique de toutes les régions de l'Union Européenne*" (SDEC, 1999).

et de la nature (cadre de vie, authenticité), ces choix de localisation résidentielle s'avèrent ruineux tant par rapport à un objectif de report modal (dépendance à l'automobile) que de reconstruction de la ville sur elle-même (dédensification et mitage). Des outils de maîtrise des localisations résidentielles doivent donc être développés pour favoriser leur intégration à une structure territoriale desservie en transports en commun. De surcroît, ces choix s'accompagnent parfois du refus des résidents de voir des équipements dégrader la qualité de vie recherchée dans les espaces périurbains (phénomène Nimby). Un important travail de conscientisation et de sensibilisation auprès des ménages est donc nécessaire pour favoriser des choix de localisation résidentielle et des pratiques modales valorisant le recours aux transports publics.

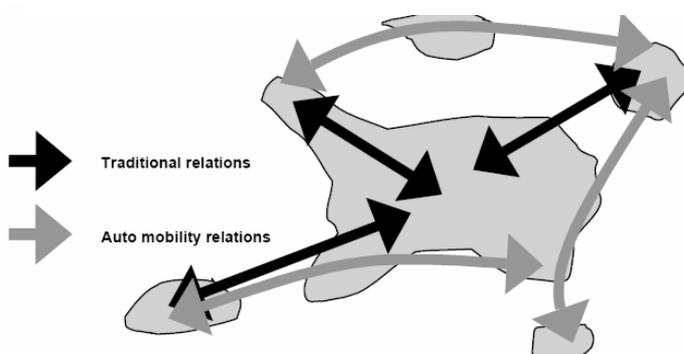
7.2.2 Les nouvelles stratégies de localisation des activités

A l'autre bout de la chaîne de déplacements, les lieux d'activités connaissent également une dispersion de leur localisation dans les espaces périphériques et périurbains. Celle-ci s'opère principalement depuis Bruxelles et les principales aires urbaines wallonnes (Liège et Charleroi). Il ne faut pas déduire de cette dispersion et décentralisation des activités une disparition des espaces de concentration. Au contraire, la centralité, plutôt que de disparaître, se recompose, se spécialise et sa valeur est ramenée à une dimension fonctionnelle et pratique. On passe du centre aux "pôles", le plus souvent périphériques.

Ces nouveaux pôles de concentration de l'emploi se composent essentiellement de parcs industriels et d'entreprises, de centres logistiques, d'antennes universitaires décentralisées, ainsi que de centres commerciaux et de loisirs. Les déplacements vers ces pôles, le plus souvent mal ou pas desservis en transport en commun, imposent le recours à la voiture, génèrent d'importantes dépenses de mobilité pour les travailleurs et discriminent, la plupart du temps, les consommateurs non-motorisés. Il s'agit donc de développer au sein de ces secteurs d'emploi *"une culture de la mobilité"* qui favorise autant que possible des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle par les employés et les visiteurs : soutien au covoiturage, organisation de navettes d'entreprises au départ des gares proches, instauration de la gratuité des transports en commun, aménagement des zonings selon d'autres logiques que celles de l'accessibilité automobile, mais aussi relocalisation en centre urbain dans certains cas.

Les activités tertiaires et quaternaires (Horeca, services à la population, commerces, etc.) sont celles qui procurent l'essentiel des emplois. Il est donc particulièrement important d'en maîtriser la localisation. Ces activités restent le plus souvent sensibles aux avantages des

Schéma : Relations traditionnelles et relations automobiles de mobilité (Buck Consultant Int. – Lira Final Report - 2001)



localisations en zones denses. Elles s'implantent majoritairement au sein des agglomérations, mais aussi progressivement au cœur des entités périphériques décentralisées. Cherchant à se greffer sur les flux de déplacements, plus qu'à les générer, la bonne accessibilité en transport en commun participe le plus souvent au choix d'implantation de nombreuses de ces activités. Cependant on observe actuellement une tendance à l'ancrage de

ces services sur les flux strictement automobiles. Pour matérialiser l'objectif de report de mode, il semble nécessaire de maintenir leur intégration à une structuration spatiale durable articulée sur une desserte de transports en commun des agglomérations⁴.

Ainsi, il apparaît que la dispersion croissante des localisations résidentielles et des nouvelles formes de concentration périurbaines constituent les principaux freins face à l'objectif de report modal. En effet, à côté du renforcement de l'attractivité radioconcentrique des centres métropolitains, se déploie une organisation polycentrique *non intentionnelle* des agglomérations, fondée sur une logique d'accessibilité strictement automobile. Les bassins de trafic se réorganisent selon un nouveau principe. Des pratiques de mobilité aréolaires (circulaires) et réticulaires (en réseau) apparaissent pour relier les centralités périphériques et périurbaines. Ces relations entre périphéries, largement favorisées par l'automobilité, se superposent, voire se substituent aux relations centre/périphéries traditionnelles. De nouvelles aires urbaines de quotidienneté non continues (contrairement à l'agglomération) se définissent pour former une "métapole", selon le terme de F. Ascher. Celle-ci n'a pas de limites précises et ses espaces constitutifs sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Le principe de proximité physique fondant l'effet de centralité est concurrencé par un principe de proximité temporelle fondée sur une logique de réseau. L'accomplissement de ces trajectoires complexes entre lieux toujours plus dispersés et plus éloignés questionne l'efficacité des transports en commun, et des transports ferrés au niveau régional en particulier.

8. LE SDER FACE AUX TROIS MODÈLES DE STRUCTURATION TERRITORIALE : ENTRE UBIQUITÉ ET AMBIGUÏTÉ

A l'heure où l'automobilité est incontestablement le principal moteur du développement des nouveaux lieux de concentration et de résidence, se définit une "ville-voiture" de type européen. Celle-ci s'éloigne progressivement des modèles de structuration territoriale hérités des périodes passées, notamment basés sur les chemins de fer et les transports publics intra-urbains. Il semble probable qu'un nouvel équilibre de cette ville-voiture européenne ne puisse se concevoir que comme la reconstruction de la ville-voiture "sur" la ville-voiture, à l'image de la ville piétonne qui était jadis reconstruite "sur" la ville piétonne (Halleux et Lambotte, 2002, p. 35). S'il apparaît difficile aujourd'hui d'empêcher le phénomène de périurbanisation, principal vecteur de l'automobilité généralisée, on peut cependant envisager de le canaliser en organisant un développement urbain plus cohérent. Les théories spatiales présentent plusieurs orientations que pourrait prendre la ville-voiture européenne selon l'organisation territoriale favorisée. Ainsi, trois schémas distincts de structuration territoriale, qu'il revient aux politiques d'aménagement et de transport à l'échelle régionale de décourager ou d'encourager, ressortent singulièrement. Présentons-les brièvement avant de les confronter aux orientations et objectifs développés dans le SDER en matière de structuration territoriale.

- Le schéma "Californien" est caractérisé par un laisser-faire dans lequel l'urbanisation se développe autour de pôles circulatoires. Dans ce schéma, les valeurs urbaines logent dans l'urbanisation périphérique. C'est le règne du réseau, des autoroutes urbaines.
- Le schéma "Parisien" (aussi dénommé "Saint-Simonien") requiert le maintien d'une forte centralité et le développement de transports rapides permettant sa connexion à

⁴ Par exemple, la poste envisage de quitter le quartier de la gare de Luttre, pour s'implanter à hauteur de l'autoroute séparant l'entité communale en deux. Une telle option de recentrage valoriserait uniquement l'accessibilité automobile. Il semble important de pouvoir contraindre ce genre de stratégies de localisation.

l'ensemble périphérique qui reste assez peu structuré. C'est la modalité technique qui l'emporte.

- Le schéma "Rhénan" enfin exprime une structure polycentrique et suppose un volontarisme politique important, limitant fortement l'étalement urbain et la circulation automobile. La densification autour des centres est partout favorisée. (Devisme, 2001, p. 146)

De prime abord, les objectifs volontaristes de structuration spatiale annoncés dans le SDER semblent explicitement valoriser le schéma de type "rhénan", c'est-à-dire celui de la concentration décentralisée. En effet, le SDER cherche à souligner une lecture hiérarchisée et polycentrique de l'armature territoriale en renforçant, à toutes les échelles, le rôle structurant des entités urbaines (villes, bourgs et villages historiques). Le but est de rendre visible et de renforcer cette armature en décourageant la dispersion des fonctions, en favorisant la densification et la mixité fonctionnelle des noyaux d'urbanité. A l'heure du développement durable et du renouveau urbain, cette option vise à reconstruire la ville sur elle-même afin de réinscrire la modernité dans les héritages et de limiter le gaspillage des ressources. Dans cette optique, le SDER préconise d'accroître la densité de l'urbanisation, particulièrement autour de lieux centraux, mais aussi de lutter contre la spécialisation redondante et l'étalement des espaces périurbains pour faciliter l'organisation de services et de moyens de transports performants et réduire les coûts d'équipement. Face à cet objectif, les sites de gares sont envisagés comme de nouveaux moteurs de densification urbaine et de structuration des mobilités à l'échelle régionale, tout comme à l'échelle des agglomérations.

Cependant, le SDER définit d'autres objectifs de structuration territoriale qui doivent nous inciter à relativiser cette volonté d'assurer un développement polycentrique hiérarchisé des entités urbaines traditionnelles. En effet, il suggère également de tirer davantage parti des eurocorridors, des axes majeurs de transports que constituent incontestablement les autoroutes, la dorsale wallonne, etc. en y développant des points d'ancrage densifiés dans le but d'éviter une urbanisation résidentielle et économique continue et anarchique. De même, il préconise de renforcer les pôles en formation dans les banlieues des grandes villes, etc. Ces propositions de création de points d'ancrage et de renforcement de pôles en formation témoigne, avant tout, du regain de légitimité politique des communes de périphérie résultant de leur urbanisation croissante et de la décentralisation politique. Ces communes cherchent à instituer de nouvelles centralités pour affirmer leur identité et orienter leur développement économique. Or, nous l'avons vu, nombre de ces pôles économiques se développent précisément selon une logique automobile le long des principaux axes circulants régionaux. Si on n'y prend pas garde, ces options risquent bien d'encourager un schéma de type "californien" en renforçant les logiques d'automobilité et condamnant, par-là même, le développement d'une armature territoriale favorable au report de mode.

Enfin, pour organiser et maîtriser la périurbanisation particulière de la métropole bruxelloise dans le Brabant wallon et au-delà, le SDER semble plutôt faire référence au schéma "parisien". Il identifie l'influence de la capitale fédérale et européenne sur le "triangle wallon" (Bruxelles, Mons-Charleroi, Namur) et développe une approche avant tout technique de renforcement des dessertes ferroviaires (projet RER) pour répondre à la forte attractivité de la centralité bruxelloise⁵. Les effets positifs (développement économique) et négatifs (congestion, suburbanisation) de l'intégration du triangle wallon à l'aire métropolitaine bruxelloise sont mélangés et ceux-ci sont décrits comme *"ni correctement maîtrisés ni traités dans une perspective de collaboration et de concertation avec Bruxelles... Ce qui doit être le*

⁵ "La partie wallonne de la périphérie bruxelloise ne dispose pas d'un réseau de communications adéquat : [...] à cet égard, on mentionnera la décision du Gouvernement wallon exigeant le doublement de la capacité ferroviaire des axes Nivelles-Bruxelles et Ottignies-Bruxelles dans le cadre du RER et, [...] le renforcement de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (SDER, 1999, p. 78).

cas à l'avenir !" (SDER, 1999, p. 132). Face à la périurbanisation métropolitaine, l'objectif de structuration polycentrique semble moins affirmé. Le projet RER favorise, par le renforcement d'un réseau de lignes express en étoile centré sur la capitale, le scénario d'une métropole hégémonique qui, à elle seule, concentre toutes les forces centripètes. L'objectif de renforcement de solidarités périphériques par un maillage ferroviaire polycentrique est remis à un futur possible.

Ainsi, le SDER semble relativement ambigu dans ses objectifs de structuration territoriale. Le développement polycentrique y apparaît souhaitable et la question des centres revient à toutes les échelles d'aménagement, mais le rôle des infrastructures de transports publics à l'échelle régionale, principalement les chemins de fer, est presque exclusivement défini en référence à la polarisation de Bruxelles.

Pourtant, en comparaison des pays voisins, le réseau reliant les gares IC belges et wallonnes comporte un indice de connectivité élevé et une mise en relation par des infrastructures physiques similaires (Mons-Charleroi-Namur-Liège). Cette configuration du réseau ferroviaire belge constitue un atout majeur eu égard à la volonté d'un développement polycentrique de l'espace économique wallon. Celle-ci est susceptible de favoriser les échanges entre villes moyennes en contraignant autant que possible l'effet polarisant grandissant de la métropole bruxelloise. Cependant, l'analyse des principaux flux ferroviaires de passagers (voir partie III) indique que les relations d'emploi entre gares wallonnes sont relativement peu développées ; 56% du trafic depuis les 60 gares d'intérêt régional se compose de flux vers Bruxelles, pour seulement 19% d'échanges non-scolaires entre agglomérations wallonnes ou vers d'autres gares non-bruxelloises, et pratiquement aucun abonné ne parcourt la dorsale wallonne entre Liège et Mons ou même Charleroi. Les relations ferroviaires entre agglomérations wallonnes restent donc embryonnaires et largement à construire.

Dans les points suivants, nous cherchons à développer une réflexion qui puisse aider à formuler davantage les enjeux et opportunités d'une revalorisation des infrastructures ferroviaires pour structurer le territoire wallon dans une perspective de report de mode.

9. STRUCTURER UN TERRITOIRE "DURABLE" PAR LA MISE EN ŒUVRE D'OUTILS DE GOUVERNANCE URBAINE

Suite à la prise de conscience des importants coûts sociaux, économiques et environnementaux générés par plusieurs décennies de politiques favorisant (sciemment ou non) l'automobilité et l'étalement urbain, les autorités redécouvrent à présent les opportunités que représente l'existence sur leur territoire d'un important réseau de chemin de fer. Le rail et les gares sortent de l'oubli et sont appelés à participer à la conception d'une structure territoriale capable de restreindre l'usage intensif de la voiture individuelle. Cette mobilisation des chemins de fer régionaux apparaît d'autant plus cruciale que les distances moyennes de déplacements quotidiens ne cessent de s'allonger. Un peu partout en Europe, des politiques de valorisation de sites de gare et de refonte des réseaux de transports se développent. Celles-ci s'insèrent dans des stratégies sur le long terme qui pourraient être résumées comme suit : faire apparaître une structure spatiale hiérarchisée par un réseau de transports publics redéfini, et centrée sur les points de liaison de ce réseau (les pôles d'échanges intermodaux).

Dans ce contexte, les pôles d'interconnexion de transport de personnes que constituent les gares régionales apparaissent comme autant de moteurs pour l'action, autant de rouages d'une armature territoriale durable. La requalification des sites de gares n'est donc pas un enjeu autonome et local mais s'inscrit, de plus en plus, dans des stratégies territoriales d'ensemble. En effet, la plupart des autorités territoriales européennes conçoivent que les objectifs de structuration territoriale, de limitation de l'étalement urbain et de report de mode

ne sont envisageables qu'à condition de définir une approche globale intégrant l'ensemble des mesures permettant de coordonner environnement, urbanisme, habitat, aménagement et transport dans une perspective de développement durable.

Cherchant à rompre avec une gestion urbanistique au coup par coup, caractéristique des périodes précédentes, les Etats ou Régions tentent de concevoir progressivement de nouveaux outils de gouvernance urbaine fondés sur une approche systémique (et non sectorielle) des questions urbaines. La mise en œuvre de la gouvernance urbaine en matière de structuration territoriale repose sur la prise en compte de trois dimensions distinctes : les échelles territoriales, la conception de réseaux de communication et l'intégration des politiques d'aménagement et de transport. Dans les points qui suivent, nous abordons ces différentes dimensions permettant de fonder les principes d'une organisation hiérarchique des réseaux de transports entre différents échelons de structuration territoriale.

9.1 LES POLITIQUES INTÉGRÉES DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ

Les politiques intégrées de mobilité et d'aménagement visent à harmoniser les actions entreprises dans différents domaines technico-administratifs pour garantir une meilleure maîtrise de la structuration spatiale. De nombreux programmes de recherche, principalement au niveau européen, travaillent actuellement à l'identification de nouvelles politiques intégrant mobilité et aménagement du territoire⁶. Ces politiques peuvent combiner mesures fiscales, réglementaires, tarifaires, informationnelles, planificatrices ou d'investissement. Avant d'aborder les outils spécifiques de maîtrise de localisation des résidences et des activités, il nous semble opportun de présenter les conclusions de certaines études afin de questionner la pertinence des stratégies d'affectation autour des gares, et plus particulièrement celles cherchant à spécialiser certaines gares en park and ride.

Parmi ces programmes de recherche, le projet "*Transland*" (programme transport, 2000) apparaît comme particulièrement instructif. Il dégage plusieurs conclusions concernant l'impact de différentes mesures d'aménagement et de transport mises en œuvre dans six pays européens pour atteindre l'objectif de report modal. D'une part, l'étude affirme que les politiques de transport et d'aménagement du territoire "*durables*" ne sont probantes en matière de réduction de la durée et des distances de déplacement, et de réduction de la part des trajets effectués en voiture, que si elles rendent les trajets en voiture moins attrayants. Sans mesures parallèles visant à rendre les déplacements en voiture plus chers ou plus lents, les politiques d'aménagement du territoire qui cherchent à augmenter la densité urbaine ou l'utilisation mixte des sols n'ont qu'un effet modéré. Ces politiques sont toutefois importantes à long terme, car elles fournissent les conditions préalables à un mode de vie urbain futur moins dépendant de la voiture. D'autre part, les politiques d'aménagement du territoire visant à éviter le développement de commerces et centres de loisirs importants hors agglomérations sont plus efficaces pour réduire l'usage de la voiture individuelle que les politiques d'aménagement du territoire favorisant le



PCM de Namur - photo Transitec 2002

⁶ Parmi les principaux programmes, on compte COST 332, DANTE, EUNET, LEDA, PROPOLIS, PROSPECT, SCATTER, SPARTACUS, TRANSLAND et TRANSPUS.

développement d'une densité élevée et l'usage de différents modes.

Mentionnons également le programme européen "Scatter" qui vise à favoriser le report modal et restreindre l'étalement urbain généré par les métropoles européennes. L'étude spécifique autour de Bruxelles, exécutée par Stratec, affirme que la meilleure stratégie s'obtient par la combinaison du contrôle des prix des voitures (selon le principe "pollueur / payeur", équitable, mais impopulaire), des politiques de transport public (par l'instauration de prix régressifs et l'amélioration du service) et des politiques d'occupation du sol (maîtrise des localisations d'activités).

De même, une étude lyonnaise, réalisée par P. Bonnel et P. Gabet, remet en cause l'efficacité de politiques de transport public entreprises sans mesures parallèles de maîtrise des localisations et de réduction de l'usage de la voiture. Elle constate que *"l'évolution des localisations des origines-destinations des déplacements ces deux dernières décennies a eu une influence négative sur la fréquentation des transports collectifs, contribuant à réduire les bénéfices attendus des investissements importants effectués sur ce mode de transport"* (Bonnel & Gabet, 1999, p. 97). L'étude conclut qu'un accroissement significatif de la part de marché des transports collectifs nécessite une maîtrise de la localisation des flux, donc de la localisation des activités et des logements pour freiner l'étalement urbain et la dissociation des flux.

Les conclusions de ces différentes études nous incitent à relativiser la pertinence des stratégies d'occupation du sol autour des gares d'intérêt régional. Si la densification de ces secteurs est essentielle pour créer des villes moins dépendantes des voitures à long terme, sans le développement de mesures parallèles freinant la périurbanisation diffuse et la mobilité automobile, elles n'ont que peu d'effet à court et moyen terme. Ainsi, l'efficacité des stratégies d'affectation autour des gares et de contrôle de l'offre de transport public (notamment l'offre ferroviaire) sont dépendantes de la cohérence des politiques d'aménagement et de transports menées en dehors de ces secteurs, sur l'ensemble du territoire.

9.1.1 Intermodalité et étalement urbain

Ces conclusions, invoquant la maîtrise de l'urbanisation et les mesures dissuasives à l'égard de l'usage *inconsidéré* de la voiture individuelle comme premières dispositions en faveur du report de mode, nous incitent d'emblée à critiquer la tendance actuelle à spécialiser de nombreuses gares dans le rôle de park and ride⁷. Si ce type particulier d'intermodalité entre train et automobile semble nécessaire pour répondre à une demande à court terme, visant notamment à réduire les problèmes de congestion aux entrées de Bruxelles, et à offrir une solution aux ménages implantés à l'écart des lignes de bus permettant de rejoindre la gare rapidement, elle n'est pas sans risque. Favoriser le report modal des automobilistes par une offre abondante de parkings autour des gares pourrait induire une nouvelle vague d'implantation résidentielle périurbaine si un contrôle des implantations n'est pas mis en œuvre dans les communes concernées. Ce risque est d'autant plus réel pour les communes qui définissent le nouveau front de périurbanisation lié à l'élargissement de l'aire d'influence de Bruxelles. L'implantation de nouveaux logements dans les espaces périurbains de communes rurales telles que celles de Marche, Jemelle, Ciney, etc. n'est-elle pas une conséquence partielle du développement d'une offre de parking en gare et d'une amélioration de l'offre de train vers Bruxelles ? Par ailleurs, on peut se demander s'il est souhaitable

⁷ Dans le SDER, la Région wallonne propose de spécialiser certaines gares ou points d'arrêt dans le rôle de park & ride : Basse-Wavre et Louvain-la-Neuve Zoning le long du corridor de la L161 ; Imagibraine, Nivelles Zoning et Luttre le long de la L124 ; Soignies, Braine-Le-Comte et Tubize Sud le long de la L96 ; à Liège : Coronmeuse, Pont de Seraing ; à Namur : Rhisnes, Jambes ; à Charleroi : Luttre ; La Louvière Sud ; à Arlon : Athus, Stockem, ... En outre, de nouveaux "projets pilotes" sont actuellement développés en gare de Statte, Gembloux et Verviers.

d'accompagner ces stratégies de localisation forçant les ménages à la réalisation de trajets toujours plus longs. Certaines communes ayant connu une amélioration des dessertes ferroviaires vers Bruxelles dans le courant des années 90 (plan IC/IR) ont vu les valeurs foncières des zones bâtissables augmenter et, avec elles, le taux d'urbanisation. Ainsi, si l'implantation de park and ride peut être envisagée à court terme pour répondre à une demande pressante, il s'agit de ne pas perdre de vue les objectifs globaux de structuration durable du territoire régional. Sinon, les gains de report modal vers le train obtenus à court terme par l'accroissement de l'offre de parking risquent bien d'être contrecarrés par le ré-enclenchement de l'étalement urbain à long terme⁸.



Parking temporaire à Ottignies – photo GUIDE 2004

Face à ce risque, il convient de mentionner la part importante, parmi les modes de déplacement pour se rendre à la gare d'origine, du kiss and ride (dépose-minute) et du covoiturage, c'est-à-dire dans le dernier cas, de l'arrivée groupée dans un véhicule laissé au parking de la gare. Selon les résultats de nos enquêtes auprès de 522 usagers du train, ces deux modes représentent ensemble une moyenne de 25% des modes d'arrivée à la gare d'origine, c'est-à-dire près de deux fois plus que la part de voitures garées à la gare ou dans ses environs (14%). Dans un contexte où l'augmentation de l'offre de parking dans de nombreuses gares semble susciter la demande, le développement du kiss and ride et du covoiturage témoigne d'un effort d'organisation collectif des mobilités (au sein des ménages ou par solidarité de proximité) qu'il serait peut-être utile d'encourager. Cette pratique, résultant parfois plus d'une contrainte que d'un choix délibéré, illustre malgré tout que le parking en gare n'est pas la seule solution pour drainer les navetteurs périurbains et que sa taille doit aussi être calibrée sur la recherche de qualité dans son insertion urbaine.

9.1.2 Maîtriser la localisation des activités

La dispersion des fonctions, l'accessibilité strictement automobile des activités et des résidences sont les principaux freins à la concrétisation d'un report de mode conséquent. Il est donc important d'identifier les multiples outils de maîtrise de leurs localisations. Depuis plusieurs décennies, des chercheurs développent des "*modèles intégrés de transport et d'occupation des sols*", ou "*modèles interactifs de transport et de localisation*" pour identifier les logiques de localisation selon le type d'activités et favoriser une diminution de la part de déplacements motorisés dans l'ensemble des flux qu'elles génèrent. Ces modèles servent de support à l'élaboration de politiques restrictives ou incitatives, en matière de localisation, de besoins en parking ou en transport public des activités. Il peut s'agir d'actions foncières, fiscales ou réglementaires.

Les politiques restrictives, les plus efficaces, ont pour but de décourager, voire d'interdire la localisation de très grands équipements générateurs de déplacements tels que les centres commerciaux ou les équipements communautaires (centre sportif, de loisir, culturel) ou de nouveaux logements dans des zones mal reliées en transports en commun. Ces mesures, très impopulaires, sont difficiles à mettre en œuvre par les communes et nécessitent une

⁸ Dans les parties suivantes, des analyses (partie III) et recommandations (parties IV et V) seront présentées en vue de déterminer les enjeux de spécialisation de certaines gares dans la fonction de gare park and ride.

impulsion claire de la Région pour les mener à bien. D'autres mesures ou programmes, de nature incitative, cherchent à soutenir les implantations d'activités en zones denses et accessibles par tous les modes. Celles-ci sont alors directement mobilisables dans la mise en œuvre de projets de densification autour des nœuds de transports, tels que les quartiers de gares.

Parmi les méthodes définissant des profils de localisation selon le niveau d'accessibilité de leurs sites d'implantation, la plus répandue est sans doute la méthode de localisation ABC, qui connaît plusieurs variantes. Les critères d'accessibilité retenus pour définir les trois types de localisation sont l'accessibilité routière et la distance à une gare principale, secondaire ou à un arrêt de transport urbain (métro, tram, bus). Cette typologie permet ensuite aux autorités d'inciter les entreprises à s'implanter dans les zones les plus accessibles en transport en commun (localisation A et B) ou au contraire de dissuader les localisations en zones peu accessibles (de type C). Ces politiques peuvent donc être utilisées pour favoriser l'implantation d'activités aux abords des gares d'intérêt régional. Celles-ci permettent en outre d'établir des politiques de rationnement des places de parking selon le profil d'accessibilité des localisations. En effet, l'évaluation des politiques ABC conclut que le passage d'une activité d'une localisation C vers une localisation B ou A n'induit un changement majeur dans la répartition modale qu'à condition de respecter les restrictions en termes de parking. Les normes de stationnement apparaissent donc comme l'instrument le plus important pour changer la répartition modale aux seins des entreprises.

Or, l'expérience a montré qu'il était difficile pour les pouvoirs publics, lors de négociations avec les entreprises, de maintenir ces restrictions. De fait, les décideurs sont souvent amenés à atténuer les exigences en termes de stationnement de par le jeu de concurrence que les entreprises installent entre communes d'accueil potentiel. Ceci illustre bien la nécessité de concevoir des outils de maîtrise du stationnement à un échelon supérieur, échelon qui puisse établir des critères s'appliquant à tous. De même, dans le cadre du développement d'activités autour des gares, l'offre de parking doit être contrôlée. En effet, si une offre abondante de parking est mise à disposition des entreprises ayant décidé de s'implanter à côté d'une gare, il est fort probable que l'utilisation du train par les employés reste marginale. De plus, une telle option risque de favoriser la congestion des sites de gare, alors qu'ils sont justement voués à être toujours plus accessibles.

D'autres méthodes dressent des profils de mobilité en identifiant les exigences de mobilité spécifiques des différents secteurs d'activité. L'objectif est alors de définir la meilleure adéquation entre profil de mobilité et choix de localisation. Ces profils de mobilité des activités permettent de repérer les activités les plus susceptibles de renforcer ou de profiter de la forte accessibilité des sites de gares (activité tertiaires, commerciales, ...) ou au contraire celles qui génèrent des flux strictement automobiles et qui semblent peu sensibles à la présence de la gare (industrie, entrepôts, ...). La localisation de ces dernières aux abords des nœuds de transports publics peut alors être découragée⁹.

9.1.3 Maîtriser la localisation de l'habitat

A côté des politiques de maîtrise des localisations d'activités s'en développent d'autres visant spécifiquement les logements. Celles-ci apparaissent d'autant plus nécessaires que c'est, avant tout, la localisation du domicile qui influence le mode de transport utilisé. Certaines visent à conditionner l'implantation de nouvelles promotions immobilières à l'intégration, dès leur conception, d'une desserte en transport en commun ou à empêcher leur implantation en dehors d'un rayon d'accessibilité piétonne à des points d'arrêts ou de

⁹ Lors de nos enquêtes, nous avons, par exemple, constaté que le parc à conteneurs communal de Pont-à-Celles est situé à moins de 200 mètres de la gare (de Luttre). La complémentarité entre la gare et cette activité génératrice de flux strictement motorisés est nulle et leur rapprochement renforce inutilement les problèmes d'accessibilité et les nuisances dans les quartiers proches. De telles situations doivent être évitées à l'avenir.

nœuds en transports publics. De même, plusieurs programmes d'incitation à l'implantation de logements autour des nœuds de transports (des gares) sont mis en œuvre dans certains pays voisins.

En Suisse, l'Etat refuse toute demande d'extension de zones à bâtir sur des territoires mal raccordés aux transports publics. De même, il offre un subside "*bonus pour prestations d'intérêt public*" pour les programmes combinés de densification et d'amélioration des transports publics. En Hollande, la loi nationale de "*localisation de logements Vinex*" imposait, depuis 1990, que la construction de nouveaux espaces résidentiels s'effectue au plus proche possible des centres-villes ou des gares de transport public (maximum 25 minutes en transport en commun des centres d'agglomération) et respecte des critères de densité (34,3 logements/hectare) (Paulley & Pedler, 2000, p. 35). En Allemagne, le Land de Rhénanie-Wesphalie fournit des financements aux municipalités pour le développement de logements (appartements destinés à la location) à proximité des gares (dans un rayon de 1000 mètres autour des gares ferroviaires et de 500 mètres autour des arrêts de trams et de métros). Les plus importants financements reviennent aux maisons-terrasses semi-attachées et aux logements à étages multiples, peu consommateurs d'espace. "*Des subsides supplémentaires sont prévus pour la construction de logements sociaux dans un rayon de 1500 mètres autour des gares en milieu urbain*" (Heilemann & Kemming, 2002, pp. 1-17). Ce projet pilote a été initié autour des gares d'une ligne de chemin de fer du Land et un doublement du nombre de passagers sur la ligne réaménagée a été constaté entre 1998 et 2000. Ces politiques impliquent une étroite collaboration entre les autorités locales et les sociétés de logements et de transports qu'il s'agit de mettre en place. De même, ces expériences d'implantation de logements aux abords des gares s'accompagnent de campagnes de sensibilisation conséquentes sur les avantages de ce type de localisation en matière de choix modaux. C'est une condition apparemment nécessaire pour permettre un réel changement de comportement de mobilité chez les habitants proches des gares.

9.2 MISE EN COHÉRENCE DES ÉCHELONS TERRITORIAUX POUR STRUCTURER LE TERRITOIRE

Dans le contexte actuel de polarisation métropolitaine des territoires, la mise en cohérence entre échelons territoriaux semble nécessaire pour maîtriser l'étalement urbain et infléchir une politique de déplacements urbains à l'échelle du bassin d'attraction des agglomérations. Il s'agit de développer une coopération intercommunale et inter-services à l'échelle où les problèmes se posent en dépassant les appétits locaux et la mise en concurrence entre communes. L'objectif est de parvenir à définir de véritables "projets de territoire" mobilisant tous les réseaux d'institutions et d'organisations (tant publiques que privées) qui comptent dans l'élaboration des processus de décision en matière de structuration territoriale. Ces dispositifs de coopération semblent offrir un cadre de réflexion adéquat pour la planification d'une armature territoriale fondée sur le rôle structurant des réseaux de transports publics. Ceux-ci permettent, en outre, de renforcer la cohérence entre les temporalités des procédures de planification et de gestion des différents projets urbains mis en œuvre.

9.2.1 Définir différents échelons territoriaux pour organiser les mobilités

Plusieurs approches peuvent être envisagées pour définir l'échelle des projets et les formes de concertation. La principale consiste à définir des échelons territoriaux par la formation de nouvelles structures communautaires. Ces structures visent à rassembler les communes ou les intercommunales au niveau des agglomérations, des aires urbaines et des régions urbaines pour définir de concert des objectifs de structuration territoriale permettant d'intégrer l'ensemble des décisions d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité. "*Il s'agit d'organiser les relations entre les différents niveaux institutionnels selon le principe de la subsidiarité active qui fonde les rapports entre niveaux territoriaux, non plus sur des règles uniformes imposées par le niveau d'au-dessus, mais sur l'organisation d'échanges*

d'expériences entre communautés de base permettant de définir en commun des obligations de résultat s'imposant à tous" (Hate & Mesquida, 2000, p. 10). Entre autres, le Canada, la France ou la Suisse se sont dotés de telles structures permettant de mettre en place des nouveaux échelons d'agglomération aptes à s'engager contractuellement sur un plan de transports et à recevoir le soutien financier de l'Etat. La France, par exemple, définit quatre échelons de mise en œuvre de la gouvernance urbaine : la communauté de base (la commune ou le quartier) ; l'intercommunalité sectorielle (et/ou l'agglomération) ; l'aire urbaine (ou le pays urbain) ; et la région urbaine et/ou le réseau de villes. Dans le cadre de la récente loi sur la solidarité et le renouvellement urbains (SRU), plusieurs outils d'orientation stratégique sont redéfinis à chacun de ces échelons, et correspondent à des enjeux de court, moyen et long terme. Il s'agit :

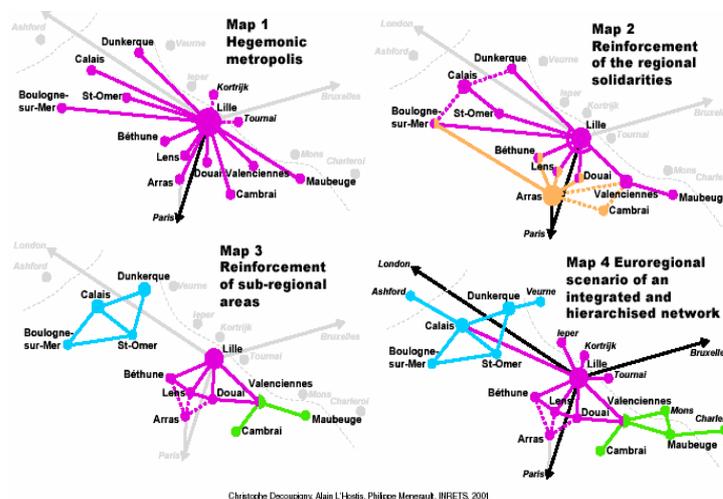
- des schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui définissent sur le long terme les orientations stratégiques du transport en cohérence avec l'urbanisme tout en répondant aux nécessités du développement durable ;
- des plans de déplacements urbains (PDU) qui définissent, sur le moyen terme et en cohérence avec les SCOT, les principes généraux de l'organisation des transports urbains et leur articulation avec les transports desservant l'agglomération ;
- des plans locaux d'urbanisme (PLU), compatibles avec les SCOT et les PDU, qui définissent les droits et règles d'usage du sol.

Ces expériences de coordination d'ensembles au niveau des aires urbaines ou des régions urbaines nous paraissent instructives et pourraient être développées en Belgique autour de plusieurs objectifs de structuration par le transport ferré régional.

On pourrait développer un échelon de compétence au niveau de l'aire métropolitaine définie par l'emprise du projet RER autour de Bruxelles¹⁰. En effet, ce projet, à cheval sur trois régions, quatre sociétés de transport et des dizaines de communes centrales ou périurbaines, rencontre des problèmes de coordination. Sans préjuger des efforts qui seront réalisés ultérieurement, il semble qu'actuellement un cadre général d'organisation ou une institution métropolitaine, associant gestion des transports et maîtrise territoriale de l'aire métropolitaine (y compris par l'action foncière sur le périurbain) n'a pas encore été clairement défini. On peut effectivement se demander quelle politique cohérente peut être menée à l'échelle de la métropole bruxelloise si son étalement urbain continue à croître dans les deux Brabants en dehors d'une solidarité interrégionale à même de réguler les équilibres fiscaux et fonciers à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Cependant, le phénomène est plus large et dépasse les limites brabançonnaises et la zone RER. En effet, l'importante attractivité ferroviaire de Bruxelles s'étend à plus de 100

Les quatre scénarii de structuration des transports ferrés de la métropole lilloise (2001 – source INRETS).

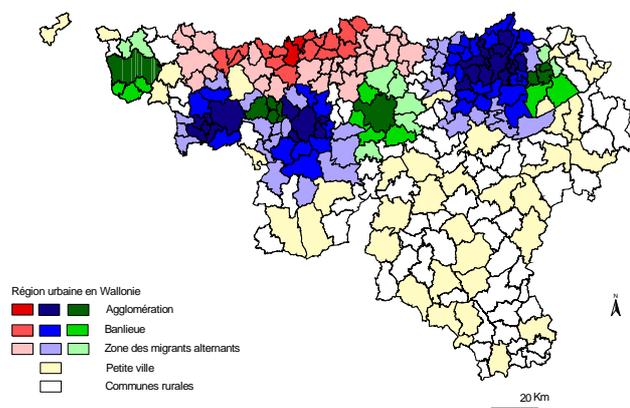


Christophe Decoppigny, Alain L'Hôte, Philippe Merveau, INRETS, 2001

¹⁰ Plusieurs propositions de définition des aires et régions urbaines belges ont été avancées : voir Stratec, Decop, Van der Haegen & al. , Eggerickx

kilomètres et accompagne une périurbanisation dépassant, englobant ou renforçant celles provoquées par l'étalement urbain de Namur, Liège, Charleroi ou Mons. Bruxelles est alors au centre d'une vaste région urbaine intégrant de nombreuses agglomérations et territoires de résidence de migrants-alternants. La prise en compte de cette région urbaine soumise à

Régions urbaines de Wallonie : VAN DER HAEGEN (1996) et EGGERICKX (2001)



l'attractivité radioconcentrique et hégémonique de Bruxelles permettrait sûrement de mieux formuler les enjeux de développement d'un réseau ferroviaire polycentrique de gares IC qui soit capable de contraindre ce phénomène.

La région urbaine de Lille, cherchant à éviter ce scénario d'attractivité métropolitaine hégémonique, a étudié trois alternatives qui se fondent sur un renforcement des solidarités régionales et un réseau de transport ferré régional assurant en priorité les relations Inter-city (voir illustration). Les options valorisées

reposent sur la croyance qu'un développement des pôles secondaires en réseaux est une réponse potentielle à la diffusion anarchique de l'aire métropolitaine et favorise sur le long terme une meilleure diffusion vers les villes secondaires des avantages spécifiques, notamment économiques, du centre de la métropole.

Un véritable bilan d'un tel modèle polycentrique en réseau reste à faire, la question étant au final *"de savoir si de véritables pôles secondaires pourraient être moins générateurs de déplacements quotidiens de longue distance, notamment domicile-travail, que les pôles périphériques ou un étalement plus homogène, toutes proportions gardées"* (Aguilera & Mignot, 2002, p.18). Cependant, face à la congestion bruxelloise et à la difficile mise en œuvre du RER, l'examen de telles alternatives mériterait d'être entrepris. Associées à de véritables projets de densification des quartiers de gare, elles représentent peut-être une occasion de favoriser un maillage polycentrique durable entre agglomérations wallonnes.



Tram-train en périphérie à Barcelone – photo Edouard Paris

De même, face à la périurbanisation des zones transfrontalières provoquée par l'étalement des métropoles voisines, il serait sûrement opportun de créer un échelon institutionnel à même de maîtriser ces phénomènes. Ne peut-on pas imaginer de doter progressivement les régions du Saar-Lor-Lux et de l'Eurégio ou de Lille-métropole de moyens de rassembler les acteurs locaux et opérateurs de transports des différentes sous-régions transfrontalières dans l'objectif de favoriser les relations en transport public, notamment ferroviaire, entre les agglomérations limitrophes ?

La définition d'aires urbaines autour des principales agglomérations wallonnes pourrait également être envisagée pour leur permettre de concevoir un système de transport à l'échelle de leur aire d'attraction. Le rôle des chemins de fer régionaux semble cependant plus marginal que dans le cas de Bruxelles pour structurer les déplacements entre ces agglomérations et leurs grandes périphéries (voir résultats de la partie III). En effet, les principales agglomérations wallonnes définissent des aires urbaines moins vastes et c'est le

réseau de bus qui assure, aujourd'hui, l'acheminement quasi exclusif des usagers des transports publics résidant dans les zones périurbaines d'attractivité de ces agglomérations.

9.2.2 Développer un nouveau modèle de transport souple pour structurer les aires urbaines

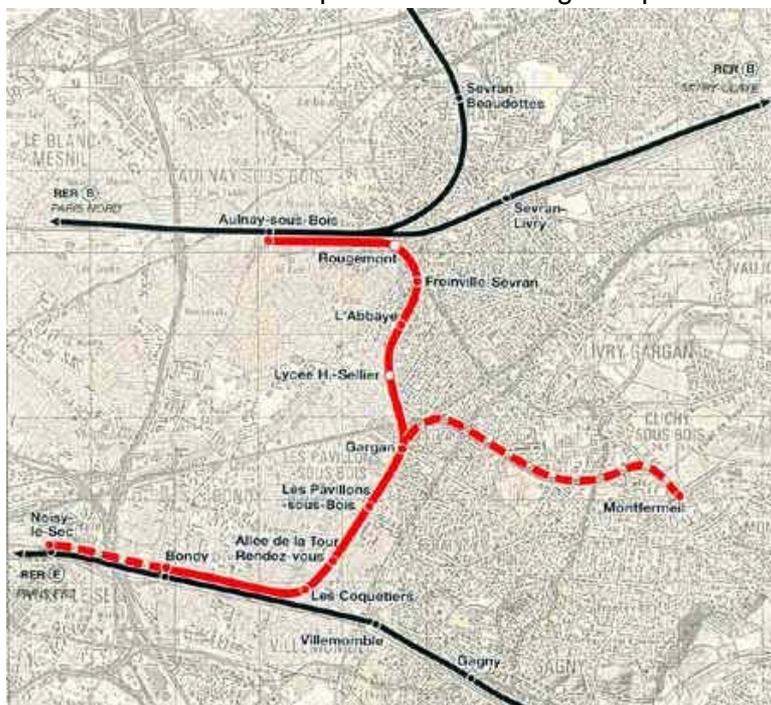
En raison notamment du nombre limité de points d'arrêt, le train manque d'efficacité pour assurer le rabattement des usagers de la grande périphérie vers les centres des principales agglomérations. Sur la base de ce constat, des dizaines de villes moyennes européennes favorisent actuellement l'extension de transports urbains continus à l'ensemble de l'aire urbaine par l'utilisation de "tramways d'interconnexions" et n'envisagent pas la mise en œuvre ou le renforcement des liaisons ferroviaires express (de type RER).

Le tramway d'interconnexion, également dénommé train léger ou tram-train, apparaît pour de nombreuses aires urbaines comme une *"opportunité unique de mettre en place un esprit d'agglomération qui concilie développement économique, aménagement du territoire, protection de l'environnement et qualité de vie des habitants"* (GART, 1998, p. 13).



Interconnexion en gare entre un train et un tram-train (Allemagne) - photo Karlsruhe Verkehrsbund GmbH ©

Le tramway d'interconnexion facilite, mieux que le train, une réflexion prospective intégrant l'élaboration d'un tracé et de dessertes de transports publics aux stratégies de localisation résidentielle dans le périurbain et en périphérie. Le tramway d'interconnexion permet d'assurer une desserte plus fine des bourgs et quartiers et accroît ainsi considérablement le



Carte : Tram-train *tangent* en banlieue parisienne - 2003. Source : <http://www.parisceinture.com/TramTrainBondyAulnay.htm>

nombre de citoyens directement desservis. Il permet en outre de relier le centre-ville et les pôles d'attractivité de l'agglomération (y compris les sites de gares) en participant à leur renforcement. Ce point est important au regard des efforts incertains de transformation de certaines gares situées en bordure d'agglomération en centralités locales créées *ex nihilo*.

Le train léger peut également commuter d'un réseau de type tramway urbain sur le réseau ferroviaire et ainsi susciter la création de nouveaux points d'arrêt intermédiaires entre les anciennes gares de la ligne. En outre, il offre des possibilités d'interconnexion en gare avec les trains régionaux très performantes.

Dans d'autres cas, le tramway d'interconnexion permet de renforcer les liaisons entre centres secondaires des périphéries métropolitaines, comme en Île-de-France où il est utilisé pour relier entre elles des gares RER situées sur différentes lignes radiales vers Paris. Leur

mise en œuvre s'effectue alors par l'exploitation partielle ou totale de lignes de chemin de fer tangentes désaffectées ou peu fréquentées. La faisabilité du redéveloppement de la ligne ferroviaire Wavre-Ottignies-Nivelles-Manage, actuellement désaffectée, sur la base d'un tel système de transport devrait être vérifiée. Ce redéveloppement offrirait sans doute des liaisons entre agglomérations brabançonnaises plus fines et plus souples que celles assurées par de petites rames de trains mais aussi plus rapides et plus structurantes que celles assurées par bus. Le SDER reconnaît d'ailleurs que le Brabant wallon manque de bonnes liaisons est-ouest¹¹ et préconise de classer cette ancienne voie de chemin de fer dans le réseau RAVeL "afin de ne pas compromettre les possibilités de sa réaffectation dans le cadre du RER" (SDER, op. cit., p. 79).

Le développement d'une ligne de train léger suppose qu'elle desserve des espaces densément peuplés. Les exemples étrangers concernent soit des agglomérations de taille supérieure aux principales agglomérations wallonnes, soit des régions urbaines fortement polycentriques¹². Cependant ces options devraient être étudiées en détail pour asseoir les choix à effectuer dans l'organisation des mobilités autour de Bruxelles¹³, et peut-être de Liège. Dans les autres principales agglomérations wallonnes (Namur, Charleroi), le développement de lignes de tram pourrait être encouragé. Le tram, comme le tram-train, offre une opportunité de restructurer les agglomérations par l'aménagement des voiries et des "entrées de ville" et favorise, plus que le bus, une ambiance d'urbanité et la formation d'identités collectives nouvelles au niveau de l'ensemble de l'aire urbaine.

Il est sûrement utile de conclure provisoirement par les résultats récents d'une étude franco-allemande (Bahn-ville)¹⁴, qui propose le schéma d'un "modèle «idéal» de développement régional" synthétisant les concepts de base d'un développement urbain orienté vers le rail à l'échelle de la région urbaine. Nous en reproduisons ici la note explicative.

"Le schéma **ci-contre** reprend pour une région urbaine disposant d'un axe de transport ferroviaire, le développement urbain qui, d'un point de vue théorique, permet de maximiser l'usage du transport collectif. Ce schéma est basé sur trois principes majeurs :

- le développement urbain à l'échelle de la région urbaine doit privilégier au maximum le développement des communes directement desservies par l'infrastructure de transport collectif et maîtriser le développement des communes non desservies ;
- l'accès aux communes desservies à partir des autres communes doit être facilité avec le souci de privilégier les modes non motorisés et les transports collectifs comme modes de rabattement ;

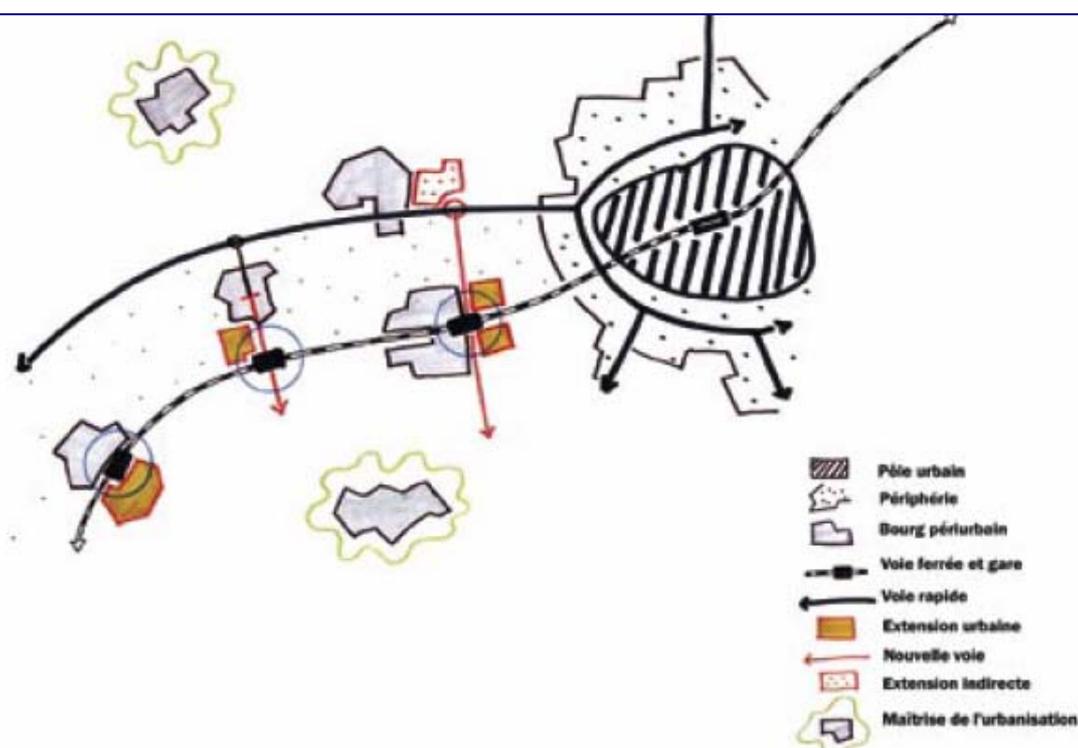
¹¹ Notons cependant qu'aujourd'hui plusieurs lignes de bus express (rapido-bus) structurent les liaisons entre les principales agglomérations brabançonnaises.

¹² Régions urbaines françaises où un projet de tram-train est à l'étude ou en cours : Mulhouse, Strasbourg, Lille, Bordeaux, Grenoble, Saint-Etienne. De tels projets existent également en Suisse, au Luxembourg, en Hollande, etc. Un récent développement de train léger en Allemagne concerne, par exemple, une région de +/- 600.000 habitants dont 160.000 habitent à moins de 2 km d'une gare. La ligne de 42 kilomètres (Bodensee – Oberschwaben) dessert une structure urbaine polycentrique densément peuplée (400 hab. / km²) qui connaît une forte dynamique démographique.

¹³ Mentionnons l'existence d'un récent rapport (5/2002), initié par le "réseau international de villes munies de tram-train" (LiRa) dans le cadre du programme européen Interreg IIIB qui analyse l'impact d'un éventuel tram-train pour Bruxelles.

¹⁴ Le rapport final de cette étude très instructive et achevée en 2004 est consultable sur le site internet suivant : http://www.bahn-ville.net/fr/1_projet/index.htm

Schéma : le modèle «idéal» de développement régional (2004 – source : Bahn.Ville)



- *enfin, et c'est peut être le plus important, on se déplace principalement pour faire quelque chose, les équipements et les services doivent donc, dans la mesure du possible, être localisés dans des communes desservies, en assurant une répartition équilibrée le long de l'axe permettant aux communes les plus importantes de conserver leur rôle central et aux plus petites communes desservies de gagner en centralité, en conservant un différentiel de polarité tout en le réduisant.* (Spieshöfer & alii, 2005, p. 32)

10. LES GARES ET LEURS QUARTIERS, DES CENTRALITÉS À LA CROISÉE DE PLUSIEURS ENJEUX

Nous avons démontré que les gares d'intérêt régional participent d'un projet de structuration d'ensemble des mobilités et que leurs requalifications doivent, en ce sens, être envisagées à l'échelle régionale et métropolitaine. A présent, nous nous attachons à décrire les enjeux de centralités que constituent les gares et quartiers de gare pour les agglomérations. Plaques tournantes du réseau urbain local et régional, *"les nœuds d'échanges entre différents modes peuvent, s'ils sont conçus correctement, faire émerger des lieux forts, exprimant à la fois les réseaux qu'ils prennent en charge et une identité locale forte, en rapport avec les activités qu'ils proposent et avec les espaces urbains qui les environnent"* (Pellegrino & alii., 1998, p. 29). A l'heure où la mise en concurrence des villes implique une double valorisation de leur accessibilité et de leur image, les sites de gares constituent de nouveaux enjeux de centralité, *"les gares deviennent des sites stratégiques autour desquels peuvent s'articuler la restructuration d'un quartier, l'implantation d'équipements ou de centres tertiaires, un projet de réaménagement d'espaces publics ou la refonte d'un schéma de circulation"* (Allaman, 2000, p. 38). Comme le soulignait déjà l'étude réalisée par F. Toupin et alii, le développement de sites de gares nécessite un croisement des échelles d'intervention, des étapes de réalisation et des domaines d'intervention. Pour mener de tels projets, il est presque systématiquement nécessaire :

- de croiser plusieurs échelles de territoire : celle de la gare elle-même, pour l'organiser, l'aménager en véritable pôle d'échange multimodal de transport ; celle du quartier de gare, à réhabiliter et à développer dans une logique de projet urbain, intégrant les objectifs de développement durable, renforçant le potentiel desservi par la gare tout en préservant voire renforçant la qualité de vie ; celle de l'agglomération, pour l'articulation au centre bourg et aux quartiers voisins ;
- de croiser trois échelles de temps : le court terme, pour prendre des mesures d'amélioration rapide, et ressenties comme des signaux du développement ferroviaire ; le moyen terme, pour mettre en œuvre des projets de développement et/ou de requalification du quartier et des services pour renforcer l'intégration urbaine ; et enfin le long terme, pour intégrer dans les démarches de planification les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs à long terme (renouvellement urbain, maîtrise de l'urbanisation) ;
- d'intervenir au moins dans quatre domaines : l'habitat (opérations neuves et/ou réhabilitation) ; les commerces et services (implantation à conforter ou à développer) ; l'activité économique (articulation des zones d'emplois avec la desserte ferroviaire) ; et le foncier.

Dans les points suivants, nous identifions les différentes facettes fonctionnelles et symboliques de la production de centralité autour des lieux de mouvement que constituent les gares. Nous envisageons ensuite les enjeux de développement urbain et d'action sur l'espace public qui se logent dans les quartiers proches des gares.

10.1 LES GARES, DES PÔLES D'ÉCHANGES AU CENTRE DU MOUVEMENT

Si les gares deviennent des lieux centraux, c'est, avant tout, fonction de leur rôle polarisateur des flux. Ainsi, certains auteurs qualifient les gares et les pôles d'échange de centralités d'accessibilité ou de "*centres de mouvement*" (Bordreuil). Les gares sont à la fois des lieux d'attraction des flux, mais aussi les lieux d'échanges entre modes de transports. Dans une perspective de report de mode, la requalification des gares concerne donc d'abord leur capacité à faciliter l'intermodalité, le changement de mode. Cet objectif implique la mise en œuvre de plusieurs mesures d'ordres différents qui sont analysées plus en détail dans la partie IV (recommandations).

Il s'agit de favoriser autant que possible l'accessibilité des gares pour tous les modes. Cette accessibilité doit s'établir en fonction des exigences spécifiques à chaque mode de déplacement. Différentes opportunités pourront être dégagées et des stratégies mises en œuvre en fonction de la spécialisation intermodale souhaitée à l'échelle régionale (rôle de park and ride plus ou moins affirmé ou d'échange entre transports intra- et interurbains), et selon le type d'insertion dans le tissu urbain de la gare (en centre-ville, à proximité d'une voie rapide, le long d'un RAVeL, ...). La révision des plans de circulation au niveau de l'agglomération est bien souvent nécessaire.

Il s'agit ensuite d'aménager la gare et ses abords en plate-forme d'échanges intermodaux. Si le bâtiment de la gare semble condenser dans les esprits le symbole de la connexion entre la ville et réseau ferré, les voies de circulation et les zones de stationnement des différents modes (parkings de voitures et de deux roues, gares des bus et des taxis, espace de dépose-minute) définissent ensemble une emprise beaucoup plus large qui compose le complexe d'échange intermodal. Ce complexe d'échange, lieu de rupture de charge pour les usagers, constitue l'élément de la chaîne du voyage dans lequel ils se sentent particulièrement fragilisés. Il est donc fondamental d'augmenter la qualité des séquences de déplacements entre modes, d'en raccourcir la durée, d'en faciliter la lisibilité par un traitement physique et architectural capable de traiter cette "superposition de seuils". A s'en tenir à une définition fonctionnelle des lieux-mouvements comme espaces de transit, il arrive

qu'on néglige les problèmes d'orientation, d'attente, de coordination, relevant de l'aménagement des lieux et de leur lisibilité. Le pôle doit offrir un "mode d'emploi" par son aménagement et sa signalétique mais aussi par la qualité de son offre intermodale (coordination des horaires, information du public, simplification billettique et tarifaire, labellisation du réseau, services de transport à la demande, services d'accompagnement en gare).

Notons qu'une attention particulière doit être portée à l'amélioration de l'accessibilité piétonne depuis les quartiers situés à l'arrière des voies (quartiers de faubourgs, ou lotissements périphériques). Il faut en renforcer les liens fonctionnels et symboliques à la gare. En effet, il ressort des statistiques INS que les résidents de ces quartiers sont généralement plus motorisés que dans les quartiers face à la gare et que l'utilisation du train semble dévalorisée en raison d'un accès souvent dissuasif à la gare.

Si les projets d'amélioration de l'accessibilité des sites de gare valorisent leur conception comme "territoire-réseau" au service de groupes d'usagers des transports, ils peuvent entrer en conflit avec les groupes d'habitants environnants, qui privilégient le "territoire-surface" et s'opposent aux conséquences négatives générées par l'augmentation du trafic tout comme à la baisse de la qualité de vie locale, voire de l'identité communale. Il s'agira donc de prévoir les conflits d'objectifs entre accessibilité et mobilité, vie locale et vie à l'échelle des réseaux urbains. Il faudra avant tout éviter que l'amélioration de l'accessibilité automobile ne dégrade l'accessibilité des autres modes (modes lents, bus), ni ne génère de trop fortes nuisances dans les quartiers résidentiels alentours. A cet égard, une régulation claire de l'offre de parking est nécessaire pour éviter le développement anarchique de parkings sauvages, souvent dénoncés, dans les quartiers environnants.



Dans le quartier de la gare de Gembloux – photo GUIDE 2004

Par ailleurs, la fréquentation d'une gare comme lieu d'échange modal ou d'attente peut être associée à un temps court, d'empressement ou parfois être caractérisée par l'ennui. Elle se vit le plus souvent comme une perte de temps. Dans ce contexte, il apparaît important de valoriser ce "*temps mort*" en développant des services d'accompagnement offerts aux voyageurs dans les gares (ou éventuellement dans leur proximité directe). En effet, favoriser la combinaison d'usage des moyens de transport dans la vie quotidienne renvoie au redéveloppement de ces services dans les interfaces (les gares), permettant d'offrir les mêmes opportunités dont disposent les automobilistes pour lesquels les potentiels de micro-activités réalisables en cours de déplacements se multiplient (shops de station-service, drive-in et autres équipements d'entrée de ville) (Kaufmann & alii., 2000, p. R-11).

Si les exigences d'aménagement des accessibilités et des plates-formes d'échanges entre modes s'imposent à toutes les gares avec la même acuité, les stratégies de déploiement de services semblent davantage conditionnées par le statut de la gare. A l'heure actuelle, de nombreuses gares situées quelque peu en retrait des zones centres génèrent des flux insuffisants pour susciter l'arrivée de services, d'autant que ces flux sont la plupart du temps uniquement concentrés aux heures de pointe. Une densification des environs de gares semble alors nécessaire pour que puisse se développer une offre commerciale et de services viable.

Selon les résultats d'une étude de V. Kaufmann, dans les gares importantes (gares centrales), les équipements de la gare sont ressentis comme très importants pour son image en général et la qualité du temps qui y est passé en particulier. L'image de la gare est ainsi ressentie comme une image de la ville, comme porte d'entrée. Pour ce type de gares, la rapidité de l'échange modal semble moins déterminante que dans les gares périurbaines et les services développés ne s'adressent pas uniquement aux voyageurs. La fonction d'accueil

y est plus évidente et des services s'y développent, tels que des centres d'informations touristiques, la Poste, une pharmacie, un centre de premiers soins ou encore des petits commerces ponctuels. V. Kaufmann observe que "*l'appropriation des services lors du passage en gare, déclenche souvent une utilisation de ces services en dehors d'un déplacement, pour laquelle on s'y rend spécialement*" (Kaufmann & alii., op. cit., p. 107). Ce constat a été confirmé par nos enquêtes ; 55% des usagers interviewés (522 personnes) déclarent venir dans le quartier de leur gare d'origine, même s'ils n'ont pas de train à prendre. De même, 40% des usagers fréquentent le quartier de leur gare de destination en dehors de leurs déplacements en train. On voit bien là comment les logiques d'accessibilité et d'attractivité se renforcent mutuellement pour définir une centralité toujours plus forte. Dans plusieurs grandes gares, ce sont de véritables galeries commerçantes qui sont développées. Retenons que si certaines expériences sont citées en exemple (la gare du Nord à Paris, Lehrter Bahnhof à Berlin, etc.), le développement de centres commerciaux est parfois problématique et n'est pas systématiquement valorisé. Sont souvent citées comme limites à leur implantation le risque de déséquilibre qu'elles peuvent engendrer dans la rentabilité des pôles commerciaux existants (tant ceux du centre-ville que ceux de la périphérie), la perturbation de la lisibilité des cheminements dans la gare (accès aux quais, sorties), la perte d'identité de la gare et la mauvaise rentabilité commerciale des échoppes se situant en dehors des principaux flux de passagers.

Par ailleurs, les grands distributeurs cherchent de plus en plus à s'implanter dans les principales gares express régionales, notamment en France, considérant le passage parfois très élevé de passagers et donc de clients potentiels. Ainsi, dans les principales gares périurbaines, qui assurent une fonction de gare d'origine, des services associés à un temps court devraient être davantage favorisés. Les services offerts peuvent alors être composés de petits commerces de consommation rapide, adaptés à la capacité limitée de portage des usagers, ou de services automatisés rassemblant en un même lieu des distributeurs de billets de banque, de timbres, de journaux, de boissons, de confiseries, des photomaton, des boîtes aux lettres, des bornes Internet, des téléphones, des fax, des visiophones, des écrans d'information (permettant de se renseigner sur la ville et sa région), etc.

Certains auteurs (F. Ascher, A. Dollfus) considèrent que dans les principales gares d'origine des navetteurs, il faut davantage développer des services urbains qui permettent une meilleure gestion du temps. Une prise en compte de la pendularité des déplacements de nombreux usagers pourrait favoriser le développement de services fonctionnant sur le principe de commande de service le matin au départ et de réception le soir au retour (lavoir, vidéo-club, crèches, etc.). Enfin, dans la perspective de construction d'une "*culture de l'intermodalité*" qu'il s'agit de favoriser, ne peut-on pas imaginer que les nombreux services d'aide à la mobilité (centrales de mobilité, de taxi, de location de voiture, de covoiturage, ...) puissent trouver leurs antennes dans les gares ? Il s'agit de mettre en œuvre un système d'offre de transports alternatifs à l'automobile ainsi qu'une bonne communication des possibilités d'articulation entre les différents modes de transports déployés. Précisons que dans la partie V, plusieurs scénarii de développement de sites de gares sont envisagés. Ceux-ci suggèrent différents degrés d'intensification commerciale en fonction de l'ampleur des pôles de gares en termes de flux et de taille d'agglomération.

10.2 LES LIEUX DE GARES, DES INFRASTRUCTURES PRODUCTRICES D'IDENTITÉ

L'adaptation des gares au statut de "*pôles d'accessibilité*" suppose de nombreux aménagements fonctionnels (accessibilité, connectivité, services d'accompagnement), mais elle implique également la prise en compte de la valeur symbolique, communicationnelle et d'usage que reçoivent ces centres de mouvement. Il s'agit principalement de considérer le rôle de porte d'entrée du système de mobilité que jouent les gares et les sociabilités qui s'y développent pour orienter les options d'aménagement proposées.

Si la recherche de rapidité et de qualité dans le temps de transport deviennent des enjeux majeurs, alors la revalorisation des sites de gares peut sans doute être vue comme une intégration dans le discours urbanistique de la nécessaire maîtrise collective du temps et de la valorisation des pratiques intermodales. Dans ce contexte, les gares sont de plus en plus considérées comme des "vitrines du système ferroviaire" et peuvent à ce titre fortement contribuer au succès et à l'amélioration de l'image du train et des transports publics chez les usagers. Elles peuvent le faire par la mise en valeur du patrimoine ferroviaire, notamment des "bâtiments voyageurs", mais aussi par un traitement paysager et une labellisation commune à l'ensemble du réseau (dans le traitement du pôle, des trains et des voies ferrées). Notons que la Région pourrait subsidier la rénovation des gares et de leurs abords. "En région Alsace, les communes peuvent bénéficier d'aides financières issues du Programme pour la modernisation des gares mis en place par la Région. Cette dernière prend en charge 50% des coûts de modernisation des stations, le montant restant étant supporté à parts égales par les communes et la SNCF" (Spieshöfer & alii, op. cit., p. 69).

Les nœuds de transports, parmi lesquels les gares ferroviaires régionales, sont des lieux de passage quotidien pour de nombreux usagers. Il convient dès lors de considérer le vécu du temps passé en gare, ainsi que les différentes sociabilités qui s'y développent. Cette prise en compte est particulièrement importante pour les deux profils majoritaires d'usagers qui se dégagent dans les gares wallonnes, les travailleurs pendulaires et les scolaires.

Pour les travailleurs pendulaires, le rassemblement est plutôt régi par une coprésence distante et ne présuppose pas, le plus souvent, les solidarités et les proximités d'une société d'interconnaissance (Joseph, 1998, p. 52). Ces rassemblements ont peu à voir avec la convivialité réputée de la vie de quartier et des relations de voisinage, bien que parfois de réelles relations s'engagent dans le temps de transport. Le rassemblement se confine dans un espace-temps spécifique orchestré par des heures de pointe réglées selon les horaires de travail. Ainsi, la valeur centrale des gares, soumises aux flux de navetteurs, est donc bien souvent réduite à une temporalité spécifique et cachée par la régulation des flux et l'économie du temps. Ces rassemblements semblent bien souvent incapables de faire apparaître une représentation des nouveaux espaces publics qu'ils suscitent. C'est sur la base de ce constat que I. Joseph parle de scénariser ou scénographier les différents usages des pôles d'échange que les rituels ordinaires de la mobilité ont tendance à transformer en hangars à navettes. Il est cependant intéressant



Elèves en direction de la gare d'Ottignies – photo GUIDE 2004



Sur les quais de la gare d'Ath – photo GUIDE 2004

d'évoquer le rassemblement de nombreux travailleurs pendulaires dans les galeries Ravenstein à proximité directe de la gare centrale de Bruxelles. S'y développent des sociabilités partiellement fondées sur les relations entre navetteurs. Ceux-ci s'y rassemblent longuement autour d'un verre avant le week-end. Ces pratiques s'observent dans certains quartiers de gares wallonnes, mais de manière moins affirmée.

Par contre, pour les scolaires, les gares et leurs abords sont de véritables espaces de rassemblement, de rencontre, de rendez-vous et d'échange entre pairs. Les gares deviennent pour beaucoup



Gare de Braine-l'Alleud – photo GUIDE 2004

de jeunes de véritables centralités vécues – leur terrain de jeu, disent certains – où ils passent parfois un temps considérable. Particulièrement dépendants des transports publics, les jeunes organisent grandement leur sociabilité depuis ces lieux de concentration de flux. Les objectifs de structuration territoriale par l'amélioration de l'offre en transport en commun devraient renforcer cette tendance.

La grande majorité des gares wallonnes sont avant tout des gares d'arrivées scolaires. En effet, les scolaires représentent près de 65% des abonnés à destination des soixante gares d'intérêt régional et la présence d'écoles est incontestablement

le premier vecteur de concentration autour des gares wallonnes. Il est important de saisir l'enjeu que représente cette présence massive des jeunes dans les espaces de transport. Celle-ci semble parfois source de conflits et de nuisances (appropriation exclusive de certains espaces, petite délinquance, etc). Il est, selon nous, important de ne pas céder à une tendance sécuritaire visant à exclure les jeunes des espaces de transport, mais de réfléchir à leur meilleur encadrement. Leur présence ne devrait-elle pas servir de support à la définition de la valeur centrale renouvelée que l'on désire insuffler dans les sites de gares ?

Le renforcement des gares wallonnes comme destinations par le développement de nombreuses activités économiques, s'il peut apparaître souhaitable, semble relativement spéculatif et incertain pour de nombreuses villes moyennes qui voient quotidiennement s'enfuir des centaines ou des milliers de travailleurs vers Bruxelles. La concentration des jeunes dans les quartiers de gare devrait, selon nous, encourager les gestionnaires des pôles de transport à réfléchir à la fois déplacements et appartenance. De nouvelles dispositions et dispositifs qui ne seraient pas seulement des contraintes systémiques (de la circulation ou de la communication) mais des contraintes rituelles doivent être mises en œuvre dans ces espaces (Joseph, op. cit., p. 11). Ne peut-on pas imaginer de définir des lieux de rassemblement spécifiques pour les jeunes, d'implanter les bibliothèques, les cyber-centres ou les maisons culturelles (maison des jeunes) à proximité immédiate des gares pour orienter et accompagner de manière constructive leur présence ?

Rappelons que de tout temps, *"la gare joue un rôle capital dans la vie d'une ville : celui d'accueil et de refuge de toutes les formes de marginalité, involontaires ou consenties, transitoires ou permanentes"* (Allaman, op. cit., p. 41). Dès lors la question se pose de savoir si les volontés convergentes des politiques, investisseurs, urbanistes qui projettent des opérations sur les gares pourront prendre en considération ce supplément d'âme, qui fait que la gare n'est pas le cœur de la ville pour sa seule fonction d'irrigation des flux mais pour sa capacité à servir d'asile.

10.3 LE QUARTIER DE GARE, MOTEUR D'UN PROJET URBAIN

La revalorisation des sites de gare doit également s'envisager en termes d'aménagement de l'espace public et d'opportunités de densification urbaine. Outre la bonne intégration, fonctionnelle et symbolique, de la nouvelle interface de transport, il s'agit donc d'une part de densifier les quartiers accessibles à pied (rayon d'environ 800 mètres) par des activités et des logements et d'autre part de réaliser des opérations d'aménagement urbain visant à développer le rôle d'espace public charnière, de lieu de ville et de centre de mouvement que les environs de gare sont amenés à jouer.

10.3.1 Recoudre la ville...

La coupure dans les localités que représente la ligne de chemin de fer, les espaces publics environnants négligés, les difficultés d'accès sont autant de marques d'un lieu en déclin, qui nécessitent une action d'aménagement affirmée pour renverser ce déficit d'image. Il s'agit donc d'améliorer l'aménité de l'espace public, d'intensifier le rapport à la ville, d'en offrir une meilleure acuité perceptive, de renforcer le sentiment d'urbanité.



Passage sous voies à Gembloux – photo GUIDE 2004

Trois enjeux urbanistiques semblent s'imposer systématiquement aux projets de revalorisation des gares et de leur quartier : la réduction de la fracture urbaine définie par l'emprise ferroviaire, la revalorisation des quartiers environnants et l'articulation au centre-ville ancien. Si ces enjeux doivent être pris en compte dans les opérations urbanistiques pour chaque site de gare, tous ne s'insèrent pas de la même manière dans le tissu urbain et une analyse au cas par cas est nécessaire. Les multiples formes d'insertion urbaine des gares peuvent sommairement être classées en trois catégories. Certaines se retrouvent insérées au cœur du tissu dense de l'agglomération (gares urbaines), d'autres marquent une charnière entre la ville dense et la périphérie, d'autres enfin se localisent plutôt en zone périurbaine (gare de périphérie et de petit bourg). Notons que l'atlas des gares d'intérêt régional (élaboré dans le cadre de cette étude) permet de saisir les principales caractéristiques relatives à l'insertion urbaine des sites et d'identifier les disponibilités foncières ainsi que l'ampleur de la fracture que constituent effectivement les emprises ferroviaires aux abords des gares.

Les gares les plus insérées dans les centres denses ne possèdent généralement pas de grandes disponibilités foncières et en conséquence ne peuvent pas aisément accueillir de vastes projets de développement. Cependant, la forte dégradation du bâti environnant devrait inciter les autorités à lancer des programmes de rénovation urbaine visant à renforcer la densité des quartiers par des interventions "*homéopathiques*". Par ailleurs, le rapport au centre historique y est souvent plus direct et les liaisons entre la gare et le centre-ville, notamment piétonnes, méritent d'être aménagées avec une attention particulière.

Les gares situées entre tissu dense (côté centre-ville) et tissu périphérique disposent en général de plus grandes disponibilités foncières. Pour ce genre de gares, les lignes de chemin de fer constituent le plus souvent une coupure importante dans le tissu urbain des localités qu'elles traversent. Ces coupures sont souvent renforcées par d'autres éléments structurants l'armature communale (canal, voie rapide, zone industrielle, ...). Après plusieurs décennies d'extension urbaine par delà les voies de chemin de fer, l'enjeu de l'intégration des quartiers périphériques par de nouvelles liaisons vers la gare et le centre-ville apparaît comme fondamental.



Emprise des voies à la gare d'Ans – photo GUIDE 2004

Les gares périurbaines possèdent également d'importantes disponibilités foncières et rencontrent généralement des problèmes similaires aux gares en limite de centres. Mais la

taille des agglomérations desservies tempère les ambitions de développement de projets urbanistiques.

Si les friches, parfois importantes aux abords des gares, nuisent à la qualité de leur environnement et semblent inviter à de vastes opérations urbanistiques, la grande majorité des interventions se révèle délicate et non sans risque. Les communes ont tendance à sous-estimer les motifs qui avaient prévalu à la relégation de ces territoires et plusieurs difficultés apparaissent de manière récurrente.

- *"Les hectares d'emprises ferroviaires, qu'ils se comptent en dizaines ou en centaines, forment toujours une irrémédiable rupture dans la continuité urbaine. Hormis les rares cas où la topographie accidentée vient au secours de l'urbanisation [comme à Verriers-Central, par exemple], seul un système de dalle peut parvenir à recréer une continuité."* (Allaman, op. cit., pp. 39-40). Or, un tel système de dalle s'avère le plus souvent irréaliste sur le plan financier. En Wallonie, il n'a été entrepris que dans les seuls projets de la gare de Namur et bientôt de la gare de Guillemins à Liège.¹⁵
- Les emprises ferroviaires se composent souvent de sols pollués et soumis aux nuisances directes du trafic ferroviaire, ce qui rend parfois leur exploitation dans le cadre de projets de développement résidentiel ou d'activités extrêmement difficile à mettre en œuvre.
- La disponibilité réelle des terrains proches des installations ferroviaires n'est pas garantie, bien que ceux-ci soient souvent sous-occupés. Ce constat avéré en France et en Suisse jusqu'à récemment, est également d'application dans le contexte wallon et s'applique particulièrement aux parcelles attenantes aux gares, et celles appartenant à la société de transport ferré¹⁶. Il s'agit donc de débloquer les problèmes fonciers en mobilisant tous les acteurs dans l'opération urbaine.

10.3.2 ... reconstruire la ville

La volonté de créer une nouvelle centralité autour de projets de gare, dans des quartiers pour la plupart dégradés, correspond d'abord à la recherche d'une nouvelle échelle, celle d'un repositionnement de l'agglomération dans l'aire métropolitaine ou dans l'Europe polycentrique dans le cas des gares TGV¹⁷. En France comme en Belgique, il semble que ce soit surtout l'arrivée future d'une ligne TGV qui déclenche une dynamique de revalorisation urbaine de la gare et de son quartier. Toutes ces villes se lancent dans de grandes opérations urbaines (Liège, Namur, Leuven, Nancy, Metz, Perpignan, etc.) afin de rendre davantage visible leur rôle croissant dans la régionalisation ou l'internationalisation des échanges. S'y conjuguent développement tertiaire (bureaux, bâtiments publics, commerces...) et restructuration du quartier (réaménagement du parcours urbain jusqu'au centre ancien).

¹⁵ Notons cependant qu'à Namur, la dalle, aménagée en galerie commerçante et assurant un passage entre le centre-ville et le quartier de Bomel, situé à l'arrière des voies, est actuellement fermée durant la nuit et qu'une large partie est toujours en attente d'un développement immobilier.

¹⁶ En Région de Bruxelles-Capitale, la déclaration gouvernementale (20 juillet 2004) prévoit qu'une négociation globale avec la SNCB devra être organisée en vue de planifier le dégel de ses réserves foncières. Elle précise qu'il ne sert toutefois à rien d'activer toutes les réserves foncières en même temps. La planification de l'urbanisation des sites ferroviaires sera menée en commençant par ceux qui sont le plus imbriqués dans le tissu urbain et en donnant la priorité aux opérations susceptibles d'augmenter le parc de logements et les zones d'accueil pour les entreprises.

¹⁷ En témoignent notamment les investissements considérables déployés pour la gare des Guillemins à Liège, où, pour symboliser la vocation métropolitaine de la capitale économique wallonne et, plus pragmatiquement, accueillir le TGV, on fit appel à un architecte de renommée internationale pour ériger une gare monumentale.

Si, dans l'optique d'un recentrage des activités génératrices de flux, les projets de développement des quartiers de gare devraient pouvoir infléchir l'implantation d'activités de nombreux prestataires de services, de promoteurs de centres commerciaux ainsi que de certaines entreprises, la question du développement économique autour des gares de villes moyennes doit être abordée avec prudence. En effet, il ressort des expériences étrangères, notamment françaises, que les grands projets de développement autour des gares concernent des agglomérations de taille plus importante que la majorité des villes wallonnes et que, sans un mouvement régional global, les gares restent des éléments marginaux qui ne constituent pas de puissants moteurs pour réussir la reconversion annoncée. De même, sans une volonté forte des collectivités locales de participer à un projet urbain, il ressort que même l'arrivée du TGV n'amène aucun bénéfice économique et urbain¹⁸. Comme semble le montrer l'exemple appréciable du nouveau projet de gare de Leuven, *"un management fort de la programmation et du développement par un opérateur mixte peut amener à un équilibre du projet"* (Libois, 2002, p. 60).



Place de la gare de Leuven

Autour des plus petites gares, pour lesquelles le développement d'activités semble plus improbable, l'enjeu principal est celui de l'accroissement de la fonction résidentielle. En effet, ces petites gares du périurbain, souvent délaissées, méconnues ou à l'abandon, revêtent un enjeu de constitution de polarité urbaine ou villageoise non encore réfléchi, ni maîtrisée. La notion de polarité est ici associée non seulement à la place de la gare dans un réseau de polarités secondaires, mais aussi à la quête identitaire de l'agglomération desservie, visant à l'intégrer, à en valoriser l'image. Sur le plan de l'aménagement, une difficulté subsiste dans la formation de ces centralités. *"Si tous les profits symboliques restent cantonnés à la ville-centre, la motivation de l'urbanisme pour les communes périphériques ne peut qu'être diminuée, cantonnée à la gestion d'incohérences d'infrastructures ou bataillant pour obtenir un minimum de qualité architecturale"* (Devisme, op. cit., p. 294). De plus, les enjeux stratégiques de localisation de logements (et d'activités) ne sont pas toujours identifiés par les promoteurs et les investissements en paraissent d'autant plus incertains.

Les opportunités de développement d'opérations d'urbanisme et d'aménagement, tout comme les enjeux de centralité varient donc considérablement selon le type de gares. Ces opportunités sont fonction de plusieurs critères qualifiant les gares : il s'agit des flux qu'elles génèrent (tant ferroviaires qu'intra-urbains), ce qui renvoie principalement à la taille de l'agglomération dans laquelle elles s'insèrent. Il s'agit de leur positionnement par rapport aux principaux pôles générateurs de déplacements régionaux (Bruxelles et les principales agglomérations), mais aussi de leur position dans la trame urbaine (proximité du centre urbain, de centres secondaires). La partie III permet de classer les 60 gares d'intérêt régional

¹⁸ Précisons par ailleurs que le Thalys wallon semble aujourd'hui ne pas atteindre les taux de remplissage escompté (45%, contre une prévision de 90%) (source : M. Capron, 2004, p. 106).

selon ces critères, qui doivent être systématiquement analysés pour évaluer les potentiels de développement des gares et de leurs quartiers.

Il existe plusieurs modèles urbanistiques de développement de sites de gares visant à favoriser une mixité fonctionnelle (activités économiques, espaces résidentiels, services, centres culturels et de loisirs). Un des modèles les plus répandus est l'approche du "*transit-oriented development (TOD)*", développée aux Etats-Unis dans le but de rentabiliser les investissements dans les grandes infrastructures de transport en commun qui ne parve-

Exemple d'application de l'approche TOD à la gare de Mont Saint-Hilaire (source : CPDT, rapport final 2003)



naient pas à attirer une clientèle suffisante. L'approche TOD peut se résumer en quatre principes : la pluri-fonctionnalité (intégration de résidences, de commerces, de lieux de travail, d'institutions et d'écoles), la variété de l'offre résidentielle (pour tous types de revenus), l'intégration des infrastructures de transport en commun dans les différentes activités et, enfin, la densité des usages (en relation avec les transports en commun).

Dans la partie V, quatre modèles de densification/diversification fonctionnelle ont pu être élaborés en reprenant certains principes de la méthode TOD. Ces modèles tentent de distinguer quatre types de projet urbain allant de l'agencement d'un pôle tertiaire autour d'une gare centrale à la gare périurbaine polarisatrice de logements.

La méthode TOD, qui vise à transformer ces quartiers en de nouveaux pôles d'attractivité, prévoit une densification la plus élevée de l'habitat et des activités à proximité immédiate de la gare. Ce principe confirme que la question foncière et immobilière constitue l'un des moteurs de la relation urbanisme-transport. La forte accessibilité des environs de gares peut avoir tendance à en faire augmenter les valeurs foncières. On constate déjà ce phénomène autour de futures gares RER ainsi qu'autour de certaines grandes gares (Namur).

Dans certains projets de densification des quartiers de gare menés à l'étranger, notamment en Allemagne, cette hausse des prix du foncier a eu pour effet d'écartier les ménages les moins riches et de décourager la production de logements financièrement accessibles. Pourtant, favoriser l'implantation de logements sociaux à proximité des gares peut être une opportunité de mener une politique sociale visant à soulager les ménages à faibles revenus

de dépenses excessives en matière de mobilité. Comme le souligne le programme pilote "Fannie Mae's" dans le contexte américain, *"les ménages qui habitent à proximité de gares diminuent significativement leurs dépenses globales de transport, ce qui leur permet de s'offrir de meilleures options d'habitat"* (NAPTA, 2002, p. 4). Il est donc important de réfléchir les outils qui peuvent être mis en œuvre pour favoriser le maintien de logements accessibles.

10.3.3 Assurer un management fort pour mener les opérations de revitalisation

Les projets de développement d'opérations de requalification des gares et de leur quartier rencontrent de nombreuses difficultés de conception, de gestion et de coordination. Il semble qu'un management affirmé au long des différentes phases du processus soit nécessaire pour garantir le succès de telles opérations. Dans la partie IV (recommandations), il est fait allusion, à plusieurs reprises, aux diverses missions et compétences qui pourraient spécifiquement incomber aux coordinateurs, aux agents de liaison que nous avons qualifiés de *"managers de gare"*. Ce rôle semble nécessaire pour allier approche visionnaire, planificatrice et consensuelle. De plus, se contenter d'une organisation en série où les savoir-faire sont affectés aux différentes dimensions à traiter (urbanisme, transport, activités économiques, immobilier) d'une manière séparée s'avère moins profitable. En effet, ce type de structure n'incite absolument pas les experts à rechercher des points d'accord entre eux et à dégager une vision synthétique. Il faut développer un système d'organisation favorisant l'adhésion au projet d'ensemble et l'appropriation des recommandations.

Plusieurs auteurs identifient un nouveau principe d'urbanisme qui se développe notamment autour des projets de gare. *"L'idée retenue est celle d'un «projet-processus» menant à la constitution d'une trame urbaine, les mailles de cette trame urbaine devant ensuite être remplies."* (Devisme, op. cit., p. 319) La réurbanisation des quartiers de gare est donc un processus qui se développe sur le long terme (plus d'une dizaine d'années), autour de phases prédéfinies, mais susceptibles d'être soumises à des variations. Les acteurs doivent développer une capacité à passer d'un projet à l'autre, ainsi qu'une aptitude au recyclage et au renouvellement urbain. Le volontarisme se signale dans l'intelligence de la mise en rapport. L'ensemble du processus doit s'inscrire dans un cycle d'améliorations successives au fur et à mesure des rencontres entre acteurs. Pour réunifier la pensée locale, il est nécessaire d'organiser le jeu d'acteurs, d'autant plus que ceux-ci n'identifient pas toujours les enjeux que représente la présence d'une gare régionale sur leur territoire. Ainsi, il convient d'organiser la maîtrise d'ouvrage en amont afin de lancer une série de réflexions permettant de saisir au mieux les opportunités existantes et les objectifs généraux à atteindre. Des études économiques, des études de marché de définition, des études de tourisme et de loisirs, des audits fonciers doivent être entrepris.

Notons que dans ces pratiques de management urbain, la référence à l'intérêt général n'est bien souvent plus mobilisée et laisse la place à un intérêt commun défini dans des pratiques de concertation (substitution du contrat à la règle). Le rôle du politique devient la gouvernance caractérisée par la négociation (plutôt que le conflit) et la régulation de la ville fondée sur le partenariat public-privé. Cette tendance illustre un glissement de la gestion stricto sensu au management. Si la structure de choix des collectivités semble désormais plus ouverte, le risque de perte d'autonomie des décideurs publics est cependant bien réel.

Dans certains cas, la question se pose de savoir s'il s'agit d'un véritable projet d'urbanisme issu des pouvoirs publics et s'intégrant au mieux dans une politique d'aménagement global ou d'une stratégie de promotion mise en place par une société privée afin de soutenir de pures opérations de développement immobilier. Les projets d'Eurostation en cours autour de la gare du midi à Bruxelles et de la gare d'Anvers-central renforcent ces interrogations. Si dans ces grands projets de développement de sites de gare, on peut clairement identifier la tendance de grands groupes immobiliers, de grandes entreprises de bâtiment ou de services à proposer des prestations incluant études préalables de faisabilité, construction et parfois

exploitation, il en est tout autrement pour les villes wallonnes. En effet, la complexité croissante des projets urbains, des études, des suivis, des montages financiers, des exploitations (avec des obstacles juridiques généralement nombreux), mais surtout le coût de ce genre d'opération fait que les villes moyennes ont les plus grandes difficultés à accéder à ce genre de prestation. De plus, le montage de ce genre de projet "dépend de l'engagement et du bon vouloir d'autres acteurs publics ou privés susceptibles de participer à des partenariats publics-publics ou publics-privés. Or, de manière générale, les informations qui permettaient au maître de l'ouvrage de connaître les conditions à réunir pour favoriser ces partenariats publics-publics ou publics-privés font défaut" (Bailly, Pellegrino, Hüsler, Ruegg, 2001, p. 111).

11. BIBLIOGRAPHIE

AGUILÉRA, A., MIGNOT, D., (2002), "Formes urbaines et mobilité", in *Actes du 38^{ème} colloque de l'ASRDLF du 21-23 Août 2002*, Trois-Rivières, [en ligne] Disponible sur : http://www.uqtr.ca/screg/T_Mignot.pdf

ALLAMAN M. (2000), "La double vie des gares", in ROULLIER J.-E., *Diagonal (revue)*, n° 143, mai-juin, 2000, Paris.

ASCHER F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, éd. Odile Jacob, Paris.

BAILLY A., PELEGRINO P., HÜSLER W., RUEGG J. (ss.dir.) (2001), *Grandes infrastructures de transports, forme urbaine et qualité de vie – le cas de Genève et de Zurich*, éd. Anthropos, coll. Géographie, Paris.

BAUMONT C., LE GALLO J. (2000), "Les nouvelles centralités urbaines", in *Les théories à l'épreuve des faits*, BAUMONT C., COMBES P.-P., DERYCKE P.-H., JAYET H., eds. Economie géographique, Paris, Economica, pp. 211-239.

BONNEL P., GABET P. (1999), *Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des transports collectifs.*, Laboratoire d'Économie des Transports, ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2.

BORDREUIL J.-S. (1996), "Centralité urbaine, ville, mobilités" in *Le courrier des villes*, CNRS, Paris.

BUCK CONSULTANTS INTERNATIONAL (2001), *LiRa Final Report : The new Challenge for Light Rail in Europe, from vision to action.*, International network of Light Rail Cities, La Haye.

CAPRON M. (2005), "Une année mitigée pour la SNCB", in *L'année sociale 2004*, ss dir. REA A., Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles.

COMITE CONSULTATIF DE LA SNCB (2000), *Relations ferroviaires transfrontalières*, avis 00/06, Bruxelles, sur internet : <http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/be/doc/2000-06fr.pdf>

CONSEIL DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Déclaration gouvernementale et accord de gouvernement*, session ordinaire 2004 du 20 juillet 2004, Moniteur belge, sur Internet : <http://www.weblex.irisnet.be/Data/crb/Doc/2004/107136/images.pdf>

DEVISME L. (2001), *L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets*, Thèse d'État, sous la direction de J-S Bordreuil, Université François-Rabelais de Tours, Tours.

DEVISME L., THIBAUT S. (2001), "Centralités émergentes : le nord de Tours", in *Villes et territoires*, MSH, Laboratoire Architecture, Usage, Altérité, Nantes.

EUROPEAN COMMISSION (05/1999), *SDEC : schéma de développement de l'espace communautaire : vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, approuvé au Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Postdam.

GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) (1998), *Au-delà des villes, des transports pour tous*, éd. GART, Paris.

GAYDA S., BOON F., SCHAILLEE N. (2003), *Le projet SCATTER - Sprawling Cities and Transport : from Evaluation to Recommendations*, Programme SCATTER, présenté à l'European Transport Conference, 10/2003, Strasbourg.

GOVERNEMENT WALLON (1999), *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, DGATLP, Namur.

GRILLET-AUBERT A., GUTH S. (2003), *Transport et architecture du territoire, Recherche : état des lieux et perspectives*, ed. Recherches / IPRAUS, Coll. Questionnements, Paris.

HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M. (2002), "Quantification et analyse évolutive de la désurbanisation", in *Les coûts de la désurbanisation*, ss dir. DE KEERSMAECKER M.-L., Etudes et documents, CPDT, n°1, Namur.

HATE S., MESQUIDA J.-M. (2000), "Les institutions et la coproduction du bien public", in Fabert J., (ss dir.), *Ère urbaine, aires urbaines. Les enjeux de la gouvernance*, Contributions à la 21^{ème} rencontre nationale des agences d'urbanisme, 26-28 sept. 2000, Strasbourg, éd. P. Reibel, pp. 8-11.

HEILEMANN A., KEMMING H. (2002), *Rail Oriented Development on Urban and Regional Levels. Potentials and impacts, Policy Measures and Processes.*, ERSA – ILS, Dortmund.

KAUFMANN V., JEMELIN C., JOYE D. (2000), *Entre rupture et activités : vivre les lieux de transport. De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces.*, Direction du PNR 41 (Programme national de recherche "Transport et environnement, interactions Suisse-Europe"), Berne.

KAUFMANN V. et alii (1999), *le vécu des lieux du transport face à l'aménagement des gares*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes, coll. science, technique et société, Lausanne.

JOSEPH I. (1998), *La ville sans qualité*, éd. de l'Aube.

LIBOIS B. (2/2002), "éditorial du dossier Gares", in *A+ (revue)*, n°175, Bruxelles

MILLE M.-N. (5/2001), "Pôles d'échanges : territoire urbain de la ville?", in AVTM, Association villes et territoires méditerranéens (coordination), *Hiérarchie, fonctionnalité et aménagement urbain des pôles d'échanges (séminaire permanent régional pôles d'échange)*, Cahier pôles d'échanges : mobilité et structuration des territoires intra-métropolitains, n°2, cahier VTM, Aubagne.

NAPTA (National Alliance of Public Transportation Advocates) (2002), *The Benefits of Public Transportation. Essential Support for a Strong Economy*, NAPTA, [en ligne] Disponible sur : <http://65.114.146.18/resource/pubs/essential.htm>

PAULLEY N., PEDLER A. (2000), *Transland*, rapport final pour publication, Commission Européenne, Programme RTD transport dans le cadre du 4^{ème} programme.

PELLEGRINO P., FOEHR C., JEANNERET E. (1998), "Mégapoles, centres et infrastructures, observations directes", in *Espaces et sociétés*, n° 95, Paris, pp. 63-84.

SPIESHÖFER A., PUCCIO B., SOULAS C., LECLERCQ R., BENTAYOU G. (2005), *Enseignements du projet Bahn-Ville : développement d'un urbanisme orienté vers le rail et intermodalité dans les régions urbaines allemandes et françaises*, BMBF/DRAST, coopération franco-allemande DEUFRAKO.

TOUPIN F. (2001), "La revitalisation des lieux de gares dans le périurbain", in SDRG, *déplacements : les gares dans la ville*, restitution de l'atelier 17 déc. 2001, Grenoble.

Partie III : IDENTIFICATION DES QUARTIERS DE GARE ET ENJEUX

12. INTRODUCTION GÉNÉRALE

Cette troisième partie de la recherche aborde deux aspects fondamentaux pour l'aménagement de l'espace autour des gares : le statut de la gare dans le réseau ferroviaire et son contexte local. Il est essentiel d'analyser ces deux composantes en vue d'établir des recommandations d'aménagement en adéquation avec le type de gare.

L'étude réalisée porte sur toutes les gares du réseau Inter-City (IC) et les futures principales gares RER des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles. Elles sont reprises dans la suite de l'étude sous l'appellation gares IC/RER.

Pour chacune des gares étudiées, un lot de données a été constitué grâce à la collaboration de la SNCB, du MET, de la DGATLP et de la DGPL afin de préciser l'affectation et l'occupation au sol d'une part et les flux de voyageurs d'autre part.

13. LE CONTEXTE LOCAL DES GARES : APPROCHES SPATIALES

Le contexte spatial autour des gares a été envisagé sous deux angles d'approche complémentaires.

En premier lieu, l'analyse de la situation juridique à travers le plan de secteur a été réalisée. Celui-ci favorise-t-il l'implantation de logements autour des gares ou au contraire, par la présence de zones non urbanisables, freine-t-il les projets d'implantations diverses ?

Ensuite, l'occupation actuelle du sol a été analysée sur la base des données du cadastre.

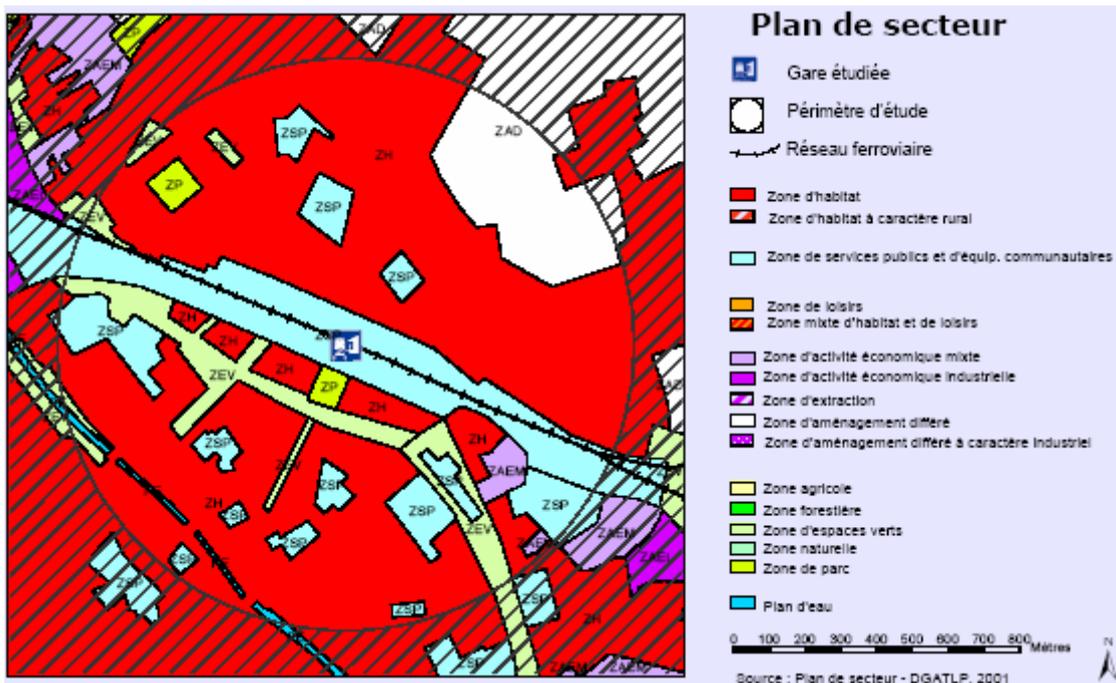
Arbitrairement, le rayon d'étude autour des gares a été fixé à 800 mètres. La notion de quartier de gare, définie de la sorte, ne prend pas en compte des facteurs socio-culturels ou urbanistiques et les descriptions portent dès lors sur une zone fixe de 200 ha centrée sur la gare.

De plus, un travail de validation des données sur le terrain ainsi qu'une étude approfondie pour une dizaine de gares ont été effectués.

13.1 L'AFFECTION DU SOL

13.1.1 Les données

L'analyse se base sur la couverture vectorielle du plan de secteur (2001) (carte 1) et vise à comparer la répartition des différentes zones d'affectation en Wallonie avec la répartition de ces mêmes zones autour des gares (pour toutes les gares et pour les gares IC/RER seulement).



Carte 1 : affectation du sol autour des gares

13.1.2 La prédominance des zones urbanisables

Plusieurs points intéressants peuvent être mis en évidence à partir du tableau 1.

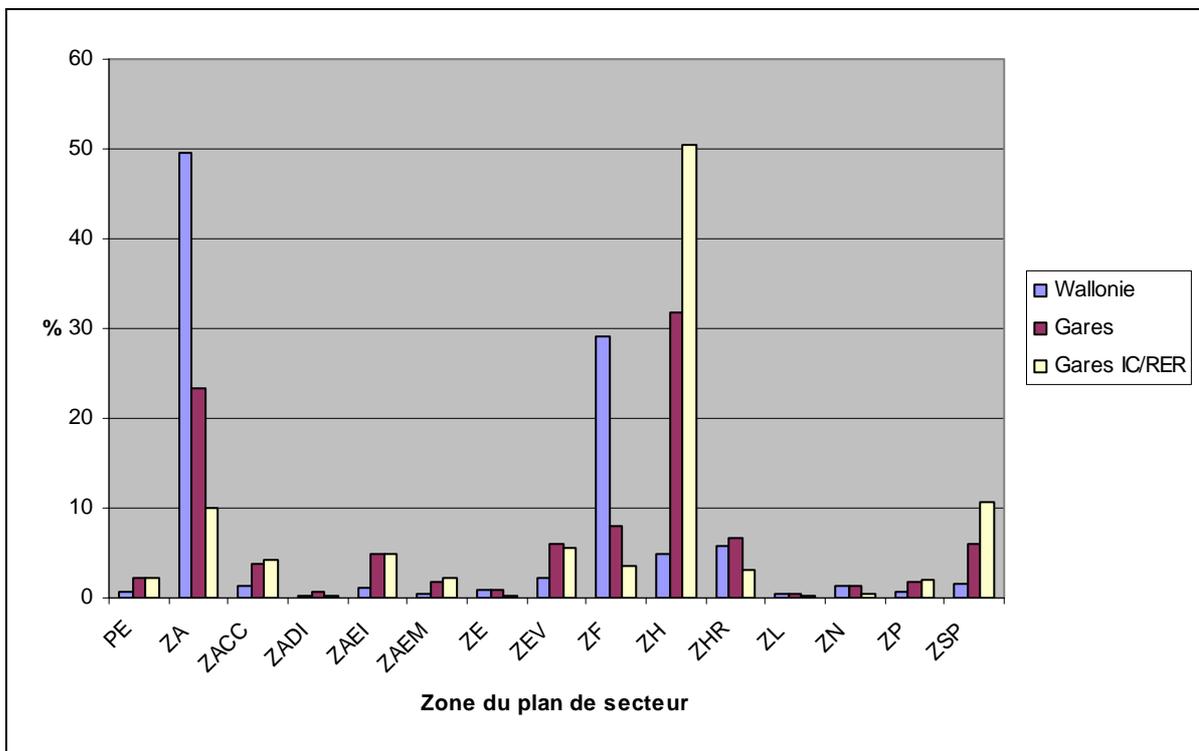


Tableau 1 : Répartition des différentes zones du plan de secteur en Wallonie, autour de toutes les gares wallonnes et autour des gares IC/RER.

En premier lieu, on remarque l'augmentation attendue de la zone de service public et d'équipement communautaire. L'emprise du chemin de fer étant depuis 1999 reprise en "zone bleue", il est en effet logique que sa superficie soit plus conséquente autour des gares.

Cependant, ces zones couvrent également les écoles et certains bâtiments administratifs et reflètent par conséquent le caractère urbain des quartiers de gare.

La zone d'habitat, qui pour l'ensemble de la Wallonie ne couvre que 5 % du territoire, devient largement majoritaire dans un rayon de 800 mètres autour des gares IC/RER. Plus de la moitié de la superficie des quartiers de gares est destinée à l'habitat. Les ZACC (zone d'aménagement communal concerté) sont également plus présentes autour des gares tandis que les zones d'habitat à caractère rural le sont moins.

Toujours dans les zones destinées à l'urbanisation, les zones d'activité (industrielle et mixte) ainsi que les zones de service public sont proportionnellement plus nombreuses autour des gares que sur l'ensemble de la Wallonie. La présence de zones d'activité industrielle autour des gares reflète le lien étroit qui existait par le passé entre les industries et le transport ferroviaire.

Inversement, les zones agricoles et forestières, représentant respectivement 50 et 30 % de l'affectation du sol en Wallonie, ne couvrent plus que 14 % autour des gares. Cela représente malgré tout plus de 1500 ha et ce dans un rayon très limité (800 m). En considérant l'ensemble des gares wallonnes (262), ce ne sont pas moins de 15.000 ha qui sont affectés à l'agriculture ou à la forêt.

La proportion de zones de plan d'eau est plus importante et due à l'implantation de nombreuses villes, et donc de gares, à proximité notamment de la Meuse ou de la Sambre.

Dès lors, au vu de la présence nettement plus importante de zones destinées à l'urbanisation autour des gares, le plan de secteur ne semble pas être un frein, dans un futur proche, au développement des quartiers de gare et ce d'autant plus pour les gares IC/RER. Les 1500 ha affectés à l'agriculture ou à la forêt ainsi que certaines zones d'activité industrielle libres ou occupées par des entreprises consommatrices d'espace pourraient faire l'objet ultérieurement d'une modification d'affectation.

13.2 L'OCCUPATION DU SOL

13.2.1 Les données

L'occupation du sol autour des gares est déduite du plan de localisation informatique (PLI) et de la matrice cadastrale.

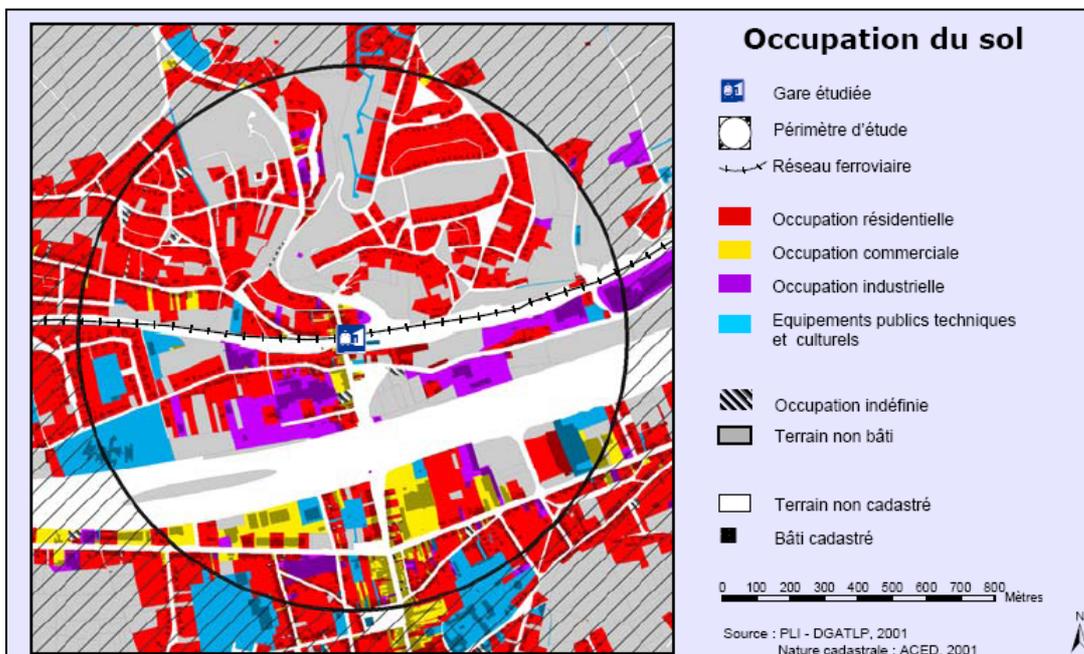
Réalisé par la DGATLP, le PLI est un fond de repérage vectoriel et continu sur l'ensemble du territoire wallon. Il a été calé sur les cartes topographiques 1/10000 de l'IGN. Il reprend les limites parcellaires, les limites des bâtiments et les numéros de parcelles renvoyant à la matrice cadastrale.

Cette matrice renseigne notamment la nature de la parcelle et sa superficie. Les natures cadastrales, au nombre de 224, se partagent entre les natures bâties (maisons, bâtiments scolaires, commerces, ...) et les non bâties (prés, carrières, terrains à bâtir, ...). Cependant, pour les besoins de l'étude, les natures cadastrales ont été regroupées en cinq catégories (Occupation résidentielle – Occupation commerciale – Occupation industrielle – Equipements publics, techniques et culturels – Terrain non bâti). A celles-ci viennent s'ajouter les terrains non cadastrés. Ceci est illustré par l'exemple repris ci-après (carte 2).

Ces données offrent une carte d'occupation du sol de notre territoire. En dépit de leurs qualités et leurs utilités que différents travaux au sein de la Conférence permanente du développement territorial ont mises en évidence, ces natures présentent malgré tout quelques inconvénients. En effet, le cadastre est une base de données prioritairement fiscale. Il apparaît dès lors que les changements de nature entraînant une forte différence de revenu cadastral n'échappent pas longtemps à l'administration, au contraire de modifications de nature n'entraînant pas ou peu de réévaluation importante du revenu.

De plus certaines natures cadastrales peuvent, sous une même dénomination, cacher plusieurs réalités. L'ACED dispose d'informations supplémentaires qui lèvent cette ambiguïté mais nous n'avons pu en disposer.

Cependant, à l'échelle de travail retenue, le cadastre propose actuellement les données les plus pertinentes.



Carte 2 : L'occupation du sol aux abords des gares sur la base des données cadastrales

13.2.2 Méthodologie : analyse en composante principale et regroupement des gares

Pour établir une typologie de l'occupation du sol dans les 60 gares sur la base du cadastre, l'outil statistique a été utilisé. Une analyse en composante principale et ensuite une seconde par regroupement nous ont permis de classer les gares en cinq groupes principaux.

Pour l'analyse en composante principale, portant sur l'occupation du sol, les natures cadastrales sont synthétisées par les six occupations suivantes : commerciale, publique, résidentielle, industrielle, le non cadastré et le potentiel foncier.

L'analyse a permis d'identifier deux composantes principales qui traduisent les aspects suivants : les fonctions publique et résidentielle, s'opposant au potentiel foncier, et le caractère industriel. Ces composantes sont jugées significatives puisqu'elles résument 80 % de l'information contenue dans les occupations de départ. Les 60 gares ont dorénavant de nouvelles coordonnées dans un espace à deux dimensions.

Ces deux composantes ont servi de base à une analyse de classification dans le but d'établir des groupes de gares similaires en fonction de leurs caractéristiques d'occupation du sol. Trois méthodes de classifications sont retenues au vu de leur pertinence et de leur stabilité dans les résultats des groupements obtenus (voir le graphique à la fin de cette partie). Elles mettent en évidence cinq groupes de gares dont les caractéristiques sont résumées au point suivant.

13.2.3 Les cinq contextes spatiaux autour des gares wallonnes

Les 60 quartiers de gare se répartissent en cinq grands types d'occupation du sol.

Le premier groupe reprend les quartiers de gare largement urbanisés (Liège, Namur, Verviers, Braine-l'Alleud, Arlon, Nivelles et Tournai). Les terrains non bâtis y occupent moins de 8 % de l'espace. On retrouve principalement des terrains résidentiels (35 %) et des infrastructures publiques (20 % environ). Les commerces et les entreprises occupent respectivement 5 et 7 % des 200 ha autour de la gare.

A l'inverse, sept gares sont situées dans des quartiers peu urbanisés (Yvoir, Profondsart, Liers, Marbehan, Thulin, Lustin et Hainin). Environ 62 % des terrains sont agricoles ou boisés. La résidence constitue l'essentiel des terrains bâtis sur près de 18 % de la superficie tandis que les infrastructures de transport en occupent 14 %. Les commerces, entreprises et infrastructures publiques sont peu étendus.

L'essentiel des gares wallonnes sont implantées dans des quartiers à dominante résidentielle. Toutefois, il convient de distinguer parmi ceux-ci les quartiers disposant encore de grandes réserves foncières de ceux plus densément bâtis.

Le premier sous-groupe compte une quinzaine de gares localisées dans des quartiers résidentiels (33 %) comptant ou non des superficies scolaires, des bureaux ou des équipements publics (16 %) (Genval, Rixensart, Jambes, ...) voire même des commerces et des entreprises (8 à 12 %) à l'image de petites villes (Waremmes, Libramont, Huy, Braine-le-Comte, Eupen, Tamines, Ciney, Leuze, Saint-Ghislain...). Les disponibilités foncières se limitent à 15 % des terrains.

Le second sous-groupe, également caractérisé par l'importance du résidentiel (25 %) comprend une douzaine de gares localisées en périphérie du noyau bâti. Ce caractère périphérique se marque essentiellement par les terrains non bâtis (45 %) et les infrastructures de transports (20 %). Il s'agit, entre autres, des quartiers de gare de Gembloux, Jemelle, Luttre et Boussu. L'importance de la résidence peut parfois être atténuée par la présence de certains terrains d'entreprises industrielles en activité ou non.

Les deux derniers groupes se caractérisent par l'importance des superficies industrielles dans le périmètre proche de la gare. Les gares urbaines et industrielles comme Charleroi, La Louvière, Herstal, Mouscron possèdent plus de 12 % de superficies industrielles pour 10 % de superficies d'équipements publics, 5 % de commerces, 30 % de résidence, 25 % d'infrastructures de transports et un potentiel foncier d'environ 15 %.

Un petit nombre de gares, formant le dernier groupe, possède un environnement peu bâti et industriel.

14. LE STATUT DES GARES DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE

14.1 INTRODUCTION

A côté de l'approche spatiale, une analyse du statut de la gare dans le réseau ferroviaire est indispensable et complémentaire.

En effet, des gares ayant de nombreuses disponibilités foncières dans leurs alentours immédiats peuvent prétendre à des types d'aménagement radicalement opposés et ce en raison des flux de navetteurs qui les caractérisent. Il est évident que les aménagements futurs autour d'une gare voyant partir plus de 3000 abonnés le matin ne peuvent être transposés tel quels à une gare plus modeste attirant moins de 500 navetteurs chaque jour.

Si les contextes spatiaux varient d'une gare à l'autre, il en va de même pour les flux. Que ceux-ci soient envisagés sous l'angle des départs ou des arrivées, voir des départs et des arrivées, établir une typologie au sein de notre échantillon ne coule pas de source.

Cependant, en vue de définir des stratégies et des actions visant le report de mode, ce travail de classification, ou du moins celui de cerner les grandes tendances des mobilités ferroviaires, est donc essentiel.

De plus, pour 2003, la SNCB annonce avoir transporté 155 millions de voyageurs au niveau national. Dans le futur, la stratégie proposée par la SNCB vise un accroissement supérieur à 50 % du nombre de voyageurs transportés par train (y compris le futur RER) à l'horizon 2012 (250 millions de passagers) par rapport à 2001 (151 millions). Cet ambitieux objectif pourrait paraître irréaliste au regard de certains chiffres (- 10,9 % de voyageurs entre 1980 et 1998). Cependant, depuis 1997, le nombre de voyageurs est en augmentation constante. Entre 2002 et 2003 le nombre de voyageurs nationaux a en effet augmenté de 2,7 %.

L'augmentation de ces flux ne peut donc à notre avis être envisagée sans une politique forte d'aménagements cohérents de l'espace autour des gares, politique qui elle-même nécessite une bonne connaissance de la situation actuelle.

14.2 LES DONNÉES

La SNCB nous a transmis un inventaire des abonnés en date du 17 mars 2004 au départ ou vers une des 60 gares étudiées (liste en annexe). La base de données porte sur plus ou moins 80000 personnes en possession d'un abonnement.

Pour chacun de ces abonnés, les renseignements suivants sont disponibles : la gare d'origine, la gare de destination, le code postal du lieu de résidence de l'abonné, le type d'abonnement (scolaire ou non) et une information sur la présence ou l'absence d'un abonnement de bus combiné à l'abonnement de train.

Cette base de données a permis de mettre en évidence pour chacune des gares étudiées le nombre de personnes au départ de la gare et les principales destinations des voyageurs à partir de celle-ci. Inversement, le nombre et la provenance des navetteurs vers les 60 gares ont pu être établis tout en distinguant dans les deux cas les scolaires des non scolaires.

Grâce au code postal du lieu de résidence de l'abonné, les aires de chalandises des gares ont également pu être étudiées.

Remarquons cependant que ces analyses se basent uniquement sur les abonnements. Ne sont pas pris en compte la vente des tickets journaliers ou les formules tarifaires type go-pass. Toutefois, comme l'indique le point suivant, les données d'abonnements englobent la plus grande part des navetteurs réguliers.

14.3 LES GARES WALLONNES ET LE FLUX D'ABONNÉS

Avant d'entrer plus en détails dans l'analyse des flux, il est important de dégager les grandes tendances du transport ferroviaire de voyageurs au niveau régional.

En ventilant les 155 millions de voyageurs nationaux en fonction des comptages visuels qui sont effectués chaque année, on peut estimer à 152.000 le nombre de voyageurs un jour de semaine en Wallonie. La Flandre et Bruxelles comptabilisent pour leur part respectivement 236.000 et 136.000 départs par jour en semaine.

Comme décrit au chapitre précédent, notre étude se base exclusivement sur les abonnements concernant les gares IC ou futures RER. Cet échantillon, reprenant un peu plus de 102.000 mouvements journaliers propres à la Wallonie, représente dès lors plus de 65 % des flux journaliers. Les 35 % restant se partageant entre les voyageurs non abonnés et ceux n'ayant comme gare de départ ou comme gare d'arrivée aucune des gares étudiées.

En comparaison, au niveau national, selon les chiffres de la SNCB, les abonnés représentaient, en 2003, 63 % des voyageurs, les billets et les cartes trains couvrant les 37 % restant.

Le schéma 1 synthétise les flux au sein de notre échantillon et permet d'identifier les grandes tendances qui sont développées plus en détails par la suite.

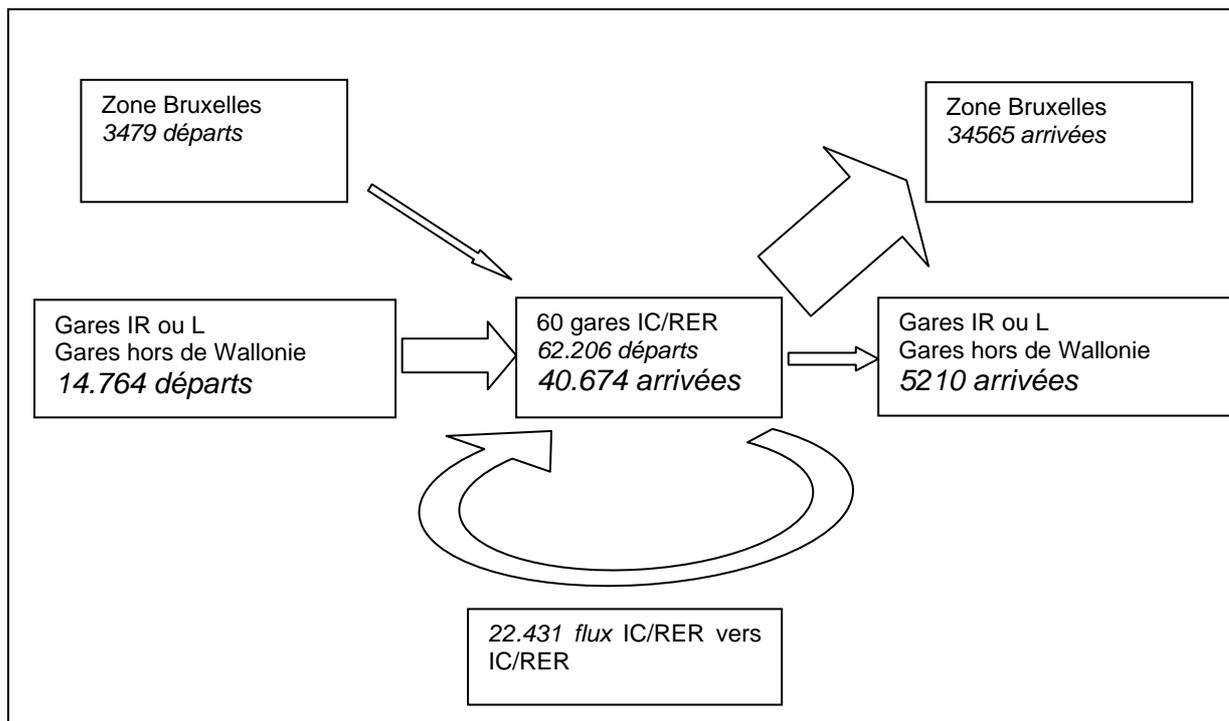
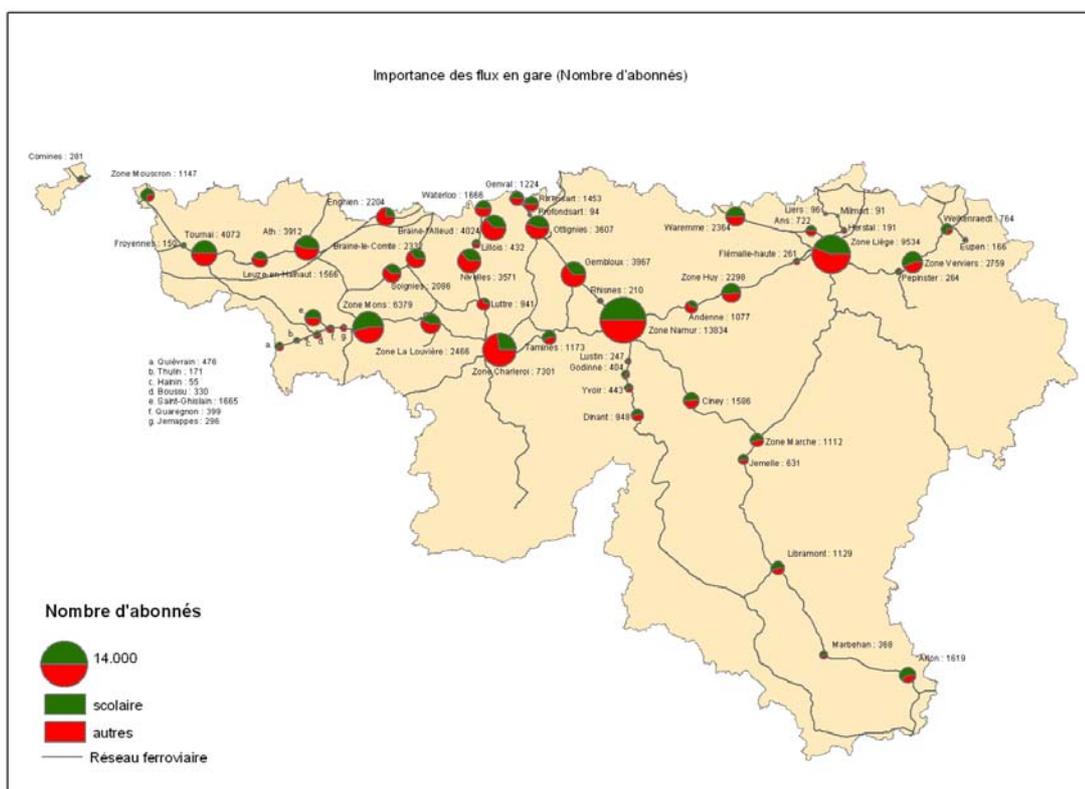


Schéma 1 : flux au sein de l'échantillon

Concrètement, pour la journée du 17 mars 2003, 34.500 départs ont lieu d'une gare IC/RER vers les gares de la zone Bruxelles, 5210 vers les gares L, IR ou se situant hors de Wallonie et 22.431 navetteurs voyagent entre deux gares IC/RER. A ces 22.431 arrivées au sein d'une gare IC/RER viennent s'ajouter 3500 voyageurs en provenance de Bruxelles et 14.760 des gares IR, L ou des gares hors de Wallonie. Ces flux, arrêtés sur la matinée, s'effectuent en sens inverse le soir.

La carte ci-dessous reprend pour les gares IC/RER le nombre d'abonnés embarquant sur une journée complète (matin et soir). Une distinction est faite entre les abonnements scolaires et non scolaires.



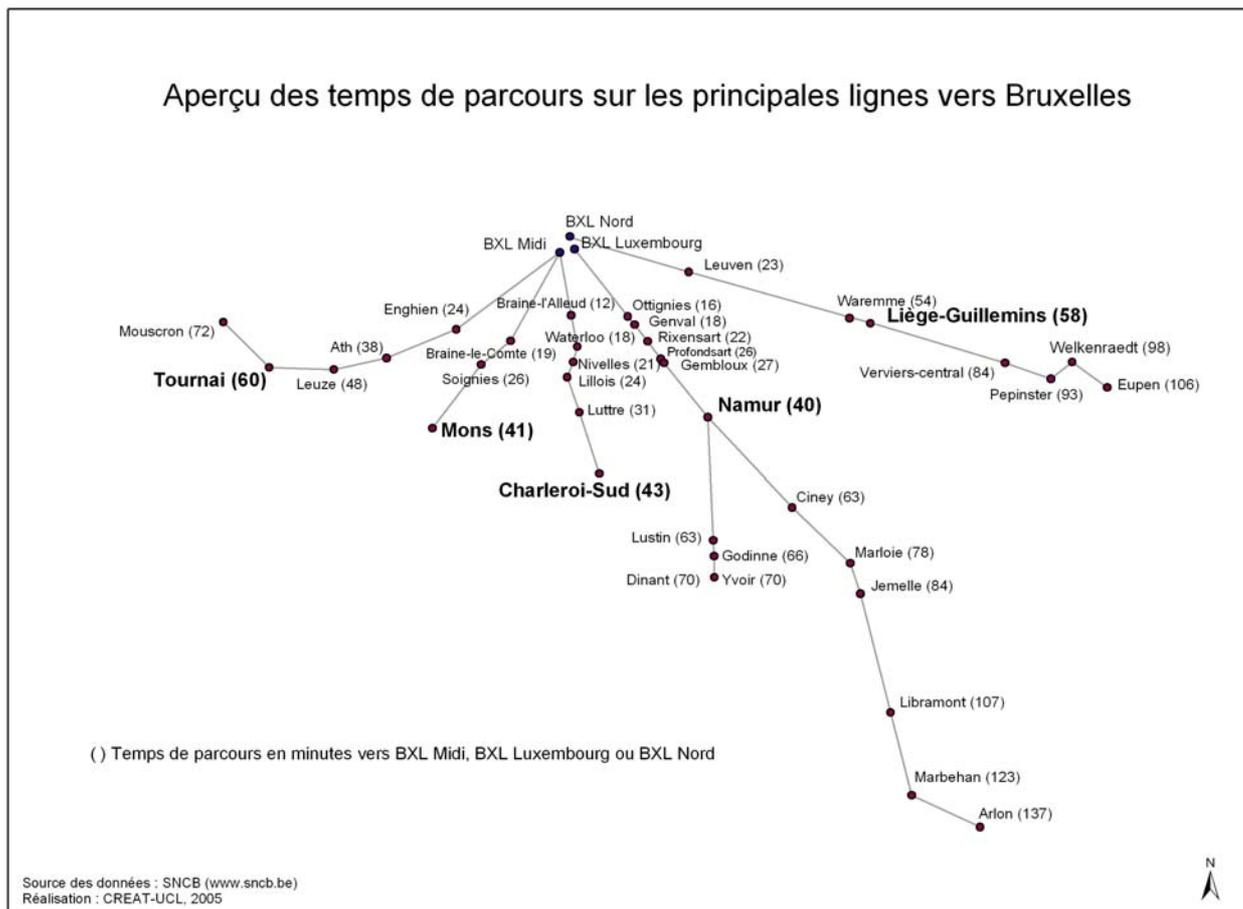
Dans le peloton de tête, nous retrouvons les zones "Namur", "Liège" et "Charleroi". Avec respectivement 13.800, 9500 et 7300 abonnés y prenant le train un jour de semaine, que ce soit comme trajet aller ou comme trajet retour, ces trois zones englobent plus de 30 % des flux de notre échantillon.

A l'opposé, Hainin, Liers et Milmort, avec en tout 242 abonnés au départ ou à l'arrivée, sont caractérisés par un nombre de mouvements extrêmement faible. Par ailleurs, 26 gares enregistrent moins de mille abonnés par jour et ensemble elles comptabilisent moins de 10 % des embarquements en Wallonie.

D'autre part, il est intéressant de constater que les scolaires représentent 45 % des usagers au sein des gares étudiées.

Enfin, pour illustrer la prédominance de Bruxelles comme destination pour les travailleurs, une carte synthétise le réseau ferroviaire wallon en fonction des temps de parcours principalement vers la capitale et secondairement entre les principales gares wallonnes. Elle met en évidence la disproportion entre l'ouest et l'est de la Wallonie en ce qui concerne le nombre de gares à moins de 45 minutes de Bruxelles.

De même, il existe une réelle fracture de part et d'autre de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Celle-ci semble jouer un rôle de frontière entre l'est et l'ouest avec Namur comme seul point de passage. Ailleurs, l'absence de lignes ou des temps de parcours excessifs par la voie la plus directe (le trajet Ottignies-Leuven prend un peu plus d'une heure pour seulement 38 minutes via Bruxelles-Nord) empêchent ou limitent les déplacements entre ces deux parties de Wallonie.



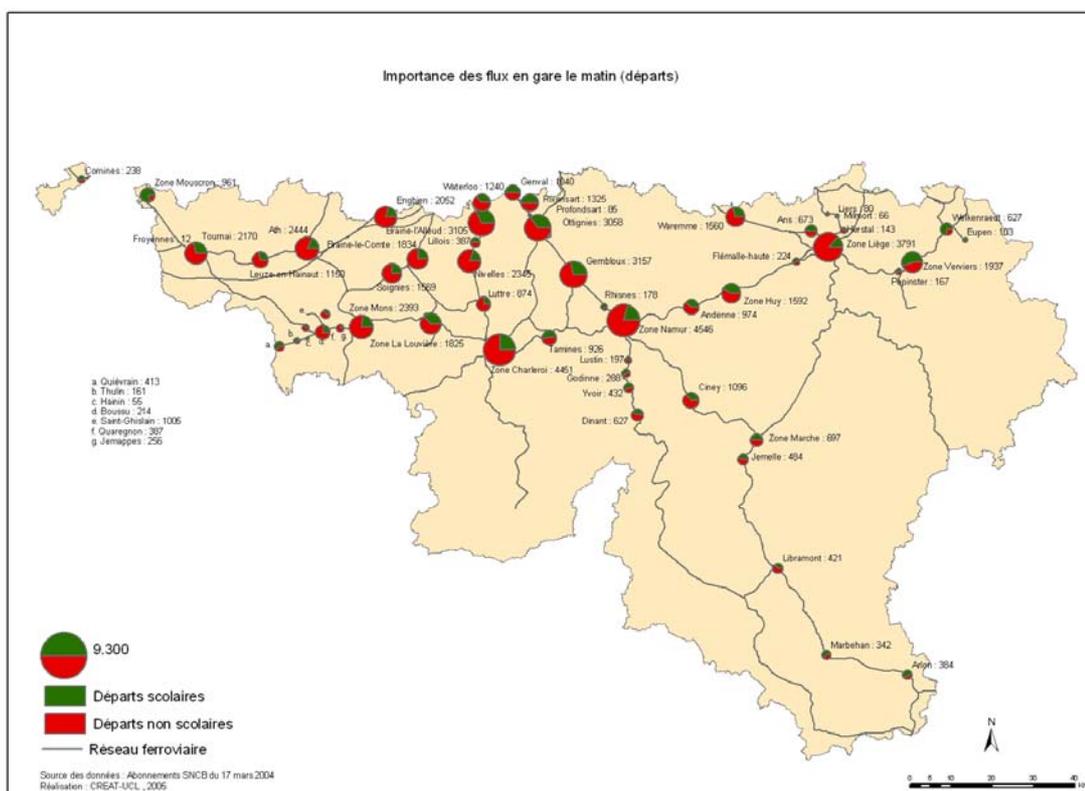
14.4 LES GARES COMME ORIGINE

En s'intéressant aux gares comme origine, on fait référence au flux des voyageurs embarquant le matin pour se rendre à leur lieu de travail ou de scolarité. Le chapitre suivant traitera quant à lui des gares sous l'angle "destination", c'est-à-dire des flux de navetteurs débarquant et passant dès lors la journée, ou du moins une partie de celle-ci, dans les environs de la gare, avant de reprendre le train plus tard dans la journée pour rejoindre leur domicile.

Ce chapitre est subdivisé en trois parties. La première renseigne sur l'ordre d'importance des départs au sein des différentes gares et analyse les destinations principales à partir de celles-ci. La seconde s'intéresse plus particulièrement aux aires de chalandises des gares alors que la troisième met en évidence les modalités d'accès des navetteurs à la gare.

14.4.1 Les départs ... vers quelles destinations ?

Plus de 62.000 départs sont opérés le matin à partir des gares IC/RER en Wallonie.

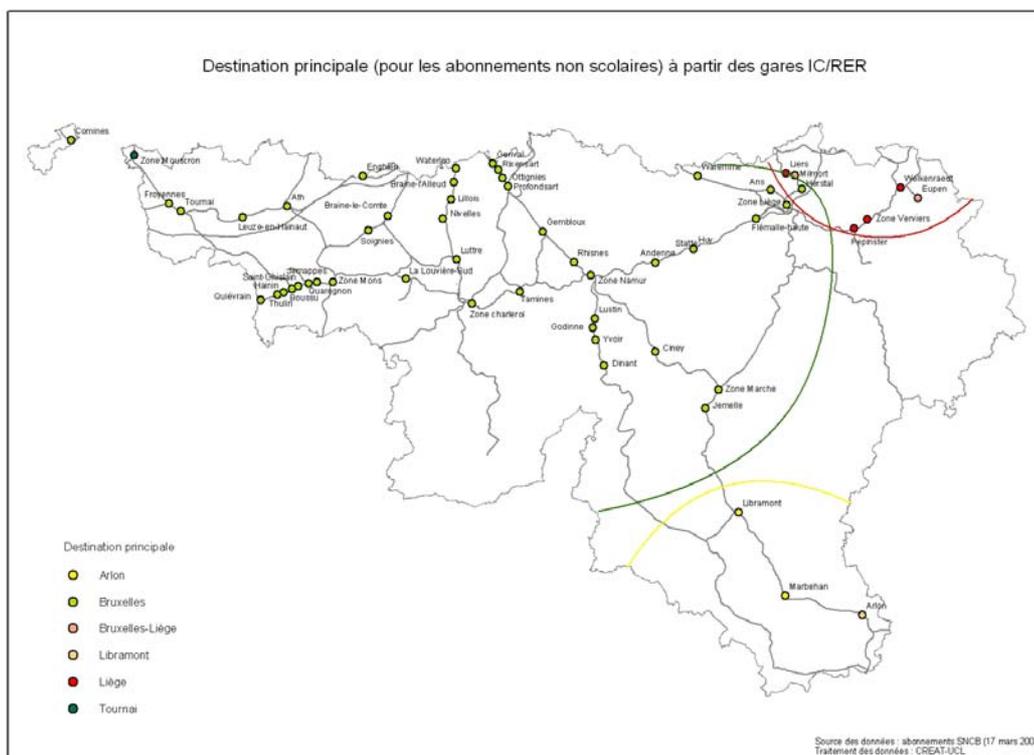


Nous retrouvons aux premières places, en terme d'importance, les zones "Namur", "Liège" et "Charleroi". Cependant, à elles trois, elles ne représentent que 20 % des flux. A côté de ces trois gares, huit autres concentrent 33 % des flux. Ainsi, Gembloix, Braine-l'Alleud, Ottignies, Ath, Mons, Nivelles, Tournai et Enghien totalisent ensemble plus de 20.000 départs le matin. Dès lors, onze gares concentrent plus de 50 % des départs.

Par contre, un peu plus d'une vingtaine de gares enregistrent moins de 500 départs et totalisent moins de 10 % des trajets. Sans surprise, la majorité de ces petites gares se trouvent éloignées de Bruxelles.

En effet, la "Zone Bruxelles" capte la majeure partie des navetteurs wallons (56 %) de notre échantillon et si on soustrait de ces trajets les scolaires, trois personnes sur quatre (74 %) se rendent à Bruxelles. Les cartes ci-dessous illustrent le phénomène.

En mettant en évidence la première destination des navetteurs non scolaires, trois bassins se dessinent.

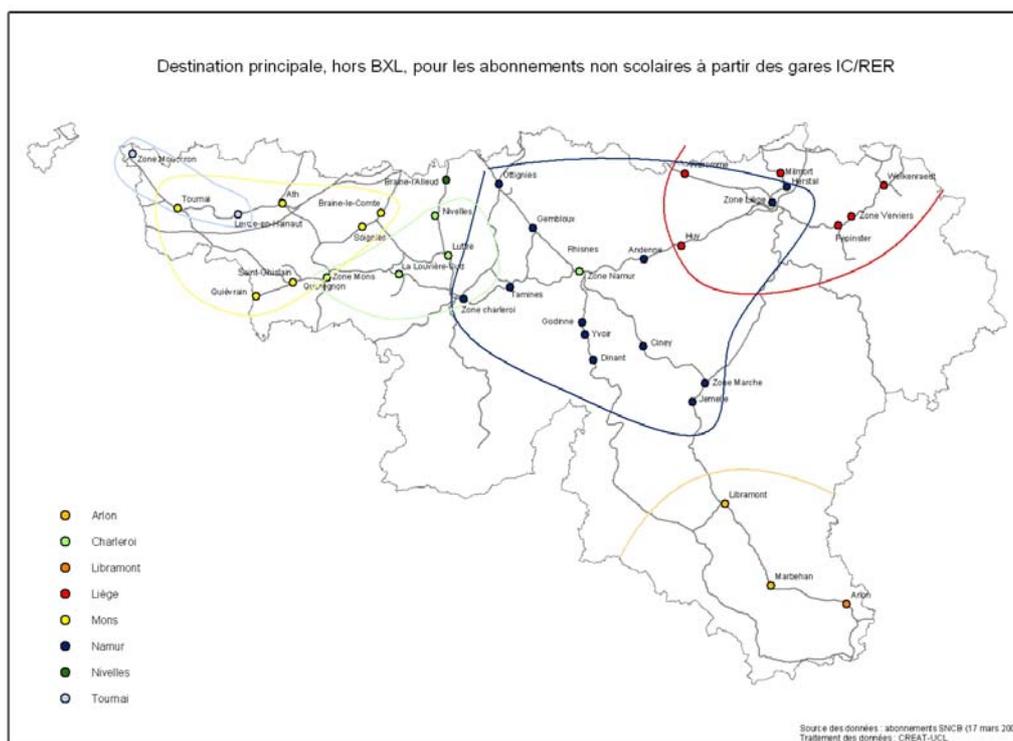


Le bassin le plus important est celui de Bruxelles. La majorité des navetteurs des provinces du Hainaut, de Namur et du Brabant wallon se rend en premier lieu vers la capitale belge. Celle-ci draine également une partie non négligeable des voyageurs de la province de Liège au détriment de la zone "Liège" elle-même.

Cette zone constitue le second bassin. Les gares de Liège drainent principalement les abonnés en provenance d'Eupen, Welkenraedt, Verviers et Pepinster. Notons également que les petites gares de Liers et Milmort rabattent également des navetteurs vers Liège.

Enfin, entre Jemelle et Libramont, un basculement semble s'opérer. En effet, si au départ de Jemelle, les voyageurs non scolaires remontent encore principalement vers Bruxelles, au départ de Libramont, Arlon devient la destination principale.

Cette première carte masque les déplacements intra-Wallonie. Par contre, la carte suivante indique les déplacements internes en ne tenant pas compte des déplacements vers Bruxelles.

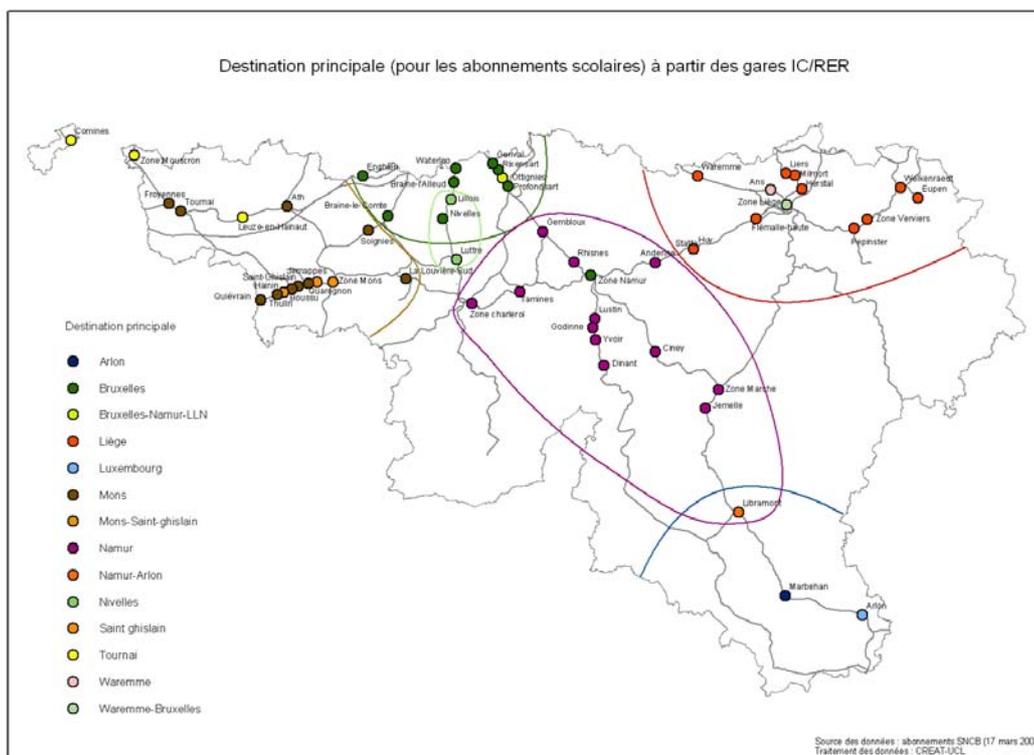


Le principal bassin wallon est centré sur Namur qui devient une destination importante lorsque Bruxelles est éclipsée. Il s'étend depuis Ottignies jusque Jemelle-Dinant et de Charleroi à Liège.

Le bassin orienté vers Arlon reste naturellement le même. Le bassin d'attractivité ferroviaire de Liège s'élargit sans pour autant prendre une dimension très importante. La position excentrée de Liège qui a été mise en évidence précédemment, l'empêche très certainement de bénéficier d'une vaste aire de chalandise ferroviaire en Wallonie.

Enfin, les abonnés du Hainaut semblent se diriger principalement vers Charleroi, Tournai et Mons. Le bassin de Charleroi souffre cependant de l'absence de données pour les gares non IC/RER de la ligne 132.

D'un autre côté, les scolaires, avec environ 20.000 abonnements, restent minoritaires par rapport aux départs des travailleurs (42.000), rapport qui s'équilibre cependant fortement pour les petites gares ainsi que pour les zones de Verviers et Mouscron. Les destinations principales sont plus variées et mettent en évidence les trajets plus courts effectués par les scolaires.



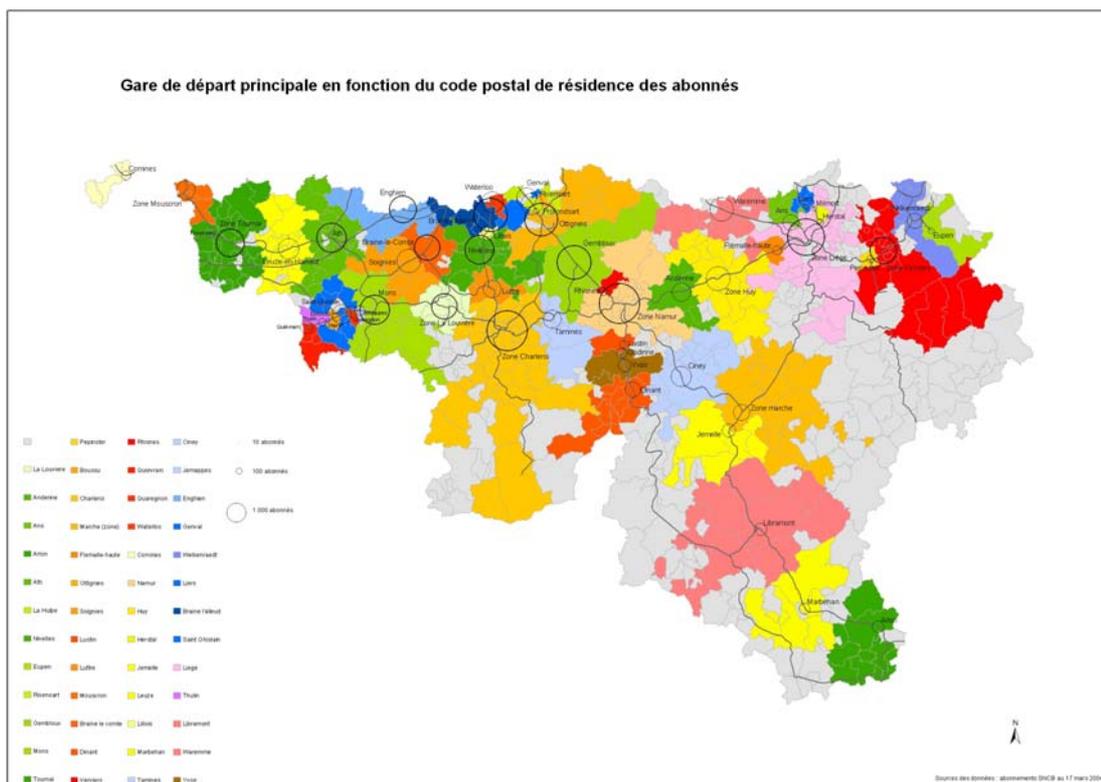
Comme pour les travailleurs, Namur est la destination principale des scolaires en Wallonie. Liège dessine plus clairement son bassin à l'inverse de Bruxelles. Cette moindre polarisation de Bruxelles permet à une ville comme Nivelles d'affirmer son statut de pôle scolaire. Libramont joue toujours un rôle charnière mais cette fois-ci entre Namur et Arlon. Dans le Hainaut, Mons est un grand pôle de scolarité. Saint-Ghislain et Tournai sont cependant également à prendre en considération dans la région alors que la zone Charleroi est totalement absente.

14.4.2 Les aires de chalandises et l'attractivité des gares

Après avoir analysé les destinations principales de chacune des gares, une seconde démarche vise à identifier les lieux de résidence des abonnés ainsi que l'attractivité de la gare au sein de son aire de chalandise.

14.4.2.1 Les aires de chalandises

Les aires de chalandises des différentes gares étudiées sont reprises sur une carte établie à partir des codes postaux du lieu de résidence des abonnés. Pour chaque code postal, la gare de départ principale a ainsi été retenue. Les résultats reflètent assez bien les disparités du réseau entre l'est et l'ouest de la Wallonie, disparités qui ont été relevées précédemment par la carte schématique des temps de parcours.



Les gares du Hainaut, nombreuses et avec des liaisons rapides vers Bruxelles, semblent drainer leur clientèle dans des aires de chalandise relativement homogènes et d'importance moyenne malgré le nombre élevé de navetteurs au départ de celles-ci. Avec comme exception la gare de Charleroi qui, par le fait de l'absence de gare IC sur la ligne vers Couvin, étend son aire de chalandise de façon conséquente.

Le Brabant wallon, avec les lignes 161 et 124 est découpé de façon sensiblement différente mais suit dans l'ensemble la même logique. L'aire de chalandise d'Ottignies se démarque et est fort similaire à celle de Gembloux en province de Namur. Ces deux gares, points de départ importants des navetteurs vers Bruxelles, captent, sur une aire étendue en direction de l'est, un nombre important de clients.

En province de Liège, les gares des zones "Liège", "Verviers" et "Huy" attirent la majeure partie des navetteurs. Waremme, intercalée entre Liège et Bruxelles, joue elle aussi un rôle non négligeable dans la région. Les aires de chalandise de Herstal et Pepinster sont très limitées contrairement à celles d'Ans ou Milmort.

Les gares de la zone "Namur" semblent recruter leur nombre, pourtant élevé, de voyageurs dans un périmètre restreint à l'exception de Gembloux. Entre Namur et Dinant, les petites gares de Lustin, Godinne et Yvoir se concurrencent l'une l'autre.

Vers Arlon, les gares de Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont et Marbehan ont des aires de chalandise relativement importantes et ce malgré le peu de navetteurs qu'elles attirent.

14.4.2.2 Attractivité

Outre l'étude de l'aire de chalandise en termes d'étendue, il convient de prendre en compte la population résidente dans celle-ci ainsi que le nombre d'abonnés, ce qui a été réalisé au travers d'un indice d'attractivité. Cet indice doit être compris comme un indicateur de comparaison entre gares.

Un peu moins d'une vingtaine de gares ont des aires de chalandise avec une population supérieure à 100.000 habitants. Parmi celles-ci, seules Namur, Mons, Verviers, Gembloux et Ottignies arrivent à capter un nombre élevé de navetteurs parmi la population concernée (plus de 1,2 % (moyenne wallonne)). Charleroi, La Louvière et Soignies se situent dans la moyenne wallonne alors que les gares de Liège, Ans, Herstal, Liers, Eupen, Arlon, Tamines, Luttre, Saint-Ghislain et Flémalle-Haute semblent peu performantes en termes d'attractivité.

Le second groupe où les aires de chalandises englobent entre 50.000 et 100.000 habitants est principalement constitué des gares du Hainaut, du Brabant wallon et de la province de Namur ayant une bonne desserte vers Bruxelles et de la gare de Waremmes. Les départs varient entre 900 et 3000 abonnés sauf pour les gares de Jemappes, Quaregnon et Milmort qui connaissent des départs nettement moins importants. A l'exception de ces trois gares, les quinze autres (Tournai, Nivelles, Braine-l'Alleud, Waremmes, Huy, Waterloo, Rixensart, Genval, Mouscron, Enghien, Andenne, Ath, Braine-le-Comte, Ciney et Leuze) ont un indice d'attractivité supérieur à la moyenne.

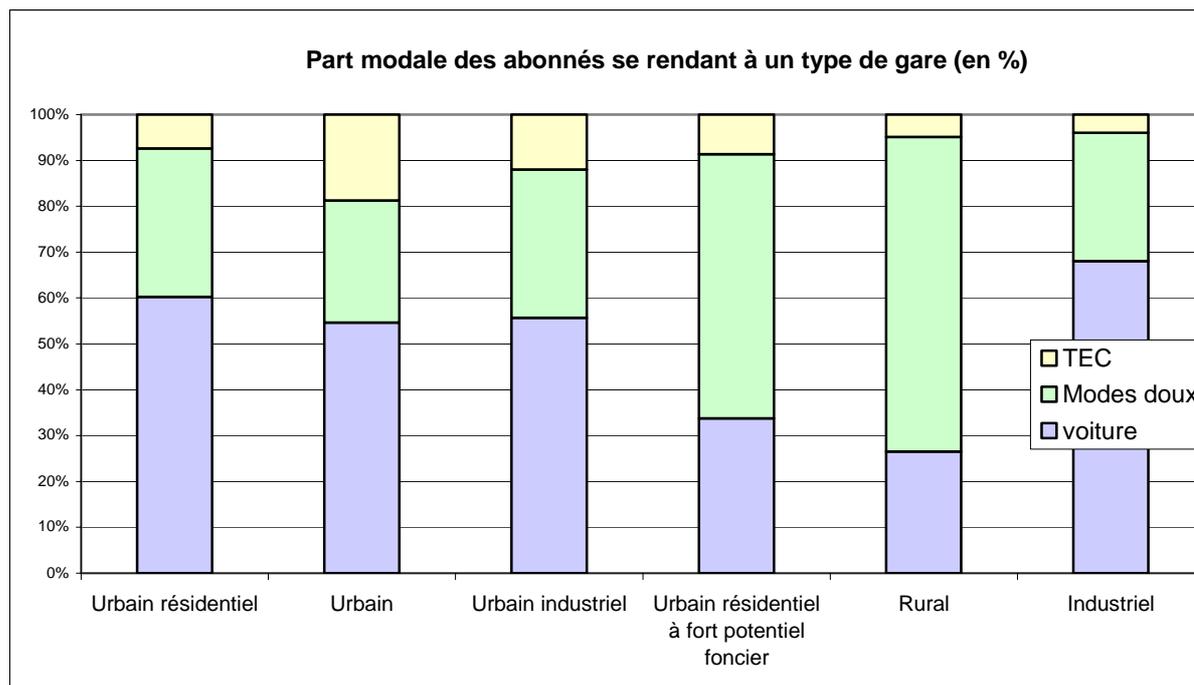
Enfin, dix-neuf gares ont des aires de chalandise relativement faibles en termes de potentiel (moins de 50.000 habitants). Le nombre d'abonnés au départ de ces gares oscille entre 50 et 700 et le pourcentage de résidents prenant le train varie fortement de l'une à l'autre. Les gares de la zone "Marche", de Welkenraedt, d'Yvoir, Godinne, Dinant et Lillois ont un bon indice d'attractivité alors que les gares de Libramont, Profondsart, Jemelle, Boussu, Quiévrain, Pepinster, Rhisnes, Thulin, Lustin, Comines, Froyennes et Hainin attirent moins de 1,2 % de la population résidant dans leur aire de chalandise.

14.4.3 Les modalités d'accès

Au sein des 62.000 abonnés au départ d'une de nos gares IC/RER, un peu plus de 30 % possèdent un abonnement combiné SNCB – TEC, De Lijn ou STIB. Parmi ceux-ci, on observe 23 % de scolaires et 77 % de non scolaires. Quant au lieu où ces abonnés prennent le bus ou le métro, il s'agit principalement de la gare d'arrivée, après avoir effectué leur trajet en train. En effet, 52 % utilisent le bus ou le métro exclusivement à l'arrivée, 11 % prennent un bus pour se rendre à leur gare de départ et un bus ou un métro à leur gare d'arrivée et seulement 21 % utilisent le bus avant de prendre le train.

Pour les 16 % restant, la base de donnée ne nous permet pas d'identifier dans quel ordre les navetteurs, principalement les scolaires dans ce cas ci, combinent les modes de transports.

Sur un échantillon plus petit, pour chacune des 60 gares, l'accès en mode doux (piéton et vélo), en voiture (individuelle ou kiss and ride) et en transports urbains (tram et bus) a pu être estimé. Toutefois cet accès concerne exclusivement le cheminement entre le lieu de résidence et la gare de départ des navetteurs se rendant à Bruxelles, ce qui représente 55 % des départs de notre base de données.



Une logique générale ressort de l'étude : les modalités d'accès à la gare sont étroitement corrélées avec l'occupation du sol autour de la gare.

Les sept gares urbaines de notre typologie d'occupation du sol (Namur, Arlon, Tournai, Braine-l'Alleud, Nivelles, Liège et Verviers) génèrent quelques 10.600 départs vers Bruxelles, soit un peu moins d'un tiers des mouvements vers la capitale. Près de 55 % de ces abonnés se rendent à leur gare de départ en voiture. La présence d'une route à grand gabarit à moins de 500 mètres de la gare en facilite l'accès automobile. Toutefois dans ces gares urbaines, les transports urbains représentent près de 20 % des modes d'accès à la gare en raison du grand nombre de lignes les desservant. Nous avons pu estimer qu'en moyenne près de 40 % de la population vivant dans les aires de chalandises de ces gares se trouvaient à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt d'une ligne de bus desservant directement la gare. Les modes doux ne représentent que 26 %, soit le taux le plus faible parmi les cinq types de gares.

Les six gares au contexte spatial urbain et industriel (Mons, La Louvière, Mouscron, Enghien, Charleroi et Herstal) génèrent 6300 départs vers Bruxelles. Le taux d'accès en voiture est similaire à celui des gares urbaines. Toutefois, même si le taux de couverture assuré par les transports en commun au sein de l'aire de chalandise est encore assez élevé (30 % de la population) la part d'accès en transports urbains ne représente plus que 12 % des déplacements vers la gare et ce au profit des modes doux. En effet, près d'un tiers des usagers de ces gares résident à moins de 500 mètres de la gare.

La trentaine de gares situées dans un quartier à dominante résidentielle induit près de 16.000 départs vers Bruxelles soit pratiquement la moitié des abonnés se rendant dans la capitale au départ des gares IC/RER de Wallonie. Mais au sein de ces gares deux logiques différentes sont observées. Pour celles où le potentiel foncier est important (avec peu de départs), la répartition modale se rapproche fort des gares rurales (voir ci-dessous). Gembloux fait exception à ce groupe et ses usagers se comportent de la même façon que ceux des gares sans potentiel foncier qui vont à près de 60 % en voiture à la gare, 32 % à pied et seulement 8 % en bus. La problématique du stationnement mais aussi de l'accès routier est dès lors très importante pour ce type de gare. En effet, les usagers résident parfois à plusieurs kilomètres de la gare, la desserte en bus est assez faible (environs 20 % de la population au sein de l'aire de chalandise) alors que dans le même temps les voies

rapides sont situées en moyenne à plus de 600 mètres de la gare. Les gares insérées dans ces quartiers résidentiels et disposant de réserves foncières importantes pourraient être incitées à aménager des parkings et des voies d'accès, alors que celles enclavées semblent devoir adopter une autre stratégie (augmentation de la desserte en bus par exemple).

La part de l'automobile pour l'accès en gare atteint son maximum pour les petites gares des quartiers industriels peu densément bâtis. 68 % des usagers vont en voiture à la gare pour moins de 28 % en mode doux et 4 % en transport en commun. La dispersion des lieux de résidence des usagers et la présence d'une voie rapide à proximité de la gare expliquent certainement cette tendance.

Enfin, les usagers issus des gares rurales ayant pour destination Bruxelles se rendent à près de 70 % en mode doux à la gare en raison de la proximité de leur lieu de résidence avec celle-ci. La très faible desserte en bus (seulement un peu plus de 10 % de la population de l'aire de chalandise réside à proximité d'un arrêt) implique les taux d'accès en transport en commun les plus bas de même que l'absence de routes importantes desservant la gare n'incite sans doute pas à se rendre dans ce type de gares en voiture. En somme, les gares rurales sont principalement utilisées par les quelques usagers résidant à moins de 500 mètres de la gare.

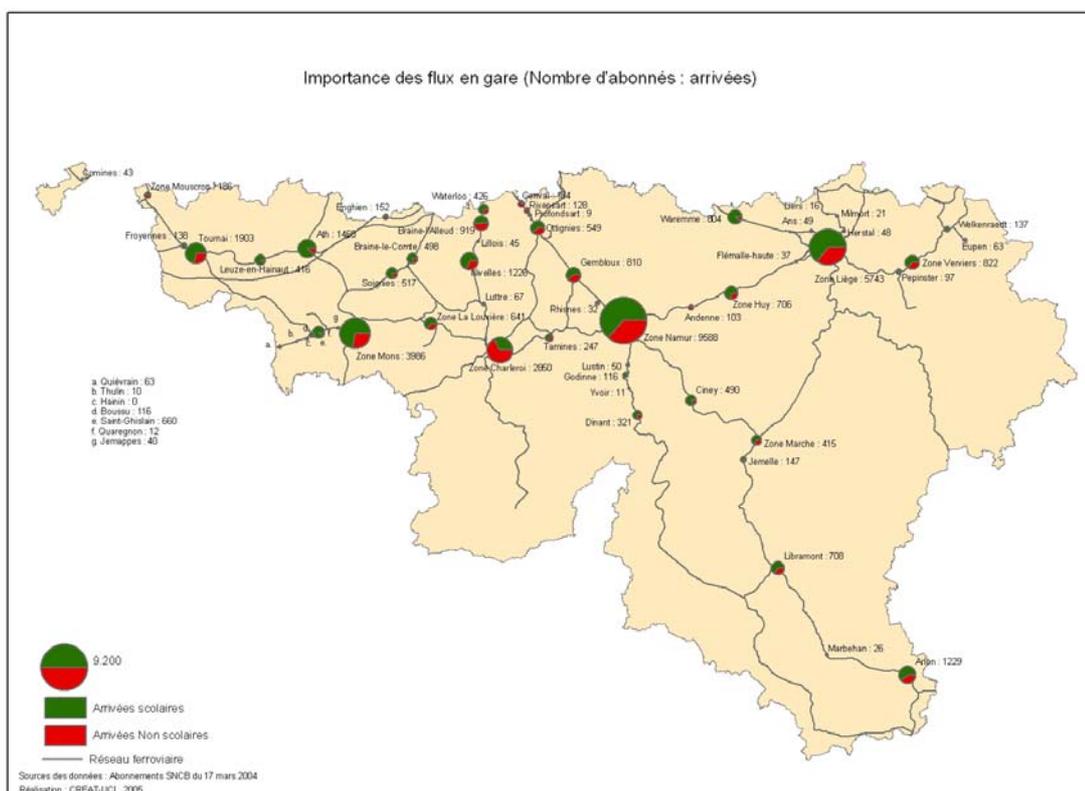
14.5 LES GARES COMME DESTINATION

Dans le chapitre précédent, l'analyse des gares était principalement centrée sur leur rôle de départ. Néanmoins nous avons déjà abordé les principales destinations. Notre base de données nous permet d'étudier les arrivées dans toutes les gares IC/RER de Wallonie.

Nous nous intéressons donc à présent plus particulièrement aux arrivées dans les gares lors des flux de la première partie de la journée.

14.5.1 L'importance des flux débarquant

La première constatation qui découle de l'observation de la carte ci-dessous est la prédominance des scolaires.



La Wallonie, dans ses gares IC/RER, observe l'arrivée de 40.000 navetteurs et parmi ceux-ci 65 % sont des scolaires (26.000). Cet afflux majoritaire de scolaires est d'autant plus marqué que les arrivées sont importantes. En effet, en prenant les 25 premières gares en ordre d'importance pour les destinations, seules la zone de Charleroi et la gare de Braine-l'Alleud accueillent plus de travailleurs que de scolaires. Pour cette dernière, l'équilibre est cependant presque observé.

Par ailleurs, ces gares, avec 38.000 arrivées, représentent 95 % des flux de destination. Si pour les départs, de nombreuses gares en périphérie de Bruxelles jouaient un rôle non négligeable en drainant des navetteurs, pour les arrivées, la réalité est plus contrastée. Les quatre grands pôles wallons se détachent du lot. Avec respectivement, 9600, 5750, 4000 et 2850 navetteurs débarquant, les zones "Namur", "Liège", "Mons" et "Charleroi" captent 55 % des voyageurs. Viennent ensuite quatre gares (Tournai, Ath, Arlon et Nivelles) qui comptent encore plus de 1000 arrivées.

A l'autre bout du classement, outre qu'à Hainin aucun navetteur ne semble débarquer et que pour toutes ces gares les chiffres sont assez faibles, le principal enseignement à tirer provient de l'inversion de la distribution scolaires-travailleurs. Les petites gares voient en général plus de travailleurs arriver que de scolaires. Seules Boussu, Godinne, Jemelle, Froyenne et Welkenraedt gardent une répartition penchant largement vers les élèves.

14.5.2 Attirer les travailleurs et les scolaires...

Tout comme un indice d'attractivité ferroviaire a été élaboré pour estimer la part de la population utilisant le train dans les aires de chalandises des gares, deux indices ont été développés afin d'estimer la proportion d'élèves et de travailleurs venant en train sur le lieu de travail ou de scolarité.

Ainsi l'indice d'attractivité scolaire représente le rapport entre le nombre de scolaires débarquant à une gare et la population scolaire dans un rayon de 1500 mètres autour de celle-ci. L'indice d'attractivité des travailleurs suit la même logique.

Si les résultats sont analysés en fonction de la typologie des gares selon l'occupation du sol, il ressort que, sans surprise, les gares de type urbain obtiennent en moyenne les indices d'attractivité scolaire les plus élevés. Arlon, Namur, Nivelles et Tournai sont particulièrement performantes. Entre 15 et 30 % des élèves scolarisés autour de ces gares utilisent le train.

Ensuite ce sont les gares insérées dans un tissu urbain résidentiel avec un faible potentiel foncier qui attirent le plus de navetteurs scolaires proportionnellement à la scolarité autour de la gare. Certaines (Ciney, Libramont, Ottignies, Waremme, ...) atteignent les mêmes pourcentages que les gares urbaines. Elles sont suivies par les gares du même type mais avec un potentiel foncier important.

Les gares rurales et industrielles connaissent les pourcentages les plus faibles, les gares urbaines industrielles venant s'intercaler entre ces deux derniers types de gares et celles situées dans un quartier urbain résidentiel.

En ce qui concerne l'attractivité des travailleurs, les résultats diffèrent pour une classe de gare. En effet, les gares situées dans un quartier urbain industriel ont en général un bon indice d'attractivité d'emploi qui est légèrement inférieur à celui des gares urbaines. Ainsi, les zones de Charleroi, Mons et La Louvière ont un pourcentage plutôt élevé de travailleurs venant en train. Pour les gares urbaines, Arlon, Namur et Nivelles sont à nouveau performantes. Braine-l'Alleud vient compléter ce trio.

Pour les gares implantées dans un contexte résidentiel, l'écart est important vis-à-vis du groupe précédent et les résultats assez similaires, que le potentiel foncier soit important ou non. Libramont, Genvai, Ath, Braine-le-Comte, Waterloo et Gembloux tirent ce groupe vers le haut.

A nouveau, comme pour les scolaires, les groupes des gares rurales ou industrielles semblent peu performants pour favoriser l'usage du train.

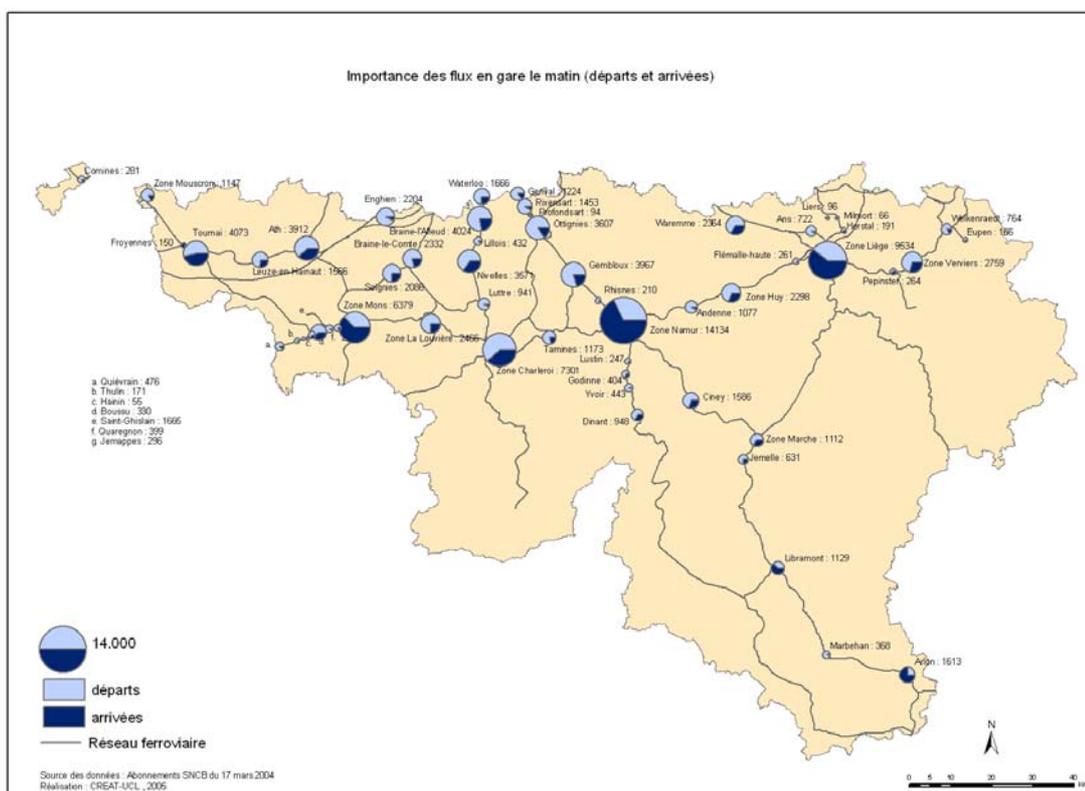
Suite à ces constatations, il semble que l'environnement proche de la gare joue un rôle primordial dans le report de mode. Même si certaines gares font figure d'exceptions (Verviers notamment), la densification de la fonction scolaire ainsi que l'importance du nombre d'emplois autour de la gare sont une nécessité en vue de renforcer la fonction de destination de la gare.

14.6 LE RAPPORT ORIGINE - DESTINATION

Si l'étude des départs et des arrivées au sein des gares peut être réalisée de façon distincte, l'analyse du rapport entre les deux apporte une nouvelle dimension.

Cette approche permet d'établir une classification succincte des gares. En effet, trois groupes peuvent être envisagés : les gares d'origine où les départs sont majoritaires, les gares mixtes où les départs et arrivées s'équilibrent et enfin les gares de destination où les arrivées prédominent.

En Wallonie, les gares attirent généralement moins de navetteurs qu'elles n'en voient partir car comme nous l'avons expliqué dans les chapitres précédents, hormis les scolaires, les navetteurs wallons se rendent majoritairement à Bruxelles.



Seules six gares enregistrent, aussi bien pour les scolaires que pour les non scolaires, plus d'arrivées que de départs (ou du moins ont un rapport équilibré entre les deux). Il s'agit des zones de Liège, Namur, Charleroi et Mons ainsi que des gares d'Arlon et Libramont.

D'autres gares peuvent être considérées comme pôles scolaires au vu de leur rapport arrivées scolaires/ départs scolaires inférieur à un. Nous retrouvons dans ce cas les gares de Saint-Ghislain, Tournai, Ath, Nivelles, Waremmes, Boussu, Leuze, Soignies et Ciney.

Par contre, pour le rapport départs/arrivées des non scolaires, les gares performantes en termes d'attractivité ont malgré tout des départs deux à cinq fois plus nombreux que les arrivées. Les principales gares de cette catégorie sont Braine-l'Alleud, Huy, Nivelles, Tournai et les zones de Verviers et Marche.

Pour les autres gares, même parmi celles qui connaissent des flux conséquents, le rapport peut parfois être élevé. Ainsi les gares d'Enghien, Soignies, Ath, Braine-le-Comte et Waremmes connaissent, chaque jour, des départs de travailleurs vers Bruxelles dix à vingt fois plus importants que les arrivées.

Ce rapport entre les navetteurs débarquant et embarquant masque toutefois l'importance de certains flux. Ainsi, le fait d'attribuer à la zone "Namur" l'étiquette de gare de destination (Namur compte en effet, tous types d'abonnements confondus, deux fois plus d'arrivées que de départs) éclipse le fait que cette zone est la plus importante en Wallonie au niveau des départs (valeur absolue).

Dans le chapitre suivant, en reprenant les enseignements qui sont ressortis de l'étude des flux sous les trois angles d'approche complémentaires (les gares comme origine – les gares comme destination – le rapport origine destination), un essai de classification des gares IC/RER est proposé.

14.7 CONCLUSIONS

Au vu des chapitres précédents et de la carte ci-dessous qui synthétise les flux principaux, plusieurs grandes tendances concernant les mouvements des abonnés peuvent être relevées. Il ressort des chiffres que les navetteurs non scolaires alimentent principalement Bruxelles et de façon secondaire les quatre grandes villes wallonnes (Namur, Liège, Mons et Charleroi).

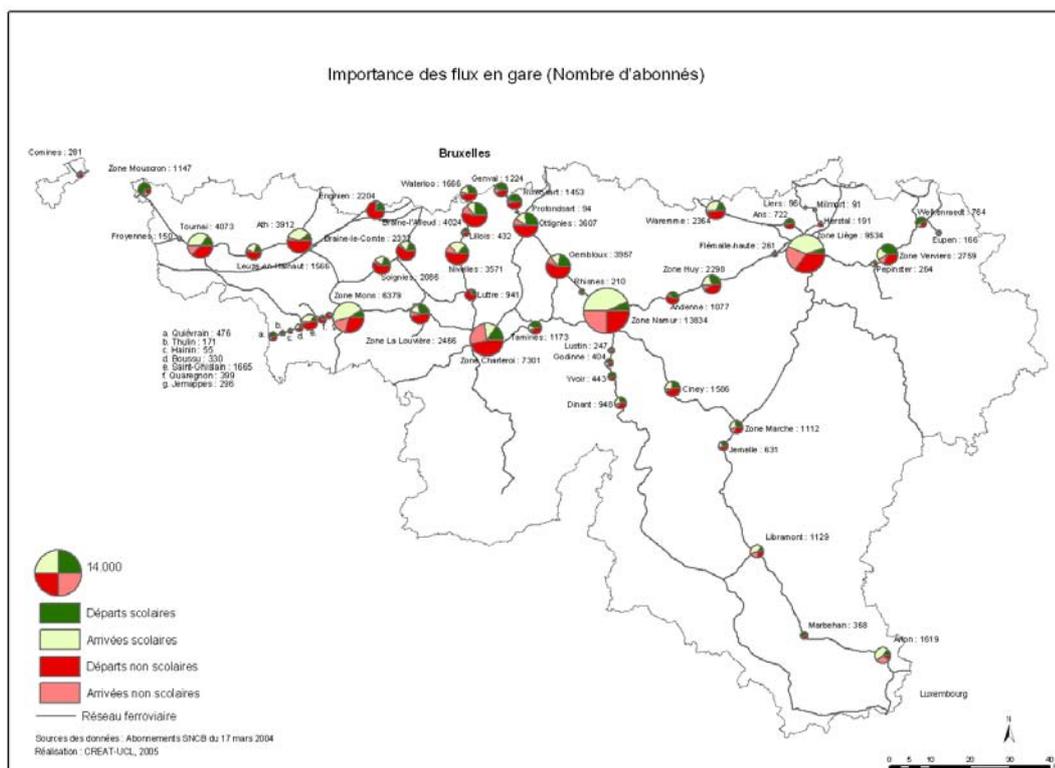
Les scolaires par contre effectuent des trajets vers des gares wallonnes. 85 % d'entre eux ont en effet comme destination une des 60 gares que nous avons étudiées. Namur, Liège et Mons attirent à elles seules 50 % des scolaires prenant le train.

En somme les mouvements internes à la Wallonie sont principalement scolaires. Les Wallons travaillant en Wallonie ne se rendent pratiquement pas à leur travail par les chemins de fer et les travailleurs wallon prenant le train se rendent pour la très grande majorité d'entre eux à Bruxelles.

Deux logiques peuvent être énoncées et servir de base à l'établissement d'une typologie des gares basée sur les flux.

Premièrement, les flux arrivant sont majoritairement scolaires alors que les flux partant sont majoritairement travailleurs. Toutefois, plus la gare est petite, plus les flux partant sont composés d'autant de scolaires que de travailleurs alors que les flux arrivant sont majoritairement composés de travailleurs. Deux exceptions cependant : les zones Verviers et Mouscron possèdent une dominante scolaire au départ tandis que Charleroi, Mouscron et Genval ont une dominante travailleurs à l'arrivée alors qu'il s'agit de gares importantes ou moyennes.

Deuxièmement, les déplacements scolaires étant moins longs que les déplacements travailleurs, ces derniers sont d'autant moins dominants si la gare est proche d'un pôle supérieur.



En effet, à côté des quatre grandes gares wallonnes (Namur, Liège, Mons et Charleroi), les gares IC-RER peuvent être classées en quatre groupes selon leur importance et selon les flux de navetteurs (scolaires-travailleurs) au départ et à l'arrivée.

Un premier groupe rassemble près d'une dizaine de gares de moyenne importance comme Tournai, Ath et Nivelles de même que des gares plus modestes comme Waremme, Braine-le-Comte, Soignies, Saint-Ghislain et Leuze. Elles sont toutes caractérisées par le départ de travailleurs principalement vers Bruxelles et par l'arrivée de scolaires généralement issus des communes voisines.

Six autres gares (La Louvière, Ciney, Dinant, Huy, Verviers et Waterloo) peuvent être associées à ce premier groupe. Elles sont également marquées par des flux de travailleurs à destination de Bruxelles et par l'arrivée de scolaires mais elles connaissent par ailleurs des départs vers les pôles proches.

Proches de ce premier groupe, trois gares ont des flux au départ à plus de 85 % vers Bruxelles tandis que les arrivées sont composées de scolaires mais aussi de travailleurs. Braine-l'Alleud est exemplative puisqu'elle a pour départs vers Bruxelles 1900 travailleurs et 650 scolaires alors que dans le même temps arrivent 460 scolaires et 490 travailleurs. Les gares d'Ottignies et de Gembloux sont assez similaires et dans l'aire de Luxembourg, Arlon possède les mêmes caractéristiques.

Un troisième groupe rassemble une trentaine de gares nettement plus modestes voire petites. Elles sont principalement caractérisées par les départs de travailleurs et secondairement par un faible nombre d'arrivants (scolaires ou travailleurs). Ce groupe peut être subdivisé en quatre sous-groupes.

Un premier sous-groupe reprend les gares de l'aire d'influence de Bruxelles (Rixensart, Genval, Enghien, Lillois) qui ont pour plus de 90 % des départs (scolaires-travailleurs) vers Bruxelles tandis que les arrivées sont composées de quelques travailleurs.

Un second sous-groupe rassemble cinq gares (Luttre, Andenne, Ans, Herstal, Quaregnon) marquées par des départs de travailleurs vers Bruxelles et ceux des scolaires vers les centres proches. Les arrivées sont composées de travailleurs.

Un troisième sous-groupe reprend les gares ayant également des départs de travailleurs vers Bruxelles mais aussi des départs de scolaires et de travailleurs vers un ou plusieurs pôles proches. Dans le même temps, ces gares bénéficient principalement de l'arrivée de scolaires. Dans l'aire de Namur, Tamines, Jemelle, Godinne et Marche ont une dynamique analogue à Ciney, Dinant ou Huy mais selon des volumes plus faibles.

Dans l'aire de Mons gravitent les gares de Jemappes, Boussu et Quiévrain. Pepinster et Eupen se trouvent dans l'aire de Liège tandis que Libramont et Marbehan ont une dynamique analogue dans l'aire d'Arlon et Luxembourg. Libramont se singularise cependant par des arrivées plus importantes que les départs.

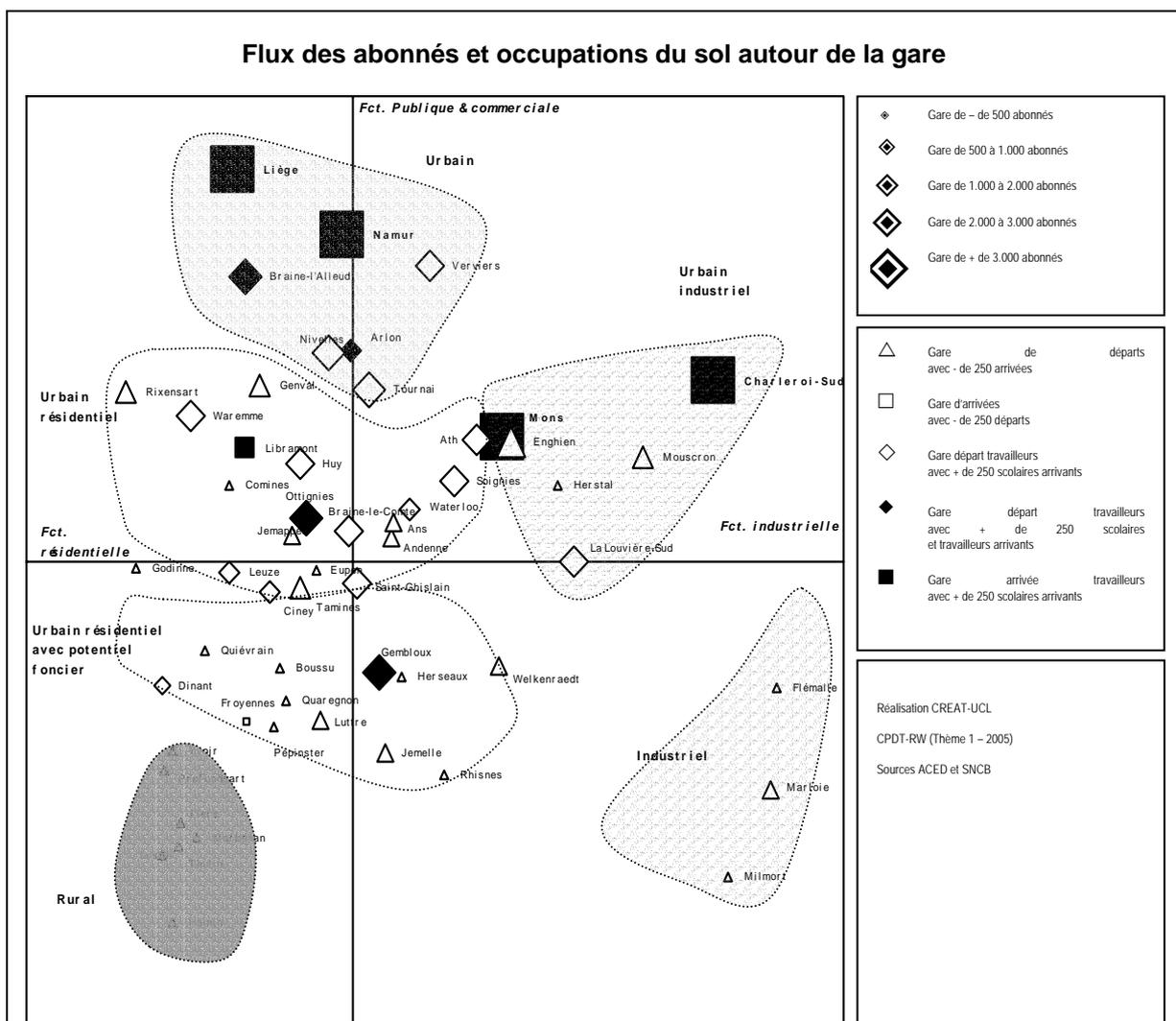
Enfin, un quatrième sous-groupe rassemble des petites gares dont les départs sont répartis entre scolaires et travailleurs et les arrivées sont principalement travailleurs en raison des faibles flux. Flémalle, Herstal, Milmort, Liers, Yvoir, Lustin, Hainin, Thulin et Profondsart se situent dans les aires de Liège, Namur, Mons et Bruxelles.

Enfin, un quatrième groupe reprend quelques gares aux caractéristiques assez spécifiques. Comines et Mouscron sont principalement marquées par des départs scolaires et des arrivées assez faibles. Par ailleurs, Froyennes apparaît comme une autre exception puisqu'elle attire 140 scolaires alors que seulement 12 personnes quittent la gare.

15. FLUX DES ABONNÉS ET OCCUPATIONS DU SOL AUTOUR DES GARES

Vu la complémentarité entre les deux typologies principales qui ont été établies (selon l'occupation du sol et selon les flux de voyageurs), un croisement entre ces deux informations est particulièrement intéressant.

Le graphique ci-dessous reprend chacune des gares étudiées avec ses caractéristiques selon les deux angles d'approches. Des premières pistes de réflexion sur les orientations d'aménagement sont brièvement décrites en fonction des types de gare. La partie IV de cette étude abordera cet aspect plus en détail.



Il ressort des différentes informations que toutes les gares insérées dans un tissu de type rural sont des gares connaissant un faible nombre d'abonnés. Du point de vue des flux, elles sont d'ailleurs assez proches des gares implantées dans un quartier plus industriel. Dans ces mouvements peu importants, les départs sont majoritaires et les quelques arrivées sont composées de travailleurs.

Dès lors, pour ces deux types de gares, l'objectif principal est de renforcer dans la mesure du possible leur fonction de départ. Au vu du potentiel foncier important autour de ces gares, l'implantation de logements et de petits commerces locaux qui ne pourront cependant pas vivre uniquement sur les flux engendrés par le chemin de fer, semble la mesure la mieux adaptée. Il paraît également intéressant de privilégier dans ce périmètre la venue d'usagers captifs du train peu enclins à disposer de voiture mais souhaitant se déplacer (personnes âgées, étudiants, choix financiers, choix volontaires, ...).

Pour les gares de type industriel vient s'ajouter la nécessité d'améliorer les cheminements piétons entre la gare et les quelques lieux d'emplois.

Les gares de type urbain sont généralement à la fois la destination de nombreux navetteurs mais également un point de départ pour de nombreux autres. Cette double vocation engendre inévitablement des conflits en termes d'aménagement dans un espace où le potentiel foncier est faible. Ces gares devraient augmenter prioritairement leur centralité et leur fonction de destination et seulement de façon secondaire leur fonction de départ. Ainsi,

si une reconfiguration du réseau de transports urbains doit être étudiée dans le but de connecter et de faciliter les relations entre la gare et les principaux quartiers d'emplois et les grands équipements urbains (centre-ville, centres universitaires, centres hospitaliers, ...), elle doit également permettre un accès aisé à la gare depuis les divers quartiers de l'agglomération.

En termes d'occupation du sol, l'implantation de bureaux, tout comme la présence d'écoles, à proximité de la gare devrait permettre à celle-ci d'accroître sensiblement son attractivité ferroviaire. L'implantation d'un centre commercial devrait également contribuer à favoriser la polarisation de la gare.

Enfin, comme pour toutes les gares, l'accessibilité par les modes doux doit être favorisée.

En ce qui concerne les gares urbaines industrielles, deux gares (Mons et Charleroi) se détachent du reste du groupe. En termes d'importance et de type de flux, elles se rapprochent de Namur et Liège. Les mesures à prendre autour de ces gares rencontrent dès lors les objectifs énoncés plus haut pour les gares urbaines.

Par contre, les gares d'Enghien, Herstal, Mouscron et dans une moindre mesure La Louvière-Sud sont à considérer comme des gares où les flux seraient davantage structurants que l'occupation actuelle du sol. La fonction de départ joue un rôle majeur et la présence d'industries n'influe apparemment plus sur le caractère de destination de la gare. En conséquence, à côté de liaisons performantes vers les zones industrielles par les transports en commun ou les modes doux qui pourraient inciter de nouveaux travailleurs à venir en train, une bonne accessibilité par tous les modes de transports est essentielle. La création d'un parking relais important est à envisager au vu du fort taux d'utilisation de la voiture par les navetteurs pour se rendre à la gare. De plus, les flux de voyageurs peu importants doivent être concentrés au maximum afin d'éviter lors des retours le soir un sentiment d'insécurité. La densification de l'habitat autour de la gare est également à conseiller.

Enfin, les deux sous-groupes des gares urbaines devraient connaître des aménagements variant sensiblement.

Les quartiers urbains résidentiels avec un potentiel foncier important peuvent être abordés de la même façon que les gares rurales. Ils rencontrent le même type de flux, parfois légèrement plus conséquent, et se distinguent seulement de ces derniers par leur localisation en périphérie d'un noyau bâti plus important. La gare de Gembloux fait figure d'exception dans ce groupe avec un nombre de navetteurs très élevé. Par ce fait, les enjeux qu'elle rencontre se rapprochent des gares situées dans des quartiers marqués par l'importance du résidentiel. Celles-ci semblent devoir relever plusieurs défis : continuer à drainer un nombre important de navetteurs et renforcer leur fonction de destination. Le nombre d'usagers du train qui y transitent tous les jours leur permet d'envisager de nombreuses possibilités d'aménagement qui peuvent être parfois contradictoire (grands parkings relais, bureaux, commerces, ...). La prise en compte de l'aire de chalandise de la gare est ici importante pour arbitrer les choix. Les parkings relais devront certainement être plus conséquents près des gares où les navetteurs viennent de loin alors que l'accent pourrait être mis principalement sur les dessertes en bus dans le cas contraire. Cette dernière recommandation n'est cependant à négliger dans aucun cas.

Malgré l'importance des flux, il est important de les concentrer spatialement, ce qui devrait favoriser la présence des différents commerces aux abords de la gare et, comme pour les autres gares, éviter le sentiment d'insécurité à certaines heures.

Partie IV : STRATÉGIES ET ACTIONS VISANT LE REPORT DE MODE

16. OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET STRATÉGIES

Comment, par des stratégies relevant de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, favoriser le report de mode, c'est-à-dire encourager le remplacement au moins partiel de l'usage de la voiture par celui du train ? Telle est la question qui nous occupera dans cette quatrième partie.

Cette question se confond pratiquement avec celle de l'arbitrage des fonctions pour l'occupation du sol, rôle traditionnel de l'aménagement du territoire. Elle conduit à se demander par exemple s'il vaut mieux utiliser l'espace disponible à proximité d'une gare pour créer des logements ou pour réaliser un park and ride, et dans quelles conditions on choisira l'un plutôt que l'autre.

En pratique, une autre dimension importante doit être prise en compte : celle de la vitalité des quartiers. En effet, les "quartiers de gare" sont souvent des quartiers dégradés ou peu attractifs. Situés à l'écart du centre, longés ou coupés en deux par les voies de chemins de fer, mal identifiés, ils sont souvent ignorés par les responsables locaux, peut-être parce que ceux-ci estiment ne pas avoir une maîtrise suffisante de leur développement.

La requalification de ces quartiers constitue un objectif en soi, mais est importante aussi dans la perspective du report de mode, car l'image des gares et du chemin de fer en général ne peut que pâtir d'une telle situation. Revaloriser les abords et les quartiers de gare, c'est aussi revaloriser un mode de transport encore trop souvent perçu comme réservé à des usagers qui le subissent plutôt que de l'avoir choisi (sauf s'il s'agit du TGV) – même si les choses sont assurément en train d'évoluer dans le bon sens, comme en témoignent les chiffres de la SNCB.

Rappelons cependant que même "autonomes", les chemins de fer ont avant tout une mission de service public qui est de permettre l'application du droit à la mobilité pour tous. Dès lors, le report de mode – qui signifie en pratique la recherche de nouveaux segments de clientèle – ne pourra pas se faire au détriment des usagers captifs des transports en commun, c'est-à-dire des personnes pour qui l'usage de ces transports (et plus particulièrement du train) représente la seule possibilité d'effectuer certains déplacements, qu'ils soient quotidiens ou exceptionnels. Du reste, *"réduire le degré de captivité de nombre de nos concitoyens vis-à-vis de l'automobile pourrait être de plus en plus considéré comme une politique sociale à part entière"* (DA CUNHA ET RUEGG, 2003, p. 255).

Cette priorité affirmée, si l'on aborde la question en termes de "kilomètres train gagnés sur la voiture" dans la perspective d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, il paraît logique que les nouveaux clients à viser soient surtout :

- les travailleurs navetteurs, dont les trajets sont fréquents et longs ;
- les scolaires, dont les trajets sont presque aussi fréquents mais moins longs. De plus, toucher un public jeune est une manière de préparer le long terme en habituant les futurs navetteurs à l'usage des transports en commun.

Les autres usagers du train sont en principe moins réguliers (visites, loisirs, courses...).

16.1 CONSIDÉRER LE QUARTIER DE LA GARE COMME UN ATOUT À VALORISER

"Les transports publics bénéficient d'un net regain d'intérêt, grâce à leur rapidité, leur confort et leur fiabilité. Dans le double contexte de l'importance de la mobilité et de l'extension des centres urbains, la gare retrouve son importance de jadis. Elle redevient, comme naguère, la porte d'accès à la ville et un lieu public en effervescence. On n'avait retenu d'elle que sa fonction technique ; on lui retrouve des valeurs culturelles et sociales au coeur de nos cités." (TENNER, 2001, p. 8).

Le premier pas vers le report de mode est d'ordre culturel. Il faut comprendre et faire comprendre que la gare et son quartier, souvent aujourd'hui déconsidérés, voire laissés à l'abandon, représentent un enjeu fondamental pour l'avenir et un potentiel à valoriser.

La découverte d'exemples étrangers (dont certains ont été évoqués dans la partie 2 de cet ouvrage) fait apparaître à quel point la Wallonie est en retard dans ce domaine. Certes, des projets de rénovation de certaines gares existent, d'autres ont déjà été réalisés. Ces projets ne portent toutefois que sur la gare et ses abords immédiats et ne sont pas appuyés par une réelle politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme.



Le "transit oriented development" est un concept issu du New Urbanism américain

16.2 RÉFLÉCHIR À PLUSIEURS ÉCHELLES

La réflexion sur l'avenir d'une gare et de son quartier doit intégrer des informations de natures diverses (mobilité, urbanisme, environnement, socio-économique, démographie, etc.) et à différentes échelles.

A l'échelle la plus étroite, on peut se demander s'il est utile de chercher à délimiter le site de la "gare" proprement dite. La présence de la gare influence en effet les activités et les déplacements dans un espace beaucoup plus vaste que les seuls bâtiments et terrains de la SNCB – qui, inversement, peut être propriétaire de terrains non utilisés par des activités liées au train.

De plus en plus souvent, des gares sont fermées et remplacées par de simples arrêts. L'équipement non technique se limite alors à un bout de quai et à un franchissement sécurisé des voies (qui peut se faire via un passage à niveau proche). Du point de vue de report de mode, un tel arrêt peut a priori s'avérer tout aussi intéressant qu'une gare proprement dite.

Du point de vue du report de mode, le quartier apparaît comme une échelle de réflexion et d'intervention beaucoup plus pertinente que la gare. On définira plus loin ce qu'on entend ici par quartier.

Le quartier doit lui-même être resitué dans des ensembles plus vastes : *"Le projet de gare est indissociable du projet de développement autour de la gare. L'un et l'autre s'apprécient à trois échelles articulées entre elles : le bassin de vie, l'agglomération, le secteur ou le quartier. A grande échelle, il est nécessaire d'identifier le bassin de vie permettant de définir une stratégie de développement cohérente avec des projets existants. A l'échelle de l'agglomération, il est nécessaire de coordonner les différentes actions de développement dans le cadre d'un véritable projet urbain. A l'échelle du secteur ou du quartier, il est nécessaire de définir la vocation du quartier et des liaisons urbaines avec la gare"* (DUTHILLEUL, 1998, p. 9).

Enfin, il paraît évident que le projet de quartier de gare doit s'insérer également dans une réflexion sur la ou les lignes de chemin de fer qui traversent cette gare et/ou s'y croisent. Il est en tous cas nécessaire de connaître les particularités de ces lignes, les projets de développement (ou de

réduction) dont elles font l'objet, ainsi que les projets d'aménagement et d'équipement qui concerneraient des gares proches. On y reviendra fréquemment dans cette partie.

16.3 LE PROJET DE QUARTIER DE GARE

Ce que nous appelons le projet de quartier de gare est une sorte de schéma-directeur qui tient à la fois du schéma de structure communal, du plan communal de mobilité et de l'opération de rénovation urbaine. Il se conçoit toutefois à l'échelle d'un quartier.

Le projet de quartier de gare vise à utiliser au mieux les potentialités de ce quartier et à les compléter dans un double objectif :

- favoriser le report de mode, c'est-à-dire encourager le remplacement au moins partiel de l'usage de la voiture par celui du train ;
- améliorer la qualité du cadre de vie dans le quartier, notamment en y intégrant mieux la gare et les infrastructures ferroviaires.

Le projet de quartier de gare s'appuie sur une analyse des points forts et des points faibles du quartier. Il ne paraît pas nécessaire de fixer de manière univoque et dès le départ les limites de ce quartier. En effet, le périmètre à prendre en compte peut varier selon les aspects considérés mais aussi selon la topographie, l'importance de l'agglomération ou de la commune, la distance entre la gare et le centre, etc. Toutefois, la distance "admissible" pour se rendre à pied à la gare peut constituer un point de repère pour la définition de ce périmètre. Dans nos travaux, nous avons fixé arbitrairement cette distance à 800 mètres. D'autres approches parlent plutôt de 600 mètres ou d'un kilomètre.

L'analyse des points forts et des points faibles à l'intérieur de ce périmètre abordera notamment les aspects suivants :

- la structure du quartier, ses limites, ses liaisons avec les autres quartiers et avec le centre, ses principales ruptures internes ;
- l'occupation et l'affectation du sol dans le quartier, les disponibilités foncières ;
- les principales fonctions présentes, notamment celles qui génèrent des trafics importants (personnes et marchandises) ;
- les fonctions particulières, les infrastructures techniques, les périmètres de protection éventuels ;
- la qualité du bâti, du paysage et de l'environnement, les éléments ressentis comme patrimoniaux ;
- les voies de communication, les espaces publics, les aires de stationnement (public et privé), les cheminements destinés aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite ;
- l'offre en transports en commun (bus et train), analysée sur les plans quantitatif et qualitatif, et l'intégration de cette offre à une échelle sous-régionale (ex. autres gares proches) ;
- les tendances d'évolution du quartier notamment sur les plans démographique et socio-économique ;
- les projets (notamment de constructions) qui pourraient avoir une influence importante sur l'évolution du quartier.



Le quartier de la gare a souvent besoin d'un "coup de pouce". Gembloux et Ottignies - photos CPDT.

Sur la base de cette étude sont identifiés les atouts, faiblesses, opportunités et menaces qui concernent le quartier ainsi que les aspects favorables / défavorables au report de mode. Des projets d'interventions ponctuelles, d'opérations plus larges ou de politiques d'ensemble peuvent alors être définis. Ils porteront sur le court, le moyen et/ou le long terme.

Les deux objectifs du projet de quartier de gare, report de mode et amélioration du quartier, doivent être présents à toutes les étapes de la réflexion et intervenir dans chacun des choix. Il sera d'ailleurs parfois nécessaire d'arbitrer entre ces deux objectifs, qui peuvent entrer en contradiction. La population doit être associée au processus dès le départ, à la fois pour faire connaître ses besoins et parce qu'elle pourra ainsi mieux comprendre les motifs de certaines décisions visant le report de mode.

Le manager de gare (voir ci-dessous) est la personne la plus appropriée pour piloter, voire pour réaliser, le projet de quartier de gare, et pour veiller à sa mise en oeuvre effective. Cette mise en oeuvre nécessitera probablement l'activation d'outils plus précis ou plus opérationnels (ex. *PCA, opération de *rénovation urbaine ou de *SAED⁵⁴).

16.4 DÉSIGNER UN OPÉRATEUR SPÉCIALISÉ

On le voit, le projet de quartier de gare est par définition complexe. Il poursuit généralement plusieurs objectifs conjoints, les principaux étant le report de mode et la rénovation du quartier. Les problèmes à résoudre relèvent de domaines, de compétences et donc d'acteurs multiples.

C'est pourquoi un ensemblier ou opérateur central (personne, service ou bureau) devrait être désigné dès le début de la réflexion sur le quartier de la gare. Ce "manager de gare" aura pour rôle de coordonner et de faciliter les différentes étapes de la réalisation du projet de gare, depuis sa conception jusqu'à sa mise en oeuvre.

Le manager de gare pourra également prendre des initiatives et des contacts plus informels afin de faire connaître le projet, de régler les petits problèmes qui peuvent se présenter, d'organiser des rencontres, etc.

Enfin, le rôle du manager de gare est aussi de faciliter l'information et la consultation des habitants et des usagers de la gare au moment de la définition du projet de gare et d'assurer le suivi de ces consultations.

17. LES USAGES DU SOL

Ce chapitre examine les trois principales fonctions qui peuvent avoir une influence sur le report de mode : l'intermodalité, les activités (commerces et services, y compris secteurs non marchands) et

⁵⁴ Les mots précédés d'une astérisque sont définis dans le chapitre "Outils".

la résidence. Chacune de ces fonctions se traduit par un usage du sol. Lorsque l'espace disponible à proximité de la gare est rare, ces fonctions peuvent entrer en concurrence les unes avec les autres et rendre nécessaires des arbitrages.

Trois types de critères doivent alors être pris en compte :

- l'efficacité en termes de report de mode de chacune des fonctions (ex. un park and ride d'un hectare donnera de meilleurs résultats en termes de report de mode que la même superficie consacrée au logement) et de leurs différentes variantes (ex. des logements denses donneront de meilleurs résultats que des logements dispersés) ;
- les caractéristiques de la gare et de ses environs, sa localisation par rapport aux pôles d'emploi, etc. ;
- les caractéristiques des gares proches ("concurrentes").

La première série de critères n'a malheureusement jamais fait l'objet, à notre connaissance, d'une approche "scientifique". C'est donc avant tout sur le bon sens que s'appuieront les choix des décideurs et des aménageurs. Les pages qui suivent tentent de leur apporter conseils et pistes de réflexion.

Concernant la deuxième série de critères, c'est-à-dire les caractéristiques propres de la gare et de son quartier, la réflexion de l'aménageur le conduira à déterminer des "vocations" possibles. Le tableau qu'on trouvera aux pages suivantes reprend les principales caractéristiques à prendre en compte pour chaque gare, et les recommandations qu'on peut en tirer. Il est commenté dans ce chapitre.

Lorsque les vocations possibles auront été déterminées, il faudra encore les confronter avec celles des gares proches, de façon à répartir les fonctions entre les différentes gares de la manière la plus adéquate et en évitant les doubles emplois.

Ainsi par exemple, une gare disposant d'importants espaces libres et située à moins d'une demi-heure en train d'un pôle d'emploi significatif pourrait convenir pour l'implantation d'un grand park and ride, mais aussi pour la création de nouveaux logements. Comme on l'a fait observer plus haut, la création d'un park and ride sera probablement plus efficace en termes de report de mode. Toutefois, il n'est pas nécessaire de créer partout des park and ride. Si une autre gare proche présente les mêmes caractéristiques que la gare considérée, c'est le critère d'accessibilité qui deviendra prépondérant : la gare la mieux accessible pour le plus grand nombre d'automobilistes sera consacrée au park and ride et l'autre au logement.

Réfléchir à deux échelles (d'une part celle de la gare et de son quartier, de l'autre celle de l'ensemble des gares proches) paraît nécessaire. Mais en pratique, il n'existe actuellement aucun outil ni lieu de débat sur l'avenir comparé des différentes gares d'une même ligne (et *a fortiori* de lignes différentes, mais proches) et aucune stratégie globale qui rassemblerait les visions de la SNCB, des TEC, de la Région et des communes concernées.

	Intermodalité	Activités	Logement
Principes généraux	<ul style="list-style-type: none"> favoriser les modes doux dans tous les types de gares rassembler près de la gare les bus, le kiss and ride, le park and ride mais aussi taxis, location de voitures ou de vélos, stations de voitures partagées, etc. rechercher les cheminements entre modes les plus directs et lisibles prendre en compte les personnes à mobilité réduite optimiser les liaisons avec le RAVeL 	<p><i>N.B. les commerces et services spécifiquement destinés aux voyageurs tels que billetterie, sandwiches, salle d'attente, etc. se trouvent en principe dans la gare et occupent peu d'espace : ils ne font pas l'objet de notre travail</i></p> <ul style="list-style-type: none"> localiser les écoles secondaires, les administrations, les bureaux... dans un périmètre accessible à pied depuis la gare 	<ul style="list-style-type: none"> localiser les nouveaux logements à proximité de la gare ou dans des lieux bien desservis par les transports en commun (éviter la dispersion de l'habitat) densité forte à proximité de la gare, décroissante au fur et à mesure qu'on s'en éloigne
1. gare bien desservie (nb de lignes, fréquences)	<ul style="list-style-type: none"> mieux la gare est desservie, plus importante est la fonction d'échange multimodal améliorer la desserte bus en complément envisager un park and ride 	<ul style="list-style-type: none"> même dans les gares bien desservies, le nombre de navetteurs ne suffit pas pour garantir la rentabilité des commerces : il faut assurer l'intégration de la gare dans la dynamique urbaine (logements et activités) 	<ul style="list-style-type: none"> si la gare est bien desservie, il est préférable de privilégier un park and ride et/ou activités de destination (meilleurs résultats à l'hectare en termes de report de mode)
2. gare d'origine	<ul style="list-style-type: none"> favoriser / améliorer l'accès par tous les modes, notamment : parking vélo sécurisé, gare des bus agréable et conviviale favoriser le bus plutôt que la voiture (gare des bus plus proche de la gare que le park and ride) 	<ul style="list-style-type: none"> crèches, écoles + commerces et services de type "domestique" faisant partie de la chaîne de mobilité habituelle des navetteurs supermarché (envisager parking commun avec celui de la gare) 	<ul style="list-style-type: none"> renforcer logement + prévoir commerces et services de proximité envisager logements de type social, pour personnes âgées, étudiants, etc. (privilégier usagers captifs du train) mais assurer mixité sociale dans le quartier
3. gare de destination "travailleurs"	<ul style="list-style-type: none"> favoriser modes doux (liaisons vers lieux d'emploi et établissements scolaires) et bus de type navettes plans de déplacements d'entreprises, de zones d'activités 	<ul style="list-style-type: none"> horeca, commerces et services qui prennent peu de temps et qui ne sont pas lourds à transporter réserver les espaces économiques aux entreprises dont le personnel utilisera le train 	<ul style="list-style-type: none"> soutenir logement si nécessaire pour conserver mixité des fonctions

	Intermodalité	Activités	Logement
4. gare de grande ville, situation centrale	<ul style="list-style-type: none"> • favoriser modes doux et bus, éviter voitures (prévoir parkings de dissuasion + navettes) • concentrer les flux et les lieux d'attente (ex. kiss and ride) pour assurer un maximum d'animation et de sécurité (surtout le soir) • favoriser les liaisons par modes doux entre l'avant et l'arrière de la gare • favoriser les liaisons par modes doux avec le centre 	<ul style="list-style-type: none"> • concentrer autour de la gare des activités assurant animation et sécurité 24 h sur 24 • réserver les terrains proches de la gare aux commerces et services "légers", ne générant pas un trafic voitures • commerces à proximité immédiate de la gare pour profiter des flux, bureaux et établissements scolaires ensuite, et enfin logements • la présence de commerces et services ne doit pas nuire à la "lisibilité" de la gare • limiter le nombre de places de stationnement obligatoire pour les entreprises proches des gares (cf. circulaire De Saeger) 	<ul style="list-style-type: none"> • soutenir le logement si nécessaire pour conserver mixité des fonctions
5. gare de ville moyenne, en bordure du centre	<ul style="list-style-type: none"> • favoriser l'accessibilité par tous les modes • concentrer les flux (cheminements piétons et cyclables) et les lieux d'attente pour assurer leur sécurité • améliorer les liaisons par les modes doux avec le centre ville, entre l'avant et l'arrière des voies et avec les quartiers résidentiels • placer le park and ride du côté des voies le mieux accessible • calibrer le park and ride en rapport inverse avec la desserte bus existante ou potentielle 	<ul style="list-style-type: none"> • si gare bien accessible en voiture, envisager l'implantation d'un centre commercial, cinéma, sports, etc. (éventuellement parking commun avec celui de la gare) • réserver de l'espace pour l'implantation d'activités (commerces, écoles, bureaux) • l'implantation d'activités peut permettre de revitaliser le quartier situé de l'autre côté des voies • attention à ne pas dévitaliser le centre • l'implantation d'activités peut permettre de revitaliser le quartier situé de l'autre côté des voies • attention à ne pas dévitaliser le centre 	<ul style="list-style-type: none"> • encourager la création de logements s'il reste assez d'espace (réserver prioritairement l'espace à l'intermodalité et aux activités)
6. gare de petite ville	<ul style="list-style-type: none"> • envisager parking à étages avec activités au rez 	<ul style="list-style-type: none"> • attention à ne pas dévitaliser le centre • l'implantation d'activités peut permettre de revitaliser le quartier situé de l'autre côté des voies • attention à ne pas dévitaliser le centre 	<ul style="list-style-type: none"> • encourager la création de logements à proximité de la gare

	Intermodalité	Activités	Logement
7. gare non urbaine	<ul style="list-style-type: none"> cf. gares d'origine 	<ul style="list-style-type: none"> s'il n'y a pas de centre proche, le quartier de la gare pourrait être celui où s'implantent prioritairement les petits commerces locaux tels que boulangerie, pharmacie, épicerie... ainsi que la maison communale, la poste, l'école, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> s'il y a une demande pour la création de nouveaux logements, les placer à proximité de la gare ou dans des lieux bien desservis par les transports en commun se rendant à la gare (éviter la dispersion de l'habitat)
8. gare bien accessible en voiture	<ul style="list-style-type: none"> la bonne accessibilité en voiture est nécessaire pour envisager un park and ride permettre un accès aisé des bus à la gare (éviter les détours) 	<ul style="list-style-type: none"> si la gare dessert une ville, envisager l'implantation d'un centre commercial, cinéma, sports, etc. (éventuellement parking commun avec celui de la gare) 	
9. potentiel foncier important	<ul style="list-style-type: none"> si gare bien accessible et potentiel foncier à proximité immédiate de la gare, envisager un park and ride 		<ul style="list-style-type: none"> un potentiel foncier important (au-delà des terrains situés à proximité immédiate de la gare) est nécessaire pour envisager la création de logements
10. proximité (> 30 min. en train) d'un centre d'emploi	<ul style="list-style-type: none"> si la gare est bien accessible en voiture, envisager un park and ride 	<ul style="list-style-type: none"> envisager de faire du pôle où se situe la gare un "centre secondaire" (à condition que cela ne risque pas de déformer la ville principale) 	<ul style="list-style-type: none"> la proximité d'un centre d'emploi est nécessaire pour envisager la création de nouveaux logements
11. quartier dégradé ou en voie de dégradation	<ul style="list-style-type: none"> ne pas accentuer les problèmes en attirant plus de voitures (et de bus) si le quartier est abandonné (SAED, etc.), envisager démolition pour création d'un park and ride 	<ul style="list-style-type: none"> l'implantation de commerces et services ne peut être envisagée sans une opération globale de revitalisation 	<ul style="list-style-type: none"> renforcer logement (rénovation / neuf) + prévoir actions sociales si nécessaire

17.1 INTERMODALITÉ

L'objectif en termes d'intermodalité est de faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre, l'un des deux étant ici le train. Il s'agit donc de faire de la gare et de ses abords un "pôle d'échanges voyageurs", c'est-à-dire l'équivalent de ce qu'est une plate-forme multimodale pour le trafic marchandises. Le point de vue adopté ici est avant tout celui du voyageur en train (l'intermodalité vélo-bus, par exemple, n'est pas abordée).



La gare des Guillemins il y a un siècle : un pôle d'échange intermodal très actif.

Des questions telles que les correspondances horaires, la billetterie et la tarification uniques train-bus, la signalétique, etc. sont fondamentales pour faciliter le report de mode. Cependant, notre travail étant centré sur les aspects spatiaux, nous n'aborderons pas ces questions ici.

La prise en compte de l'intermodalité dans ses aspects d'occupation de l'espace est essentielle pour trois raisons au moins :

- c'est probablement par des aménagements facilitant l'accès à la gare et la rupture de charge (notamment les parkings) qu'on assurera les meilleurs résultats en termes de report de mode, comparativement à ce que donnerait l'implantation d'activités ou de logement sur la même superficie de terrains ;
- les aménagements visant l'intermodalité ont un impact important sur l'espace public et donc sur l'image de la gare et, par ricochet, du train ;
- l'action publique en Wallonie porte plus habituellement sur l'aménagement d'espaces publics que sur la création d'activités ou de logement (excepté le secteur bien particulier du logement social).

Faciliter le passage d'un mode à un autre signifie avant tout raccourcir le temps nécessaire à la rupture de charge. Quelques minutes gagnées quotidiennement sur un trajet peuvent représenter un argument important en faveur de l'usage du train. La sécurité et le confort sont également des éléments essentiels.

Les aménagements à réaliser et les mesures à prendre varient bien entendu selon le nombre de passagers arrivant à et/ou repartant de la gare à pied, à vélo, en bus ou en voiture, cette dernière possibilité comportant elle-même plusieurs variantes.

L'accent mis sur les modes peut être différent d'une gare à l'autre, en fonction notamment du caractère "d'origine" ou "de destination" de la gare, mais aussi en fonction de son accessibilité, de la disponibilité de terrains, etc. L'un des objectifs de notre étude est justement de préciser les critères à prendre en compte dans ces choix.

De façon générale, hors toutes considérations techniques, l'ordre de priorité des modes doit être celui que préconise le SDER, p. 205 : *"En ce qui concerne le déplacement des*

personnes, on favorisera par ordre de priorité la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun et enfin les déplacements en voiture. Ceci doit bien entendu s'accompagner d'une stratégie de localisation favorisant cette hiérarchie."

Bien que l'intermodalité ne nécessite parfois que peu d'espace (excepté pour les park and ride), les aménagements et équipements doivent être pensés dès les premières réflexions portant sur le quartier de la gare, et donc par exemple dès les premiers stades d'élaboration d'un projet de quartier de gare, d'un *SSC, d'un *PCM ou d'un *PCA. En effet, certains lieux stratégiques doivent pouvoir être réservés à certaines fonctions modales (ex. gare des bus à proximité immédiate de la gare).



Aménagements intermodaux à Ottignies - photo CPDT.

17.1.1 Principes généraux

Mieux la gare est desservie (lignes plus nombreuses, fréquences plus élevées), plus importante est (ou doit être) la fonction d'échange intermodal – et donc l'espace consacré à cette fonction. En pratique, cette exigence peut sembler peu réaliste puisque les gares les mieux desservies sont en principe aussi les plus urbaines, et disposent donc de peu d'espace libre. Toutefois, on constate que bon nombre de gares bien desservies sont des gares de villes moyennes ou petites, situées en bordure du centre urbanisé et disposant encore de suffisamment d'espace pour y réaliser des projets importants, y compris en matière de mobilité. Une fois terminée la rénovation des principales gares wallonnes et de leurs abords, programme actuellement en cours, c'est vers ces gares moyennes et petites que devraient se tourner les efforts (et les subsides) de la Région wallonne.

La gare devrait être considérée comme le principal pôle d'échanges de la ville, nœud de transport incontournable où sont rassemblés non seulement les accès aux autres modes (gare des bus, park and ride, kiss and ride, taxis...), mais aussi les agences de location de voitures ou de vélos, les stations de voitures partagées, les centrales de covoiturage, etc. Ce rôle de "plaque tournante" devrait être pris en compte dans l'élaboration du projet de quartier de gare, du *SSC, du *PCM, etc. Toutefois, une partie de la décision échappant à l'action directe des pouvoirs publics (qui n'ont pas la maîtrise de la localisation des initiatives privées de mobilité), c'est au manager de gare qu'il reviendra de prendre les contacts nécessaires en vue de concrétiser les différentes facettes du projet.

Dans la gare elle-même et ses abords immédiats, il faut rechercher des cheminements entre modes les plus directs et les plus confortables. La lisibilité et même la visibilité directe (ex. quand je sors du bâtiment voyageurs, je vois la gare des bus) doivent être privilégiés. Il en va bien entendu de même pour la sécurité, aussi bien face aux dangers de la circulation que face aux risques de "mauvaises rencontres" (quartiers déserts le soir). C'est dès le départ que ces

principes doivent être pris en compte. En effet, ils orienteront le choix de la localisation de certains équipements (ex. la gare des bus).

Une attention particulière doit être accordée aux liaisons – principalement à pied et à vélo – avec le centre ville. On y reviendra dans le chapitre "Urbanisme et gestion foncière".

De même, il est souvent nécessaire d'améliorer les liaisons entre l'avant et l'arrière de la gare, qu'il s'agisse des liaisons par les modes doux (qui devraient souvent être plus courtes, plus agréables, plus sécurisantes qu'aujourd'hui) ou par les autres modes. Ce point sera également repris dans le chapitre "Urbanisme et gestion foncière".

Dans les gares petites et moyennes surtout, rassembler les flux sur un minimum d'itinéraires et concentrer les lieux d'attente (principalement gare des bus, taxis et kiss and ride) peut accroître le sentiment de sécurité. Il faut toutefois mettre cet avantage en balance avec les risques de congestion aux heures de pointe.

La réflexion doit tenir compte des personnes à mobilité réduite. Cette expression désigne tout d'abord les personnes handicapées, pour qui il faut prévoir des aménagements et équipements spécifiques (ex. rampes d'accès pour les personnes en chaise, bandes d'éveil de vigilance pour les non-voyants, etc.). Elle désigne également, de façon plus générale, les personnes gênées dans leurs mouvements par leur taille, leur âge ou leur état (ex. femmes enceintes), accompagnées d'enfants en bas âge, chargées de bagages encombrants, etc., ce qui représente au total un nombre très important de personnes.

Les gares et le chemin de fer en général devraient être particulièrement attentifs à la problématique de la mobilité réduite parce que le train constitue souvent la seule possibilité de voyager pour des personnes qu'un handicap physique rend incapables de conduire une voiture. De plus, par définition les voyageurs sont souvent encombrés de bagages, ce qui peut nuire à leur confort de déplacement mais aussi à leur sécurité.

L'attention aux besoins des personnes à mobilité réduite doit exister dès les premiers stades de la réflexion, de façon à prévoir les aménagements et équipements appropriés (places de stationnement réservées, rampes d'accès, largeur des circulations, hauteur des marches, obstacles, etc.).

Autour des gares de destination, des *plans de déplacements d'entreprises (au sens large de ce dernier mot) et plans de déplacements scolaires devraient être élaborés et régulièrement révisés. Ils permettront d'optimiser les possibilités de liaison avec la gare (ex. création de navettes, covoiturage, mise à disposition de vélos, etc.). Les parcs d'activités devraient faire l'objet de plans de déplacement globaux établis en association par les différentes entreprises concernées, de façon à pouvoir rationaliser et rentabiliser au mieux les possibilités offertes aux navetteurs.

17.1.2 Train et modes doux

Les modes doux sont essentiels dans tous les types de gare. Quel que soit le mode utilisé pour se rendre de son domicile jusqu'à la gare, c'est toujours à pied que se font les dernières dizaines ou centaines de mètres. Pourtant, force est de constater que les cheminements piétons jusqu'à la gare sont souvent mal conçus, peu soignés, parfois même peu sûrs.

Les principaux points d'origine / de destination des piétons devraient être repérés dès la conception du projet de quartier de gare. Il s'agira de la gare des bus, du park and ride, du centre-ville, des établissements scolaires, des entreprises (surtout tertiaires) à fort taux de main-d'oeuvre, des centres de loisirs (ex. cinéma), etc. C'est surtout le rôle du *SSC et du *PCM d'étudier ces cheminements et de repérer les problèmes qui s'y posent. Si le projet de quartier de gare est élaboré hors du contexte d'un SSC ou d'un PCM, il devra faire porter

l'étude des cheminements sur un périmètre suffisamment étendu pour que les principales sources de flux y soient intégrées.

Les mesures visant l'amélioration du trafic piéton sont particulièrement prioritaires dans les gares de destination. En effet, c'est le plus souvent à pied que les voyageurs train rejoignent leur lieu de travail ou de cours, alors que le trajet du domicile jusqu'à la gare se fait en utilisant des modes plus variés. A contrario, l'usage du vélo ou du cyclomoteur concerne plutôt les trajets domicile-gare. C'est donc surtout aux gares d'origine (qui sont largement majoritaires en Wallonie) qu'on devrait trouver des garages ou des parkings sécurisés pour cycles.

Chaque cheminement piéton ou vélo doit être étudié en fonction des trois maîtres-mots suivants : liaisons directes, sûres et agréables.

Le franchissement des axes routiers importants constitue bien entendu un problème majeur. Lorsque la gare est longée par une telle artère, une réorganisation complète du trafic devrait être envisagée. Des mesures visant un contournement et/ou un ralentissement du trafic de transit profiteront non seulement aux piétons et aux cyclistes, mais également aux bus, aux automobilistes qui déposent / chargent des voyageurs, aux taxis, etc.

Les liaisons entre l'avant et l'arrière de la gare constituent également un problème difficile. Elles sont pourtant particulièrement importantes, non seulement pour l'accès à la gare (surtout lorsqu'on trouve à l'arrière un quartier d'habitat, une zone d'activités ou un park and ride par exemple), mais aussi parce qu'elles permettent de relier, de "coudre" ensemble deux quartiers. La première recommandation est d'essayer de raccourcir le franchissement des voies en limitant si possible le nombre de voies de service. Le franchissement lui-même, qu'il se fasse par passerelle ou par tunnel, doit être rendu sûr à tout moment de la journée et de la nuit, ce qui n'est pas toujours facile. La surveillance par vidéo est sans doute une solution à envisager. Pour les grandes gares, la réalisation d'une "dalle" est évidemment la meilleure solution, puisqu'elle permet d'assurer une continuité des fonctions urbaines.

L'accès à la gare par les modes doux peut être facilité par la présence du RAVeL. En effet, le RAVeL étant notamment constitué par des voies de chemin de fer désaffectées, il existe souvent une possibilité d'en développer des tronçons qui pourront avoir une fonction utilitaire en permettant le rabattement des cyclistes et piétons vers les gares. La conception des aménagements doit être adaptée à cette fonction "quotidienne" et urbaine du RAVeL : éclairage, connexions plus fréquentes avec les rues adjacentes, etc.

Lorsque la largeur et la configuration de l'emprise le permet, des voies piétonnes et cyclables peuvent être aménagées le long des voies ferrées. Une fois sécurisés, ces cheminements permettront un accès rapide à la gare.



Cheminement piéton le long des voies ferrées à Ottignies - photo CPDT.

Rappelons également que pour assurer un maximum de sécurité aux piétons et cyclistes, il y aura souvent tout intérêt à concentrer les flux et les lieux d'attente (ex. kiss and ride près de la gare des bus). Ce principe de base doit bien entendu être adapté aux particularités de chaque gare (importance et diversité des flux).

On se souviendra enfin que les cyclistes demandent des aménagements et équipements spécifiques tels que rampes doublant les escaliers, parkings et garages à vélos sécurisés, etc. La possibilité de louer des vélos sur le site de la gare est souhaitable pour les gares les plus importantes et/ou touristiques. De nombreuses améliorations ne concernant pas l'occupation du sol (information, prix, espace dans le train, etc.) seraient également nécessaires pour optimiser l'intermodalité train-vélo.

17.1.3 Train et bus

La desserte par bus est importante pour toutes les gares. Les gares bénéficiant d'une bonne desserte en trains (nombre de lignes et fréquences) et situées dans une région où l'habitat n'est pas trop dispersé sont celles où l'amélioration de la desserte bus pourrait donner les meilleurs résultats. Le bus doit s'y voir accorder une priorité claire sur la voiture.

Des bus ou minibus de type navettes effectuant un trajet direct entre la gare et certains lieux de destination (ex. établissements scolaires, parcs d'activité) peuvent être une bonne solution pour relier la gare aux implantations lointaines ou mal desservies par le train. L'information et le prix de même que la proximité et la "lisibilité" de l'arrêt de la navette sont essentiels pour assurer son succès.

La mise en place d'une navette ou la modification d'une ligne de bus peuvent être le résultat de propositions émises dans le cadre de *plans de mobilité d'entreprises. Dans les parcs d'activité, ces plans devraient être établis au moins partiellement en commun par l'ensemble des entreprises présentes, de façon à pouvoir additionner les demandes et assurer une meilleure rentabilité des services offerts aux travailleurs. La mise en place d'une navette gare-parc fait incontestablement partie des projets à organiser en coopération.



Gare des bus près de la gare d'Ath - photo CPDT.

Concernant les liaisons entre la gare et la gare des bus (ou entre la gare et les arrêts de bus) :

- proximité et lisibilité sont des principes essentiels. La gare des bus doit être plus proche de la gare que le park and ride. Des quais communs pourraient même être créés ;
- le confort et la sécurité des piétons doivent être assurés de façon maximale. Un passage abrité est souhaitable ;

- il faut également éviter que la gare des bus soit un no man's land peu attrayant et peu sécurisant ;
- autant que possible, la gare des bus devrait trouver place du côté le plus animé de la gare, c'est-à-dire en général (sinon toujours) du côté du centre-ville. Cette situation sera en effet plus agréable et plus sécurisante, et elle évitera aux usagers des bus qui ne prennent pas le train de devoir traverser inutilement la gare. Il faut toutefois éviter que les bus se retrouvent piégés dans des embouteillages aux heures de pointe, ou que l'accès à leur gare ne rallonge inutilement les trajets des lignes les plus fréquentées.

Par ailleurs, il est bien entendu essentiel de développer une bonne coordination horaire entre bus et trains et de bien diffuser l'information à ce sujet.

17.1.4 Train et voiture

Concernant l'intermodalité train-voiture, des aménagements tels qu'un kiss and ride et éventuellement une station de taxis sont évidemment nécessaires aussi bien pour les gares d'origine que pour les gares de destination.

Le problème principal est celui du park and ride. Il comporte plusieurs aspects.

Une question de fond se pose tout d'abord. L'aménagement d'un park and ride peut favoriser la voiture au détriment d'autres modes de transport. Certaines études ont démontré qu'une partie parfois importante des usagers des nouveaux park and ride étaient des navetteurs qui auparavant se rendaient à la gare en bus. Ce report de mode non souhaité a pour conséquence indirecte de diminuer la rentabilité de la desserte bus, voire de remettre en cause l'existence de certaines lignes ou de certains tronçons de lignes TEC. Il faut donc se poser la question du bien-fondé d'aménager un park and ride si la desserte de la gare en bus est bonne ou facilement améliorable, et, le cas échéant, dimensionner le park and ride en tenant compte de cette desserte.

Plusieurs conditions sont nécessaires pour qu'un park and ride soit réellement efficace en termes de report de mode :

- la gare doit être à 30 minutes (max. 45 minutes) en train d'un centre d'emploi important¹ ;
- elle doit être bien desservie : trains nombreux et rapides vers ce centre d'emploi ;
- la réalisation du park and ride ne doit pas risquer de porter préjudice à la desserte par bus ;
- il faut également tenir compte de l'existence éventuelle d'un autre park and ride dans une gare proche ;
- l'accessibilité en voiture au park and ride doit être aisée ;
- le park and ride doit être situé du côté des voies le plus rapidement et facilement accessible en voiture ;
- le trajet à parcourir entre le park and ride et les quais doit être court (une ou deux minutes), direct et aisé. Des aménagements de type galerie couverte apportent un confort certain. Toutefois, la gare des bus doit être considérée comme prioritaire (emplacement plus proche, meilleure liaison), surtout dans les gares d'origine ;
- enfin, rappelons que le parking doit être sécurisé et proposé à un coût intéressant, sinon gratuit (pour les abonnés par exemple).

¹ On peut trouver dans le *Tableau de bord du développement territorial* (voir bibliographie) une cartographie des aires d'où sont accessibles en 30 ou 45 minutes les villes de Namur, Charleroi, Mons et Liège.

Les parkings doivent-ils être réservés aux voyageurs train, voire aux abonnés ? A priori, il paraît plus logique de les rentabiliser également aux heures qui ne concernent pas les navetteurs, par exemple le soir pour un cinéma ou le samedi pour un supermarché². Il faut cependant s'assurer que les navetteurs abonnés trouveront toujours une place libre. Une gestion conjointe des abonnements train et des abonnements parking devrait permettre de calibrer les parkings réservés aux navetteurs. Notons cependant que la part des déplacements pour motif de loisirs (donc en principe non quotidiens) est en croissance.



Parking à Verviers - photo CPDT.

L'intégration urbanistique des parkings pose de sérieux problèmes. Les parkings à ciel ouvert nécessitent beaucoup d'espace. Ce sont des lieux sans vie qui peuvent dénaturer un quartier ou y constituer une coupure importante. De plus, les grandes dimensions de certains d'entre eux obligent les automobilistes à de longs déplacements à pied qui peuvent décourager.

Les parkings à étages, avec au rez-de-chaussée des commerces et services, occupent moins d'espace, offrent des places plus proches de la gare et permettent une meilleure intégration urbaine. Ils ne sont toutefois envisageables que si le prix du sol est élevé et si les clients potentiels sont suffisamment nombreux. Les mêmes remarques valent pour les parkings souterrains, dont le prix de réalisation est encore plus élevé.

Lorsque seuls les parkings à ciel ouvert sont envisageables, plusieurs petits parkings disposés autour de la gare paraissent préférables à un seul de grande taille.

Quelle que soit la formule adoptée, les parkings peuvent poser d'importants problèmes de trafic dans le quartier. En attirant des voitures vers la gare, ils risquent de provoquer des nuisances importantes pour les riverains. Cet aspect du problème doit être pris en compte dès le départ, le choix de la solution à adopter devant en tenir compte.

Par ailleurs, on notera "en faveur" des park and ride qu'ils constituent une affectation du sol réversible. Leur aménagement peut donc être considéré comme provisoire. Ils constituent également une réaffectation intéressante et économique pour les sites d'activité économique désaffectés ou plus généralement les sites abandonnés. Cet élément peut prendre un poids certain s'il s'agit de choisir, parmi plusieurs gares proches, celle dans laquelle implanter un park and ride.

En conclusion, si l'amélioration de l'intermodalité est certainement nécessaire dans tous les cas, la décision d'aménager un park and ride d'une certaine importance demande une réflexion approfondie qui tiendra compte de nombreux facteurs et de plusieurs échelles. Des

² Une étude française sur l'utilisation des parkings de supermarchés comme parcs relais semble cependant faire apparaître de fortes réticences à ce sujet : <http://www.predit.prd.fr/02-Predit/01/experimentation/exp004f14.htm>.

outils tels que le *schéma de structure et le *plan communal ou intercommunal de mobilité sont les mieux à même de permettre cette réflexion, qui devra cependant encore être élargie à l'échelle sous-régionale pour les grandes villes. Une étude de l'ensemble des gares d'une même ligne (ou d'une même "portion" de ligne) est également souhaitable afin d'éviter que certains équipements se fasse concurrence ou, au contraire, soient manquants.

Pour ce qui concerne la problématique des places de stationnement liées aux activités économiques, voir le chapitre ci-après.

17.2 ACTIVITÉS

Une bonne localisation des différentes activités qui motivent les déplacements (emplois, services, loisirs) peut avoir des effets importants sur le choix modal. Idéalement, toutes les activités devraient être placées le plus près possible d'une gare, à l'exception de celles pour lesquelles le transport routier est absolument nécessaire (ex. un marchand de meubles). Toutefois, les activités qui motivent le déplacement de nombreuses personnes tout en n'occupant qu'un espace restreint (ex. écoles, bureaux) seront logiquement les premières visées par les politiques de localisation.

Il faut cependant se rendre à l'évidence : les pouvoirs publics n'ont que peu de moyens d'action directe sur la localisation des activités. Certes, les plans (*plan de secteur, *plan communal d'aménagement) peuvent réserver de l'espace à certains types d'activités plus ou moins précises – mais si aucun projet ne vient remplir ces espaces, ce sera en pure perte.

Les pouvoirs publics peuvent également utiliser les outils d'aménagement opérationnel, comme par exemple la rénovation des sites désaffectés (*SAED et *SRPE) pour promouvoir les terrains proches des gares.

Ils peuvent aussi "donner l'exemple" en choisissant des localisations adéquates pour les administrations publiques, des établissements d'enseignement, etc. Dans la pratique, ces décisions font intervenir de nombreux critères (dont notamment le prix des terrains) et force est de constater que la desserte par les transports en commun n'est pas encore toujours prise en compte avec l'importance qu'elle mérite.

Pour que les décisions de localisation des activités privées comme publiques fassent réellement intervenir ce critère, il faudrait que les pouvoirs publics puissent disposer de législations fermes et précises leur permettant de refuser un permis sur cette base. On n'en est malheureusement pas encore là.

Notons que le manager de gare peut avoir un rôle actif et utile dans la localisation des activités en prenant les contacts nécessaires et en assurant la promotion du quartier de la gare et la coordination des projets.

L'octroi d'aides et de traitements de faveur (primes, allègement de charges sociales, politiques fiscales dérogatoires, etc. – voir notamment les *ZAP fédérales) dans les quartiers de gare pourrait certainement avoir un impact favorable sur la localisation ou la relocalisation d'activités.

17.2.1 Principes généraux

Différents commerces et services peuvent se localiser dans la gare ou à proximité. Certains s'adresseront spécifiquement aux voyageurs, et en particulier à ceux qui ne font que changer de train. D'autres pourront être utilisés également par les habitants du quartier ou par d'autres usagers. Les voyageurs entrant et sortant utiliseront quant à eux les commerces et services qui se présentent sur le trajet à pied entre la gare et leur voiture, leur bus, leur vélo ou leur domicile, et pourront même faire un détour si cela en vaut la peine. Enfin, certaines activités constitueront le but même du déplacement en train (lieux d'emploi mais aussi de

loisirs, d'achats...) et pourront dès lors probablement se trouver à une plus grande distance à pied de la gare.

Il est donc difficile de définir dans quel périmètre la présence de la gare a (ou devrait avoir) une influence sur celle des activités. Il n'est pas possible non plus de décider a priori quelles activités exactement doivent être accueillies dans le bâtiment voyageurs, sur les terrains de la SNCB ou sur des terrains privés proches. C'est pourquoi le classement des activités utilisé ci-dessous (équipements pour les voyageurs, commerces et services pour les navetteurs, activités de destination) doit être pris comme simplement indicatif.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut toutefois rappeler que les gares wallonnes – tout comme les villes wallonnes – sont très modestes à l'échelle européenne ou mondiale. Les exemples étrangers, souvent cités dans la littérature spécialisée, de grandes galeries commerciales attirant chaque jour des dizaines, voire des centaines de milliers de clients (voyageurs train mais aussi simples chalands) ne peuvent être transposés à la réalité wallonne.

17.2.2 Fonctions destinées aux usagers de la gare

Les commerces et services spécifiquement destinés aux voyageurs (même si d'autres personnes peuvent en avoir usage) se trouveront en principe dans la gare. Il s'agit d'activités qui occupent peu d'espace et répondent à des besoins simples : informations, boissons, sandwiches, toilettes, téléphones, salle d'attente, poste de secours, etc. D'autres équipements qui s'adressent à différents types de clientèle (parmi lesquels les voyageurs) demandent peu de place et sont souvent automatisés : distributeurs de billets de banque, de timbres, de journaux, de boissons, de confiserie, photomaton, boîtes aux lettres, bornes internet, etc. Ces services donnent à la gare une fonction urbaine indépendante du transport et constituent des outils d'intégration de la gare dans le tissu urbain du quartier.



Photo CPDT.

17.2.3 Commerces et services

D'autres commerces et services seront situés parfois dans la gare elle-même, mais le plus souvent à proximité de la gare et des cheminements des voyageurs. Ces activités s'adressent non seulement aux voyageurs, mais aussi aux habitants et aux passants.

Du point de vue des exploitants de ces commerces et services, il faut que les passages de voyageurs et d'autres clients potentiels soient suffisamment nombreux pour assurer la rentabilité de l'emplacement. Le nombre de navetteurs n'est pas un critère suffisant car leurs passages sont concentrés sur des heures de pointe parfois très courtes et dépassent alors

la capacité des commerces et services offerts. En France, la SNCF considère que *"un commerce indépendant (...) peut difficilement trouver sa rentabilité sur des flux inférieurs à 5000 entrants / jour"* (PERRIN, 1998, p. 29. On notera cependant qu'une enquête réalisée en France³ a montré qu'un nombre assez important de personnes (représentant environ 15 % du nombre de voyageurs) fréquentent les gares (même non commerciales) pour d'autres raisons que pour prendre le train, à savoir essentiellement pour accompagner ou attendre un voyageur ou encore pour acheter des billets à l'avance ou demander des informations. Ces personnes constituent également des clients potentiels pour les commerces installés dans la gare ou à proximité.

La présence de logements en densité suffisante ou de fonctions de destination (écoles, bureaux) à proximité de la gare permettra de compléter la clientèle. Il s'agit donc de favoriser des synergies entre différentes fonctions (la gare, les commerces et services, les autres fonctions du quartier). Ces synergies permettront par ailleurs de créer une animation permanente autour de la gare et d'éviter qu'elle ne soit un quartier mort une fois passées les heures de pointe.

Du point de vue des voyageurs, il s'agit d'utiliser au mieux le temps et le déplacement entre deux modes (ex. train-bus ou train-voiture), voire de rentabiliser le temps d'attente d'une correspondance entre deux trains. Sont donc surtout visés les achats ou services qui prennent peu de temps et qui ne sont pas lourds à transporter. Les activités qui font partie de la chaîne de déplacements quotidienne (ou du moins habituelle) des navetteurs sont particulièrement concernées.

Les études récentes, en ce compris les résultats de notre enquête auprès de 520 usagers du rail, montrent en effet que ces activités se multiplient, se diversifient et s'enchaînent de façon de plus en plus complexe : sur le trajet domicile-travail ou retour, on dépose un enfant à l'école, on fait des achats, une visite, on va boire un verre, faire une heure de sport, etc. Rassembler une partie de ces activités à proximité de la gare permet d'éviter un, voire plusieurs détours (et donc, pour les automobilistes, un ou plusieurs arrêts).

L'enjeu est aussi de faire du quartier de la gare un quartier attrayant et vivant, mais sans dévitaliser le centre ville. Cet impératif peut se décliner de bien des manières selon que le centre ville est proche ou plus éloigné de la gare, petit ou important, actif ou en perte de vitesse, etc. Il ne faut toutefois pas s'illusionner sur la possibilité de ranimer d'un coup de baguette magique un quartier qui a perdu son dynamisme économique ou qui n'en a jamais eu beaucoup.

Rappelons également que l'autre côté des voies constitue souvent "l'envers de la ville". Localiser des activités et services polarisateurs à cet endroit peut être une manière de favoriser une continuité urbaine au-delà des infrastructures ferroviaires.

Parce qu'elle constitue une centralité mais aussi parce qu'elle dispose souvent de bâtiments et de terrains à réaffecter (et souvent bon marché), la gare est un excellent endroit pour localiser des services administratifs, sociaux et culturels (bureaux de poste, antennes communales, police, etc.) pour autant bien sûr que leurs horaires soient adaptés à ceux des navetteurs. Des projets de ce type sont d'ailleurs en cours pour un certain nombre de gares dont la fermeture a été décidée. Ces activités permettront de maintenir, voire de restaurer une certaine animation et un sentiment de sécurité dans les gares.

La présence de commerces et services ne doit cependant pas nuire à la lisibilité de la gare en tant que pôle d'échanges. Au contraire, la gare doit être mise en évidence, à la fois dans un but purement pratique (pour que les voyageurs la trouvent facilement) et dans un but symbolique (valoriser le chemin de fer).

³ Voir BATISSE (1998), p.56.

A la lecture de ce qui précède, on se rend compte que le choix des activités à localiser à proximité de la gare (pour autant que les pouvoirs publics aient l'initiative en la matière...) doit viser à répondre à différents critères qui ne sont pas forcément compatibles entre eux.



Le secteur horeca est souvent présent près des gares - photo CPDT.

En pratique, les observations et conseils qui suivent peuvent guider les responsables :

- les petits commerces et services d'usage fréquent tels que horeca, boulangerie-confiserie, librairie-journaux, pharmacie... trouvent idéalement (et d'ailleurs spontanément) leur place à proximité de la gare ;
- certaines expériences associent un commerce de type épicerie ou librairie avec la billetterie train, les deux "caisses" étant tenues par le même employé⁴. La vente de titres de transport par les guichets de La Poste, actuellement en projet, est une application du même principe ;
- sont particulièrement adaptés également à la présence de navetteurs les commerces et services nécessitant un dépôt (le matin par exemple) et une reprise (le soir même ou le lendemain) – ou, à l'inverse, l'emprunt puis la restitution un objet. Citons par exemple les cordonneries, blanchisseries, photographes, certains commerces (boucheries, supermarchés, librairies...) où l'on peut déposer sa commande et venir prendre livraison plus tard, les services de location de vidéos, les bibliothèques de prêt, etc. Leur présence près de la gare permet aux navetteurs d'éviter deux détours ou arrêts. Un guichet de dépose et de reprise commun à plusieurs commerces et services pourrait même être envisagé⁵ ;
- la présence d'une crèche paraît également appropriée. Il peut s'agir d'une crèche pour les enfants de travailleurs-navetteurs, mais aussi d'une crèche où l'on laisse son enfant pour quelques heures, le temps d'aller (en train !) faire du shopping en ville ;
- la présence de certains services publics communaux ou autres, de la poste, de banques, d'une bibliothèque... est intéressante pour autant que leurs horaires d'ouverture soient

⁴ Un concept français intègre plusieurs des suggestions qui suivent : "L'enseigne Relay (ex Relais H) a lancé en association avec Casino un nouveau concept de proximité sous le nom de Relay Service. (...) Sur une surface de 200 m², ces nouveaux points de vente proposent un coin presse (journaux, livres, tabac), un coin cafétéria-restauration rapide et une épicerie Petit Casino. S'ajoute un coin multiservices qui offre un service de blanchisserie (possibilité de laisser du linge sale le matin et le récupérer propre le soir), de cordonnerie/serrurerie et de développement photos. Des négociations sont en cours avec les mairies et certains services publics pour proposer à terme une permanence "multiservices publics" permettant aux voyageurs de faire un certain nombre de démarches administratives en dehors des horaires traditionnels d'ouvertures de l'administration" (<http://www.transit-city.com/escales/transit/>).

⁵ Cette idée est présentée dans PERRIN (1998).

adaptés à ceux des navetteurs. L'installation de services urbains à l'intérieur de la gare est susceptible d'accroître la fonction urbaine de celle-ci, et de lui attribuer une nouvelle signification sociale ;

- d'autres commerces et services d'usage moins fréquent, et nécessitant donc probablement une clientèle potentielle plus large que les seuls navetteurs, peuvent également trouver leur place à proximité de la gare : piscine, salle de sport, boutiques (bibelots, disques, équipement de la personne, etc.)⁶. A noter que ce type de commerces et services peut aussi constituer une activité de destination (voir plus loin) ;
- on peut aussi envisager, dans la gare ou à proximité, un petit musée ou une salle d'exposition qui constituera la "vitrine" de la ville ;
- par contre, il paraît peu opportun de localiser à proximité de la gare des commerces offrant des biens lourds ou volumineux ou des activités qui génèrent obligatoirement un trafic automobile. Certains pays envisagent d'ailleurs la possibilité de délocaliser des entreprises encore actives qui se sont jadis installées près de la gare pour utiliser le chemin de fer mais n'y recourent (et n'y recourront) plus.

Comme on l'a relevé plus haut, les outils disponibles pour mettre en oeuvre ces principes sont malheureusement peu nombreux et souvent peu efficaces. Les pouvoirs publics peuvent choisir des orientations ou encore limiter les usages permis du sol, mais ils n'ont guère d'influence sur les initiatives privées, dont relèvent la majorité des décisions en la matière. C'est pourquoi des outils tels que les périmètres de "discrimination positive" autour des gares (comme d'ailleurs dans des noyaux d'habitat encore à définir) devraient être envisagés.

17.2.4 Activités de destination

Nous nommons ici activités "de destination" les activités qui sont le motif principal du déplacement. Il s'agit avant tout du travail ou de l'école, mais aussi de certaines activités de loisirs : cinéma, "fun shopping", etc.⁷ Ces activités de destination sont celles dont la localisation à proximité d'une gare est la plus intéressante en termes de report de mode puisque les déplacements concernés sont fréquents et souvent longs. La localisation à proximité des gares des entreprises rassemblant de nombreuses personnes (travailleurs, étudiants ou visiteurs) est une des facettes de la "politique ABC" (voir partie II).

Les activités visées sont au premier chef les grandes administrations publiques ou privées et les ensembles de bureaux, mais aussi les établissements d'enseignement. D'après une étude française⁸, la présence d'un collège ou d'un lycée à proximité de la gare est d'ailleurs le premier facteur de son succès (évalué par le rapport fréquentation de la gare / population desservie).

Sont concernés également les cinémas, les lieux culturels et sportifs, les centres de congrès ou de formation... de même que les centres commerciaux (dans la région de Karlsruhe, la

⁶ Comme d'autres pays, la France développe depuis plusieurs années une politique de valorisation commerciale des grandes gares et des gares grandes lignes. Les marques présentes dans les gares sont notamment les suivantes : Monoprix, Boulangerie Paul, La Croissanterie, Douglas et Yves Rocher (parfumeries), Micromania (jeux vidéo), FNAC Services, Relay (librairie), plusieurs marques de vêtements, chaussures et sacs, ... Cette politique fait de la gare un véritable centre commercial, ce qui l'éloigne fortement de sa fonction première : à Montpellier, seuls 40 % des personnes qui fréquentent la gare prennent le train.

⁷ A noter que les visites à des proches sont également un motif assez fréquent de déplacement, ce qui est un argument d'ordre général en faveur du regroupement de l'habitat à proximité des gares.

⁸ *Les gares dans la ville*, voir bibliographie.

planification rend la desserte par train obligatoire pour tous les projets commerciaux de plus de 3 ha).

En fait, la question ici n'est vraisemblablement plus de convaincre, mais de mettre en oeuvre. Dans le cadre de cette recherche, nous nous contenterons donc de rappeler que la mise en place d'une politique incitative et/ou coercitive de type ABC est devenue une nécessité en raison non seulement de la congestion routière croissante, mais aussi des engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Par ailleurs, on retrouve ici la question de la rentabilisation des park and ride en dehors des heures où ils sont utilisés par les navetteurs. Certaines activités "de destination", en effet, se pratiquent à des heures différentes de celles des travailleurs et des étudiants – ex. cinéma le soir, supermarché le samedi...

Enfin, nous voudrions insister sur la limitation du nombre de places de stationnement des entreprises proches de la gare, notamment par l'abolition ou la modification de la circulaire De Saeger⁹. Toutes les études montrent en effet l'importance du facteur stationnement sur le choix de mode des actifs. Dans ce domaine, l'offre influence clairement la demande : si l'offre de stationnement est insuffisante, le report de mode est plus fréquent. Diminuer le nombre de places de parking pour les travailleurs des entreprises situées à proximité d'une gare est donc un moyen efficace de promouvoir le train. Les places ainsi gagnées permettront en outre de favoriser le stationnement de longue durée pour les résidents et/ou le stationnement de courte durée pour les clients des commerces et services implantés dans le quartier.

Il faut toutefois être très attentif à ne pas simplement reporter les problèmes de stationnement sauvage un peu plus loin de la gare. Le stationnement doit être organisé en zones concentriques, du plus contraignant (courte durée, prix élevé) au centre au moins contraignant en périphérie. En outre, toutes les études ont montré la nécessité d'un contrôle régulier et sévère des infractions.



⁹ Actuellement, en Wallonie, la circulaire De Saeger impose la création de 4 places de stationnement par tranche de 10 employés, même dans les zones bien desservies par les transports en commun (et donc à proximité des gares). C'est évidemment contre-productif en termes de report de modes. Source du tableau : CPDT, travaux sur le thème "Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre".

Accessibilité	Places de stationnement (/10 employés) par zone d'accessibilité en transports publics			
	Très bonne	Bonne	Moyenne	Insuffisante
Bruxelles	1	2	3,3	/
Flandre (*)	1	2	/	/
Suisse	1,2 à 2,4	2,1 à 3	3 à 4,5	+ de 4,5
Pays-bas (*)	1	2	4	/
Wallonie (De Saeger)	4			

(*) Projets non aboutis.

Parking sauvage à proximité d'une gare - photo CPDT.

17.3 RÉSIDENCE

Créer des logements à proximité des gares n'est peut-être pas le type de projet qui viendrait spontanément à l'esprit d'un aménageur wallon. Il en va tout autrement dans certains autres pays, notamment l'Allemagne.

Les projets étrangers visant spécifiquement la création de logement à proximité des gares concernent surtout des lignes à vocation régionale comportant de nombreux arrêts, y compris d'ailleurs de nouveaux arrêts (création conjointe du nouvel arrêt et du nouveau quartier). Ce type de desserte nécessite un matériel ferroviaire léger, permettant des arrêts et accélérations plus rapides, ce qui n'est pas le cas du matériel actuel de la SNCB.

Cette supposition conduit à conseiller de maintenir, voire de restaurer dans leur continuité les anciennes voies vicinales ou toute autre emprise continue rejoignant une gare. Vu sous cet angle; le RAVeL est certainement un excellent moyen de maintenir des possibilités de liaisons qui pourraient être (ré)exploitées dans le futur.

Dans l'état actuel du réseau ferré wallon, toutefois, l'objectif sera plus modestement d'exploiter au mieux les possibilités existantes d'accroître la résidence (par rénovation ou par création de nouveaux logements) à proximité des gares et arrêts. L'efficacité de ce choix en termes de report de mode est cependant une question fondamentale.

Notons enfin que la meilleure manière d'encourager le report de mode en agissant sur la fonction résidentielle serait l'interdiction de construire de nouveaux logements loin d'une gare. Dans la région de Karlsruhe, par exemple, cette interdiction porte sur tous les terrains éloignés de plus de 600 m d'une gare. Une telle mesure supposerait bien entendu une révision du plan de secteur. Nous ne la développons pas ici parce qu'elle semble fort éloignée des préoccupations actuelles des décideurs.

Rappelons cependant que d'après notre étude, 3800 ha sont encore non bâtis (toutes zones du plan de secteur confondues) dans un périmètre de 800 m autour des 60 gares IC-IR wallonnes.

17.3.1 Principes généraux

La question du logement à proximité des gares comporte plusieurs aspects. Si l'on ne considère que l'objectif du report de mode, privilégier le logement par rapport aux activités de destination n'est sans doute pas le choix le plus efficace. Ce sont avant tout les lieux de rassemblement – donc les lieux de travail, d'enseignement, etc. – qui doivent être accessibles en train. Toutefois, toutes les entités pourvues d'une gare ne sont pas (et ne peuvent pas être) de tels lieux de rassemblement. Lorsque la possibilité existe d'amplifier la fonction logement près d'une gare d'origine, il paraît judicieux de le faire, même si le résultat est quantitativement peu important en termes de report de mode.

En concentrant les nouveaux logements à proximité des gares, on facilitera l'usage du train pour un type de mobilité qui semble en augmentation, surtout dans les franges les plus jeunes et les plus âgées de la population : les déplacements "de résidence à résidence" (enfants de parents séparés ou se rendant chez leurs grands-parents, seniors ou plus jeunes rendant visite à de la famille ou à des amis).

Par ailleurs, le logement est un élément essentiel de la vie urbaine et de l'image des quartiers. A ce titre, il doit autant que possible être maintenu, voire augmenté. Dans de nombreux cas, donc, l'intensification du logement fera partie du projet de rénovation du quartier.

De manière générale, les "usagers captifs" des transports en commun, c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas les moyens financiers, physiques ou autres d'avoir ou d'utiliser une

voiture, devraient bénéficier d'une certaine priorité dans l'accès à un logement (locatif ou acquisitif) à proximité de la gare. Ces logements seront par exemple destinés aux personnes socialement défavorisées, en situation d'urgence ou de transit, aux handicapés, aux personnes âgées, aux étudiants, etc. Il faudra cependant éviter la création de "ghettos".

Le *programme communal d'action en matière de logement est – ou plutôt devrait être – l'outil privilégié pour agir sur la fonction logement dans le quartier de la gare. Actuellement, ce programme ne prévoit pas de traitement différencié pour les quartiers de gare en tant que tels, alors qu'il tient compte des *noyaux d'habitat – du moins en théorie puisque ceux-ci ne sont toujours pas désignés en pratique.

Différents outils, coordonnés par le schéma de structure et/ou par le programme communal, peuvent assurer la rénovation des logements existants ou la transformation de friches en logements : il s'agit principalement des *ZIP, des *ZAP, des opérations de *rénovation ou de *revitalisation urbaine, ou encore de la rénovation des *SAED ou des *SRPE. Pour la création de nouveaux quartiers, le *PCA est un outil qui permet à la fois d'organiser la mixité et la coexistence des fonctions, les densités et les circulations.

Comme on l'a déjà évoqué plus haut, un traitement de faveur (discrimination positive) pourrait être attribué aux quartiers de gare, comme c'est le cas pour les noyaux d'habitat. Les aides attribuées ou augmentées dans ce cadre ne devraient pas viser les seuls propriétaires occupants, comme c'est souvent le cas, mais aussi les propriétaires bailleurs et les locataires, proportionnellement nombreux dans ce type de quartier (voir à ce propos les travaux de la CPDT sur Kyoto et sur le renouvellement urbain).

17.3.2 Préserver la fonction résidentielle existante

La présence de la fonction logement est nécessaire pour conserver ou recréer la mixité urbaine autour des gares et éviter soit l'abandon, soit la création de zones monofonctionnelles mal intégrées dans la structure spatiale locale. Des outils tels que la *rénovation ou la *revitalisation urbaines peuvent contribuer au maintien et au développement de la fonction logement dans les quartiers de gare en voie de dégradation.

Les *ZIP de type b (selon le nouveau Code du logement) sont des outils de rénovation mais aussi d'intervention sociale adaptés aux populations fragilisées qu'on peut rencontrer dans certains quartiers de gare. Les ZIP de type a, à l'inverse, permettent de lutter contre une pression foncière importante qui pourrait avoir pour effet l'élimination des fonctions les plus faibles, comme le logement face aux commerces ou aux bureaux par exemple.

Dans le cas de certaines *aides au logement destinées aux particuliers ou aux institutions, on accorde un traitement privilégié (ex. une majoration de la prime) pour les immeubles situés dans les *noyaux d'habitat, dans les *ZIP, etc. Les quartiers de gare à rénover pourraient bénéficier des mêmes avantages (reconnaissance d'un périmètre "quartier de gare à rénover").

17.3.3 Créer du logement près des gares d'origine

La création de nouveaux logements concernera bien sûr principalement les gares d'origine ou mixtes – en tous cas les gares permettant à des habitants de rejoindre leur lieu de travail ou leur école dans un laps de temps acceptable. Le logement ne doit pas être développé seul : il doit être accompagné de commerces et services de proximité, écoles, etc. selon l'importance du projet. Ces fonctions seront regroupées de façon à créer une centralité de quartier à proximité de la gare. La densité du quartier devrait être la plus forte autour de la gare (voir le chapitre suivant).



Projet à Ottignies - photo CPDT.

Différents outils d'aide au logement peuvent permettre aux pouvoirs publics ou aux personnes et sociétés privées de développer des projets, qui seront coordonnés dans le *SSC et le *programme communal de logement. Il ne faut toutefois pas se leurrer sur la capacité qu'ont encore les pouvoirs publics à répondre seuls à tous les besoins en matière de logement (voir les suggestions de nouveaux partenariats privé-public exposées dans les travaux de la CPDT sur le renouvellement urbain).

Le fait de créer des logements à proximité d'une gare n'a pas nécessairement pour conséquence directe que les nouveaux habitants utiliseront le train. Certains projets étrangers donnent des pistes de solutions pour améliorer le report de mode dans ces circonstances. Dans certains cas, les moyens choisis consistent à informer plus particulièrement les habitants proches des gares, voire à leur accorder certains avantages. Ainsi par exemple, dans le nouveau quartier de Weiherfeld (Hanovre), les habitants reçoivent un abonnement gratuit d'un an aux transports en commun.

Dans d'autres cas, c'est le concept de logement lui-même qui pousse à l'usage des transports en commun. Il en va ainsi par exemple du *car free housing*, complexe de logements où les résidents choisissent volontairement de renoncer à leur(s) voiture(s). Ce complexe est situé à proximité d'un arrêt de transport en commun, train ou tramway. Les véhicules motorisés ne sont pas autorisés (sauf les véhicules d'urgence) dans l'espace public central. Des commerces et services sont situés à proximité. Un service de voitures partagées permet aux résidents d'utiliser une voiture en cas de besoin.

17.3.4 Rechercher la meilleure densité

Si l'on réfléchit en termes de report de mode et plus particulièrement de promotion du mode train, il est évident qu'une grande densité de logement devra être recherchée pour "rentabiliser" au mieux les terrains proches de la gare. C'est ainsi que de nombreux pays, régions ou communes ont défini des densités minimales (sous forme d'indices planchers) dans des périmètres autour de la gare. Il s'agit souvent plusieurs périmètres concentriques avec des densités décroissantes au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la gare.

Plusieurs critères doivent cependant entrer en ligne de compte dans le choix de ces densités :

- les projets doivent s'insérer dans le bâti existant, ce qui peut signifier un gabarit modeste. Si une densification plus importante est souhaitable, elle doit être organisée (par un *PCA par exemple) ;
- la demande actuelle porte avant tout sur le logement unifamilial. En Allemagne, plusieurs projets de logements proches de gares ont été modifiés pour réduire la part d'immeubles

à appartements et augmenter celle des maisons individuelles, et cela afin de mieux répondre à la demande ;

- toutefois, certaines catégories de population sont en principe intéressées à la fois par le train et par un petit logement, pour des raisons financières, d'âge, de capacités physiques, etc. Il s'agit des étudiants et jeunes, des personnes âgées et plus généralement des petits ménages, catégorie en augmentation. La littérature étrangère fait d'ailleurs état de maisons de retraite et de résidences pour étudiants réalisées dans le cadre d'opérations de rénovation ou de construction de quartiers de gare.

Les outils permettant de mettre en oeuvre une politique de densification du logement autour des gares sont le *plan de secteur et le *PCA, qui offrent la possibilité d'imposer des densités minimales, ainsi que le plan de lotissement. Les outils d'aménagement opérationnel (*rénovation et *revitalisation urbaines, rénovation des *SAED et des *SRPE et certaines *aides au logement) peuvent permettre la concrétisation des densités préconisées.

18. URBANISME ET GESTION FONCIÈRE

Le chapitre précédent était consacré à l'usage du sol, c'est-à-dire grosso modo à l'aménagement du territoire. On a vu que favoriser le report de mode supposait d'implanter dans les quartiers de gare – et surtout de ne pas implanter loin des gares ! – des fonctions telles que des établissements d'enseignement, administrations, immeubles de bureaux, équipements culturels et sportifs, centres commerciaux, etc. de même que du logement. Ces questions devraient se réfléchir à l'échelle régionale ou sous-régionale, et non locale. La réflexion pourrait d'ailleurs amener à une révision du *plan de secteur.

A une échelle plus réduite, la qualité du cadre de vie et des aménagement dans le quartier de la gare, de même que la liaison de ce quartier avec le centre-ville (ou d'autres centres) sont des aspects déterminants. *"La configuration de la gare (...) est le résultat de la combinaison équilibrée de l'ensemble de ses caractéristiques à la fois comme maillon d'un réseau ferré et comme "morceau" d'un territoire spécifique. (...) Cette exigence de prise en compte du singulier, du local (architecture, histoire, évolutions...) dans lequel s'inscrit la gare permet de lui restituer son rôle de repère urbain et d'espace public et d'intégrer l'infrastructure dans un espace plus large."* (PERREL, 1998, p. 65).

18.1 URBANISME

Le réaménagement des abords de la gare doit avoir pour but d'améliorer l'intermodalité et de favoriser les reports de mode, mais aussi de revaloriser la gare et son quartier. En effet, si l'on veut amener plus de personnes à prendre le train, il faut donner du chemin de fer une image avenante et valorisante. En outre, le projet de quartier de gare peut être l'occasion d'améliorer l'intégration du quartier dans l'ensemble de la ville ou de la commune, notamment les liaisons entre la gare et le centre et entre l'avant et l'arrière de la coupure créée par les voies. Même si ces aspects ne constituent pas l'objectif premier de notre réflexion, ils doivent également être pris en compte.

Avant toutes choses, il faut se demander si le lieu actuel d'implantation de la gare est le plus approprié. Certes, déplacer une gare n'est jamais simple. Les impératifs techniques sont si nombreux que le choix de l'emplacement est souvent limité, et la propriété foncière peut également constituer une restriction, qui devrait cependant pouvoir être levée si l'intérêt public est en jeu. On peut par exemple envisager de rapprocher la gare du centre de la ville ou commune, pour faciliter son accès piéton, ou encore de la déplacer vers une entrée de ville pour faciliter son accès par la route. Parfois, un déplacement de quelques dizaines de mètres seulement peut permettre de la désenclaver. Rappelons ici que le principe général doit être de favoriser d'abord les modes doux, puis les transports en commun et enfin

seulement la voiture, et que par ailleurs les grands réaménagements (tels que par exemple la création d'un park and ride important) doivent être décidés en tenant compte des équipements des autres gares proches.

Quelle que soit sa localisation, la gare doit pouvoir être facilement repérée et identifiée par les voyageurs qui ne connaissent pas son emplacement. Il faut veiller à la lisibilité des abords et du bâtiment lui-même (le voyageur doit comprendre facilement par où entrer pour trouver les guichets, etc.).

Pour mettre en valeur la gare et, du même coup, valoriser l'usage du chemin de fer, il faut bien entendu veiller à l'esthétique du bâtiment. De nombreux bâtiments de gare et bâtiments annexes constituent des éléments patrimoniaux qui méritent une rénovation soignée. Ce sont aussi des témoins du passé dont il faut veiller à préserver autant que possible l'authenticité. A contrario, certains équipements techniques de piètre qualité devaient au contraire être cachés à la vue, par exemple par des plantations. *"Le mauvais état d'une partie du patrimoine bâti, et plus largement les friches environnantes, perceptibles par le voyageur, génèrent un lourd déficit d'image, qui se répercute sur l'ensemble des prestations. Le monde ferroviaire est fréquemment devenu un symbole négatif pour la Région et pour la SNCF."* (ALTHABEGOITY, 1998, p. 73). La façade de la gare peut être mise en valeur non seulement par sa rénovation, mais aussi par l'aménagement de ses abords. L'espace public situé devant la gare peut être traité comme un perron ou un parvis. Selon l'importance de la gare, son style architectural, le type de quartier dans lequel elle se situe, etc., on pourra choisir un traitement plus "monumental" ou au contraire plus "convivial".

Les abords immédiats de la gare sont en général consacrés surtout aux aménagements favorisant l'intermodalité : accès piétons et vélos sécurisés, et si possible abrités, emplacements et garages pour vélos, gare des bus, station taxis, kiss and ride, park and ride... Ces sujets ont été abordés dans le chapitre sur l'intermodalité. D'un point de vue urbanistique, il faut insister non seulement sur la nécessité d'une continuité des parcours et d'une bonne intégration de tous ces équipements, mais aussi sur la nécessaire qualité des aménagements. Composition urbaine, matériaux, mobilier... doivent être choisis avec soin en recherchant l'harmonie de l'ensemble mais aussi la solidité et la durabilité. On sera particulièrement attentif également à l'éclairage, les abords de la gare étant souvent fréquentés pendant les heures nocturnes, du moins en hiver. La lumière joue un rôle essentiel pour la sécurisation du site de la gare. Elle peut aussi servir à mettre en valeur certains éléments patrimoniaux ou architecturaux (cf. les "plans lumière").



Eclairage nocturne de la gare de Namur et de ses abords - photo CPDT.

Les aménagements doivent tenir compte de tous les types de publics. Il s'agit ici non seulement des différents types d'usagers modaux (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc.) mais aussi des différents groupes sociaux. Ainsi par exemple, certaines gares semblent, à certaines heures du moins, massivement "appropriées" par un public scolaire

qui en fait sa cour de récréation, ce qui peut risquer d'effaroucher les personnes plus âgées si un minimum de contrôle n'est pas assuré. Sur le plan urbanistique, l'une des précautions à prendre dans cette perspective est de *"qualifier à égalité de traitement les différents espaces de la gare de façon à ne pas laisser de zones floues, sans usage défini, et par conséquent susceptibles d'être appropriées par des populations identifiées qui en font un usage exclusif"* (PERREL, 1998, p. 66).

Le réaménagement de la gare et de ses abords doit également tenir compte des principales liaisons : entre la gare et le centre-ville, mais aussi entre la gare et les principaux pôles d'attraction des navetteurs et autres voyageurs, au premier rang desquels les établissements scolaires et les grandes administrations. Ces cheminements piétons doivent être sûrs et agréables. Pour améliorer leur lisibilité, une harmonie visuelle avec le parvis de la gare devrait être recherchée (ex. mêmes revêtements de sols pour tous les cheminements piétons). On peut également envisager, lorsque c'est possible, de verdir certains cheminements piétons et vélos pour en faire des "coulées vertes" qui serviront de promenades et d'espaces verts urbains pour les habitants du quartier.

En matière d'urbanisme, le principal défi lié au réaménagement de la gare sera souvent d'effacer la rupture dans le tissu urbain constituée par les emprises ferroviaires. Dans la plupart des cas, l'idéal serait bien entendu la création d'une "dalle" recouvrant les quais et permettant une réelle continuité urbaine avec commerces, horeca, etc. Toutefois, cette solution paraît bien trop coûteuse pour la grande majorité des gares wallonnes. Il faudra donc se rabattre sur les traditionnels tunnels, ponts et passerelles. Pour que ceux-ci jouent efficacement leur rôle, il faudra être particulièrement attentif à deux principes : la facilité du trajet, c'est-à-dire avant tout sa courte distance (surtout pour les piétons), et la sécurité, avec les différents sens que peut avoir ce mot (éviter les accidents de circulation mais aussi les agressions). Le regroupement des différents modes et des différents cheminements peut favoriser le sentiment de sécurité parce qu'on risque moins de se trouver seul.



La gare et les voies ferrées constituent un coupure dans le tissu urbain. La construction d'une dalle au-dessus de la gare est la meilleure façon de résoudre ce problème, mais cette solution n'est pas financièrement envisageable partout. Ans et Namur - photos CPDT.

(R)établir de bonnes liaisons avec le quartier arrière de la gare peut avoir des effets spectaculaires sur le développement de celui-ci. Ce développement devrait être réfléchi dans une démarche portant sur l'ensemble du quartier ou des quartiers dont la gare constitue le centre. Dans de nombreux cas, le quartier arrière bénéficie encore de disponibilités foncières parfois importantes. De façon générale, il faudra veiller à faire de la gare et du quartier dans lequel elle se situe un ensemble urbain cohérent et bien intégré dans la structure locale. Le *PCA est évidemment ici l'outil approprié. Lorsqu'un ou des PCA existants prennent les voies de chemin de fer pour limite, leur périmètre devrait être revu de façon à englober l'espace gare dans une enveloppe plus large.

D'autres outils peuvent être utilisés pour penser (et, dans certains cas, pour financer) le réaménagement "urbanistique" des abords de la gare. Ce sont par exemple la *rénovation et la *revitalisation urbaines, qui comportent un volet consacré aux espaces publics. Mais pour l'essentiel, les travaux relèveront probablement des travaux subsidiaires.

18.2 GESTION FONCIÈRE

Même si la réalisation de grands projets d'aménagement autour des gares paraît encore lointaine, surtout pour les gares les moins importantes, deux principes essentiels devraient être respectés partout dès aujourd'hui.

Les pouvoirs publics (et assimilés) devraient conserver la maîtrise des terrains proches de la gare et même en acquérir de nouveaux si possible, de façon à pouvoir orienter le développement de ces sites. Il s'agit bien entendu avant tout de garder dans le giron public les terrains appartenant à la SNCB, que la proximité immédiate avec la gare rend cruciaux. Mais la commune et les autres acteurs publics ou parapublics devraient aussi, dans une perspective de long terme, conserver leurs propriétés (au sens large : terrains sous statut public mais aussi terrains sous statut privé dont ils sont propriétaires) et même profiter des opportunités de rachat qui se présentent dans un périmètre plus large que celui des abords de la gare *stricto sensu*. L'un de leurs objectifs devrait être la constitution de "blocs" d'une taille suffisante pour le développement de grands projets. Le parcellaire étriqué est en effet souvent un frein au renouvellement et au développement urbains. La régie foncière est l'instrument le mieux à même d'assurer les missions qu'on vient de décrire. Le *droit de préemption et l'expropriation sont des outils qui pourront être utilisés le cas échéant pour acquérir la maîtrise des terrains. Le remembrement urbain permet d'adapter le parcellaire foncier aux projets importants.

Le second principe à respecter est de n'accorder des concessions (sur des terrains publics) ou des permis (pour des projets situés sur des terrains privés) que pour des activités soit en rapport avec la présence de la gare, soit réversibles. Il faut toutefois reconnaître que le refus de permis sera souvent difficile à motiver, les autorités (communales ou régionales) ne disposant pas encore à l'heure actuelle de nombreux arguments juridiques sur lesquels appuyer leur décision. Remarquons à ce sujet que la maîtrise de la mobilité n'est même pas une des finalités de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme telles qu'elles sont définies dans l'article premier du CWATUP...

Au-delà de ces deux principes fondamentaux, qui visent le long terme, d'autres conseils plus pratiques concernant la gestion foncière peuvent être donnés. Dans le domaine administratif, il serait utile de réaliser et de tenir à jour une base de données des disponibilités foncières (privées comme publiques) proches des gares existantes. Cela permettra d'orienter l'implantation de certaines activités, par exemple de proposer une friche proche d'une gare à un promoteur qui désire construire des bureaux. Cette base de données pourrait être établie et gérée soit par la commune, soit par le manager de gare.



Les friches (bâtiments et terrains SNCB ou autres) sont fréquentes près des gares et constituent des potentialités à valoriser - photo CPDT.

Les friches constituent souvent un potentiel foncier important autour des gares. Leur réhabilitation est nécessaire non seulement dans l'objectif de favoriser le report de mode, mais aussi pour améliorer l'image de la gare et parce que ces terrains inoccupés s'ajoutent souvent à l'espace utilisé par les voies et la gare pour former une coupure, une zone morte dans le tissu urbain. La rénovation des *SAED et les *SRPE sont les outils prévus pour ces réhabilitations. La proximité d'une gare devrait être considérée par les décideurs politiques comme un argument en faveur d'une décision rapide et d'un financement prioritaire dans le cadre de ces procédures.

Certains auteurs proposent d'étudier l'opportunité de délocaliser les entreprises encore actives qui se sont jadis installées près de la gare pour utiliser le chemin de fer, mais n'y recourent plus aujourd'hui. La mentalité wallonne n'est sans doute pas encore prête à accepter ce genre de démarche, mais le cas pourrait cependant se présenter de manière ponctuelle, par exemple si le déménagement d'une entreprise peut permettre la réalisation d'un projet réellement important en termes de report de mode. Le manager de gare est la personne tout indiquée pour prendre les contacts.

Un autre problème de gestion foncière peut également se présenter. Les expériences étrangères montrent que le renouveau du chemin de fer (lorsque renouveau il y a) peut avoir des effets importants sur les prix immobiliers. Ainsi par exemple, dans la région de Karlsruhe, on estime que l'existence d'une bonne desserte ferroviaire et d'une image de qualité de celle-ci conduit à une augmentation des prix immobilier de l'ordre de 15 %. Certaines régions allemandes ont d'ailleurs dû utiliser une mesure de politique foncière qui permet de geler les prix pour lutter contre la spéculation autour des gares. Le seul outil spécifique aux zones de pression foncière existant actuellement en Wallonie est la *ZIP. Cet outil n'est cependant pas réellement destiné à lutter contre la spéculation et à rendre des terrains disponibles.

19. OUTILS

Ce chapitre "technique" envisage par ordre alphabétique les outils cités dans les parties précédentes. Chacun d'entre eux est présenté brièvement puis analysé tout aussi brièvement dans la perspective de son utilisation en faveur des quartiers de gare.

NOTE POUR LE GRAPHISTE : CE CHAPITRE DOIT AVOIR UNE MISE EN PAGE DIFFERENTE (EX. FOND DE COULEUR, DEUX COLONNES, CARACTERES PLUS PETITS... AU CHOIX).

19.1 AIDES AU LOGEMENT

Pour des informations sur les différentes aides au logement, voir le site de la DGATLP, Division du logement, et notamment la page suivante : <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/Log/Pages/Documentation/Documentation.htm>.

Certaines des aides destinées aux particuliers accordent une majoration aux projets situés dans des *noyaux d'habitat, dans des périmètres de *rénovation urbaine (voire de *revitalisation) ou dans des *ZIP. Ce principe pourrait être étendu à d'autres aides (ex. la création de logements conventionnés, le "prêt jeunes"...). Par ailleurs, il gagnerait en clarté s'il était (plus ou moins) uniformisé.

La majoration des aides au logement dans les quartiers de gare pourrait être assurée soit par la reconnaissance de ces quartiers par la Région (soit en tant que tels, soit comme noyaux d'habitat ou comme ZIP), soit par la mise en place d'opérations d'initiative communale (ex. rénovation urbaine).

19.2 NOYAUX D'HABITAT

Plusieurs types d'opérations publiques ou d'aides au privé (ex. primes) accordent un traitement différencié aux noyaux d'habitats, dont la réhabilitation est ainsi privilégiée. Il serait peut-être judicieux d'accorder le même traitement aux quartiers de gare.

Selon l'art. 79 du Code du Logement, les noyaux d'habitat sont "*des zones géographiques où sont rencontrés, sur la base des données de l'Institut national de statistique, un nombre minimum et une densité d'habitants arrêtés par le Gouvernement ou qui répondent à des critères environnementaux, d'aménagement du territoire et d'urbanisme déterminés par le Gouvernement*".

La situation d'un bâtiment ou d'un projet dans un noyau d'habitat donne lieu à la majoration de certaines *aides au logement. Ce principe pourrait être étendu à d'autres types d'opérations d'initiative communale ou régionale.

A l'heure actuelle, cependant, les noyaux d'habitat ne sont toujours pas définis¹⁰.

Il pourrait être intéressant de comparer les noyaux d'habitat, lorsqu'ils seront officiellement définis, avec les quartiers de gare (définis par exemple comme un rayon de 800 m autour d'une gare) afin de voir dans quelle mesure la politique de concentration des aides sur les noyaux d'habitat conforte le principe du renforcement des quartiers de gare.

19.3 PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le plan communal ou intercommunal de mobilité est "*un outil de planification destiné à organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable*" (décret du 1^{er} avril 2004). On trouvera toutes les informations à son propos, et notamment un projet de guide pour l'élaboration des PCM, à la page <http://mobilite.wallonie.be/pcm>.

Les plans de mobilité traitent (en principe) de l'accessibilité et de l'intermodalité de la gare. Ils ne font toutefois pas du report de mode l'un de leurs objectifs.

Dans de nombreux cas, l'échelle intercommunale est souhaitable, l'aire de chalandise de la gare (ou des gares) dépassant celle de la commune.

¹⁰ Dans le cadre de la prime à la construction, une définition propre des "noyaux d'habitat" est utilisée. Elle fait intervenir la situation au plan de secteur, la superficie de la parcelle et la densité des constructions sur 100 m de voirie.

19.4 PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE / SCOLAIRES

"D'un point de vue théorique, le PDE peut se définir comme étant «l'étude, la mise en oeuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprise(s)». Sa réalisation s'articule autour des étapes suivantes : analyse des déplacements et de l'accessibilité actuelle de l'entreprise, élaboration d'un plan d'action, mise en oeuvre, évaluation et suivi. Le PDE est un processus cyclique, devant rester dynamique. Il est davantage un ingrédient permanent de la démarche d'optimisation des fonctionnements et coûts de l'entreprise qu'une solution temporaire à ses problèmes de mobilité." (Extrait de la plaquette "Entreprises et déplacements de personnes, mesures et partenaires" éditée par l'UWE et téléchargeable notamment sur le site <http://mobilite.wallonie.be>).

Les objectifs des plans de déplacements scolaires sont les mêmes, mais ils mettent un accent tout particulier sur la sécurité aux abords des écoles (surtout écoles primaires).

19.5 PLAN DE SECTEUR

Le plan de secteur est l'outil le plus connu de l'aménagement du territoire. Il détermine des affectations du sol pour toute la Wallonie et a une valeur réglementaire.

Une révision du plan de secteur pourrait être envisagée autour de certaines gares si l'on veut y développer des projets nécessitant de disposer de terres urbanisables supplémentaires. Il va de soi que, le plan de secteur actuel étant trop généreux en terres urbanisables, ces modifications devraient être compensées par l'annulation du caractère urbanisable de terrains non utilisés et mal situés.

L'une des mesures les plus efficaces qui pourraient être prises en faveur du report de mode serait la suppression des zones d'habitat non utilisées situées à plus d'une certaine distance d'une gare (800 m par exemple).

19.6 PRÉEMPTION (DROIT DE)

Régi par les articles 175 et s. du CWATUP, le droit de préemption permet (ou plutôt permettra, lorsque les arrêtés d'application nécessaires seront pris) à la Région, aux communes et à d'autres pouvoirs publics et parapublics d'être acheteurs prioritaires en cas de vente (ou autre type d'aliénation) d'un terrain ou d'un immeuble situé dans certains périmètres.

Les quartiers de gare ne font bien entendu pas partie des types de périmètres énumérés, mais le droit de préemption peut s'y exercer par le truchement d'autres outils tels que le *PCA ou la *revitalisation urbaine par exemple.

Il serait utile d'envisager l'extension du droit de préemption aux quartiers de gare (définis par exemple simplement comme un périmètre de 800 m autour des gares), ainsi d'ailleurs qu'aux noyaux d'habitat. Une telle mesure pourrait faciliter la réalisation d'opérations d'intérêt public en faveur du report de mode.

19.7 PROGRAMME COMMUNAL D'ACTIONS EN MATIÈRE DE LOGEMENT

Chaque commune doit adopter une "déclaration de politique locale du logement" qui présente les lignes de force de sa stratégie en matière de logement, et établit un "programme communal d'actions en matière de logement". Si ce dernier est approuvé par la Région, il peut donner droit à des aides et subventions régionales.

Le programme communal du logement est constitué d'un inventaire et d'une analyse de la situation existante (état des lieux), d'un diagnostic et de propositions d'actions auxquels sont

jointes des fiches d'opération décrivant les actions concrètes que la commune souhaite mener.

Le programme est établi en concertation avec l'ensemble des acteurs "logement" intervenant sur le territoire communal (CPAS, SLSP, AIS, Province, etc. mais aussi des promoteurs privés, notaires, etc.). Par ce programme, la commune fédère toutes les initiatives concernant le logement sur son territoire et s'assure d'une maîtrise communale sur la politique du logement. (Source : <http://www.uvcw.be>)

Le programme communal doit expliquer la concordance des opérations proposées avec la politique régionale en précisant par exemple si ces opérations sont situées dans un noyau d'habitat ou dans un périmètre spécifique (ZIP, ZAP régionale ou fédérale, rénovation ou revitalisation urbaine, SAED).

La proximité d'une gare devrait également être considérée comme un critère positif. Cela se justifie non seulement par rapport à l'objectif de report de mode, mais aussi dans une perspective de justice sociale (droit à la mobilité) puisque les opérations immobilières concernées visent le plus souvent une population à revenus faibles, donc généralement moins motorisée.

19.8 RÉNOVATION URBAINE

"L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres.

L'opération de rénovation urbaine vise à maintenir et à améliorer l'habitat par une ou plusieurs des actions suivantes : la réhabilitation ou la construction de logements, la création ou l'amélioration d'équipements collectifs (...), la création ou l'amélioration d'espaces verts, la création ou l'amélioration de bâtiments destinés au commerce ou à des activités de service. (...)" (CWATUP, art. 173).

Les opérations de rénovation urbaine sont réalisées par les Communes avec l'aide de la Région wallonne.

Comme la revitalisation urbaine, la rénovation urbaine est un outil d'initiative communale qui peut apporter des solutions adéquates pour la réhabilitation des quartiers de gare.

19.9 REVITALISATION URBAINE

"L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé.

Lorsqu'une commune et une ou plusieurs personnes physiques ou morales de droit privé établissent une convention relative à une opération de revitalisation urbaine, la Région peut (...) accorder à la commune une subvention à concurrence de 100% couvrant le coût des aménagements du domaine public correspondant à l'équipement ou l'aménagement en voirie, égout, éclairage public, réseaux de distribution et abords, l'aménagement d'espaces verts, l'équipement urbain à usage collectif (...) (ainsi que) des honoraires d'auteur de projet concernant les aménagements du domaine public (...).

La convention (...) doit respecter le principe selon lequel, pour chaque euro pris en charge par la Région, la ou les personnes physiques ou morales de droit privé visées (...) doivent investir deux euros minimum dont au moins un dans une ou plusieurs des actions suivantes :

la transformation et l'amélioration de logements insalubres améliorables, la démolition de logements insalubres et la construction de logements au même endroit, la transformation d'immeubles en vue d'y aménager des logements, la construction de logements." (CWATUP, art. 172).

Les périmètres de revitalisation sont définis par le Gouvernement sur proposition du Conseil communal.

Comme la rénovation urbaine, la revitalisation urbaine est un outil d'initiative communale qui peut apporter des solutions adéquates pour la réhabilitation des quartiers de gare.

19.10 SAED (SITES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DÉSAFFECTÉS)

La rénovation des sites d'activité économique désaffectés est régie par les articles 167 et s. du CWATUP. Un "site désaffecté" y est défini comme *"un ensemble de biens, principalement des immeubles bâtis ou non bâtis, qui ont été le siège d'une activité économique et dont le maintien dans leur état actuel est contraire au bon aménagement du site. Est prise en considération toute activité industrielle, artisanale, de commerce, de services ou autre, pour autant qu'elle soit de nature économique"*.

La rénovation des SAED peut donner lieu à des aides financières. La Région peut également se substituer, à certaines conditions, aux propriétaires de SAED qui ne feraient rien pour rénover leur bien. La commune peut demander au Gouvernement qu'un site désaffecté soit reconnu comme tel et qu'une procédure de rénovation doit lancée.

Les quartiers de gare comportent fréquemment des SAED. Ces terrains et bâtiments constituent des opportunités pour le développement de projets favorisant le report de mode.

19.11 SRPE (ANCIENS SIR)

Les sites de réhabilitation paysagère et environnementale (SRPE) sont des *SAED dont le Gouvernement estime la réhabilitation prioritaire. Une procédure simplifiée permet de réaliser plus rapidement les travaux ayant pour effet de *"restaurer l'aspect des lieux tant au niveau paysager qu'au niveau environnemental"* (art. 182 du CWATUP).

19.12 SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

"Le schéma de structure communal est un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal" (art. 16 du CWATUP).

Idéalement, le projet de quartier de gare devrait être lié au schéma de structure, qui porte un regard sur l'ensemble du territoire communal.

19.13 ZAP FÉDÉRALES (ZONES D'ACTION POSITIVE DES GRANDES VILLES)

Des avantages fiscaux sont accordés lors de la rénovation d'immeubles situés dans les zones d'action positive des grandes villes. La liste et la délimitation des zones sont disponibles sur <http://www.fisconet.fgov.be/FR/?bron.dll&root=v:%5CFisconetFra.2%5C&versie=04&file=wetgev%5CVERZ&zoek=000000000&name=04.06.03&>

19.14 ZIP (ZONES D'INITIATIVE PRIVILÉGIÉE)

Selon l'art. 79, § 3 du nouveau Code du Logement, il n'y a plus que deux types de ZIP : "a) *des zones à forte pression foncière où les prix du terrain à bâtir ou du logement sont supérieurs à la moyenne de la Région wallonne dans une proportion à déterminer par le*

Gouvernement; b) des zones de requalification caractérisées, d'une part, par un habitat dégradé et, d'autre part, par une population fragilisée socio-économiquement."

Comme les *noyaux d'habitat, les ZIP sont en cours de définition.

Il sera intéressant de comparer les ZIP (lorsqu'elles seront définies) avec les quartiers de gare (définis par exemple comme un rayon de 800 m autour d'une gare) afin de voir dans quelle mesure la politique des ZIP conforte le principe du renforcement des quartiers de gare.

En effet, il semble a priori que certains recouvrements devraient pouvoir être constatés, soit parce que les quartiers de gare sont souvent des quartiers fragilisés, soit au contraire, mais plus rarement, parce qu'ils subissent une pression foncière importante.

20. BIBLIOGRAPHIE

ALTHABEGOITY H., *Pour une stratégie du réseau des gares régionales*, dans "Revue générale des chemins de fer" n°4, 01/04/1998, pp. 69-75.

Bahn-Ville (étude franco-allemande) sur <http://www.bahn-ville.net/fr>.

BATISSE F., *La mise en valeur des gares*, dans "Le Rail" n°14, 01/09/97, pp. 8-11.

BATISSE Fr., *Les gares et leur valorisation dans le monde*, dans "Revue générale des chemins de fer" n°4, 01/04/1998, pp. 43-48.

CPDT, *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, MRW, DGATLP, Collection Etudes et documents, série CPDT n°6, à paraître.

CPDT, *Tableau de bord du développement territorial 2003*, Ministère de la Région wallonne, 2004.

DA CUNHA A. et RUEGG J. (dir.), *Développement durable et aménagement du territoire*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2003.

DAWANCE T., *Les sites de gares face aux enjeux de structuration du territoire en faveur d'un report de mode : synthèse d'expériences étrangères*, dans *Mutations spatiales et structures territoriales, Rapport final de la subvention 2002*, CPDT, Thème 1, septembre 2003, vol. 2, pp. 109 et s.

DUTHILLEUL J.-M., *La gare et la ville*, dans "Revue générale des chemins de fer" n°4, 01/04/1998, pp. 9-14.

FRENAY P., *Parcs-relais versus urbanisation autour des noeuds de transports publics, particulièrement du futur RER bruxellois*, in LACONTE P. (dir.), op. cit., pp. 65 -70.

HUBERT J.-P. et TOINT Ph., *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur, 2002, 347 pp.

Intermodalité et pôles d'échanges, la gare et ses emprises. De la conception au projet. Guide pratique, Fédération des maires de villes moyennes, coll. Repères municipaux, 2002, 74 pp. (téléchargeable sur http://www.villesmoyennes.asso.fr/pdf/guide_gare.pdf)

KAUFMANN V., JEMELIN Ch. et JOYE D., *Les gares, atouts des transports publics. Quels nouveaux services pour quelles nouvelles attentes ?*, Dossier du Programme national de recherche "Transport et environnement" (PNR 41), Berne, 2000, 28 pp.

La gare : l'espace multiservice de demain, e-maketing.fr n° 51.

La mise en valeur des terrains des gares. Conditions de réalisation et de mise en oeuvre, CEAT, Zürich, 1993.

LACONTE P. (dir.), *La gare et la ville, grands axes et réseau express régional : enjeux et perspectives*, Fondation pour l'environnement urbain, 2003.

Les gares dans la ville. Développement et intégration urbaine des gares, atelier du 17 décembre 2001, sur <http://www.region-grenoble.org/fichiers/gare1712011.pdf>, 19 pp.

MENERAULT Ph., BARRE A. (dir.), *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, éd. INRETS, coll. Actes n°77, 2001, 216 pp.

Mettre l'aménagement sur les rails. Guide pour l'aménagement des terrains des gares, Chemins de fer fédéraux et Office fédéral de l'aménagement du territoire, Berne, 1991

PERREL B., *Pour réussir la rénovation des gares du transport public en Ile-de-France*, dans "Revue générale des chemins de fer" n°4, 01/04/1998, pp. 63-67.

PERRIN P., *Les commerces en gare. la valorisation commerciale*, dans "Revue générale des chemins de fer" n°4, 01/04/1998, pp. 23-30.

Pistes et outils pour une gestion durables des déplacements domicile-travail, SSTC, décembre 2000, 52 pp.

Réseau des conseillers en mobilité, Ministère de l'équipement et des transports, Région wallonne : Dossier documentaire "Gares et développement territorial".

Sur le projet de la gare d'Annemasse : http://www.mairie-annemasse.fr/journee_patrimoine_2003/photos_gare/gare_demain.htm

TENNER S., *Les gares, moteurs du développement urbain. Exemple de la gare de Leipzig*, dans "Transport public international", 01/2001, pp. 7-9.

Ville et sites stratégiques sur http://www.unine.ch/geographie/download/AT/Ville_et_sites_strategiques.pdf

Partie V : STRATÉGIES DE REQUALIFICATION POUR LES QUARTIERS DE GARE

Pour formaliser les stratégies de requalification des quartiers de gare, nous proposons ici, appuyés par des schémas, des principes généraux adaptés à chaque type de gare.

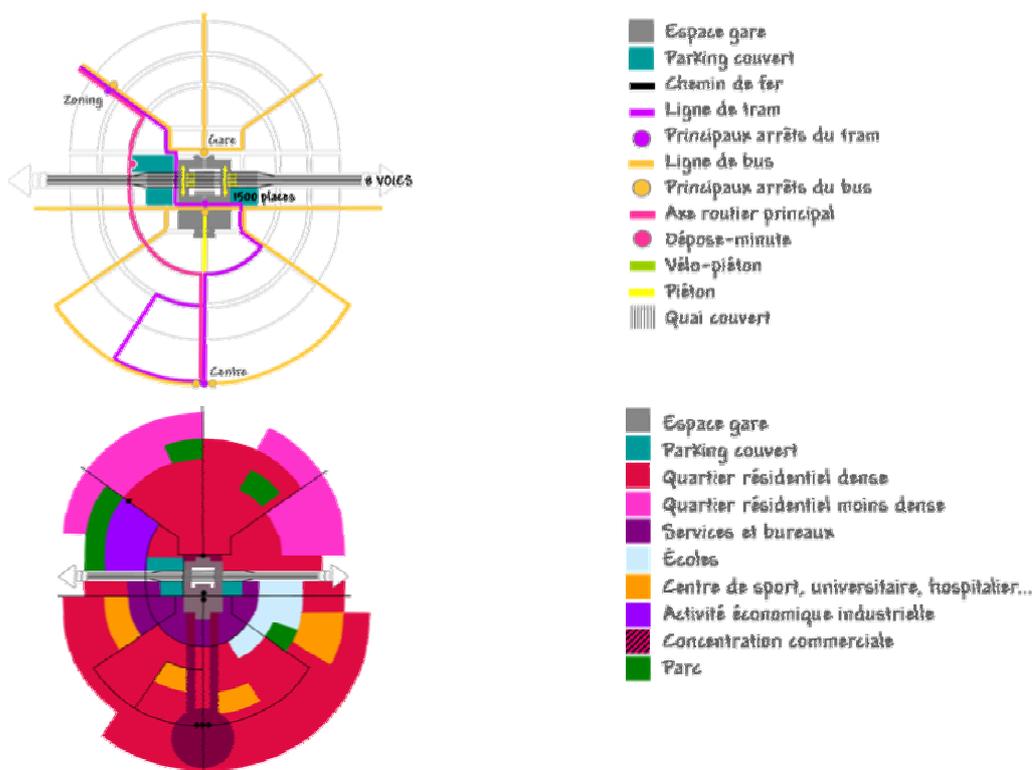
Il va de soi que ces modèles sont des "archétypes" qui ne correspondent pas forcément trait pour trait à des situations de terrain. Leur utilité est d'aider à visualiser les chantiers à mettre en oeuvre, non d'être appliqués tels quels à des quartiers de gare existants.

21. STRATÉGIES DE REQUALIFICATION POUR LES QUARTIERS DES GRANDES GARES URBAINES

Les quatre grandes gares urbaines wallonnes ont pour caractéristiques communes de bénéficier d'une desserte ferroviaire élevée et de générer non seulement des arrivées, mais aussi des départs. Elles diffèrent toutefois par leur contexte : très urbanisé à Liège et Namur, plus industriel à Charleroi ou Mons.

La requalification de ces quartiers de gare devrait prioritairement avoir pour objectif d'augmenter la centralité et la fonction de destination, et secondairement d'augmenter la fonction de gare d'origine.

Les schémas suivants offrent une vision conceptuelle des affectations et des axes à promouvoir autour de ces gares. L'échelle de ce schéma dépend de la taille de la ville concernée.



21.1 LA FONCTION DE CENTRALITÉ DES GRANDES GARES URBAINES

21.1.1 La gare comme centre animé et de flux au sein de l'agglomération

La gare et son parvis doivent remplir une fonction centrale dans l'agglomération, en tirant parti des flux importants de personnes, de la convergence des flux de transports en commun et de voitures de même que de la présence d'activités et d'équipements urbains.

La gare et ses abords immédiats doivent devenir un pôle animé jour et nuit et tous les jours de la semaine. La gare doit être un lieu accueillant des activités destinées aux usagers du chemin de fer mais aussi de plus en plus des usagers et habitants de la ville. Il faut inciter ces personnes à se rendre à la gare parce qu'elle offre, en plus de son rôle strictement ferroviaire, des services et des commerces accessibles à toute heure .

La gare doit donc devenir un pôle d'activités. Pour ce faire, elle doit faire converger vers elle les flux à l'échelle de l'agglomération et devenir une passerelle entre la ville et le chemin de fer de même qu'entre les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées.

Le bâtiment de gare doit accueillir des activités urbaines à l'échelle de l'agglomération, activités pouvant être fréquentées à pied ou en transports en commun. Outre des points de vente et de renseignements pour l'ensemble des transports en commun (train, bus, tram...), la gare se compose d'un centre commercial comportant un supermarché et d'autres commerces tels que fleuriste, boulangerie ou encore librairie, de même que d'un complexe de services regroupant bureau de poste et banques, etc. Ces activités seront implantées à front de rue et au rez-de-chaussée. Elles seront accessibles depuis un atrium correspondant à une "salle des pas perdus" de nouvelle génération. Cet atrium est situé en prolongement direct de la place de gare et s'ouvre ensuite vers une allée lumineuse donnant l'accès aux voies. Selon la configuration de cette allée (passerelle ou petit tunnel), il convient d'étudier la possibilité d'y faire circuler un transport en commun urbain en direction des quartiers périphériques.

21.1.2 La place de gare

En plus des commerces et services implantés entre la ville et les voies, des activités en lien avec la fonction de destination de la gare seront implantées autour de la place de gare (hôtel, restaurant, syndicat urbain d'information, location de véhicules, exposition de projets de développement de l'agglomération, etc.).

Au centre de la place de gare se situe le lieu d'embarquement et de débarquement des personnes utilisant les transports urbains. Un mouvement des usagers depuis la place vers l'atrium doit être facilité. D'autres équipements doivent agrémenter la place afin de lui assurer une animation (bancs, arbres, kiosques à journaux, station de taxis, éclairage public...).

21.1.3 Qualité des aménagements

La centralité implique une fréquentation importante et la présence de personnes souvent peu accoutumées aux lieux. La qualité, la lisibilité et la sécurité des lieux sont donc des préoccupations essentielles. Même s'il faut favoriser une meilleure intégration entre les commerces, les services et les accès aux voies, les cheminements doivent être facilement perceptibles.

Les cheminements seront marqués par des aménagements au sol ; la signalétique doit être considérée comme un mode complémentaire. L'objectif est donc d'assurer la facilité de repérage, la convergence des flux piétons vers la place de la gare et l'atrium de même que vers un axe majeur donnant accès au centre ville.

L'animation et la présence de personnes chargées de l'information, de services (transports en commun, chauffeurs de taxi...) et la surveillance générale doivent contribuer à rassurer les personnes fréquentant les lieux.

Plus largement, la gare doit retrouver son identité symbolique forte et redevenir une infrastructure visible dans la ville.

21.2 LA FONCTION DE DESTINATION DES GRANDES GARES URBAINES

21.2.1 La gare comme noeud intermodal

Augmenter la fonction de destination des grandes gares urbaines implique tout d'abord de renforcer la desserte ferroviaire de ces gares. Si la mise en place d'un RER autour de certaines villes wallonnes pourrait être étudiée, il convient surtout de tirer parti des liaisons actuelles avec les gares situées dans un rayon de 20 à 30 km. Les scolaires et les travailleurs constituent les premiers flux en direction de ces gares, il faut donc consolider leurs usages et les renforcer surtout sur des distances moyennes voire plus importantes (50 à 100 km). Afin d'accroître l'attractivité du chemin de fer, l'organisation de « temps de convergence » des trains doit être instaurée à l'image des pratiques étrangères (les trains desservent la gare à heure fixe et dans un intervalle de temps réduit pour faciliter les correspondances et accroître l'animation).

La reconfiguration du réseau urbain de transports collectifs doit permettre de ramener vers la gare les principales lignes de transport urbaine (bus, tram). La place de la gare doit devenir le lieu de convergence de la majorité des lignes de transports en commun de l'agglomération. Les correspondances entre train et transports urbains doivent être assurées grâce à l'instauration de « temps de convergence ». La place de la gare doit également permettre les correspondances entre les lignes urbaines. Un plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération doit être établi afin de mettre en œuvre cette stratégie.

Dans cette optique, le réseau de tramways sera valorisé à Charleroi tandis qu'à Liège on étudiera son implantation. Le tramway aura pour objectif de faciliter les relations entre la gare et les principaux quartiers d'emploi ainsi que vers les grands équipements urbains (centres universitaires, centres hospitaliers, centres de congrès et d'exposition, centres sportifs...). Le tramway permettra aussi de créer une dynamique de renouveau urbain à l'échelle de l'agglomération.

Le plan de mobilité de l'agglomération étudiera également la desserte spécifique des grandes entreprises par les transports en commun et des navettes privées.

Enfin il convient également de prévoir autour de la gare l'accueil de bus longues lignes et le stationnement des voitures des usagers du chemin de fer. Les bus grandes lignes devraient disposer d'une gare intégrée à l'atrium afin que les usagers puissent s'y abriter et fréquenter les commerces et services. Les bus seront placés en bordure de la place de la gare. Les infrastructures et la gestion des parkings sont détaillées ci-après.

21.2.2 Fonctions dans le quartier de la gare

Pour accroître la fonction de destination, il faut concentrer dans le quartier de la gare des activités attirant de nombreuses personnes (écoles, bureaux, salles de congrès...). Il faudrait qu'à terme, au moins une personne sur quatre travaillant ou étudiant dans un rayon de dix minutes à pied autour de la gare soit un usager des chemins de fer.

Cet objectif implique non seulement que les terrains disponibles soient prioritairement réservés à ce type d'activités, mais aussi que leurs parkings soient strictement limités. Les parkings en voirie doivent être principalement réservés aux courtes périodes tandis que les

parkings autour de la gare seront de taille limitée et réservés à la fonction de départ (voir plus loin).

La conception urbanistique du quartier concentrera les immeubles d'activités le long des rues allant vers le centre-ville. Le long de ces rues, on favorisera la mixité des fonctions soit entre immeubles, soit entre niveaux d'un même immeuble.

Dans le quartier de la gare, les surfaces de commerces, d'équipements collectifs et de bureaux doivent représenter au moins un tiers des surfaces au sol. Les logements occupent eux aussi environ un tiers de l'espace du quartier. Ils seront principalement situés à l'arrière des rues commerçantes et de bureaux. Le tiers restant est dévolu principalement aux voiries, au chemin de fer et, de manière limitée, au stationnement automobile.

Le quartier de gare situé du côté de l'autre côté des voies sera principalement dévolu aux logements et secondairement aux activités économiques générant des flux importants de travailleurs (bureaux, ateliers...). La gare jouera un rôle de passerelle pour ce quartier. L'allée de la gare donnant accès aux voies depuis l'atrium sera accessible aux riverains. Enfin comme mentionné ci-dessus, selon la configuration de cette allée, il convient d'étudier la possibilité d'ici faire circuler un transport en commun reliant la place de la gare aux quartiers périphériques.

21.2.3 Qualité des aménagements

La largeur de l'emprise des voies de chemin de fer doit être réduite (suppression des voies de garage). La passerelle au-dessus des voies ou sous voies donnant accès à l'atrium, à la place et aux quartiers périphériques doit être lumineuse et finement étudiée pour garantir animation et sécurité. Des exemples étrangers peuvent servir de modèle.

La place de la gare doit être aménagée comme un noeud intermodal rassemblant différents modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, taxis, location de voitures...). Les aménagements seront d'une très grande lisibilité sans pour autant être unifonctionnels. Ils doivent faciliter la circulation et l'arrêt des véhicules ainsi que leur orientation vers les différentes destinations de la ville. Ils doivent également permettre de percevoir directement les rues le long desquelles sont implantées les activités génératrices de flux (bureaux, écoles, commerces...).

21.3 LA FONCTION D'ORIGINE DES GRANDES GARES URBAINES

21.3.1 La gare comme noeud intermodal

La fonction d'origine (départs) repose sur l'accès à la gare par les transports collectifs et les modes doux, même si la voiture est encore dominante. Même lorsque la présence d'une voirie à grand gabarit à proximité directe de la gare peut conduire à favoriser le développement de parkings, il convient d'encourager l'accès par les modes alternatifs à la voiture individuelle.

La place de la gare comme la structure des réseaux doivent permettre au plus grand nombre d'usagers des chemins de fer de converger vers la gare par les modes alternatifs à la voiture individuelle. Les usagers se rendant à la gare en voiture doivent être minoritaires.

Comme indiqué ci-dessus, la reconfiguration du réseau de transports urbains doit être étudiée dans le plan de mobilité de l'agglomération pour permettre un accès aisé à la gare depuis ses divers quartiers. Les habitants des différents quartiers de l'agglomération devraient pouvoir joindre la gare en une dizaine de minutes maximum.

Les flux d'automobilistes seront concentrés le long des axes ferroviaires, où seront implantés des parkings souterrains ou à étages de taille limitée. On favorisera deux ou trois infrastructures selon les axes d'accès aux quartiers. Leur gestion favorisera les stationne-

ments pour une longue durée. Ils seront réservés aux usagers du chemin de fer résidant en dehors de l'agglomération et parcourant une grande distance en train. La vente des billets et des abonnements de chemin de fer doit contribuer à la réalisation de cet objectif, les abonnés résidant à l'extérieur de l'agglomération ayant un accès prioritaire aux parkings tandis que ceux résidant dans l'agglomération bénéficient de l'accès en transport urbain par un billet combiné.

L'accès à la gare par les modes doux doit être plus largement valorisé grâce notamment au développement de rues animées en direction de la gare et par l'aménagement de pistes cyclables et de parkings pour vélos à proximité directe des quais.

Pour certaines gares urbaines trop imbriquées dans le tissu urbanisé, il est sans doute opportun d'étudier la possibilité de développer des gares secondaires situées dans un rayon de 10 à 15 kilomètres afin d'inciter les résidents de la périphérie à s'y rendre plutôt que de converger vers la gare urbaine. Cette situation pourrait concerner Namur par le renforcement de Gembloux ou d'une gare intermédiaire au nord de Namur (Rhisnes ou St-Denis-Bovesse). De même, on étudiera l'aménagement d'accès et de parkings à Ans pour les usagers de la province de Liège se rendant à Bruxelles. De nouveaux trains rapides de navetteurs pourraient renforcer l'offre existante.

21.3.2 Fonctions dans le quartier de la gare

La dynamique ferroviaire wallonne démontre que les grandes gares urbaines génèrent aussi de nombreux départs de personnes habitant la ville elle-même. Il convient donc de favoriser le maintien de logements pour les usagers captifs (étudiants, jeunes travailleurs, personnes âgées...) et la construction de nouveaux logements pour des familles. Ces logements seront implantés dans les zones situées à 10 ou 15 minutes à pied de la gare ou dans les quartiers bien desservis par les transports urbains (maximum 10 minutes de la gare et fréquences élevées). Le redéploiement du tramway peut aider à connecter efficacement ces nouveaux quartiers à la gare.

Outre les nouveaux quartiers, il convient d'entreprendre la rénovation des quartiers résidentiels. Ces quartiers devront faire l'objet de projets de rénovation. On y accordera certains avantages fiscaux ou des avantages pour les utilisateurs du chemin de fer.

Concrètement, il faudrait atteindre dans ces zones une proportion de 15 % de résidents utilisant le chemin de fer.

22. STRATÉGIES DE REQUALIFICATION POUR LES QUARTIERS DES GARES URBAINES SECONDAIRES

Une quinzaine de gares IC-IR sont implantées dans un quartier à dominante résidentielle puisque près de quarante pourcent des superficies y sont occupées par du logement. Les équipements collectifs et les commerces y représentent un quart du quartier, tandis que les terrains agricoles et les bois couvrent à peine une dizaine de pourcent au sein du périmètre. Un quart du périmètre est occupé par des voiries et l'emprise du chemin de fer. Les terrains agricoles, forestiers et d'infrastructures de transports offrent un potentiel pour la requalification de ces quartiers de gares. Toutefois deux situations doivent être mise en exergue : les gares bien accessibles depuis les communes voisines et celles qui présentent au contraire des obstacles à l'accès automobile (localisation de la gare dans un quartier densément bâti, voiries étroites...).

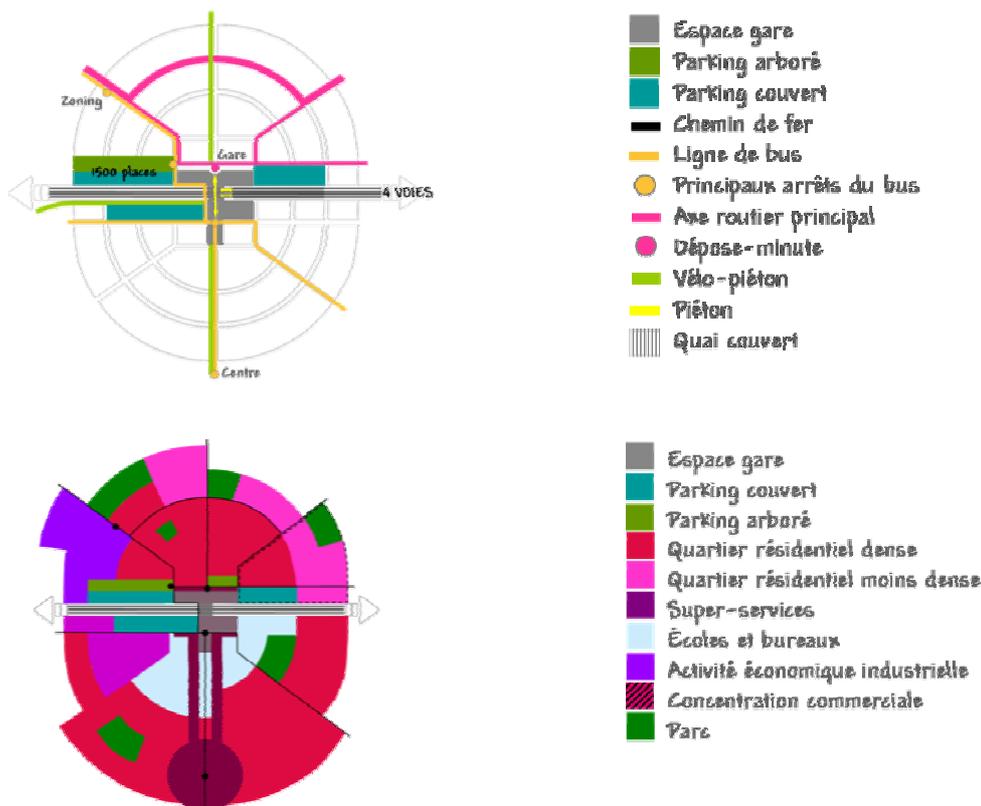
De manière générale, ces deux configurations concernent généralement les villes wallonnes de niveau secondaire (Waremme, Huy, Ath, Ottignies, Braine-le-Comte, Eupen, Libramont, Ciney, Rixensart, etc.). La gare y est fréquentée à la fois par des usagers résidant à

proximité (plus d'un tiers des usagers résident à proximité de la gare) mais aussi par des personnes venant des communes voisines ou plus éloignées.

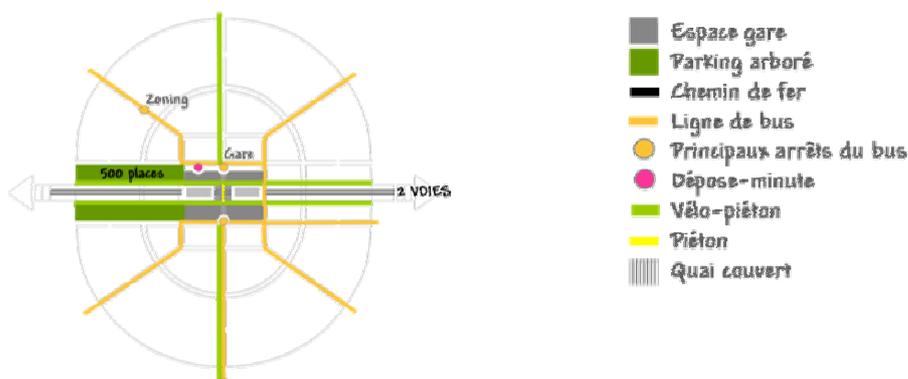
Les polarisations de la gare et des autres équipements de la petite ville se renforcent mutuellement. La gare joue à la fois un rôle d'entrée sur la petite ville (pour les scolaires essentiellement et très secondairement pour les travailleurs) et un rôle de relais vers les pôles principaux (dans des proportions inverses).

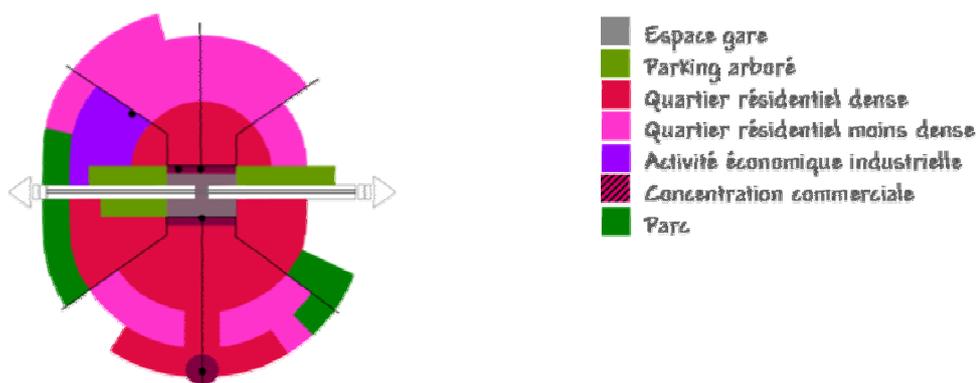
Le caractère mixte de ces gares devrait inciter à un développement équilibré de leur quartier en renforçant les polarisations ferroviaires et urbaines. Cette stratégie équilibrée doit veiller à maintenir la gare comme une centralité urbaine tout en y assurant un accès aisé.

Gares urbaines secondaires bien accessibles en voiture



Gares urbaines secondaires peu accessibles





- Espace gare
- Parking arboré
- Quartier résidentiel dense
- Quartier résidentiel moins dense
- Activité économique industrielle
- Concentration commerciale
- Parc

22.1 UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILBRÉ ENTRE CENTRALITÉ URBAINE ET FONCTION D'ORIGINE

22.1.1 La gare comme noeud intermodal et centralité locale

Les gares des villes secondaires remplissent généralement un rôle de départ vers Bruxelles ou vers des pôles supérieurs proches (Namur, Liège, Mons, Charleroi). Bien qu'elle soit élevée, la fréquentation de ces gares reste modeste par rapport au volume nécessaire pour un transport de masse comme le chemin de fer.

L'attrait du chemin de fer sera assuré par le renforcement de la desserte et des fréquences entre ces petites villes et les pôles supérieurs. Cette stratégie ne peut être développée que si les départs augmentent et si, secondairement, les arrivées se développent.

L'enjeu est donc d'attirer de nouveaux voyageurs vers ces gares, en plus des résidents riverains dont un tiers sont déjà usagers des chemins de fer. Il faut dès lors capter les travailleurs et les scolaires des communes voisines se rendant à Bruxelles ou dans les autres grandes villes wallonnes, en les incitant à prendre le train au départ de la petite ville (fonction d'origine). La position géographique de la petite ville et de la gare est sur ce plan déterminante. A l'échelle de la Wallonie, la place de la ville dans le réseau routier et de chemin de fer en direction des grandes villes permet parfois de tirer parti de la congestion routière. A l'échelle supralocale, la dispersion des lieux de résidence pénalise les transports collectifs tandis que parfois l'accessibilité routière pose problèmes. Autour de la gare la circulation est souvent importante à l'heure de pointe et le stationnement est parfois inorganisé. Actuellement l'accès en voiture est déjà important puisque plus de 60 % des usagers des chemins de fer viennent en voiture à la gare depuis les communes voisines ou des communes plus éloignées.

La séparation des flux des usagers qui transitent vers un pôle principal et de ceux qui se rendent dans la petite ville doit être la règle pour assurer un développement équilibré. L'articulation entre l'avant et l'arrière de la gare est sur ce point stratégique. Les flux en lien avec la gare et la ville seront principalement organisés sur la place de gare en veillant à utiliser ou à réduire astucieusement les effets de la rupture de charge. Il convient en effet d'offrir la possibilité d'un transfert rapide de mode (surtout le matin) par des aménagements adéquats tels que des quais communs pour les trains et les bus ou le park and ride. A l'inverse, les arrivées du soir des navetteurs ou les départs des scolaires en fin d'après-midi peuvent induire des mouvements complémentaires : achats, bistros... Les commerces seront donc implantés pour permettre une fréquentation entre le train et les cheminements. La mobilisation des terrains libres ou la réduction de l'emprise ferroviaire seront étudiés en ce sens.

En ce qui concerne l'organisation des flux et des parkings, les usagers en transit (park and ride), qui pourront représenter plus de deux tiers des usagers, doivent être prioritairement dirigés vers l'extramuros. Si le centre-ville et la gare sont proches (Ath, Arlon...), il convient de réserver les parkings de la gare aux usagers du train alors que d'autres parkings aménagés aux autres entrées de la ville seront réservés au stationnement de courte durée.

Le renforcement du parking autour des gares des petites villes ne peut être envisagé que pour autant que des voiries de capacité suffisante existent ou puissent être aménagées. La construction de parkings souterrains et à étages est souhaitable.

Si les accès à la ville et à la gare depuis les communes voisines sont complexes, on peut favoriser le maintien de complémentarités avec une gare auxiliaire (Huy et Statte, Ottignies et Louvain-la-Neuve, Rixensart et Genval...). Cette stratégie vise à maintenir une aire de chalandise réduite pour les gares peu accessibles en voiture.

Lorsque la gare est peu accessible en voiture et qu'elle ne peut compter sur une gare auxiliaire, les accès piétons et bus seront radicalement privilégiés grâce à une politique concertée d'urbanisation et de mobilité à l'échelle communale et supracommunale.

Des cheminements sécurisés le long des voies devraient notamment être aménagés. Ces cheminements pourraient se prolonger jusqu'aux villages et entités peu ou non desservis par le chemin de fer, pour que les habitants puissent accéder facilement à la gare (et à la petite ville) à pied ou à vélo.

L'efficacité des transports collectifs devrait également être accrue pour autant que la polarisation de la petite ville se renforce simultanément. Pour réduire les effets de la dispersion des résidences autour de la petite ville et rendre le transport en commun régional compétitif, il convient d'accroître la densité bâtie dans les communes voisines tout en renforçant les fonctions dans la petite ville (enseignement, administration, commerce, loisir culturel...). De même la polarisation urbaine devrait inciter à promouvoir la concentration des flux dans le temps en réduisant les écarts d'horaires entre les travailleurs navetteurs et les scolaires de l'entité. Les transports collectifs mais aussi le "kiss and ride" et le covoiturage depuis les entités voisines vers la ville et la gare seraient dès lors plus attractifs.

Le renforcement de la polarisation urbaine des petites villes devrait conduire à accroître les mouvements depuis les communes voisines, voire depuis les autres entités wallonnes, ce qui permettra d'augmenter la fonction de destination de la gare. Ce rééquilibrage permet de rentabiliser les mouvements de train, de les réduire aux heures creuses et d'éventuellement permettre de les multiplier dans des tranches horaires précises (matin, midi et fin de journée).

22.1.2 Fonctions dans le quartier de la gare

La densification des logements à proximité de la gare de même que les projets de logements pour les publics captifs (voir plus haut) seront promus. Ces quartiers bénéficieront de cheminements piétons permettant de rejoindre la gare en une quinzaine de minutes.

A terme, ce type de contexte devrait comporter plus de 35 % de résidents usagers du train pour leurs déplacements. L'accroissement de voyageurs potentiels porte donc essentiellement sur la rénovation et la construction de logements.

Par ailleurs, comme mentionné ci-dessus, l'augmentation du nombre d'usagers dépend également de la situation de la petite ville et de sa gare dans la structure générale (éloignement significatif du pôle ou au contraire proximité avec les franges de la congestion automobile). L'attrait des voyageurs résidents dans les communes voisines passe par deux interventions équilibrées. D'un côté il faut faciliter l'accès à la gare depuis les communes voisines et de l'autre côté il faut développer une offre de services complémentaires à proximité directe de la gare, ces derniers permettant des économies de temps (crèche, pharmacie, dépôt de vente par correspondance, supermarché...).

Globalement, un plan de mobilité communal voire supracommunal doit désormais envisager la gare comme un pôle-relais disposant de parkings à gestion spécifique ainsi que de services et de commerces complémentaires, et non plus comme une fonction génératrice de flux parasites au sein de la commune.

22.2 LA FONCTION CENTRALE DE LA GARE EN LIEN AVEC SA FONCTION DE DESTINATION

La fonction polarisatrice du chemin de fer sera d'autant plus grande que les flux d'usagers du train en direction de la petite ville augmentent grâce au renforcement de la fonction de destination (accroître le nombre d'arrivées).

En effet, même si les gares urbaines secondaires jouent principalement un rôle de gare de départ, elles ont secondairement un rôle d'acheminement de scolaires depuis les entités voisines vers la petite ville.

22.2.1 La gare comme centralité et noeud intermodal

La gare des bus, généralement proche de celle du chemin de fer, renforce encore l'importance de ce rôle de destination scolaire dans le quartier.

Des parcours piétonniers seront établis en direction des zones d'activité situées dans la périphérie. Les plans de déplacement des entreprises situées dans les zones d'activité économique doivent encourager l'usage du chemin de fer notamment par la gratuité des trajets, par l'aménagement de sentiers piétonniers et dans certains cas par la mise en service de navettes privées entre la gare et la zone d'activité.

22.2.2 Fonctions dans le quartier de la gare

La présence d'établissements scolaires, leur maintien à proximité de la gare et l'aménagement de cheminements piétons depuis la gare vers les écoles et le centre-ville sont primordiaux.

Toutefois, le redéveloppement du quartier de la gare dépasse cette fonction scolaire. Il convient par exemple d'y limiter les nuisances du trafic automobile se rendant à la gare, mais aussi d'y rétablir des fonctions urbaines pour d'autres types de populations, notamment les riverains et les habitants du centre. Il pourrait notamment s'agir d'un supermarché et de services connexes (voir plus haut).

Ces commerces et services, aux horaires adaptés, ne peuvent cependant être rentables sur la seule base des flux de voyageurs. La place de la gare doit dès lors être également un lieu d'accès aux commerces et un espace de passage vers d'autres quartiers. La configuration de cette place pourrait ainsi être celle d'une "halle urbaine" accueillant les bus, le kiss and ride, l'aire d'attente... Cette place doit permettre la perception de la ville et en constituer une porte d'entrée.

Plus à l'écart et le long des axes en direction du centre, l'implantation de bureaux (administrations régionales ou provinciales) et d'activités collectives (cinéma, centre culturel, centre de soins, salle de sport...) sera privilégiée. Les parkings de la gare pourront servir en soirée aux activités de loisir. De même, la ville pourra utiliser les parkings durant les week-ends afin d'encourager le commerce du centre-ville.

23. STRATÉGIES POUR LES QUARTIERS DES GARES RURALES

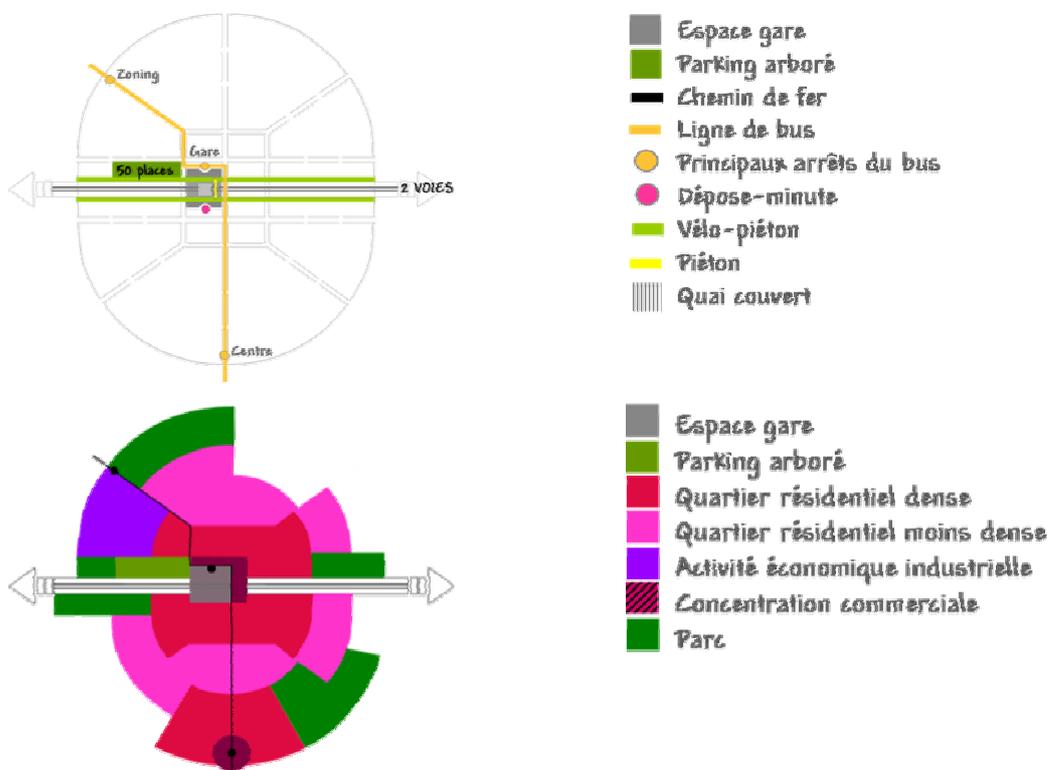
Les quartiers des gares (ou arrêts) qu'on appelle ici "rurales" se caractérisent par une prédominance de terrains non urbanisés (terres agricoles ou forestières mais parfois aussi friches industrielles).

Ce sont avant tout, sinon uniquement, des gares d'origine. L'entité (quartier, village, commune) dans laquelle elles se trouvent ne constitue en effet pas un pôle d'emploi ni un pôle scolaire, excepté à l'échelle strictement locale.

L'enjeu principal pour la grande majorité des gares rurales est d'encourager l'usage du train pour les trajets vers les pôles d'emploi et/ou scolaires. Cet enjeu n'est toutefois réellement important que pour les gares situées à moins d'une demi-heure d'une ville jouant ce rôle de pôle.

Dans les autres gares, il n'y a pas réellement d'enjeu de report de mode à court ou même à moyen termes. C'est lorsqu'on se place dans une perspective de long terme que la gare et les infrastructures ferroviaires en général prennent toute leur importance. Dans cette perspective, en effet, il est clair qu'il faut avant tout garantir pour le futur le maintien des emprises publiques (en particulier linéaires).

Les gares situées à moins de trente minutes d'un pôle représentent un enjeu plus crucial en termes de report de mode. En effet, elles sont situées dans des régions où il existe une demande résidentielle et où celle-ci peut donc être orientée vers une localisation plus favorable à l'usage du chemin de fer.



23.1.1 La gare comme noeud intermodal

Le maintien d'une desserte ferroviaire minimale de ces gares, même lorsqu'elles sont situées à moins de trente minutes d'un pôle, permettra l'exercice du droit à la mobilité de certaines catégories de population et le désenclavement de certaines régions isolées.

Les gares rurales bénéficient généralement de disponibilités foncières relativement importantes. Cela permet d'y envisager la réalisation de parkings, pour autant du moins que leur accessibilité routière soit bonne. La desserte bus sera renforcée, principalement aux heures de pointe.

23.1.2 Fonctions autour de la gare

Il peut arriver que soit présente, à proximité de la gare, une entreprise ou une zone d'activités, ou, plus exceptionnellement encore, un équipement (par exemple touristique). Ces cas particuliers doivent faire l'objet d'une approche individuelle. Lorsqu'il y a présence d'une entreprise, c'est le plan de déplacement de celle-ci qui constitue l'outil principal du report de mode.

Lorsque la gare est située à moins de trente minutes d'un pôle et que, par ailleurs, les disponibilités foncières et les structures spatiales locales le permettent, on favorisera la réalisation de nouveaux projets résidentiels dans un rayon d'un kilomètre au maximum autour de la gare. L'objectif sera d'encourager les familles qui cherchent à s'implanter dans la région à choisir cette localisation plutôt qu'une résidence plus éloignée. Diverses mesures d'encouragement en faveur des nouveaux résidents pourraient être prises (voir plus haut).

Ces nouveaux "lotissements" seront relativement denses et organisés de telle sorte que l'accès à la gare par les modes doux soit rapide, agréable et sûr.

Des techniques permettant de réduire les nuisances liées au passage des trains y seront utilisées.

Pour les projets d'envergure, la présence de commerces et services de proximité (ex. épicerie, crèche...) peut également être envisagée pour autant qu'elle ne risque pas de déformer un éventuel centre de village proche.

23.1.3 Qualité des aménagements

Tout comme les gares plus urbaines, les gares rurales doivent présenter une image positive des chemins de fer, ce qui implique des aménagements de qualité.

La gare elle-même, ses abords et son intégration dans les flux et les activités du quartiers (ou du village) doivent être clairement lisibles.

La fermeture des guichets et autres services dans de nombreux bâtiments de gare permet d'y envisager non seulement des activités d'intérêt local, mais surtout la présence permanente d'un résident qui pourrait avoir un rôle de "concierge". Le caractère isolé de certaines gares rend cette fonction hautement souhaitable.

CONCLUSION

Le chemin de fer connaît un regain d'intérêt depuis quelques années. Plusieurs facteurs expliquent ce retournement de tendance. En effet, après un siècle de désinvestissement dans les infrastructures ferroviaires et de recul des pratiques, on assiste à la fois à une modernisation du rail et à un engouement renouvelé. L'étude réalisée par la CPDT tente de comprendre et d'expliquer les raisons de cette reconquête.

Comme plusieurs études européennes le démontrent, la mobilité évolue progressivement de l'obligation de se déplacer pour aller au travail ou à l'école vers l'intégration de mouvements de plus en plus fréquents aux activités de la vie quotidienne. L'approche sociologique des mobilités démontre ainsi le passage d'une mobilité pendulaire vers une mobilité visant à connecter différents lieux et activités répartis sur un territoire vécu de plus en plus vaste.

Cette nouvelle mobilité est le résultat à la fois de la généralisation de l'automobile et de l'éclatement des activités dans l'espace. La proximité qui était la règle de l'organisation des territoires laisse ainsi place à la connectivité. Cette nouvelle forme d'urbanité, que certains dénomment métropolisation, ne se limite pas uniquement aux habitants des villes ou de leur périphérie. Pratiquement l'ensemble des espaces est désormais affecté par de telles pratiques. Mais cette connectivité se heurte paradoxalement aujourd'hui aux problèmes de congestion automobile, de pollutions croissantes liées aux transports routiers (gaz à effets de serre, smog, bruit...), aux accidents de la route et à l'accroissement des coûts de transports.

C'est précisément dans ce contexte de mobilité croissante, mais aussi plus individuelle et plus permanente, que divers modes de déplacements se renforcent. Les individus tentent de construire des parcours propres combinant de plus en plus souvent différents modes de transport en fonction de leur efficacité respective. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre le regain ferroviaire.

De leur côté, les autorités sont confrontées à la fois aux critiques portant sur les difficultés de la mobilité et à l'exigence de plus en plus insistante de réduire les effets néfastes sur l'environnement et la santé d'un système de transport fondé pendant plus d'un demi-siècle sur l'hégémonie de l'automobile.

C'est pour répondre à cette situation que cette étude visant à établir une stratégie en vue de favoriser le report de mode a été initiée par le Gouvernement wallon. L'étude articule à la fois la problématique de la mobilité et celles de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Elle s'intéresse essentiellement à l'affectation du sol dans les quartiers de gare.

L'étude s'est centrée sur une soixantaine des 260 gares que compte la Wallonie. Une première approche a consisté à mener des observations de terrain dans une dizaine de sites. Ce travail concernait à la fois les usagers des gares, avec plus de 500 enquêtes, la gestion des bâtiments de gare mais aussi la dynamique des quartiers autour des gares. Certains sites autour des gares ont déjà fait l'objet d'interventions visant notamment à faciliter les transferts de mode (aménagement des quais bus, parkings voitures, aires de débarquement des passagers, etc.). A l'inverse, d'autres sites demeurent insécurisés et peu attractifs, voire délabrés. Les interventions relevées en Wallonie ont été mises en perspective avec celles menées dans d'autres pays européens. Les enseignements tirés de cette comparaison peuvent orienter les stratégies à suivre et les actions à entreprendre dans notre région.

Cette approche a mis en évidence la nécessité d'établir les stratégies sur la base d'interventions à trois échelles. Il faut prendre en compte l'aire de chalandise de la gare, qui est souvent supracommunale, établir un schéma d'ensemble couvrant la gare et les quartiers

voisins et enfin avoir la volonté de recomposer la gare elle-même comme un élément d'attrait dans les villes et les villages. La gare et les espaces connexes doivent en effet désormais être envisagés comme un lieu regroupant des services au sein de la chaîne de déplacements des citoyens.

L'étude a également pour but de comprendre la place des gares wallonnes dans le réseau ferroviaire, les modes d'accès et leur situation locale. Grâce à la collaboration des services de l'aménagement du territoire de la Région wallonne, des services du cadastre du Ministère fédéral des finances, de la Société régionale wallonne des transports et de la Société nationale des chemins de fer belges, un atlas de soixante gares et de leurs sites a pu être dressé. Cet atlas fournit une description fine des flux, de l'aire de chalandise, de l'importance de chaque mode d'accès à la gare et de l'occupation du sol dans un rayon de 800 mètres autour de la gare. Ces informations ont permis de classer les gares wallonnes en cinq grands groupes et de dégager leurs enjeux spécifiques.

Il va de soi que les interventions doivent être adaptées aux enjeux particuliers de chacune des gares. Cependant, trois enseignements généraux ressortent clairement de ces observations.

Premièrement, l'étude a mis en évidence le caractère encore très "concentrique" de la Wallonie par rapport aux évolutions constatées dans les autres pays européens, où la mobilité se développe selon le schéma plus diffus de la métropolisation. En Wallonie, les flux de voyageurs se focalisent vers quelques grandes gares de destination, dont Bruxelles occupe de loin la première place, tandis que les scolaires s'orientent pour leur part davantage vers les villes moyennes et petites.

Le second enseignement porte sur la nécessité de concevoir les quartiers autour des gares en fonction du rôle de celles-ci. S'il convient de concentrer les flux de transports urbains et les cheminements des modes lents, de même que de renforcer les activités tertiaires, les commerces et les équipements publics aux abords des gares urbaines, il faut aussi souligner l'importance d'aménager des quartiers résidentiels tant en ville que dans les villages à proximité des gares. Les disponibilités foncières, souvent importantes, devraient y être mobilisées. De plus, sur de nombreux sites, des bâtiments d'ancienne industrie ou des logements délabrés devraient être rénovés.

Enfin, la gare gagnerait en attractivité si sa conception lui permettait à la fois d'être une passerelle entre le centre des villes ou des villages et les espaces périphériques, et un lieu fréquenté tant par les usagers des chemins de fer ou des transports collectifs urbains que par les résidents. Dans cet objectif, il faut veiller à développer des projets d'urbanisme visant à aménager les espaces publics et à retisser le tissu bâti aux abords des voies afin d'accueillir, selon les types de gare, des activités commerciales et de services accessibles tant aux heures de pointe que durant le reste de la journée.

Pour mettre en œuvre cette stratégie, il n'existe pas d'outil spécifique en Région wallonne. Néanmoins, les outils d'aménagement, de mobilité et d'urbanisme, voire même de logement, peuvent être mobilisés pour assurer la requalification des gares et de leurs quartiers. Un schéma couvrant une vaste zone autour de la gare et articulant les aspects d'affectation du sol et de mobilité devrait être établi afin de structurer le site de la gare et les quartiers connexes. Ponctuellement, des opérations de rénovation d'activités économiques ou de quartier devraient être menées en partenariat avec les promoteurs privés et les sociétés de transports collectifs. La gestion de ces projets de requalification ainsi que celle de la dynamique quotidienne de la gare nécessite de désigner un "manager" du site.

Pour formaliser ces stratégies, l'étude présente sous forme de schémas les principes généraux adaptés à chaque type de gare. Le lecteur peut ainsi visualiser et prendre la mesure des chantiers qui nous attendent.

Au-delà de cette étude, il est clair que l'avenir des gares et de leurs quartiers dépend d'une impulsion politique claire. Trop souvent encore le chemin de fer est perçu comme un mode de transport fédéral et donc étranger aux préoccupations régionales. Il existe certes des projets d'enjeu régional tels que ceux liés au RER, à la modernisation de l'une ou l'autre gare, voire de l'une ou l'autre ligne. Toutefois, il conviendrait de prendre conscience de l'urgence d'une stratégie globale.

Au-delà des mutations déjà enregistrées et de celles encore à venir, notamment au niveau institutionnel, cette étude tente de jeter les bases afin d'impulser une politique nouvelle. Au niveau local, la gare et ses abords restent perçus négativement. Rares sont les volontés communales de prendre appui sur cette infrastructure dans une perspective de mobilité générale et de construction d'une réelle centralité. La gare et son quartier doivent au contraire être valorisés car ils constituent un atout du développement communal. Ce changement de perspective nécessite à la fois un signe fort des autorités régionales et des opérateurs de transports de même que la mise en œuvre d'un urbanisme adapté pour gérer les problèmes inhérents à ces infrastructures (bruits et vibrations des trains, flux arrivant et partant de la gare, insécurité...).

Il est donc urgent de mettre la Wallonie sur les rails et de promouvoir l'intermodalité. Ce défi collectif a un impact direct sur la dynamique de notre territoire et sur la qualité de vie des citoyens.