

STRATEGIES D’AFFECTATION DU SOL EN VUE DE FAVORISER LE REPPORT DE MODE

TABLE DES MATIERES

1. NOTE INTRODUCTIVE	
1.1	RAPPEL DES OBJECTIFS ET STRUCTURE DE LA RECHERCHE 1
1.2	L’ATLAS DES 60 GARES WALLONNES D’INTERET REGIONAL 1
1.3	ETUDE EMPIRIQUE 3
2. DOSSIERS	
	ANS 13
	ARLON 37
	ATH 64
	BOUSSU 91
	BRAINE-L’ALLEUD 113
	GEMBLOUX 137
	LUTTRE 161
	NAMUR 185
	OTTIGNIES 212
	VERVIERS-CENTRAL 239
3. TYPOLOGIES	
3.1	TYPOLOGIE SELON LES MOUVEMENTS DES NAVETTEURS 265
3.2	LES FLUX DE VOYAGEURS 268
3.3	L’OCCUPATION DU SOL DANS LES QUARTIERS DE GARE 379
4. PREMIERES PISTES DE RECOMMANDATIONS	
4.1	INTRODUCTION 286
4.2	LA MULTIMODALITE 287
4.3	LA GESTION FONCIERE 495
4.4	L’URBANISME 296
4.5	LA MISE EN ŒUVRE 297
5. ANNEXES	304

1. NOTE INTRODUCTIVE

1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS ET STRUCTURE DE LA RECHERCHE

Les problèmes d'étalement et d'éclatement urbain, de congestion automobile aux entrées des grandes villes, le péril environnemental que constitue l'accroissement des mobilités quotidiennes sont autant de constats qui invitent le Gouvernement Wallon à s'interroger sur les stratégies à adopter afin de maîtriser voire de réduire les déplacements motorisés des personnes.

Dans ce contexte, l'objectif poursuivi par le second axe de recherche du Thème 1 (Mutations spatiales et structures territoriales) est de concevoir une meilleure complémentarité entre affectation des sols et mobilité autour des gares d'intérêt régional.

Cet objectif suppose de s'interroger sur l'évolution des habitudes de déplacement et d'utilisation des lieux de transport. L'étude se fonde ainsi sur le parti pris urbanistique suivant : les décisions d'aménagement et de planification du territoire orientent les usages et les modes de vie et contribuent à modeler les pratiques et les aspirations des individus en matière de mobilité. Dans cette optique, il s'agit de faire des gares des points nodaux structurant le territoire ou encore des centralités, et ce, tant en termes sociaux et économiques qu'en termes de transport.

Après une analyse des évolutions des comportements de mobilité, la mise en perspective théorique du rôle central et polarisateur des gares et une synthèse des expériences étrangères tentées en matière de renforcement de ces centralités, le travail a consisté en une approche empirique de ces questions dans dix gares wallonnes d'intérêt régional. Ce travail s'est élaboré conjointement avec la réalisation d'un Atlas des gares wallonnes synthétisant et systématisant une partie de l'information recueillie sur ces sites aux 60 gares d'intérêt régional.

1.2 L'ATLAS DES 60 GARES WALLONNES D'INTERET REGIONAL

L'atlas est un outil de référence pour la description des principales gares wallonnes. Sur la base des données disponibles grâce à la collaboration de la SNCB, du MET, de la DGATLP et de la DGPL, chaque gare fait l'objet de trois planches descriptives ce qui permet leur comparaison. Il constitue un outil d'aide à la décision particulièrement adéquat à l'heure où la restructuration du réseau comme des rénovations de quartier de gares sont en projet. Il constitue aussi un outil afin de pouvoir confronter les gares d'études empiriques avec les autres gares wallonnes.

L'atlas reprend les 60 gares IC-IR-RER de Wallonie par ordre alphabétique. Il est repris sous fort d'un CD-Rom annexé au présent rapport.

Dans l'atlas les gares sont classées par ordre alphabétique et selon les flux et leur rôle au sein du réseau ferroviaire.

Parmi les 60 gares, 27 peuvent être considérées comme des « gares d'origine » des navetteurs. En ce sens les flux principaux s'effectuent au départ de cette gare le matin vers le

bassin d'emplois. Les planches de ces gares sont bordées de vert. A l'inverse 13 gares wallonnes sont davantage caractérisées par des flux arrivants le matin. Les planches de ces « gares de destination » sont bordées de rose. Enfin 20 gares wallonnes connaissent des flux croisés, elles sont reprises en bleu en tant que « gares mixtes ».

Pour chacune des gares, trois planches fiches descriptives sont présentées.

- La première planche développe les mouvements des abonnés. La fiche permet de situer l'importance des mouvements de voyageurs, mais aussi de définir l'aire de chalandise de la gare sur la base des codes postaux des abonnés. La fiche reprend aussi les principales destinations des voyageurs en distinguant les travailleurs et les scolaires. Une seconde carte fournit les origines des voyageurs descendant à la gare.
- La seconde planche renseigne l'accessibilité de la gare. D'un côté la gare est ainsi inscrite par rapport aux réseaux ferroviaire et routier de même que l'aire estimée de desserte en bus par les TEC¹. En regard de cette accessibilité régionale, une carte indique l'accessibilité locale et les modalités de transfert de mode : aires de stationnement (voitures et éventuellement vélos), gare des bus, réseau ferroviaire local².
- La troisième planche reprend des cartes à l'échelle du quartier de la gare afin de préciser la mixité des fonctions³ en référence à l'affectation des plans de secteur mais aussi de l'occupation actuelle des sols. Trois graphiques synthétisent les principales affectations et occupations et indiquent également les disponibilités foncières dans le quartier.

1.3 LES DOSSIERS DES 10 GARES D'ETUDE EMPIRIQUE

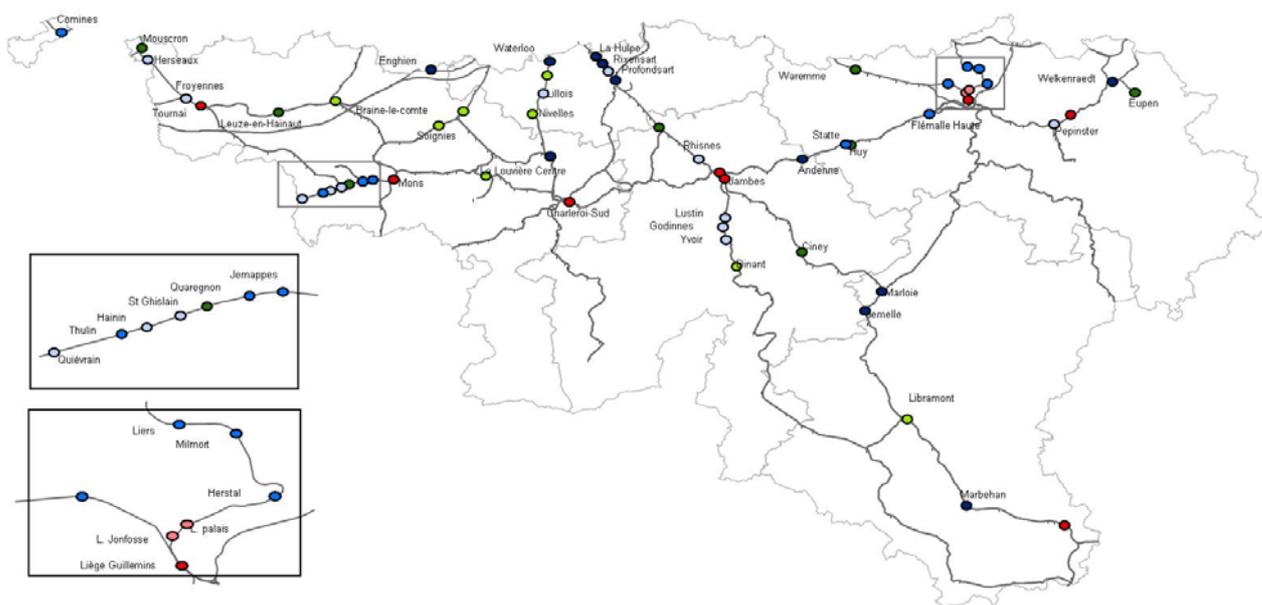
Conformément au cahier des charges approuvé par le Comité d'Accompagnement, dix sites ont été sélectionnés pour faire l'objet d'une étude de terrain. Plusieurs critères ont déterminé ce choix : la nécessité, notamment, d'étudier une variété équivalente de sites ayant un rôle de gare « d'origine », un rôle de gare « de destination » ou un rôle de gare « mixte »⁴ et le souci de garantir une certaine équité dans la dispersion géographique de ceux-ci.

¹ En l'absence d'une cartographie des lignes des TEC-SRWT, l'aire de desserte de la gare par bus a été estimée en fonction des terminus et les principaux noyaux d'habitat traversés par les lignes. Elle est figurée bleu.

² Ces éléments ont été repérés visuellement soit lors d'une enquête de terrains soit par interprétation des photos aériennes. Certaines des données doivent donc être validées.

³ Le quartier a été déterminé arbitrairement en fonction d'un rayon 800 m autour de la gare soit environ 2Km².

⁴ Nous renvoyons au chapitre 7 du volume 2 du rapport final de la subvention 2002 (septembre 2003) pour plus d'informations quant à l'élaboration de cette typologie.



Ans, Ottignies et Luttre ont été sélectionnées parmi les gares « d'origine »; Verviers, Namur et Arlon comme gares « de destination » et, enfin, Gembloux, Ath, Boussu et Braine-l'Alleud en tant que gares « mixtes ».

Le rapport final de la subvention 2003-2004 se décline en trois parties à la fois distinctes et cumulatives.

Il présente d'abord les dossiers monographiques réalisés sur chacun des dix sites. Il en propose, ensuite, l'analyse comparative au travers de la mise en évidence de deux typologies permettant d'extrapoler certains constats à l'ensemble des 62 gares wallonnes d'intérêt régional. Enfin, il ébauche les premières pistes de recommandations, ce travail préfigurant les tâches ultérieures de la subvention.

Les dossiers réalisés sur les dix sites peuvent être scindés en trois volets complémentaires : le premier aborde la gare comme nœud de transport ou pôle d'échange intermodal ; le deuxième l'approche comme lieu de vie et de ville et, enfin, le troisième volet qualifie le tissu urbain dans lequel la gare s'insère, tant en termes d'affectations qu'en termes d'activités qui y sont implantées et de population y résidant.

Plusieurs types de données ont été récoltés et alimentent ces analyses : les questionnaires aux usagers (une cinquantaine par gare), les entretiens avec le chef de zone et d'autres témoins privilégiés de la dynamique des sites étudiés (notamment agents communaux et membres du personnel de gare), les entretiens d'acteurs économiques (commerçants des environs proches et responsables d'entreprises implantées dans un rayon restreint autour de la gare), la consultation de documents urbanistiques (schéma de structure et plans communaux d'aménagement) et des plans communaux de mobilité disponibles, les données statistiques (issues du registre national et du recensement de l'INS) et enfin les comptages officiels (dont ceux effectués par la SNCB). Au total, plus de 650 personnes ont été questionnées.

1.3.1 Structure des dossiers

Pour faciliter la compréhension, les descriptions des dossiers proposées ci-dessous se développent dans le même ordre et selon la même classe de titre que dans chaque dossier de gare.

PREMIER VOLET : LA GARE, NŒUD DE TRANSPORTS

A l'image de la première et de la deuxième fiche de l'atlas des gares wallonnes d'intérêt régional, le premier volet du dossier vise d'abord à détailler la situation et l'accessibilité de la commune qui accueille la gare dans la structure spatiale régionale et l'intégration urbaine de cette dernière dans la structure spatiale locale. Il ambitionne, ensuite, de décrire un ensemble de données caractérisant l'intermodalité c'est-à-dire l'accessibilité de la gare par les divers modes et leurs connections au sein de la gare. Sous ce même volet sont analysés les flux observés dans la gare, tant en termes d'offre ferroviaire que de fréquentation du pôle. Dans un premier temps, la gare y est considérée comme gare d'origine, puis en tant que gare de destination. Ce volet du dossier aborde également l'aire de chalandise de la gare, les profils d'usagers que l'on y rencontre et leurs modes de déplacement depuis et à partir de la gare.

X.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

Ce point reprend, pour chaque commune, sa situation géographique et composition morphologique, le nom des entités qui la composent et quelques précisions sur son statut administratif. Il décrit également l'accessibilité routière de la commune. Une carte routière a chaque fois été insérée⁵.

X.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE

Il s'agit ici de comprendre la structuration du territoire qui entoure la gare et les rapports qu'entretient celle-ci avec la (les) centralité(s) communale(s).

Quelle est la configuration physique du complexe? Quelle distance sépare la gare du centre-ville? Quels sont les axes structurants du tissu urbain? Quel type de centralité se développe / est susceptible de se développer autour de la gare? Telles sont les questions auxquelles ce chapitre tente d'apporter une réponse. Un schéma illustre et synthétise l'ensemble de ces informations. Il permet une visualisation sommaire de la gare dans son contexte et indique :

- la localisation de la gare (représentée par un rectangle noir) par rapport aux infrastructures ;
- les éléments de rupture qui marquent le paysage (rails en traits pointillés, routes en lignes à traits, voies d'eau en lignes continues) ;

⁵ Les cartes sont issues du site Internet <http://www.viamichelin.com>

- et les densités d'occupation (par surfaces grisées en fonction de leur densité, les plus pâles indiquant les zones vides ou les chancres, les plus foncées signalant les centres urbains).

X.3 INTERMODALITE DE LA GARE

X.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux

Sont abordés, pour chaque gare :

- la qualité de cheminements piétons depuis le centre-ville (avec temps de parcours) en distinguant les problèmes spécifiques d'accessibilité piétonne à partir des deux côté des voies
- les aménagements cyclistes vers la gare, ainsi que la présence, en gare, d'un parking vélos/motos. Des précisions sont apportées concernant d'éventuels projets ou opportunités d'amélioration de ces cheminements. Un plan des rues permettant de situer le quartier de la gare dans la structure urbaine illustre ce point⁶.

X.3.2 Accessibilité routière et offre en parkings

Ce point aborde la question de l'accès en voiture à la gare, avec une attention particulière portée à l'accès au P&R (Park and Ride), à l'accessibilité depuis les principaux axes routiers ainsi qu'aux nuisances éventuellement générées dans les quartiers environnant.

Une description de l'offre de parking en gare est fournie avec une précision sur leur nombre, leur coût, leur propriétaire, leur niveau de saturation, leur localisation et leur sécurité.

X.3.3 Offre en bus

Ce point fournit une description de toutes les lignes passant dans la commune, et plus particulièrement devant la gare. Un commentaire décrit les lignes les plus fréquentées, le public cible et leurs destinations et est associé à une carte réalisée en 2003 par le CREAT, définissant le périmètre d'accessibilité en bus à la gare (les sommets de l'aire dessinée en bleu correspondant à la destination finale de chaque ligne passant en gare).

De même, un commentaire est fait sur la configuration de la gare des bus et les relations qu'elle entretient avec celle de trains (coordination horaire, complémentarité de l'offre bus-trains, cheminements, ...).

⁶ Les plans des rues sont issus du site Internet <http://www.mappy.be> et ont été retravaillés pour mettre en évidence le passage des voies de chemin de fer qui n'y figuraient pas.

X.4 OFFRE EN TRAINS VOYAGEURS

X.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

Ce sous-chapitre commence systématiquement par le classement de la gare en nombre de voyageurs. Ce classement se base sur les comptages réalisés chaque année durant une semaine d'octobre par la SNCB dans chacune de ses gares. Sont comptés tous les passagers montant en gare. Ainsi, des précisions ont pu être fournies sur l'évolution du trafic 'voyageurs' au départ de chaque gare depuis les années '80 (en semaine et le week-end).

Trois tableaux commentés ont également été réalisés⁷. Le premier donne les temps de parcours des principaux trains vers les villes les plus proches, les principales villes wallonnes et Bruxelles. Les trains considérés sont ceux des heures de pointe et les trains réguliers (dont la fréquence est d'un par heure).

Le deuxième tableau décrit le type et le nombre de trains par jour de semaine circulant sur les différentes lignes au départ de chaque gare (sans correspondances). Le troisième tableau, qui complète le second, décrit l'ensemble des gares reliées depuis nos gares d'étude en précisant la fréquence et le type de train qui s'y arrêtent.

Les abréviations HP-m et HP-s signifient « heures de pointe du matin » et « heures de pointe du soir (fin d'après-midi) ». De même, les abréviations de la SNCB décrivant les types de trains voyageurs sont utilisées : IC (Inter-City), IR (Inter-Régional), P (Trains d'heure de pointe), L (trains de liaisons locales, omnibus).

X.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

Ce point présente les haltes existantes sur le territoire communal de nos gares d'étude en décrivant dans un tableau le nombre de voyageurs y montant (comptages d'octobre de la SNCB), le type et le nombre de trains y passant. Les principaux flux de passagers sont décrits et le plus souvent, des informations sur le type d'infrastructures en gare sont fournies (gare ou point d'arrêt, présence de parkings, liaisons bus ...).

X.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS

Ce sous-chapitre se divise en deux parties. D'abord, sont abordés les flux de voyageurs à l'origine de nos gares d'étude, ensuite à destination de celles-ci.

Une introduction présente les flux en gare, et ce en référence à la typologie des gares (origine – mixte - destination) que nous avons réalisée. Le taux d'abonnés scolaires et d'autres vers et depuis nos gares d'étude y sont détaillés. De même, nous nous appliquons à présenter les heures d'affluence en gare, ventilées par type de voya-

⁷ Ceux-ci ont été réalisés au premier trimestre 2004, sur base du moteur de recherche de la SNCB sur son site Internet <http://www.b-rail.be/>

geur, ainsi que quelques caractéristiques majeures sur la diversité d'usagers de la gare.

Les données traitées dans cette introduction ainsi que les parties qui la suivent, sont tirées de chiffres fournis par la SNCB concernant les abonnés du train depuis et vers nos gares. Notons que les abonnements libellés comme « autres abonnements » sont considérés, dans les cartes et les commentaires, comme des abonnements de travailleurs. Plusieurs précisions concernant le traitement des données SNCB sont apportées au lecteur en annexe.

X.5.1 Caractéristiques de la gare comme gare d'origine

Ce sous-chapitre est divisé en trois parties. La première décrit les gares de destination depuis la gare d'étude, la deuxième, les communes d'origine des abonnés au départ, et la troisième, le mode d'arrivée des abonnés jusqu'à la gare.

En outre cette partie est introduite par une carte sur base des données SNCB mentionnées plus haut. Elle reprend les gares de destination (le nombre d'abonnés y figure) depuis la gare d'étude, ainsi que la zone postale de résidence des abonnés⁸.

X.5.1.1 Destinations des abonnés au départ

Ce point décrit les principales destinations des abonnés au départ de nos gares d'étude. Un commentaire précise la nature des activités à l'arrivée (scolaires ou d'emploi) et évalue l'ampleur de l'attractivité des gares de destination sur les gares d'étude (distance à la destination, diversité des destinations, nombre d'abonnés s'y rendant).

Ce point est illustré par un tableau réalisé sur base des mêmes données SNCB. Il faut préciser que les chiffres présentés peuvent différer de ceux visibles sur les cartes de la page précédente dans la mesure où ils ont subi davantage de corrections. Plus de précisions à ce propos sont fournies en annexe.

X.5.1.2 Provenances des abonnés à l'origine

Ce point présente un tableau dans lequel les zones postales des abonnés ont été agrégées en trois groupes : celles issues de la commune de la gare, celles issues de communes limitrophes, et enfin celles issues de communes non-limitrophes. Le tableau, suivi de commentaires, détaille, pour les trois aires définies, l'ensemble des flux d'abonnés en précisant le nombre d'abonnements combinés TEC-SNCB rencontrés pour chaque catégorie de flux.

Il arrive que certains pourcentages ne figurent pas dans le tableau vu le nombre insuffisant d'abonnés concernés (moins de 100). Une analyse détaillée de l'aire d'attractivité par type d'abonnements est fournie. Notons que le rayon le plus large d'attractivité qui est commenté lorsqu'il est significatif, inclut les abonnés issus des nombreuses communes fournissant moins d'1% d'abonnés (contrairement aux cartes).

⁸ Ne sont pas reprises les zones postales fournissant moins d'1% du total d'abonnés au départ de la gare

X.5.1.3 Modes de transport jusqu'à la gare

Ce sous-point consiste en l'analyse d'un graphique présentant la répartition des modes d'arrivée dans les 10 gares d'études lorsqu'elles sont des gares d'origine. Sa construction, développée en annexe, est théorique et se base sur de nombreuses données issues de sources différentes.

Précisons cependant que dans l'encadré du graphique présentant les parts modales d'arrivée à la gare, nous avons également ajouté la mention « Marche / K&R = x / - x ». En effet, vu la part souvent élevée du K&R dans la part modale, nous avons calculé ce que donnerait la part modale des piétons si l'on considérait que les autres abonnés étaient également susceptibles de se rendre à la gare depuis un rayon de 1500m (même calcul). Le pourcentage supplémentaire de piétons obtenu peut ainsi être soustrait à la part du K&R.

En outre, le concept de K&R est ici à entendre au sens le plus large, il peut contenir en plus des abonnés déposés par quelqu'un en voiture à la gare, d'éventuels passagers de voitures parkées à la gare (co-voiturage), ou encore des gens qui n'ont pas d'abonnements combinés avec le bus parce que leur mode d'arrivée à la gare varie selon les cas (pluie, matin/soir, etc.) ...

X.5.2 Caractéristiques de la gare comme gare de destination

Ce sous-chapitre est divisé en deux parties : la première décrit les gares d'origine des abonnés à destination de la gare d'étude et la seconde, le mode de départ depuis la gare, vers le lieu d'activité des voyageurs. Une carte est présentée en introduction. Elle indique les principales gares d'origine (incluant le type et le nombre d'abonnés).

X.5.2.1 Gares de départ des abonnés à l'arrivée

Ce point décrit les principales gares d'origine d'abonnés à destination de nos gares d'étude. Les commentaires concernant les données présentées dans ce point (type d'abonnés selon la gare d'origine, aire d'influence ferroviaire de la gare d'étude, ...) sont construits selon la même logique que pour le point précédent (X.5.1.1). Précisons cependant que nous n'avons pas traité les combinaisons d'abonnements lorsque nos gares sont des gares de destination.

X.5.2.2 Modes de transport depuis la gare

Nous n'avons pas de données suffisantes pour réaliser une estimation chiffrée de la part modale des voyageurs ayant les 10 gares d'étude comme gare destination. Ainsi, nous avons décidé de fournir à titre indicatif, des résultats issus des questionnaires que nous avons adressés à 522 voyageurs. Précisons que 264 d'entre-eux avaient nos 10 gares d'étude comme gare de destination.

DEUXIEME VOLET : LA GARE, LIEU DE VILLE, LIEU DE VIE ?

Le deuxième volet du dossier ne s'apparente à aucune planche de l'Atlas. Il consiste en une analyse qualitative des modes d'appropriation et usages observés au sein de la gare et dans ses environs proches. Car ce qui fait « centre » est indissociable de

dispositifs sociaux, « La centralité ne réside pas tant dans une localisation géographique : elle résulte d'une alchimie subtile entre le choix d'une localisation, les caractéristiques de l'espace et la façon dont les gens se l'approprient, s'y identifient » (IPRAUS, 1999-2000 : 29). L'analyse proposée dans ce volet s'envisage à plusieurs échelles spatiales (approchant les usages des différents espaces de la gare et de ses alentours) et temporelles (adoptant une perspective tantôt synchronique et tantôt diachronique). Elle poursuit également l'objectif de mieux définir, pour chacun des sites étudiés, la notion de « quartier de gare ».

X.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE

Sous ce chapitre, la gare est appréhendée comme un espace composite dont les fonctions peuvent être diverses. Parallèlement à son utilisation dans une optique de mobilité, la gare fait l'objet d'un ensemble d'usages liés, directement ou non, à sa fonction de nœud de transport. Il s'agit de comprendre quelle peut être la valeur urbaine du site, sa place éventuelle comme lieu-clé de la ville. Nous cherchons ici à tirer profit de ce que l'expérience quotidienne et le vécu des lieux attestent. L'espace, en effet, ne peut guère se comprendre en dehors des pratiques sociales qui le façonnent. Outre des photographies prises in situ, certains extraits de l'enquête menée auprès des usagers viennent illustrer cette approche.

X.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

La mise en perspective historique permet de mettre en lumière l'implantation première du site et sa vocation ferroviaire initiale. Elle éclaire différents types de développement engendrés par la localisation de la gare, tant en ce qui concerne l'histoire économique du quartier que ses mutations démographiques.

X.8 USAGE DES ABORDS DE LA GARE

Initié par une brève introduction historique à l'étude du site dans son sens large, l'observateur opère un recul et s'interroge ici sur les usages observés dans un rayon restreint autour de la gare. Nous analysons celle-ci dans son quartier (espace aux frontières floues et imprécises que nous tentons de situer) afin de comprendre les interactions qui s'opèrent entre ces deux entités. A cet effet, après nous être interrogés sur l'usage que font les riverains de la gare, nous envisageons l'utilisation des abords de la gare de la part des usagers.

Deux questions de l'enquête alimentent nos observations : la question des éventuelles haltes qui ponctuent les chaînes de déplacement des usagers et celle qui leur demande : « Vous arrive-t-il de venir dans le quartier de la gare même si vous n'avez pas de train à prendre ? ».

TROISIEME VOLET : AFFECTATION DU SOL DANS UN RAYON DE 800M

Le troisième et dernier volet de chaque dossier porte sur les affectations du sol dans un périmètre de 800m ayant la gare comme point focal. En complémentarité de la troisième planche de l'Atlas, consacrée à la mixité des affectations dans ce rayon et l'ampleur du potentiel foncier, ce volet précise la nature de ces occupations en définissant, d'une part, les activités économiques et, d'autre part, de l'habitat.

X.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DU SOL

Ce point commente l'affectation des sols dans un rayon de 800m autour de la gare. Il met en évidence la proportion des diverses fonctions dans le périmètre considéré.

X.10 POLES ECONOMIQUES ET D'EMPLOI

Chaque site de l'échantillon a fait l'objet d'une étude attentive des affectations économiques qui le caractérisent. Outre les relevés de terrain, l'approche statistique des données issues du recensement de 1991 (sources : INS) permet, d'un côté, d'identifier dans un rayon de 800m le taux de travailleurs occupés utilisant le train pour se rendre à leur lieu de travail et, de l'autre, d'évaluer dans ce même rayon, le taux de travailleurs résidants rejoignant leur lieu de travail en train.

Ce point dévoile aussi les potentialités de développement économique en cours ou à l'étude au sein de la commune et leur connection avec la gare.

X.11 HABITAT ET HABITANTS

Afin de mettre à jour une éventuelle spécificité des caractéristiques des habitants du quartier de la gare, des ménages et de leur logement, nous avons procédé, pour chaque commune, à un découpage spatial centré sur la gare. Nous avons constitué des groupes de secteurs statistiques, déterminés en fonction des observations réalisées sur le terrain, compte tenu de leur distance par rapport à la gare et des caractéristiques du paysage urbain (type et densité d'habitat, présence d'écoles, zones commerciales et/ou industrielles...).

X.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidente

Les données analysées concernent essentiellement la composition des ménages et la structure d'âge de la population dans les divers groupes statistiques identifiés. Ces données sont issues du registre national au 1/1/2001, à l'exception de certaines qui, à ce jour, n'existent à l'échelle des secteurs statistiques que pour 1991.

X.11.2 Habitudes modales de la population résidante

Cette étude est essentiellement basée sur les données par secteurs statistiques provenant du recensement de 1991 (celles de l'enquête socio-économique 2001 n'étant pas encore disponibles). Partant de l'hypothèse que la population résidant dans les quartiers de gare est davantage utilisatrice des transports collectifs, ce point analyse les habitudes de déplacement des populations professionnelles et scolaires des divers groupes statistiques identifiés.

X.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Sous ce point, nous rendons compte de nos relevés de terrain nourris par la lecture des documents communaux recueillis et l'analyse des statistiques du recensement de 1991. Nous cherchons à qualifier l'habitat environnant la gare du point de vue de l'âge du bâti, des types de logements et du statut résidentiel de leurs occupants.

X.11.4 Note de synthèse statistique

Un tableau synthétique relève les données-clés de cette approche statistique et permet la vérification de l'hypothèse selon laquelle les quartiers entourant la gare se différencient tant en ce qui concerne l'habitat que la composition sociale et les habitudes modales des populations résidentes. Ce tableau autorise en outre certains commentaires qui clôturent les dossiers monographiques.

X.12 CONCLUSION

Chaque dossier se termine par une récapitulation des enjeux et pistes de réflexion thématiques que l'analyse du site a suggérés, et ce en regard de la place du site dans les typologies de gare proposées.

1 ANS

1.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE



La commune d'Ans (anciennes communes de Loncin, Ans, Alleur, Xhendernael) se situe sur les hauteurs de Liège dans la périphérie ouest de l'agglomération (arrondissement de Liège). Au croisement d'autoroutes de liaison internationale, l'entité est localisée entre les communes de Grâce-Hollogne (aéroport de Bierset à 2 km), d'Awans à l'ouest, Juprelle au nord-est ainsi que Liège et Saint-Nicolas au sud-est.

Ans est en liaison directe et rapide avec Bruxelles et les autres métropoles européennes (Maastricht, Aix-La-Chapelle, Amsterdam, ...).

En effet, la commune est enserrée dans un fer-à-cheval constitué par l'échangeur de Loncin connectant les autoroutes E40 Bruxelles-Verviers (au nord), E25 venant de Liège (au sud) et l'E42 vers Namur. Notons aussi l'échangeur entre l'E40 et l'E313 vers Anvers qui est localisé à 4 km de la gare.

Le maillage autoroutier est très dense et sous fortes contraintes. L'autoroute E40 est saturée entre Allieur et Loncin tous les jours.

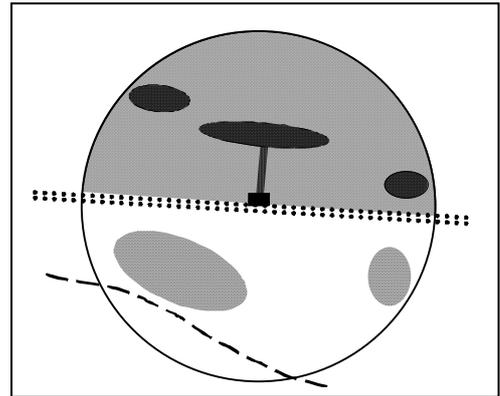
La commune d'Ans est composée de 3 axes structurants :

- La N3 (Liège – Bruxelles) traverse le centre d'Ans parallèlement au rail. Les différentes centralités communales se développent le long de cet axe hyper-saturé. Le tronçon de la N3 au niveau de la gare (à 500 m) est bordé de commerces et de résidences.
- La N20 Juprelle – Rocourt - Ans - Liège
- La rue de Waroux relie Xhendernael et Allieur à Ans.

1.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE D'ANS

L'urbanisation d'Ans a beau s'être historiquement développée à partir de la gare, le paysage urbain de la commune n'en est pas moins essentiellement pensé en fonction de la voiture et dans l'optique de perfectionner son accessibilité routière. C'est ainsi que les grands pôles commerciaux se sont développés en bord de route (d'où l'expression qui qualifie la commune par cette alchimie particulière *d'asphalte et de caddies*).

Le paysage de la ville d'Ans se caractérise par un habitat dense qui s'est « adossé » aux flux, le long des axes circulatoires. La gare occupe une position en lisière de cette urbanisation.



La structuration du territoire communal est doublement marquée : une première fracture radicale se lit entre les deux côtés des voies, et une seconde fracture est engendrée par l'autoroute. Fractures auxquelles on ne manquera pas d'ajouter les cicatrices créées par les multiples grands axes routiers de pénétration de la ville.

Aborder la question de la centralité s'avère une tâche ardue. Effectivement, à Ans comme en d'autres endroits de Wallonie, la fusion des communes de 1977 a réveillé certaines appartenances identitaires et encouragé de nouveaux rapports au territoire. Ainsi, si l'hyper-centre d'Ans est localisé sur le plateau, il ne correspond à aucune centralisation des services communaux ou publics, dispersés en divers endroits du territoire communal.

La centralité à Ans semble se répartir en quatre lieux : Ans-centre (place Nicolay), Xhendre-mael, Alleur, et Ans-gare. Nous serions donc face à un territoire communal multipolarisé voire à une situation d'émiettement des centralités.

1.3 INTERMODALITE DE LA GARE D'ANS

1.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

L'accessibilité piétonne directe depuis le centre d'Ans (côté gare) et la N3, est assez bonne. Elle se réalise par la rue de la Station, important pôle commercial de proximité, qui a récemment été réaménagé en vue d'améliorer les cheminements piétons et diminuer la présence de l'automobile.

Par contre, les liaisons avec les quartiers résidentiels situés de l'autre côté des voies est très mauvaise. Le franchissement des voies ferrées se fait par un unique passage sur voies, éloigné de quelques dizaines de mètres de la gare, pour piétons (et automobilistes), ce qui ne suffit clairement pas à relier ces deux faces contrastées de la ville. Le deuxième passage sous-voies le plus proche se situe à plusieurs centaines de mètres.

Notons encore que le K&R se fait sur le rond-point devant la gare et est une pratique très fréquente. L'attente par les voyageurs de leur conducteur peut aisément se faire dans le hal de gare chauffé, ce qui favorise probablement la pratique du K&R.

En matière d'accessibilité pour les deux roues, aucun aménagement spécifique ne semble avoir été mis en œuvre. Cependant, on constate que quelques vélos sont parkés dans le parking couvert d'une trentaine de places situé devant la gare. Celui-ci devrait être prochainement être réaménagé.

Notons enfin que le prolongement de la rue de la station, la rue L. Dewonck, mène au centre d'Alleur et offre ainsi une liaison communale nord-sud d'accès à la gare.

1.3.2.2 L'offre de parking en gare

Le nombre officiel de places de parking SNCB est de 320 unités (238 places selon le PCM). Gratuit, il se situe le long des voies, côté centre, de part et d'autre de la gare. Bien qu'il n'y ait apparemment pas de problème de saturation, le taux d'occupation est très élevé (proche de 100%).

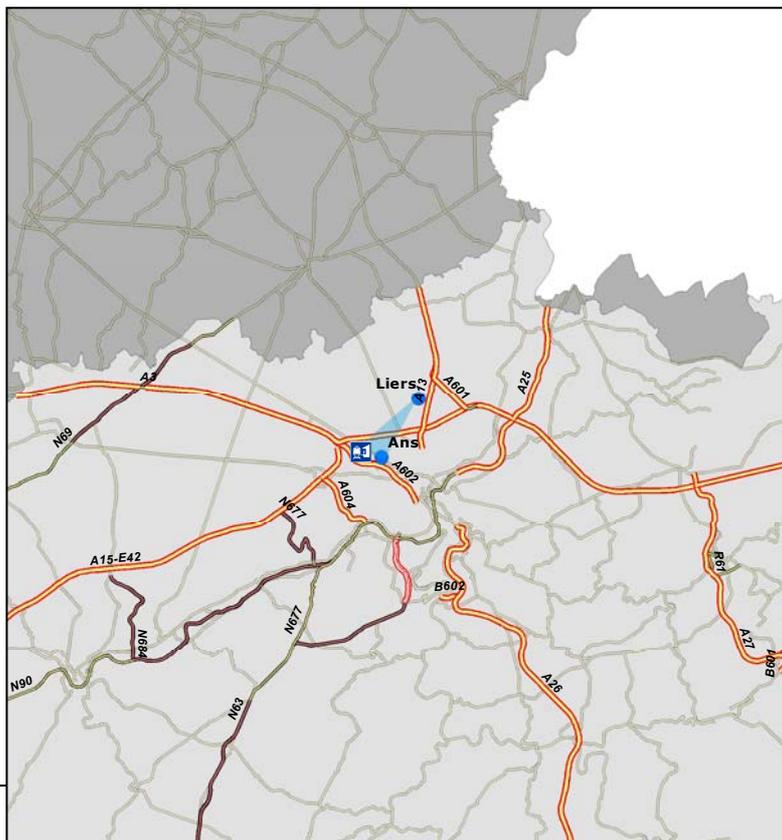
Le secteur résidentiel contenu entre la N3 et les rails comptabilise encore 340 places au-dessus du GB proche et une centaine d'autres aux alentours. Depuis l'installation d'horodateurs dans le secteur, le phénomène de voitures-ventouses s'atténue, mais la fréquentation commerciale de la rue de la Station semble en baisse.

Il y a fort à penser qu'une offre additionnelle de parking susciterait une demande supplémentaire. Ainsi, il est prévu d'implanter un grand P&R (environ 300 à 400 places) à destination des navetteurs SNCB, au sud des voies, sur un terrain très difficile à valoriser pour d'autres fonctions. Ce P&R offrira une nouvelle liaison directe autoroute – parking depuis l'échangeur de Bonne Fortune, permettant ainsi d'éviter le transit des navetteurs par les quartiers d'habitat.

De même, sa réalisation donnera la possibilité de réaffecter les places actuellement utilisées devant la gare SNCB par les navetteurs à d'autres usagers restant à Ans (résidents, employés locaux, ...). Ainsi, le quartier va être entièrement remodelé. On pense imposer la gratuité du parking pour les riverains sur une partie du parking SNCB (avec un système de carte de riverain).

En outre, face aux embouteillages sur l'autoroute et la N3 qui commencent à Ans en direction de Liège, un parking de délestage sécurisé d'une capacité de 400 places devrait être créé à Loncin de façon à pouvoir y laisser sa voiture et descendre à Liège en bus (voire en tram dans un avenir plus lointain).

1.3.2.3 Offre de bus en gare d'Ans



Contrairement à autrefois, un seul bus (n°87) dessert directement la gare. En effet, suite aux travaux de voirie qui ont élargi les trottoirs, les bus contournent l'avenue de la Station et le nouvel arrêt se situe au bout de celle-ci sur la N3. Les usagers permutant du train vers le bus doivent donc franchir 500 mètres à pied via la rue de la Station, une des principales artères commerciales de Ans.

Depuis les travaux qui empêchent les bus d'aller devant la gare, (évolution 1992-1999) on constate une diminution de la fréquentation de 13%, 14% des transports en commun (données du PCM d'Ans).

ES TERRITORIALES

De plus, les horaires des trains et des bus ne sont pas coordonnés, ce qui constitue un frein réel à l'utilisation de la gare (et du bus).

Ainsi, il est important d'assurer à l'avenir une meilleure intermodalité entre les bus (urbains et interurbains) et la gare SNCB d'Ans. La carte ci-dessus (CREAT, 2003) illustre le rayon d'attractivité extrêmement réduit du bus depuis la gare d'Ans. Elle n'est qu'indicative, dans la mesure où elle ne prend en compte que la ligne n°87, et ignore les lignes passant sur la N3, à l'extrémité de la rue de la Station.

Notons que le PCM propose un système de bus à la demande qui semble être bien reçu : l'idée est de desservir plusieurs quartiers via une centrale qui serait localisée à proximité de la gare. On imaginerait par exemple des minibus reliant le zoning (avec le magasin Macro, près de Alleur) à Loncin. Le trajet serait équipé de « feux intelligents » garantissant la priorité aux bus en site propre. Selon les autorités communales, le pôle de Loncin devrait devenir attractif. A plus long terme, il existe un projet de tramway (type semi-lourd) entre Ans et Liège (comme dans le temps).

75 % des gens qui utilisent le bus le prennent vers Liège. Cet axe fort (Ans- Liège) comptabilise environ 400 bus/jour. Il existe 2 axes secondaires : Rocourt (177 bus) et Grâce-Hollogne (170 bus). De manière générale, l'offre est limitée pendant les heures creuses, et les horaires des 2, 3 bus principaux devraient être optimisés.

Descriptif des lignes de bus communales	
Les lignes les plus fréquentées :	
Ligne n°12	Saint-Lambert – Ans – Loncin – Awans (267 bus), 12/h à 7h du matin, 7/h ensuite
Ligne n°88	Liège – Glain – Ans –Alleur – Lantin (2 par heure) (57 bus)
Ligne n°75	Liège – Ans – Hognoul –Oreye. (1/h, 2 aux hp) (46 bus (n°75) + 45 bus (n°75))
Ligne n°84	Liège – Awans – Momalle – Waremme (1 par heure) (27 bus), renforce l'offre en trains.
Ligne n°87	Ans (Gare) – Rocourt – Liers (gare) (1 par heure uniquement aux hp) (21 bus)
Ligne n°175	Liège – Ans – Alleur – Oreye (1 par heure) (+/- 40 bus)
Autres lignes :	
Ligne n°19	Saint-Lambert – Ans place Nicolay – Cité Lonay – 14 Vierges (1 par heure)
Ligne n°56	Rocourt – Ans – Montegnée – Liège (8 par jour, uniquement aux heures de pointe)

1.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE D'ANS

1.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

La gare d'Ans (111^{ème} gare belge en 2003) accueille environ un millier de passagers par jour de semaine. Les deux derniers comptages (964 voy.) révèle une perte de fréquentation de 21% par rapport à la moyenne triennale précédente (il s'agira d'être attentif à l'évolution de cette tendance). Le week-end, la fréquentation oscille entre 100 et 150 passagers et subit également une perte de fréquentation par rapport à la moyenne triennale précédente (jusqu'à - 15% le samedi).

La gare d'Ans a, en outre, le plus faible taux de fréquentation le week-end rencontré dans les 10 gares d'étude (16% en 2003), la moyenne pour les 10 gares étant de 32% de fréquentation d'un jour de semaine. Cela confirme son rôle quasi exclusif de transport de travailleurs et de ramassage scolaire durant la semaine.

DOSSIERS « GARE DE ANS »

Quelques temps de parcours en train depuis la gare d'Ans (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)			
Bruxelles-central	1h12'	Liège	7'
Waremme	10' à 21'	Liège-Palais	19' à 51'
Mons	2h01'	Verviers	32' à 52'
Namur	59' à 1h21'	Charleroi	1h40' à 2h18'

La gare d'Ans se situe sur la ligne 36, reliant Aachen, Verviers, Liège à Waremme, Bruxelles. Le train IC vers Bruxelles emprunte la nouvelle ligne à grande vitesse. Selon le personnel en gare, il semble que depuis cette modification, on enregistre une hausse de fréquentation vers Bruxelles depuis la gare d'Ans.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Ans selon les directions (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	IC	P	L
Vers Bruxelles - Mons	19	4	
Vers Liège (depuis Bruxelles)	19	4	
Vers et depuis Waremme	40	13	35
Total	40	13	35

On constate que l'offre vers Bruxelles est abondante. Ans est la gare de départ de nombreux navetteurs vers la Capitale. Notons qu'en plus de l'offre de trains directs vers Bruxelles, la correspondance entre les trains Ans-Liège et l'IC Verviers-Liège-Bruxelles est bonne (5' de plus que le direct) et redouble pratiquement l'offre vers Bruxelles. Cette formule intéresse des gens venant de loin, attirés par la gratuité du parking à Ans (ceux de Liège sont payants) et par le fait d'éviter les embouteillages d'entrée à Liège.

La gare de Waremme, qui accueille de nombreux élèves en provenance de Liège et Ans, est de loin la gare la mieux desservie depuis Ans. Tous les trains s'y arrêtent (88 trains par jour de semaine).

D'une manière générale, la proximité de la gare de Liège permet d'effectuer rapidement de nombreuses correspondances vers Charleroi, Namur, Verviers, ...

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	(Visé - Bressoux) – Liège-G – Ans – Waremme - Landen-Tienen – Louvain - Bruxelles n-c-m - 2 gares – Mons – Jemappes - Quaregnon – Saint-Ghislain – Boussu – Hainin - Thulin – Quiévrain	1 heure/sens
	Welkenraedt – 4 gares – Liège-G – Ans – 8 gares – Bruxelles n-c-m – Gand – Bruges – Ostende	1 Hp-m (Ost.), 1 Hp-s
L	Ans - Bierset, Voroux, Fexhe-le-Haut-Clocher, Momalle, Remicourt – Bleret - Waremme	1 heure/sens
P	Welkenraedt (2) - Gouvy (1) - 11 gares - Liège-G – Ans – 4 gares – Bruxelles n-c-m	3 jour/sens
	Landen (Hp-m) – Waremme – 6 gares- Ans – Liège-G	3 Hp-m, 2 Hp-s

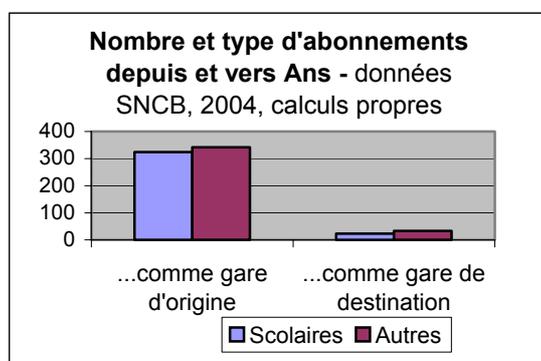
1.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

Points d'arrêt (SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine
Ans	IC -P -L	88 trains	Gare	964
Bierset-Awans	L -P	40 trains	Halte	128

Outre la gare d'Ans, on compte une halte ferroviaire supplémentaire sur le territoire communal. Il s'agit de la halte de Bierset-Awans. Elle offre une desserte de proximité vers Liège-Guillemins et Waremme constituée de trains L et P qui empruntent l'ancienne ligne 36. L'infrastructure de la gare est rudimentaire et offre cependant un parking gratuit pour vélo.

La commune d'Ans ne possède pas d'autres arrêts, mais se situe à 7' de Liège-Guillemins ce qui élargit son champs de rayonnement.

1.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE D'ANS



Selon notre typologie de gare, celle d'Ans apparaît comme le prototype d'une gare d'origine. 92% des abonnés y embarquent pour se rendre sur leur lieu de travail, d'étude, ou pour d'autres motifs et seulement 8% des abonnés ont Ans comme gare de destination.

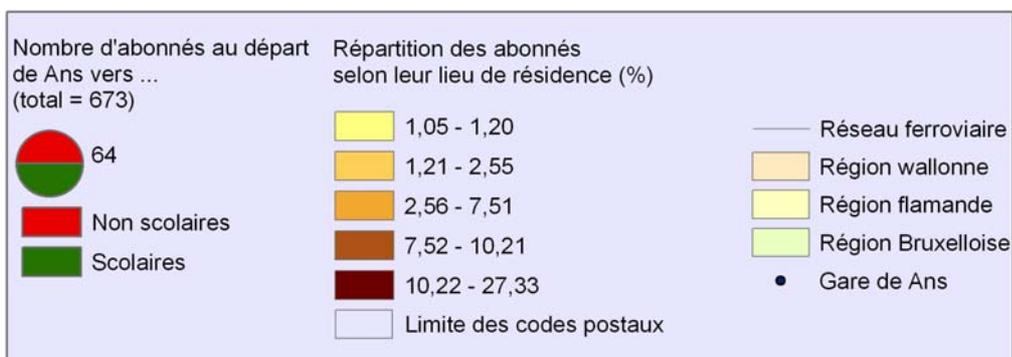
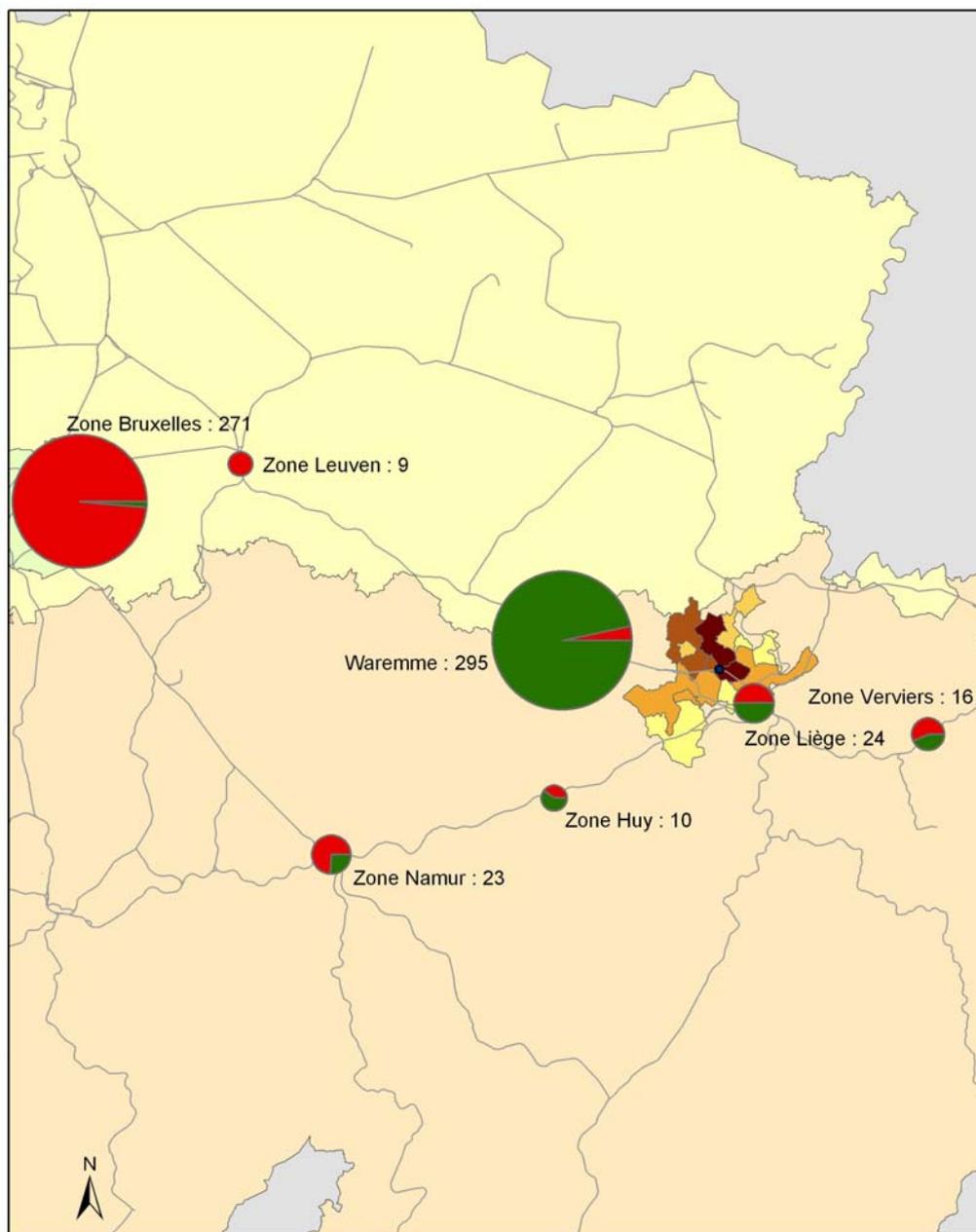
En se basant sur le comptage d'octobre 2003 de la SNCB, on estime que les abonnés représentent environ les 3/4 des usagers montant quotidiennement en gare d'Ans.

Les flux drainés aujourd'hui par la gare d'Ans s'élèvent à 2000 mouvements quotidiens qui renvoient à quatre grands profils-types d'usagers :

- les travailleurs pendulaires (« navetteurs ») pour Bruxelles
- les écoliers et étudiants, vers Liège et Waremme
- les vacanciers, vers Bruxelles et la mer, en été et pendant les vacances (Ostende étant relié par un train direct)
- les chalands quittant Ans pour se rendre à Liège et Waremme pour faire des courses et les jours de marché.

Les heures de pointe sont relativement matinales et tardives pour les navetteurs vers Bruxelles (6h à 7h40 / 17h30 à 18h45). Pour les étudiants vers Waremme et Liège, les heures de pointe sont plus ramassées. Elles commencent plus tard et terminent plus tôt (7h15 à 8h / 16h30 à 17h15).

1.5.1 Caractéristiques d'Ans comme gare d'origine



1.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare d'Ans

Gares de destination depuis la gare d'Ans (Données SNCB 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
WAREMME	295	44	285	6
ZONE BRUXELLES	265	40 ¹	4	2
ZONE LIEGE	24	4	12	1
ZONE NAMUR	23	3	6	0
ZONE VERVIERS	16	2	7	2
ZONE HUY	10	2	6	0
ZONE LEUVEN	9	1	0	0
AUTRES	24	4	4	2
TOTAL	666	100	324	13

La principale destination des passagers ayant Ans comme gare d'origine est Waremme (44% des abonnés), où débarquent de nombreux étudiants secondaires en provenance de l'agglomération liégeoise (97% des abonnés s'y rendant).

La seconde destination est Bruxelles (40% des abonnés) qui attire, comme partout ailleurs, principalement pour le travail ou d'autres motifs non-scolaires (98% des abonnés s'y rendant). Notons à titre strictement indicatif qu'en comparant les données INS (1991) sur le nombre d'habitants de la commune travaillant à Bruxelles (425 travailleurs) au nombre d'abonnés (données 2003) se rendant vers la capitale pour le travail et résidant dans la commune (97 abonnés), on constate que plus de 20% de ces travailleurs-sortant utilisent le train.

L'attractivité de la gare d'Ans pour les usagers navetteurs est sans conteste liée à la rapidité du train IC vers Bruxelles qui, après s'y être arrêté, emprunte la ligne à grande vitesse (LGV). Par ailleurs, beaucoup de navetteurs vers Bruxelles montent à Ans plutôt que Liège pour bénéficier de la gratuité des parkings et éviter les embouteillages de la ville.

Liège, 3^{ème} destination, attire autant de scolaires que d'autres types d'abonnés, ce qui semble caractéristique des gares centrales de grandes villes. Cependant, Liège attire relativement peu de passagers malgré sa proximité (4% des abonnés). En effet, les liaisons en bus depuis Ans sont intenses vers Liège et concurrencent l'offre de train. En outre, le quartier de la gare des Guillemins ne constitue pas (encore ?) un pôle d'emploi majeur, ni ne concentre beaucoup d'écoles. L'extrême majorité des travailleurs résidant à Ans (3825 en 1991 selon les données INS) se rendent donc à Liège par d'autres moyens que le train.

Namur attire quelques travailleurs. L'existence de départs depuis la gare d'Ans se justifie par les bonnes correspondances offertes en gare de Liège-Guillemins (1h02' aller, 59' retour) mais aussi par l'attractivité conséquente de la capitale wallonne sur l'ensemble de son territoire.

Quelques relations vers Huy et Verviers existent aussi tant pour des travailleurs que pour des scolaires. De manière générale, on constate que plus les distances parcourues depuis Ans sont grandes plus le motif du déplacement est lié au travail (Bruxelles, Leuven, Namur Verviers).

¹ Les données SNCB concernant les abonnés au départ d'Ans indiquent plus d'abonnements en direction de Waremme (45%) et moins vers Bruxelles (40%), alors que selon les témoignages de l'ancien chef de gare, les navetteurs vers Bruxelles seraient plus nombreux. Cela est peut-être dû au fait que les scolaires possèdent plus systématiquement un abonnement que les travailleurs qui, parfois soumis à plus de flexibilité, n'en possèdent pas.

1.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Ans comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés <small>(Données SNCB 2004, calculs propres)</small>	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
											nb	%		nb	%
Ans	378	57	233	72	145	42	62	1	-	0,3	1	-	-	0	-
Communes limitrophes	207	31	84	26	123	36	41	8	-	3,9	5	-	-	3	-
Com. non-limitrophes	81	12	7	2	74	22	9	4	-	4,9	1	-	-	3	-
TOTAL	666	100	324	100	342	100	49	13	-	2	7	2	-	6	2

57% des abonnés en gare d'Ans habitent la commune même, ce qui est de 5% inférieur à la moyenne pour les 10 gares d'étude. Au sein de la commune, 27% des abonnés viennent d'Alleur, 19% d'Ans et 10% de Loncin. Notons que seulement 2% des abonnés viennent de l'entité communale de Xhendermael au nord.

On constate que ce sont surtout les abonnés scolaires qui résident dans la commune d'Ans. En effet, 72% des élèves en sont issus, ce qui est le score le plus élevé pour les 10 gares, soit 13% de plus que la moyenne. Inversement, ils ne sont que 2% à venir des communes non-limitrophes (contre 13% en moyenne).

Ainsi, l'attractivité scolaire de la gare est surtout locale, alors que l'attractivité des travailleurs s'étend largement aux communes limitrophes et non-limitrophes (58% des autres abonnements, plus haut score après Arlon).

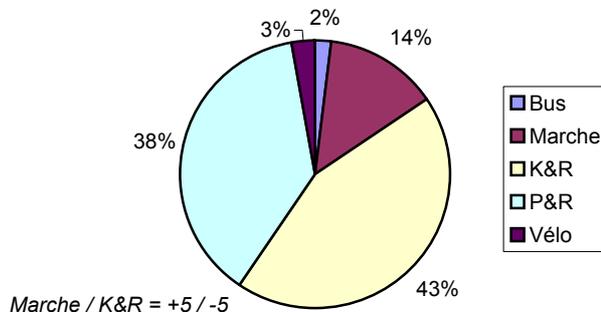
Les communes limitrophes fournissent donc comparativement beaucoup d'abonnés qui sont principalement des travailleurs. Il s'agit d'Awans (12%) et de Grâce-Hollogne (8%) à l'ouest, puis de Liège (6%) au sud-est et Juprelle (5%) au nord. En synthèse, la gare d'Ans semble attirer toute la périphérie nord-ouest de l'agglomération liégeoise.

L'attractivité de la gare d'Ans pour les passagers s'y rendant en voiture est majoritairement contenue dans un rayon de moins de 10km autour de la gare (nord-ouest de l'agglomération). Cependant, dans certains cas, elle est importante et dépasse 30 km. Les communes les plus éloignées (moins de 5% de l'échantillon) à être attirées sont principalement celles situées à proximité des axes autoroutiers les reliant à Ans : de Verviers (25km) à Waremme (20km), le long de l'E40 et l'E313 (sous la frontière linguistique d'est en ouest), jusqu'à Huy (30km) le long de l'E42 au sud-est, et au-delà d'Esneux (20km) sur l'E25 au sud.

1.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare d'Ans

La part du bus est la plus faible des 10 gares d'étude (2%), soit 10% de moins que la moyenne. Ce constat se justifie par l'existence de mauvaises liaisons bus. On ne rencontre pratiquement pas d'abonnements combinés dans la commune-même et Awans, commune limitrophe la mieux reliée par le bus (n°12, n°88) fournit seule près des 2/3 des abonnements combinés TEC-SCNB.

Mode d'arrivée à la gare (Ans = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres



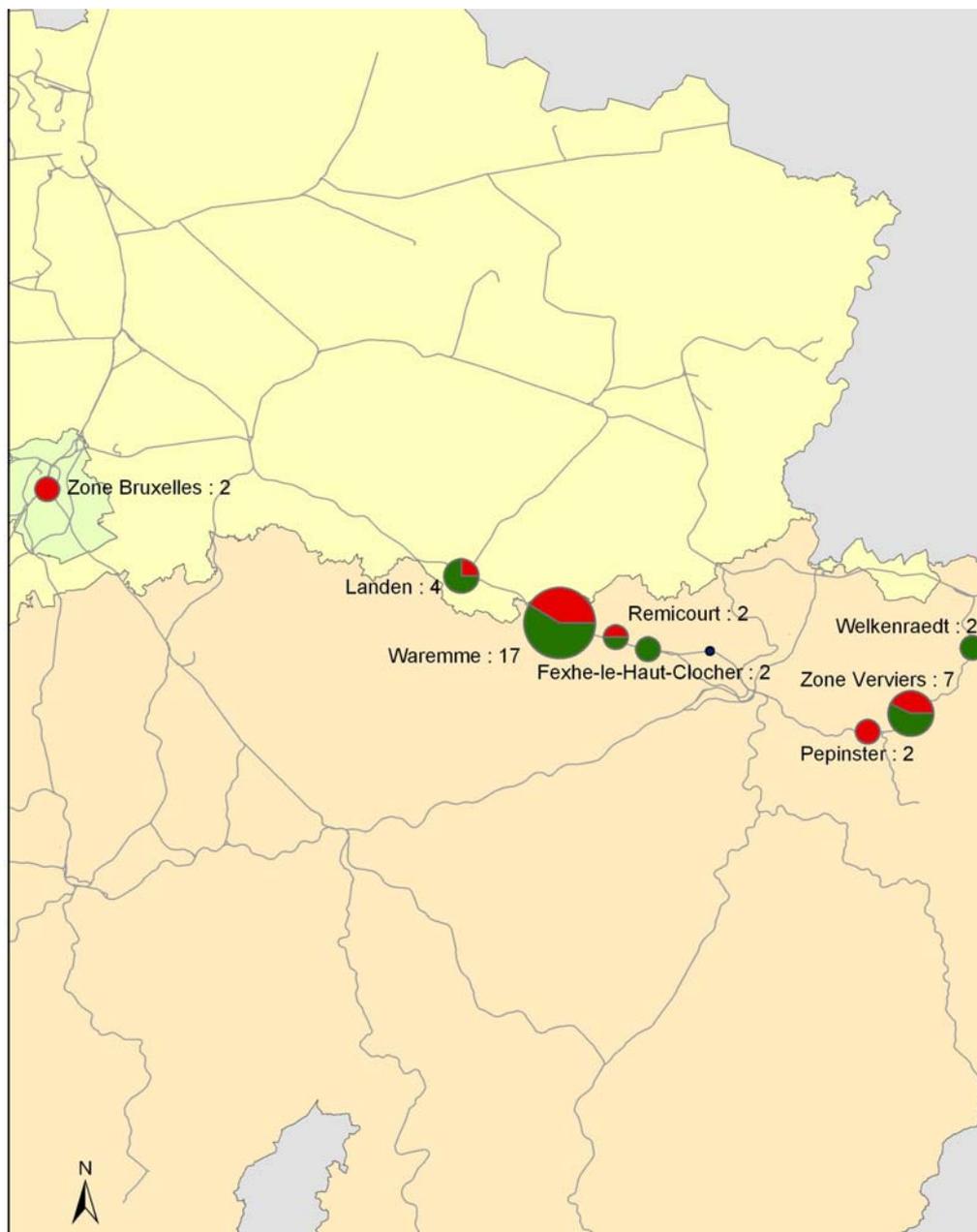
Par contre, la part de P&R est très élevée (38%). Ans obtient le taux le plus élevé des 10 gares d'étude après Gembloux.

En effet, le succès de la gare d'Ans semble principalement lié à son accessibilité autoroutière et son rapprochement relatif de Bruxelles pour les navetteurs du bassin liégeois. Cela favorise ainsi sa fonction de P&R.

La marche est également importante et se justifie par la forte densité habitante que l'on rencontre dans un rayon de 1200m. Cette part est probablement encore plus élevée lorsque l'on se rappelle que 72% des élèves (233 en tout), se rendant à l'école en train, habitent la commune et qu'un seul arrive en bus à la gare.

Notons enfin, que le vélo obtient également un score au dessus de la moyenne (1%). L'aménagement de voies cyclables vers la gare n'est pourtant pas satisfaisant.

1.5.2 Caractéristiques d'Ans comme gare de destination

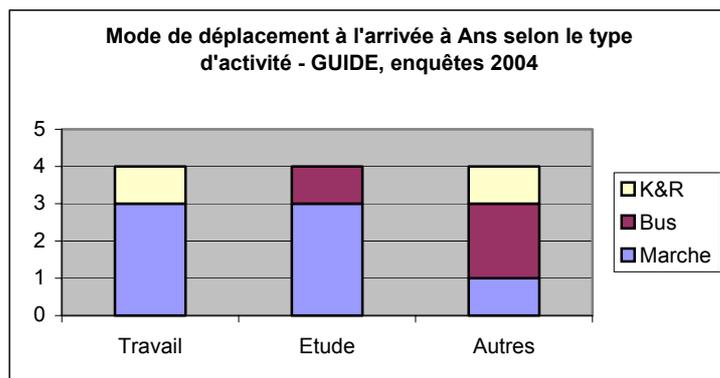


1.5.2.1 Gare de départ des abonnés à destination d'Ans

Gares d'origine des abonnés à destination d'Ans (Données SNCB 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
WAREMME	17	-	10
ZONE BRUXELLES	9	-	0
ZONE VERVIERS	7	-	4
LANDEN	4	-	1
PEPINSTER	2	-	0
FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	2	-	2
REMICOURT	2	-	1
WELKENRAEDT	2	-	2
AUTRES	11	-	3
TOTAL	56	-	23

On ne compte que 56 abonnements à destination d'Ans. La gare attire un peu plus de travailleurs (33 abonnés) que de scolaires (23 abonnés). Selon les données INS pour 1991, l'origine des travailleurs à Ans se répartit comme suit : 26 % d'Ans-même (508 emplois), 22% de Liège (430 emplois), 52% d'ailleurs (1017 emplois). Le train ne semble donc pas capter ces travailleurs de manière significative.

1.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare d'Ans



Lors de nos enquêtes, nous n'avons rencontré que 12 usagers, sur 51 enquêtés, se rendant à Ans. 8 d'entre eux restent dans la commune d'Ans. Trois se sont rendus à Liège en prenant un bus pour rejoindre des quartiers de Liège éloignés des Guillemins et desservis en bus depuis Ans. Les motifs d'arrivée à Ans sont variés et la marche à pied est la plus utilisée.

1.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE D'ANS

La gare d'Ans vit à des rythmes extrêmement contrastés. On opposera les heures de pointe et d'afflux aux longues heures creuses de la journée, où il n'est pas rare de trouver la salle d'attente et les quais entièrement vides.

Le cas d'Ans illustre en ce sens la particularité des gares, espaces de l'entre-deux. Entre deux sections de la vie, entre deux flux, entre deux lieux et entre deux temps : temps pressé des foules et temps vide.

Entre 23h et 5h, le bâtiment-voyageurs est fermé. Mais les quais restent accessibles par leurs côtés.

La gare d'Ans traîne une réputation de gare « *stalinienne* » : on y a enlevé toutes les fleurs (qui se voyaient régulièrement arrachées) et les a remplacées par quelques plantes en plastique. En dehors de cela, pas de fantaisie : la gare frappe par sa transparence, sa luminosité, l'organisation fonctionnelle de ses espaces et leur lisibilité.



Il semble difficile de départager ceux qui, des usagers, navetteurs, scolaires ou chaland, marquent le plus la tonalité de la gare.

La salle d'attente, grande pièce rectangulaire vitrée, est chauffée. Chaque son y résonne comme dans une cathédrale. Le matin, elle est comble, surtout avant le train de 6h35 vers Bruxelles, le plus rapide. Certains usagers s'y retrouvent pour voyager ensemble.

A l'intérieur de la gare, une aubette libraire est ouverte aux heures de pointe, et ce depuis près de 20 ans. Des automates fournissent en-cas et boissons.

A Ans, moins qu'ailleurs, ne se remarquent les traces indiquant qu'un espace est fréquenté, usité, approprié. Nous tentons l'hypothèse que le fait de ne pas combiner la fonction de gare ferroviaire avec celle de gare des bus entraîne la furtivité des présences. Et si la gare d'Ans ne porte pas le poids d'une imagerie négative, elle n'en est pas moins un espace où l'on ne s'attarde pas.

On soulèvera donc la monofonctionnalité de cette gare, amplifiée par le fait qu'elle ne constitue pas réellement un pôle ou nœud de transport, la gare des bus n'étant pas localisée sur le site de la gare snbc. Les usagers de la gare sont donc exclusivement usagers du train, la gare ne remplissant aucune autre fonction urbaine.

Les avis négatifs portés sur la gare d'Ans sont moins fréquents que les avis positifs. Les usagers questionnés déplorent surtout sa petitesse et son manque d'entretien, certains la trouvent *ringarde* tandis que les avis positifs portent sur son aspect fonctionnel, l'accueil qui y est réservé par le personnel et le fait qu'elle soit chauffée (beaucoup, à la question « *comment trouvez-vous cette gare* » nous répondent simplement « *elle est OK* »).

Parmi les 8 usagers interrogés qui disent avoir Ans (leur gare d'origine) comme gare préférée, plusieurs justifient cette préférence en disant « *c'est la mienne* ». Ceux qui la préfèrent même quand elle n'est pas leur gare d'origine y apprécient la sécurité.

1.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

Ans est la première commune de l'agglomération liégeoise à avoir été desservie par le rail, en 1838. Le pôle ferroviaire d'« Ans et dépendances » fut alors constitué. Il comprenait la gare d'Ans-Plateau, celle d'Ans-Est et celle d'Ans. Cette dernière était située au carrefour de la ligne Bruxelles-Liège et des lignes secondaires qui desservaient les charbonnages du versant nord de la Meuse, à l'est et à l'ouest de Liège.



Un réseau vicinal fut installé pour relier Ans au centre de Liège (permettant aux voyageurs liégeois d'atteindre les quais de la gare d'Ans ou le centre-ville selon le cas), pendant que la gare d'Ans, implantée en dehors du noyau originel de la commune, à proximité de la route régionale liant Bruxelles et Liège, devenait gare de triage de trains marchandises (connectant notamment les nombreux convois en provenance des mines du plateau au réseau national et aux Pays Bas).

Elle fut dotée d'une remise à locomotives ainsi que d'ateliers divers nécessitant un personnel important.

A l'époque, la gare servait peu au trafic des voyageurs, sinon pour acheminer les mineurs des charbonnages d'Ans-Plateau vers leur lieu de travail.

En 1955, la ligne Liège – Bruxelles fut électrifiée et en 1975, celle de Ans à Liers.

Vers 1960, la disparition des charbonnages a entraîné la fermeture des lignes secondaires connectées à la ligne de Bruxelles en gare de Ans, et donc la fermeture des gares d'Ans-Est et d'Ans-Plateau, engendrant de profonds changements dans la vocation de la gare d'Ans. Progressivement, se mit en place la ligne « plaisir », reliant Ans à la côte, contemporaine à l'émergence des congés payés au cours des années 50. Cet événement conforta le rôle de la gare d'Ans dans l'accueil de voyageurs.

La gare actuelle date de 1967. C'est la troisième version successive du bâtiment voyageur. Autrefois, une passerelle piétonne franchissait les rails par le dessus, menant à l'autre côté des voies, tandis que la gare était pourvue d'une aubette à journaux extérieure et d'un buffet. La place de la Station débouchait sur la large rue de la Station où s'étaient implantés quelques commerces.

L'urbanisation d'Ans s'est faite à partir de la rue de la Station pour s'étendre ensuite et combler les vides entre ce quartier de la gare et la place Nicolay. Quelques petites entreprises s'étaient regroupées autour de la gare. Actuellement, la rue de la Station est un des pôles commerciaux d'Ans. La place de la gare et la rue de la Station ont été récemment rénovées.

Du côté ouest des voies, on trouve de larges friches industrielles et urbaines. Le développement économique s'est désormais détourné de la gare pour s'aimer aux axes autoroutiers auxquels la gare n'a pas accès direct. La gare n'est donc pas directement connectée aux nouveaux pôles d'emplois qui s'y sont développés.

L'histoire du chemin de fer a fortement marqué la ville d'Ans, et les environs de la gare comptent, encore à l'heure actuelle, parmi leurs habitants, de nombreux cheminots, en service ou retraités.

De récents travaux de rénovation ont remodelé l'aspect de l'espace public à front de gare, et le quartier à l'arrière des voies fait l'objet de plusieurs projets d'aménagement.

1.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

La rue de la Station, qui s'engage perpendiculairement à la gare et non latéralement, se caractérise par un commerce dense, de type « centre-ville ». Elle mène au carrefour de l'avenue de l'Yser, autre pôle commercial dense de la ville qui cumule commerces de proximité, services et grandes surfaces.

On relèvera la proportion importante d'usagers interrogés faisant une halte à Ans, leur gare de destination. Ils y opèrent en majorité une petite course, et ce dans le quartier de la gare. Les usagers interrogés ayant Ans comme gare d'origine, nettement plus nombreux, ont moins régulièrement mentionné une halte – dont les motifs sont cependant plus variés – et ils sont également moins nombreux à l'effectuer dans le quartier de gare. A Ans, le quartier de la gare est à la fois assimilé au quartier commerçant de la ville et au centre.

Entre la gare et l'avenue de la Station, l'espace de circulation crée une zone-tampon qui relègue la gare à une position en retrait, à la lisière de l'urbanisation.

Si, autrefois, les bus s'arrêtaient devant la gare, les travaux de voirie, visant à rendre plus piétonnier l'accès à la rue de la Station, les forcent désormais à la contourner pour s'arrêter au carrefour avec l'avenue de l'Yser.

Cette rupture de charge nette imposée aux usagers multimodaux (intermodalité train - bus) suppose une circulation piétonne intense, aux heures de pointe, scolaires notamment, dans la rue de la Station. Dans une certaine mesure, on peut concevoir celle-ci tout entière comme incluse dans un pôle d'échange intermodal dilué. Il faudra tenir compte des conséquences de ce changement récent de disposition en termes commerciaux et en termes d'image des environs de la gare.

En matière d'interaction avec l'espace environnant, on soulèvera l'éternel problème du parking: aux voitures ventouses succède le problème du parking payant, des horodateurs et leur réputation de faire fuir la clientèle. Il faut souligner la présence d'un grand immeuble à appartements (nous en avons dénombré une septantaine), juste en face de la gare. Il serait intéressant d'évaluer l'impact de la proximité immédiate de celle-ci sur les habitudes modales de ses habitants.

L'observation indique que la limite du quartier de la gare se situe au bout de la rue de la Station et à l'urbanisation le long de la voie. Le quartier commerçant de la rue de la Station a ses rythmes propres auxquels se surajoutent les pointes liées à la gare. Si la nature des commerces était autrefois liée à la proximité du chemin de fer, elle ne l'est plus actuellement.

Sur 41 personnes interrogées ayant Ans comme gare d'origine (il s'agit de la gare liée à leur domicile), 9 ont réalisé une halte, principalement pour faire des courses (6 répondants) ou accompagner quelqu'un (2 répondants), surtout au cours des heures de pointe du soir, 6 répondants ayant effectué cette halte dans le quartier de la gare et 3 en dehors.

Sur 12 personnes interrogées ayant Ans comme gare de destination (ils y effectuent une activité), 8 s'y sont arrêtées, 7 pour effectuer des courses dans le quartier et 1 pour retrouver quelqu'un en dehors du quartier.

Une majorité des usagers interrogés à Ans viennent dans le quartier de la gare même lorsqu'ils ne doivent pas prendre de train (38 sur 50). Quand ils s'y rendent alors, c'est principalement pour faire des courses, ensuite « parce que c'est le centre ».



1.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DU SOL

Plus de la moitié des terrains (53,6 %) dans le périmètre de 800m autour de la gare de Ans est bâtie, avec principalement des superficies dévolues à la résidence (39,9 %). L'autre moitié se répartit en plus d'un quart (25,8 %) de la surface réservée aux infrastructures de transports (emprise du chemin de fer et présence du réseau autoroutier), et plus d'un cinquième des étendues consiste en des terrains non bâtis, pratiquement d'un seul tenant, au sud de l'emprise ferroviaire.

La localisation périphérique de la gare dans le tissu urbain se traduit également par la très faible présence d'équipements publics (3,8 %) et de commerces (3,1 %). Les industries toujours en activité occupent une place un peu plus significative (6,5 %) mais proche de la moyenne de l'échantillon des 10 sites étudiés. En somme ce périmètre de 800m est relativement monofonctionnel, le bâti y est très largement destiné à la résidence.

Les quelques superficies commerciales sont essentiellement situées dans la rue de la Station qui permet de joindre la gare à la route Liège-Bruxelles. Les infrastructures publiques sont dispersées au sein du bâti résidentiel.

Ces caractéristiques d'occupation du sol sont proches de celles observées pour la gare d'Ottignies même si le commerce et l'industrie y sont encore moins présents et que, par contre, le quartier d'Ottignies compte plus de superficies destinées aux infrastructures publiques.

1.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Le développement économique de ces dernières décennies s'est principalement opéré dans les zonings d'Alleur et de Loncin distants de plusieurs kilomètres de la gare mais en connexion avec le réseau autoroutier. Le zoning d'Alleur compte 118 entreprises industrielles et tertiaires ainsi que plusieurs grandes surfaces commerciales. Ces commerces sont situés dans le prolongement du centre commercial de Rocourt (CORA, Décathlon...). On estime que 1.700 personnes y travaillent. Quant au zoning de Loncin, il est davantage centré sur l'industrie et emploie également près de 2.000 personnes.

En marge de ces deux pôles d'activités, et plus proche de la gare, quelques activités industrielles demeurent (fabrication de plastique et de mobilier). Le quartier compte également une usine à gaz, une entreprise agro-alimentaire de même que des petites et moyennes entreprises (entreprise générale du bâtiment, menuiserie...). Les bureaux sont pratiquement inexistantes.

Dans le quartier de la gare, comme nous l'avons vu précédemment, le commerce constitue la principale activité pourvoyeuse d'emplois. Ces commerces sont principalement implantés le long de la route Bruxelles-Liège et dans la rue de la Station. Outre des boulangeries, boucheries, pharmacies, banques et horeca..., le quartier compte également des garages et des stations-services. Enfin soulignons aussi que plusieurs moyennes surfaces alimentaires ou d'ameublement sont implantées le long de la route Bruxelles-Liège.

Les enquêtes réalisées auprès des commerçants indiquent que les flux générés par la gare n'ont pas d'impact sur leurs activités. Comme mentionné précédemment, seuls les commerces situés dans la rue de la Station peuvent être influencés par les flux de voyageurs.

Près de 4.000 personnes travaillaient dans un rayon de 1.500 m autour de la gare en 1991. Parmi ces 4.000 travailleurs, 300 résidaient à proximité du lieu de travail tandis qu'une centaine seulement utilisaient le train pour venir travailler à Ans. Le taux d'attrait du train est donc de 2,77, ce qui est faible. Les mauvaises connexions entre la gare et les pôles d'emploi, de même que la desserte ferroviaire par rapport aux lieux de résidence peuvent expliquer cette faible attractivité du chemin de fer. Le faible recourt au train s'explique en outre par la bonne desserte des zonings par les réseaux autoroutiers.

La gare de Ans n'est également pas beaucoup plus attractive pour les travailleurs résidant à proximité de celle-ci puisque que parmi les quelque 5.000 personnes actives de Ans, seulement 350 utilisent le train pour se rendre à leur travail, soit un taux de 7,15 % contre en moyenne plus de 12 %.

Potentialités et développement

Les aménagements prévus dans le cadre du plan communal de mobilité (PCM) pourraient *améliorer l'accès à la gare* à partir du réseau autoroutier. Une sortie autoroutière (Bonne fortune) a d'ailleurs été réalisée il y a quelques années. Le PCM prévoit la création d'une nouvelle route pour faciliter l'accès à la gare depuis l'autoroute : elle permettrait de joindre la sortie autoroutière au quartier de la gare puis à la chaussée Liège-Bruxelles. L'accès à la gare serait donc possible depuis l'ouest. Toutefois, la connexion demeure indirecte puisque cette nouvelle route franchirait les voies et se brancherait sur le réseau de rues actuel du quartier de la gare. Vu son tracé, cette voirie permettrait surtout de faciliter l'accès à la partie nord de la commune et de réduire les flux internes de la traversée est-ouest de en les reportant sur l'autoroute.

Cette voirie permettrait également de donner accès aux terrains situés à l'ouest de la gare, entre le chemin de fer et l'autoroute. Un plan communal d'aménagement (en cours) devrait faciliter le développement de ce quartier « Bonne Fortune ». Il est donc impératif de réfléchir aux fonctions à y développer. *La localisation de résidences ou d'entreprises en connexion directe avec la gare doit être étudiée* en tenant naturellement compte des nuisances accoustiques générées par le trafic autoroutier, par le chemin de fer mais aussi l'aéroport de Bierset. Enfin, face à la métropolisation grandissante de Bruxelles et l'augmentation du nombre de départs vers la capitale à partir de Ans, il convient sans doute de renforcer sa vocation de gare-relais à proximité du réseau autoroutier. Cette vocation pourrait nécessiter de repenser l'accès à l'autoroute afin qu'il soit encore plus aisé et plus direct.

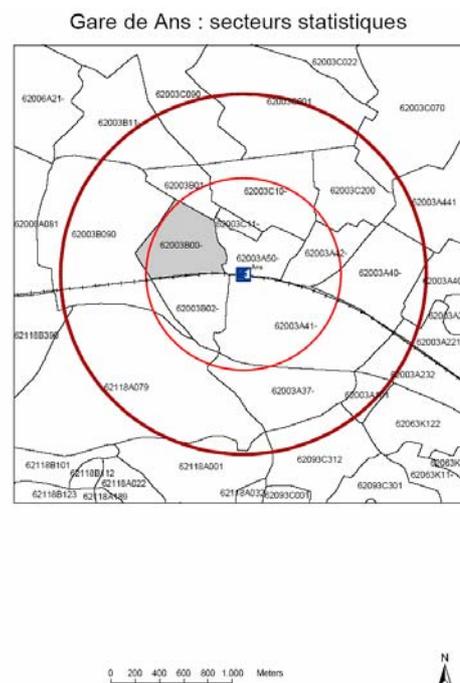
Enfin, l'importance de l'emploi dans la commune devrait inciter à étudier des modalités de connexion entre la gare et les pôles d'emplois par l'instauration de plans mobilité des entreprises à l'échelle de la partie nord de l'agglomération liégeoise.

1.11 HABITAT ET HABITANTS

Les trois groupes de secteurs statistiques considérés sont les suivants :

- 1) Zone 1 (Centre et quartier de la gare -au nord des voies) : A42-, A50-, B00-, C10-, C11- ;
- 2) Zone 2 (l' « autre côté » des voies -au sud de la gare) : A41-, B02- ;
- 3) Zone 3 (Couronne 800-1500m) : A101, A37-, A40-, B01-, B090, C001, C200.

L'hypothèse qui a guidé ce découpage est celle d'une distinction entre les populations résidant d'un côté et de l'autre des voies, et ce par rapport à une population habitant dans un rayon plus large ayant la gare comme point focal.



1.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidante

Les chiffres disponibles pour 2001 indiquent que, globalement, la population de Ans a légèrement diminué depuis 1991 (-0,26%) ; mais c'est dans le quartier de la gare que le déficit est le plus grand (-6,67%). Les individus de 65 ans et plus y ont cependant progressé de 18,4 à 24,7%, au détriment des 15-64 ans. La zone de l'autre côté des voies présente, par contre, le plus fort accroissement de la population (+4,65%). Dans le quartier de la gare et le centre, le nombre de ménages privés a crû de 0,79%, mais en faveur des hommes et surtout des femmes seules, ainsi que des ménages monoparentaux féminins.

C'est dans le quartier de la gare que l'on dénombre le plus de personnes de 65 ans et + (24,7%, contre 15,7% dans la couronne des 800-1500m).

Les personnes isolées sont plus répandues dans le quartier de la gare que dans les deux autres zones et que dans l'ensemble de la commune tandis que les ménages de 5 pers. et + se retrouvent plus fréquemment dans le quartier adossé à la gare.

On compte aussi dans le quartier de la gare plus de ménages sans enfant et de ménages monoparentaux féminins que partout ailleurs.

En 1991, le quartier de la gare comportait le plus de personnes inactives (56%) par rapport aux autres zones, le moins d'écoliers et d'étudiants et le plus de pensionnés.

1.11.2 Habitudes modales de la population résidante

En ce qui concerne les moyens de transport dont dispose le ménage, et sur base des données du recensement de 1991, on observe que dans le quartier gare, 71% des ménages possèdent au moins une voiture (dont un quart disposent de 2 voitures), soit un peu plus qu'à l'arrière des voies mais moins que dans la couronne des 800 -1500m et dans l'ensemble de la commune.

Le quartier de la gare compte le plus d'utilisateurs du train (10%), un peu plus d'utilisateurs de bus (11%) mais aussi le plus de piétons (9%). Plus l'on s'éloigne de la gare, plus le nombre d'utilisateurs du train diminue.

Le quartier de la gare comporte le plus d'actifs faisant des trajets de plus de 45 min (14%) mais aussi de personnes travaillant à domicile (8%). Les trajets de 15 à 45 min sont plus fréquents parmi les actifs de l'arrière des voies et ceux de moins de 15 min, les plus fréquents parmi les actifs de la couronne des 800-1500m. Les actifs du quartier de la gare sont aussi les plus nombreux à effectuer des trajets de plus de 30 km.

En ce qui concerne les trajets vers le lieu de scolarité, la marche à pied est plus répandue dans le quartier de la gare que partout ailleurs ainsi que l'utilisation du train (2 fois plus, pour ce dernier, que dans le reste de la commune). Le quartier de la gare présente également le plus de trajets de moins de 15 min mais moins de petites distances (- de 5 km) que dans les autres zones.

1.11.3 Caractéristiques de l'habitat

La densité de l'urbanisation en face de la gare et l'aspect chaotique du paysage, marqué par le grand immeuble à appartements implanté en face de la gare (habitat collectif des années 70-80), sont à souligner. L'ampleur de cet immeuble contraste fortement avec les petits garbais mitoyens plus anciens du reste du quartier. Le quartier de la gare comporte le plus de constructions anciennes (32% datant d'avant 1945) tandis que les constructions les plus récentes (érigées après 1970) se concentrent essentiellement de l'autre côté des voies de chemin de fer (+ de 50%). En réalité, il semble manifeste que plus on s'éloigne de l'autoroute, plus les constructions sont anciennes.

Au-delà des voies, de nouvelles promotions immobilières sont en cours (la nouvelle urbanisation, ici aussi, prend la forme de la maison uni-familiale à quatre façades et un, voire deux garages), à proximité de l'autoroute. L'observateur note de nombreux boxes pour voitures et parkings.

Si la commune de Ans comptait, en 1991, 76% de maisons individuelles, le plus souvent mitoyennes, le quartier de la gare se caractérisait par une plus grande proportion d'appartements (31% contre 15% dans la couronne des 800-1500m)

Au niveau du statut d'occupation, on comptait en 1991 65% de propriétaires (dont 1/6^{ème} d'appartements) dans le quartier de la gare, contre 77% dans la couronne des 800-1500m (dont une large majorité de maisons individuelles). C'est dans les quartiers situés de part et d'autre de la voie que les locataires d'appartements sont les plus nombreux et l'on observe une progression du nombre de propriétaires de maisons individuelles à mesure que l'on s'éloigne de la gare vers l'extérieur

1.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : centre et quartier gare	Zone 2 : autre côté des voies	Zone 3 : couronne 800-1500m
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● diminution de la population ● + de 65 ans et + ● + d'isolés ● + de couples sans enfant ● + de ménages monoparentaux féminins 	<ul style="list-style-type: none"> ● accroissement de la population ● + de 0-14 ans ● + ménages 5 pers. et + 	<ul style="list-style-type: none"> ● légère ↑ de la population ● + de 15-64 ans
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 71% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 69% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 79% motorisés (contre 71% dans la commune)
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● + d'utilisateurs de train (9,7% contre 5,2% dans la commune) ● + de bus et de piétons ● + de travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 7,8% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 4,2%
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + utilisateurs du train (10,1% contre 5,0% dans la commune) ● + piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 5,4% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 5,4% ● + de déplacements en voiture
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● dense ● constructions anciennes 	<ul style="list-style-type: none"> ● constructions plus récentes 	

DOSSIERS « GARE DE ANS »

	● + d'appartements (et de locataires)	● nouvelle promo- tion immobilière (près de l'autoroute)	● +de propriétaires
--	--	---	---------------------

- *Par rapport aux autres zones statistiques identifiées, le quartier centre-gare se distingue bien par la structure de sa population (personnes âgées, isolés, ménages monoparentaux et couples sans enfant), l'utilisation plus fréquente du train et le type d'habitat (ancien, appartements, proportion plus importante de locataires) ;*
- L'utilisation du train par les travailleurs et les populations scolaires (assez équilibrée) varie entre 4% (couronne 800-1500m) et 10% (quartier gare) contre une moyenne communale de 5%. Outre le fait que ce taux d'utilisation est très faible (l'un des plus faibles de l'échantillon), on soulignera que l'attractivité du train dans un périmètre restreint autour de la gare s'atténue vite pour ne pas dépasser la moyenne communale dès que l'on s'éloigne de la gare (en lien avec la bonne desserte routière des zonings). Ceci souligne les limites de l'attractivité de Ans dans son rôle de gare **d'origine** ;
- Le côté arrière des voies vit une croissance démographique qui justifie de bonnes liaisons avec la gare, la structure d'âge de la population sous-entendant des besoins importants en termes de mobilité (adultes et populations scolaires). Par contre, la population du quartier de la gare est en diminution, or il s'agit de la population la plus utilisatrice du train ;
- Le taux de motorisés varie entre 69% (de l'autre côté des voies) et 79% (dans la couronne 800-1500m) contre une moyenne communale s'élevant à 71% ; Ainsi, bien que la motorisation soit moins étendue de l'autre côté des voies, on y dénombre aussi moins d'utilisateurs du train ;
- En termes d'habitat, plus on s'éloigne de l'autoroute, plus les constructions sont anciennes (les densités des habitants sont adossées aux flux suite à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile) et, à mesure qu'on s'éloigne de la gare on observe une progression du nombre de propriétaires de maisons.

1.12 CONCLUSION

La gare d'Ans est identifiée dans nos typologies comme une gare d'origine implantée dans un quartier de gare à dominante « périphérie », pour moitié non bâti, dans une ville industrielle.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Relier le quartier résidentiel de l'autre côté des voies, toujours en développement, à la gare permettrait à celle-ci de mieux jouer son rôle de gare d'origine ;
- Freiner une logique de développement immobilier qui se décline sur la seule accessibilité routière des sites d'implantation ;
- Restructurer le tissu de l'autre côté des voies ;
- Favoriser le développement, sur le site en friche de l'autre côté des voies, d'entreprises et de logements, fonctions susceptible de profiter de l'accessibilité ferroviaire du site, en tenant compte des nuisances sonores générées par l'autoroute, le chemin de fer mais aussi l'aéroport ;

- Localiser, autour de la gare, des activités de type services administratifs et services publics actuellement disséminées dans le territoire communal ;
- Malgré une monofonctionnalité de la gare (exclusivement usitée pour sa fonction de lieu de transport), le site de la gare conserve une valeur urbaine par l'intégration de la rue de la Station (pôle commerçant dense) dans le pôle ;
- L'intégration de certaines fonctions urbaines à l'intérieur de la gare ne serait-elle pas susceptible de favoriser une appropriation de celle-ci par des publics à la fois usagers et riverains ?

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Veiller à trouver une alternative pour le franchissement piéton des voies : l'accessibilité piétonne est performante à partir du centre mais suppose de longs détours depuis l'autre côté des voies ;
- S'assurer que tout projet de densification de l'habitat soit mené conjointement à des stratégies de connexion des sites à la gare ;
- Renforcer l'accessibilité en bus de la gare. La localisation des arrêts de bus à l'autre bout de la rue de la Station et le manque de concordance entre train et bus portent préjudice à l'intermodalité du site ;
- Faciliter l'accès à la gare depuis l'autoroute et donc l'ouest de la commune (cfr.PCM) et éviter que les nouvelles voiries prévues provoquent un simple report de trafic sur l'autoroute ;
- Profiter de l'opportunité de liaison routière via l'échangeur de Bonne Fortune en délocalisant le parking vers l'autre côté des voies, ce qui permettrait de rendre l'actuel parking situé du côté de la gare aux résidents du quartier tout en protégeant la zone résidentielle de la circulation générée par les flux de navetteurs ;
- Développer le RAVEL qui relie les nouveaux quartiers denses d'habitat à la gare.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Ans	Origine	666	48,6	2	56	41,1	1	722	2

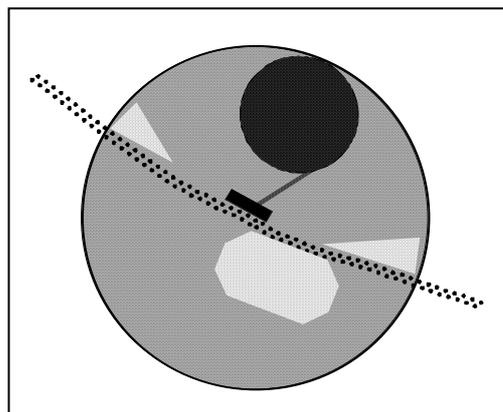
Ans est répertoriée dans le profil des *gares de pôles d'appui à la croisée de tous les flux, mais dominées par les départs*. En effet, elle combine un rôle de P&R pour de nombreux travailleurs vers Bruxelles à un rôle de gare de départ d'élèves du secondaire se rendant à Waremme. Dans ce rôle de gare d'origine, Ans attire à elle toute la périphérie nord-ouest de l'agglomération liégeoise. En tant que gare de destination, elle est insignifiante et des mesures devraient être prises pour développer son rôle d'entrée de ville.

1.13 BIBLIOGRAPHIE

- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- TRANSITEC, PISSART & VAN DER STRICHT, ÉO, *Plan communal de la ville d'Ans, phases n°1 à n°3*, Commune d'Ans, MET, SRWT, 2002, Namur

2.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE D'ARLON

La gare d'Arlon est configurée de manière latérale, parallèle à l'avenue de la gare et aux voies, résolument tournée vers le centre historique de la ville. Il faut noter le rôle important de la topographie d'Arlon : la gare, se situant en contrebas de la butte, est localisée en frange du centre-ville. On serait d'ailleurs tentés de traduire par le concept de « porte de ville » les discours communaux prônant la mise en valeur de la gare et de son quartier. Arguons que les initiatives de rénovation et de revitalisation urbaine sur la place Didier courent le risque de « déplacer » l'entrée de la ville et, par là, de rendre l'emplacement de la gare moins stratégique.



Les rails ainsi que la topographie créent donc une rupture profonde en termes d'urbanisation et ont engendré l'évolution de deux morceaux de la ville relativement autonomes, même si une partie de l'urbanisation de l'autre côté des voies est contemporaine à la construction de la gare. Ainsi, le centre est qualifié par une urbanisation dense et continue, alors que l'autre côté des voies, offre d'une part une urbanisation résidentielle linéaire et discontinue le long des voies principales de circulation et d'autre part une urbanisation en zonings mono-fonctionnels, principalement à caractère public.

2.3 INTERMODALITE DE LA GARE D'ARLON

2.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

La rénovation de l'avenue de la gare, dénommée « Opération *Chemin de la gare* » fut inaugurée le 24 mai 2003. Elle a consisté en un réaménagement de la voirie face à la gare, permettant de dégager un espace de terrasse plus important pour les cafés et commerces faisant face à la gare. Elle a, en outre, permis d'aménager quelques places de parking à forte rotation, et d'offrir une liaison plus performante entre la gare SNCB et la nouvelle gare TEC (accès direct à la voie n°1).

Lorsque l'on se penche sur les possibilités de franchissement de la rupture causée par les voies, on observe qu'elle ne se fait qu'en deux endroits : piétons comme automobilistes sont acheminés d'une part vers un pont sur voies et d'autre part vers un tunnel sous voie, tous deux peu sécurisants, qui ne surmontent pas l'effet de frontière. L'accès piétonnier à la gare, performant vers le centre d'Arlon, est donc mauvais pour rejoindre les quartiers situés au sud. Le tunnel routier sous-voies de la rue Goffaux qui se trouve sur l'itinéraire entre la gare et l'Athénée Royal offre une traversée sur des trottoirs très étroits et non conviviaux qui sont mal adaptés aux flux d'élèves qui parcourent cet itinéraire en masse.

Notons que le projet de prolongement du passage sous-quais incluant un accès direct par l'autre côté des voies pourrait améliorer les liaisons piétonnes avec les quartiers au sud de la gare.

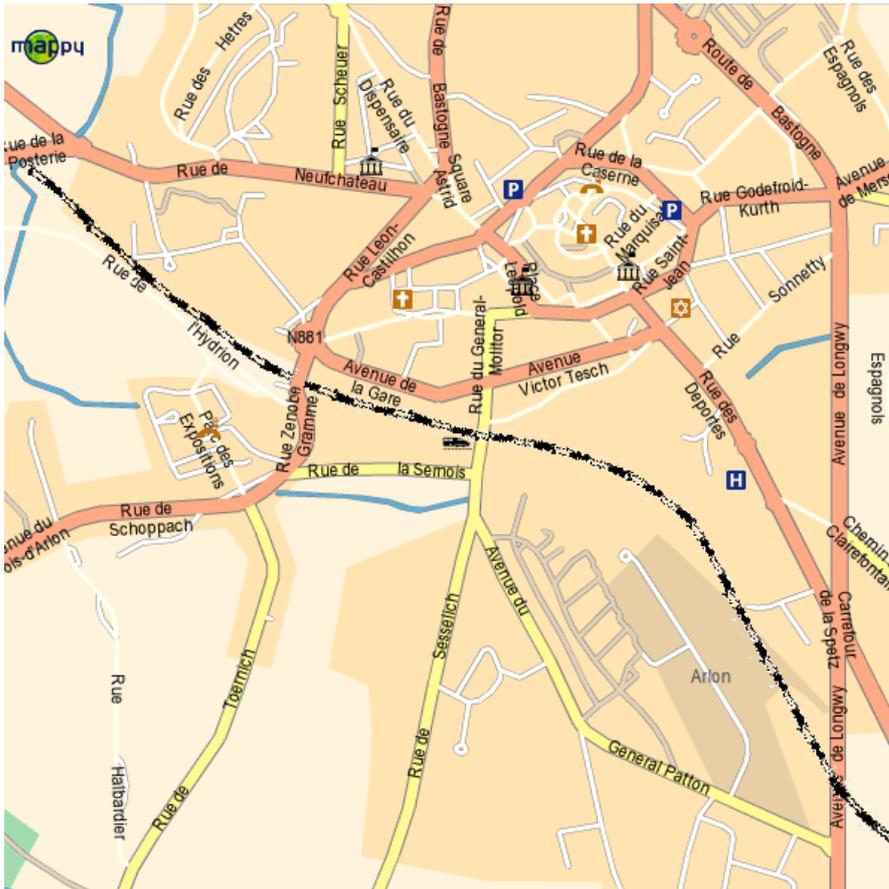
En gare d'Arlon, il existe des aménagements pour handicapés. La gare est dotée de systèmes permettant d'embarquer dans les trains des personnes en fauteuil roulant, mais pour y parvenir, c'est un véritable parcours du combattant. Par ailleurs, le TEC possède un service de bus (le n°105) réservé exclusivement aux PMR. Passant à la gare, ce bus permet, avec le système d'embarquement en gare, une prise en charge continue des PMR par une combinaison de transports en commun favorisant ainsi leur mobilité et leur report modal.

En ce qui concerne les cyclistes, aucun cheminement spécifique n'a été prévu, et l'accessibilité de la gare est relativement difficile, les voiries y menant étant généralement assez étroites. En gare, on ne compte que 3,4 vélos parkés dans l'espace gratuit d'une douzaine de places qui leur sont réservés sur le côté de la gare.

On compte 3 emplacements pour taxis en face de la gare ainsi qu'un espace prévu pour le K&R qui sont tous deux fortement utilisés.

2.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare d'Arlon

2.3.2.1 Accessibilité routière de la gare



La gare est située au sud de la ville et attachée à l'hyper-centre d'Arlon. On y accède principalement par le carrefour des fusillés, qui est proche de la saturation (90%) aux heures de pointe du matin (vers 7h). Pour rejoindre l'autoroute, l'accès se fait soit par la rue de l'Hydrion au sud des voies, via une zone en développement (centres culturels, sportifs ainsi qu'un vaste complexe de commerces et entreprises), soit par la rue de Neufchâteau via le centre d'Arlon.

Notons que le développement d'activités le long de la rue de l'Hydrion ainsi que la construction du bouclage de contournement parallèle à la E411, devrait inciter les navetteurs à accéder à la gare par le sud des voies, épargnant ainsi de leur passage les voies principales d'entrée dans l'hyper-centre d'Arlon. De plus, le nouveau parking, dont l'implantation est prévue de l'autre côté des voies, sera directement accessible depuis le sud et devrait soulager le carrefour des fusillés et l'avenue de la gare.

2.3.3 Offre de parking en gare d'Arlon

L'offre actuelle de parking en gare d'Arlon est sans aucun doute un facteur dissuasif pour les voyageurs en train. 20% des 1000 travailleurs transfrontaliers répondant à l'enquête de la CSC d'Arlon déclarent avoir des problèmes de parking à la gare. Selon nos témoignages bon nombre de transfrontaliers préfèrent embarquer à Marbehan (plus fréquentée qu'Arlon) où le parking est plus aisé.

Notons que l'offre de parking pour les transfrontaliers est en constante évolution. Selon un rapport de la CSC d'Arlon, au Luxembourg, la tendance actuelle est d'implanter des P&R le plus loin possible de Luxembourg-Ville ; ils pourraient même être implantés à l'extérieur du Grand-Duché. Leur tarification est dégressive en fonction de l'éloignement du centre-ville. L'enjeu est donc bien de savoir si les terrains proches de la gare d'Arlon sont à même de remplir davantage cette fonction de P&R en amont de la chaîne de déplacements des transfrontaliers.

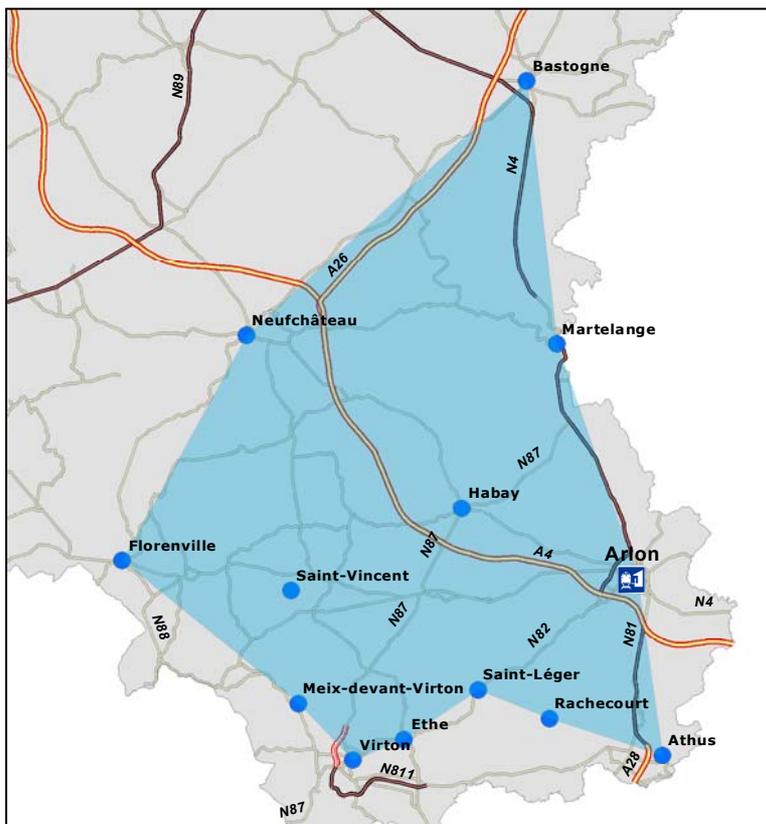
La gare d'Arlon dispose d'un parking SNCB payant de 103 places, située à côté de la gare, côté centre-ville. Selon nos témoignages, son coût est trop élevé et dissuadent également de nombreux navetteurs.

En outre, on comptabilise environ 230 places liées à l'usage du train dans le secteur de la gare, qui est le plus chargé de la ville (115% de dépassement en journée). L'offre est donc trop peu élevée. On constate la présence de voitures ventouses sur les parkings de la cité administrative, du Colruyt et dans les quartiers résidentiels de l'autre côté des voies, et aux alentours de l'église Saint-Martin dans le centre d'Arlon.

Il existe un projet, en cours de réalisation, de construction de 188 nouvelles places (600 à terme) de l'autre côté des voies. Ces places (sur des terrains SNCB) seront directement reliées aux voies grâce au prolongement du passage sous-voies et seront accessibles via un nouveau rond-point en face du Colruyt.

En face de la gare, le parking payant et cher est géré par une firme privée (« City Parking ») et comptabilise une fort taux de rotation (de max. 3h). Il s'adresse aux chalands et non aux navetteurs.

2.3.4 Offre de bus en gare d'Arlon



L'offre TEC couvre l'ensemble du territoire de la commune. Au niveau régional, les lignes de bus comblent l'offre lacunaire de trains sur l'axe nord-sud, comme l'illustre la carte ci-contre (CREAT, 2003).

On compte plus de 40 liaisons quotidiennement vers le sud (Weyer, Aubange, Athus) ; 20 vers l'ouest (Stockem, Florenville, ...) ; 10 vers le Luxembourg via Sterpenich ; vers Virton (sud-ouest) ; et vers Bastogne, Martelange (nord).

Notons enfin les deux circuits internes à la ville d'Arlon (le nord et le sud).

DOSSIERS « GARE D'ARLON »

L'ensemble des bus passe par la gare d'Arlon. La gare des bus a été rénovée et une coordination avec les trains est assurée. Cependant, les itinéraires bus sont parfois très complexes, et la périurbanisation de l'habitat favorise l'utilisation massive de la voiture particulière.

La ville d'Arlon développe actuellement un projet de restructuration de l'offre TEC basé sur des lignes structurantes et de services à la demande. Depuis la gare d'Arlon même, il existe un service « complémentaire » de bus vers Luxembourg, qui s'avère très utile en cas de grève de la SNCB par exemple. Notons cependant que, selon les recommandations du rapport de la CSC d'Arlon, il est nécessaire de prévoir un arrêt désigné pour les bus en provenance ou retournant vers la Belgique sur la place de la gare de Luxembourg-ville. L'absence d'un tel arrêt a pour conséquence que les voyageurs ont peu de temps pour embarquer et doivent monter dans la précipitation.

Depuis le 1 décembre 2003, il existe également un service de bus depuis Bruxelles (station Delta) vers le Grand-Duché. Ce bus ne s'arrête pas à Arlon (notons qu'il n'existe plus d'avion Luxembourg - Bruxelles).

Descriptif des lignes de bus communales	
Lignes n°167a, 167b, 20, 70	NeufChâteau–Arlon–Athus–Rodange (L)–Differdange (L), Saint-Léger (+/- 459 voy./j.).
Lignes n°30, 3	(école – Martelange) : Liège-Houffalize-Bastogne-Martelange-Attert-Bonnert-Arlon-Athus (+/- 303 voy./j.)
Lignes n°26, 34	Centre, Waltzing : Service urbain d'Arlon (nord et sud) (+/- 253 voy./j.)
Lignes n°22, 22/4, 28	Vers Florenville et l'Ouest d'Arlon (+/- 297 voy./j.)
Ligne n°19	Arlon-Ethe-Virton (gare Saint-Mard) (+/- 208 voy./j.)
Ligne n°80	Bastogne-Arlon—Steinfort-Capellen-Luxembourg. (+/- 88 voy./j.)
Ligne n°86	Express jusque Rodange Gare (L) (+/- 12 voy./j.).
Ligne n°84	Marbehan–Habay–Arlon-Luxembourg (+/- 9 voy./j.).

Pour le trafic transfrontalier, l'offre de bus au départ de Steinfort (village sur l'autoroute Arlon-Luxembourg) concurrence l'offre ferroviaire depuis Arlon. Bien que l'offre de parking y soit limitée, l'avantage d'une fréquence de bus intense (toutes les 10') et d'un seul abonnement bus luxembourgeois facilite l'intermodalité. Dans le cadre du PCM, il est envisagé de prolonger cette ligne de bus Steinfort – Luxembourg jusqu'à Arlon.

De manière générale, il s'agit de renforcer l'offre en bus depuis la Belgique vers le Luxembourg en complément de l'offre ferroviaire déficitaire. De nouvelles liaisons sont à prévoir depuis Arlon, Bastogne, Virton et Athus.

Les problèmes liés aux liaisons internationales concernent notamment les surtaxes tarifaires et les modalités d'abonnement. Il existe un abonnement combiné SNCB- RGTR (bus de Luxembourg-ville), mais pas encore d'abonnements TEC-SNCB-CFL-RGTR. Ce manque d'unification dissuade bon nombre de voyageurs transfrontaliers. Les lignes de bus depuis et vers le Luxembourg (5% du total des abonnements bus) sont utilisées par de nombreux étudiants luxembourgeois (80% des abonnés transfrontaliers).

2.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE D'ARLON

2.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

La gare d'Arlon se situe sur la ligne 162, très fréquentée, reliant Namur au Luxembourg. 52^{ème} gare belge et 17^{ème} gare de Wallonie, Arlon est une des rares gares wallonnes qui semble connaître une augmentation significative de fréquentation (+ 43% entre 1990 et 2003).

La gare d'Arlon est aussi une gare internationale reliant Strasbourg (F), Milan (I) et Chur (CH). Cependant les internationaux vers Chur et Milan devraient être bientôt supprimés.

Le week-end, Arlon qui possède une offre (sur)-abondantes de trains connaît un succès particulier et devient alors la 27^{ème} gare belge. Le taux de fréquentation de la gare le week-end est, après Verviers, le plus élevé des 10 gares d'étude. Il représente 55% de celui d'un jour de semaine, alors que le taux de fréquentation moyen le week-end pour les dix gares d'étude n'est que de 30%. Ce trafic comprend les voyageurs se rendant en Ardennes, partant vers la mer ainsi que les étudiants retournant dans leur kot à Bruxelles et dans les principales villes wallonnes.

BXL-midi	2h14' à 2h34'	Viville	3'
BXL-Luxembourg	1h57' à 2h17'	Stockem	6'
Luxembourg	17' à 25'	Kleinbettingen	7'
Namur	1h21' à 1h31'	Liège (1 corresp.)	2h15' à 2h31'
Libramont	25 à 34'	Bastogne	1h12' à 1h47'
Virton	1h18' à 1h46'	Strasbourg	2h32 à 2h43'

Arlon possède une bonne desserte ferroviaire et de bus, mais est jugée encore déficitaire par la majorité des utilisateurs transfrontaliers. La périurbanisation croissante de la population travaillant au Luxembourg induit une mobilité essentiellement basée sur l'usage de la voiture individuelle (mode de déplacement de 85% des transfrontaliers).

L'offre ferroviaire est, en outre, concurrencée par plusieurs alternatives de transport en commun. Il est donc important d'harmoniser les projets et les politiques de mobilité avec les régions voisines.

Selon l'enquête réalisée par la CSC d'Arlon en 2001 auprès de 1000 navetteurs, l'offre de trains vers le Luxembourg est jugée insuffisante à partir des différentes gares belges (depuis Liège, Namur, Libramont, Marbehan, Habay...). Il faudrait renforcer la fréquence surtout entre 18h et 19h30. De même, la surtaxe tarifaire due au passage de la frontière rend le train peu intéressant depuis les gares belges situées près de la frontière (comme Arlon). Il serait sûrement utile d'inciter le report de mode des navetteurs transfrontaliers par la suppression ou l'adaptation de cette taxe.

L'ouverture d'une ligne à grande vitesse (LGV) Bruxelles – Luxembourg avec arrêt à Namur (et Marche ?), est étudiée, mais semble très coûteuse pour un gain de temps de 8' seulement entre Namur et Luxembourg. Cet axe ferroviaire est extrêmement chargé, ce qui provoque de nombreux retards. De même, la partie luxembourgeoise du parcours est saturée.

DOSSIERS « GARE D'ARLON »

L'offre ferroviaire actuelle ne relie pas correctement la région de Bastogne. L'ouverture d'une ligne reliant le Luxembourg serait la bienvenue au regard de l'attractivité grandissante de Luxembourg sur cette région.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Arlon selon les directions (SNCB, 1 ^{er} trim. 2003)	INT	IC	L
Vers Luxembourg-ville (L)	3	18	15 (+ 10 depuis Lux. jusqu'à Arlon)
Vers Bruxelles	3	17	4
Vers et depuis Libramont		35	38 (dont 1 train P)
Vers et depuis Stockem et Viville			26
Total	6	35	56

L'attractivité du train dépend également des investissements en transport urbain de la ville de Luxembourg. En effet, les entreprises commencent à sortir de la ville (saturée) vers les périphéries. Selon un sondage réalisé auprès de 1709 travailleurs transfrontaliers¹, l'éloignement entre la gare et le domicile, et entre la gare et le lieu de travail est un inconvénient pour 46% d'entre eux. Il s'agit bien là d'une conséquence de la délocalisation hors des centres de l'habitat et des activités. Ainsi, il est envisagé d'ouvrir ou renforcer les arrêts de Bertrange, Strassen, Hollerich et Kirchberg (pôles d'emploi) avec la création de liaisons bus.

	Gares desservies (SNCB, 1 ^{er} trimestre 2003)	Fréquence
INT	Bruxelles m-c-n-l – Namur – Arlon – Luxembourg (L) – Thionville (F) – Metz (F) – Strasbourg (F) + Milan (1/1) + Chur (1/1)	3 jour/sens
IC	Bruxelles m-c-n-s-l – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle – Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg (L)	1 heure/sens
L	Libramont (1/j) - Arlon – Kleinbettingen (L) – Capellen (L) – Mamer (L) – Bertrange (L) – Luxembourg (L) - limité à Lux.- (Klein.) -Arlon en soirée	10 / jour
	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Namur – Jemelle (1/j.) – Libramont - Arlon – Luxembourg (L). - 4 Lux-Bxl aux Hp-m, 3 Bxl-Lux aux Hp-s	7 / jour
	Namur (1/j.) - 13 gares (1/j.) – Marloie (2/j.) – Jemelle (4/j.) – 4 gares (3/j.) – Libramont – Neufchateau –Marbehan – Habay – Stockem – Viville – Arlon – Luxembourg (L - 2/j.)	16 / jour
	Luxembourg (L - 1/j.) – Arlon – Viville –Stockem – Habay –Marbehan – Neufchateau – Libramont – 3 gares (2x/j.) – Jemelle, (2/j.) – 14 gares (1/j.) – Namur (1/j.).	13 / jour

¹ Ce sondage est consultable sur le site Internet <http://www.lesfrontaliers.lu>

2.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

Points d'arrêt (SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Arlon	IC –IR –L	97	Gare	2411
Viville	L	26	Halte	64
Stockem	L	26	Halte	25

En plus de la gare d'Arlon, la commune compte deux haltes situées à l'ouest (vers Libramont). Périphériques et relativement peu connectées à l'autoroute, elles sont très peu fréquentées, mais font partie d'un projet de desserte RER vers Luxembourg. L'implantation de nouveaux arrêts ou l'optimisation d'arrêts SNCB existants sur le territoire communal est envisagée. Il s'agit d'augmenter l'offre à la gare de Viville et surtout de Stockem. Plus précisément, la gare de Stockem devrait être réaménagée dans le cadre d'un PCA engagé pour assurer le développement d'un parc de PME sur l'ancienne emprise ferroviaire du site. Il est notamment question d'y réaliser un large parking de dissuasion. De même il est question d'ouvrir des arrêts à Autelbas et Sterpenich.

Dans le même cadre d'une desserte RER, il est question de faire un arrêt à Habay (*commune au nord-ouest*) car la gare est bien située à la sortie de l'E411 (à 2,3 km). Le parking n'y est cependant pas confortable. La commune est prête, s'il est réaménagé, à payer la signalisation jusqu'à la gare et un gestionnaire communal pour le parking. Le projet est en attente.

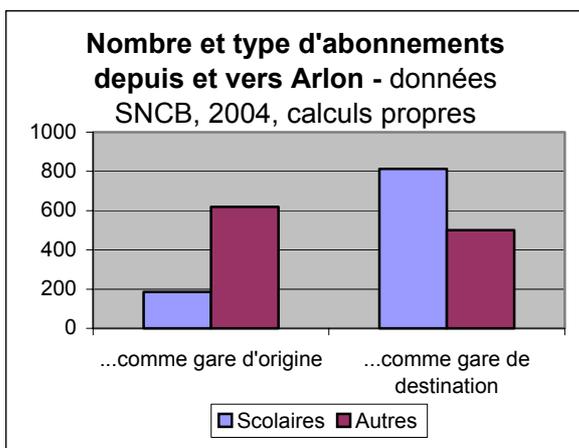
Notons que la gare-frontière de Kleinbettingen, sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg, est très attractive pour les transfrontaliers belges et concurrence celle d'Arlon. Plus proche de Luxembourg, elle nécessite un seul billet sans taxe, et dispose d'un grand parking gratuit.

De même, sur une autre ligne CFL au Luxembourg (entre Athus et Luxembourg-ville), la gare de Pétange est intéressante pour les navetteurs du sud et particulièrement du sud-ouest de la province. Fort fréquentée (par les transfrontaliers) depuis Pétange, cette ligne devrait être mise à deux voies sur la partie luxembourgeoise. Notons que prendre le train directement à Athus n'est pas intéressant vu la perte de temps (55' jusqu'à Luxembourg au lieu de 20' depuis Pétange), et le prix plus élevé (passage de la frontière).

Toutefois, en imaginant une augmentation de la vitesse des trains entre Pétange et Athus et un prolongement de la ligne jusqu'à Arlon après Athus, cette ligne offrirait une réelle alternative pour la province du Luxembourg (Virton, Athus et Arlon) en desserte des différents pôles d'emploi grands-ducaux.

Il existe par ailleurs une importante ligne entre Athus et Virton, aujourd'hui strictement marchandise, mais qu'il serait question d'ouvrir aux passagers, ce qui permettrait également de relier le sud-ouest de la province du Luxembourg au Grand-Duché (et à Arlon ?).

2.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE D'ARLON



Selon notre typologie de gare, Arlon apparaît comme une gare de destination². 77% des abonnés s'y rendent quotidiennement, dont une majorité de scolaires (soit 62% des abonnés s'y rendant).

Pour les 23% des abonnés restant, Arlon est donc une gare d'origine. Ce sont surtout des travailleurs qui quittent Arlon quotidiennement pour se rendre sur leur lieu d'activité (77%). La part de scolaires au départ d'Arlon ne représente que 23% des abonnés sortants.

Notons que les abonnés représentent 88% des passagers montants. On dénombre donc relativement peu d'usages autres que professionnels et scolaires, du moins en semaine. Cependant, selon nos enquêtes, les principaux motifs de déplacements semblent être diversifiés tant comme gare d'origine que de destination. Il s'agit d'une situation que l'on rencontre dans plusieurs gares de villes moyennes, insérées dans le tissu urbain, comme Ath, par exemple. En tout cas, il s'agit d'une gare qui draine des publics qui n'ont pas les mêmes attentes ni les mêmes besoins.

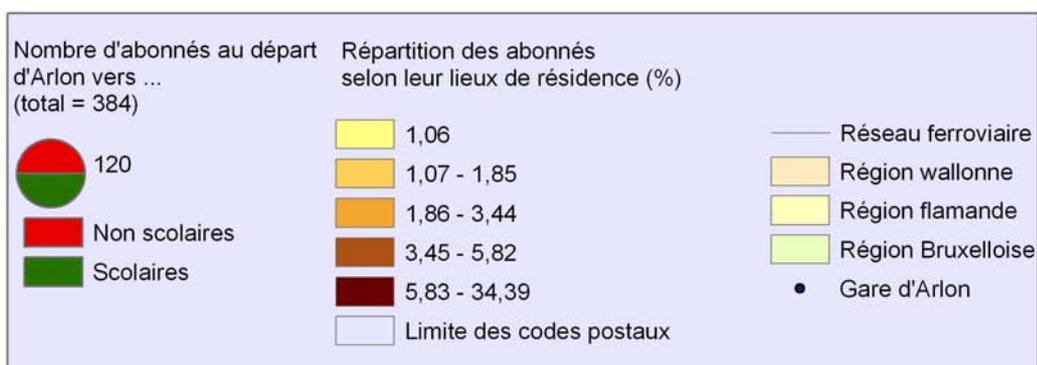
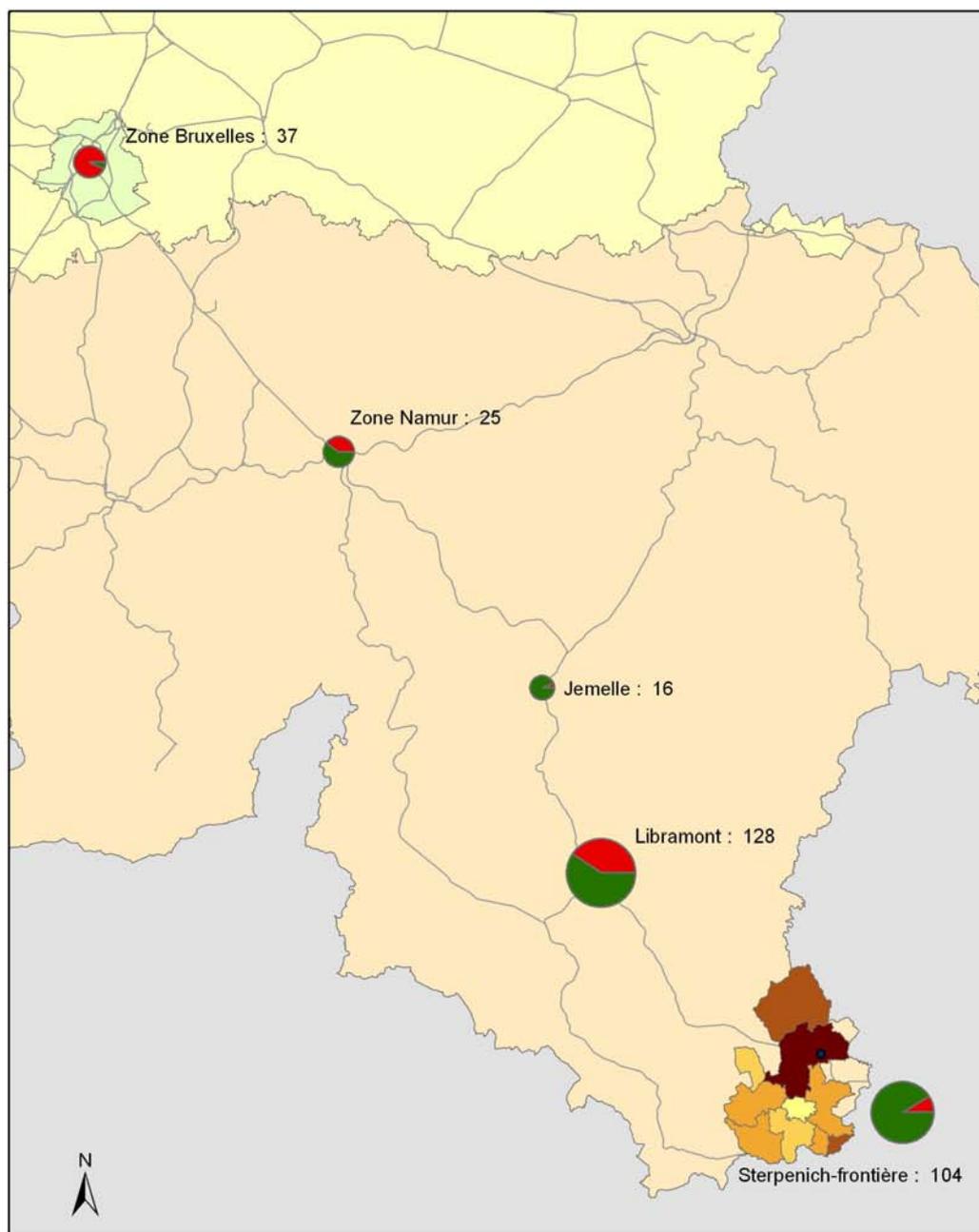
Soulignons la présence plus marquée à la gare d'Arlon des « hypermobiles », cette catégorie-type de femmes et d'hommes « d'affaires » que l'on croise entre un IC et un Thalys.

Le dimanche s'observe un autre type de navette (départ le vendredi – retour le dimanche), celle des étudiants kotteurs, qui justifie que l'on renforce certains trains, à certaines heures.

Les heures de pointe du matin (Hp-m) sont comprises entre 6h et 8h30, avec un pic à 7h. Le soir, elles ont lieu entre 15h à 15h30 pour les étudiants quittant Arlon (sauf le mercredi où l'on enregistre les flux -scolaires essentiellement- entre 12h et 13h20). Pour les travailleurs quittant et revenant à Arlon, elle se situe plutôt entre 17h30 et 19h. Cependant plusieurs dizaines de travailleurs (en provenance du Luxembourg) arrivent encore en soirée, jusqu'au train de 22h15.

² Précisons que selon les données de l'Atlas des gares d'intérêt régional, Arlon apparaît comme la principale gare de destination (après Froyennes). Cette situation se justifie pas le fait que les nombreux départs de travailleurs vers le Luxembourg n'y sont pas recensés. En effet, les données SNCB ayant permis la construction des cartes de l'Atlas ne les mentionnent pas. Dans le tableau ci-dessus, ainsi que dans celui présentant les gares de destination au départ d'Arlon (point 2.5.1.1), nous avons inclus ce flux estimé à plus de 500 voyageurs par jour de semaine selon les témoignages du personnel en gare d'Arlon.

2.5.1 Caractéristiques d'Arlon comme gare d'origine

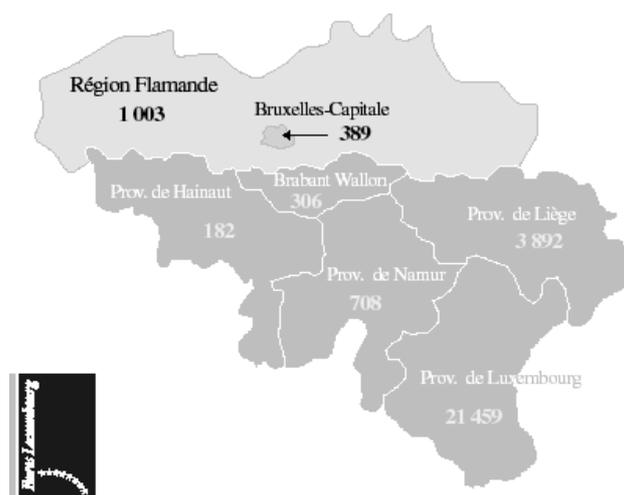


2.5.1.1 Principales destinations depuis la gare d'Arlon

Gares de destination depuis la gare d'Arlon (Données SNCB 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
Luxembourg (L)	500	62	20	-
LIBRAMONT	128	16	76	9
Sterpenich-Frontière (L)	33	4	25	-
ZONE BRUXELLES	27	3	2	1
ZONE NAMUR	23	3	15	2
OOSTENDE	20	2	0	0
JEMELLE	16	2	15	1
NEUFCHATEAU	8	1	6	5
CINEY	6	1	5	1
MARBEHAN	5	1	3	1
CARLSBOURG	4	0,5	4	0
AUTRES	35	4	15	4
TOTAL	805	100	186	24

La principale destination depuis la gare d'Arlon est le Luxembourg (environ 60% des flux sortants), ce flux correspond aux navetteurs transfrontaliers allant travailler au Luxembourg. Arlon est une des rares gares wallonnes à ne pas se profiler avant tout comme une gare d'origine pour des travailleurs se rendant à Bruxelles. Cependant, la dynamique est identique à l'égard du Luxembourg, qui est de loin la première destination au départ d'Arlon.

Le train est marginal dans les flux transfrontaliers. En effet, le train vers Luxembourg depuis les gares belges représente moins de 10% du choix modal de ces navetteurs.



Notons que parmi les Belges travaillant au Grand-Duché, 37% travaillent à Luxembourg-Ville (gare sur la ligne 162), 13% à Luxembourg-Campagne (ligne de bus depuis Luxembourg-Ville), 11% à Cappellen (gare sur la ligne 162 et proche de la frontière), 11% à Esch-Alzette (autre gare au sud) et 11% à Clervaux (autre gare au nord)³. Le train semble surtout attractif pour les transfrontaliers qui rencontrent un problème de parking sur le lieu de travail au Luxembourg. C'est le cas de 30% des 1000 navetteurs transfrontaliers interrogés dans le cadre de l'enquête de la CSC d'Arlon.

³ La carte ci-contre illustre la répartition provinciale des travailleurs transfrontaliers vers le Luxembourg (2002 - source : IGSS). En 2002, on comptabilisait 21499 transfrontaliers quotidiens se rendant au Luxembourg depuis la Province du Luxembourg (environ 5000 depuis la commune d'Arlon) dont 12% d'ouvriers et 80% d'employés (2002 - source : IGSS).

Cependant cette offre ferroviaire depuis Arlon vers le Luxembourg est concurrencée par plusieurs alternatives plus intéressantes pour les navetteurs (bus depuis Steinfort, trains depuis Pétange et Kleinbettingen).

Une des alternatives pour se rendre au Luxembourg est le train qui démarre à la gare-frontière de Kleinbettingen (abonnement unique train-bus au Luxembourg). Permettant d'éviter les surtaxes liées aux liaisons ferroviaires transfrontalières, cette formule semble rencontrer un certain succès (y compris en co-voiturage et en P&R). L'autoroute est toute proche de la gare et le parking de la gare vient d'être réaménagé.

Notons que la troisième destination depuis la gare d'Arlon est Sterpenich-frontière. Il s'agit en fait d'un point-frontière (marquant la limite tarifaire SNCB – CFL, entre les deux pays), et non d'une gare. Ainsi ces abonnements sont probablement à destination de Kleinbettingen, première gare luxembourgeoise de la ligne 162. Notons que 25 de ces 33 abonnés sont des scolaires. Bien que domiciliés dans la province du Luxembourg, ceux-ci se rendent probablement à Arlon plutôt que l'inverse. Les huit autres abonnements sont ceux de travailleurs, qui se rendent probablement dans les communes luxembourgeoises proches de la frontière.

Les relations avec le nord de la Belgique se cantonnent aux quelques arrêts en amont sur la ligne 162, pour un public scolaire et à Libramont, Namur et Bruxelles pour le travail.

La seconde destination depuis la gare d'Arlon est Libramont (16%) qui attire principalement des étudiants, mais aussi des travailleurs. Jemelle, Neufchâteau, Ciney, Marbehan, Carlsbourg, moins attractives que Libramont, sont des destinations quasi-exclusivement scolaires.

Ostende représente 2% des abonnements, ce qui est probablement dû à un trafic généré par l'attrait touristique de la mer et des Ardennes.

2.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Arlon comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés <small>(Données SNCB, 2004, calculs propres)</small>	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
											sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		nb	%		nb	%
Arlon	106	35	51	31	55	40	13	8	-	8	3	6	-	5	-
Communes limitrophes	57	19	29	17	28	20	8	6	-	11	4	14	-	2	-
Com. non-limitrophes	142	47	86	52	56	40	23	11	-	8	6	7	-	5	-
TOTAL	305	100	166	100	139	100	54	24	-	8	12	7	50	12	12

Notons d'emblée que les données suivantes ne tiennent pas compte de l'origine des transfrontaliers dans la mesure où nous ne connaissons pas les communes d'origine des 500 navetteurs estimés vers Luxembourg.

Arlon ne fournit que 35% des abonnés au départ de la gare (qui viennent en particulier des entités du centre, de l'ouest et du nord de la commune). C'est de loin le plus faible score enregistré dans les 10 gares d'étude qui est en moyenne de 63%. De même, le score obtenu pour les communes limitrophes est relativement faible (7% de moins que la moyenne). Les communes non-limitrophes fournissent près de la moitié des abonnés (47%), y compris en provenance du Grand-Duché (36% de plus que la moyenne). Cela révèle l'étalement particulier de l'habitat des résidents du sud de la province du Luxembourg et le rôle de rabattement des territoires périurbains de la gare.

De même, il est intéressant de constater que plus d'un étudiant sur deux (52%) au départ d'Arlon vient d'une commune non-limitrophe, la moyenne étant pour les dix gares de 13% du total d'étudiants. Cela souligne, outre l'étalement de l'habitat, la rareté des pôles d'enseignement locaux et le manque d'alternatives de transport pour de nombreux scolaires.

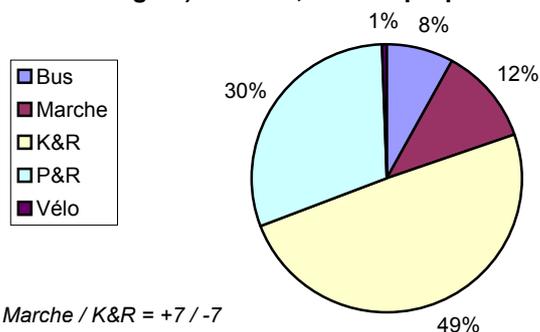
L'aire d'attractivité définie par les communes d'origine des navetteurs au départ d'Arlon semble se répartir sur un axe nord-sud, c'est-à-dire, perpendiculaire à la ligne de train. L'influence des communes au sud d'Arlon est plus importante. Elles fournissent près de 20% des abonnés, contre 5% pour les communes au nord. Aubange, commune non-limitrophe, à l'extrême sud-est, fournit seule 10% des abonnés.

Il est important de souligner que l'aire définie pour les navetteurs transfrontaliers est probablement différente. En effet, rejoindre Arlon depuis Aubange représente un rapprochement vers les destinations au nord de la ligne 162 (vers Namur), mais un détour pour se rendre au Luxembourg. A l'inverse, pour les liaisons transfrontalières, tout l'ouest de la province est probablement concerné dans la mesure où Arlon constitue alors un rapprochement vers le Luxembourg. Selon nos enquêtes, l'attractivité d'Arlon pour les transfrontatiers dépasse Bertrix (+/- 50 km de rayon).

Notons que le nombre d'abonnements combinés TEC-SNCB est relativement faible (4% de moins que la moyenne) et concerne pour un tiers des trajets réalisés dans la commune d'Arlon. Ensuite, ce sont surtout les communes du sud qui fournissent des abonnements combinés. Aubange, seule, en comptabilise plus d'un tiers.

2.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare d'Arlon

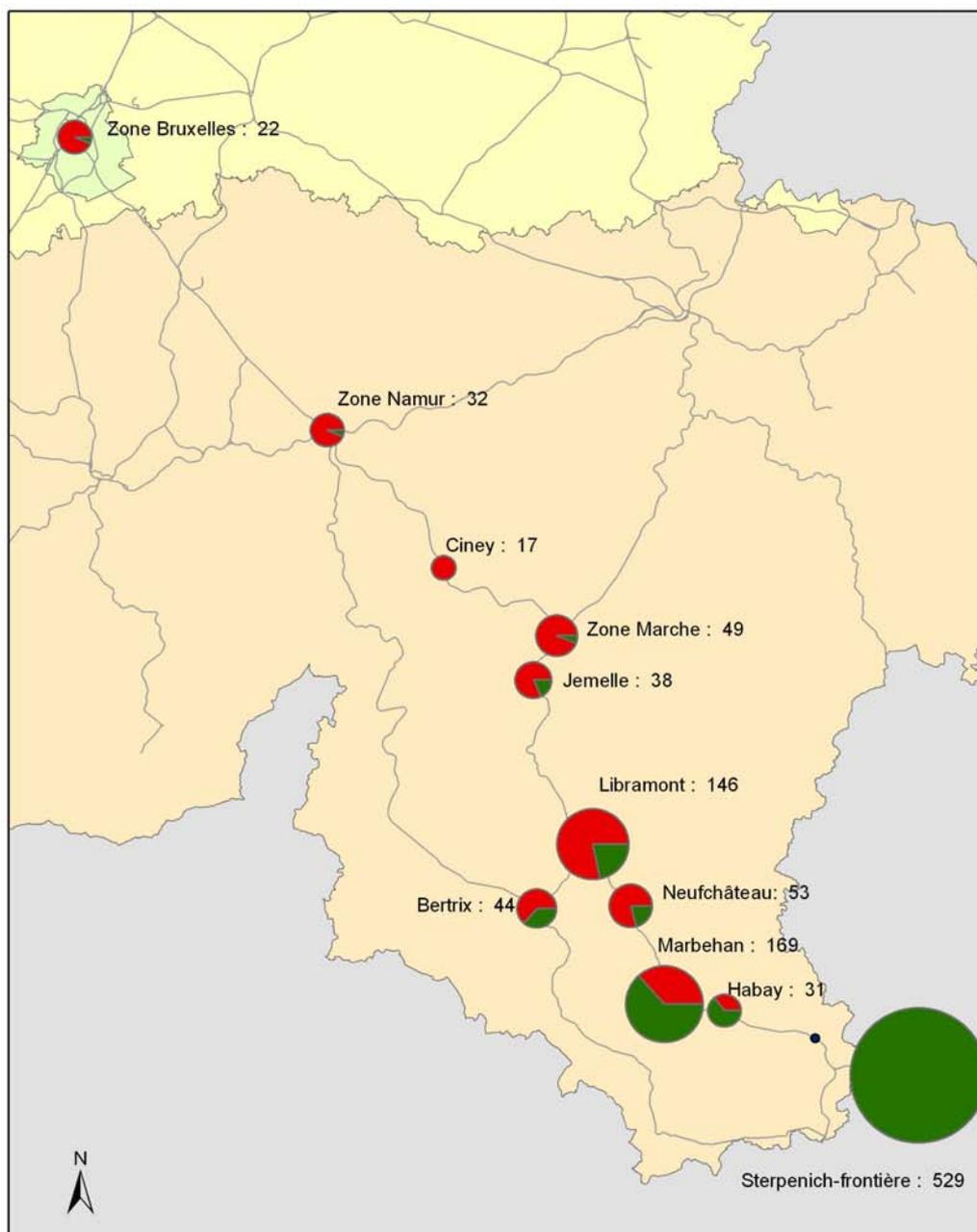
Mode d'arrivée à la gare (Arlon = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres



On constate que la part des modes d'arrivée en voiture est conséquente (plus de 79% en tout). Cette situation révèle à nouveau l'importance du rôle de la gare de rabattement des populations périurbaines. La part du P&R, déjà importante, n'est probablement pas plus grande en raison des problèmes de saturation du parking en gare.

La part de la marche semble relativement faible, lorsque l'on sait que la gare est directement attachée au centre-ville. La part du bus se situe dans la moyenne.

2.5.2 Caractéristiques d'Arlon comme gare de destination



2.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination d'Arlon

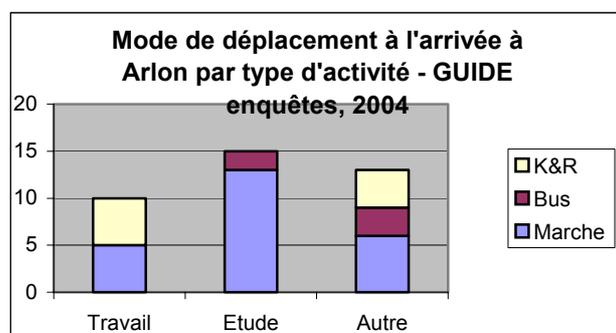
Les voyageurs débarquant à Arlon sont principalement des étudiants. Il s'agit avant tout d'étudiants luxembourgeois (46%) souvent issus de l'immigration, qui rencontrent des problèmes linguistiques dans leur cursus au Luxembourg ; mais aussi d'Ardennais d'autres communes (26% des scolaires débarquant à Arlon).

Gares d'origine des abonnés à destination d'Arlon (données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
Sterpenich-Frontière	600	46	598
MARBEHAN	169	13	107
LIBRAMONT	146	11	32
NEUFCHATEAU	53	4	11
ZONE MARCHE	49	4	3
BERTRIX	44	3	16
JEMELLE	38	3	7
ZONE BRUXELLES	32	2	2
ZONE NAMUR	34	3	2
HABAY	31	2	20
OOSTENDE	26	2	0
CINEY	17	1	0
AUTRES	75	6	15
TOTAL	1314	100	813

De même, beaucoup de voyageurs débarquant sont des fonctionnaires venant travailler dans les nombreuses administrations d'Arlon : Cité administrative de l'Etat, chef-lieu provincial, palais de justice. Arlon compte 5365 emplois administratifs (39,4%) dont 1620 (11,9%) dans le domaine de l'éducation. En outre, l'emploi a progressé de 26% entre 1990 et 1999.

La carte qui précède illustre bien que les gares d'origine des travailleurs vers Arlon sont plus éloignées et plus nombreuses que celles des scolaires. Les travailleurs viennent du nord jusqu'à Bruxelles et Namur, alors que les scolaires viennent rarement de plus loin que Libramont, Marbehan étant la première pourvoyeuse.

2.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare d'Arlon



Arlon est d'abord une destination estudiantine. Pratiquement toutes les écoles (5824 élèves) se situent dans un rayon d'environ 1000 mètres de la gare d'Arlon. Cela confirme l'importance de la marche pour se rendre à l'école depuis la gare (87% des cas). Les travailleurs et les gens se rendant à Arlon pour d'autres motifs profitent régulièrement du K&R pour quitter la gare (périurbanisation importante).

2.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE D'ARLON

En ce qui concerne ses usages, la gare d'Arlon doit être analysée comme un espace composé de lieux multiples appropriés de manière contrastée par des publics différents.

Qu'il s'agisse du buffet de la gare, de la succursale de la Western Union, de la salle des pas perdus, de la gare des bus, des guichets, des quais ou encore des parkings, la ségrégation fonctionnelle de ces lieux et les processus de territorialisation qui s'y lisent découpent la gare en une mosaïque de lieux. Chaque franchissement de seuil suppose le respect d'un nouveau code (et par là des compétences particulières que l'on peut plus ou moins posséder), permet la formulation de requêtes différentes et fait revêtir à la personne un statut distinct (client, usager, passant, ...).

Le cas d'Arlon met également en évidence le fait qu'à une gare ferroviaire importante est connectée une gare des bus. Il convient de souligner que ces deux gares fonctionnent en relative autonomie (de gestion, notamment) et drainent des flux d'usagers différents. A Arlon, la gare des bus draine un public qui lui est propre, non usagers du train qui profitent toutefois de la chaleur de la gare sncb pendant l'attente de leur bus.

La salle d'attente du bâtiment-voyageurs est un espace semi-public dont certaines parcelles se voient appropriées au quotidien par un ou deux sdf.

Cette observation nous permet de souligner le rôle d'asile, de refuge tenu de tous temps par les gares de ville. En effet, une gare en ville est un lieu anonyme où chacun estime avoir droit de séjour. Sorte de méprise qui permet qu'on associe gare et espace public quand la gare est un espace privé (propriété de la SNCB) accueillant du public (ce qui pose le problème de contrôle de l'espace public). Il est impératif de tenir compte de cet usage détourné du lieu de transport qui en fait un miroir de la ville, un lieu à fonction urbaine.

Ces usages appellent aussi des réponses et posent la question de l'hospitalité et de l'accessibilité sociale du lieu ainsi que celle de l'inégalité d'accès aux espaces urbains.

La problématique du trafic transfrontalier en gare d'Arlon mérite que l'on s'y arrête car elle conditionne certains usages. En effet, Arlon est notamment une gare où se pose un problème de tarification : une taxe internationale se surajoute au prix du billet payé à Arlon pour se rendre au Luxembourg, prix qui devient clairement dissuasif. Or on ne la compte pas depuis les gares Grand-ducales. Cette aberration entraîne des stratégies complexes de la part des usagers, passant par la fraude ou le rabatement sur des gares frontalières.



Les avis recueillis sur la gare d'Arlon sont partagés (presqu'autant d'avis négatifs que d'avis positifs). Les répondants y apprécient la présence du buffet, le fait que la gare soit chauffée et qu'elle ait été rénovée. La présence des clochards se retrouve, dans nos questionnaires, citée à titre positif une fois et reprise comme aspect négatif par trois répondants. Certains usagers interrogés trouvent la gare d'Arlon insécurisante, ou regrettent qu'elle soit petite, vieillotte, sale et peu agréable. « C'est pas le Ritz », nous a-t-on répondu. Un usager nous a pourtant dit venir manger au buffet de la gare même lorsqu'il n'a pas de train à prendre.

DOSSIERS « GARE D'ARLON »

L'amplitude des horaires d'ouverture du Bâtiment Voyageurs de la gare d'Arlon et de son buffet (qui ne ferment que quelques heures la nuit) tient à la situation de la gare en « *bout de ligne* », dernière gare importante avant la frontière, ce qui lui confère un rôle essentiel d'accueil des voyageurs en cas d'imprévu (retard, accident, ...).

Arlon est citée comme « gare préférée » à 4 reprises par des usagers dont elle est la gare d'origine (« *c'est la mienne* », « *elle est bien située* » et « *c'est la plus belle* »). Pour un répondant, dont Arlon est la gare de destination, cette gare est préférée pour son architecture.

Le buffet de la gare est également fréquenté par des riverains et travailleurs du quartier, particulièrement durant l'heure du midi.

La situation des parkings fait du Bâtiment voyageurs un lieu de passage quasi obligatoire, excepté pour les usagers venus en bus .

Le cas d'Arlon nous permet aussi d'aborder la question de l'accessibilité des lieux aux personnes à mobilité réduite puisque aucun équipement ne leur est adapté. On soulignera toutefois l'existence de la ligne de bus 105 mise en place par la TEC, et qui leur est spécifiquement destinée. Les prochains travaux de percée du tunnel sous voie jusqu'à l'autre côté des voies (où sera localisé un parking de quelques centaines de places) devraient permettre d'opérer les améliorations nécessaires.

2.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

L'installation du chemin de fer reliant la Belgique au Luxembourg via Arlon au XIX^{ème} siècle découle de la volonté d'hommes d'affaires anglais soucieux de connecter, par voie ferrée, Londres à Gênes et Trieste, afin d'établir une liaison entre les Indes et l'Angleterre, tant pour le service voyageurs que pour le trafic postal. Depuis son implantation, les mouvements de la ligne s'envisagent donc à un niveau supra national.



Au terme de longues tractations, vers fin 1858, la ligne est mise en exploitation. Pour des raisons d'infrastructures ferroviaires, la gare d'Arlon est conçue en dehors de la ville, au milieu des champs et au pied de la butte urbanisée.

Le bâtiment-voyageurs fut construit entre 1885 et 1889. Un quartier de la gare s'est développé aussitôt, et de nombreux immeubles de style Art Nouveau furent érigés le long de l'avenue qui menait à la gare. Ce quartier rassemble des activités en plein essor au 19^{ème} siècle, de nombreuses écoles s'y sont notamment implantées.

On insistera sur le rôle de la gare d'Arlon en tant que gare de marchandises pour l'industrie sidérurgique (transport de coke et de minerai sur la ligne Athus – Longwy). En 1945, suite à l'accroissement du trafic marchandises, la gare devenant également un nœud de transport de personnes important sur une ligne à vocation internationale, voit son trafic marchandise déplacé: pour alléger sa charge, la gare marchandises est implantée à Stockem qui se spécialise dans ce type de transport.

Le déclin industriel de la région et la fermeture, en 1977, de l'usine sidérurgique d'Athus (employant près de 3000 ouvriers) annonce une crise qui touchera l'ensemble de la sous-région. En 1989, l'ouverture de l'entreprise Ferrero à proximité de la gare permet un certain redéploiement de l'activité industrielle dans une ville devenue principalement tertiaire.

Progressivement, la gare d'Arlon est intégrée dans un tissu urbanisé qui se développe petit à petit de l'autre côté des voies. 1996 voit la rénovation de la salle d'attente de la gare, du couloir sous voies et du quai n°1 tandis qu'en 2003 s'achèvent les travaux de l'avenue de la Station qui font dire à l'Echevin des Travaux Publics de la commune, Henri Bosseler, parlant du quartier de la gare « *C'est le quartier le mieux aménagé d'Arlon, avec le plus beau bâtiment de la commune* ».

2.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Relais de la Western Union, système de poste restante et buffet de la gare constituent, à Arlon, autant de brèches qui permettent à des clients non usagers du train de fréquenter la gare, qu'ils soient riverains, citadins ou visiteurs.

Par ailleurs, la présence de la gare se ressent comme opportunité commerciale plus ou moins difficile à saisir pour les commerces et établissements de l'avenue de la Station.

Depuis 2003, la rénovation de cette avenue, réalisée dans le cadre de l'opération dite « du chemin de la gare », a profondément modifié le visage du quartier, engendrant un mélange de satisfaction et de frustration chez les commerçants. Pour certains, la durée des travaux a entraîné une perte de clientèle durable, celle-ci ayant pris de nouvelles habitudes ailleurs, et la majorité déplore les problèmes actuels de parking, toute la zone commerçante étant devenue zone payante à rotation intense.

On distinguera les commerces localisés face à la gare, qui fonctionnent en partie grâce aux flux qu'elle induit, de ceux situés plus haut dans l'avenue de la Station, qui en dépendent moins directement.

En été, toutefois, les établissements Horeca de l'avenue de la Station fonctionnent particulièrement bien, leurs terrasses étant très prisées.

On peut toutefois émettre l'hypothèse que le succès de ces cafés et restaurants est peut-être autant dû à la présence dans un périmètre proche de plusieurs administrations -et donc de nombreux employés et fonctionnaires- qu'à la seule proximité de la gare. Ce à quoi on ajoutera les écoles et les flux d'étudiants qu'elles génèrent, qui viennent gonfler la clientèle potentielle.

23 répondants des 53 interrogés disent venir dans le quartier de la gare d'Arlon, même s'ils ne doivent pas prendre de train. Quand ils le font, c'est, dans l'ordre des motifs les plus cités, pour faire des courses, pour aller prendre un verre, pour attendre un bus.

Aux heures de pointe scolaires, des vagues d'élèves déferlent sur la voirie et viennent irriguer les rues adjacentes, jusqu'aux écoles. Les environs directs de la gare vivent donc au rythme de ces flux qui le teignent fortement (presque toutes les écoles d'Arlon sont localisées dans un rayon de 1000m de la gare). Sans compter l'intense circulation automobile générée autour du pôle, à laquelle il faut ajouter le trafic des bus.

« *La ville se vide de ses navetteurs à partir de 18h* », nous avait dit le manager de la gare d'Arlon. Les commerçants, eux, se plaignent du peu de trains qui reviennent du Luxembourg avant 18h, heure de fermeture des boutiques. En effet, nous l'avons vu précédemment, les horaires des travailleurs pendulaires transfrontaliers sont tout à fait caractéristiques. Ils ont pour habitude de partir tôt et de rentrer tard : du train de 22h15 en provenance du Luxembourg débarquent encore une vingtaine de travailleurs pendulaires. Ces flux, et la clientèle potentielle qu'ils représentent pour les commerçants du quartier de la gare, leur échappent.



D'après une étude menée sur la mobilité des transfrontaliers⁴, accompagner les enfants à la crèche ou à l'école représente l'activité exercée avec le plus de régularité par les frontaliers automobilistes, tandis qu'occasionnellement, voire souvent, les personnes qui utilisent leur véhicule en profitent pour aller faire des courses. L'enquête que nous avons réalisée auprès de 50 usagers du train à Arlon révèle que les usagers pour qui Arlon est la gare liée au domicile semblent moins nombreux à profiter de leur trajet pour opérer l'une ou l'autre activité, contrairement aux usagers dont Arlon est la gare de destination qui, eux, s'arrêtent et ce, principalement pour faire une course dans le quartier de la gare.

Sur les 18 personnes interrogées dont Arlon est la gare liée à leur domicile, 4 ont opéré un arrêt, 2 pour réaliser une course, 1 femme pour chercher son enfant à la crèche en dehors du quartier de la gare et 1 personne pour rendre visite à un ami. Ces haltes sont opérées au cours des heures de pointe du soir. Parmi les personnes ayant Arlon comme gare de destination (liée à une activité), 13 sur 38 font un arrêt, principalement pour faire une course et 2 pour réaliser une démarche administrative, haltes les conduisant majoritairement dans le quartier de la gare. Lorsque la halte est réalisée dans le cadre de la gare d'activité (ou de destination), l'utilisateur interrogé se déplace à pied et, plus exceptionnellement, en bus.

Tenter de délimiter le quartier de gare comme espace d'identification s'avère une tâche complexe. Vu les faibles liaisons qui le connectent à l'autre côté des voies, nous estimons qu'il ne peut être conçu comme un périmètre concentrique ayant la gare comme point central. Il se développe plutôt à front de voie, à quelques rues de profondeur. Preuve en est que l'association des commerçants de ce quartier ne compte que ceux de l'avenue de la Station. Si l'on peut parler dans le cas d'Arlon d'une situation de continuité urbaine, cela n'exclut pas que l'on puisse circonscrire un quartier de gare bien distinct. On associera à ce quartier les bâtiments abritant les services administratifs de la snbc, localisés en face des voies.

Si la ville a misé sur un rehaussement d'image de ce quartier, résolument tourné vers le seul côté désigné comme « central » d'Arlon, elle abandonne l'autre versant des voies ferroviaires à un avenir incertain.

Le binôme centre-périphérie nous semble pouvoir être utilisé à plusieurs titres dans le constat qui précède. En effet, d'une part, la gare se trouve en périphérie du centre-ville localisé quelques centaines de mètres plus haut et, d'autre part, avec le quartier commerçant qui la jouxte, elle pourrait s'envisager comme une centralité qui s'oppose à un développement périphérique observable de l'autre côté des voies.

C'est que, de l'autre côté des voies, l'urbanisation a progressé rapidement tout en ne concurrençant pas réellement le centre en termes de densité. L'occupation du sol y est plus chaotique. Elle est aussi fortement marquée par les services : à quelques pas des voies, on compte une crèche ONE, une maison culturelle, un supermarché Colruyt, la déchèterie communale, l'antenne du FOREM, la Poste, des services de santé, et service communaux ... Ce quartier dégage une image nettement plus péjorative que celle du quartier à front de gare, il offre en effet un paysage nettement plus déstructuré, mêlant activités en développement et grandes friches.

2.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DU SOL

Le périmètre de 800m autour de la gare est bâti à plus de soixante pour cent (61,8 %) avec 30,2 % des superficies réservées aux résidences, ce qui est un taux inférieur à la moyenne des gares observées. L'importance de l'urbanisation résulte principalement des infrastructures publiques puisqu'elles couvrent plus d'un cinquième des étendues (20,9 %) ce qui est par contre le taux le plus élevé de l'échantillon. Le commerce (3,8 %) et les industries (6,7 %) complètent l'urbanisation selon des valeurs proche de la moyenne. Cette diversité d'occupation implique que ce périmètre autour de la gare d'Arlon est celui qui possède la plus grande multifonctionnalité au sein des étendues urbanisées.

⁴ « Rouler stressés ... On en a assez ! Propositions pour améliorer la mobilité des transfrontaliers vers leur lieu de travail », Commission des frontaliers belges, CSC, LCGB.

Les terrains non urbanisés se répartissent entre l'emprise des chemins de fer et le réseau routier (26,6 %) de même que les terrains non bâtis (11,5 %). Par rapport à l'échantillon, ce dernier taux est particulièrement faible.

Concrètement, les terrains occupés par des infrastructures publiques et des industries sont situés le long de l'emprise ferroviaire. Par contre, à proximité directe de la gare on trouve aussi quelques résidences et des commerces. Par cette présence, la coupure provoquée du chemin de fer, des zones industrielles ou des îlots d'infrastructures publiques est donc atténuée.

Mais les chiffres de mixité du périmètre masquent des occupations contrastées entre le nord et le sud de l'emprise ferroviaire. Au nord de la gare, quelques rues du centre-ville sont commerciales tandis que de nombreux petits îlots sont résidentiels avec des infrastructures publiques. Au sud de la gare, les îlots sont nettement plus vastes. Certains sont presque exclusivement occupés par des infrastructures publiques alors que d'autres sont constituées de voiries au résidentiel linéaire et dont l'intérieur est non bâti.

Le périmètre de 800m autour de la gare d'Arlon est assez analogue à celui de la gare de Ath, même si pour cette dernière les occupations des infrastructures publiques sont moindres.

2.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Arlon possède un centre urbain concentrant des activités commerciales, scolaires et administratives pourvoyeuses de nombreux emplois. Le centre et ces activités sont bien connectés à la gare par un réseau de rues. Vu la position légèrement excentrée de la gare par rapport au centre historique, plusieurs terrains libres subsistent dans cette première couronne de la ville.

Plusieurs activités de services collectifs sont déjà implantées dans cette première couronne. Plus récemment encore, d'autres se sont localisées au sud de la gare, à proximité de la Seinois, dans cette même zone où est situé le parc d'activités de la commune comportant l'entreprise Ferrero.

Des centres commerciaux et industriels, de même que la gare de Stockem et des installations militaires sont implantés à l'extérieur de la ville, en direction des grands axes routiers. Ces centres commerciaux ont tendance à concurrencer le commerce du centre-ville.

Plus de 7.200 personnes travaillent en 1991 dans un rayon de 1.500 mètres autour de la gare, ce qui la place parmi celles ayant un taux d'emplois des plus élevés de Wallonie (densité de 1.020 emplois) juste avant les pôles majeurs (Liège, Charleroi, Namur, Mons et Verviers). Parmi ces travailleurs, à peine 400 résident à proximité de leur lieu de travail.

Du fait de cette densité d'emplois à proximité de la gare, près de 450 personnes travaillant à Arlon utilisent chaque jour le train pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette proportion est cependant toute relative au vu du grand nombre d'emplois offerts. En effet, à peine 6,3 % des travailleurs d'Arlon viennent en train, proportion plus faible que les autres villes wallonnes fortement polarisatrice d'emplois.

Ce phénomène s'explique sans doute par la dispersion des lieux de résidences, la facilité d'accès routier, ainsi que la mauvaise connexion à la gare des pôles d'emplois externes, notamment ceux situés au sud. Ainsi, il semble que le personnel de l'entreprise Ferrero n'utilise pratiquement pas le train mais préfère la voiture et un service de transport collectif. Cette hypothèse devrait être validée par les résultats du plan de mobilité d'entreprise en cours d'étude.

Enfin soulignons que plus de 5.000 travailleurs habitent dans un rayon de 1.500 m autour de la gare. La densité de population active résidente est donc peu élevée pour un centre-ville et en outre seuls 270 travailleurs résidents utilisent le train pour se rendre à leur lieu de travail. Ce taux de 5,8 % est particulièrement faible.

Potentialités et développement

Les terrains disponibles autour de la gare devraient faire l'objet d'une attention particulière afin de poursuivre le développement du secteur tertiaire, l'implantation d'équipements mais aussi de logements. Le rôle de la gare d'Arlon pour l'accès au lieu de travail de même que comme gare-relais vers Luxembourg est largement sous-développé. Des cheminements piétons entre la gare et les zones d'emplois au sud devraient être étudiés.

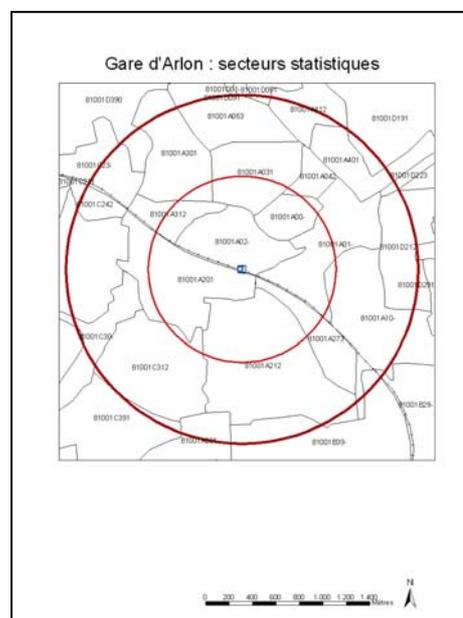
Les terrains disponibles à proximité de la ville devraient être préférentiellement destinés aux activités tertiaires et aux équipements collectifs, alors que ceux localisés au sud de la gare seraient réservés aux commerces, à la résidence et aux parkings afin de recomposer une entrée de ville dont la gare constitue un nœud stratégique.

2.11 HABITAT ET HABITANTS

Les quatre groupes de secteurs statistiques considérés sont les suivants :

- zone 1 (périmètre des 800m autour de la gare) : A00-, A01-, A02-, A201, A212, A312 ;
- zone 2 (couronne 800 – 1500m) : A031, A042, A053, A10-, A301, A401, A412, C23-, C242, C30-, C312, D212 ;
- zone 3 (quartier gare côté centre) : A00-, A02-, A031 ;
- zone 4 (autre côté des voies) : A201, A212.

L'hypothèse de travail qui a guidé notre approche était celle d'une différenciation entre les secteurs statistiques regroupés d'un côté et de l'autre des voies de chemin de fer. Nous supposons entre eux des différences en termes de composition sociale et de profil socio-économique des ménages, d'habitat et de pratiques modales.



2.11.1 Caractéristiques statistiques de la population résidente.

La province de Luxembourg se démarque par une des densités de population les plus faibles du pays. Il n'en reste pas moins que les rares données statistiques disponibles pour l'année 2001 indiquent une augmentation globale de la population d'Arlon (+6,8%) depuis 1991.

Le nombre de travailleurs habitant en Belgique et se rendant à leur travail au grand-duché du Luxembourg (frontaliers) augmente régulièrement. Selon une enquête menée sur le trafic belgo-luxembourgeois, son accroissement entre 1989 et 2001 est de 124%. Les frontaliers sont les plus nombreux dans la province d'Arlon où ils représentent près de 50% de la population active. Les prix du foncier au Grand-duché du Luxembourg incitent des ressortissants grand-ducaux à venir s'installer dans le sud de la Province. En outre, le réservoir de main-d'œuvre s'étend de plus en plus au delà des zones limitrophes à la province de Luxembourg : Brabant, Hainaut, Liège.⁵

On observe donc simultanément une augmentation importante de la population arlonnaise (2x plus rapide que dans le reste de la Belgique), et une dédensification du centre d'Arlon au profit des communes périphériques.

Ainsi, le quartier de la gare- côté centre a perdu 8,2% de ses habitants. Les individus de 65 ans et plus y ont cependant progressé de 16,7 à 18,8%, au détriment des moins de 14 ans. La structure des ménages a peu évolué entre 1991 et 2001: on observe simplement une légère augmentation des femmes seules dans le quartier de la gare- côté centre et des ménages de 2 personnes dans les quartiers dos à la gare et dans le périmètre 800-1500m.

Détaillons les caractéristiques de la population à partir des chiffres disponibles pour 2001 :

Comparativement à l'ensemble de la commune d'Arlon, le périmètre de 800m autour de la gare comporte un peu moins de jeunes (0 – 14 ans), mais davantage de 15 –64 ans.

Les personnes âgées (65 ans et +) sont les plus nombreuses dans le quartier face à la gare tandis que les jeunes de – de 15 ans se comptent davantage dans les quartiers situés au dos de la gare et dans la couronne 800-1500m.

Le périmètre de 800m et en particulier les quartiers faisant face à la gare comportent le plus d'hommes et de femmes vivant seuls. Les ménages de 2 personnes et + se localisent principalement dans la couronne 800-1500m ainsi que dans les quartiers situés au dos de la gare.

C'est dans le quartier de la gare que l'on trouve le plus de couples sans enfant, les couples avec enfants se situant davantage dans la couronne 800-1500m. Les ménages monoparentaux féminins habitent, par contre, plus fréquemment dans le quartier situé en face de la gare.

En 1991, Arlon se caractérisait par des taux de chômage extrêmement faibles et un fort dynamisme économique. Si c'est dans les quartiers dos à la gare que l'on comptait le plus d'actifs occupés, c'est dans les quartiers qui lui font face que les demandeurs d'emploi étaient, proportionnellement, les plus nombreux.

Les inactifs se rencontraient un peu plus fréquemment dans la couronne 800-1500m, il s'agissait notamment de personnes ayant cessé de travailler.

2.11.2 Habitudes modales de la population résidente

En termes de pratiques modales, il faut souligner le fait que le taux de motorisation à Arlon est supérieur à la moyenne wallonne et en constante augmentation.

77% des ménages habitant dans la couronne 800-1500m et 76% des ménages habitant de l'autre côté des voies possèdent au moins une voiture ; ils sont également les plus nombreux à disposer de vélos, de vélomoteurs et de motos. C'est dans les secteurs statistiques du quartier de la gare que l'on dispose du moins de véhicules : 36% d'entre eux sont dépourvus de voitures.

⁵ Ces données sont tirées de l'enquête « *trafic transfrontalier belgo-luxembourgeois* » menée par le CA Voyageurs International Opération et Ventes, Branche d'Arlon, Libramont, 2002.

En conséquence, c'est dans le quartier de la gare –côté centre que les utilisateurs de train et les piétons sont les plus nombreux (avec respectivement 7,5% et 20,8%) et dans le quartier dos à la gare qu'on utilise le plus sa voiture et les T. en C. pour se rendre à son travail.

Le Quartier de la gare- côté centre est aussi celui qui comporte le plus d'actifs faisant un trajet de 30 à 60 min. C'est dans la couronne des 800-1500m que les trajets les plus courts (- de 15 min) sont les plus nombreux. Les actifs du quartier de la gare sont les plus nombreux à effectuer des trajets de plus de 30 km tandis que les trajets de moins de 3km sont les plus fréquents dans les quartiers dos à la gare.

Concernant les transports vers le lieu de scolarité, la marche à pied est plus répandue dans le quartier de la gare que partout ailleurs tandis que le train est davantage utilisé par les écoliers de la couronne 800-1500m, ainsi que la voiture. C'est dans la couronne 800-1500m que les trajets inférieurs à 15 min sont les plus fréquents et dans les quartiers dos à la gare que les déplacements de 15 à 40 min sont les plus nombreux. Enfin, c'est dans le périmètre des 800m autour de la gare en général que les écoliers sont les plus nombreux à parcourir moins de 3km.

2.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Deux phénomènes majeurs s'observent à l'échelle communale : une dédensification du centre et, simultanément, une urbanisation de la périphérie, malgré des prix de terrain élevés⁶. L'urbanisation se développe essentiellement vers l'est, et l'Arlonnais « de souche » subit de plein fouet l'augmentation de la pression foncière. La ville mène une politique de logement social couplée à de nombreux projets de revitalisation urbaine.

De part et d'autre du chemin de fer, on note un type d'urbanisation fortement contrasté: de l'autre côté des voies, vers le futur complexe commercial de l'Hydrion, sont contruites des maisons à 4 façades qui se mêlent aux cités préexistantes ainsi qu'aux maisons mitoyennes anciennes et à quelques immeubles à appartements plus récents.

En face de la gare, on trouve un habitat mitoyen plus ancien (dont certaines maisons de style art nouveau, contemporaines de la gare). Parmi les secteurs considérés, les logements les plus anciens (du moins ceux dont l'année de construction est connue) se situent le plus fréquemment dans les quartiers face à la gare (57% datent d'avant 1945), alors que c'est dans les quartiers au dos de la gare que l'on dénombre le plus de logements récents (55% construits après 1961).

En 1991, le périmètre des 800m se caractérise par la proportion la plus importante d'appartements (41%), alors qu'ils ne représentent que 25% des logements de l'ensemble de la commune. Les appartements sont d'ailleurs majoritaires (52%) dans les quartiers face à la gare.

Les maisons 4 façades sont les plus nombreuses dans la couronne 800-1500m alors que les quartiers situés au dos de la gare présentent le plus de maisons jumelées et mitoyennes.

En ce qui concerne les statuts d'occupation, les propriétaires sont majoritaires (+ de 60%) dans la couronne 800-1500m ainsi que de l'autre côté des voies où, dans 90% des cas, ils sont alors propriétaires de maisons individuelles. Les locataires se localisent plus particulièrement dans les quartiers face à la gare où 74% d'entre eux occupent des appartements.

Comme en d'autres sites ferroviaires wallons, les anciens hôtels de voyageurs, localisés à front de gare, ont fait place à des logements transitoire pour personnes en situation précaire.

⁶Les prix du foncier restent inférieurs à ceux appliqués au Grand Duché du Luxembourg.

2.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m autour de la gare	Zone 2 : couronne 800-1500m	Zone 3 : quartier gare côté centre	Zone 4 : quartier dos à la gare
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + de 15-65 ans ● + d'isolés 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ ● + de jeunes de moins de 15 ans ● + ménages 2 pers. et + ● + couples avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + 65 ans et + ● + d'isolés ● + couples sans enfant ● + ménages monoparentaux 	<ul style="list-style-type: none"> ● légère ↑ de la population ● + jeunes de moins de 15 ans ● + ménages 2 pers. et +
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 68% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 77% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● les moins motorisés (64%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 76% motorisés (comme dans l'ensemble de la commune)
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● train :6,2% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train :5,1% (contre 4,7% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + utilisateurs du train (7,5%) et de piétons ● + travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● + voitures et TEC
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● train :1,2% 	<ul style="list-style-type: none"> ● un peu + train (2,1%) et voiture 	<ul style="list-style-type: none"> ● train :1,1% ● + marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> ● train :1,0% (contre 1,8% dans l'ensemble de la commune)
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● proportion + importante d'appartements (majorité de locataires) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + 4 façades ● propriétaires majoritaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● + mitoyen ancien (contemporain de la gare) ● appartements majoritaires (et locataires majoritaires) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + logements récents (cités d'immeubles) ● + maisons jumelées et mitoyennes

- *Comme nous le supposions, les quartiers situés de part et d'autre de la gare se différencient complètement, tant du point de vue de la structure de la population que de leur comportements modaux et du type d'habitat ;*
- On observe une certaine similitude entre le quartier adossé à la gare et la couronne 800-1500m sur le plan des caractéristiques démographiques et des pratiques modales des actifs ;

- L'utilisation du train par les scolaires (moyenne communale 1,8%) varie entre 1% (quartiers autour de la gare) et 2,1% (couronne 800-1500m). La faible utilisation du train par les écoliers dans le périmètre des 800m s'explique par la proximité des écoles dans cette zone. L'utilisation du train par les actifs (moyenne communale 5%) varie entre 5% (couronne 800-1500m) et 8% (quartier gare côté centre) ;
- En 1991, le taux de motorisation à Arlon est supérieur à la moyenne wallonne (moyenne communale 76%). Il varie entre 64% (quartier gare côté centre) et 77% (couronne 800-1500m) ;
- Comme dans les autres gares de **destination** insérées dans un tissu à dominante urbaine étudiés dans l'échantillon, l'arrière des voies, pourtant extrêmement proche du centre, se comporte comme une périphérie de ville ;
- Entre 1989 et 2001 l'accroissement du nombre de travailleurs frontaliers est de 124% et l'accroissement démographique d'Arlon est deux fois plus rapide que celui du reste de la Belgique. L'enjeu du report modal est donc de taille, d'autant que la commune se caractérise par le taux d'utilisation du train (de la part de la population résidente jusqu'à 1500m de la gare) le plus faible de notre échantillon de dix gares.

2.12 CONCLUSION

La gare d'Arlon est identifiée dans nos typologies comme une gare de destination implantée dans un quartier de gare à dominante urbaine, caractérisé par une forte proportion d'industries, d'infrastructures publiques et de non-bâti.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Ne pas négliger l'opportunité d'articuler les deux côtés des voies (et donc deux morceaux de la ville) via le projet de prolongation du tunnel sous voies donnant accès au futur parking SNCB. Bien aménagé, ce tunnel pourrait remplir une fonction urbaine en reliant l'avant des voies aux fonctions et commerces situés de l'autre côté ;
- Valoriser l'accessibilité ferroviaire des sites en développement localisés de l'autre côté des voies et contraindre la seule accessibilité routière de ceux-ci ;
- Saisir l'opportunité d'implanter des fonctions ouvertes au public dans un rayon d'accessibilité piétonne de la gare, de part et d'autre des voies (c'est déjà en partie le cas actuellement) ;
- Densifier davantage le côté arrière des voies. Les terrains disponibles au sud de la gare gagneraient à être affectés aux commerces, à la résidence et aux parkings afin de recomposer une entrée de ville dont la gare constitue un nœud stratégique ;
- Adapter les horaires des activités commerciales implantées dans le quartier et les rythmes des flux, le trafic transfrontalier se caractérisant par une large amplitude d'horaires.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Améliorer les cheminements piétons entre les deux côtés des voies ;
- Veiller à la sûreté des cheminements piétons empruntés par les populations scolaires ;
- Valoriser les aménagements qui rendent accessible le pôle aux personnes à mobilité réduite (valeur d'exemple de la gare d'Arlon en ce domaine) ;

DOSSIERS « GARE D'ARLON »

- Amplifier le rôle « RER » des gares périphériques d'Arlon dans l'idée de soulager les environs de la gare du poids des voitures de navetteurs immobilisées, et ce particulièrement dans le cas d'une gare localisée dans un environnement à dominante urbaine.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Arlon	Destination	805	23,1	3	1314	61,9	3	2119	3

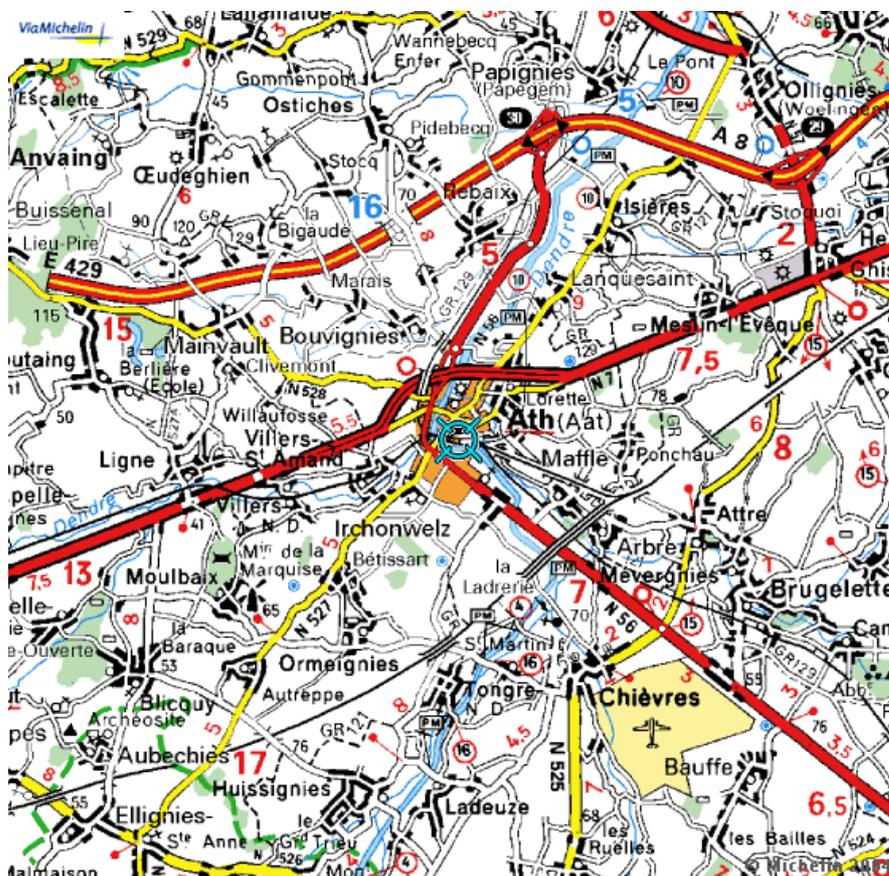
Importante gare de destination, Arlon est l'une des six gares wallonnes à accueillir plus de voyageurs qu'elle n'en voit partir. Elle fait cependant partie de la catégorie des *grandes gares de destination sous influence de l'emploi métropolitain*. Les principaux flux sont transfrontaliers (vers le Grand-Duché) et se composent de travailleurs se rendant au Luxembourg mais aussi d'élèves du secondaire en provenance du Luxembourg. Il existe plusieurs barrières à l'utilisation du train dans ces liaisons transfrontalières et des efforts d'harmonisation de l'offre doivent être développés. On relève un nombre important de travailleurs à l'arrivée et le développement de fonctions à caractère public dans les quartiers de l'autre côté des voies pourrait renforcer davantage son rôle de gare d'accueil de travailleurs et visiteurs.

2.13 BIBLIOGRAPHIE

- AUGEO, (groupe AMCV), Etude d'impact du plan d'aménagement de la rue de la gare et d'un giratoire place des fusillés à Arlon sur l'activité commerciale. Propositions de modifications, Charleroi, 1999
- CFL, « Le transport des personnes », in *Rapport annuel 2003*, 2003, Luxembourg, pp.26-28
- CFL, « Le transport des personnes », in *Rapport annuel 2000*, 2000, Luxembourg, pp.24-26
- COMITE CONSULTATIF DE LA SNCB, Relations ferroviaires transfrontalières, avis 00/06, Bruxelles, 2000, sur Internet : <http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/be/doc/2000-06fr.pdf>
- COMMISSION DES FRONTALIERS BELGES, *Propositions pour améliorer la mobilité des frontaliers vers le lieu de travail*, CSC d'Arlon, LCGB, Arlon, 2001
- DAUJEMONT, G, *Trafic frontalier belgo-luxembourgeois*, CA Voyageurs International, Opérations et Ventes, branche d'Arlon, SNCB, Liège, 2002
- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- ISIS, *Plan Communal de Mobilité de la Ville d'Arlon, Diagnostic*, Ville d'Arlon, MET, SRWT, Namur, 2001
- SCHULLER, G, ZANARDELLI, M, *Les salariés frontaliers et leurs dépenses au Luxembourg*, STATEC, CEPS/INSTEAD, Luxembourg, 2003
- *Gare d'Arlon : 130^{ème} anniversaire de la liaison*, SNCB éditions, octobre 1989.
- *Le rail au pays d'Arlon*, <http://users.skynet.be/quenovel/page071.htm>
- <http://www.skene.be/RW/JP/RWJP2002/Luxembourg/Lux001.html>

3 ATH

3.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE



La commune d'Ath (chef-lieu d'arrondissement), vaste commune de la province du Hainaut Occidental, est composée de nombreuses entités¹. Équidistante de Bruxelles et Lille, Ath est située entre Tournai (25 km à l'est), Bruxelles (55 km à l'ouest) et Mons (25 km au sud).

L'autoroute A8, actuellement en construction, longe le nord du territoire communal. Elle relie Bruxelles à Tournai et Lille en passant par le contournement de Halle.

En tant que liaison principale entre Bruxelles et Lille, elle exercera une fonction de circulation internationale. Cependant, le tracé de l'autoroute A8 Bruxelles – Tournai, étant tangentiel par rapport au territoire communal, ne s'intègre pas réellement à sa structure spatiale.

La route régionale N7, fortement fréquentée, relie Tournai à Bruxelles. La section de la N57 entre la N7 et l'accès autoroutier de Ghislenghien constitue également une route d'importance régionale.

La N56 permet un accès aisé vers la ville de Mons. Sa prolongation vers Lessines est en cours de réalisation.

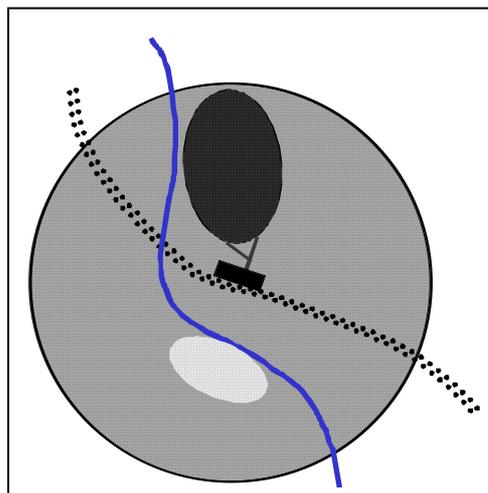
Les relations vers le nord sont actuellement plus difficiles : pour atteindre la ville de Renaix, distante de 18 km à vol d'oiseau, les automobilistes doivent passer par Leuze, ce qui allonge considérablement le trajet (près de 30 km).

¹ Lanquesaint, Irchonwelz, Ormeignies, Bouvignies, Ostiches, Rebaix, Maffle, Arbre, Houtaing, Ligne, Mainvault, Moulbaix, Villers-Notre-Dame, Villers-Saint-Amand, Ghislenghien, Isières, Meslin-l'Évêque, Gibecq.

Au niveau de l'entité, le maillage routier s'organise de manière radiale (en étoile) depuis le centre d'Ath. Un contournement routier de la ville est construit et le pôle de développement économique se déplace vers le nord : il s'étend le long de la N7 où l'on retrouve les deux grandes zones industrielles ainsi que de nombreuses implantations commerciales étirées le long de la chaussée.

3.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE D'ATH

Coincée entre la rue de la station, d'un côté, et le canal de la Dendre de l'autre, la gare d'Ath s'apparente à une gare « frontière » : sa configuration perpétue la fonction à la fois protectrice et excluante des anciens remparts. Il s'agit d'une zone en cul-de-sac subissant les effets de la double rupture des rails et de la Dendre. Ces ruptures isolent la gare du Faubourg de Mons, pourtant proche. A cette double fracture succède une zone largement désaffectée sous forme d'une double poche – tampon, entre la Dendre et le parking, à l'endroit où bassin d'eau et voies sont les plus larges. Une grande poche déconnectée subsiste donc à un des emplacements les plus proches de la gare.

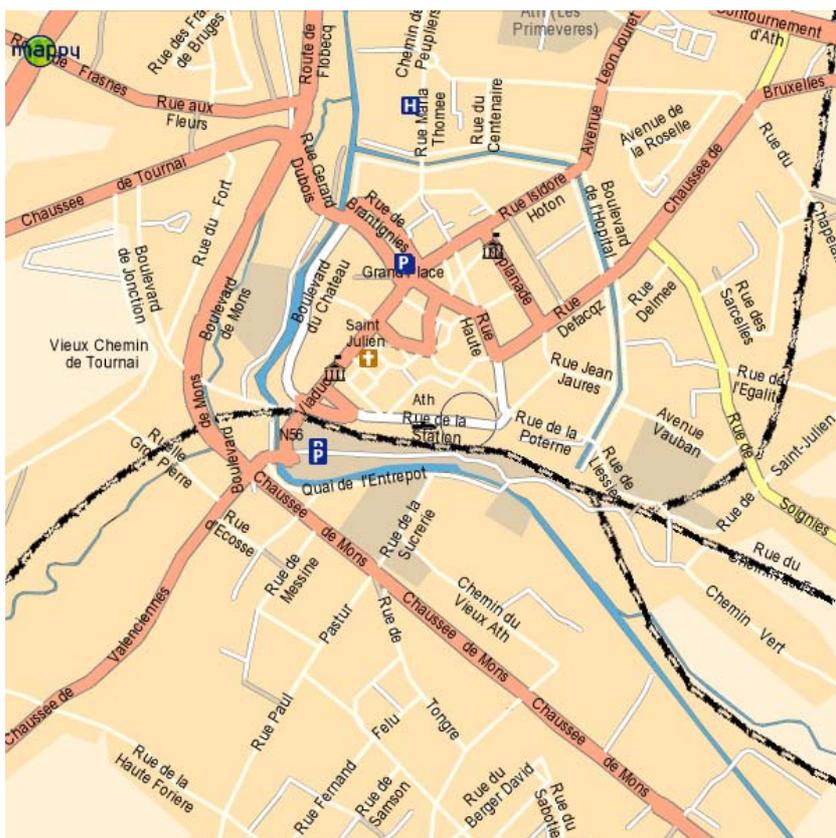


Le centre historique est à quelques pas (250m) de la gare mais assez distant que pour pouvoir distinguer un quartier de gare. Pour nous, la centralité observée à la gare d'Ath fonctionne comme centralité d'accessibilité au centre-ville tandis qu'elle marginalise l'autre côté des voies, pourtant en pleine expansion.

La question est bien de savoir si la gare devrait se constituer comme centralité tournée vers la ville ou comme ciment de connexion entre le centre-ville et le faubourg de Mons en plein développement.

3.3 INTERMODALITE DE LA GARE D'ATH

3.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare



La gare d'Ath, située intramuros au sud de la ville, est en liaison directe avec l'hyper-centre. La grand-place est à moins de 6 minutes de marche et il en est de même pour la majorité des écoles de la ville. L'accessibilité piétonne de la gare depuis le centre-ville est donc excellente.

Par contre, pour rejoindre le faubourg de Mons au sud, la liaison est moins performante.

Le trajet se compose d'un passage sous les voies, le long du parking et sur la N53, avant de rejoindre un site industriel actuellement désaffecté mais voué à accueillir un ambitieux projet d'industrie alimentaire dénommé "l'Agro-food Valley".

Deux passages sous voies font la jonction entre le parking des locomotives et la rue de la Station : l'un géré par la SNCB, qu'empruntent les usagers, et l'autre, géré par la ville. Ce dernier est un boyau étroit parfaitement insécurisant, dans lequel on ne s'attarde pas. Les autres moyens de cheminement piéton pour franchir voies et Canal supposent de longs détours.



Ainsi, à Ath, l'enjeu est peut-être moins de se focaliser sur la gestion et la requalification du quartier de gare (en cours) que de tenter de relier les quartiers de la gare et du faubourg de Mons.

En matière de cheminements cyclistes et de pistes cyclables, notons que selon l'enquête INS d'octobre 2001, Ath apparaît comme une des communes de Wallonie où le taux de satisfaction des ménages est le plus élevé (deux fois plus satisfaisant que la moyenne wallonne). Le centre-ville, bien préservé du trafic automobile est agréable à traverser, et le Ravel n°4 (Lessines, Bernissart) passe le long de la Dendre juste derrière la gare. Le Ravel traverse la ville selon un axe nord-sud et des aménagements sont en cours sur le tronçon athois. Long de 45 km, le Ravel rejoint au sud Beloeil et Bernissart alors qu'au nord, il traverse Rebaix, Isières et Lessines avant de franchir la frontière linguistique vers Overboelare.

Il existe deux parkings pour bicyclettes à la gare d'Ath. Un parking d'une vingtaine de places est situé devant la gare, mais, non surveillé, il est très peu utilisé en raison des nombreux vols survenus. Un autre parking, payant et moins connu du public, offre une quarantaine de places dont moins de la moitié sont utilisées.

3.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare d'Ath

3.3.2.1 Accessibilité routière de la gare

Le site de la gare forme, avec le canal de la Dendre, une double barrière physique entre l'intra-muros et le faubourg de Mons au sud. Les anciens quartiers industriels proches de la gare et de la Dendre, ceinturés peu à peu par l'habitat, disposent d'une assez mauvaise accessibilité routière.

L'insertion de la gare dans l'intra-muros de la ville implique également une pénétration nuisible de véhicules cherchant à se stationner pour se rendre à la gare. Plusieurs projets tentent de répondre à ce problème. C'est le cas de l'aménagement du site « des locomotives » qui assure une connexion directe au parking de la gare sans pénétration directe dans le centre urbain (par le faubourg de Mons). Le site devrait accueillir un complexe de cinémas dans les années à venir. De même, l'aire du Pont-Carré permet d'éviter le centre-ville au prix de déambulations conséquentes. Ces deux sites sont situés dans un no-man's land contenu entre les voies et le canal de la Dendre et méritent d'être réaménagés dans l'optique d'une liaison plus conviviale vers la gare et le centre-ville depuis le faubourg de Mons.

En effet, le faubourg de Mons, à vol d'oiseau très proche de la gare et du centre, ne possède pourtant aucune liaison intéressante avec ces derniers. Les PCA « des silos de la Dendre » et de la « remise à locomotives » au Nord du Faubourg de Mons en bordure de Dendre devront répondre à la triple contrainte d'un accès au parking de dissuasion, de connexion piétonne vers le centre et de développement d'activités attractives sur le site.

3.3.2.2 L'offre de parking en gare

Les parkings situés à proximité de la gare d'Ath (propriétés communales) totalisent près de 620 places et jouent pleinement leur rôle de dissuasion (saturés tous les jours ouvrables). Paradoxalement, l'existence d'un grand parking de dissuasion à la gare d'Ath favorise les déplacements en voiture vers celle-ci aux détriments des transports en commun pourtant efficaces dans l'entité.

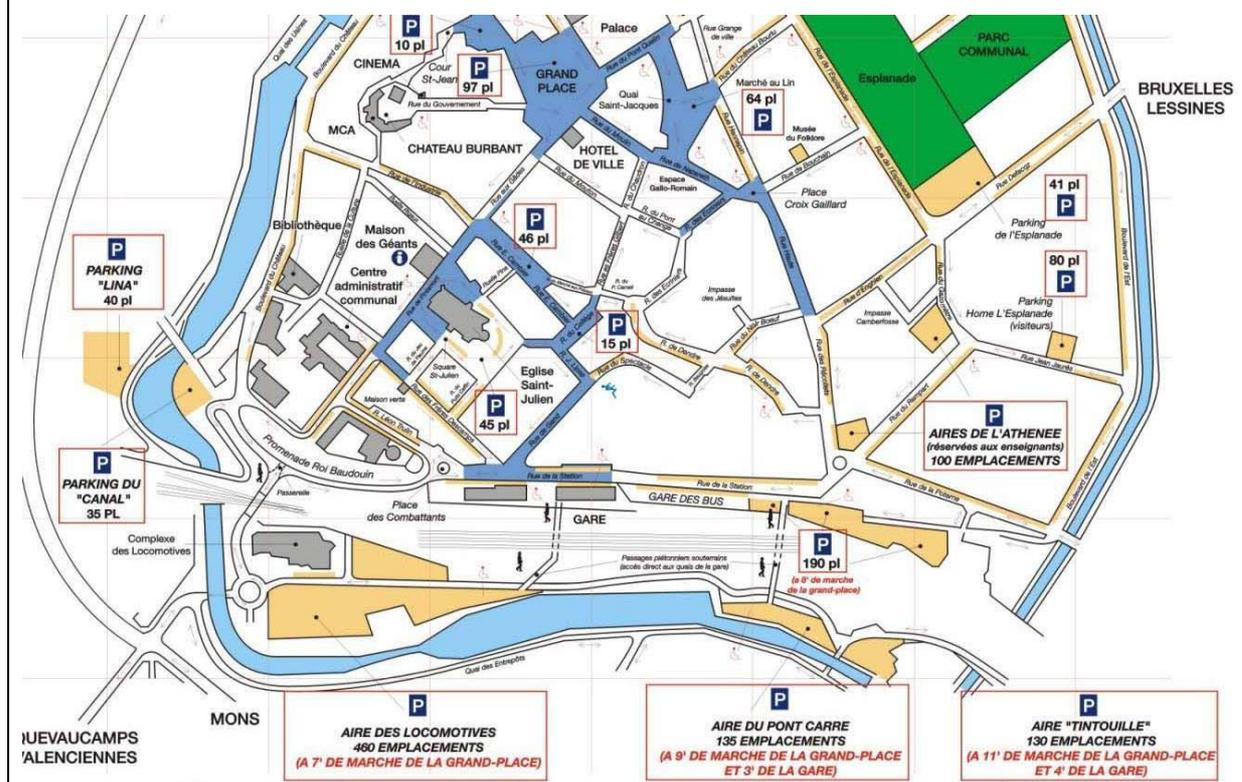
L'offre en parking autour de la gare (moins de 8 minutes de marche) est abondante et le problème des voitures ventouses semble évité. Aux heures de pointe, cependant, les voitures provoquent un trafic intense qui sature les axes d'entrée de ville au sud.

L'offre de parking est la suivante :

« L'aire des locomotives » compte 460 places. Ce parking, le plus grand, est directement relié aux voies. Coincé entre le canal de la Dendre et les voies, il est mal aménagé, et n'est pas totalement saturé.

« Le parking de la gare » compte 190 places. Situé côté centre-ville, il est saturé par les navetteurs toute la journée.

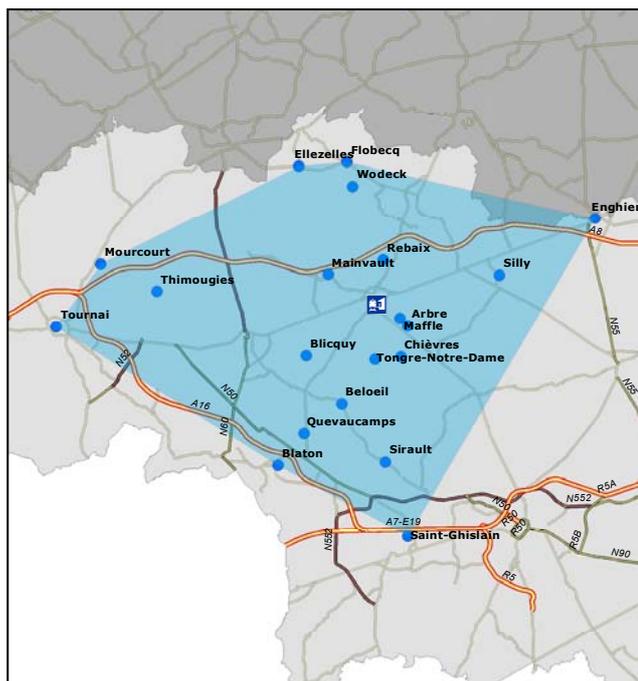
En outre, on compte près de 350 places supplémentaires dans les environs de la gare (voir plan)



3.3.3 Offre de bus en gare d'Ath

Le réseau est organisé radialement au départ du centre d'Ath, soit vers les villes et les villages proches, soit vers des villes de niveau hiérarchique équivalent ou supérieur (Enghien, Tournai, Saint-Ghislain, Flobecq) Le rayon d'attractivité de 15 à 25 km de long, est illustré sur le tableau page suivante.

DOSSIERS « GARE DE ATH »



Parmi les villages et anciennes communes de l'entité, Irchonwelz est la mieux desservie avec plus de 50 bus par jour, les deux sens réunis, ce qui est tout à fait remarquable. Les Faubourgs de Bruxelles et de Mons, les zonings industriels d'Ath et de Ghislenghien, de même que les villages d'Ormeignies, Meslin-l'Evêque et Ghislenghien sont également très facilement accessibles par les bus du T.E.C. (entre 24 et 48 bus par jour, les deux sens réunis). Les villages de Ligne, Villers-St-Amand, Villers-Notre-Dame, Lanquesaint et Isières, de même que le faubourg de Tournai, bénéficient d'une desserte encore suffisante comprise entre 13 et 17 bus par jour, les deux sens réunis. Il faut garder à l'esprit que Maffle et Rebaix, non reliés par bus, possèdent une gare S.N.C.B. directement reliée à celle d'Ath.

Le service du T.E.C. à l'échelon de l'entité est dans l'ensemble très satisfaisant ; peu de villages ou hameaux sont « oubliés » (voir carte ci-contre, CREAT, 2003).

Le réseau tentaculaire polarisé par Ath favorise les zones urbanisées proches de ce pôle ; la desserte d'Ath intra-muros est même impressionnante (145 bus par jour à la gare d'Ath).

Le bus offre un service attractif pour les courtes distances et pour acheminer les voyageurs vers les gares ; à cet égard, il est important de souligner la desserte remarquable dont dispose la gare d'Ath (toutes les lignes du T.E.C. y passent). La gare des bus est située le long de la gare SNCB avec accès direct à la première voie (la principale). Bien que la coordination ne soit pas toujours parfaite, l'intermodalité bus – train est fort développée. Notons que dans certains cas, une adaptation du T.E.C. en fonction des nouveaux horaires de la S.N.C.B. (depuis le 1er janvier 1999) serait souhaitable.

La mauvaise desserte des bus en soirée pénalise leurs usagers par rapport à l'automobiliste ; seules les lignes 81a, 84b et 100a fonctionnent après 20 heures et aucune au-delà de 21H40.

Notons enfin que la majorité des zones d'aménagement différé prévues au plan de secteur sont déjà bien desservies par les services du T.E.C.

Descriptif des lignes de bus communales	
Ligne n°9	Tournai (gare) - Frasnes - Ath, (9 bus)
Ligne n°10	Ath - Rebaix - Wodecq - Flobecq - Ellezelles, (8 bus aux HP)
Ligne n°12	Blaton (gare) - Quevaucamps - Blicquy - Ath - Arbre, (16 bus aux HP)
Ligne n°81a	Ath – Blaton (gare), (21 liaisons dans chaque sens et par jour)
Ligne n°94b	Ath – Silly (gare) – Enghien (gare), dessert à la fois les gares d'Ath, de Silly et d'Enghien aux Hp. Cette ligne met en relation zoning industriel de Ghislenghien avec la gare d'Ath (21 bus par jour) et avec celle de Silly (19 bus).
Ligne n°100a	St-Ghislain (gare) – Ath. 40 liaisons par jour. La desserte peut atteindre jusqu'à 3 bus par heure dans chaque sens.

3.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE D'ATH

3.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

Du point de vue du trafic voyageurs, la gare d'Ath occupe une place de premier plan sur le réseau ferré wallon. Selon le comptage SNCB d'octobre de 2003, elle est la 9^{ème} gare de Wallonie et la 29^{ème} gare belge. Néanmoins, la gare d'Ath semble connaître une baisse constante de fréquentation depuis le début des années '80 et l'introduction du système IC/IR (- 23% en 17 ans).

La fréquentation de la gare le week-end est cinq fois moins importante qu'en semaine (tout comme à Luttre et Gembloux), ce qui semble révéler le rôle de gare de navetteurs (travailleurs et scolaires) de la gare d'Ath. Des trains internationaux passent en gare d'Ath mais ne s'y arrêtent pas.

Bruxelles-Midi	de 38' à 47'	Namur	1h40' à 1h52'
Tournai	20'	Liège	2h05' à 2h38'
Louvain	1h37'	Grammont	21'
Mons	29'	Maffle	3'
Chaleroi	1h07'	Rebaix	5'

La gare d'Ath est située au croisement entre la ligne 94 Bruxelles – Tournai et la ligne 90 Grammont (en Flandres) et Mons². La desserte assurée par les trains est régulière (y compris le week-end) ; elle est particulièrement performante pour les personnes désirant se rendre dans les trois gares principales de la région de Bruxelles-Capitale (Midi, Centrale et Nord).

Les relations avec Mons et Tournai sont également bonnes et régulières. Il est cependant à noter que la durée du trajet vers Mons (29') est très importante par rapport à celui d'une voiture (+/- 20') qui représente un gain de l'ordre de 33%. Cependant, les liaisons à destination ou en provenance de Grammont sont moins nombreuses que celles avec Mons ; il faut certainement y voir un effet de franchissement de la frontière linguistique.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Ath selon les directions (SNCB, au 1^{er} trimestre 2003)	IC	IR	P	L
Vers Bruxelles	19	19	5	
Vers Tournai	20		6	
Vers et depuis Mons			8	34
Vers Grammont		19	3	
Total	39	38	22	34

² Globalement, le tronçon de la ligne 94 entre Ath et Bruxelles transporte entre 10.000 et 20.000 passagers chaque jour ; une fluctuation comprise entre 5.000 et 10.000 passagers par jour caractérise la section de cette ligne reliant Ath et Tournai. La ligne 90 est empruntée par moins de 2.000 passagers par jour pour le tronçon quittant Ath vers la région flamande et par 2.000 à 5.000 passagers quotidiennement entre Ath et Jurbise (SNCB).

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	Schaerbeek - Bruxelles n-c-m - Hal - Enghien - Ath - Leuze - Tournai - Herseaux - Mouscron dont 2 Hp-s Ath - Leuze - Tournai	1 heure/sens
IR	Louvain - 5 gares - Bruxelles n-c-m - Hal - Enghien - Silly - Ath - Rebaix - Papignies - Houraing - Lessines - Acren - Grammont	1 heure/sens
L	Ath - Maffle - Mevergnies - Attre - Brugelette - Cambron -Casteau - Lens - Jurbise - Mons	1 heure/sens
P	(Mouscron (1)- 3 gares) - Tournai - Leuze - Ath - Silly -Enghien - Hal - Bruxelles n (1) - Schaerbeek (2) - Zaventem (2)	11 jour, 5 Hp-m (B), 6 Hp-s (Tour.)
	Ath - Maffle - 4 gares - Jurbise (+ 1 midi) - Mons - (Erbisoeul - Ghlin (2)).	8 / jour, 5 (Mons), 3 (Ath)
	Ath - Rebaix - 5 gares - Grammont	1 Hp-m, 2 Hp-s

3.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

La gare de Rebaix est desservie quotidiennement par 24 trains à destination d'Ath (9 trains le week-end) et par 22 trains en provenance de celle-ci (8 trains le week-end). Elle ne possède ni parking, ni de BV.

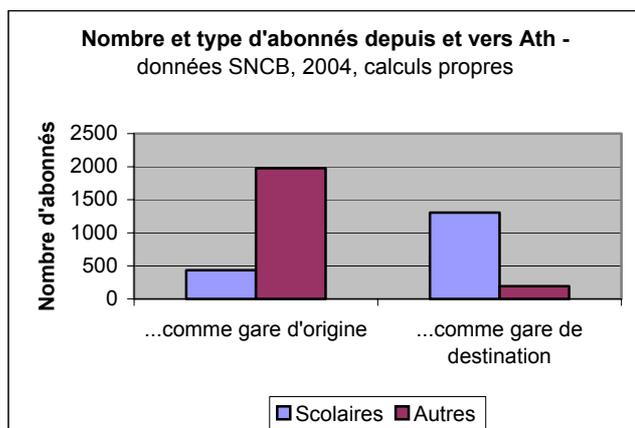
La gare de Maffle n'est pas desservie le week-end ; en semaine la desserte quotidienne est de 20 trains en direction d'Ath et de 21 trains en provenance de la capitale du Pays vert. Elle possède un parking gratuit (voiture et vélo)

Points d'arrêt proches (SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Ath	IC- IR- L- P	130	Gare	4972
Rebaix (vers Gramm.)	IR - P	46	Halte	47
Maffle (vers Mons)	L- P	42	Halte	110
Silly (vers BXL)	IR- P	41	Gare	672
Enghien (vers BXL)	IC- IR- L- P	58	Gare	3056

L'attractivité des gares de Rebaix et de Maffle compense la faiblesse de la desserte par les bus du T.E.C. des noyaux d'habitats de ces localités. Les usagers de ces gares sont des « captifs » qui ne disposent généralement d'aucun autre moyen de locomotion. Il s'agit principalement de scolaires se rendant dans les écoles d'Ath.

La gare de Silly (commune voisine), sur la ligne 94 vers Bruxelles, disposant d'un important parking, exerce probablement une attraction sur la population habitant la partie est du territoire d'Ath. En raison de leur proximité, les gares de Papignies, Mévergnies-Attre et Brugelette sont également susceptibles d'attirer des habitants d'Ath.

3.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE D'ATH



Selon la typologie que nous proposons, Ath apparaît comme une gare mixte. En effet, elle est une gare de destination pour 38% des abonnés et une gare d'origine pour les 62% restant.

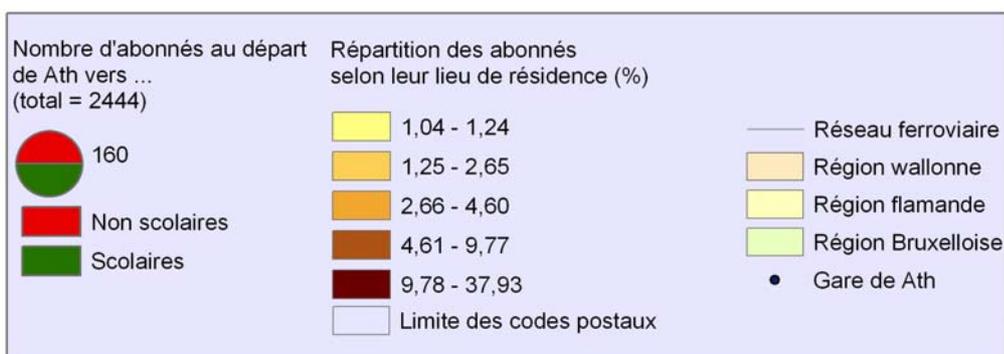
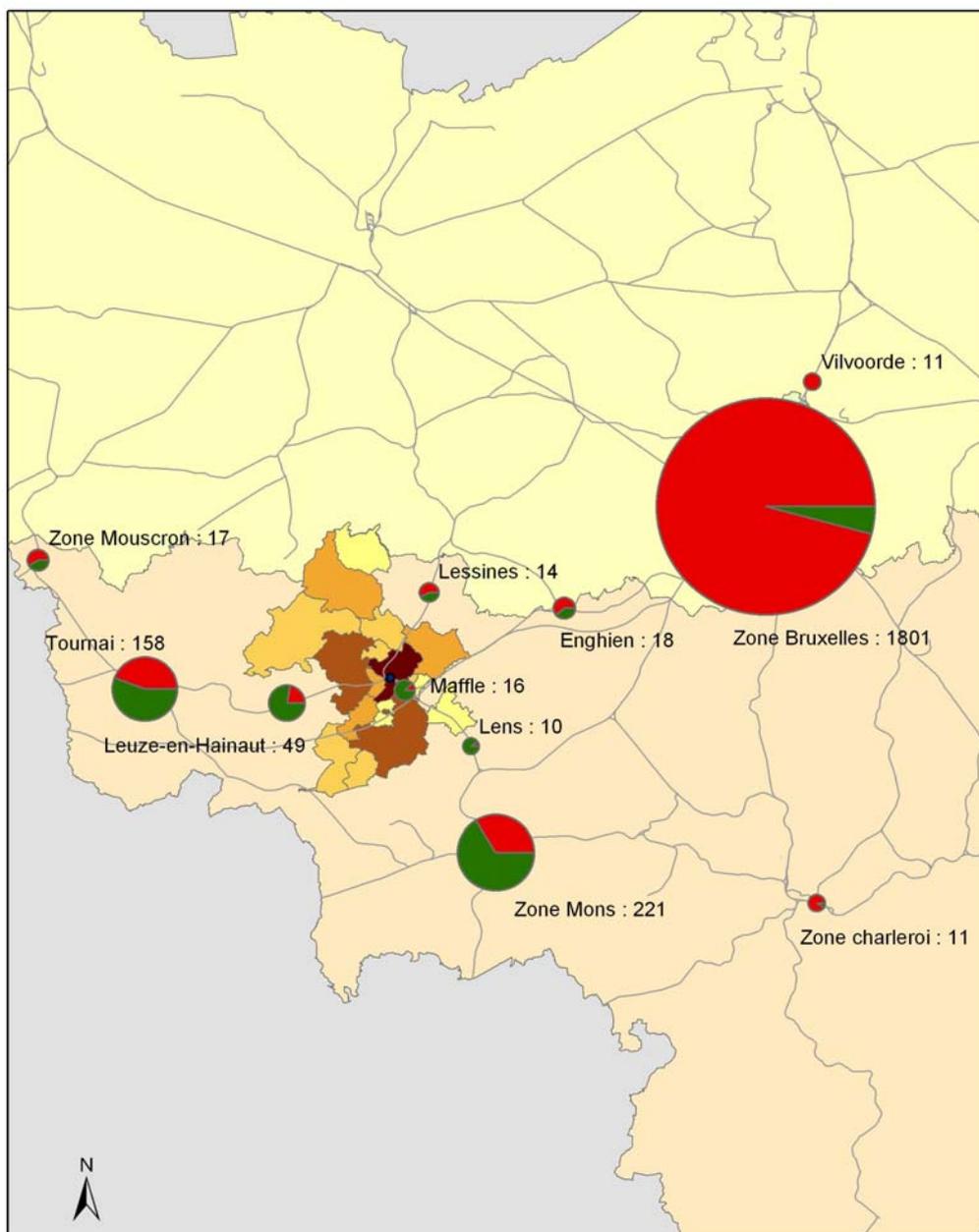
On constate que de très nombreux étudiants se rendent à Ath (environ 1300 par jour), mais très peu de travailleurs ou de visiteurs (moins de 200 par jour). La situation s'inverse lorsque l'on analyse Ath comme gare d'origine.

En effet, près de 2000 usagers quittent Ath quotidiennement pour le travail ou d'autres motifs. La part de scolaires apparaît alors moins importante. Cependant, ce sont tout de même plus de 400 étudiants qui se rendent à l'école en train depuis Ath.

Le phénomène qui marque le plus clairement les mouvements observés en gare d'Ath est donc l'inversion des flux d'élèves débarquant le matin et des flux de travailleurs pendulaires embarquant aux mêmes heures.

Les heures de pointe s'étendent entre 6h et 8h le matin et de 16h à 18h30 le soir avec un pic à l'heure du midi, plus appuyé le mercredi.

3.5.1 Caractéristiques d'Ath comme gare d'origine



3.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare d'Ath

Gares de destination depuis la gare d'Ath (SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	1772	73,4	69	202
ZONE MONS	221	9,2	146	36
TOURNAI	158	6,5	88	52
LEUZE	49	2,0	38	10
ENGHIEN	18	0,7	7	2
ZONE MOUSCRON	17	0,7	7	0
MAFFLE	16	0,7	14	2
LESSINES	14	0,6	6	4
VILVOORDE	11	0,5	0	7
ZONE CHARLEROI	11	0,5	1	1
LENS	10	0,4	9	0
AUTRES	118	4,9	52	11
TOTAL	2415	100	437	327

L'attractivité de Bruxelles est éclatante. L'extrême majorité des abonnés (73%) en gare d'Ath s'y rendent. Les destinations les plus rencontrées sont ensuite Mons (9%) et Tournai (7%), villes d'un ordre supérieur à Ath les plus proches. On constate aussi quelques abonnements vers de plus petites gares situées sur les lignes 94 (Enghien, Leuze-en-Hainaut) et 90 (Lens, Maffle, Lessines). En tout, les abonnés au départ d'Ath se rendent dans 52 gares belges.

Ath est une gare d'origine principalement pour le travail et d'autres motifs (82% des abonnés), et moins pour les étudiants (18% des abonnés).

On constate que Bruxelles attire quasi-exclusivement des travailleurs ou d'autres visiteurs, mais relativement peu d'étudiants (environ 2 fois moins que Mons). Mons et Tournai sont les deux principales destinations étudiantes depuis Ath, mais, en tant que pôles urbains d'ordre supérieur, elles attirent aussi pour le travail ou d'autres motifs.

Par ailleurs, 14 localités du Hainaut Occidental, situées dans un périmètre de 30 km, enregistrent des déplacements de proximité exclusivement scolaires depuis Ath. 85 à 100% des abonnements sont scolaires. Il s'agit principalement des localités de Leuze, Lens, Maffle. Inversement, une vingtaine de gares, pour la plupart situées au-delà du Hainaut, n'attirent aucun étudiant mais exclusivement des travailleurs ou d'autres visiteurs. De façon générale, plus la distance depuis Ath augmente, moins les usagers embarquant sont des scolaires.

On constate que les destinations à dominante scolaire sont aussi celles qui s'associent avec le plus haut taux d'abonnements combinés TEC en gare d'Ath. Les passagers vers Tournai (surtout scolaires) sont les embarquants qui utilisent le plus le bus pour se rendre à la gare d'Ath (33% d'abonnements combinés). Notons cependant que plus des 2/3 des abonnements des travailleurs se rendant à Vilvoorde sont combinés (la plupart de ces travailleurs possèdent également un abonnement *de Lijn* à Vilvoorde).

3.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Ath comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	nb	%	nb	%	nb	%		sur total abon. scolaires			sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.			
								nb	%			nb	%		
Ath	1546	64	276	63	1270	64	18	160	49	10	45	16	28	115	9
Communes limitrophes	696	29	102	23	594	30	15	154	47	22	27	26	18	127	21
Com. non-limitrophes	173	8	59	14	114	6	34	13	4	8	5	-	-	8	7
TOTAL	2415	100	437	100	1978	100	18	327	100	14	77	18	24	250	13

65% des abonnés viennent de la commune d'Ath, dont 38% sont directement issus de l'ancienne commune d'Ath (centre-ville et faubourgs).

Les communes limitrophes acheminent ensuite le plus d'abonnés (27%). Il s'agit surtout de Chièvres (11%), de Beloeil (6%) et Brugelette (3%) au sud. Au nord, Les communes de Fraznes-Lez-Anvaing, Ellezelles, Lessines et même Flobecq (non-limitrophe, à 20km) attirent aussi beaucoup d'abonnés (8% ensemble).

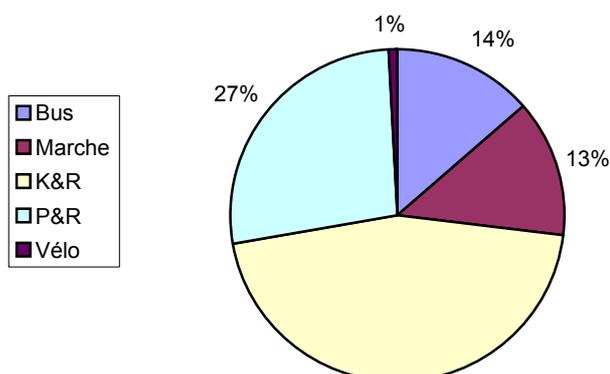
Les communes à l'est et l'ouest n'attirent pratiquement personne. En effet, les gares de Silly, Enghien, Leuze et Tournai, toutes situées sur la ligne 94 vers Bruxelles, sont alors plus proches et attirent à elles les habitants des communes concernées. L'aire d'attractivité semble donc dessiner un rayon d'environ 20, 25 kilomètres autour d'Ath sur l'axe nord-sud (perpendiculairement à la ligne 94). On note cependant un peu plus d'abonnés venant du nord-ouest et sud-ouest dans la mesure où Ath rapproche les abonnés de ces communes de Bruxelles.

Les abonnés combinant bus et train sont principalement issus de la commune d'Ath-même (49%) puis des communes limitrophes à Ath, située sur l'axe nord-sud (47%).

37% des abonnements issus des communes de Chièvres et de Beloeil, situées au sud d'Ath, sont combinés. On observe que plus la distance à franchir en bus pour rejoindre la gare d'Ath s'allonge, plus la part de scolaires dans le taux d'abonnements combinés augmente. Ils représentent 18% des abonnés dans les communes limitrophes, mais plus d'un tiers dans les communes plus éloignées.

3.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare d'Ath

Mode d'arrivée à la gare (Ath = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres

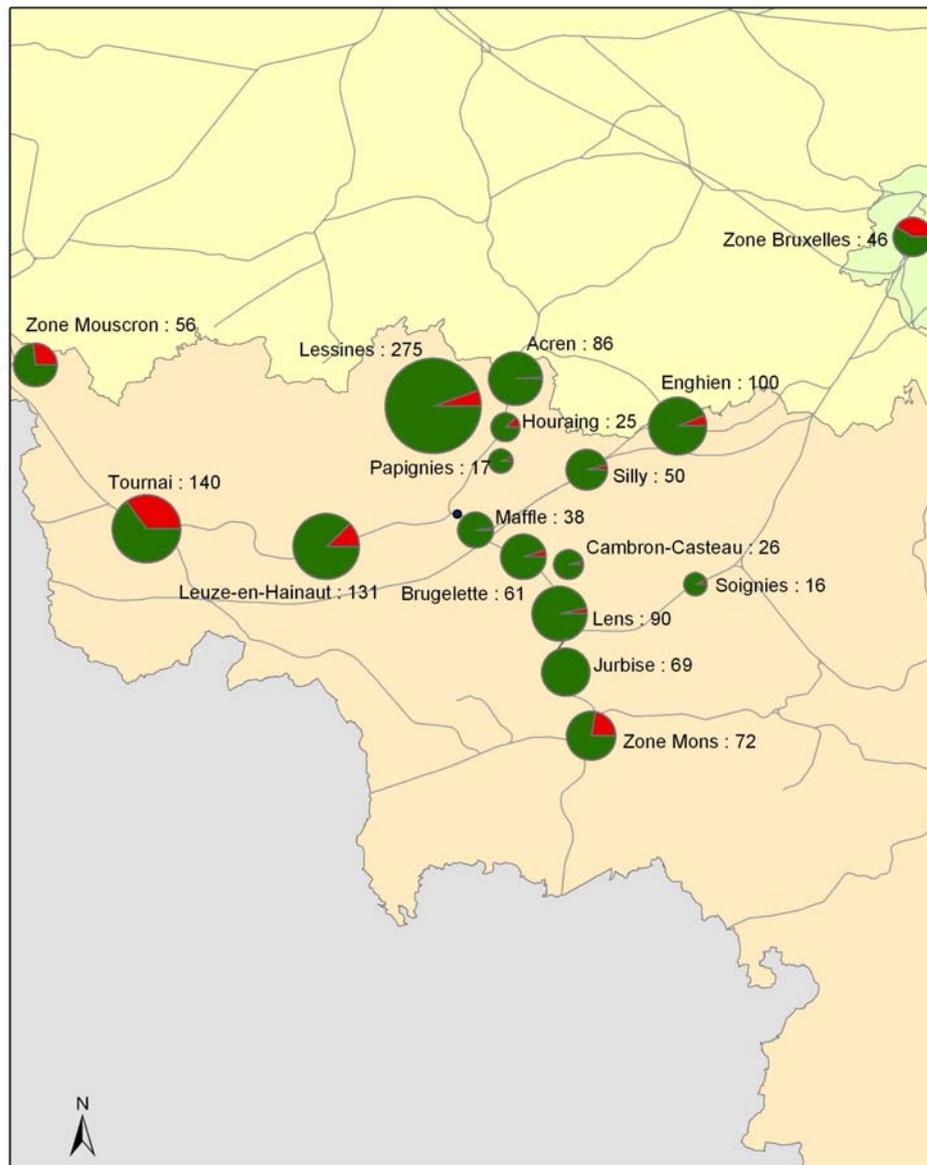


La répartition modale en gare d'Ath est marquée par la part relativement importante du bus (gare bien connectée) et de la marche (gare de centre-ville) par rapport aux transports automobiles (P&R, K&R).

Marche / K&R = +12 / -12

La zone d'attractivité piétonne de la gare d'Ath semble déborder du centre historique de la ville. Les Faubourgs de Bruxelles, Tournai et Mons y sont entièrement intégrés, de même qu'une grande partie du village d'Irchonwelz d'une part et du zoning industriel d'Ath, d'autre part.

3.5.2 Caractéristiques d'Ath comme gare de destination



3.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination d'Ath

Gares d'origine des abonnés à destination d'Ath (SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
LESSINES	275	19	260
TOURNAI	140	10	91
LEUZE	131	9	115
ENGHIEN	100	7	94
LENS	90	6	87
ACREN	86	6	85
MONS	72	5	56
JURBISE	69	5	69
BRUGELETTE	61	4	58
MOUSCRON	56	4	41
SILLY	50	3	48
MAFFLE	38	3	37
ZONE BRUXELLES	36	2	6
AUTRES	254	17	233
TOTAL	1497	100	1239

Ath est un important pôle scolaire. 85% des abonnés se rendant à Ath sont des étudiants. On constate que l'aire d'attraction des scolaires s'étend sur un rayon de 30 km autour d'Ath à l'ensemble des petites gares périurbaines de Mons à Acren (frontière linguistique au nord) sur la ligne 90, mais également de Mouscron à Enghien sur la ligne 94.

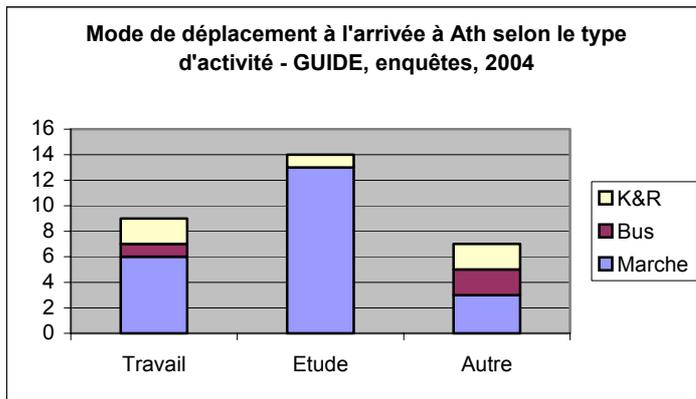
On constate donc que le rayonnement des établissements d'enseignement secondaire dépasse largement les limites de l'entité d'Ath, la bonne desserte en transport en commun du centre de la cité, tant par la S.N.C.B. que par le T.E.C. favorisant cette fréquentation. La présence de cinq internats renforce également le pouvoir d'attraction des établissements d'Ath sur des populations scolaires relativement éloignées.

Il est intéressant d'observer que l'aire d'attractivité ainsi définie par les scolaires recouvre plus ou moins la même aire que celle définie par les navetteurs au départ d'Ath. On peut émettre l'hypothèse que les relations ferroviaires locales sont exclusivement scolaires et que les petites gares périurbaines de la ligne 90 ne sont pas des gares de départ de travailleurs, sauf pour Mons située sur la même ligne. En effet, ceux-ci préfèrent directement se rendre en gare d'Ath afin d'éviter une rupture de charge supplémentaire à Ath lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail à Bruxelles, Tournai ou Enghien.

Les quelques travailleurs qui se rendent à Ath semble ne venir pratiquement que des villes d'ordre supérieur ou égal à Ath. Bruxelles en fournit le plus (83% des abonnés s'y rendant), viennent ensuite Tournai, Mons, Mouscron et Leuze-en-Hainaut. A l'exception de Mons, la majorité des travailleurs viennent de gares situées sur la ligne principale Mouscron-Bruxelles.

L'on soulignera le rôle de rabattement local que la gare d'Ath assure, notamment lors de l'afflux (modéré) lié aux jours de marché.

3.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare d'Ath



La gare d'Ath est située au cœur de l'agglomération, entre le centre et le faubourg de Mons. Cette situation centrale explique que le mode d'arrivée principale est incontestablement la marche, surtout pour les étudiants dont les écoles sont quasi toujours très proches (dans le centre d'Ath ou dans le faubourg de Mons). Pour le travail et d'autres motifs, le K&R et le bus apparaissent comme des choix modaux non-négligeables.

3.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE D'ATH

A l'intérieur du bâtiment voyageurs, plusieurs éléments attestent de la tonalité « scolaire » de la gare d'Ath. Un règlement affiché derrière une vitre rappelle l'obligation scolaire aux élèves faisant l'école buissonnière en gare, des dessins d'enfants punaisés renvoient aux nombreux élèves de l'enseignement fondamental qui transitent jour après jour par la gare.

Pour les adolescents, des affichages sauvages annoncent des concerts et soirées dans la région et ailleurs.

La gare, ce lieu de l'entre-deux, fait donc partie des territoires de vie des élèves de tous âges. Des pratiques collectives s'y observent : trains, quais, sas et gare des bus deviennent des lieux d'échange, de rencontre, de confrontation collective. Ils forment des nœuds de réseaux de sociabilité, et les rivalités de différents groupes s'y manifestent.

Comme dans d'autres sites étudiés, la gare d'Ath, fortement investie par ces publics d'écoliers, arbore dans son architecture à la fois les signes prestigieux d'une porte de la ville, dont elle est bel et bien un lieu repère (on s'y donne rendez-vous) et les marques d'un espace qui, dans une certaine mesure, est non respecté voire dégradé.



Parmi les enquêtes réalisées, on décompte près du double d'avis négatifs cités sur la gare d'Ath par rapport au nombre d'avis positifs. Ces derniers portent sur : l'accueil et la sympathie du service, le fait qu'il s'agit d'une petite gare calme et belle. Les points négatifs relevés sont les mauvaises fréquentations de la gare (11 fois mentionnée), les trafics et l'insécurité qui y règne (11 fois évoqués), sa petitesse, son côté vieillot ou sale et le peu de places au chaud qu'elle offre.

La gare d'Ath se voit confrontée, comme d'autres, à un problème délicat : la gestion de la présence de ceux que l'on nomme les « indésirables » et donc de l'accessibilité sociale de la gare. Mêlant foules et passages, la gare constitue en effet un lieu qui garantit un certain anonymat. Des détournements fonctionnels par des individus non usagers du train s'y observent. A Ath, ceux qui les opèrent se profileraient plutôt comme jeunes et déscolarisés.

La future installation de la police dans les anciens bâtiments de la poste est envisagée par le chef de zone d'Ath avec beaucoup d'espoir. La sécurité des gares étant, selon lui, « *un des secrets du report modal* ». Arguons que les méthodes de sécurisation des espaces publics nécessaires à l'hospitalité du lieu, ne doivent pas éluder les questions essentielles ayant trait au droit à la mobilité pour tous et donc, à l'accessibilité sociale du lieu : une gare est aussi un espace dont on peut se sentir exclu pour des raisons de coût et de contrôle.

Ath n'est citée comme gare préférée que par 3 usagers l'ayant comme gare d'origine. Curieusement, on y apprécie alors la sécurité ou la beauté. Elle n'est par contre jamais citée comme gare préférée par des usagers dont elle est la gare de destination.

Lieu de passage, la gare d'Ath l'est aussi pour les citadins, puisque les deux passages sous-voies se prolongeant jusqu'au parking localisé de l'autre côté des voies, donnent à la fois accès au quai et constituent un outil de liaison au Faubourg de Mons, le quartier situé de l'autre côté des voies. Les usagers automobilistes peuvent donc accéder directement au quai depuis les parkings, sans devoir traverser le bâtiment voyageurs (BV).

La gare des bus, située à côté de la gare SNCB, polarise d'autres flux piétons autour de celle-ci et amène dans le BV des usagers des TEC venus s'abriter.

Chauffé, l'intérieur du BV, ouvert de 5 à 24h, dispose de guichets voyageurs et d'automates (de boissons et d'en-cas). Une aubette librairie y est ouverte aux heures de pointe. L'ancien buffet de la gare, désaffecté, est à louer.

Deux éléments attestent de l'aspect patrimonial qui teinte la gare d'Ath. D'une part, le démarrage à cet endroit du cortège du carnaval annuel (comme dans d'autres villes wallonnes), et, d'autre part, le trait symbolique du monument rendant hommage aux cheminots morts pour la patrie et ravivant une certaine mémoire collective (mais est-elle perçue par ceux qui fréquentent le plus régulièrement la gare?).

3.7 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Il semble que les riverains n'utilisent pas la gare en dehors de sa fonction de noeud de transport si ce n'est, comme les autres citadins, pour transiter d'un côté à l'autre des voies et de la ville.

Les usagers du train, eux, semblent nombreux (près de la moitié de l'échantillon interrogé) à effectuer un arrêt dans leur parcours, que la gare d'Ath soit ou non leur propre gare d'origine.

Les motifs principaux qui les conduisent à utiliser les alentours de la gare sont les "petites courses". Les autres motifs de halte (accompagnement des enfants, approvisionnement, ...) les mènent hors de l'aire qu'ils identifient comme étant le "quartier de la gare".

Sur les 16 personnes interrogées ayant Ath comme gare d'origine (gare liée au domicile), 5 font une halte mais seuls deux la réalisent dans le quartier de la gare. Il s'agit alors d'y faire une petite course. Sur les 30 personnes questionnées dont Ath est la gare liée à l'activité (gare de destination) 12, soit presque la moitié, font une halte en fin d'après-midi et en début de soirée, 8 pour des courses, les autres pour une visite ou pour déposer / reprendre quelqu'un. La halte a, dans une majorité des cas, lieu en dehors du quartier de gare, excepté, à nouveau, lorsqu'il s'agit de faire une petite course.

Moins de la moitié des usagers questionnés nous dit venir dans le quartier de la gare y compris lorsqu'ils ne doivent pas prendre de train. C'est que, nous a-t-on dit, « *il y a toujours quelque chose qui s'y passe* ». La plupart des usagers qui fréquentent alors le quartier s'y rendent dans les cafés. Dans une moindre mesure, ils viennent y faire des courses ou vont à la piscine.

A front de gare, la rue de la gare offre un ensemble d'établissements surnommés « *les bars de jeunes* » en raison de leur fréquentation, liée à la présence de nombreuses écoles et équipements scolaires dans un périmètre restreint autour de la gare.³

La fréquentation des environs proches de la gare suit en fait deux rythmes : en plus du rythme des trains, la fréquentation des « cafés de jeunes » d'en face est fort dépendante des rythmes scolaires, mais le week-end, les jeunes se rendent aussi dans ces cafés.

On notera encore, de ce côté des voies, une antenne ONE, la réhabilitation du silo à grains en Maison de l'emploi, une asbl de quartier, des logements à loyers modérés et des logements sociaux en construction.

Il s'agit donc d'une zone mixte et dense dont on soulignera la multifonctionnalité et la vocation assez marquée par les services publics.

Une petite placette, située à côté du bâtiment voyageur crée un espace public où se croisent usagers, riverains et citadins.

Nous serions tentés de définir le « quartier de gare » comme un espace-charnière entre mobilité et ville, qui relie gare et centre. A Ath, les flux générés par la gare viennent à heures régulières déferler sur ses espaces voisins et vers le centre. Ce quartier est donc résolument tourné vers la ville-centre tandis qu'il tourne le dos aux Faubourgs de Mons. Débouchant sur la rue de la Station, les petites rues constituent des chemins commerçants conduisant à l'hypercentre de la commune.

Ce même quartier de la gare est désigné par certains usagers athois comme un quartier de « *paumés* », bruyant mais aux loyers peu élevés.

3.8 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

En 1847, la ville d'Ath est toujours fortifiée. L'histoire de sa gare s'amorce alors par une polémique opposant les tenants d'une implantation intramuros aux partisans de la version extra-muros. La gare sera finalement construite à l'intérieur des remparts de la ville et plusieurs brèches sont creusées dans les fortifications d'enceinte qui disparaîtront plus tard. En 1861, les installations ferroviaires sont connectées au canal de la Dendre via un bassin destiné à recevoir des bateaux et, en 1889, la gare est bâtie telle qu'on la découvre actuellement.



Quelques années plus tard, on érige le bâtiment des postes, du même style que le bâtiment principal, ainsi que la halle à marchandises.

L'histoire de la gare d'Ath est intimement liée à celle du viaduc de Pintamont (« le pont blanc ») qui, succédant aux deux passages à niveau, enjambe simultanément les deux voies ferrées, le réseau vicinal et le canal pour donner accès au Faubourg de Mons, quartier résidentiel implanté de l'autre côté des voies. Le viaduc, ouvert à la circulation en 1932, a désormais fait place à un tunnel qui, depuis 1993, remplit la même fonction.

³ A moins de 300m de la gare, on comptabilise : un collège (qui lui fait face), un athénée, une école des arts, une école professionnelle (IPES) deux école maternelles et primaire, une piscine communale, deux crèches et 5 internats, (quasi tous localisés en centre ville).

L'avènement du transport routier sonne le glas de la halle, adaptée en centre routier avant d'être détruite en 1976 et remplacée par la gare des bus tandis que les ateliers de la SNCB, de l'autre côté des voies, ont été réaffectés par la ville en locaux destinés à des activités collectives. Tous les raccordements marchandises ont désormais été supprimés.

Ath a subi les effets des deux guerres. Des plaques commémoratives le rappellent dans le passage sous voies et sur la place recréée à côté des locaux de la poste, actuellement vides.

La ville d'Ath a toujours tenu un rôle important par les fonctions administratives et scolaires qu'elle offrait. Vers la fin du 19^{ème} siècle, malgré que la ville souffrait d'un relatif enclavement, des industries se développèrent le long du canal et autour de la gare, tant en direction de la ville que du Faubourg de Mons, situé au sud du chemin de fer et du canal. Mais, à l'orée du 20^{ème} siècle, le développement économique change de trajectoire et s'implanta à proximité de la route régionale (zoning des primevères, zoning de Ghislenghien).

Les anciens quartiers industriels proches de la gare et du canal, ceinturés peu à peu par l'habitat et disposant d'une moins bonne accessibilité routière, ont connu un prompt déclin laissant apparaître de nombreuses friches industrielles. Progressivement, la reconversion du centre urbain, entreprise depuis plusieurs années, s'étend aux quartiers proches de la gare. Plusieurs friches font l'objet d'opérations d'assainissement. Le faubourg de Mons connaît un développement spectaculaire au point de compter plus d'habitants que le centre-ville.

« *En dix ans*, », nous dit le chef de zone de la gare d'Ath, « *nous sommes passés du Moyen-Age au 20^{ème} siècle (...)* La ville fait des miracles ».

Cette politique volontariste puise sa source dans les circonstances qui font que la ville se trouve, ces dernières années, à un moment charnière de son évolution où se joue son intégration dans l'aire métropolitaine bruxelloise.

3.9 BILAN SUR LES OCCUPATIONS ACTUELLES DU SOL

Plus de soixante pour cent (61,2%) des terrains situés dans un périmètre de 800m autour de la gare de Ath sont bâtis, avec principalement la résidence (34,2 %). Mais ce taux élevé d'urbanisation résulte aussi de la présence importante de terrains industriels (9,6 %) confortée par les infrastructures publiques (13,5 %) et, secondairement, par les commerces (3,9 %) dont la proportion s'approche de la moyenne de notre échantillon. De plus comme les infrastructures de transports occupent 24,7 % de la surface, les terrains non bâtis sont peu nombreux (13,9 %).

Par cette répartition des occupations bâties, non bâties et infrastructures de transports, ce périmètre de 800m à Ath est celui qui possède le plus grand équilibre d'occupation parmi les 10 sites étudiés : les trois principales occupations (résidences, infrastructures de transports et infrastructures publiques) ne s'étendant que sur 72,8 % contre en moyenne 78 %.

La répartition « équilibrée » des occupations ne se traduit cependant pas par un éclatement des fonctions dans l'espace ni même une multifonctionnalité dans le bâti puisque la résidence y représente 60 %. La présence de la Dendre, du canal et de l'emprise ferroviaire suivant la vallée conduit à un regroupement des industries et des terrains non bâtis selon cet axe. Le commerce se concentre pour l'essentiel dans le centre-ville, au nord de la gare, et à l'inverse de la résidence qui bien que présente dans l'intramuros, constitue surtout la caractéristique des zones situées au sud de la gare. Les infrastructures publiques sont implantées pratiquement autant au nord qu'au sud de la gare. Mais ce qui est surtout significatif c'est la proximité du centre-ville et de la gare. Toutefois le chemin de fer, le canal de la Dendre, les terrains industriels et non bâtis constituent une nette coupure qui sépare le centre-ville de la zone bâtie du sud de la gare. Cette coupure correspond pratiquement à une distance de l'ordre de 400 à 500 m entre les deux noyaux.

L'occupation du sol du périmètre de 800m autour de la gare de Ath est proche de celui rencontré à Arlon mais aussi à Verviers en raison de l'importance des superficies industrielles.

3.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Bien que plusieurs terrains demeurent des friches industrielles à proximité de la gare, on relève plus de 4.350 emplois dans un périmètre de 1.500 mètres autour de la gare. Parmi ces travailleurs quelque 350 habitent à proximité de leur lieu de travail. En outre, 250 utilisent le train pour venir travailler à Ath. Cette proportion de navetteurs vers Ath correspond à un taux de 6,23 % , comparable à celui observé pour Arlon. Ces travailleurs se rendent en effet dans les lieux d'activités tertiaires, commerciales et scolaires lesquelles assurent depuis plusieurs années le redéveloppement économique du centre de Ath.

Toutefois à côté du centre-ville, les zones en expansion semblent davantage s'organiser vers le nord en prolongement de la route régionale Bruxelles-Tournai mais aussi en connexion avec la nouvelle liaison vers l'autoroute A8. Le devenir du site de « Ath-Plage » (au nord-ouest) pourrait préfigurer ce nouvel axe de développement avec essentiellement des fonctions d'habitat et d'activités économiques (PME). A l'inverse, les projets au sud du centre et plus proche de la gare semblent plus lents à démarrer. Le caractère industriel du site a sans doute radicalement changé. La présence du canal apparaît en effet désormais davantage comme un attrait bucolique ou paysager voire peut-être touristique que comme un mode de transport de marchandises.

Les enquêtes réalisées auprès des entreprises situées autour de la gare soulignent le peu d'intérêt pour le train. Par contre, ces entreprises soulignent que le quartier de la gare bénéficie d'un bon accès routier et de facilités de stationnement, de même que de la disponibilité de terrains et de la qualité des bâtiments.

Enfin, on ne peut manquer de souligner l'importance du bassin d'emploi de Bruxelles et secondairement de Mons sur la commune. En 1991, une grande majorité des 750 personnes vivant à proximité de la gare et utilisant le train se rendent en effet chaque jour à Bruxelles. Il convient en plus de comptabiliser les personnes venant des entités voisines et utilisant la gare comme relais vers Bruxelles. Ces 750 navetteurs représentent près de 23 % des travailleurs résidant à proximité de la gare. Parmi les gares étudiées ,ce taux est l'un des plus élevés.

Potentialités et développement

Après le déclin industriel, la phase de reconversion a permis de redonner des orientations aux nombreux sites en friche. La politique de la ville d'Ath vise essentiellement à ramener les fonctions de logement et de commerces vers le centre-ville. C'est ainsi que du point de vue économique, le développement a lieu en dehors du centre, dans la périphérie nord.

Si le développement économique s'intensifie au nord du centre urbain il se fera au détriment d'un accès par le train. Il convient néanmoins de s'interroger sur l'avenir des terrains au sud de la gare. Ceux-ci doivent à la fois être envisagés comme un pôle relais vers Bruxelles mais en tenant compte de la possibilité d'établir des connexions avec le faubourg de Mons afin de permettre des liaisons avec d'éventuels projets d'emplois dans cette zone. Ces connexions doivent cependant franchir non seulement les voies mais aussi le canal.

3.11 HABITAT ET HABITANTS

Six groupes de secteurs statistiques ont été considérés :

Zone 1, le périmètre des 800m autour de la gare : A00-, A01-, A101, A273 ;

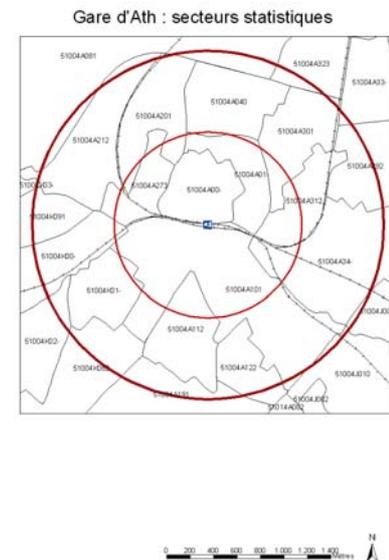
Zone 2, la couronne 800m-1500m : A040, A112, A122, A201, A212, A301, A312, A34-, K00-, K01-, K082, K091 ;

Zone 3, le centre-ville : A00-, A01- ;

Zone 4, le Faubourg de Mons ou quartier dos à la gare : A101 ;

Zone 5, le Grand-Centre : A00-, A01-, A040, A201, A273, A301, A312 ;

Zone 6, le Grand Faubourg de Mons : A101, A112, A122, K01-.



L'hypothèse qui a guidé ce découpage statistique est celle d'une différenciation entre les caractéristiques statistiques des deux côtés de la voie, que nous avons distingués chacun en deux zones : centre et grand centre pour un côté des voies, Faubourg de Mons et Grand Faubourg pour l'autre. Les zones 1 et 2, désignant respectivement le périmètre des 800m et la couronne entre 800et 1500m , nous permettent de mieux évaluer ces distinctions.

3.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidante

De manière générale, après une longue période de déclin démographique qui s'est poursuivie jusque 1985, la commune d'Ath connaît à présent une croissance soutenue. Le renversement de tendance concernant la croissance démographique de la commune a été rapide et plutôt spectaculaire. La bonne accessibilité de la ville à la capitale via l'A8 favorise ce renouvellement de la population et attire des ménages de statut plutôt aisé avec enfants. Analysons les composantes de la population habitante, et plus particulièrement de la population riveraine de la gare.

Les statistiques de population disponibles pour 2001 nous apprennent que, globalement, la population d'Ath a augmenté de 6,8% depuis 1991. C'est dans le grand Faubourg de Mons que la progression est la plus marquée (+13,8%). Contrairement aux autres communes de notre échantillon, c'est la population des moins de 14 ans qui a le plus progressé (+ 11,5%), en particulier dans cette zone où elle représente 19,5% des habitants.

Dans les autres secteurs observés, ce sont les personnes seules qui présentent le plus grand accroissement (notamment les hommes), en particulier dans le rayon de 800m et le centre-ville (où elles représentent respectivement 45,4% et 47,2%). Les ménages de 2 personnes ont également augmenté au détriment des familles plus nombreuses.

Du point de vue de la structure par âge de la population, c'est dans la zone que nous nommons « Grand-Centre » que les personnes âgées de 65 ans et + sont les plus nombreuses, et dans celle que nous appellerons « Grand Faubourg de Mons » qu'elles sont le moins présentes. La valeur élevée du taux de mortalité dans le centre-ville est donc essentiellement due à une structure d'âge plus vieille. A Ath-ville se concentrent en effet de nombreuses

maisons de retraite. C'est là aussi que l'on rencontre la plus forte proportion d'isolés (47,2%), qu'ils soient célibataires ou personnes âgées.

Les personnes isolées sont également très nombreuses dans le périmètre des 800m (45,4%, contre 30,3% dans l'ensemble de la commune). Les ménages monoparentaux se localisent surtout en ces mêmes zones, les couples avec enfants dans le Faubourg de Mons et le Grand Faubourg de Mons et les couples sans enfant dans les secteurs statistiques du Grand-Centre. Le Grand Faubourg de Mons présente le plus de ménages de 3 à 7 personnes.

En 1991, c'était dans le quartier de la gare, le centre-ville et le Faubourg de Mons que l'on trouvait le plus de demandeurs d'emploi, dans le Grand Faubourg de Mons que l'on comptait le plus de jeunes scolarisés et dans le Grand-Centre que les personnes ayant cessé de travailler étaient les plus nombreuses.

3.11.2 Habitudes modales de la population résidante

Au point de vue des pratiques modales, il est intéressant de relever que, en 1991, les ménages habitant le quartier de la gare, le centre-ville et le Faubourg de Mons sont les moins motorisés : les pourcentages de propriétaires de voitures y varient entre 53,8% et 55,4%, contre 69,9% dans l'ensemble de la commune. Il s'agit bien des zones les plus proches de la gare, la distance les en séparant ne dépassant pas 1500 mètres.

Toutefois, en ce qui concerne les modes de transports utilisés vers le lieu de travail, en 1991 toujours, l'utilisation du train ne présente pas de grandes différences dans les 6 zones considérées : elle varie entre 22,8% et 23,3%. L'automobile -comme passager- est un peu plus fréquemment citée dans le Faubourg de Mons et dans le grand Faubourg de Mons; C'est également dans ce dernier que l'utilisation de la voiture comme conducteur est la plus répandue. On a par contre davantage recours aux T C et à la marche à pied dans le centre-ville.

En ce qui concerne les trajets vers le lieu de travail, on soulignera que les trajets les plus courts (- de 15 min) sont légèrement plus fréquents dans le grand centre, tandis que les actifs du Faubourg de Mons sont les plus nombreux à réaliser des trajets de 15 à 30 min. C'est enfin le centre-ville qui présente la plus grande proportion de personnes travaillant à domicile (18,3% contre 11,8% dans l'ensemble de la commune). Les actifs du grand Centre sont les plus nombreux à effectuer des trajets de moins de 3 km. Les trajets de 3 à 5 km sont un peu plus fréquents dans le Faubourg de Mons et dans le grand Faubourg de Mons.

Relativement aux déplacements scolaires, l'utilisation du train est un peu plus fréquente de la part des écoliers de la couronne des 800-1500m et du Grand-centre et l'auto, comme passager, est plus largement empruntée par les écoliers de la couronne des 800-1500m, du Faubourg de Mons au sens restreint et au sens large alors que la marche à pied est davantage pratiquée dans le rayon de 800m, le centre-ville et le Grand-centre. Les secteurs correspondant au rayon de 800m, au centre-ville et au Grand-centre concentrent le plus de trajets de - de 15 min, de moins de 3 km et le Faubourg de Mons et le grand Faubourg de Mons le plus de trajets de 15 à 30 min et de 30 à 45 min soit de 3 à 5 km. Ces données entrent en concordance avec ce que nous savons de l'occupation de sols, puisque ces zones concentrent la plupart des équipements scolaires de la commune.

3.11.3 Caractéristiques de l'habitat

La région de Ath vit donc un boom démographique lié à l'avancée progressive du front d'urbanisation de la capitale. L'urbanisation progresse autour de la ville en développant ses différents faubourgs, le faubourg de Mons en particulier, qui vient concurrencer le centre de Ath en termes de nombre d'habitants.

Les quartiers anciens proches de la gare et de la Dendre connaissent par contre un déclin progressif et l'on remarque l'apparition de friches industrielles qui dévalorisent l'image du quartier. Certaines, les plus proches du centre, ont été assainies et réaffectées (services, activités communautaires et logement).

Bien sûr, le statut résidentiel est lié au type de logement, la propriété s'attachant aux maisons uni-familiales tandis que le secteur locatif s'attache aux appartements.

Dans le centre-ville, les logements en propriété sont minoritaires et l'on note la proportion importante de logements sociaux.

C'est dans la partie rurale de la commune, par contre, que s'observe la plus forte reprise de la construction. Le taux de propriété y dépasse par endroits les 80%.

En face de la gare, la Société Wallonne du Logement construit des appartements, une maison unifamiliale et plusieurs studios. Les zones 1 (quartier de la gare), 3 (centre-ville) et 5 (Grand-Centre) comportent le plus d'appartements et de maisons mitoyennes et c'est encore dans ces mêmes zones que l'on dénombre le plus de locataires.

Le périmètre de 800m et le centre-ville se distinguent par la proportion importante de maisons datant d'avant 1919 (la moitié du parc immobilier dont l'année est connue). Les logements récents (postérieurs à 1971) sont les plus répandus dans la couronne 800m-1500m et le Grand Faubourg de Mons.

3.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m au- tour de la gare	Zone 2 : couronne 800- 1500m	Zone 3 : centre-ville	Zone 4 : Faubourg de Mons (quartier dos à la gare)	Zone 5 Grand centre	Zone 6 Grand Fau- bourg de Mons
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ●↑ de la population ●+ d'isolés ●+ de ménages monoparentaux 	<ul style="list-style-type: none"> ●↑ de la population 	<ul style="list-style-type: none"> ●↑ de la population ●taux de mortalité élevé ●structure d'âge vieille ●forte proportion d'isolés ●+ de ménages monoparentaux 	<ul style="list-style-type: none"> ●forte ↑ de la population (+12,8%) ●+ couples avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ●↑ de la population ●+ 65 ans et + ●+ couples sans enfant 	<ul style="list-style-type: none"> ● forte ↑ de la population (+13,8%) ●+ de - de 15 ans ●+ couples avec enfants ●+ grands ménages
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 54% de motorisés (contre 70% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 69% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 54% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 55% de motorisés ●un peu plus de voitures passagers 	<ul style="list-style-type: none"> ● 59% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 66% de motorisés
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 22,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 23,1% (contre 19,1% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 22,8% ●+ marche à pied et TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 23,3% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 23,2% ●+ travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 22,8% ●un peu plus de voitures (passagers et conducteurs)
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ●un peu + de train (7,3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 6,2% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,2% (contre 6,1% dans l'ensemble de la com- 	<ul style="list-style-type: none"> ●un peu + de train (7,2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 6,5%

DOSSIERS « GARE DE ATH »

	● + marche	● un peu + de voitures		mune) ● un peu + de voitures	● un peu + de marche	
Habitat 1991	● proportion plus importante de maisons datant d'avant 1919	● + de logements récents	● propriété minoritaire ● logements sociaux	● + de logements récents		

- *On observe une relative similitude entre le centre-ville et le grand-centre, d'une part, et entre le Faubourg de Mons et le grand Faubourg de Mons, d'autre part, quant aux caractéristiques de leur population et quant aux pratiques modales des actifs, mais peu de similitudes en ce qui concerne l'habitat ;*
- L'utilisation du train par les travailleurs ne présente pas de grandes différences entre les 6 zones même si la voiture est plus utilisée de l'autre côté des voies. On note dans les zones les plus proches de la gare (jusqu'à 800m) des taux de motorisation particulièrement faibles en comparaison de la moyenne communale ; Plus on s'éloigne de la gare, plus ces taux se rapprochent de la moyenne, ce qui traduit la baisse progressive d'attractivité de la gare. Toutefois, il s'agit d'un des taux les plus élevés de l'échantillon en termes d'utilisation du train par les populations actives malgré son rôle de gare de **destination** ;
- La faible utilisation du train pour les populations scolaires résidant dans le périmètre de 800m s'explique par la proximité des établissements scolaires, accessibles à pied. Ainsi, en ce qui concerne les déplacements vers le lieu de scolarité, la couronne de 800 – 1500 m, pourtant plus motorisée, est plus pourvoyeuse en usagers du train ;
- 1991-2001 : comme à Arlon et à Namur, on observe une forte progression de la population de l'autre côté des voies, mais moindre dans le quartier de la gare ;
- Après une phase de déclin, les évolutions démographiques observées de l'autre côté des voies laissent présager l'explosion d'une population jeune, fort utilisatrice des transports en commun. Dans les autres secteurs, on note l'accroissement important des personnes seules (en particulier dans le périmètre des 800m et le centre-ville) et des ménages de 2 pers. au détriment des familles plus nombreuses ;
- Développement résidentiel des faubourgs entourant le centre-ville, surtout le Faubourg de Mons et la partie rurale de la commune. Le déclin des quartiers proches de la gare vit une régénération à l'heure actuelle dont on peut espérer qu'elle profitera à l'utilisation du train.

3.12 CONCLUSION

La gare d'Ath est identifiée dans nos typologie comme une gare de destination implantée dans un quartier de gare à dominante urbaine, caractérisé par une grande proportion d'industries, d'infrastructures publiques et de non-bâti. Il s'agit d'une ville industrielle.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Réduire la force d'exclusion des voies et du canal en améliorant les connexions au Faubourg de Mons, quartier en voie de développement fort pourvoyeur d'utilisateurs du train à l'échelle de la commune ;
- Reconvertir le tissu anciennement industriel localisé à l'arrière des voies par des activités économiques et les connecter à la gare ;
- Envisager la fonction urbaine des passages sous voies qui, outre leur rôle de liaison piétonne entre le parking et les quais, relient les deux parties de la ville séparées par les voies. Ils constituent en ce sens des « entrées piétonnes » de la ville ;
- L'affectation des alentours directs de la gare (cafés de jeunes et services publics) semble exemplaire, notamment compte tenu de la tonalité sociale (scolaire) de la gare ;
- Assurer un jeu d'ambiances qui permette une diversité de mode d'appropriation de la gare et contraigne l'appropriation exclusive de ce lieu par les publics scolaires ;
- Le quartier de gare constitue aussi un « nœud » en matière de services. Le développement de ceux-ci à proximité de la gare est d'autant plus pertinent que la desserte des bus communaux y donne accès et que le train détient un rôle de liant à l'échelle locale (cfr. Liaisons locales les jours de marché ...) ;
- Développer la friche localisée entre la gare et le canal de la Dendre dans une complémentarité de fonction, en profitant de sa proximité à la gare et des disponibilités de parking.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Simplifier le franchissement piéton des axes structurants ;
- La gare constitue un nœud performant de transports publics à l'échelle de la ville ;
- Développer le Parking du côté de la Dendre en vue de réaffecter progressivement les parkings localisés au devant de la gare à une fonction d'accessibilité du centre-ville ;
- Développer les liaisons RAVEL à la gare.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Ath	Destination	2415	18,1	4	1497	87,2	4	3912	4

Ath est caractérisée par un important flux de navetteurs vers Bruxelles et l'accueil de nombreux étudiants du secondaire. La différence dans les profils d'utilisateurs à l'origine et au départ est parmi les plus exacerbées de Wallonie et Ath rentre dans la catégorie des *grandes gares de contraste*. Peut-être le développement d'activités à proximité de la gare peut-il progressivement favoriser le rôle de gare de destination professionnelle de la gare. Cependant, cette opportunité semble fortement hypothétique au regard des options d'aménagements actuellement développées à proximité de l'autoroute A8.

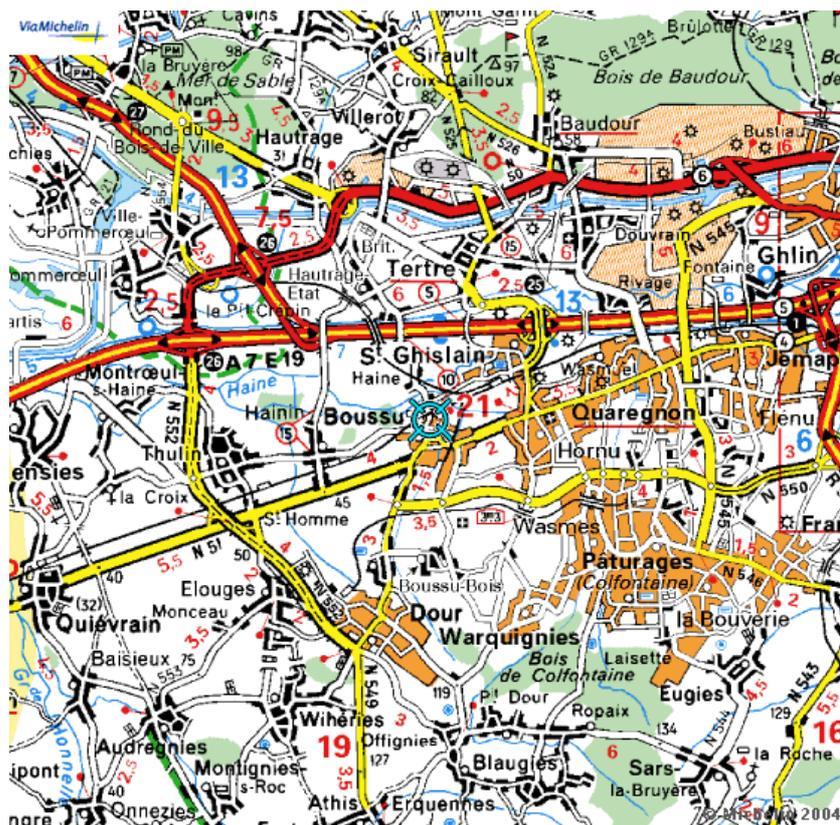
3.13 BIBLIOGRAPHIE

- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLIS; Turnhout, Belgique, 2002.
- DUCASTELLE, J.P. ; *La gare d'Ath a 100 ans*.
- Collectif, *Promenade ferroviaire au pays d'Ath*, PFT asbl, 1992.
- DIFFERDING, Christian, *Etude des raisons du choix du train et la fidélité à ce moyen de transport : le cas des navetteurs de la région d'Ath*, mémoire en vue de l'obtention du diplôme de licencié en Sciences Economiques Appliquées, FUCAM, Mons, 1993
- I.D.E.T.A., *Schéma d'orientation planologique, Faubourg de Mons – Frange nord –*, Ville d'Ath, version 30-06-2003

4 BOUSSU

4.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

L'agglomération de Boussu (anciennement Boussu et Hornu) se situe dans le Hainaut, en périphérie ouest de la zone urbaine de Mons (Arrondissement de Mons). Entre ce centre urbain et celui de Valenciennes, Boussu se localise plus précisément entre Saint-Ghislain et Quiévrain (frontière française de Quiévrechain).



Au nord de la commune de Boussu (commune de Saint-Ghislain) passe l'A7-E19 reliant Paris à Bruxelles. Cet axe majeur de transport suit les voies de chemin de fer à environ 3 km au nord de l'agglomération de Boussu. Cependant son accès est indirect car la sortie d'autoroute la plus proche (n°25) se situe au nord de Saint-Ghislain et la suivante (sortie n°26) se situe une dizaine de kilomètres à l'ouest, au delà des villages de Hainin et Thulin.

À 5 ou 6 kilomètres au nord-ouest se situe également l'échangeur entre l'A7-E19 (Bruxelles – Paris) et l'A16-E42 vers Tournai – Lille (entre les deux sorties les plus proches).

La N30 (7608 voy./jour à la frontière) et l'autoroute A7-E19 (4763 voy./jour à la frontière) permettent actuellement de relier les deux communautés urbaines de Valenciennes (350.000 habitants) et de Mons (250.000 habitants) en 30 à 45 minutes. Les deux villes distantes d'environ 35 km témoignent de fortes relations, mais ne sont cependant pas reliées par les voies de chemin de fer.

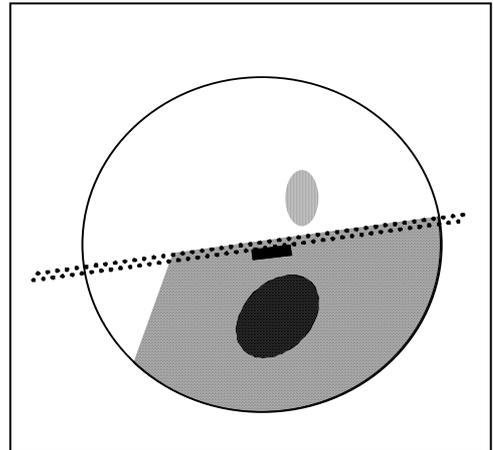
La position de Boussu dans le maillage routier du Borinage est donc relativement attractive.

L'agglomération de Boussu est traversée par la N51 reliant Mons à Quiévrain. Elle génère un trafic de transit considérable et assure une bonne liaison est-ouest. Les liaisons communales nord-sud sont moins efficaces. La rue du Moulin, seule rue de la commune à franchir le rail du nord au sud (au niveau de la gare), permet de rejoindre Blaton, Hautrage, Tertre, Baudour au nord (commune de Saint-Ghislain) et le centre de Boussu et Dour au sud.

4.2 INTEGRATION URBAINE DE LA HALTE DE BOUSSU

Si l'on s'intéresse à l'insertion de la gare dans la structure communale, on relève la disposition géographique de la gare, sise en bordure de la ville et à la lisière du parc abritant les restes du château de Boussu, de l'autre côté de la voie.

Depuis l'électrification, la gare ne possède plus qu'une seule voie. Celle-ci n'en opère pas moins une coupure nette sur le territoire. Tout en restant totalement franchissable par les piétons et les automobilistes via un passage à niveau, les rails imposent néanmoins une césure qui qualifie de manière contrastée (en termes de densité et d'âge du bâti) un côté des voies de l'autre.



4.3 INTERMODALITE DE LA HALTE DE BOUSSU

4.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la halte

L'accessibilité piétonne de la gare est très bonne depuis le centre de Boussu. La gare est distante du cœur administratif et commercial de la commune de quelques dizaines de mètres seulement. La principale école de la commune (*les aumôniers du travail*) est également située à moins de 200 mètres.

Le franchissement des voies se fait par un passage à niveau, qui dans ce contexte quasi-rural, n'apparaît pas comme un danger trop important. Par contre, la difficulté de franchissement est plus appuyée au niveau de la route qui longe la voie devant la gare, très empruntée et isolant la gare de son quartier derrière un rideau de trafic, du moins aux heures de pointe.

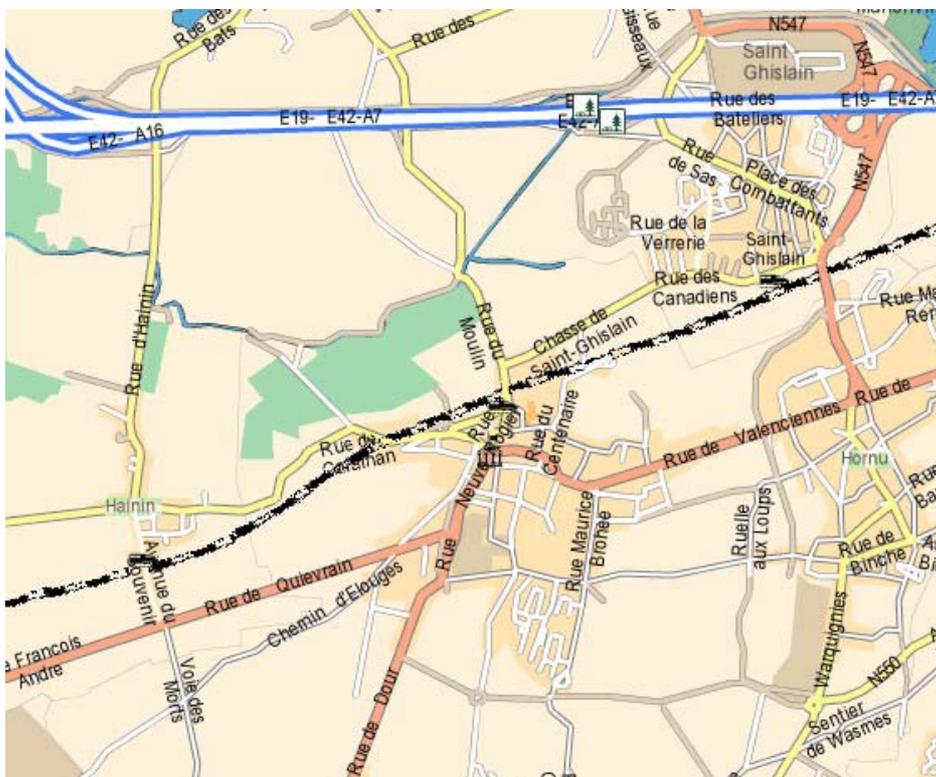
Le bâtiment de la gare est fermé depuis 2003. Il n'y a donc plus d'opportunité d'attendre le train dans un espace fermé. Reste comme unique refuge en cas de pluie, des abris détériorés sur le seul quai existant.

Dans le cadre de la suppression éventuelle de la halte de Boussu, il serait fort utile d'envisager l'aménagement de cheminements piétons le long des voies jusqu'à la gare de Saint-Ghislain, qui est située à moins de 2 km de Boussu. En effet, l'aménagement de voies spécifiques aux modes lents permettrait sûrement de reporter une partie des passagers depuis et vers Boussu sur la gare d'ordre supérieur de Saint-Ghislain.

L'accessibilité en modes doux est relativement aisée, bien que les artères principales de la commune soit encombrées et dangereuses. Le Ravel n°1 passe au nord de l'autoroute E19, ce qui semble déjà assez éloigné (5 kilomètres) que pour attirer des cyclistes vers Boussu et sa gare. En gare, il n'y a aucun parking spécifique pour vélo et l'insécurité ambiante semble dissuader les rares cyclistes à laisser leur vélo.

4.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare de Boussu

4.3.2.1 Accessibilité routière de la gare



L'accessibilité de la gare en voiture est aisée. Pour les automobilistes venant de l'autoroute et de Saint-Ghislain, l'arrivée s'opère par la rue du moulin, au nord.

Lors des heures de pointe, un fort trafic de VP est généré en parallèle avec la N51 entre Saint-Ghislain et Boussu par la rue de la Chasse de Saint-Ghislain (le long des voies au nord).

Notons que ce trafic provoque des embouteillages (vers Quiévrain) depuis la gare de Boussu jusqu'au rond-point de la place centrale de Boussu. La contradiction veut que ces embouteillages devant la gare de Boussu soient, en fait, générés par le retour des navetteurs en gare de Saint-Ghislain (à 2 kilomètres de là) mais aussi par le trafic en provenance de l'autoroute A7 (sortie n°25).

4.3.2.2 L'offre de parking de la halte de Boussu

Il existe une centaine de places gratuites disponibles sur la place de la gare de Boussu. Leur taux d'occupation n'est que de 30 à 40%. En effet, depuis la fermeture du bâtiment de la gare (et la suppression du personnel en gare), l'insécurité dissuade le stationnement de nombreux navetteurs qui préfèrent se déplacer jusqu'à Saint-Ghislain possédant un vaste parking sécurisé de 500 places. Cependant, le parking de Saint-Ghislain arrive à saturation (200 nouvelles places sont en cours de construction) et l'embarquement à Boussu, plutôt qu'à Saint-Ghislain, offre la garantie de trouver une place assise dans le train.

4.3.3 Offre de bus à la halte de Boussu

Descriptif des lignes de bus communales			
Ligne n°7	Mons – Quiévrain (bus passant devant la gare)		
Ligne n°9	Mons – Dour (bus passant devant la gare)		
Ligne n°1	Mons - Saint-Ghislain	Ligne n°28	Saint-Ghislain – Roisin
Ligne n°20	Mons – Quaregnon	Ligne n°78	Saint-Ghislain – Péruwelz
Ligne Marché	Desserte du marché de Boussu		

Deux lignes de bus desservent Boussu (ligne 7, 7, 9). Les 2 bus s'arrêtent devant la gare elle-même, sans coordination horaire particulière. Elles assurent des liaisons vers Mons en 30' et vers Saint-Ghislain (en 5') et Quiévrain.

Notons que ces lignes renforcent la desserte de TC sur l'axe est-ouest, plus qu'elles ne pallient au manque de liaisons TC nord-sud. Ainsi les navetteurs situés sur cet axe se rendent davantage à la gare en voiture.

Une enquête réalisée auprès des habitants de la commune de Saint-Ghislain (commune limitrophe) dans le cadre de leur récent PCM, révèle que pour 47% des usagers des bus de la commune, la principale difficulté rencontrée est la trop faible fréquence de passage des bus, surtout en dehors des heures de pointe. Les horaires et les correspondances posent problème à 31%.

4.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS A LA HALTE DE BOUSSU

4.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

223^{ème} gare belge, Boussu est de très loin la moins fréquentée des 10 gares étudiées (seulement 354 passagers montant par jour de semaine en 2003). Depuis le début des années '90, la fréquentation de la gare semble, cependant en légère hausse (+ 25% de passagers).

Le week-end, la fréquentation de la halte est en moyenne quatre fois plus faible. Notons que Boussu, tout comme Arlon et Verviers, connaît une fréquentation plus élevée le dimanche (29% de celle d'un jour de semaine) que le samedi (16%). Ce constat s'explique par la tenue du marché dominical sur la place de Boussu qui attire principalement des habitants de Thulin, Hainin et Saint-Ghislain.

La halte de Boussu se situe en quasi-fin de la ligne 97 reliant Quiévrain (gare terminus et frontalière) à Saint-Ghislain (à 2 km), Mons et Bruxelles.

La halte de Boussu n'accueille des trains IC que de par sa position en fin de ligne. En effet, la faible influence de la proximité des arrêts en fin de ligne sur la vitesse commerciale globale des trains IC justifie le maintien d'arrêts dans les petites haltes tels que celles de

Thulin, Hainin et Boussu. Tous les trains s'arrêtant à Boussu font également arrêt d'une part

Bruxelles-Midi	1h	Namur	1h34' à 2h05'
Saint-Ghislain	3'	Chaleroi	1h01' à 1h12'
Mons	17'	Quiévrain	11'
Tournai	46' à 1h17'	Thulin	6'
Lille	1h32' à 2h21'	Hainin	3'

DOSSIERS « GARE DE BOUSSU »

à Quiévrain, Thulin, Hainin, et d'autre part à Saint-Ghislain, Quaregnon, Jemappes et Mons.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Boussu selon les directions (SNCB, 1 ^{er} trimestre 2003)	IC	IR	P
Vers Bruxelles	18	17 w-e	1
Vers Mons	18	17 w-e	2
Vers Quiévrain	18	17 w-e	3

Un enjeu majeur pour la halte est la question de sa suppression. En effet, dans le contexte de rationalisation de la gestion du transport passager par rail prévue pour 2008, il est prévu que de nombreuses haltes de type « local » soient supprimées. On peut s'attendre à ce que les seuls arrêts encore réalisés à Boussu le soient par les trains P (des heures de pointe).

Cette situation serait fortement préjudiciable aux étudiants des environs ainsi qu'aux nombreux habitants non-motorisés. De plus la ligne ferroviaire est parallèle à quelques centaines de mètres à l'autoroute et la Nationale, et son développement futur est l'occasion de repenser l'urbanisation du Borinage dans le sens d'une restructuration polycentrique autour des gares.

A un niveau régional, le principal enjeu lié à la ligne 97 est celui de sa prolongation jusqu'à Valenciennes (France). En effet, il n'existe pas de liaison ferrée avec la France depuis cette ligne. La réalisation de ce projet permettrait peut-être d'éviter la suppression de la halte de Boussu.

	Gares desservies (SNCB, 1 ^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	(Visé - Bressoux) – Liège-g – Ans – Waremme - Landen-Tienen – Louvain - Bruxelles n-c-m - 2 gares – Mons – Jemappes - Quaregnon – Saint-Ghislain – Boussu – Hainin - Thulin – Quiévrain	1 heure/sens
P	Quiévrain – Thulin – Hainin – Boussu – Saint-Ghislain – 2 gares – Mons – (6 gares – Bruxelles m-c-n – Schaerbeek – 1 Hp-m)	3 Hp-m
	(Manage – La Louvière - 5 gares 1 Hp-m) – Mons – 2 gares – Saint-Ghislain – Boussu – 2 gares – Quiévrain	1 Hp-m, 2 Hp-s

Selon l'issue des négociations concernant la réouverture de la ligne transfrontalière Quiévrain – Quiévrain, la ligne passager devrait s'ouvrir vers 2008, 2010¹. Cette liaison répondrait aux besoins définis par le SDEC de développement d'un schéma de réseau trans-européen harmonisé, de modes de transports plus respectueux de l'environnement et d'une politique de coopération transfrontalière et interrégionale.

D'une manière générale, l'enjeu est l'amélioration des relations entre les deux bassins d'emploi et pôles universitaires que constituent les aires urbaines de Mons et de Valenciennes. Ce projet est également inscrit dans la volonté du gouvernement français de développer un réseau TGV secondaire. Celui-ci devrait permettre à Valenciennes et sa région de rejoindre la métropole bruxelloise et son aéroport.

¹ Travaux à réaliser pour un montant de 20 à 40 millions d'euros : électrification de la partie française de la ligne (12,5 kilomètres), mise à deux voies partielle ou totale, raccordement à la frontière.

L'infrastructure doit aussi permettre d'améliorer la desserte locale sur le territoire séparant les deux villes et recréer une dynamique dans une zone en difficulté. Il s'agit aussi de relier différents pôles d'activité tels que ceux de Toyota (transport), Alstom (transport), ANF (transport ferroviaire), Sevel Nord (transport), Textron (transport), LME (laminés sidérurgique), Petit forêt (boucle ferroviaire). Le point de vue de la SNCB est d'ailleurs de donner la priorité aux investissements pour la liaison de trains marchandises². Selon une étude de faisabilité, le nombre de voyageurs potentiels oscille entre 56.000 à 510.000 voyageurs par an³.

Actuellement, la qualité de la liaison « bus + rupture de charge à la frontière (800 mètres de marche à pied) + train » porte la durée du trajet Mons – Valenciennes en TC à 1h30' ; elle est insuffisante pour rivaliser avec le transport individuel et constitue un frein au déplacement de ceux qui ne possèdent pas de véhicule. Ceci constitue un handicap, en particulier pour les déplacements professionnels et étudiants et limite donc l'attractivité du Valenciennois. Pourtant, 55% des frontaliers français en Belgique se rendent dans le Hainaut (INS : recensement de 1991) et la gare de Quiévrain accueille déjà 15% d'étudiants français se répartissant dans les écoles de Mons, Saint-Ghislain, Hornu, Boussu, ... L'axe de bus urbain entre Quiévrain et Valenciennes comptabilise 1,3 millions de voyageurs par an.

4.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

En gare de Saint-Ghislain (gare principale la plus proche), il existe une très forte connexion de trains IR et IC vers Peruwelz et Tournai via la ligne 78 (2 par heure et par sens, plus 6 trains P). La liaison est même plus forte qu'avec Bruxelles. Notons cependant que la correspondance à Saint-Ghislain est mauvaise et porte la durée du trajet jusqu'à 1h17. Le week-end, la correspondance est meilleure. La durée du trajet est de 0h46'. En outre, le train continue jusqu'à Lille (1h15'). Notons que la gare de Valenciennes (France), quant à elle, offre un ligne cadencée de trains vers Lille (3329 voy./jour) en 31' à 56'.

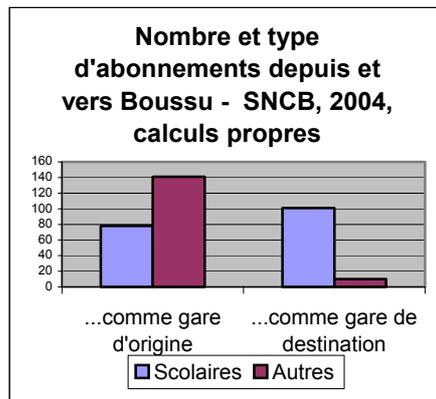
Des trois haltes L (Boussu, Hainin, Thulin) entre Saint-Ghislain et Quiévrain (gare terminus), Boussu est la seule bien desservie en bus, ce qui semble justifier le maintien des deux autres haltes malgré leur faible fréquentation.

<i>Points d'arrêt proches</i> (SNCB, 2003)	<i>Type de trains</i>	<i>Nombre de trains</i>	<i>Type d'arrêts</i>	<i>Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)</i>
Saint-Ghislain	IC- IR-P	82	Gare	2067
Boussu	IC-P	40	Halte	354
Hainin (Hensies)	IC-P	40	Halte	173
Thulin (Hensies)	IC-P	40	Halte	221
Quiévrain	IC-P	40	Halte	681

² Cette dernière rentre en concurrence avec la ligne passagers sur le court-moyen terme (un an de blocage de la ligne marchandise pour les travaux de la ligne passagers).

³ Etude de faisabilité d'une liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons comme élément structurant nécessaire d'une logique d'aménagement du territoire Euro-régional (juin 2000 – Arthur Andersen).

4.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE BOUSSU



La halte de Boussu est classée en gare mixte selon notre typologie de gare. Halte d'origine de 66% des abonnés et de destination de 34%, Boussu est avant tout une gare de départ pour travailleurs et quelques scolaires (36%). En effet, l'emploi se faisant rare dans la région, le flux embarquant le plus important est constitué de travailleurs se rendant à Bruxelles.

Ensuite, il s'agit d'une gare de destination pour de nombreux étudiants qui se rendent principalement à l'école secondaire (aux Aumôniers du travail), située dans la commune à 2 minutes de la gare.

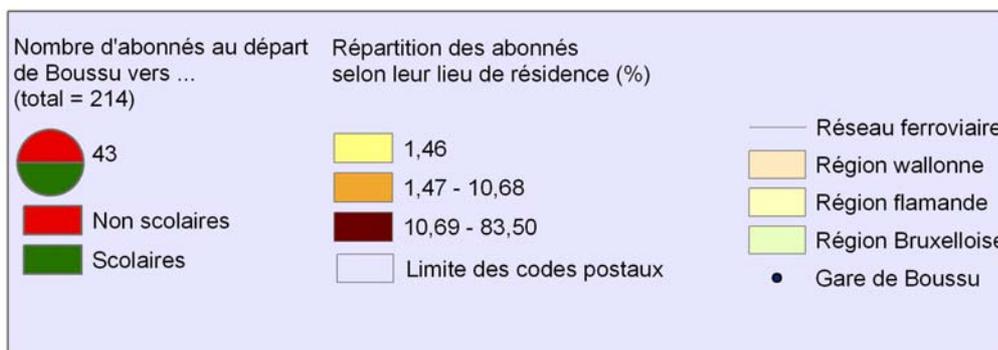
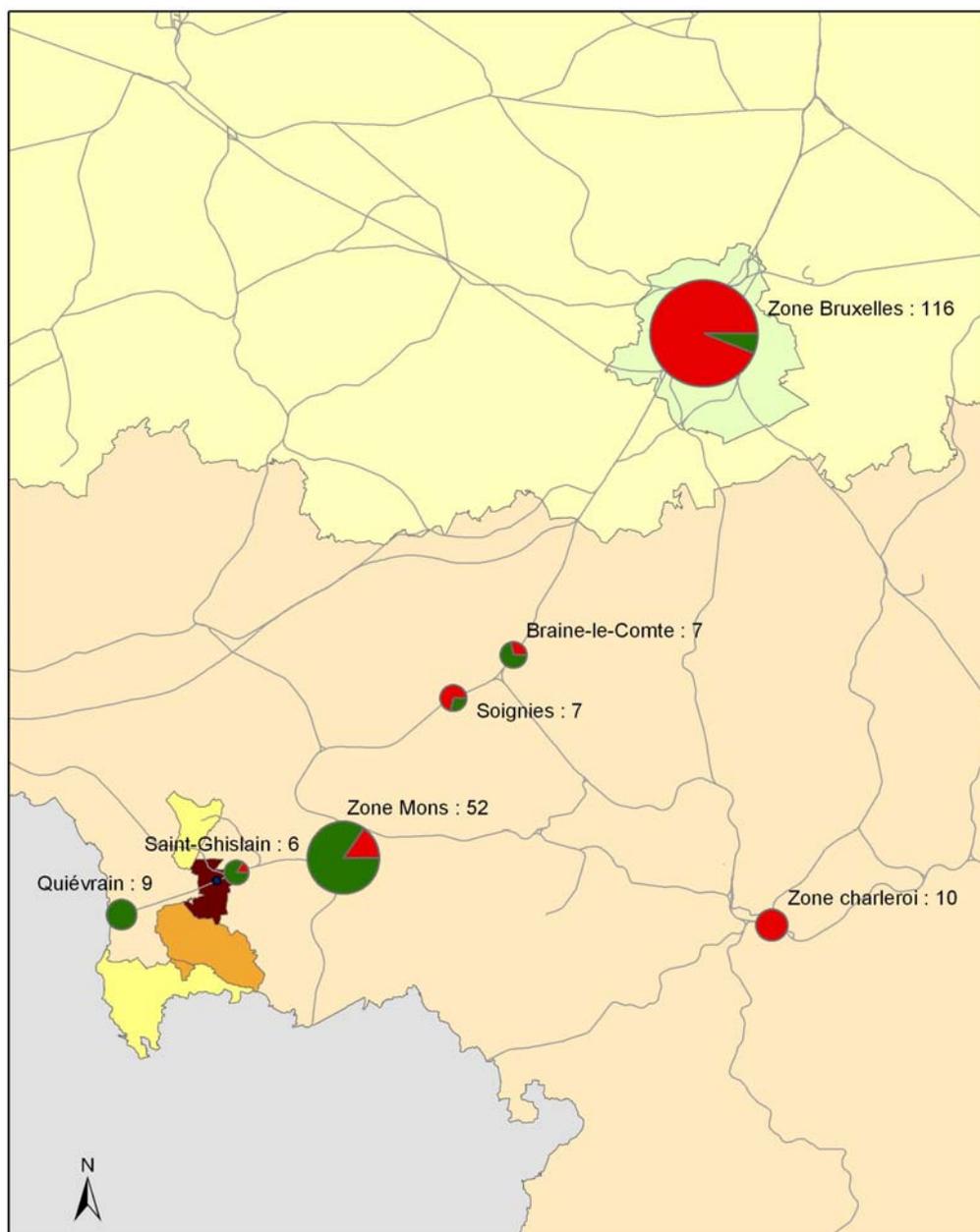
Boussu - comme Saint-Ghislain - constitue en effet un pôle important d'enseignement à l'échelle locale voire provinciale. On y décompte +/-500 élèves d'écoles primaires et entre 1500-2000 élèves du secondaire (Aumôniers du Travail), de provenance géographique variée. Nous les retrouvons dans le trafic débarquant.

Un trafic d'environ 70 passagers le dimanche est également généré entre 9h et 12h par la tenue du marché sur la grand-place de Boussu (trafic local). A cet effet, la gare détient un rôle d'outil de liaison entre villages. Des passagers liés à d'autres motifs de déplacement se distribuent, de manière plus aléatoire et nettement moins massive, tout au long de la journée et de la semaine. Ces passagers sont cependant assez rares. En effet, les abonnés représentent 93% des passagers montant quotidiennement en gare de Boussu et on relève peu de flux vers ou depuis Boussu qui ne soit pas spécifiquement lié au travail ou aux études.

L'afflux des étudiants kotteurs, observé dans de nombreuses gares le dimanche soir s'est tari à Boussu suite à la fermeture de la gare : vu l'impossibilité de payer abonnements et go pass sur place, les étudiants partent désormais de Saint-Ghislain.

Vu le temps important nécessaire pour rejoindre Bruxelles, on constate que les trains P sont relativement matinaux (dès 6h, jusqu'à 8h30). Le soir, la pointe pour les étudiants se situe entre 15h30 et 17h30. Notons que l'absentéisme scolaire implique un étalement tout au long de la journée des usages de la gare et des trains au départ. Pour les navetteurs, la pointe de fréquentation se situe plutôt entre 17h30 – 19h30 (ce qui est relativement tard).

4.5.1 Caractéristiques de Boussu comme gare d'origine



4.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la halte de Boussu

Gares de destination depuis la halte de Boussu (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	117	53	7	14
ZONE MONS	56	26	47	7
ZONE CHARLEROI	10	5	0	0
QUIEVRAIN	9	4	9	0
SAINT-GHISLAIN	6	3	5	0
BRAINE-LE-COMTE	7	3	5	1
SOIGNIES	7	3	2	4
TOURNAI	4	2	3	1
AUTRES	3	1	0	0
TOTAL	219	100	78	27

Boussu est la halte d'origine d'environ 220 navetteurs se dirigeant principalement vers les villes de Bruxelles (53%), Mons (26%) et Charleroi (10%). Le principal flux sortant est celui des travailleurs pendulaires (à 94%) se rendant à Bruxelles.

Mons, deuxième destination, est le principal pôle d'études supérieures de la région et attire donc principalement des étudiants. On compte des flux scolaires vers d'autres villes moyennes plus proches telles Quiévrain (qui n'attire que des scolaires) et Saint-Ghislain, ou plus éloignées, comme Tournai (75%) et Braine-le-Comte (71%) qui sont des destinations pour environ un abonné sur quatre.

On remarque, en plus de ceux vers Bruxelles, d'autres flux sortants de travailleurs vers des destinations assez éloignées (30 à 50 km). Il s'agit d'abonnés vers Charleroi, qui n'attire que des travailleurs ou Soignies (près des 3/4 des abonnés).

4.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Boussu comme halte d'origine

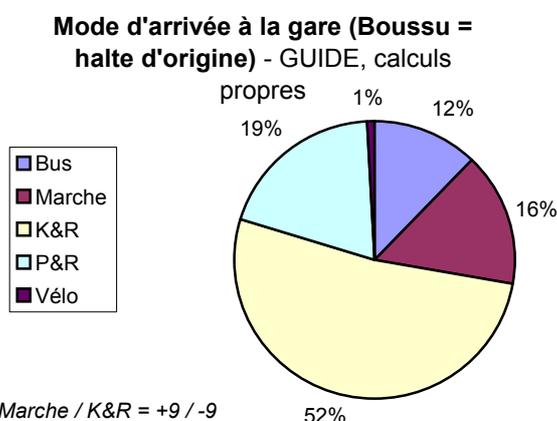
Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
											nb	%		nb	%
Boussu	187	85	72	-	115	82	39	20	-	11	8	-	-	12	-
Communes limitrophes	30	15	6	-	24	17	20	7	-	23	1	-	-	6	-
Com. non-limitrophes	2	1	0	-	2	1	0	0	-	0	0	-	-	0	-
TOTAL	219	100	78	-	141	100	36	27	-	12	9	-	-	18	-

85% des abonnés ayant Boussu comme gare d'origine résident dans la commune-même (dont 4% seulement dans l'entité d'Hornu). Ce pourcentage est de loin le plus important rencontré dans les 10 autres gares d'étude, dont la moyenne d'abonnés résidant dans la commune est de 62%.

L'origine des autres navetteurs semble se répartir sur un axe nord-sud, allant de Hautrage (Saint-Ghislain) au nord, jusqu'à Dour et Honnelles au sud. Dour, au sud, est la commune limitrophe la plus pourvoyeuse d'abonnés (10%). En effet, pour ces abonnés, ainsi que ceux d'Honnelles (1%) et d'Hensies (0,5%) se rendre à Boussu constitue déjà un rapprochement vers Bruxelles et permet d'éviter la gare de Saint-Ghislain, jugée momentanément lacunaire en parking et d'accès difficile aux heures de pointe. C'est probablement pour ces raisons que les certains habitants d'Hautrage (Saint-Ghislain) décident de se rendre à la halte de Boussu et non dans leur gare communale.

On constate que l'aire d'attractivité de la halte de Boussu est réduite et définit un rayon d'à peine 10 km. 1% seulement des abonnés viennent d'une commune non-limitrophe. De même, aucun abonné ne vient des communes voisines de Quaregnon ou de Colfontaine à l'est, ni de Quiévrain à l'ouest. En effet, l'axe est-ouest est jalonné d'autres haltes ferroviaires (Quiévrain, Hainin, Thulin et Saint-Ghislain) concurrençant la halte de Boussu.

4.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la halte de Boussu

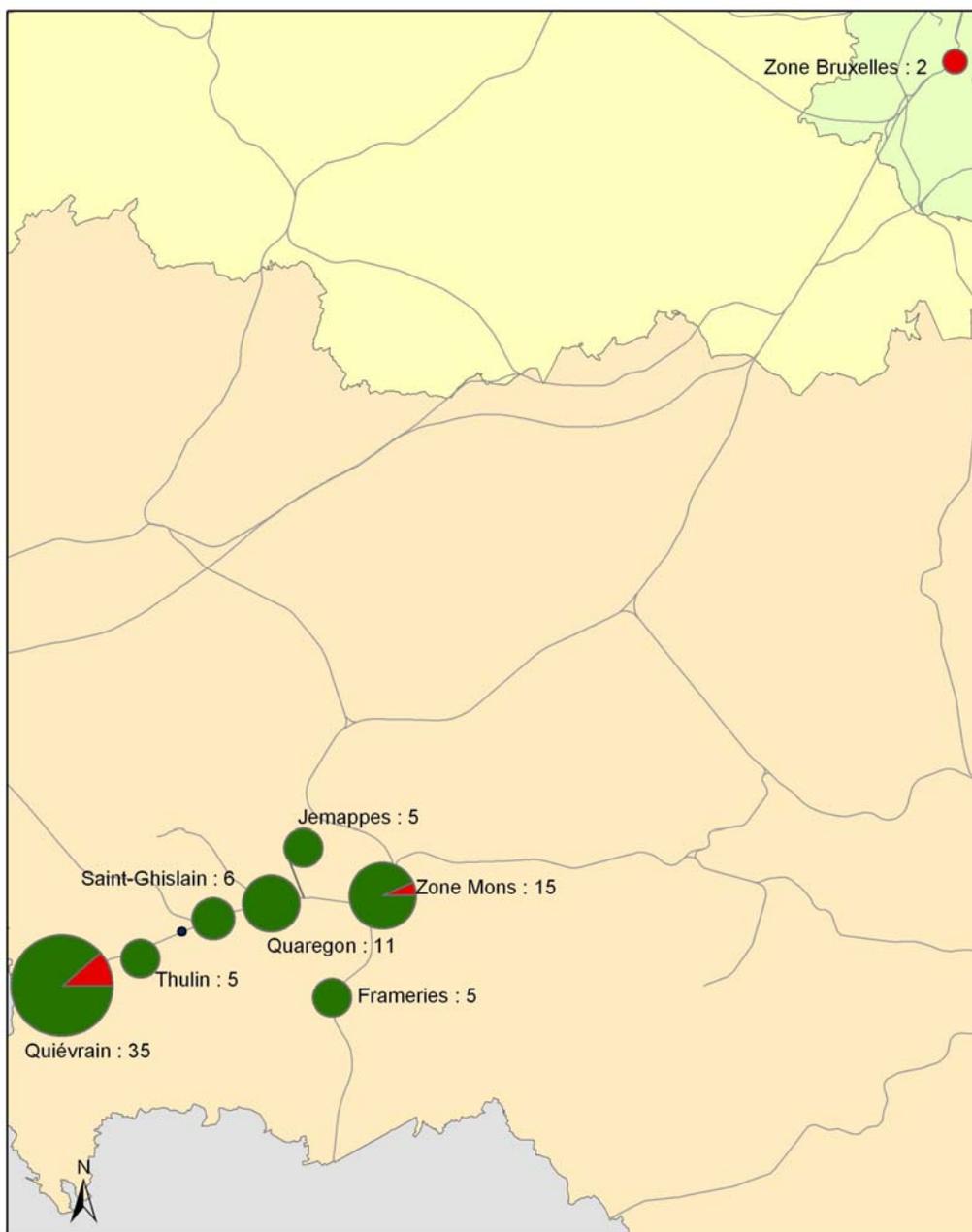


La répartition modale à l'arrivée à la halte indique une part relativement réduite du P&R. En effet, pour des raisons d'insécurité le parking de Boussu n'est pas saturé et le K&R semble particulièrement développé. Selon nos enquêtes, la part de piétons est la plus élevée des gares d'étude et représente plus de 60% des modes d'arrivée à la halte.

Un vecteur explicatif est sûrement la bonne situation de la gare au regard de la densité de l'habitat (et est égale pour les gares de Quiévrain, Thulin, Hainin et Saint-Ghislain). En outre, il est important de noter qu'en 1991, 32 % des ménages de la région de Mons ne possédaient pas de voiture particulière. Cette relative rareté justifie probablement une augmentation de la part des abonnés se rendant à pied et en bus à la gare.

Le bus est utilisé par 12% des abonnés pour se rendre à la halte de Boussu. Les 3/4 de ces abonnements combinés TEC-SNCB sont issus de Boussu et 1/3 de Dour. On ne compte, par contre, aucun abonnement combiné dans les autres communes d'origine qui ne sont pas desservies en bus ou non reliées à Boussu. Il est intéressant de constater que les 2/3 des abonnements combinés sont détenus par des travailleurs et non par des scolaires, ce qui est au-dessus de la moyenne pour les 10 gares d'étude (58%) et souligne la captivité particulière des travailleurs aux transports en commun.

4.5.2 Caractéristiques de Boussu comme gare de destination



4.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination de Boussu

Gares d'origine des abonnés à destination de Boussu (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
QUIEVRAIN	35	32	31
ZONE MONS	11	10	11
QUAREGNON	11	10	11
SAINT-GHISLAIN	6	5	6
FRAMERIES	5	5	5
JEMAPPES	5	5	5
THULIN	5	5	5
HARCHIES	4	4	4
ZONE LA LOUVIERE	4	4	3
ZONE BRUXELLES	1	1	0
AUTRES	20	18	20
TOTAL	107	96	101

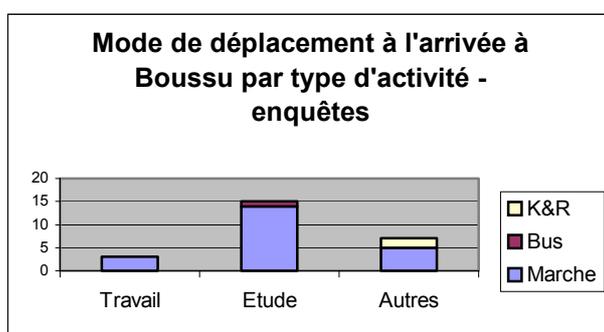
On estime à une centaine de passagers le nombre de voyageurs ayant Boussu comme halte de destination (34% des abonnés). Il s'agit quasi-exclusivement d'étudiants (94%) qui se rendent pour la plupart aux « Aumôniers du travail ».

L'aire d'attractivité de Boussu comme halte de destination est limitée à un rayon d'environ 10 km. La durée totale des trajets vers Boussu est en général inférieure à 30 minutes. Ce sont les gares les plus proches situées sur la ligne 97 Quiévrain-Bruxelles qui fournissent la plupart des scolaires. La gare frontalière de Quiévrain est la principale gare d'origine (35% des abonnés). 10% de ces abonnés sont des étudiants venant de France pour étudier à Boussu.

Plusieurs gares d'origine, bien que proches, ne se situent pas sur la ligne 97 (Harchies, Frameries, La Louvière...) ce qui signifie qu'un changement de train s'impose en gare de Saint-Ghislain ou de Mons pour les quelques scolaires y embarquant.

On relève également quelques relations locales avec les gares voisines (Hainin et Thulin). Des habitants se rendent à Boussu pour rendre visite, faire des courses, mais peu pour y travailler (6%).

4.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la halte de Boussu



Nos enquêtes font apparaître que 88% des passagers quittent la halte de Boussu à pied. L'extrême majorité des débarquants à Boussu restent donc dans le centre de l'agglomération de Boussu, qui comprend des services communaux, des écoles, des commerces variés et de nombreux logements.

4.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE DE BOUSSU

En janvier 2003, suite à des actes répétés de vandalisme (notamment par le feu), la direction de la SNCB décide de fermer le Bâtiment voyageurs de la gare de Boussu. Cette fermeture n'est pas restée sans effet sur sa fréquentation. Le flux d'étudiants kotteurs, par exemple, observé dans de nombreuses gares, le dimanche soir, s'est tari à Boussu: vu l'impossibilité de payer abonnements et go pass sur place, les étudiants partent désormais de Saint-Ghislain.



Boussu -comme St-Ghislain- constituant un pôle important d'enseignement à l'échelle locale voire provinciale, l'observation révèle une fois de plus l'appropriation des lieux par les populations scolaires.



L'aperçu des flux majoritaires présenté dans les chapitres précédents laisse présager le type d'usagers principaux de la gare étudiée. Nous en avons étudié les habitudes de déplacement, tentons maintenant d'aborder la gare sous un autre angle : celui des usages multiples qui en sont fait.

Nous avons émis l'hypothèse que si la gare est un espace dynamique, en mouvement, elle n'en est pas moins un lieu où s'observent des pratiques de fixation. Boussu en est l'illustration éloquente. Comme nous l'ont expliqué quelques jeunes étudiants de l'Institut des Aumôniers du Travail, situé tout à côté de la gare : « *ici, on squatte la gare* ».

Autrefois, quand elle était ouverte, ils s'installaient dans la salle d'attente des heures durant, pour sécher les cours. Actuellement, ils se retrouvent sur le quai pour manger à midi.

Les jeunes ne se contentent pas de squatter la gare désaffectée. Et si la dégradation de l'espace frappe le visiteur de prime abord, elle n'en est pas moins le signe d'un lieu hautement approprié, investi : partout sur le complexe de la gare se lisent les empreintes de la présence de jeunes. Certains actes de vandalisme se sont vus réprimés par la fermeture définitive du BV. Il ne faut pas sous-estimer la violence symbolique contenue dans cette réponse institutionnelle aux dégradations.

On comptabilise 83 avis négatifs sur la gare de Boussu contre 8 avis positifs. 31 de ces critiques ont trait à la fermeture de la gare (un *scandale*, une *catastrophe*, une *mesure stupide*) et 24 autres aux dégradations qu'elle subit. On déplore encore qu'il y fasse dès lors froid et que l'insécurité y règne. Ce qu'on y apprécie est variable, nous retiendrons toutefois qu'un usager nous a répondu « *elle est essentielle pour ma vie* ».

Aujourd'hui, une majorité des usagers que nous avons interrogés déplorent cette fermeture, attribuée, ainsi qu'un papier sur la porte le mentionne, aux *dégradations répétées et actes de vandalisme* commis à son encontre.

« *Une gare où il n'y a personne ne sert à rien* », nous dit-on, soulignant l'importance de la présence humaine en gare.

D'autres éléments confèrent au lieu sa teneur particulière.

De l'autre côté des voies, on aperçoit les vestiges du château de Boussu et son parc, patrimoines historiques et fiertés de la ville. Planté le long du quai, un potager concrétise l'image que l'observateur se forge, petit à petit, d'un lieu semi-public, constitué d'une somme de parcelles privatisées : le bâtiment de gare devenu lieu interdit, le quai investi par les jeunes qui en ont fait leur territoire et terrain de jeu, le potager et le petit garage privé loué à l'ancien chef de gare qui habite une aile du bâtiment-voyageur et, enfin, le parking, public mais délaissé par crainte de vols et dégâts.



Chacun de ses lieux se voit approprié de manière contrastée, l'espace étant jalonné de seuils variables entre le privé, le public et les stades intermédiaires.

Le rôle des représentations des espaces dans leur usage quotidien est essentiel. A Boussu, un exemple frappant en est le parking, quasi vide. Des trouées entre ses haies ont beau confirmer son rôle de lieu de passage pour rejoindre le quai, ou la ville, il demeure peu usité en tant que parking par crainte de dégradations et vols. Excepté le dimanche, jour du marché, où il est bondé (de personnes qui ne s'y sont donc pas rendues en train...).

Par contre, la zone de stationnement plus proche de la gare, plus visible mais nettement moins praticable (trous, flaques,...) est bien remplie. Tout comme l'est le parking du centre du village.

Pour en finir avec ce premier relevé des usages, soulignons l'importance de la fraude, estimée à 60% de l'ensemble des utilisateurs repris dans les comptages SNCB : « *Beaucoup d'écoliers ne paient pas leur trajet. Ils se postent au milieu du quai, visualisent l'accompagnateur et grimpent à l'autre extrémité du train. En quelques minutes, il n'aura de toute façon pas le temps de contrôler tout le monde.* » Le rôle du contrôleur, qui devient accompagnateur, a évolué au fil du temps. En plus du compostage, il est dorénavant chargé d'émettre les billets aux usagers montés aux points d'arrêts non gardés dont Boussu fait désormais partie.

Cette dernière observation vient appuyer le paradoxe d'un lieu qui semble à la fois investi, voire assiégé, et honni. Il est à la fois chancre et terrain de jeu, territoire de construction du « soi » pour les jeunes.

Boussu est citée à 8 reprises à titre de « gare préférée ». Ceux qui nous ont expliqué pourquoi ont simplement dit « c'est la mienne ».

Pour une majorité de ces jeunes qui fréquentent l'Institut des Aumôniers du Travail dans l'objectif de devenir chauffeurs de poids lourds (la section la plus prisée), l'accès au permis de conduire et à la voiture sont conçus comme un signe de mobilité sociale qui leur permettra de se libérer, prochainement, de la contrainte du train.

4.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

La récente fermeture des guichets de la gare de Boussu, victimes d'actes de vandalisme répétés, marque une étape dans l'histoire d'un déclin progressif.

Au cours de la période industrielle, la ville comptait plus d'emplois qu'elle n'avait de résidents. Plusieurs gares constituaient alors le pôle ferroviaire de Boussu, mis en service vers 1842 (Boussu-bois, Boussu Haine et Boussu-route). Des trains bondés sortaient des centaines d'ouvriers venus de toute la Belgique⁴.

⁴ L'une de ces entreprises florissantes est l'atelier réputé de construction de machines à vapeur puis de locomotives « Dorzée » implantée à Boussu, qui fermera ses portes en 1938.

Un réseau vicinal desservait Mons et les environs pour achever son trajet sur la place principale de Boussu.

L'économie boussutoise était spécialisée en plusieurs types d'industries dont l'industrie ferroviaire et l'industrie minière, clientes du rail à la fois pour l'écoulement de la production et pour l'acheminement des employés. En 1904, l'Atelier de construction de Boussu était considéré comme l'une des plus grandes entreprises du bassin charbonnier avec plus de 600 employés. La crise des années trente aura raison de ce fleuron industriel tandis que la seconde guerre mondiale signait le début du déclin industriel de la ville. En 1961, le dernier charbonnage de Boussu fermait ses portes.

La fusion des communes de 1977 associa Boussu à Hornu sous le slogan « le passé fut industriel, le présent sera culturel ». Depuis, la politique communale prône la mise en valeur du patrimoine historique de la commune et Boussu se cantonne au rôle de cité-dortoir et de pôle scolaire.

Le bâtiment actuel de la gare fut conçu dans l'immédiat après guerre, en lisière d'urbanisation, le long du parc du château communal. Entre 1992 et 1995, la rénovation de ce bâtiment et la démolition de la gare marchandise, remplacée par un parking de 100 places, entraînent un accroissement de fréquentation de la gare. En 1995, les embouteillages inextricables de St.-Ghislain aux heures de pointe justifient l'électrification de la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain sur laquelle les trains roulaient au diesel. La gare de Boussu devient alors l'un des arrêts de la ligne IC vers Mons et Bruxelles, et la petite gare accède au rang de gare d'intérêt régional.

4.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

La rue longeant la gare, exclusivement résidentielle, constitue un axe circulatoire essentiel (à la traversée parfois dangereuse) entre Saint-Ghislain, Boussu et les localités voisines, qui se vide une fois les heures de pointe passées. Cet élément soulève les enjeux liés à l'implantation de la gare dans une zone rurale résidentielle et les dangers et inconforts que ceci peut occasionner. A Boussu, ces inconforts semblent plutôt liés à la localisation des maisons en bordure de cet axe routier plutôt qu'à la seule présence de la gare qui, elle, ne génère qu'un trafic limité.

De l'autre côté de la gare, un rond-point devant le passage à niveaux forme une zone – tampon qui isole l'espace de transport, le place en retrait.

On observe peu d'interactions entre la gare et le quartier, mis à part le parking qui sert de terrain de jeu pour les enfants riverains et le quai, devenu territoire des jeunes élèves des écoles.

Autrefois, il y avait un café en face de la gare. Actuellement, le seul commerce le plus proche vend du textile et n'entretient fatalement aucun lien avec la gare tandis que les usines qui jouxtent la gare ne sont plus raccordées au chemin de fer.

Sur les 26 personnes comptabilisées comme ayant Boussu pour gare liée au domicile (gare d'origine), seules 6 opèrent une halte en chemin 5 pour faire des courses et une femme pour rechercher un enfant. Ces haltes ont toutes lieu à la pointe du soir. Parmi les 25 personnes ayant Boussu comme gare d'activité (principalement écoliers ou étudiants des aumônières du travail) 8 usagers se sont arrêtés pour faire une course ou rendre visite à quelqu'un, la majorité dans le quartier de la gare.

Les équipements proches de la gare sont d'une part les écoles (école primaire et Aumônières du Travail) et la déchetterie communale, située un peu en retrait. Les réponses recueillies au cours de l'enquête témoignent de la difficulté à circonscrire un quartier de gare bien délimité, celui-ci se confondant rapidement avec le centre de Boussu, où sont localisés commerces et services et où ne s'arrête qu'une faible part des usagers en déplacement. Le périmètre des 800m désigné a priori comme zone d'influence directe de la gare couvre en fait la quasi-entière de la commune considérée...

Toutefois, certains éléments témoignent du sentiment d'appartenance de quelques riverains à un quartier vécu comme « quartier de la gare ». Ainsi, lors de plusieurs entretiens, a été évoquée la constitution d'un « comité de quartier de la gare de Boussu » : l'échevin et quelques habitants s'y étaient attelés, sans succès, afin de « remettre de la vie dans ce quartier ».

La moitié des usagers interrogés à Boussu nous disent venir dans le quartier de la gare même s'ils n'ont pas de train à prendre. Si ils y viennent alors, c'est pour y retrouver des amis, pour venir au marché, pour manger ou fumer à la gare.

4.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DU SOL

L'occupation du sol dans un périmètre de 800m autour de la gare de Boussu est assez limitée puisque près de la moitié de terrains (47,5 %) n'y sont pas construits, ce qui est la valeur la plus élevée de l'échantillon. L'autre moitié des occupations se répartit en un quart (25,6 %) consacré à la résidence, quelques 14,8 % aux autres terrains bâtis (industrie 4,1 %, commerce 3,3 % et infrastructures publiques 7,3 %) et pratiquement autant (11,9 %) aux transports.

Une très nette distinction entre le nord et le sud de l'emprise du chemin de fer est observée. Le sud est la partie la plus bâtie même si l'aire urbaine ne couvre pas la totalité du rayon d'étude. La quasi-totalité des commerces et des infrastructures publiques sont implantés de ce côté du chemin de fer, autour d'une place et de quelques rues résidentielles. Au-delà de cette couronne, les terrains non bâtis sont déjà présents. Au nord de l'emprise ferroviaire ce sont les terrains non bâtis qui dominent très largement avec deux urbanisations résidentielles linéaires. Enfin les quelques terrains industriels sont situés le long de l'emprise du chemin de fer.

L'affectation de ce périmètre autour de la gare de Boussu est proche de celle de Gembloux bien que l'industrie soit plus présente à Gembloux.

4.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Les activités économiques à proximité de la gare de Boussu sont peu nombreuses. On relève toutefois la présence d'ateliers de construction et d'activités d'entreposage et, surtout dans le centre, des commerces (moyennes surfaces et rez-de-chaussée commerciaux : boulangerie, librairie, pharmacie, garage, horeca...). La zone compte aussi des activités du secteur non marchand (clinique, écoles, administrations publiques, maison de repos...).

Ces activités généraient en 1991 quelque 1.600 emplois dans un rayon de 1.500 m autour de la gare. Parmi ceux-ci, près de 200 travailleurs résident dans le quartier de la gare et une soixantaine utilisent le train pour se rendre à leur lieu de travail à proximité de la gare. En conséquence, le taux d'attractivité du chemin de fer est très faible puisqu'il s'élève à peine à 4,3 %.

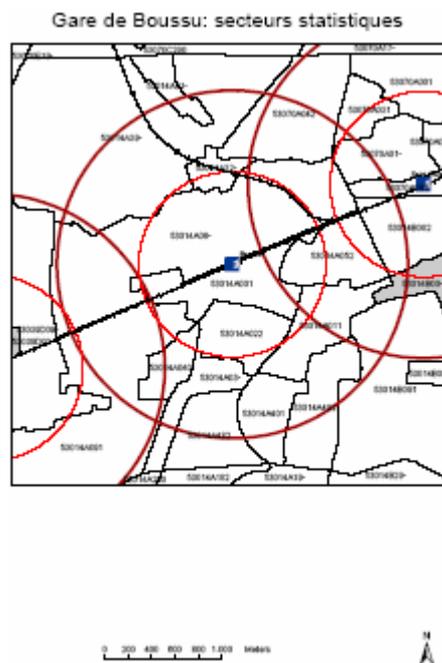
Si la gare ne remplit pas une fonction d'attrait de travailleurs par contre elle joue un rôle vis-à-vis de la population active locale. Ce rôle est certes modeste puisqu'en 1991 quelque 2.000 travailleurs habitaient à proximité de la gare et plus de 200 d'entre eux prenaient le train pour se rendre à leur lieu de travail, soit un taux de plus de 10 %.

4.11 HABITAT ET HABITANTS

Les trois groupes de secteurs statistiques considérés sont les suivants :

- Zone 1 (quartier face à la gare) : A001, A022 ;
- Zone 2 (quartier dos à la gare) : A08- ;
- Zone 3 (couronne 800m-1500m) : A011, A03-, A040, A052, A32-, A39-, A401, A482.

L'hypothèse qui a déterminé ce découpage est celle d'une différenciation entre les deux côtés des voies et entre ces deux côtés et la couronne des 800-1500m.



4.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidente

Qualifiée de cité-dortoir, la commune de Boussu connaît depuis 1991, un certain renouveau de sa population habitante : des familles avec de jeunes enfants viennent s'installer le long des voies de chemin de fer tandis que des ménages à statut social plus aisé ont tendance à s'implanter dans les nouvelles constructions à la périphérie. Petit à petit, le centre se paupérise.

Globalement, en 2001, si la population de Boussu a diminué de 3% depuis 1991, la proportion de plus de 65 ans a, par contre, augmenté de 5,5% et ce plus particulièrement dans le quartier adossé à la gare, lequel enregistre d'ailleurs un accroissement global de 5,4%. Dans le quartier face à la gare, l'on observe une forte augmentation de personnes vivant seules (et notamment d'hommes seuls), mais aussi de ménages de 5 personnes et plus. On y observe également une nette progression des ménages monoparentaux féminins.

La couronne de 800 à 1500 mètres comporte un peu plus de ménages de 2 personnes que les autres, le quartier dos à la gare compte plus de ménages de 3-4 personnes tandis que les isolés sont davantage présents dans le quartier face à la gare.

Le quartier face à la gare concentre le plus de 65 ans et+ (20,8%). Les 15-64 ans sont les plus nombreux dans le quartier dos à la gare : 74,8% et les jeunes les plus nombreux dans la couronne des 800 – 1500m (14,5%).

En 1991, c'était dans le quartier face à la gare que l'on trouvait le plus de personnes inactives (61,5%), dans le quartier qui lui tourne le dos que l'on comptait le plus de jeunes scolarisés. Les personnes ayant cessé de travailler étaient les plus nombreuses dans la couronne des 800m-1500m.

4.11.2 Habitudes modales de la population résidante

Revenons aux données précises de l'enquête INS de 1991. Les habitants de l'arrière des voies sont les plus motorisés : 82,8% , contre 65% dans le quartier à front de gare, 66% dans la couronne des 800-1500m et 64% en moyenne communale. Les actifs du quartier de gare sont proportionnellement un peu plus nombreux à utiliser le train, les T C , et à pratiquer la marche à pied. Dans les autres groupes de secteurs, on privilégie plus largement la voiture comme conducteur.

La population travaillant à domicile représente 10,8% dans les quartiers face et dos à la gare, soit davantage que la moyenne communale (7,8%).

Lorsqu'on analyse les déplacements des populations scolarisées, on note que l'utilisation du train est nettement plus répandue dans le périmètre des 800m, avec respectivement 14,4% (quartier face aux voies) et 15,5% (quartier dos aux voies), contre 4,2% dans l'ensemble de la commune. Dans la couronne de 800-1500m, on utilise plus fréquemment l'auto et les T C . La population scolaire habitant le quartier face à la gare est celle qui pratique le plus la marche à pied.

4.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Face à la gare, on note le classique front bâti de logements mitoyens anciens à petits gabarits, excepté quelques bâtisses plus imposantes. Ce quartier comporte en effet le plus de maisons mitoyennes (66,8%, contre 50,2% dans l'ensemble de la commune).

L'autre côté des voies se caractérise par un type d'habitat plus aéré, résidentiel à 4 façades construit entre les années 70 à nos jours. Les maisons séparées y sont les plus nombreuses: 65,6%, contre 20,9% dans l'ensemble de la commune ; on y relève aussi quelques fermettes anciennes et une cité ouvrière. La progression de l'urbanisation a nettement tendance à se faire de ce côté des voies.

Les maisons jumelées et les appartements se comptent davantage dans la couronne des 800-1500m, avec respectivement 24% et 10,7% du tissu bâti.

C'est le quartier dos à la gare qui compte le plus de propriétaires (de maisons et d'appartements : 89,3%), et la couronne entre 800 et 1500m qui comporte le plus de locataires (46,5%). A noter que les appartements ne représentent que 10% du parc de logements de la commune.

61,3% des logements du quartier face à la gare datent d'avant 1945, contre 45% dans l'ensemble de la commune ; c'est dans le quartier derrière les voies que l'on dénombre le plus de constructions érigées après 1971 (39,8%).

Un boom immobilier est en cours à Thulin, découlant d'une bonne accessibilité routière et ferroviaire (autoroute vers Paris / Tournai et point d'arrêt du chemin de fer) ainsi que de l'attrait exercé par un environnement aéré.

4.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : quartier face à la gare	Zone 2 : quartier dos à la gare	Zone 3 : couronne 800-1500m
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + de 65 ans et + ● + d'isolés 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ (quartier peu peuplé) ● + 15-64 ans ● + ménages 3 pers. et + 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en forte ↓ ● + 0-14 ans ● + ménages 2 pers.
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● moins motorisés (65,0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● les + motorisés (82,8%, contre 64,1% dans l'ensemble de la commune) ● train : 9,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ● moins motorisés (65,9%)
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● train 10,3% (contre 9,0% dans l'ensemble de la commune) ● + de bus et surtout de piétons ● + de travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● + de travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 10,2%
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + train 14,4% ● + piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ● + train : 15,5% (contre 4,2% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 3,8% ● + de déplacements en voiture et TEC
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● + constructions mitoyennes anciennes 	<ul style="list-style-type: none"> ● maisons 4 façades plus récentes ● + de propriétaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● maisons jumelées et appartements ● + de locataires

- *On observe bien une différenciation entre le quartier face à la gare et les autres zones en ce qui concerne les caractéristiques de la population et l'habitat, et entre les quartiers situés en face et au dos de la gare et la couronne 800-1500m par rapport aux habitudes modales ;*

- L'utilisation du train par les actifs est globalement de 10% quelle que soit la zone considérée (moyenne communale de 9%) ; l'utilisation du train par les scolaires (moyenne communale 15%) varie, elle, entre 4% (couronne 800-1500m) et 16% (quartier dos à la gare). La gare de Boussu, répertoriée comme gare **mixte**, tient donc un rôle limité de gare d'origine pour les transports professionnels des résidents proches, et son attractivité est identique à quelque distance que l'on se place de la commune. Ceci est dû notamment au fait que les pôles d'emploi communaux sont situés dans les environs de la gare et qu'elles recrutent leurs employés dans ces mêmes environs. Par contre, le train est nettement plus attractif pour les populations scolaires et ce dans un rayon de proximité qui ne dépasse pas une distance de 800m de la gare ;
- En 2001 : progression de l'urbanisation au dos de la gare. C'est donc là que se situe l'enjeu de report de mode, d'autant qu'il s'agit d'une zone localisée près de la gare et extrêmement motorisée, avec des taux qui surpassent nettement ceux de la commune; cette différence s'explique sans doute par la proximité des axes routiers de l'autre côté des voies ;
- Le développement résidentiel en cours de l'autre côté des voies se caractérise par des maisons individuelles en propriété, profil de périurbanisation classique dont on connaît la compatibilité avec les transports motorisés.

4.12 CONCLUSION

La gare de Boussu est identifiée dans nos typologies comme une gare mixte implantée dans un quartier de gare à dominante périurbaine caractérisé par un fort potentiel foncier, des commerces et infrastructures publiques mais peu de présence des infrastructures de transport. Boussu est considérée comme une petite ville en milieu non urbanisé.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Tenir compte du fait que se pose, dans les petites gares périurbaines appartenant au même type que celle-ci, la question de leur fermeture éventuelle. Le sort de ces gares offre l'occasion de repenser l'urbanisation du Borinage dans le sens d'une restructuration polycentrique du territoire autour des petites gares ;
- Densifier l'habitat autour de cette gare favoriserait son intégration urbaine et supprimerait sa position « en lisière de la ville » ;
- Envisager la reconversion de la gare, actuellement fermée, en complémentarité à la fonction scolaire (maison de l'emploi, lieu de formation, ...) et dans une volonté d'ouverture sur la ville ;
- Profiter de l'opportunité de développement de la fonction culturelle en encourageant la connexion de la gare avec le pôle en développement du Grand Hornu et les autres richesses culturelles locales.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Assurer, dans le cas de la suppression de la gare, une accessibilité par modes doux entre Boussu et la gare de Saint-Ghislain ;
- Envisager l'opportunité de réouverture de la liaison ferroviaire transnationale reliant Mons à Valenciennes : petite gare de fin de ligne, la gare de Boussu s'en trouverait stratégiquement située entre deux bassins d'emploi et deux pôles universitaires interconnectés ;

- Développer une meilleure desserte par bus de la gare de Saint-Ghislain à partir des différents points de la ligne.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Boussu	Mixte	206	36,4	1	124	83,9	1	330	1

Gare d'origine mixte, la gare de Boussu est la plus petite en termes de flux de voyageurs des 10 gares d'étude. Elle illustre la situation d'une vingtaine des soixante gares d'intérêt régional.

La gare génère des liaisons de proximité assurant le désenclavement de la commune. Pour Boussu, comme pour la plupart des autres petites gares anciennement industrielles du Borinage ou de la région liégeoise, c'est la relative déconnexion à Bruxelles qui justifie leur potentielle suppression. Elles assurent pourtant un rôle essentiel de mobilité locale (dans un contexte de faible desserte en bus).

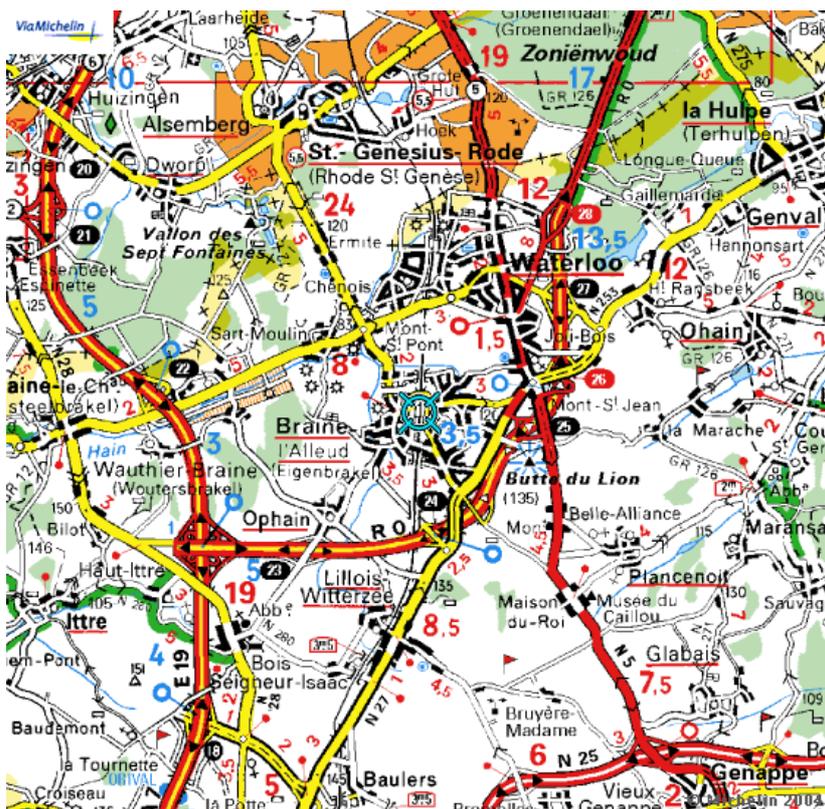
4.13 BIBLIOGRAPHIE

- ARIES, L'ATELIER, Plan communal de mobilité de la Ville de Saint-Ghislain, Rapport final, Ville de Saint-Ghislain, MET, SNCB, SRWT, Namur, 2001
- ANDERSEN, Arthur, Etude de faisabilité d'une liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons comme élément structurant nécessaire d'une logique d'aménagement du Territoire Euro-Régional, Rapport TGVilles RAPHAËL, Neuilly-sur-Seine, 2000
- VILAIN, M ; *La gare de Boussu, 1842 – 1992*, non daté, non publié
- <http://users.skynet.be/histoiredeboussu/6.HTM>

5. BRAINE-L'ALLEUD

5.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

La commune de Braine-l'Alleud (anciennes communes de Braine-l'Alleud, Lillois-Witterzée, Ophain, Bois-Seigneur-Isaac) est située dans l'arrondissement de Nivelles (Brabant Wallon). La commune est entourée des communes de Lasne, Waterloo et Genappes à l'est, de Nivelles et Ittre au sud, et Braine-le-Château à l'ouest.



Braine-l'Alleud se situe au point de jonction des bras ouest et est du ring de Bruxelles (RO). Via ce ring, on accède d'une part à toute la partie ouest de Bruxelles et au réseau autoroutier en étoile qui dessert toutes les grandes villes du pays et d'Europe. D'autre part, l'échangeur d'Ittre, partiellement implanté sur le territoire de l'entité, donne accès à l'autre branche du grand ring de la capitale qui en dessert toute sa partie est.

On retrouve sur le territoire de l'entité l'équivalent de 6 échangeurs autoroutiers complets, ce qui est énorme mais qui se justifie par l'intensité des échanges avec la capitale.

Cet avantage constitue un argument pour l'implantation de particuliers comme d'entreprises. Cependant, les flux de circulation vers la capitale sont tels que de nombreux problèmes de fluidité aux abords des échangeurs sont observés. Le ring et la chaussée Bara sont les deux axes d'entrée dans la ville (le site de Braine Alliance est situé à la pointe du ring). On constate aussi des difficultés au franchissement de la chaussée de Nivelles dans son tronçon parallèle au ring.

La commune est traversée sur sa bordure ouest par l'E19 reliant l'ouest de Bruxelles à Mons-Valenciennes vers Paris. Au sud, l'E19 donne aussi accès à l'A54 vers Charleroi.

Le transit routier se concentre principalement autour de deux grands axes :

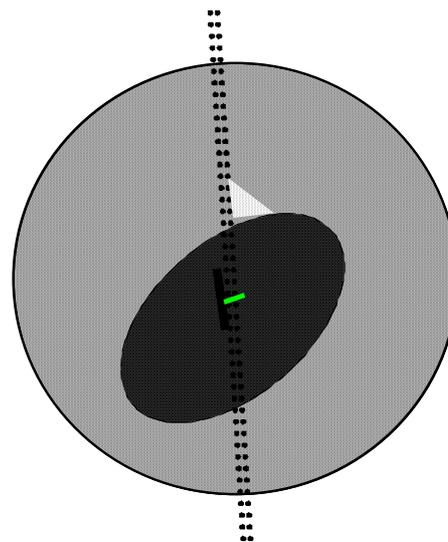
- l'axe formé par la chaussée de Tubize et la chaussée Bara, reliant Tubize à Waterloo et orienté est-ouest. La chaussée de Tubize constitue en outre l'axe d'accès au parc industriel ;
- la RN27 entre Waterloo et Nivelles orientée nord-sud et qui se raccorde à la limite de Waterloo sur la RN5 Bruxelles-Charleroi. Cet axe traverse le centre de Lillois.

Le bouclage de l'hypercentre est peu fonctionnel dans sa partie sud (exiguïté des voiries). Une meilleure hiérarchisation fonctionnelle des voies de communication est à mettre en œuvre. Les entrées de la ville sont peu lisibles. L'accessibilité au centre est problématique. La chaussée d'Ophain (très empruntée) n'arrive donc pas à jouer correctement son rôle de pénétrante sud vers le centre ville.

Actuellement, le passage par la ville est quasi obligatoire si l'on veut traverser la commune du nord au sud et inversement. La solution envisagée serait de compléter le contournement du centre de Braine-l'Alleud dans sa partie ouest, entre la route de Piraumont et la chaussée d'Alseberg. Le projet se réalisera en plusieurs étapes (le premier tronçon est finalisé).

5.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE DE BRAINE-L'ALLEUD

L'élément marquant la situation géographique de la gare de Braine l'Alleud est son insertion dans une forme de continuité urbaine. Cette continuité de l'urbanisation s'accompagne toutefois de la présence d'un quartier de gare identifiable, à la fois tourné vers et totalement imbriqué dans le centre-ville. Nous nous trouvons ici dans une situation exceptionnelle où la centralité de la gare se confond avec la centralité du centre-ville, et où le lieu le plus intérieur de la ville (son hyper centre, la place du Môle, à quelques dizaines de mètres de la gare) est à la fois celui le plus tourné vers l'extérieur (du fait de la proximité immédiate de la gare) .



Le cimetière de la ville, situé du côté de la gare au nord, crée une rupture entre le centre commerciale de la ville et le zoning de grandes surfaces de l'avenue de la Belle Province.

Le plan de secteur n'ayant pas anticipé l'extension de l'habitat que la ville rencontre, les grandes surfaces se sont en effet imposées à cette entrée du centre historique, créant une véritable brèche dans le tissu urbain de Braine l'Alleud.

A Braine l'Alleud, on a milité longtemps pour que la voie soit souterraine. Telle qu'elle est implantée actuellement, la ligne de chemin de fer opère de fait une césure qui coupe certains axes existants, que l'on tenterait actuellement de reconstituer.

Toute fois, la fracture entre un côté et l'autre des voies nous semble particulièrement peu appuyée ici en comparaison d'autres sites étudiés. Il existe une réelle communication entre les deux côtés des voies. Le centre et l'habitat se poursuivent au-delà de la ligne de chemin de fer et le passage sous voies détient une fonction nette de liant pour les piétons, usagers ou non du train, entre ces deux morceaux de la ville.

5.3 INTERMODALITE DE LA GARE DE BRAINE-L'ALLEUD

5.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

La gare de Braine-l'Alleud est insérée dans le centre-ville et n'est qu'à 5 minutes de la maison communale. La gare est également très accessible depuis l'autre côté des voies. En effet, l'unique passage sous-voies, bien proportionné (ambiance) et bien entretenu, est fort fréquenté. Il est, en outre, plus direct dans sa trajectoire que le franchissement routier.

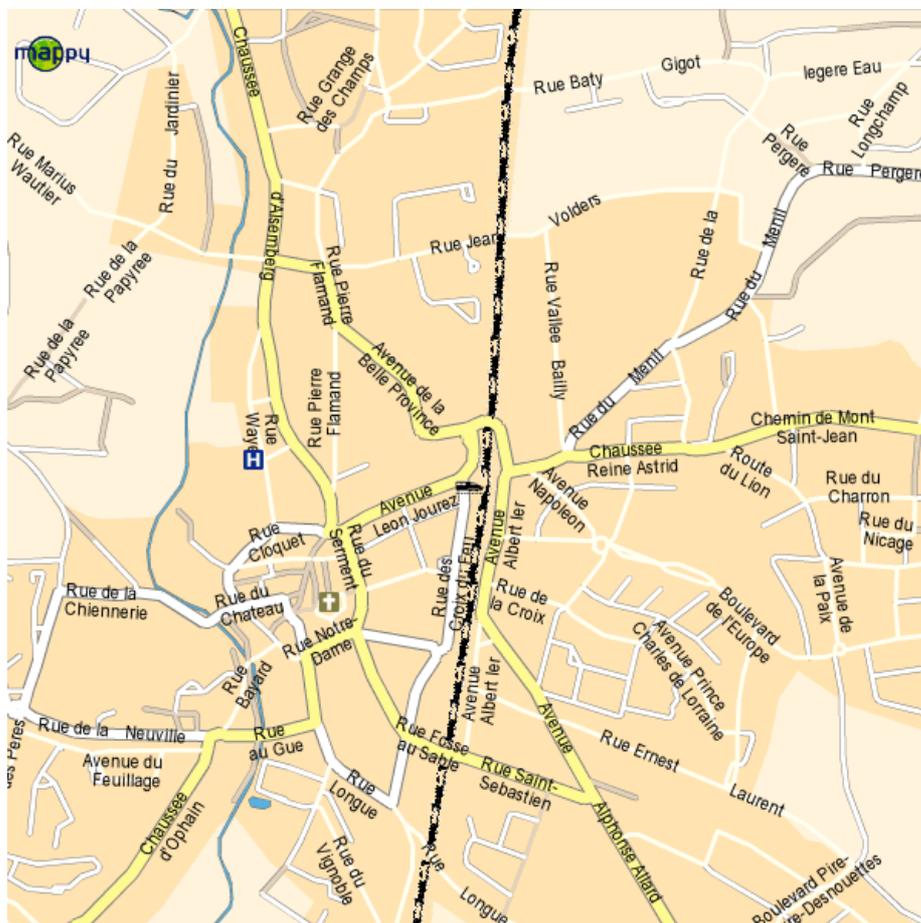
La gare possède une salle d'attente chauffée et le quai n°1 (le plus fréquenté) donne un accès direct à la gare des bus.

L'accessibilité cycliste n'a pas fait l'objet d'aménagement particulier. Notons cependant qu'autrefois, Braine-l'Alleud était aussi une des extrémités de la ligne 115. (Tubize-Quenast-Rognon-Clabecq-Braine-l'Alleud). Cette ligne est désaffectée depuis le début des années '70 et défermée. Sa continuité n'est plus complètement assurée. Elle constitue pourtant un enjeu pour l'avenir car il serait très dommageable qu'une voie de communication telle que celle-là soit morcelée. La Région wallonne l'a reprise dans son projet RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes). Elle serait donc affectée aux usagers lents et permettrait de relier de nombreux quartiers d'habitation à la gare.

En gare, un parking d'environ 25 places à récemment été réaménagé dans d'anciens locaux de la gare (de l'autre côté des voies). Ce parking, créé en réponse à une forte demande, est saturé.

5.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare de Braine-L'Alleud

5.3.2.1 Accessibilité routière de la gare



La Place de la Gare et le pont Courbe (point de franchissement des voies à 100 mètres de la gare) forment un lieu de concentration du trafic puisque trois axes importants y convergent (avenue de la Belle Province, chaussée Mont-Saint-Jean / Reine Astrid et avenue Alphonse Allard / avenue Albert 1er).

Cette situation confère à la gare une forte accessibilité routière qui est cependant altérée par la densité du trafic.

En outre, les trois axes d'accès à la gare cités ci-dessus, surchargés aux heures de pointe, imposent des nuisances relativement importantes aux nombreux riverains.

Notons que dans le cadre de l'ouverture d'un arrêt RER à Braine-Alliance, il est envisagé de créer une voie d'accès routière qui relierait les deux gares. Cette route pénétrante depuis Braine-Alliance jusqu'à la gare de Braine-l'Alleud pourrait même être prolongée au nord pour rejoindre la Chaussée de Bara et ainsi offrir un nouvel axe traversant l'agglomération du nord au sud. Ce nouveau tronçon serait associé à un développement immobilier sur les terrains proches de la gare (il est question d'y implanter les administrations communales).

5.3.2.2 Offre de parking en gare

On compte deux parkings de part et d'autre des voies. Le parking payant SNCB - rue des Croix de Feu - compte 270 places, l'autre entre 50 et 100 places. Selon les témoignages reçus, le nombre total de voitures parquées pour une correspondance avec un train est de plus de 500 places. L'afflux de navetteurs pose un problème d'accumulation des voitures ventouses en ville (jusqu'au zoning artisanal de « La Planche du pêcheur »). Ce problème est partiellement réglé par la présence des 2 grands parkings (SNCB et commune) à proximité de la gare.

Le parking des zones du centre sont payants, la gestion en est confiée en partie à une société privée « City parkings » (qui fonctionne avec des abonnements : 125 places sur 250). Depuis le jour d'ouverture de ces 250 places supplémentaires, il n'a pas désempli.

Notons que selon nos témoignages, plusieurs habitants de Waterloo se parquent à la gare de Braine-l'Alleud pour prendre le train. La fréquence des trains (IC-IR-L-P) y semble plus déterminante dans le choix modal que la gratuité du parking à Waterloo.

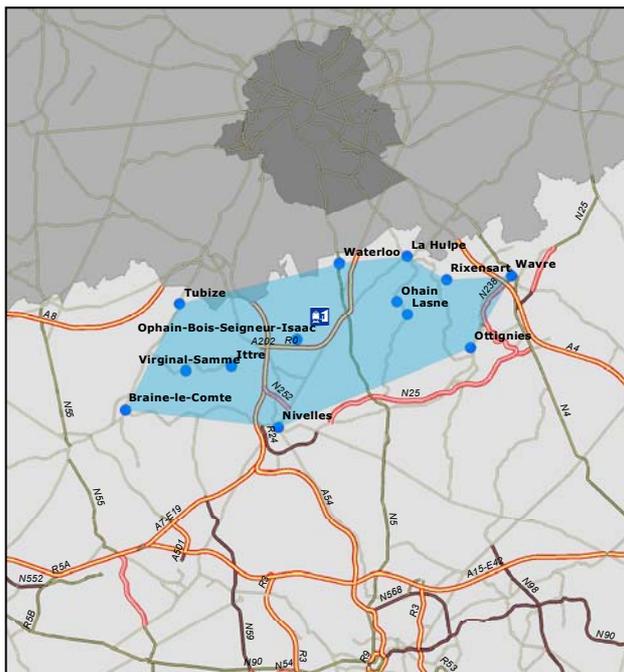
Les autorités communales craignent qu'avec l'implantation du RER, la problématique du parking sauvage en centre-ville s'amplifiera. Cette implantation pourrait impliquer la création de parkings nouveaux, éventuellement par la construction de plates-formes au-dessus des voies qui donneraient un accès direct aux quais. Elle soulève le problème de l'accès des navetteurs à la gare en centre-ville.

Notons qu'un arrêt RER au Parc de l'Alliance est envisagé. Pour l'offre de parking, ce projet doit être lié au développement du "Paradis" (poumon vert et zone de détente entre Braine Centre et la route de Piraumont à proximité du site de Braine-Alliance). Les navetteurs utiliseraient le parking surtout en semaine alors que les "touristes" l'occuperaient plutôt le week-end.

Le débat sur la logique d'implantation de parking lié à la desserte ferroviaire est donc le suivant : implante-t-on un parking de 3000 places (sur plusieurs niveaux) à l'Alliance, complètement décentré, et induisant probablement un manque à gagner pour les commerces du centre ou mise-t-on plutôt sur l'implantation d'un petit parking de trop-plein à l'Alliance et un grand (sur plusieurs niveaux) dans le centre ; en associant à ce dernier projet une route longeant les voies et créant une jonction (pénétrante dans le centre) entre les deux pôles ?

5.3.3 Offre de bus en gare de Braine-L'Alleud

DOSSIERS « GARE BRAINE-L'ALLEUD »



De nombreuses lignes de bus desservent Braine-l'Alleud. L'aire de rayonnement s'étale d'est en ouest et complète l'offre ferroviaire (voir carte ci-contre, CREAT, 2003). La nouvelle gare des bus a 4 ou 5 ans et l'intermodalité train-bus semble importante. Toutes les lignes sont centrées sur la gare qui constitue ainsi un "nœud bimodal". Aucune ligne de bus ne dessert Lillois. L'isolement de Lillois serait total si l'arrêt S.N.C.B. devait disparaître.

Des correspondances avec les bus du TEC sont optimisées grâce au système Aribus à la gare de Braine-l'Alleud. Ce système donne satisfaction hormis sur les lignes vers Tubize et Hal où les correspondances avec la SNCB doivent également être respectées à l'autre bout de la ligne.

Descriptif des lignes de bus communales

Ligne n°115A	Braine-l'Alleud - Braine-le-Château - Hal – Tubize. C'est la ligne qui a la plus forte fréquence : 30 bus/jour vers Halle, 26 bus/jour vers Tubize. Elle dessert tout le parc industriel. Une variante dessert le Collège Cardinal Mercier 2 x/jour. Une variante dessert Ophain village, le village n°1 et Noucelle 2 x/jour. Son amplitude est élevée : 5 - 22 h. Le samedi, on compte 16 bus/jour et le dimanche 8 bus/jour mais uniquement vers Tubize. Ligne via le Rapidobus n°2 : Tubize - Nivelles
Ligne W	Bruxelles - Waterloo - Braine-l'Alleud – Wavre. Cette ligne offre 38 trajets pour le centre de Bruxelles par jour au départ de la gare de Braine-l'Alleud et 15 trajets pour Wavre par jour dont les derniers sont limités à Lasne. Cette offre est réduite de moitié le week-end. Il y a donc redoublement du réseau ferroviaire pour rejoindre Bruxelles.
Ligne n°66	Braine-l'Alleud (gare) - Braine-l'Alleud (Barrière). C'est une ligne courte, interne à l'entité qui propose 16 bus par jour pour desservir le quartier de la Barrière, densément peuplé.
Ligne n°11	Lillois – Imagibrairie. Cette ligne expérimentale mise en place pendant un an jusqu'en décembre 2000 a été cofinancée par la Commune. Elle ne fonctionne que les mer., ven., sam., dim.. Elle véhicule les habitants de Lillois, d'Ophain et de Braine-l'Alleud vers le complexe cinématographique Imagibrairie. Cette ligne ne semble pas rencontrer le succès escompté.
Ligne Rapido n°3	Waterloo- Braine-l'Alleud – Ottignies. Cette ligne a été mise en service au printemps 1999 et propose 4 arrêts sur le territoire. Elle offre 5 bus par jour entre 7 et 18 h ; il n'y a pas de service le week-end
Ligne n°558	Braine-l'Alleud - Genval - La Hulpe – Rixensart. Cette ligne à vocation surtout scolaire (Collège Cardinal Mercier) propose une quinzaine de bus par jour en semaine et rien le week-end. Son amplitude est réduite : 6 – 19 h En bout de ligne, on trouve des variantes vers La Hulpe, Genval et Rixensart.
Ligne UH	Uccle - Aelsemberg - Braine-l'Alleud. Elle offre 15 bus par jour jusque Aelsemberg dont 5 sont prolongés jusque Uccle. Son amplitude est faible : 6 - 19 h. Aucun service n'est offert le week-end. Aux horaires scolaires, le bus est prolongé jusqu'au Collège Cardinal Mercier
Ligne n°66	Nivelles - Braine-l'Alleud. Cette ligne propose 12 bus par jour limités à Bois-Seigneur-Isaac et 7 bus par jour jusqu'à la gare de Braine-l'Alleud. On compte 4 bus le samedi et aucun le dimanche
Ligne W	trajet limité. Cette ligne fait de la desserte scolaire autour de Waterloo. Il n'y a donc pas de service en week-end et lors des vacances scolaires.
Ligne n°	Braine-le-Comte - Virginal - Bois-Seigneur-Isaac - Braine-l'Alleud (variante Nivelles).
Ligne n°75	: Braine-l'Alleud - Chenois – Waterloo

DOSSIERS « GARE BRAINE-L'ALLEUD »

Ligne n°69	Nivelles - Braine-le-Château. Cette ligne ne pénètre pas dans le centre de l'entité
------------	---

Il n'y a pas de ramassage scolaire sur Braine-l'Alleud, mais un bus TEC s'arrête au Collège Cardinal Mercier. Des camionnettes-navettes desservent le zoning de Braine, distant de 3-4 km. L'Atelier protégé « village n°1 » organise également des navettes. Cependant, comme partout ailleurs, on constate une diminution de l'offre : par une réduction des fréquences de passage, par la suppression de bus tôt le matin et tard le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires.

Il y a 4 lignes de Rapidobus actuellement (2 à Braine-l'Alleud). Leur objectif est de créer une desserte transversale rapide (est-ouest) du Brabant wallon pour compléter le réseau radial des lignes de chemin de fer au départ de Bruxelles. Ce concept est spécifiquement ciblé sur les navetteurs aux heures de pointe et n'offre donc pas une fréquence élevée (environ 8 bus/jour).

5.4 OFFRE EN TRAINS VOYAGEURS EN GARE DE BRAINE-L'ALLEUD

5.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

8^{ème} gare de Wallonie et 26^{ème} gare belge (en 2003), la gare de Braine-l'Alleud est destinée à devenir une future gare RER. Située sur la ligne 124, elle constitue une véritable porte d'entrée en Région Bruxelles-Capitale depuis Charleroi. La gare offre également une liaison directe vers Ottignies – Louvain-la-Neuve et Leuven.

Sa fréquentation a connu un essor important entre 1985 et 1987 (+19% en 3 ans) pour se stabiliser ensuite jusqu'à aujourd'hui. Notons que sa fréquentation pour des destinations internationales et le week-end est relativement élevée (25^{ème} gare belge le samedi).

<i>Quelques temps de parcours en train depuis la gare de Braine-l'Alleud (SNCB, 1^{er} trim. 2003)</i>			
BXL-midi	12' à 25'	Leuven	1h03' à 1h35'
BXL-central	17' à 30'	Nivelles	8' à 11'
BXL-Luxembourg	25' à 35'	Lillois	4'
Charleroi-sud	29' à 39'	Obaix-Buzet (1 corr.)	19' à 41'
Namur	67' à 73'	Ottignies (1 corresp.)	49' à 74'
Anvers	62' à 63'	Liège (1 correspond.)	74' à 106'

On observe deux sortes de correspondances :

Des correspondances train IC - trains omnibus sont organisées pour relier Waterloo à partir de Braine-l'Alleud ou Lillois à partir de Nivelles.

De même, plusieurs personnes descendent à Braine-l'Alleud surtout de l'IR vers Alost (bonne correspondance) pour prendre soit l'IR vers Bruxelles – Ottignies, soit les trains P vers Bruxelles-Luxembourg et Schuman.

Selon nos témoignages, certaines personnes descendent des directs (venant du sud) aux heures de pointes pour prendre l'omnibus à Braine-l'Alleud et se rendre dans les gares brabançonnaises et bruxelloises. Ce système témoigne de l'attractivité polycentrique de la métropole. On change de train à Braine-l'Alleud pour choisir la gare métropolitaine bruxelloise la plus proche de sa destination.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Braine-l'Alleud selon les directions (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	IC	IR	P	L
Vers Bruxelles	18	19	6	17
Depuis Bruxelles (jusqu'à Braine ou vers Nivelles, Charleroi)	18	19	6	17
Vers et depuis Louvain-la-Neuve				15 (7+8)
Total	36	38	12	49

Précisons que, selon certains témoignages, le RER semble dans l'ensemble considéré comme peu intéressant pour le Brainois si ce n'est pour la mise en place d'une voie rapide qui mettrait Braine-l'Alleud à 1/4 d'heure de la capitale. L'implantation d'un point d'arrêt RER à Braine-l'Alleud implique dans les plans de reculer de quelques dizaines de mètres le BV par rapport à sa position actuelle. Des problèmes risqueraient de se poser pour des lotissements bordant de trop près les voies (dont certains très récents) et pour les abords de la gare de Braine-l'Alleud (gare de bus). Au centre de Lillois (au sud de la commune) également, l'élargissement de l'assiette posera des problèmes.

DOSSIERS « GARE BRAINE-L'ALLEUD »

Vu la récente expansion démographique vers Genappe et Court-Saint-Etienne, il a été question de remettre en service la ligne Nivelles – Genappe - Court-Saint-Etienne – Braine-l'Alleud - Ottignies-LLN. Ce projet semble cependant abandonné.

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	Charleroi – Luttre – Nivelles – Braine-l'Alleud – Bruxelles m-c-n – Vilvoorde – Malines – Anvers b-c	1 heure/sens
IR	Jambes – Namur — 5 gares – Charleroi – 2 gares – Braine-l'Alleud – 1 gare – Bruxelles m-c-n – 3 gares – Anvers b-c – 4 gares – Essen	1 heure/sens
L	Braine-l'Alleud – 7 gares – Bruxelles m-c-n-s-l – 11 gares – Alost	1 heure/sens
	Nivelles – Lillois – Braine-l'Alleud - 7 gares – Bruxelles m-c-n-s-l - 8 gares – Ottignies - Louvain-la-Neuve	5 Hp-m, 10 Hp-s
P	Charleroi - via Bruxelles I-s - Schaerbeek (2) Châtelet- Charleroi - 6 gares – Braine-l'Alleud – Uccle - Bruxelles m-c-n (1) – (Malines – Anvers b-c (1))	5 Hp-m, 1 Hp-s
	Nivelles - Lillois – Braine-l'Alleud – 6 gares – Bruxelles m-c-c-n - Vilvorde - Malines Charleroi – 7 gares - Braine-l'Alleud - 8 gares - Bruxelles m-c-n	
	Louvain – 11 gares – Bruxelles n-c-m – 3 gares - Braine-l'Alleud Anvers c-b - 2 gares – Bruxelles n-c-c-m – Braine-l'Alleud – 6 gares - Charleroi – Châtelet (1) + 1 Bruxelles n-c-m - Braine-l'Alleud Vilvoorde - Schaerbeek – Bruxelles n-c-m – 4 gares – Braine-l'Alleud – 8 gares - Charleroi - Châtelet (1) + 2 jusqu'à Nivelles	3 Hp-m, 3 Hp-s

5.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

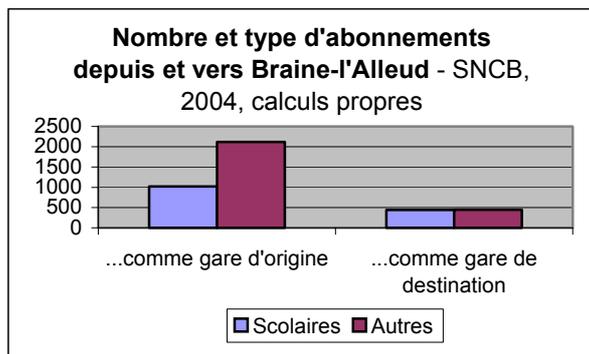
La commune de Braine-l'Alleud compte un point d'arrêt supplémentaire à celui de Braine-l'Alleud-centre. Il s'agit de la halte de Lillois. Elle est desservie par des trains P et L vers Bruxelles, Nivelles, Charleroi et Louvain-la-Neuve. La vente de billets à Lillois est limitée aux heures de pointe.

Points d'arrêt (données SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Braine-l'Alleud	IC –IR –L -P	150	Gare	5109
Lillois	L -P	55	Halte	415

Notons que dans le cadre du futur projet RER, il est question d'ouvrir une nouvelle halte au parc de Braine-Alliance (en bordure du zoning et d'Imagibraine). Il faudra mesurer l'impact qu'il pourrait avoir sur l'activité du centre-ville. Il s'agirait d'un projet "minimaliste" au niveau de l'infrastructure, limité à 2 quais et profitant du passage sous-voies existant.

Ce nouveau point d'arrêt, s'il a l'avantage d'être très bien relié au Ring et d'être associé à une zone de haute densité d'emploi, risque cependant de remettre en question l'existence de la halte de Lillois. Cette agglomération de la commune, dont le nombre de constructions a doublé en dix ans, accueille un type d'habitat diffus et de relatif haut-standing. La mauvaise desserte actuelle en bus de l'agglomération constitue un handicap majeur pour sa population en cas de suppression de l'arrêt ferroviaire. Précisons que contrairement à la gare d'Obaix-Buzet (voir dossier sur Luttre), cette halte est reprise sur le futur tracé du RER.

5.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE BRAINE-L'ALLEUD



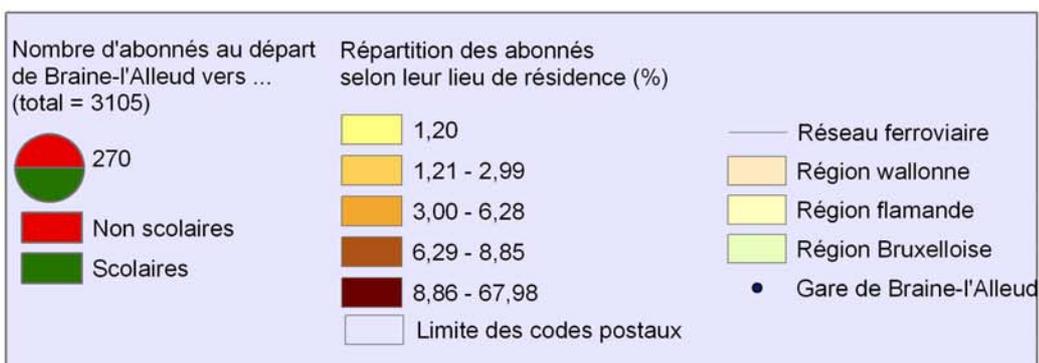
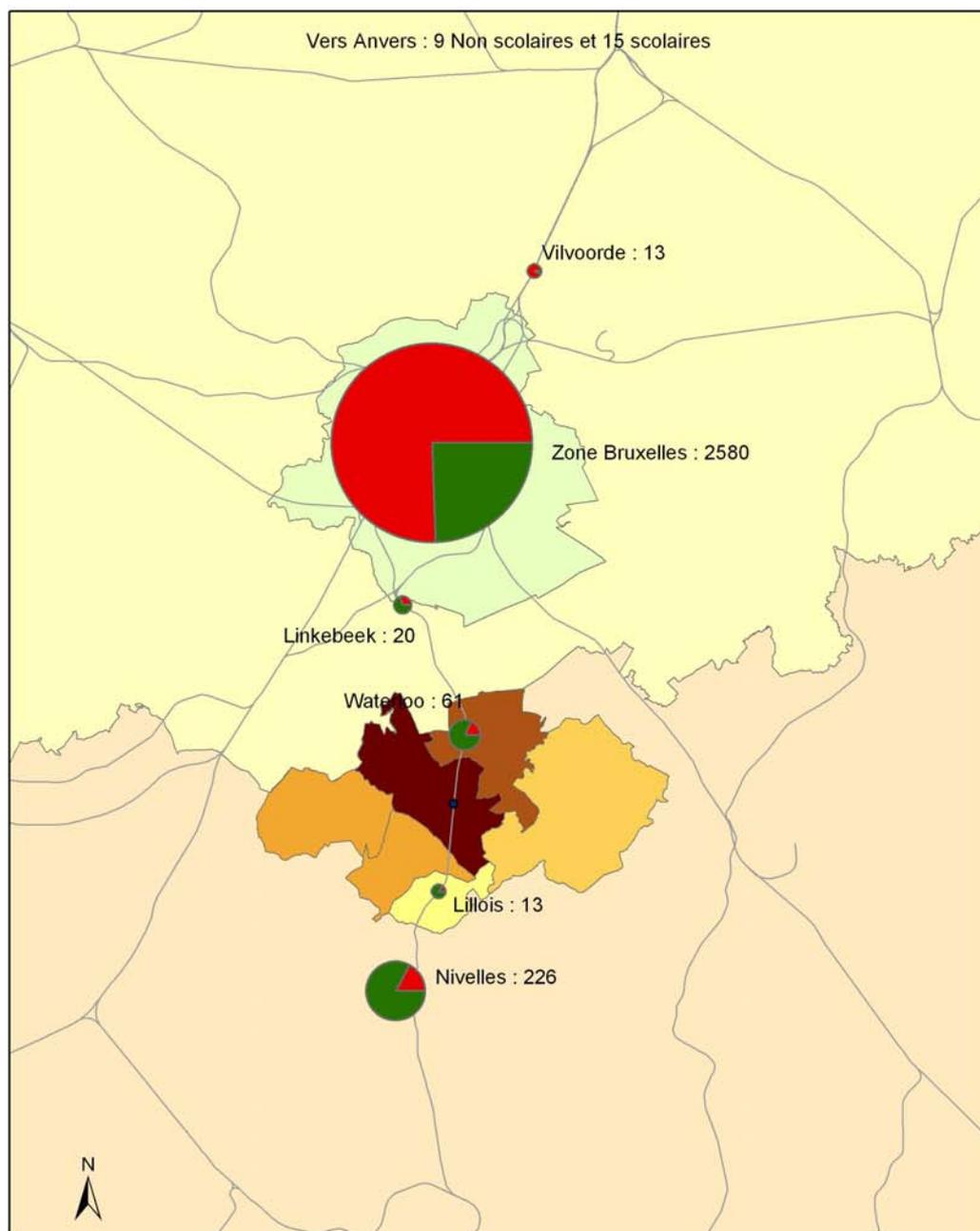
Selon notre typologie de gare, Braine-l'Alleud est une gare mixte. 78% des abonnés ont Braine-l'Alleud comme gare d'origine, et pour 22%, il s'agit d'une gare de destination. Notons que les abonnés représentent 79% des passagers montant quotidiennement en gare de Braine-l'Alleud.

Parmi les navetteurs du matin, l'on distinguera les travailleurs, embarquant à destination des pôles d'emplois bruxellois, des étudiants se rendant vers leur lieu d'études. Le trafic débarquant du matin est principalement composé d'écoliers rejoignant les établissements implantés à Braine-l'Alleud, qui jouissent d'une bonne réputation. Les plus matinaux des usagers débarquant sont les postiers, en provenance de Charleroi qui se rendent, vers 5h30, au bureau de poste central.

L'heure de pointe s'étale entre 6h et 9h tandis qu'entre 15h et 15h30, l'on assiste à l'afflux des écoliers rentrant chez eux (venus prendre les bus et parfois les trains) puis, à partir de 16h jusqu'à 18h ce sont les travailleurs qui reviennent.

Mais la gare connaît aussi une affluence liée à d'autres motifs qui est sûrement due à la bonne liaison bus qu'offre la gare de bus (bien intégrée à la gare SNCB) et une implantation de la gare au cœur du centre commercial de la ville de Braine-l'Alleud.

5.5.1 Caractéristiques de Braine-l'Alleud comme gare d'origine



5.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare de Braine-l'Alleud

Gares de destination depuis la gare de Braine-l'Alleud (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	2614	83	656	293
NIVELLES	226	7	187	73
WATERLOO	61	2	50	26
ZONE CHARLEROI	56	2	20	6
ZONE NAMUR	35	1	26	3
LINKEBEEK	20	1	14	2
HALLE - VILVOORDE	16	1	4	1
ZONE ANVERS	14	0,4	5	2
LILLOIS	13	0,2	11	1
LOUVAIN-LA-NEUVE	7	0,2	6	0
AUTRES	77	2	43	13
TOTAL	3139	100	1022	420

L'extrême majorité des abonnés ayant Braine-l'Alleud comme gare d'origine se rendent dans une gare bruxelloise (83%). Seul un navetteur sur quatre est un scolaire, les autres se rendant à Bruxelles pour le travail ou d'autres motifs.

Nivelles (7% des abonnés) et Waterloo (2%) sont ensuite les principales destinations et sont essentiellement à vocation scolaire (plus de 80% des abonnés s'y rendant). A la tonalité scolaire de ces destinations s'associe également un plus haut taux d'abonnements combinés. 32% des abonnements vers Nivelles et près de la moitié de ceux vers Waterloo sont combinés avec un bus TEC pour rejoindre Braine-l'Alleud.

Le reste des destinations est composé des nombreuses gares du Brabant Wallon et des principales villes de Wallonie reliées par des trains directs à Braine-l'Alleud. On relève quelques abonnements de travailleurs vers Anvers, qui se situe en fin de ligne 124.

5.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Braine-l'Alleud comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés <small>SNCB, 2004, calculs propres</small>	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
											nb	%		nb	%
Braine-l'All.	2360	75	698	68	1662	79	30	235	56	10	96	14	41	139	8
Communes limitrophes	629	20	269	26	360	17	43	160	38	25	94	35	59	66	18
Com. non-limitrophes	150	5	55	5	95	4	37	25	6	17	14	-	-	11	-
TOTAL	3139	100	1022	100	2117	100	33	420	100	13	204	20	49	216	10

75% des abonnés ayant Braine-l'Alleud comme gare d'origine viennent de la commune de Braine-l'Alleud même (deuxième score après Boussu (85%) parmi les dix gares d'étude).

Notons qu'au sein de la commune, les abonnés sont pour 90% issus de l'ancienne entité de Braine-l'Alleud. En outre, on constate que proportionnellement, les travailleurs sont plus nombreux à habiter la commune (68% des abonnés scolaires contre 79% des travailleurs).

Les quelques autres communes d'origine semblent surtout être les communes limitrophes au nord-est et au nord-ouest de la commune (Waterloo 9%, Braine-le-Château 6%, Lasne 3%).

La moyenne pour tous les abonnés est de 13% d'abonnements combinés. 10% des abonnements de Braine-l'Alleud sont combinés SNCB-TEC, mais c'est le cas de la moitié de ceux de Braine-le-Château. En effet, la ligne de bus 115a, qui y circule, est la plus fréquentée pour se rendre à Braine-l'Alleud. Cette ligne de bus rabat également des abonnés d'Ittre et un quart des navetteurs issus du Brabant flamand (1% des abonnés) qui viennent prendre leur train vers Bruxelles à Braine-l'Alleud.

On constate que les abonnements combinés scolaires, bien que de nombre égal à ceux de travailleurs, se répartissent d'avantage dans les communes éloignées, ce qui signifie que les étudiants, plus dépendants des transport en commun, franchissent globalement de plus longues distances en bus pour rejoindre la gare.

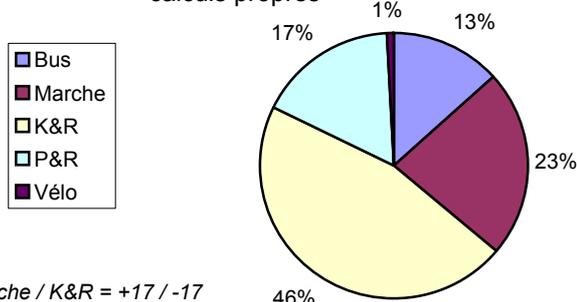
Les communes plus éloignées fournissent peu d'abonnés (5%). Mais le rayon d'attraction automobile s'étend sur plus de 30 km vers le sud. En effet, Braine-l'Alleud constitue une gare d'entrée dans Bruxelles pour de nombreux navetteurs issus du Hainaut (jusqu'à la frontière française selon le témoignage de l'architecte communal). Ceux-ci laissent leur voiture à Braine-l'Alleud, c'est-à-dire avant Waterloo où commencent les embouteillages en direction de Bruxelles aux heures de pointe.

On remarque que plusieurs abonnés viennent de l'est, de communes parfois situées au-delà de la ligne 161 Namur – Bruxelles. Cela se justifie probablement par le fait que la ligne 161 rentre dans Bruxelles par la gare du Luxembourg et non par la gare du Midi. Ainsi, il est plus rapide pour rejoindre les gares de la jonction Nord-Midi de se rendre dans une gare de la ligne 124 (gain de 5 à 10 minutes).

Notons que Braine-l'Alleud attire des habitants de Waterloo, qui possède une gare mais uniquement desservie par omnibus aux heures de pointes.

5.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare de Braine-l'Alleud

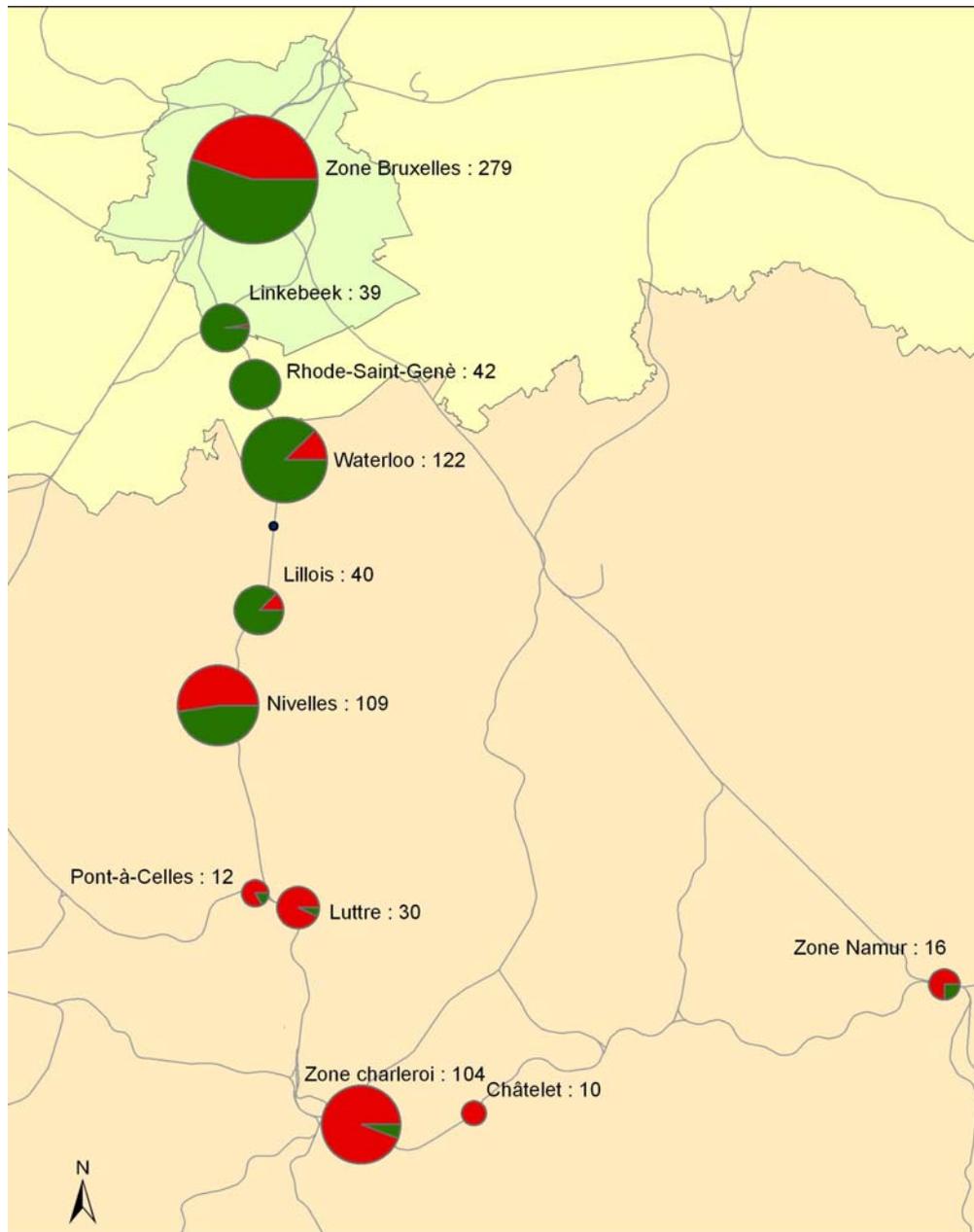
Mode d'arrivée à la gare (Braine-l'Alleud = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres



Des 10 gares d'étude Braine-l'Alleud est de très loin la gare qui accueille le plus d'abonnés s'y rendant à pied (23%). Cette situation est due à la position centrale dans le tissu urbain communal de la gare. 58% des 15-64 ans résidant dans la commune habitent dans un rayon de 1500m autour de la gare. De plus les cheminements piétons vers la gare sont satisfaisants de part et d'autres des voies.

Après Namur (13%), Braine-l'Alleud (17%) est également la gare où la part modale de la voiture est la plus faible des dix gares d'étude. Cela s'explique probablement par les difficultés d'accès à la gare (au cœur de l'hyper-centre) et par la non-gratuité de la majorité des places disponibles.

5.5.2 Caractéristiques de Braine-l'Alleud comme gare de destination

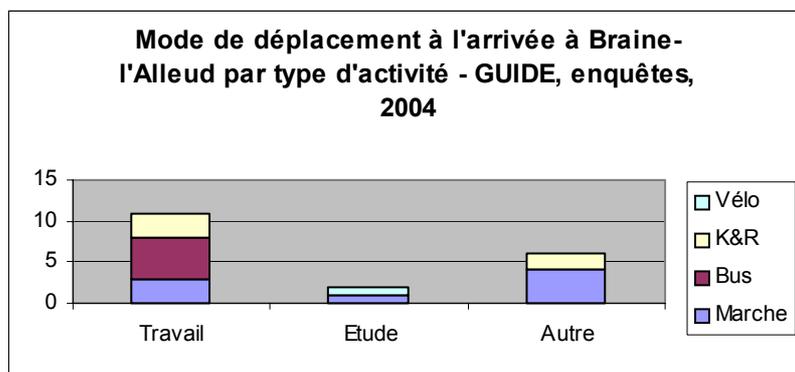


5.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination de Braine-l'Alleud

Gares d'origine des abonnés à destination de Braine-l'Alleud (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
ZONE BRUXELLES	245	28	128
WATERLOO	122	14	107
NIVELLES	109	12	52
ZONE CHARLEROI	104	12	6
RHODE-SAINT-GENESE	42	5	42
LILLOIS	40	5	35
LINKEBEEK	39	4	38
LUTTRE	30	3	2
ZONE NAMUR	16	2	4
PONT-A-CELLES	12	1	2
AUTRES	126	14	24
TOTAL	885	100	440

Braine-l'Alleud est autant gare de destination autant pour les travailleurs que les scolaires. Cependant la spatialisation de leurs gares de départ respectives révèle des origines contrastées. Les étudiants viennent principalement des gares de la ligne 124 situées au nord de Braine-l'Alleud (Bruxelles, Waterloo, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek). Les travailleurs viennent des gares au sud de la commune, à l'exception de Bruxelles (Luttre, Namur, Charleroi, ...).

5.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare de Braine-l'Alleud



Le mode utilisé pour rejoindre le lieu d'activité une fois arrivé à Braine-l'Alleud est principalement la marche. C'est le cas des nombreux étudiants qui se rendent au collège « Cardinal Mercier » ou à l'école de la « Vallée Bahy ».

Les travailleurs semblent utiliser davantage le bus. C'est, selon nos données, potentiellement le cas d'un quart d'entre eux, notamment pour rejoindre certains sites de travail tels que les usines (chimiques, ...) situées au nord-ouest de l'agglomération.

Lors de nos enquêtes, nous avons également rencontré plusieurs passagers qui se rendaient à Braine-l'Alleud pour d'autres activités que le travail ou les études, ce qui révèle sûrement l'usage réel de l'opportunité de desserte de proximité de la gare au centre-ville.

5.6 APPROCHE DES USAGES DE LA GARE DE BRAINE-L'ALLEUD

La tonalité scolaire qui marque la gare de Braine-l'Alleud s'applique tout autant à la gare SNCB qu'à la gare des bus qui la jouxte.

Beaucoup de jeunes (notamment) envahissent cette dernière aux heures de pointe. Il faut rappeler que les nombreuses lignes de bus qui desservent Braine-l'Alleud sont toutes centrées sur la gare, qui constitue ainsi un nœud de transit incontournable pour les usagers des transports publics. Comme nous avons pu le remarquer à plusieurs reprises, les flux descendants ont davantage tendance à investir et à connoter une gare que les flux montants, surtout lorsque ces flux descendants sont formés d'élèves scolarisés dans des écoles proches. La gare fait alors partie des lieux qui jalonnent la scolarité de ces jeunes. Des sociabilités particulières s'y expriment, des pratiques collectives s'y observent.



La gare de Braine-l'Alleud répond, comme d'autres sites étudiés, à une division de l'espace en sous-territoires : le préau offrant l'accès aux voies, la salle d'attente chauffée, l'abri-pluie sur la voie 2 – 3, la gare des bus, pour ne citer qu'eux, font l'objet d'usages multiples et se voient appropriés de manière contrastée par les différents usagers du pôle d'échange.

Le passage sous voies de la gare permet de relier un côté des voies à l'autre. Et si les voyageurs l'empruntent quotidiennement pour accéder aux quais, les citoyens s'en servent également pour passer d'un côté de Braine-l'Alleud à l'autre.

Le bâtiment-voyageurs est fermé entre 20h30 et 6h. En comparaison avec les autres gares analysées, la faible amplitude de ces horaires étonne. Cette mesure de restriction des heures d'ouverture de la gare a été prise suite à l'agression d'agents, lors d'un hold-up des guichets à Nivelles.

Deux fois plus de commentaires positifs que de commentaires négatifs ont été émis à propos de la gare de Braine-l'Alleud. Les usagers interrogés disent apprécier sa situation centrale, l'accueil qui leur y est réservé ou encore la desserte. Ils regrettent par ailleurs qu'elle soit vieille et mal entretenue et déplorent sa fréquentation. Selon deux usagers, elle ferme trop tôt.

De fait, bon nombre de nos informateurs ont soulevé les problèmes de sécurité observés en gare de Braine-l'Alleud et plus particulièrement lors des heures de pointe scolaires (rackets et trafics en tous genres).

Étant donné l'importance accordée à ce phénomène par les employés de la gare que nous avons rencontrés et qu'ils ont identifié comme assez récent, il nous semble essentiel d'évaluer les réactions de la ville et de la SNCB face à celui-ci. D'autant que ces problèmes se rencontrent dans la plupart des gares à tonalité scolaire étudiées.

Nous relèverons le caractère amplement policier de la réponse apportée aux problèmes de sécurité de la gare de Braine-l'Alleud : la police patrouille quotidiennement aux heures d'affluence scolaire et l'on prévoit pour 2004 le quadrillage par caméras de surveillance de la zone « gare » de Braine-l'Alleud. Les 3 caméras prévues sur le plateau de la gare doivent avoir une action à la fois préventive et répressive (reconnaître les délinquants et ensuite les punir).

Il est vrai que, depuis la réforme des polices, il n'existe plus de patrouille propre au chemin de fer qui soit spécialisée dans les problèmes qui lui sont liés. Ainsi, en cas d'incident, aucun employé de la SNCB n'est plus légalement autorisé à agir alors que, jusqu'il y a peu, le chef de gare et certains sous-chefs étaient mandatés. Il leur est désormais obligatoire de contacter la centrale de transit de Bruxelles qui dispatche l'information à la police de Braine-l'Alleud d'où sera enfin dépêchée une équipe. Ces manœuvres engendrent parfois une perte de temps considérable.

Les craintes des employés de la SNCB sont donc en lien direct avec leur perte de pouvoir dans la gestion immédiate de ces problèmes de sécurité.

Toutefois, la violence symbolique que peut représenter, aux yeux des individus, la surveillance, policière et par caméras interposées, nous semble devoir être substituée, ou du moins complétée par d'autres mesures. Car elle peut devenir un facteur insécurisant en soi : les représentations sociales associées aux espaces « sous haute surveillance » sont en effet susceptibles de renforcer plutôt que d'atténuer le sentiment d'insécurité.



Cette thématique déborde de la perspective « aménagiste » que nous cherchons à porter sur la problématique des gares et de leurs quartiers. Il conviendrait toutefois d'approfondir cette question de la sûreté des lieux de gare car, loin d'être un problème isolé, elle se pose de manière quasi généralisée, mais à des degrés variables.

Certains de nos interlocuteurs ont souligné le rôle de « gare disciplinaire » tenu par celle de Braine-l'Alleud. Il s'agirait d'une gare pilote pour la formation des commis et des sous chefs. « *Quand on a travaillé à Braine, en un sens, on peut travailler partout* », nous explique un ancien guichetier. Braine-l'Alleud nous semble donc un endroit indiqué pour mettre en oeuvre des façons innovantes de gérer la question de la sécurité en gare.



Pour finir, l'on soulignera le rôle de la face arrière de la gare : l'autre côté des voies dispose d'un parking surveillé et constitue un accès direct aux quais pour une grande partie des navetteurs qui ne traversent donc plus qu'occasionnellement le Bâtiment Voyageurs et se rendent plutôt directement sur la voie.

A noter, de ce côté, en plus de l'aubette à frites, la station services qui crée un contraste étonnant en même temps qu'elle amplifie l'aspect « plate-forme multimodale » de la gare de Braine-l'Alleud (tout en indiquant qu'il s'agit là du point à partir duquel les périurbains rejoignent en voiture leur banlieue résidentielle non desservie par les bus).

5.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

Implantée à l'est, en dehors du noyau historique de l'entité vers 1873, la gare de Braine l'Alleud a joué longtemps un rôle économique crucial à l'échelle régionale : elle constituait le nœud de correspondance entre la ligne Charleroi – Bruxelles et la ligne vers Tubize, rendant accessibles, de par son existence, les principaux bassins industriels wallons. Les petites industries locales, davantage implantées à l'ouest de l'ancien centre, bénéficiaient par contre peu de sa présence.



C'est la constitution progressive d'un quartier de la gare, aux fonctions principalement résidentielle et commerciale qui a permis de lier petit à petit ces deux morceaux, est et ouest, du territoire.

Depuis près de 50 ans, le développement de la commune a conduit à transformer le quartier de la gare en une réelle extension du centre ancien. La gare est aujourd'hui au centre du tissu urbanisé en raison des importants développements de commerces, de quartiers résidentiels et d'équipements collectifs (écoles, centres sportifs, ...) opérés à l'est au-delà du chemin de fer. A l'ouest de la gare, le centre-ville a fait l'objet de plusieurs opérations urbaines et les anciens sites industriels sont aujourd'hui en partie assainis.

La relance économique entreprise dans les années 70 s'est surtout marquée dans la vallée du Hain, à proximité de la ligne vers Tubize, soit à plusieurs kilomètres du centre urbain. Or c'est précisément à la même époque que cette ligne fut désaffectée.

Plus récemment, la présence du ring de Bruxelles ceinturant la commune au sud a conduit à de nouveaux développements, essentiellement dans le secteur tertiaire.

La gare mixte de Braine l'Alleud est passée exclusivement « voyageurs » en 1992. Les anciens locaux de la gare ont été réaménagés en parking vélos. La mise à 4 voies a été réalisée il y a 15 ans, en prévision du RER. Seuls 3 quais ont été rénovés, il y a 10 ans, en même temps qu'était rasé le hangar de réception des marchandises. La 4ème voie n'est pas encore électrifiée.

5.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Le rôle de gare « traversante » implique que des individus non usagers du train, des citoyens, pénètrent sur le site de Braine-l'Alleud.

A côté de la gare, une petite boutique (à la fois librairie, confiserie et snack) fonctionne en synergie avec les flux de voyageurs, et principalement avec les publics scolaires.

En semaine, la fréquentation des environs de la gare évolue aux rythmes des flux ferroviaires. En dehors des heures de pointe, les environs les plus proches de la gare restent plutôt calmes, excepté les soirs du week-end, où ils grouillent de monde : Le « Shark », situé à côté de la gare, est une discothèque de jeunes à succès tandis qu'un bar situé juste en face de la gare organise des soirées à thème. Il faut encore mentionner le centre culturel, tout proche.

Parmi les 32 personnes interrogées dont Braine-l'Alleud est la gare d'origine, 5 y interrompent leur trajet, 3 pour réaliser une course et deux (des femmes) pour accompagner les enfants. Ces haltes se font toutes dans le quartier de la gare. Seules 2 des 19 personnes questionnées pour lesquelles Braine-l'Alleud est la gare d'activité y font halte. Il s'agit alors de petites courses (boissons, journaux, snacks) effectuées dans la gare-même.

Il s'agit donc d'un quartier où règne une certaine animation, indépendante des flux liés à la gare.

« *Le quartier de gare s'étend depuis le pont courbe jusqu'à la place Sainte-Anne. C'est surtout à front de gare, pas de l'autre côté de voies* », nous explique un résident de Braine l'Alleud, ancien guichetier de la gare.

L'observation révèle en effet que le « quartier de la gare » à proprement parler n'est pas étendu : il ne dépasse pas les rues adjacentes aux voies dans lesquelles, d'ailleurs, résonnent les annonces des trains. On pénètre très vite dans le quartier identifié comme l'hypercentre de la commune.

Peu d'usagers interrogés nous ont dit faire halte, durant leur trajet, à la gare de Braine l'Alleud ou dans ses environs tandis qu'ils sont assez nombreux à venir dans le quartier de la gare, y compris lorsqu'ils ne doivent pas prendre de train.

Ainsi que nous le confirme un usager du train brainois, « *le quartier de la gare, c'est le centre* ». De fait, du « côté face » de la gare, l'on observe une imbrication complète entre quartier de gare et centre de Braine-l'Alleud, caractérisé par la densité et la mixité des occupations.

32 des usagers interrogés ont expliqué qu'ils venaient régulièrement dans le quartier de la gare même lorsqu'ils ne devaient pas prendre de train, et ce en raison principalement de la situation « *centrale* » de la gare. On y vient donc pour des motifs très variés allant des courses aux visites d'amis, à la ballade et au lieu de rendez-vous.

Outre les établissements Horeca, les commerces de luxe et de proximité, les services et équipements, on compte quelques entreprises et une église évangélique. A Braine-l'Alleud, il faut souligner que l'on retrouve une densité habitante équivalente des deux côtés de la voie. Certes, l'autre côté des voies est plus récent, mais il combine également résidences, équipements (écoles, ...) et commerces.

5.9 BILAN DE OCCUPATION ACTUELLE DES SOLS

Les terrains bâtis représentent plus des trois quarts (75,2 %) de la superficie autour de la gare de Braine-l'Alleud. Ce taux est le plus élevé de notre échantillon. Il résulte surtout des occupations résidentielles avec 47,2 % des superficies et secondairement des infrastructures publiques couvrant 18,9 % des terrains. Ces deux taux sont parmi les plus élevés au sein de notre échantillon. Les commerces (4,7 %) et l'industrie (4,2 %) sont plus faiblement présents.

Enfin, 18,2 % des terrains sont occupés par les routes et le chemin de fer. L'importance de ces occupations implique que le taux des terrains disponibles (6,5 %) est l'un des plus faibles de l'échantillon. L'emprise du chemin de fer demeure assez faible car dans le cas de Braine-l'Alleud, elle est pratiquement inférieure à une centaine de mètres de large.

Parmi les 10 quartiers de gare étudiés, c'est donc Braine-l'Alleud qui compte la plus forte occupation bâtie. A peine 24,7 % des terrains sont soit non bâtis soit réservés aux transports, contre une moyenne de 44,5 %. Les parcelles bâties sur plus des trois quarts des terrains sont d'autant plus significatives que les espaces réservés aux jardins dans les superficies résidentielles sont faibles.

5.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

La vallée du Hain concentre une soixantaine d'entreprises correspondant à près de 3.300 emplois. L'entreprise Union Chimique Belge concentre à elle seule un tiers des emplois. Outre ce parc d'activités, la zone artisanale de Gaignette, à proximité de la chaussée de Tubize, compte des surfaces de bureaux. Comme l'indiquent les gestionnaires de ces parcs, la facilité d'accès au ring ouest de Bruxelles et la proximité de la capitale sont des atouts importants. Ces zones d'activités sont situées à plus de 5 kilomètres de la gare de Braine mais sont aussi directement accessibles de la gare de Tubize située à 7 kilomètres. Un bus assure la liaison entre ces deux gares et dessert les zones industrielles.

Deux autres zones directement raccordées au ring concentrent également les activités économiques : le parc de l'Alliance avec l'implantation de bureaux (Toyota...) et le pôle de bureaux de Mont-Saint-Jean.

Par ailleurs, un complexe de bureaux de 1.000 m² (Office center) est en cours de développement (chaussée Bara).

Outre ces activités économiques, la commune compte nombre de commerces, d'établissements scolaires primaires et secondaires et des équipements sportifs et de loisirs.

Depuis une quinzaine d'années, un centre de commerces de moyenne surface s'est développé à proximité de la gare sur les terrains disponibles le long de l'ancienne ligne de Tubize. Ce centre de commerces a été initié afin de contrer les développements périphériques, notamment à Mont-Saint-Jean et à Waterloo.

Malgré l'éclatement des fonctions, le centre urbain demeure polarisateur puisqu'on peut estimer qu'environ un tiers de l'emploi communal (soit 4.700 emplois) est situé à proximité de la gare. En outre, la forte densité de logements permettait en 1991 à plus de 520 travailleurs de résider à proximité de leur lieu de travail. Parmi les autres travailleurs, environ 350 (soit 7,7% des travailleurs) s'y rendaient en train. Ce taux est assez élevé en regard de ceux des autres gares étudiées. Il pourrait encore être augmenté par une amélioration des connexions avec les autres pôles d'emplois au sein de la commune (zonings de la vallée du Hain ou parcs d'affaires). Ces sites sont trop excentrés et ne peuvent être actuellement atteints à pied depuis la gare. Il faut donc étudier le renforcement de navette en bus, voire l'accès via le RER ou d'autres modes de transports.

Enfin, il faut souligner le rôle attractif de l'agglomération bruxelloise en termes d'emplois en 1991 : environ 1.400 personnes résidant près de la gare prenaient chaque jour le train vers Bruxelles.

Si l'on ne considère que les flux de travailleurs, la gare de Braine l'Alleud possède une vocation mixte de gare de départ vers Bruxelles mais aussi d'arrivée pour nombre de travailleurs ayant un emploi à proximité de la gare.

Potentialités et développement

La desserte RER de la gare doit être envisagée comme une triple opportunité afin de renforcer la vocation mixte de la gare.

Le RER pourra consolider le rôle de gare-relais vers Bruxelles ; il doit aussi être envisagé comme l'opportunité de faciliter et de renforcer l'accès au centre de Braine. Les terrains disponibles tant au nord qu'au sud de la gare doivent être aménagés afin de rencontrer cette double vocation. Enfin, le RER offre la possibilité de connecter à Braine-l'Alleud les pôles d'emplois périphériques tel que le parc de l'Alliance. L'accroissement des fréquences en gare de Braine devrait inciter à étudier des connexions vers les entreprises de la vallée du Hain via, par exemple, l'aménagement de l'ancienne ligne de chemin de fer de Tubize.

5.11 HABITAT ET HABITANTS

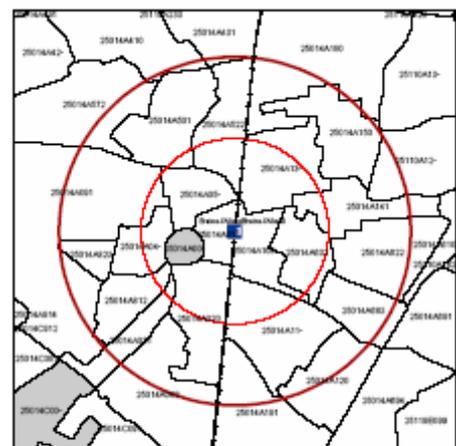
Les deux groupes de secteurs statistiques considérés plus spécifiquement dans notre analyse sont les suivants :

Zone 1 (périmètre de 800m autour de la gare) : A00-, A01-, A202, A04-, A05-, A100, A13-, A632 ;

Zone 2 (couronne 800m-1500m) : A031, A091, A11-, A120, A141, A150, A501, A522, A622, A683, A812, A823.

Postulant une certaine uniformité de l'urbanisation entourant la gare, nous avons cherché à tester la distinction de cette urbanisation proche du pôle (que nous avons limitée au périmètre de 800m) et d'une urbanisation qui s'en écarte sensiblement en observant comparativement la couronne entre 800 et 1500m.

Gare de Braine-L'Alleud : secteurs statistiques



5.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidante

Les chiffres de population de Braine-l'Alleud sont en croissance, progression due à un bilan migratoire positif et à un solde naturel peu élevé. La répartition de cette population n'est pas homogène sur le territoire : on observe simultanément un renouveau du centre urbain et la poursuite de la croissance des quartiers septentrionaux, au-delà de l'ancienne voie de chemin de fer.

Le vieillissement de la population va de pair avec l'installation de jeunes ménages de petite taille dans les nouveaux lotissements, ce qui permet à la commune de conserver une moyenne d'âge relativement jeune.

Outre l'importance de la densité habitante, on soulignera les grandes disparités financières distinguant la population Brainoise d'origine et de celle des nouveaux arrivés. Braine-l'Alleud est en effet, une ancienne commune rurale confrontée à un afflux d'habitants à hauts revenus.

On observe un « renouveau » dans la population du quartier de la gare: les personnes âgées meurent ou sont placées en homes, et de jeunes ménages (entre 30 et 40 ans) s'installent. « *Ils ont une autre mentalité* », nous dit-on, « *ça change* ».

Que nous apprend l'analyse par secteurs statistiques des chiffres disponibles pour 2001 ? Si globalement la population de Braine a augmenté de 9,3% depuis 1991, les plus de 65 ans ont, quant à eux, progressé de 36%. Cette croissance s'est faite essentiellement au détriment des 15-64 ans. Dans le périmètre de 800m, on observe un accroissement de la population de 12,4%, et la plus forte augmentation de personnes vivant seules (avec une progression très importante d'hommes seuls). Du point de vue de la structure par âge de sa population, le périmètre de 800m autour de la gare se démarque par la plus grande part de personnes de + de 65 ans (17,8% contre 14,3% en ce qui concerne la moyenne communale). Ce même périmètre se caractérise par la proportion la plus importante de personnes vivant seules (36,1%) de couples sans enfants et de familles monoparentales.

En 1991, on n'observait guère de différences entre le nombre d'actifs et d'inactifs des deux zones ; les jeunes scolarisés étaient cependant plus nombreux dans la couronne des 800-1500m, tandis que le périmètre de 800m comportait davantage de personnes ayant cessé de travailler.

5.11.2 Habitudes modales de la population résidante

Il est frappant de noter à quel point les habitants de la zone 2 (couronne) sont plus motorisés que ceux de la zone 1 (périmètre) et de la commune dans son ensemble : 80,5% d'entre eux possèdent au moins une voiture. En conséquence, les actifs résidant dans un rayon de 800m autour de la gare sont proportionnellement un peu plus nombreux à utiliser le train, les T C, et à pratiquer la marche à pied. A noter que dans la couronne des 800-1500m, près des deux tiers des actifs utilisent une voiture, le plus souvent comme conducteurs, pour aller travailler.

Les trajets les plus courts (moins de 30 min) sont plus fréquents dans un rayon de 800m autour de la gare, et l'on y compte également le plus de personnes travaillant à domicile.

De même, les écoliers y empruntent davantage le train que ceux de la couronne des 800-1500m, mais dans une proportion légèrement inférieure à celle de l'ensemble de la commune (14,9% contre 15%). La marche à pied est également davantage pratiquée dans le périmètre de 800m où les trajets de moins de 15 min sont un peu plus fréquents.

5.11.3 Caractéristiques de l'habitat

L'élément le plus marquant en termes d'habitat à Braine-l'Alleud est sans doute la densité de l'urbanisation de l'ancien village. La demande immobilière est à ce point forte que les zones constructibles arrivent à saturation.

Actuellement, l'on assiste à une expansion démographique vers Genappe et Court-Saint-Etienne, liée à l'avancée du front de périurbanisation bruxelloise. De nombreuses promotions immobilières sont en cours sur le territoire brainois, qui fait aussi l'objet d'un programme de rénovation urbaine.

Tout près de la gare, on relève plusieurs constructions nouvelles de type immeubles à étages et l'on bâtit tout un quartier de l'autre côté des voies, près de l'école de la Vallée Bahy, elle-même en cours de reconstruction.

En face de la gare, le logement est plus ancien et de type mitoyen de petit gabarit tandis que les nouvelles constructions sont de type immeubles à appartements.

De l'autre côté des voies, on observe une urbanisation très dense, plus récente que du côté centre et plus ancienne que dans bien des gares : habitat mitoyen ancien et bourgeois et grands gabarits se mêlant à des villas, des maisonnettes plus récentes et des immeubles à appartements.

Braine-l'Alleud se caractérise par une régie foncière dynamique et politique de logement volontariste. Les constructions antérieures à 1919 sont plus nombreuses dans le centre urbain, les quartiers centraux se développent dans l'entre-deux guerres et l'immédiat après guerre. 36,8% des logements de cette zone datent d'avant 1945, alors que 56% des logements de la couronne de 800-1500m autour de la gare ont été construits entre 1962 et 1980.

Le périmètre de 800m autour de la gare comporte 40,6% de maisons mitoyennes et 34,7% d'appartements, ce qui est bien supérieur aux moyennes communales.

La couronne des 800-1500m présente plus de maisons jumelées mais moins de maisons séparées que l'ensemble de la commune. C'est dans le périmètre des 800m que l'on dénombre le plus de locataires, dont près de deux tiers d'appartements.

5.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m	Zone 2 : couronne 800-1500m
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● forte ↑ de la population ● + de 65 ans et + ● + d'isolés ● un peu + de couples sans enfant ● + de ménages monoparentaux (surtout féminins) 	<ul style="list-style-type: none"> ● ↑ de la population ● + de – de 15 ans et de 15-65 ans ● + de ménages de 3 pers. et +
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 70,4% motorisés (identique à la moyenne communale) ● + train (21,6% contre 17,2% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 80,5% motorisés
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● +TEC et marche à pied ● + de travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 19,3%

Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + train (14,9% contre 15,0% dans l'ensemble de la commune) ● + piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ● + voitures conducteurs ● train 13,3% ● + de déplacements en voiture
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons mitoyennes (anciennes) et appartements (récents) ● + locataires (42%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons jumelées ● + de propriétaires (71%)

- *On observe bien une spécificité du quartier de la gare par rapport à la couronne 800-1500m tant en ce qui concerne les caractéristiques démographiques (population âgée, personnes seules et couples sans enfant), les habitudes modales (moins de motorisés, plus d'utilisation du train) et l'habitat (type, âge des logements et statut d'occupation) ;*
- Les taux d'utilisation du train par les travailleurs sont de 22% (périmètre 800m) et 19% (couronne 800-1500m), taux supérieurs à la moyenne communale (17%). Le taux d'utilisation du train par les scolaires dans la couronne 800-1500m (13%) est par contre inférieur à la moyenne communale (15%). L'attractivité de la gare **mixte** de Braine-l'Alleud sur la population résidante d'un périmètre restreint (proche du taux d'utilisation du train dans les gares d'origine de notre échantillon) doit être soulignée.
- Le taux de motorisés de la couronne 800-1500m est nettement supérieur à la moyenne communale (80.5% contre 70% pour la moyenne). S'il n'existe donc qu'une faible distinction entre les 2 zones quant à l'utilisation du train, subsiste entre elles une nette différence quant à la motorisation des ménages

5.12 CONCLUSION

La gare de Braine-l'Alleud est identifiée dans nos typologies comme une gare mixte implantée dans un quartier à dominante urbaine de grande densité.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Bonne intégration urbaine de la gare (notamment via sa fonction de gare « traversante »). Le quartier de la gare permet de relier le centre historique de la commune et les quartiers résidentiels à l'est des voies qui, bien qu'anciens, connaissent encore à ce jour une expansion démographique liée à leur proximité à la gare ;
- Appuyer la volonté communale de recentrage sur l'espace-gare, notamment en y centralisant les services administratifs, ce qui amplifierait le rôle de ce lieu comme centralité symbolique de la commune ;

DOSSIERS « GARE BRAINE-L'ALLEUD »

- En termes de contrôle social, favoriser l'animation des environs proches de la gare plutôt que la constitution d'un quartier « sous haute surveillance » ;
- L'opportunité de développement d'un arrêt desservant le zoning de l'Alliance risque-t-elle de développer, dans un zoning monofonctionnel d'accessibilité routière, un second pôle, entre autre commercial, de la ville ?
- On constate la densification de l'habitat de l'autre côté des voies, qui constitue une opportunité réelle de report de mode étant donnée l'attractivité de la gare dans le périmètre de 800m.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- La gare concentre bien les flux. Elle est centrale, accessible à pied et constitue un pôle intermodal exemplaire au niveau des bus ;
- La problématique du parking au cœur de l'agglomération se pose, du fait de son rôle de gare d'origine attractive ;
- Envisager l'opportunité de développement d'un RAVEL sur l'ancienne ligne 115, reliant la gare aux zonings économiques.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Braine-l'Alleud	Mixte	3073	32,7	4	951	48,2	3	4024	4

Reprise dans le projet du futur RER, Braine-l'Alleud fait partie de la catégorie des *grandes gares de destination sous influence de l'emploi métropolitain*. Elle est en effet une importante gare d'origine de navetteurs vers Bruxelles, mais aussi une destination significative tant pour les travailleurs que pour les populations scolaires du niveau secondaire.

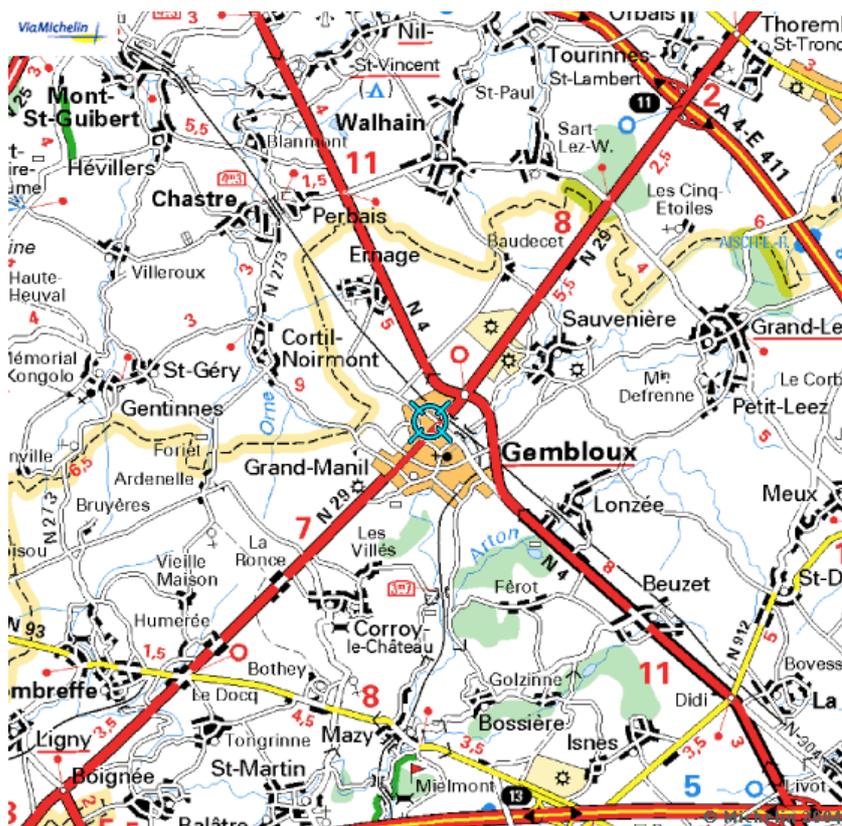
5.13 BIBLIOGRAPHIE

- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- SNCB, *Braine-l'Alleud, à l'heure des travaux star 21* ; SNCB, Relations Extérieures, Février 1996
- COMMUNE DE BRAINE-L'ALLEUD, *Schéma de Structure Communal de la commune de Braine-l'Alleud*, Braine-l'Alleud, 2000

6 GEMBOUX

6.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

Gembloux se situe dans le « triangle wallon » reliant Bruxelles, Charleroi-Mons et Namur. Intégrée à l'aire métropolitaine bruxelloise, la commune est définie par le SDER comme pôle et point d'ancrage sur l'axe Bruxelles – Namur. Gembloux, limitrophe de la commune de Namur au sud-est, est composée des entités de Beuzet, Bossière, Bothey, Corroy-le-Château, Ernage, Grand-Leez, Grand-Manil, Isnes, Lonzée, Mazy et Sauvenière.



L'autoroute A4 (l'euro-corridor Bruxelles-Namur-Luxembourg) traverse la commune de sud-est en nord-ouest.

L'autoroute A15 (euro-corridor Lille-Cologne) passe à 5 km au sud de la ville de Gembloux.

La N4, fort fréquentée est parallèle à l'A4, et passe dans l'agglomération gembloutoise à proximité directe de la gare (au nord).

La N29 traverse l'agglomération sur un axe nord-sud de Jodoigne à Fleurus. Elle croise la N4, 200 mètres au sud de la gare.

L'axe N29 est surchargé et encombré par de nombreux poids lourds en transit, ce qui, additionné aux transports scolaires des heures de pointe, crée des embouteillages au niveau de l'agglomération.

6.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE DE GEMBOUX

De par son implantation, la gare de Gembloux est en position périphérique par rapport à l'extension urbaine de la ville : il s'agit d'une gare enclavée, en cul de sac, à la lisière de l'urbanisation et isolée du centre-ville, distant d'une vingtaine de minutes de marche.

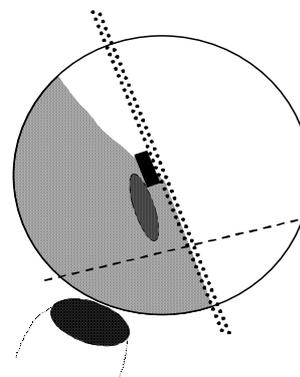
Nous soulignerons ici la centralité du quartier de la gare qui se présente comme une centralité commerciale concurrente au centre historique et administratif de la commune.

Il est, en effet, intéressant de relever qu'à Gembloux, le quartier de la gare, décentralisé, forme un pôle secondaire important.

Ainsi, la ville de Gembloux se caractérise par une double centralité. Ses habitants se disent d'ailleurs soit de l'une soit de l'autre.

On insistera sur l'impact du relief, le centre historique de la ville étant localisé en contrebas, au fond de la vallée. Le quartier des Facultés forme une zone d'espace-tampon entre ces deux centralités. Ce quartier des facultés est-il susceptible de devenir un trait d'union qui résoudrait les difficultés de liaisons du quartier de la gare avec le centre-ville ?

La ligne de chemin de fer, doublée de la N4, matérialise une coupure qui met à l'écart le quartier au-delà des voies, rupture que ne parvient pas à souder l'unique passage piéton sous voie, insécurisant. A tel point que certains commerçants de la gare en viennent à distinguer les deux côtés de la voie comme deux rives.



6.3 INTERMODALITE DE LA GARE DE GEMBOUX

6.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

L'accessibilité piétonne à la gare n'est pas satisfaisante. La gare étant relativement excentrée, les distances piétonnes vers les principaux quartiers d'habitations ou zones commerciales sont longues. Plusieurs passages difficiles (chaussée de Charleroi, ...) ponctuent le cheminement vers le centre-ville à 20 minutes de marche.

Pour rejoindre l'autre côté des voies, il faut emprunter un passage sous voies dégradé et insécurisant. En outre, les voiries ne sont pas aménagées pour les piétons. Le zoning de Sauvenière (à deux kilomètres au nord), bien que proche, semble inaccessible. Plusieurs ouvriers réalisent pourtant le trajet quotidiennement.



6.3.2.2 L'offre de parking en la gare

Les navetteurs occupent en moyenne 1280 places de parking autour de la gare. L'offre se répartit comme suit :

Nombre	Tarif	Propriété	Situation
550 places	payantes	SNCB	A côté de la gare (dans le cul-de-sac)
380 places	gratuites	SNCB	même emplacement mais plus éloignées
150 places	payantes et rotatives	Ville	dont 11% sont des VP-ventouses de navetteurs
100 places	payantes	Privées	En face de la gare (rue perpendiculaire)
120 places, 2/3 de navetteurs	gratuites	Ville	dans les rues proches (sauvage)
230 places, 2/3 de navetteurs	gratuites	Ville	de l'autre côté des voies (sauvage)
200 places (?), ¼ de navetteurs	gratuites	Colruyt	De l'autre côté des voies
100 places (?), ¼ de navetteurs	gratuites	Match	Sur la N29 côté Gembloux
Total de places de navetteurs	Environ 1280 places dont 665 payantes		

L'offre de places de parking gratuites est saturée aux abords de la gare et les navetteurs se parquent sauvagement de l'autre côté des voies ou « débordent » sur les parkings de la ville au niveau de la rue de la Station. Cette zone, située devant les commerces du quartier, est en principe payante et connaît un bon taux de rotation. Cependant, elle est non-payante depuis plus d'un an. Depuis lors, les commerçants observent une augmentation du nombre de véhicules ventouses, qu'ils considèrent comme une conséquence du relâchement du contrôle du paiement.

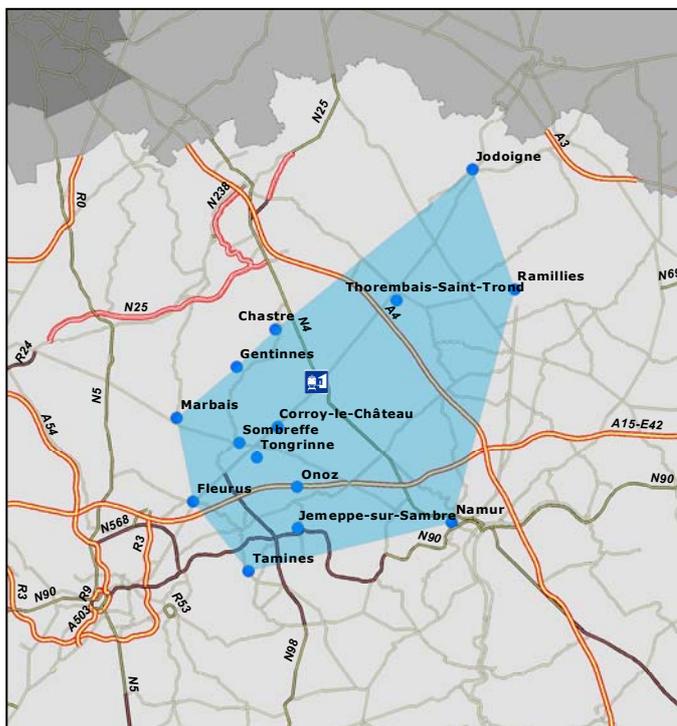
Le trafic généré par les heures de pointe du retour crée des problèmes importants d'engorgement à la sortie du parking et des fortes nuisances dans les rues résidentielles voisines.

On estime qu'entre 40 et 70 personnes vont ou partent de la gare de Gembloux en taxi par jour (données du PCM).

La gare de Gembloux est la première gare IC de la ligne 161 à se situer au delà du futur réseau RER bruxellois qui s'arrêtera à Ottignies - Louvain-la-Neuve. Ainsi, elle constitue un rôle de rabattement pour de nombreuses entités entre Jodoigne et Fleurus, jusqu'au sud namurois. Ce rôle risque de s'amplifier. Ainsi, les questions de son accessibilité et de la maîtrise des nuisances que génère l'important flux de voitures doivent être impérativement réglées.

De fait, le récent PCA « de la gare » tente de répondre à cet impératif. Il est prévu de prolonger l'actuel parking SNCB de 920 places pour totaliser une offre de 2000 places. Il est également prévu de construire un nouveau BV, au devant duquel serait réservé un espace pour le K&R (dépose-minute).

6.3.3 Offre de bus en gare de Gembloux



La TEC comptabilise +/- 1500 voyageurs dans ses bus au départ de la gare de Gembloux par jour, surtout aux heures de pointes. Elle est située à cheval sur le TEC du BW, de Namur et de Charleroi. Le système Aribus assure les correspondances (temps d'attente) pour la majorité des lignes de bus. La moyenne d'attente aux heures de pointe à la descente du bus à la gare de Gembloux est de 7' pour un train vers Bruxelles.

Les différentes entités autour de Gembloux sont bien desservies par les lignes de bus qui permettent des connections vers différentes gares IC (Gembloux, Namur, Wavre, Ottignies, Louvain-la-Neuve). Les habitants des différentes localités ont plutôt avantage à rejoindre directement ces gares IC en bus que de transiter par une halte L.

Gembloux est un véritable « centre de gravité » de desserte en bus, en raison de la présence d'établissements scolaires secondaires et supérieurs et de la gare IC (voir carte ci-contre, CREAT, 2003).

L'aire d'attraction de la desserte de bus vers Gembloux équivaut grandement à celle estimée pour la gare SNCB de Gembloux¹. L'offre est la plus forte sur l'axe Gembloux-Ramillies-Landen (axe est-ouest).

Descriptif des lignes de bus communales (données TEC)	
Ligne n°32	Namur – Gembloux (39,1 voyageurs par jour)
Ligne n°144a	Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre (48 voyageurs par jour)
Ligne n°147a	Gembloux – Fleurus – Tamines (114,8 voyageurs par jour)
Ligne n°247a	Gembloux – Corroy – Sombreffe (12,7 voyageurs par jour)
Ligne n°347a	Gembloux – Saint-Martin – Tongrinne / Onoz (84,2 voyageurs par jour)
Ligne n°25	Gembloux Thorembais-Saint-Trond – Jodoigne
Ligne n°27	Gembloux - Chastre – Gentinnes – Marbais

¹ Les flux de passagers en bus jusqu'à la gare délimite une « frontière floue » entre le réseau de Gembloux et celui de Namur (à hauteur de Bossière, Les Isnes, Meux, et l'est de Perwez). De même, au Nord, une telle frontière délimite le réseau de Gembloux de ceux de Wavre, Ottignies, Louvain-la-Neuve, Jodoigne (à hauteur de Nil-St-Vincent, Tourinnes-St-Lambert, Thorembais). Au sud-ouest, quelques villages de la commune de Sombreffe (Sombreffe, Ligny, Tongrinnes, Boignée) s'orientent vers Charleroi.

Ligne n°148a	Gembloux – Ramilliers - Landen
--------------	--------------------------------

L'offre de service TEC est, quantitativement parlant, de loin la plus forte le long de la ligne 148a (Gembloux-Ramilliers-Landen).

La ligne Rapidobus n°1 dessert Ottignies - Jodoigne. Elle permet une correspondance à Thorembeis via les lignes 148a et E (Bruxelles-Wavre-Eghezée).

La plupart des autres lignes sont des lignes de rabattement. Le poids des dessertes bus TEC Namur est principalement orientée vers Sombreffe et sa périphérie. Les lignes 147a et 347a drainent quelques 200 voyageurs « occasionnels » (hors abonnements) chaque jour.

La ligne 148a remplace le service ferroviaire entre Gembloux et Landen (ex ligne 147) depuis 1959. La ligne 147a reliant Gembloux à Tamines avec un crochet pour desservir Sombreffe dispose du même passé ferroviaire.

6.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE DE GEMBOUX

6.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs de la gare de Gembloux

La gare de Gembloux est la 25^{ème} gare belge et la 7^{ème} de Wallonie (en 2003). Gembloux a connu une forte hausse de fréquentation au début des années '90 (+26% en 3 ans). Cette tendance semble se maintenir.

Sa fréquentation le week-end est cependant relativement faible (19% d'un jour de semaine, comme Luttre et Ath).

La gare est située sur la ligne 161 qui est un axe d'importance supra-nationale (Bruxelles / Luxembourg-Ville) et régionale (Bruxelles / Namur). Au sud de Namur, les trains sont prolongés soit vers Luxembourg, Liège ou Dinant.

Gembloux est, sur la ligne 161, la 1^{ère} gare IC après Ottignies, future gare (terminus) du RER bruxellois. La ligne 144 relie également Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre / Tamines. L'offre de service y est « basique » (4 trains L par jours) et répond à une demande locale.

BXL-midi	48' à 52'	Charleroi-sud	55' à 1h03'
BXL-Luxembourg	27' à 30'	Tamines	27'
Ottignies	9' à 17'	Ernage	4'
Namur	11' à 19'	Lonzée	3'
Luxembourg	1h58 à 2h10'	Beuzet	6'
Liège	1h02'	Chapelle-Dieu	3'
Dinant	47' (1 heure sur 2)	Mazy	8'

Quelques atouts du service « rapide » de la ligne 161:

- Une fréquence IC à la demi-heure parfaitement cadencée entre Namur et Bruxelles (renforcée aux heures de pointe par des services P, mais en fonction du seul pôle d'attraction économique bruxellois).
- Moyennant correspondance en gares de Namur ou Bruxelles, Gembloux bénéficie également de bonnes relations avec l'ensemble des villes, grandes et moyennes, de l'ensemble du pays.

- La ligne 144 (Gembloux-Tamines) offre une bonne correspondance à Gembloux avec les trains vers/de Bruxelles et Namur.

Quelques **faiblesses** de la ligne 161 :

- Vers Bruxelles, les trains sont « pris d'assaut » aux heures de pointe ; la capacité est déjà fortement utilisée depuis Namur ;
- Vers Namur, l'offre, non renforcée, est également limitée au niveau capacité, même si les trains bénéficient alors d'une composition longue.
- Le temps de parcours vers Bruxelles-Midi est long (50'); cela réduit quelque peu l'attractivité de cette ligne pour des correspondances au-delà de Bruxelles depuis Bruxelles-Midi.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Gembloux selon les directions (SNCB, 1 ^{er} trimestre 2003)	IC		P		L	
	Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers
Bruxelles	37	36	5	5		
Ottignies	37	36	8	8	19	18
Namur	36	37	9	8	18	19
Luxembourg (Jemelle)	17	18	2	3 (Jem)		
Liège (Liers)	11	11	2	2 (Huy)		
Dinant	8	8				
Tamines (Jemeppe-s-S.)			2	2		
Total		73		23		37

	Gares desservies (SNCB, 1 ^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle – Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg (L) .	1 jour/sens
	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne – Statte – Huy – Flémalle H. – Liège g-p – Herstal – Milmort – Liers	1 jour/sens
	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Jambes – Lustin – Godinne – Yvoir – Dinant	1 jour/sens
L	Wavre – 2 gares – Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	1 jour/sens
P	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle	2 Hp-m (Bxl), 3 Hp-s (Jem.)
	Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	1 Hp-m, 2 Hp-s
	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne – Statte – Huy	2 Hp-m (B)/ 2hp-s (Huy)
	Namur – 4 gares – Gembloux – 14 gares – Bruxelles (m-c-n-s-l).	1 Hp-m / 1 midi
	Namur – 4 gares – Gembloux	1 à midi
	Gembloux – Chapelle-Dieu – Mazy – Jemeppe-sur-Sambre – Auvelais – Tamines	2 jour/sens

6.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

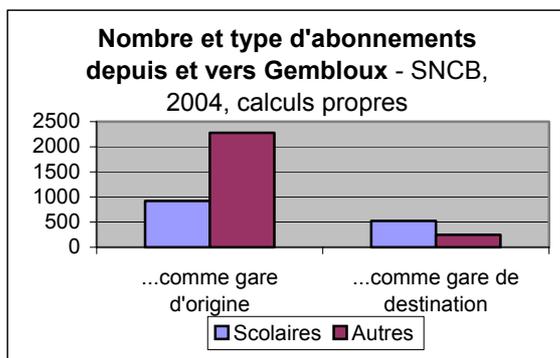
<i>Points d'arrêt communaux</i> (SNCB, 2003)	<i>Type de trains</i>	<i>Nombre de trains</i>	<i>Type d'arrêts</i>	<i>Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)</i>
Gembloux	IC –IR –P	123	Gare	5415
Ernage	L –P	41	Halte	65
Lonzée	L –P	42	Halte	179
Beuzet	L –P	42	Halte	126
Chapelle-Dieu	P	4	Halte	39
Mazy	P	4	Halte	61

De nombreux points d'arrêts se situent sur la commune. Ernage, Lonzée et Beuzet, sur la ligne 161, jouent un rôle de rabattement jusqu'aux gares IC de Gembloux, d'Ottignies et de Namur. Cependant, les points d'arrêt L les plus fréquentés sont ceux de Chastre (540 voy./j.) et de Mont-St-Guibert (343 voy./j.), situé au nord d'Ernage vers Bruxelles.

Les gares de Chapelle-Dieu et Mazy rabattent uniquement vers Gembloux et répondent quasi-exclusivement à une demande scolaire et d'emploi (4 trains P par jour).

Comme à Luttre, les points d'arrêts communaux sont trop éloignés de Bruxelles que pour être intégrés au réseau RER. Ils jouent cependant déjà un rôle de rabattement non-négligeable (470 passagers embarqués en 2003) vers Bruxelles, Ottignies, Namur et Gembloux. Il s'agit de réfléchir aux développements futurs qu'on leur souhaite. Faut-il les supprimer, ou y développer une offre plus importante de trains et de parkings de dissuasion ?

6.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE GEMBOUX



Selon notre typologie de gare, Gembloux apparaît comme une gare d'origine. En effet, il s'agit de la gare d'origine de 81% des abonnés en gare de Gembloux. Pour les 19% restant, il s'agit d'une gare de destination. Notons que les abonnés représentent 73% des usagers montant quotidiennement en gare de Gembloux.

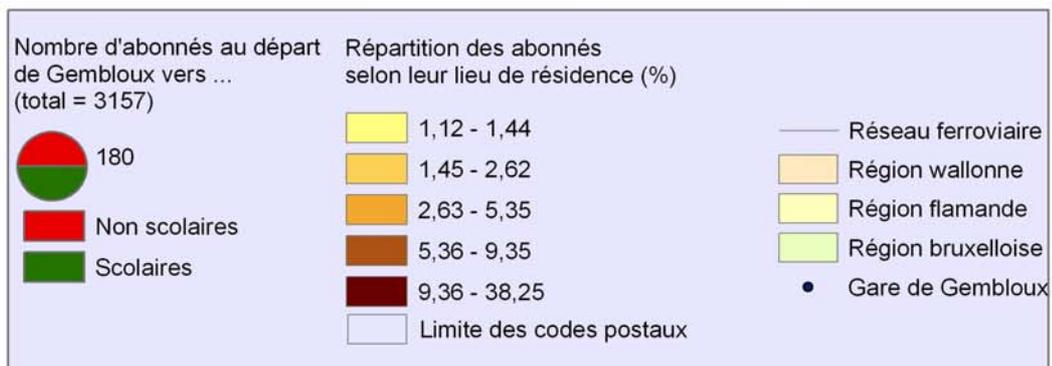
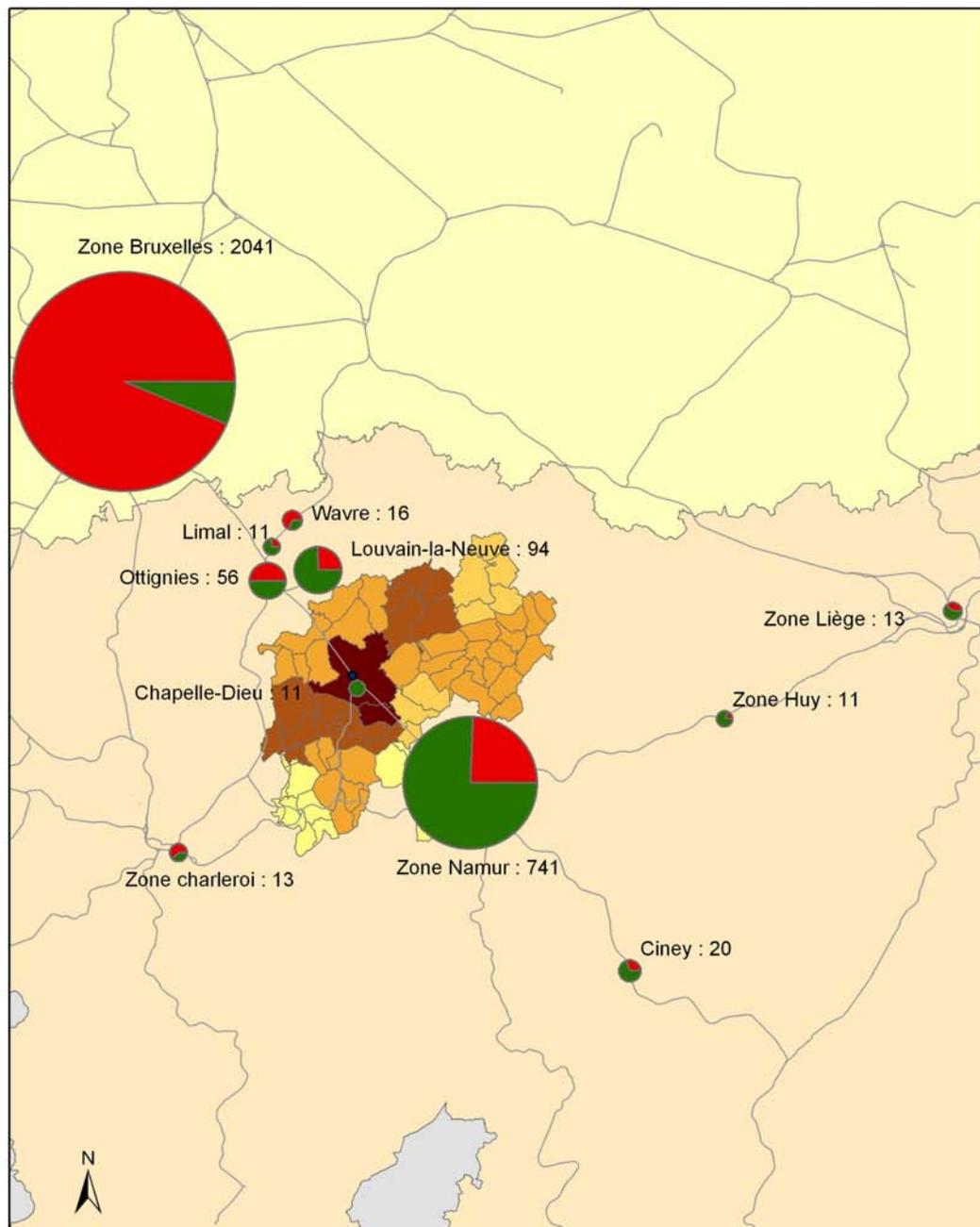
Gembloux est avant tout une gare de départ de travailleurs (71% des départs) et d'étudiants (29%).

Comme gare de destination, elle attire d'abord des étudiants (pôle universitaire) et relativement peu de travailleurs (32% des arrivées). Les groupes principaux qui traversent la gare de Gembloux renvoient majoritairement à trois grands profils : les travailleurs pendulaires, les scolaires auxquels nous associons les étudiants, et les autres se déplaçant de manière plus diversifiée pour de multiples motifs (notamment pensionnés et jeunes enfants dont la fréquentation est en croissance).

En matière de rythmes, comme dans toutes les gares, on soulignera la banalité de la contrainte temporelle qui anime le lieu. Trains et gare sont pris d'assaut aux heures de pointe (entre 7h30 et 8h30 puis entre 17h et 19h). Inversion des flux professionnels et scolaires, les flux étudiants étant plus étalés.

Certains jours se démarquent des autres, les mardi et jeudi étant réputés comme les plus denses. Le mercredi, les flux sont plus étalés. Le week-end, la fréquentation est sensiblement moins importante.

6.5.1 Caractéristiques de Gembloux comme gare d'origine



6.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare de Gembloux

Gares de destination depuis la gare de Gembloux (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	2066	64,6	136	287
ZONE NAMUR	750	23,4	566	156
LOUVAIN-LA-NEUVE	102	3,2	77	28
OTTIGNIES	56	1,8	28	16
CINEY	20	0,6	14	1
WAVRE	16	0,5	5	3
ZONE CHARLEROI	13	0,4	5	1
ZONE LIEGE	13	0,4	8	0
AUTRES	163	5,1	81	41
TOTAL	3199	100	920	533

Le flux principal de voyageurs correspond est celui des travailleurs se rendant dans la métropole Bruxelloise (58%). Notons que le nombre d'abonnements combinés pour les navetteurs vers Bruxelles est particulièrement élevé. Il représente 14% du total d'abonnés vers la Capitale.

Les flux vers Namur (23%), Louvain-la-Neuve (3%), Ottignies (2%) correspondent principalement aux destinations d'étudiants du secondaire et du supérieur. Ce sont aussi les destinations qui s'associent aux plus d'abonnements combinés au départ.

On remarque que contrairement à l'ensemble des 10 gares analysées, les distances parcourues pour rejoindre les pôles scolaires semblent plus grande que pour le travail. Par exemple, on retrouve des abonnés scolaires à destination de Ciney, Huy et Liège. En outre, la dispersion des destinations scolaires au départ de Gembloux apparaît plus large que pour les destinations des travailleurs.

Après Bruxelles, les principales destinations de travail sont les pôles d'ordre supérieur de Namur, Ottignies, Louvain-la-Neuve et Wavre.

6.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Gembloux comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
											sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%			
Gembloux	1596	50	506	55	1090	48	32	198	37	12	64	13	32	134	12
Communes limitrophes	1149	36	324	35	825	36	28	268	51	23	115	35	43	153	19
Com. non-limitrophes	454	14	90	10	364	16	20	67	13	15	23	-	-	44	12
TOTAL	3199	100	920	100	2279	100	29	533	100	17	202	22	38	331	15

Seuls 50% des abonnés viennent de la commune de Gembloux (dont 77% de l'ancienne entité de Gembloux). Il s'agit, après Arlon (35%), du plus bas taux rencontré dans les 10 gares étudiées (moyenne = 63%). Il s'agit davantage d'abonnés scolaires que de travailleurs dont 52% sont issus d'autres communes.

En effet, la gare de Gembloux joue un rôle important de P&R et draine surtout les communes voisines situées sur l'axe suivant la N29 (est-ouest). L'attractivité de la gare de Gembloux s'y étend en fonction de l'éloignement relatif des communes considérées par rapport aux lignes de chemin de fer directes vers Bruxelles. Les habitants des entités situées sur l'axe nord-sud disposent, quant à eux, d'une alternative via une des autres haltes de la ligne 161 (Chastre et Mont-Saint-Guibert).

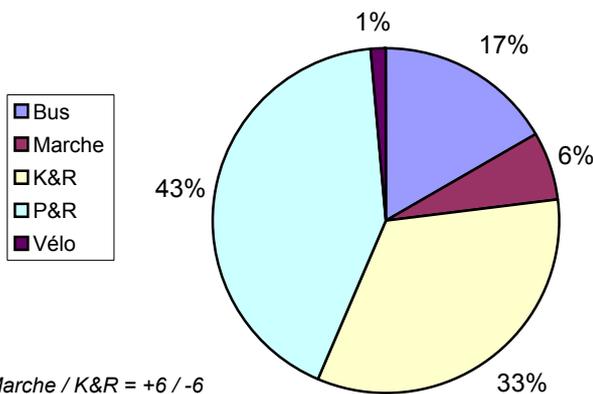
Si le gros des abonnés vient d'un rayon d'environ 20 km, ce dernier peut s'étendre, dans certains cas, jusqu'à plus de 35 km (vers Ramilies, Fleurus, ...). Les communes au sud-ouest de Namur sont aussi attirées (Profondeville, Mettet, Floreffe, ...), dans un rayon également supérieur à 35 km. Ce phénomène se justifie probablement par le statut de dernière gare IC avant le B.W. de Gembloux, assurant ainsi à la fois une desserte rapide vers Bruxelles et l'évitement des premiers embouteillages d'entrée dans Bruxelles.

Le taux d'abonnés en provenance des communes limitrophes et non-limitrophes se rendant à Gembloux est le plus fort (avec Ottignies) parmi nos 10 gares d'étude. En outre, on observe que près d'un abonné sur quatre venant des communes limitrophes et un abonné sur six venant des communes non-limitrophes possèdent un abonnement combiné TEC.

Vu la desserte en bus performante dont elles jouissent, les communes de Perwez et Ramilies au nord-est de Gembloux, connaissent des taux exceptionnels d'abonnements combinés. Par exemple, 80% des abonnements scolaires en provenance de Perwez sont combinés, et au total pour les deux communes, ce sont plus de 59% des abonnements qui sont combinés.

6.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare de Gembloux

Mode d'arrivée à la gare (Gembloux = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres



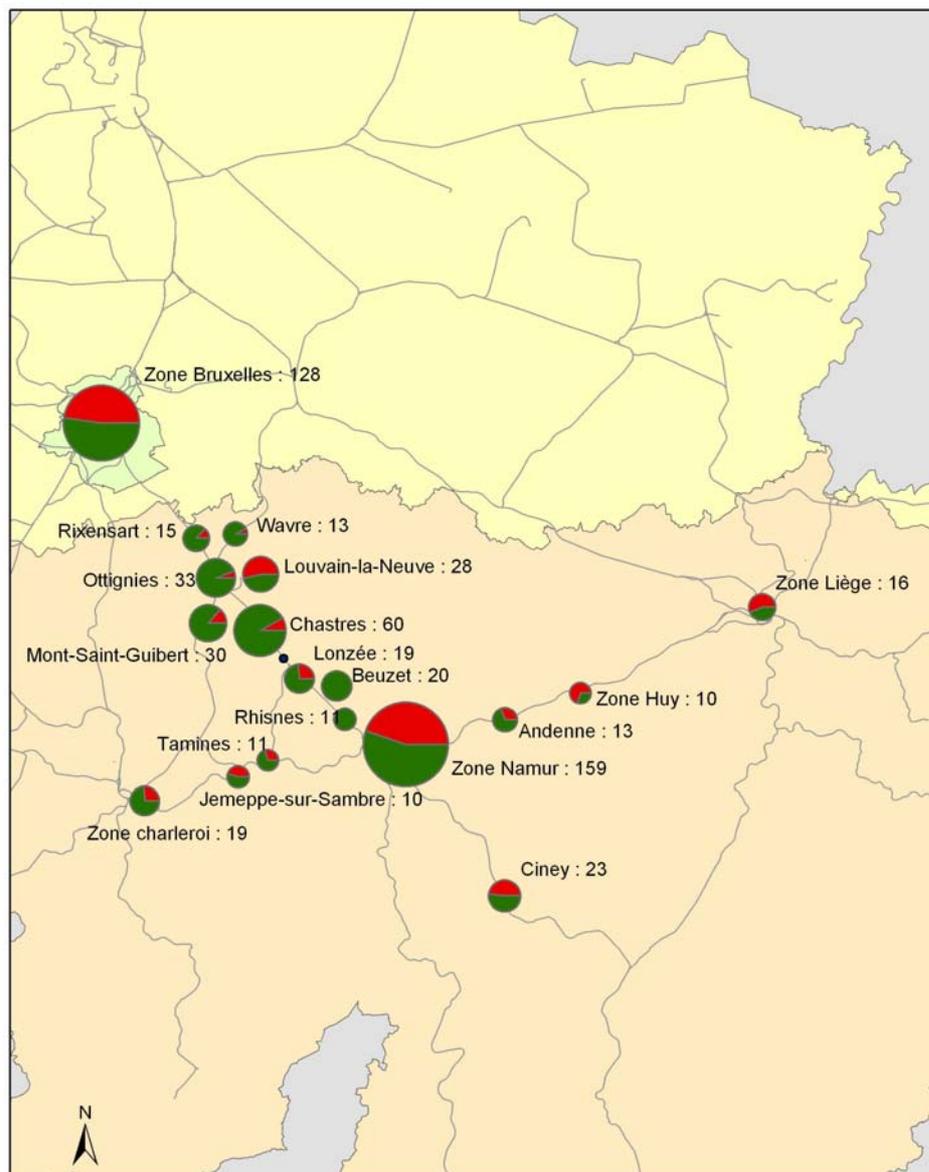
Le graphique de la répartition modale d'arrivée à la gare de Gembloux révèle le taux particulièrement élevé de P&R, de 17% plus élevé que le taux moyen pour les 10 gares d'étude.

Point de convergence de nombreux bus, la gare rencontre également un taux d'arrivée en bus fort élevé ; le premier de nos 10 gares d'étude après Namur.

Par contre, située en bordure d'aires résidentielles de faible densité, la gare ne compte que très peu d'arrivées piétonnes (6%). C'est le taux le moins élevé des 10 gares d'étude après Namur et Arlon.

Le K&R est également le plus faible que nous ayons rencontré (16% moins élevé que la moyenne). On peut émettre l'hypothèse que ce faible score est à mettre en relation avec l'ampleur du parking de la gare, qui a notre connaissance est un des plus grands de toute la région wallonne.

6.5.2 Caractéristiques de Gembloux comme gare de destination



6.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination de Gembloux

Gares d'origine des abonnés à destination de Gembloux	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires

(Données SNCB, 2004, calculs propres)			
ZONE NAMUR	150	20	61
ZONE BRUXELLES	103	13	82
CHASTRE	60	8	55
OTTIGNIES	33	4	31
MONT-SAINT-GUIBERT	30	4	26
LOUVAIN-LA-NEUVE	20	3	6
CINEY	23	3	12
BEUZET	20	3	20
LONZEE	19	2	14
ZONE CHARLEROI	19	2	14
ZONE LIEGE	16	2	7
MAZY	15	2	13
AUTRES	260	34	181
TOTAL	768	100	522

En tant que gare de destination, Gembloux développe une attractivité très étendue et diversifiée. Les abonnés s'y rendant embarquent dans plus de 90 gares belges. Il s'agit principalement d'étudiants (à 68%) rejoignant cet important pôle d'études supérieures. Précisons à titre indicatif que, selon le PCM de Gembloux, 45% des étudiants de la FUSAGx se déplacent en train, soit tous les jours, soit 2x/sem. (kotteurs).

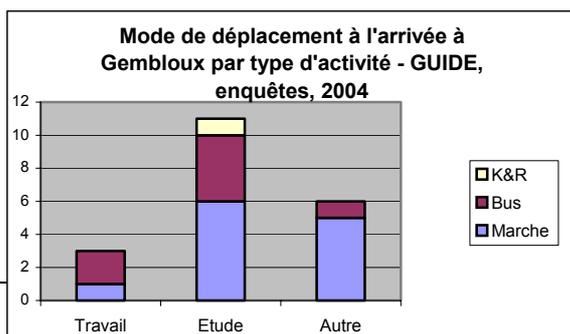
Les deux principales gares d'origine sont Namur et Bruxelles, et ce tant pour les travailleurs que pour les scolaires.

Ensuite, les gares les plus pourvoyeuses d'étudiants à destination de Gembloux sont celles situées le long de la ligne 162, principalement au nord de la commune (Chastre, Ottignies/Louvain-la-Neuve, Mont-Saint-Guibert, ...). Cependant, l'attractivité scolaire de Gembloux s'étend tout au long des parcours des différents trains IC reliant Huy, Ciney à Bruxelles via Namur, ainsi qu'aux principales gares situées sur la ligne 130 reliant Charleroi à Namur (où un changement de train s'impose aux voyageurs se rendant à Gembloux).

Les travailleurs se rendant à Gembloux viennent (après Namur et Bruxelles) de gares éloignées tels que celles de Liège, Ciney, Huy ou Tamines. Notons que, contre toute attente, les abonnés en provenance de Louvain-la-Neuve sont principalement des travailleurs (à 70%).

6.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare de Gembloux

Selon nos enquêtes, la majorité des déplacements après l'arrivée en gare de Gembloux s'effectue à pied (y compris pour la catégorie « autre »). Cela dénote une relativement bonne liaison piétonne avec les différentes centralités de l'agglomération ou peut-être de l'absence d'alternative à la marche pour les rejoindre. Le centre est à 20' et l'université à 15' environ.



Cependant, il semble que ce qui caractérise surtout Gembloux soit le nombre important de passagers qui empruntent le bus pour se rendre sur leur lieu d'activité. C'est le cas de plusieurs travailleurs et étudiants que nous avons rencontrés.

6.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE DE GEMBOUX

Le bâtiment-voyageurs de la gare de Gembloux est ouvert au public entre 4h30 et 23h30, heures des premiers et des derniers trains.

Les divers lieux qui en composent l'espace font l'objet de pratiques variées. Ils sont investis, traversés et appropriés de manière contrastée et correspondent à des niveaux multiples d'incursion de la ville.

Dès à présent, nous pouvons relever les nombreux détournements fonctionnels dont la gare de Gembloux fait l'objet : la gare des bus étant battue par les vents, le bâtiment-voyageurs de la gare SNCB fait notamment office de point d'attente chauffé pour les usagers des TEC.



Les alentours proches ne disposant pas de distributeurs d'argent, la gare joue également un rôle de « banque » : des passants s'adressent régulièrement aux guichets dans le seul but d'y retirer de l'argent

Le buffet, comme la librairie, destinés aux usagers des trains, drainent également une clientèle d'habituels, riverains ou non. La salle d'attente de la gare, dans laquelle est implanté le comptoir de la buvette, en devient un lieu de sociabilité, où, certains jours, l'on organise des concours de belote. Le vendredi, en début de soirée, le regain festif de fréquentation de la buvette (qui fonctionne également comme débit d'alcool) va jusqu'à incommoder les guichetiers.



Un nombre important d'usagers quotidiens (surtout ceux qui se rendent à la gare en voiture) ne traversent plus le bâtiment-voyageurs pour accéder aux quais mais contournent le bâtiment pour y arriver même si, aux heures de pointe et selon les conditions climatiques, celui-ci déborde presque de monde. Ce qui fait dire au libraire qu'en ouvrant une aubette tournée vers l'extérieur, vers les parkings, il augmenterait son chiffre d'affaire.

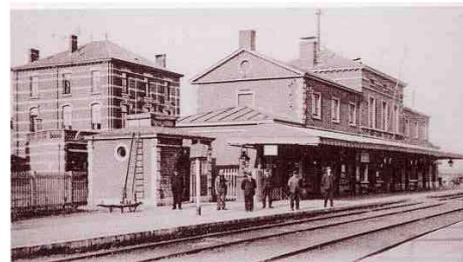
Comme en d'autres lieux d'affluence, des trafics illicites ont cours à la gare de Gembloux. En général, ces pratiques se déroulent de manière à peine camouflée soit dans un coin de la salle d'attente soit sous le préau qui mène aux quais.

Loin des gares modernes aseptisées, Gembloux est une gare de province, marquée notamment par la prédominance des vieux matériaux, l'éclairage faible. D'après un des guichetiers, « *Gembloux est une gare d'habités* ». On y connaît et reconnaît la plupart des usagers. Ceux-ci continuent de faire la file au guichet malgré la présence du distributeur automatique de titres de transport qui, installé depuis peu dans la salle d'attente, n'émet en moyenne que huit billets par jour.

A la question « comment trouvez-vous cette gare », posée à 52 voyageurs, plusieurs adjectifs sont utilisés avec récurrence : 29 personnes (dont 21 usagers quotidiens) ont déclaré trouver cette gare *vieille, moche, voire lugubre*. D'autres la trouvent *sale et petite* tandis que de très rares voyageurs lui trouvent un certain cachet (6 sur les 52 interrogés). Plusieurs ont souligné l'importance de la présence du buffet et de la librairie tandis que d'autres apprécient la proximité des commerces. Relevons que les souvenirs et le charme font partie des atouts de la gare de Gembloux pour 2 des voyageurs interrogés...

6.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

L'histoire du bâtiment néo-classique de la gare de Gembloux, à l'intersection des lignes Bruxelles – Luxembourg (*Grande Compagnie du Luxembourg*) et Taminés - Landen reste à ce jour relativement floue. En comparaison avec les dates de construction d'autres bâtiments, l'on suppose que la bâtisse date de la fin des années 1880 ou du début 1890. De petites annexes lui ont successivement été ajoutées.



La gare fut implantée à distance du centre-ville. C'est tardivement qu'elle s'est vue intégrée dans un tissu urbanisé assez dense. Petit à petit, un second pôle commercial de la ville s'est instauré dans la rue qui longe les infrastructures ferroviaires. Le développement des environs de la gare, au croisement des lignes de chemin de fer et du réseau routier, fut plus tardif et contemporain à la période industrielle. L'espace est d'abord principalement occupé par des usines de sidérurgie et des fonderies. Ces premières implantations attirent cependant d'autres industries et c'est ainsi qu'un axe agro-alimentaire prend forme le long de la nationale vers Tirlemont.

Vers la fin des années 70, de grandes mutations ont lieu dans le quartier de la gare : la construction du passage sous voies, créant la liaison pour le trafic automobile entre les deux rives du chemin de fer, a entraîné de multiples expropriations et la destruction de nombreux bâtiments, et l'ont défiguré.

6.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Le buffet de la gare, la librairie, les guichets et leurs terminaux bancontact forment des brèches par lesquelles les habitants de la ville pénètrent dans la gare.

Dans une certaine mesure, donc, les riverains investissent la gare, la fréquentent, notamment pour les fonctions annexes au transport qui y sont proposées.

D'un autre côté, la présence de la gare imprime un rythme à ses espaces voisins, rythme auquel s'en sur-ajoutent d'autres, indépendants. Dans le cas de Gembloux, aux afflux liés aux heures de pointe du train s'additionnent les affluences des jours de marché. En dehors de heures de pointes, le quartier garde l'empreinte des usagers du train qui, à l'évidence, gênent par les problèmes de circulation et de stationnement qu'ils engendrent.



Il s'agit-là d'un conflit d'usage auquel sont confrontées la grande majorité des gares étudiées. Dans le cas de Gembloux, on soulignera le problème des voitures ventouses additionné à celui des horodateurs hors service. Dans les quartiers résidentiels proches, du côté de l'avenue de Charleroi, la plupart des maisons ne disposent pas d'un parking privatif. Les emplacements longeant la voirie s'avèrent donc indispensables à ces riverains tandis que les équipements et services publics du quartier jouxtant les environs immédiats de la gare n'ont pas davantage de parking assigné. Or le stationnement est déjà en saturation suite à « l'effet gare ». L'autre problème fréquemment mis en exergue est celui de la circulation : certaines rues résidentielles jouent un rôle de by-pass pour les usagers de la gare (« effet transit »).

Lieu stratégique, quartier résidentiel et pôle commerçant, telles sont les trois fonctions combinées des environs proches de la gare de Gembloux dont témoignent les réponses apportées à nos enquêtes.

Les commerces profitent de manière contrastée de la présence de la gare. Et si certains la voient comme un atout (la boulangerie, par exemple), d'autres ne la jugent qu'en termes d'entrave compte tenu des problèmes de parkings qu'elle engendre (c'est le cas de la papeterie, pour ne citer qu'elle).

Toutefois, il ne faut pas négliger l'importance pour certains de ces commerçants, de la clientèle liée au train. Plusieurs d'entre eux fustigent les travaux de la trémie, qui les ont privés d'une partie de leur clientèle (faisant passer outre une partie du trafic), certains craignent aussi que des projets visant à soulager le quartier des inconvénients liés à la gare découragent par la même occasion les navetteurs de passer leurs emplettes dans le quartier.

Parmi ceux qui profitent de cette situation, un propriétaire privé loue un grand nombre de places de parking à des navetteurs, juste en face de la gare, où il a également installé une petite station de taxis.

L'aspect identitaire des limites du quartier de la gare est délicat à évaluer. Nous avons demandé régulièrement à nos interlocuteurs où ils en placeraient les frontières. La présence de la gare de Gembloux marque, en vertu des éléments amenés plus haut, un espace assez vaste que nous circonscriverions au croisement routier, au quartier de la Faculté et à la récente extension résidentielle qui jouxte les immeubles à appartements de la cité des Marronniers. Ce périmètre nous semble correspondre à celui qui affirme sa spécificité en tant que quartier de gare.

Les usagers réguliers interrogés sont nombreux à fréquenter le quartier de gare en dehors de sa fonction de mobilité. A la question « *Vous arrive-t-il de venir dans le quartier de la gare même si vous n'avez pas de train à prendre ?* », près de la moitié des usagers quotidiens interrogés répond par l'affirmative. Parmi ceux-ci, seul un tiers habite Gembloux. Lorsqu'on y vient alors, c'est notamment pour y donner rendez-vous à quelqu'un (même si personne n'a pris le train), faire des courses ou visiter des amis.

Les réponses apportées par les usagers interrogés en gare de Gembloux à la question « *Vous êtes-vous arrêté en chemin ? Comptez-vous le faire ? Pour quelle raison ?* » nous indiquent qu'il s'agit le plus souvent de déposer / reprendre / attendre quelqu'un (auquel cas cela se fait en dehors du quartier de la gare ou à la gare elle-même), de faire l'une ou l'autre petite course (dans le quartier de la gare) ou de consommer quelque chose (dans le quartier de la gare ou dans la gare).

On lit, dans les PCA des quartiers environnants, qu'un déséquilibre profite au quartier de la gare, en reconversion, par rapport au centre historique. Cet équilibre instable prend des allures conflictuelles et revendicatives : autrefois, l'on fêtait ces deux centralités à des dates différentes et certaines initiatives locales exclusives à « Gembloux-Gare », le plus souvent à vocation commerciale, sont à relever. A souligner également qu'il existe une « association des commerçants de la gare » et qu'un marché hebdomadaire, dit « de la gare » se tient dans ce quartier, au rond-point de la chaussée de Charleroi.

Les inconforts qu'implique la proximité de la gare semblent dès lors procurer chez les riverains un sentiment d'appartenance fort : certains se sentent régulièrement floués dans leur intérêt au profit d'autres usagers du quartier. Les usagers du train, en particulier.

6.9 BILAN DES OCCUPATIONS ACTUELLES DU SOL

Le périmètre de 800m autour de la gare de Gembloux se caractérise par une faible part de terrains bâtis (41,7 %) et par l'importance des terrains non bâtis (40,8 %). Il faut souligner que les infrastructures de transport sont également un peu moins présentes (17,9 %) que dans le reste de notre échantillon. La faible proportion de terrains bâtis résulte surtout du moindre taux d'occupation résidentielle. En effet seulement 24,3 % des terrains lui sont dévolus, soit la proportion la plus faible de notre échantillon. Ce faible taux n'est, de plus, pas « compensé » par d'autres occupations bâties, malgré une présence de l'industrie (6,9 %) supérieure à la moyenne.

Les terrains à l'est de la gare sont très largement non bâtis même si l'industrie et le commerce y sont implantés. De ce côté du chemin de fer, la résidence est pratiquement inexistante. A l'est de l'emprise ferroviaire, dont l'étendue constitue l'essentiel des terrains réservés aux transports, une zone commerciale est située à proximité de la gare tandis que les infrastructures publiques sont surtout implantées dans le centre-ville. Un quartier résidentiel s'étend entre la gare et le centre-ville tandis qu'un autre plus vaste mais peu dense s'étend au nord-ouest de la gare.

6.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Actuellement, le périmètre de 800m est donc plutôt à vocation commerciale. Plusieurs moyennes surfaces sont installées dans les environs de la gare mais ce sont principalement les commerces traditionnels à proximité directe de celle-ci qui sont sous l'influence des navetteurs.

La petite industrie est représentée par une entreprise de fonction agro-industrielle dont l'implantation remonte au milieu du 19^{ème} siècle. Plus de 2.700 personnes travaillent dans un rayon de 1.500 mètres. Parmi ceux-ci, 230 résident à proximité de leur emploi et à peine plus de 150 travailleurs utilisent le train pour se rendre à leur travail, soit seulement 6,7 %. Par contre en 1991 plus de 20 % résidents actifs de ce périmètre (2.250 personnes) utilisent le train pour se rendre sur leur lieu de travail : Bruxelles et Namur étant leurs principales destinations.

Le centre-ville concentre quant à lui les fonctions résidentielles et les services (commerces de détail, bijouterie, poste,...). De plus, plusieurs autres commerces de type « moyennes surfaces » sont localisés en périphérie.

Pour la commune de Gembloux, les principaux pôles d'emplois sont la Faculté d'agronomie, les centres de recherche agronomique et les deux zonings industriels. Le premier, créé en 1964 à Sauvenière, compte actuellement 58 entreprises qui emploient plus de 900 personnes dans des secteurs très diversifiés. Il est situé à quelques kilomètres de la gare, ce qui permet à certains travailleurs de s'y rendre à pied depuis la gare malgré des liaisons piétonnes et de bus peu adaptées. Le second zoning (300 emplois) est situé à Les Isnes. Cette zone se compose pour moitié d'un parc scientifique et elle est située à près d'une dizaine de kilomètres de la gare.

Enfin, la gare de Gembloux joue un rôle important pour les 2.200 travailleurs résidant dans un rayon de 1.500 m autour de la gare. En effet 450 d'entre eux (soit 22 %) utilisent le train pour se rendre à leur lieu de travail. Ce taux est le plus élevé parmi les gares étudiées.

Potentialités et développement

Plus de 40 ha sont disponibles dans un rayon de 800 m autour de la gare de Gembloux. Les projets d'aménagement se sont multipliés ces dernières années, notamment au travers de projets de PCA favorisant l'implantation d'activités économiques et de résidences. En outre, une extension du zoning de Sauvenière a été adoptée dans le cadre du plan prioritaire. Cette extension couvre des terres agricoles situées entre le quartier de la gare et le zoning actuel. La zone d'emploi se rapprocherait donc ainsi de la gare. Dès lors, l'accroissement d'emplois que cette extension et que les projets de PCA laissent présager devrait inciter à revoir les cheminements piétons en direction de la gare. La desserte en TEC ou en transport d'entreprise entre les pôles d'emploi et la gare devrait également être améliorée d'autant que la gare de Gembloux est bien desservie en liaisons ferroviaires.

Enfin, comme le souligne le plan communal de mobilité, il conviendrait d'évaluer les possibilités d'un report de mode de la part du personnel des Facultés agronomiques et des centres de recherche agronomique, à ce jour peu utilisateur du train.

6.11 ABITAT ET HABITANTS

Nous avons considéré trois groupes de secteurs statistiques à comparer à l'ensemble de la commune de Gembloux :

- 1) zone 1 : les secteurs statistiques à proximité immédiate de la gare (A03-, A07-, A611, A632, A693),
- 2) zone 2 : les secteurs statistiques constituant le centre de la commune (A00-, A01-, A021, A30-),
- 3) zone 3 : la première couronne ayant pour centre la gare (soit le groupe 2 + A042, A091, A320, A622) dans un rayon de 800m à 1500 m,

Nous cherchions à tester l'hypothèse de la double centralité de Gembloux (Gembloux-gare / Gembloux-centre) et à la comparer aux caractéristiques identifiées dans la couronne de 800 à 1500m autour de la gare.



6.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidante

En 2001, si la population de Gembloux a globalement augmenté de 7,8% depuis 1991, celle de la zone que nous avons désignée comme « quartier de la gare » (secteurs statistiques à proximité immédiate de la gare) a diminué de 11%, malgré une progression des + de 65 ans de 19%, (contre 14% dans l'ensemble de la commune). La population du centre-ville n'a connu aucune évolution si ce n'est une augmentation de la part des hommes habitant seuls, part qui a également crû dans la couronne des 800-1500m.

Précisons la répartition de la population : comparativement aux autres zones, c'est dans le quartier de la gare que l'on dénombre le plus de personnes âgées de 65 ans et + (26,4%, contre 15,3% dans l'ensemble de la commune). Cet état de fait est largement dû à la présence de plusieurs résidences pour seniors dans un périmètre restreint autour de la gare.

Les ménages de 2 personnes et les femmes seules y sont également plus répandus que dans l'ensemble de la commune et l'on y compte aussi plus de couples sans enfants que partout ailleurs. Les hommes vivant seuls et les familles mono parentales sont par contre plus nombreux dans le centre-ville.

En 1991, le quartier de la gare comptait le plus grand pourcentage de population inactive (39%), le plus de pensionnés et le moins d'écoliers et d'étudiants. Plus on s'écartait du centre-ville, plus on observait une progression du nombre d'actifs occupés.

6.11.2 Habitudes modales de la population résidante

En nous penchant sur les pratiques modales des résidents à partir des données statistiques disponibles pour 1991, nous relevons que le quartier de la gare est celui où l'on dénombre le plus de ménages possédant au moins une voiture par rapport aux autres zones même si ce pourcentage reste inférieur à celui de la commune. Mais, néanmoins, plus de personnes résidant dans le quartier de la gare utilisent le train et le bus pour se rendre au travail que dans les autres zones, et moins utilisent la voiture (surtout comme conducteur).

Le quartier de la gare comporte en outre le moins de personnes travaillant à domicile et présente, par rapport aux autres zones (mais pas par rapport à la commune), le moins de trajets dont la durée est inférieure à 15 minutes : les résidents de ce quartier sont d'ailleurs les plus nombreux à effectuer des trajets de plus de 30 km.

En ce qui concerne la population scolaire, le quartier de gare compte nettement plus d'utilisateurs du train que partout ailleurs mais également plus de passagers auto et de T.C. que dans les autres zones (même si ce taux reste inférieur à la moyenne communale). C'est dans le centre de la commune que la marche à pied est la plus répandue (54,3%).

Les trajets vers l'école sont globalement, si l'on se réfère à la moyenne communale, de petits trajets (- de 15 min). Le quartier de la gare se démarque une fois de plus puisqu'il y s'agira plus souvent de trajets de 15-30 min et de 30-45 min que partout ailleurs. Le centre de la commune est la zone qui comptabilise le plus de petits trajets (- de 15 min), ce qui est dû à la proximité des écoles.

6.11.3 Caractéristiques de l'habitat

En 1991, le logement à Gembloux se caractérise par une majorité de maisons 4 façades. Le quartier de la gare en compte le moins tandis que s'y concentrent le plus d'appartements (à la fois par rapport à la commune et par rapport aux autres zones considérées).

On note une progression de l'habitat pavillonnaire de la gare vers l'extérieur et donc, fatalement, une progression simultanée des propriétaires de maisons individuelles de la gare vers la périphérie.

Ainsi, si le pourcentage de propriétaires à Gembloux s'élève à 76%, le quartier de la gare enregistre 46% de locataires, dont une majorité résident en appartement.

Par rapport aux autres zones et à Gembloux, le quartier de la gare présente le moins de constructions d'avant 1945 et l'on relève un pic de construction, dû probablement aux conséquences des travaux de la trémie, entre 1971 et 1985.

Après 1985, les nouvelles constructions se localisent surtout dans les zones excentrées de la commune. Comme dit précédemment, on assiste à une dédensification du centre de Gembloux.

Le tissu résidentiel du quartier de la gare est contrasté et marqué par la présence de la cité des marronniers, grand complexe d'immeubles à appartements des années '70, en rupture d'échelle par rapport au reste du quartier. Il y côtoie à la fois de l'habitat pavillonnaire récent et des constructions mitoyennes plus anciennes localisées surtout sur le front contigu à la ligne de chemin de fer, tandis qu'un développement résidentiel est en cours le long des axes routiers, de l'autre côté des voies.

Nous soulignerons pour finir qu'à Gembloux, comme dans d'autres sites de gare analysés, un ancien hôtel avait été réaffecté en logement transitoire pour personnes en situation précaire. Il semble qu'il s'agisse là d'une fonction attribuée au quartier de gare qu'il convient de prendre en considération.

6.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : quartier gare	Zone 2 : quartier centre	Zone 3 : couronne 800-1500m
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● diminution de la population (-11%) ● + de 65 ans et + ● + d'isolés ● un peu + de ménages de 2 pers. ● + de couples sans enfant 	<ul style="list-style-type: none"> ● accroissement de la population ● + de 0-14 ans et de 15-64 ans ● un peu + de ménages 3 pers. et + ● + de couples avec enfants ● + de familles monoparentales 	<ul style="list-style-type: none"> ● accroissement de la population ● un peu + de ménages 3 pers. et + ● + de couples avec enfants ● + de familles monoparentales
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 68,7% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 64,1% motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 67,6% motorisés (contre 75,8% dans la commune)
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● + d'utilisateurs de train (26,6% contre 20,3% dans l'ensemble de la commune) ● + de bus 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 18,7% ● + piétons ● + de travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 18,8% ● + voitures ● + de travail à domicile
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + utilisateurs du train (17,2% contre 14,6% dans l'ensemble de la commune) ● + voitures ● + TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 12,5% ● + piétons (54%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 12,7%
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● + d'appartements ● + de locataires ● + constructions plus récentes (après 1971) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons mitoyennes ● + constructions anciennes (avant 1919 et 1919-1945) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons séparées et jumelées ● + de propriétaires

- *Le quartier de la gare avec sa population âgée, composée d'isolés et de petits ménages se distingue bien des autres zones envisagées, également en ce qui concerne les pratiques modales et le type d'habitat ;*

- L'utilisation du train par les actifs (moyenne communale 20%) varie entre 19% (quartier centre et couronne 800-1500m) et 27% (quartier de la gare). L'utilisation du train par les populations scolaires (moyenne communale 15%) varie entre 13% (quartier centre et couronne 800-1500m) et 17% (quartier de la gare) ; L'utilisation du train et des bus est donc bien plus répandue dans le quartier de la gare bien que le taux de motorisation y soit le plus élevé ;
- Le taux de motorisés est inférieur à la moyenne communale dans les zones considérées, toutefois, il est plus important dans le quartier de gare, quartier qui compte également le plus d'usagers du train. Ceci souligne peut-être la plus grande mobilité des populations résidant dans le quartier de la gare.
- Malgré son rôle important de gare d'**origine**, la gare de Gembloux pâtit d'un net manque d'attractivité vis-à-vis de la population résidant en centre-ville, et ce alors que les habitants y sont moins motorisés.

6.12 CONCLUSION

La gare de Gembloux est identifiée dans nos typologies comme une gare d'origine implantée dans un quartier de gare à dominante périurbaine, caractérisé par la présence de commerces, d'infrastructures publiques et par un fort potentiel foncier. Gembloux est une petite ville localisée en milieu non urbanisé.

Enjeux d'affectation et intégration urbaine du site

- Concevoir le développement d'entreprises et de commerces à proximité de la gare (de l'autre côté des voies) en fonction de l'accessibilité ferroviaire du site. Si ces projets constituent une opportunité de déplacement de la centralité communale vers la gare, veiller à ce que ce soit au profit de l'accessibilité ferroviaire du site. L'actuel développement de grandes surfaces de l'autre côté des voies ne sert pas l'attractivité de la gare ;
- Évaluer la connexion à la gare des zones proches en développement, faisant l'objet de Plans Communaux d'Aménagement. La gare de Gembloux est localisée à l'intersection de plusieurs d'entre elles ;
- Envisager le fait que les efforts afin de favoriser une continuité urbaine au-delà des voies sont sérieusement conditionnés par l'ampleur de l'espace occupé par les infrastructures ferroviaires ;
- Evaluer les possibilités de réduire l'emprise ferroviaire et d'opérer un remembrement foncier : réaffecter le terrain actuellement destiné aux parkings à l'extension de la zone résidentielle et consacrer les friches de l'autre côté des voies au parking permettrait de profiter de la position stratégique de cette zone par rapport aux grands axes routiers;
- Réaliser des aménagements qui profitent tant à l'attractivité de la gare qu'au bien-être des riverains, souvent négligé ;
- Intégrer à la zone résidentielle du quartier de gare des logements de type transitoire destinés à une population fortement utilisatrice des transports en commun (étudiante, en situation financière difficile, ...).

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Résoudre les problèmes de détours imposés aux bus, et de nuisances de stationnement et de circulation infligées aux riverains générés par la situation enclavée de la gare (en cul de sac) ;
- Aménager les cheminements piétons liant la gare aux différentes centralités communales (zoning de Sauvènnière, Université, centre-ville) ;
- Assurer une meilleure connexion (franchissements piétons) entre les deux « rives » des rails.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Gembloux	Origine	3199	28,8	4	768	68,0	3	3967	4

La gare de Gembloux est une des principales gares de navetteurs vers Bruxelles (avec Ottignies). Elle rentre dans la catégorie *des grandes gares de contraste*. Son rôle de gare P&R est exacerbé et entre en conflit avec la fonction résidentielle de la zone.

Comme gare de destination, Gembloux est une importante destination scolaire (principalement de niveau supérieur). Le nombre de travailleurs à destination de Gembloux est extrêmement marginal et pourrait être amélioré grâce au développement commercial et d'entreprises à proximité de la gare.

6.13 BIBLIOGRAPHIE

- AGORA, ISIS, FUSAGx, VO, *Plan intercommunal de mobilité de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe, Walhain, Diagnostic*, Commune de Gembloux, MET, SRWT, SNCB, Namur, 2003
- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- TOPOS, *Plan Communal d'Aménagement dérogatoire dit « Gare »*, Ville de Gembloux, 2003

7. LUTTRE

7.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE



La commune de Pont-à-Celles (anciennes communes de Buzet, Luttre, Obaix, Pont-à-Celles, Thiméon, Viesville) se situe dans l'arrondissement de Charleroi (Hainaut Oriental).

La commune est localisée entre les communes de Nivelles au nord (Brabant Wallon) et de Charleroi au sud.

Morphologiquement, le territoire communal est divisé en trois parties (données du PCM) :

- le plateau nord (Obaix, Buzet, Rosseignies), plutôt orienté vers le Brabant et Nivelles
- la zone centrale de la vallée du Piéton, traversée par le canal Bruxelles-Charleroi et la voie ferrée Charleroi-Manage
- le plateau sud attenant à Gosselies, traversé par la vallée du Tintia (Viesville et Thiméon).

Le canal Charleroi – Bruxelles, les lignes de chemin de fer et l'A54 constituent 3 barrières physiques communales importantes.

La commune est au cœur d'un triangle autoroutier très important :

- Au sud de la commune passe l'A15-E42, l'autoroute de Wallonie (Paris - Cologne) et l'échangeur entre cette autoroute et le Ring de Charleroi-Ouest (R3).
- Au centre de la commune (entre les anciennes communes de Luttre – Viesville et Liberchies – Thiméon) passe l'A54 (Rotterdam-Bruxelles-Charleroi-Lyon)
- A l'est de la commune (Les Bons-Villers) se trouve la N5 Charleroi-Waterloo-Bruxelles qui est collectrice des circulations du nord de Charleroi vers le Brabant Wallon.
- A l'ouest de la commune (Seneffe) passe l'A7-E19 Mons-Nivelles–Bruxelles.
- La N586 Gosselies-Nivelles se compose de circulations interlocales entre Gosselies et Pont-à-Celles (via Liberchies et Buzet), les Bons-Villers et Nivelles.

Quatre échangeurs autoroutiers desservent la commune :

- à Petit-Roeulx sur l'A54 (sortie 20)
- à Luttre et Liberchies sur l'A54 (sortie 21 – la plus proche de la gare de Luttre)
- à Thiméon entre l'A54 – A15 (Charleroi Bruxelles / Namur Mons)
- en dehors de la commune à Courcelles et Gouy-Lez-Piéton sur l'A15-E42. (A15-R3)

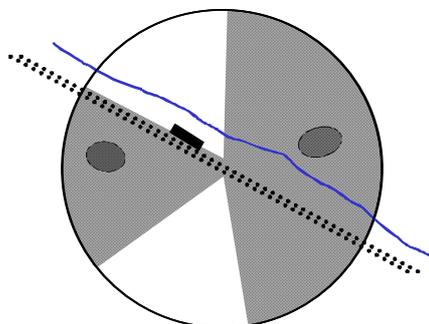
Selon les conclusions du PCM de Pont-à-Celles, le raccordement des flux de trafic de Pont-à-Celles au réseau régional semble largement satisfaisant. Les contraintes observées ne concernent pas le réseau principal et les échangeurs autoroutiers. La commune de Pont-à-Celles reste remarquablement à l'abri des grands flux de transit routier.

7.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE DE LUTTRE

Il faut souligner la configuration enclavée, en *cul de sac* de la gare, qui en fait un pôle détaché et isolé de l'entité communale.

Au niveau topographique, le territoire entourant la gare de Luttre cumule deux effets de frontière : la coupure des rails et celle du canal.

De fait, le chemin de fer est une ligne de démarcation entre une zone urbanisable, celle de l'Arsenal, et une zone plus difficilement constructible de l'autre côté de la ligne jusqu'au-delà du canal.



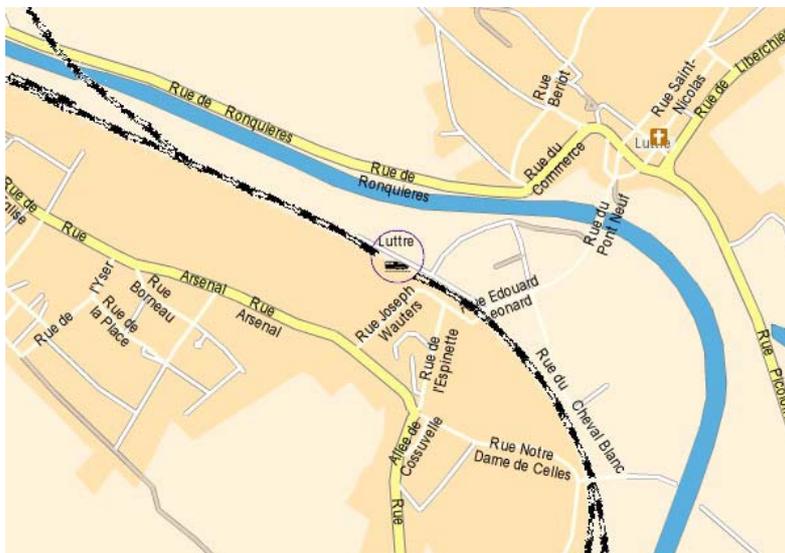
En outre, l'autoroute constitue une barrière mentale qui isole certains villages du reste de l'entité au même titre que le relief.

Un autre élément fort structure le territoire de l'entité de Pont-à-Celles : il s'agit des sentiments d'appartenance et d'allégeance identitaire que la fusion communale de 1977 a réveillés et à l'égard desquels la gare détient une position stratégique dont elle profite peu.

La gare a beau s'appeler « Luttre – Pont-à-Celles », les habitants se disent soit de Luttre soit de Pont-à-Celles. La gare est donc un des lieux de cristallisation de ces enjeux identitaires, il conviendra d'en tenir compte dans la définition de la centralité préalable à la formulation des recommandations.

7.3 INTERMODALITE DE LA GARE DE LUTTRE

7.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare



La gare est située dans un large cul-de-sac (coincé entre le canal et les voies). La rue de la gare est très inconfortable à pied : trottoirs impraticables, vu le stationnement ; très grandes largeurs à traverser alors que la circulation est importante et rapide aux heures de retour des trains de navetteurs. La priorité semble clairement donnée à l'accessibilité automobile.

Pour rejoindre la gare depuis Pont-à-Celles, le passage se fait soit par le pont Léonard en mauvais état, au prix d'un détour, soit par un passage sous voies qui « relie » les deux rives du chemin de fer. Celui-ci est peu avenant, en raison principalement de l'état des escaliers et des débouchés de part et d'autre.

Les éléments permettant les passages /franchissements piétons entre les deux berges du canal et entre les deux côtés des voies (passerelles et passage sous voies), bien que fortement usités, sont des lieux d'insécurité qui ne contribuent que faiblement à unifier le territoire.

En matière de cheminement cycliste, le Ravel n°3 (Tubize – Erquelinnes) longeant le canal permet de relier Pont-à-Celles et Seneffe (ouest) à la gare, ainsi que Viesville et Courcelles au sud. Notons cependant que l'accessibilité directe à la gare reste inconfortable, au même titre que pour les piétons.

En gare, un parking semi-couvert de 40 places pour vélos est à disposition à proximité de la voie n°1. Cependant, celui-ci ne semble utilisé qu'à moitié.

7.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare de Luttre

7.3.2.1 Accessibilité routière de la gare

La gare de Luttre est située à environ 2 km de la sortie d'autoroute n°21 (A54). L'accès à la gare implique de traverser l'entité de Luttre. L'accessibilité depuis les entités communales au nord (Obaix) et au sud (Pont-à-Celles) se réalise également par les voiries communales secondaires. Cependant, la commune étant bien préservée des flux de transit routier, on ne constate pas de nuisance particulière liée aux flux de navetteurs.

Par contre, l'accessibilité directe de la gare de Luttre n'est pas satisfaisante à l'heure actuelle. Etant en cul-de-sac, les automobilistes doivent manœuvrer, et aux heures de pointe, le trafic est dense et génère des nuisances pour les riverains.

7.3.2 L'offre de parking en gare

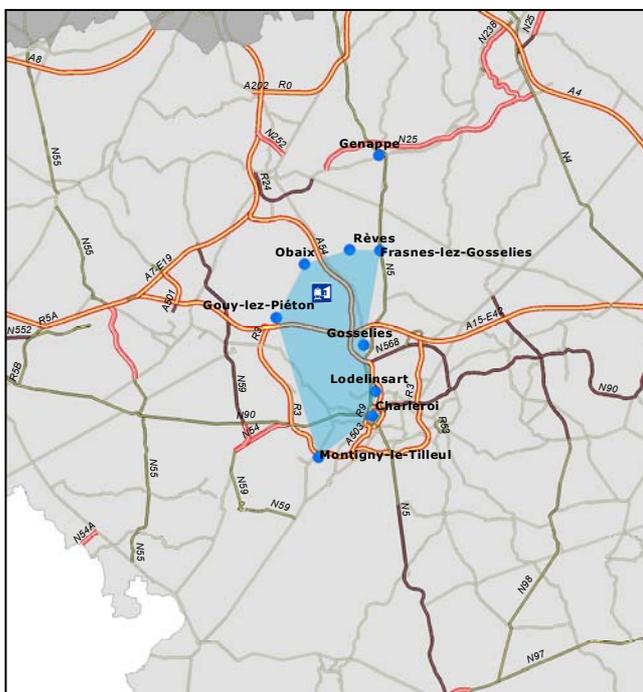
Pour le moment, le parking est saturé à Luttre (environ 180 places). Il y a un projet en cours de construction de 273 places le long des voies. Avec un large emplacement K&R. Les 90 places gagnées par la rénovation semblent peu de chose au regard des pratiques actuelles de parking sauvage dans le quartier. Ainsi les auteurs du PCM communal recommandent d'installer un total de 400 à 500 places de parking (Agora, 2001, p.58).

De même, la majeure partie des automobilistes se rendant sur le parking de la gare de Luttre est issue de Pont-à-Celles même (ou des entités urbaines et villageoises proches), ainsi les auteurs envisagent-ils une alternative de transport pour les habitants de la commune (navettes bus à la demande, par exemple). Notons que ce sont les habitants de Rossegny qui sont les plus mal pourvus en alternatives à la voiture.

Le système K&R semble relativement important, malgré les conditions d'accès à la gare. Aucun taxi ne semble présent à la gare.

7.3.3 Offre de bus en gare de Luttre

La gare de Luttre est à cheval sur trois réseaux TEC (Brabant, Namur, Hainaut). Cette situation fait que les liaisons internes à la commune sont mauvaises et insuffisantes. Comme l'illustre la carte à la page suivante (CREAT, 2003), le sud et le centre de la commune sont mieux desservis que le nord (urbanisation moins dense). Les lignes 50 - 51 vers Gosselies et Charleroi sont les lignes les plus fréquentées (25 à 45 pont-à-cellois par jour). Ensuite viennent les lignes 73 vers Fleurus et Nivelles et 167 vers La Louvière. La ligne 568 est surtout utilisée par les habitants d'Obaix-Buzet pour se rendre vers Nivelles et Rèves où se trouvent plusieurs collèges. Notons que selon le PCM communal, 95 % des abonnements sont scolaires.



Les correspondances entre bus et trains à Luttre, assurées par le système Aribus, sont assez bonnes pour les départs le matin (sauf depuis Pont-à-Celles et Buzet).

Il est envisagé par la commune de Pont-à-Celles de créer un système de bus locaux capables de tourner dans la commune et de rabattre notamment les gens vers les gares d'Obaix-Buzet et Luttre. En effet, la majorité des voyageurs au départ de la gare de Luttre viennent de la commune même.

Notons qu'il existe trois services de bus « à la demande ». Deux navettes scolaires et une professionnelle (ULB-Gosselies) qui réalisent 7 passages en gare de Luttre.

	Ligne	Direction	Jour scolaire	Congé scolaire	Samedi	Dimanche	dernier départ	
TEC Hainaut	167	La Louvière/Chapelle/Luttre						
		La Louvière-Luttre gare	5	2	0	0	16h31	
		Luttre gare - La Louvière	6	2	0	0	18h08	
TEC Brabant Wallon	70	Luttre/Obaix-Buzet/Nivelles gare						
		Luttre gare / Obaix-Buzet	1 *	0	0	0	8h52	
		Obaix-Buzet / Luttre gare	3	0	0	0	8h22	
		Obaix-Buzet / Nivelles gare	3	0	1	0	14h05	
		Nivelles / Obaix-Buzet	3	0	1	0	15h38	
	(73)	Nivelles gare / Fleurus						
		Nivelles/Fleurus	19	16	8	0	20h42	
		Fleurus/Nivelles	21	19	9	0	21h33	
568	Rosseignies/Nivelles/Fleurus							
	Rosseignies/Nivelles gare	2	1	0	0	7h30		
	Nivelles gare/Rosseignies	2	1	0	0	17h40		
TEC Charleroi	365b	Gosselies Calvaire/Genappe						
		Luttre gare / Genappe	1	0	0	0	7h50	
		Rêves/Luttre	1	0	0	0	15h44	
		Rêves:Luttre/Gosselies	1	0	0	0	12h10	
	64/66	Luttre/ PàC / Obaix-Buzet / Frasnes-lez-Gosselies						
		66 Frasnes / Luttre gare	2	0	0	0	15h36	
		64 Luttre gare / Frasnes	2	0	0	0	15h40	
	50/51/65	Charleroi / Luttre / Charleroi						
		Charleroi/Gosselies/Luttre gare/PàC A	13	7	7	7	19h41	
		Charleroi/Gosselies/Luttre gare	+16	+7	+7	+7	17h50	
Charleroi/Trazegnies/PàC/Luttre/Goss		11	7	7	7	18h48		
	Trazegnies/Luttre/Gosselies	+15	+7	+7	+7	20h45		

* + 1 le jeudi (marché)

7.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE DE LUTTRE

7.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

La gare de Luttre est la 66^{ème} gare belge et 23^{ème} de Wallonie (en 2003). Luttre a d'abord connu une perte de fréquentation conséquente due, entre autres, à la fermeture progressive du site d'activité ferroviaire de l'Arsenal (- 34% en 6 ans). Ensuite, la gare a retrouvé, avec le passage au statut de gare IC en 1998 (et la fermeture de la gare de Marchienne-au-Pont), une fréquentation équivalente à celle du milieu des années '0 (+ 25% en 3 ans).

Luttre (tout comme Ans, Gembloux et Ath) connaît peu de demandes touristiques et présente un taux de fréquentation le week-end particulièrement bas. En 2003, il était de 19% de celui d'un jour de semaine contre 30% de moyenne pour les 10 gares.

La gare de Luttre se situe sur l'importante ligne 124 reliant Bruxelles à Charleroi. La gare offre également deux liaisons directes : une liaison vers La Louvière (et Mons) via la ligne 117 et une liaison vers Namur via Charleroi et la ligne 130 (Charleroi – Namur).

Quelques temps de parcours en train depuis la gare de Luttre (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)			
Bruxelles-midi	31'	Namur	49' à 54'
Bruxelles-Luxembourg	50' à 1h06'	Obaix-Buzet	4'
Charleroi	11' à 16'	Pont-à-Celles	3'
La Louvière	24' à 28'	Anvers	1h21'

La gare de Luttre est la première gare IC sur la ligne 124 après Nivelles, où devrait s'arrêter le futur système RER.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Luttre selon les directions (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	IC	IR	P	L
Sources : Vers Bruxelles (via Nivelles)	17	18	9	
Vers Charleroi (et Namur)	17	18	2	
Vers et depuis La Louvière (et Mons)			5	19
Total	34	36	13	19

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	Charleroi – Luttre – Nivelles – Braine-l'Alleud – Bruxelles m-c-n – Vilvoorde – Malines – Anvers b-c	1 heure/sens
IR	Jambes – Namur – 5 gares – Charleroi – Luttre – 3 gares – Bruxelles m-c-n – 3 gares – Anvers b-c – 4 gares – Essen	1 heure/sens
L	Charleroi – Marchienne – Roux – Courcelles – Luttre – Pont-à-Celles – Gouy-Lez-Piéton – Godarville – Manage – La Louvière c-s	1 heure/sens
P	La Louvière s-c – Manage – Godarville – Gouy-l-p – Pont-à-Celles – Luttre – (vers Mons, 1 Hp-m)	5 / jour, 2 (La L), 3 (Luttre)
	Châtelet – Charleroi – 3 gares – Luttre – 4 gares – Bruxelles m-c-n (1) – (Schaerbeek (2))	2 Hp-m
	(Schaerbeek – Bruxelles n-c-c-m, 2hp-m)– Nivelles – Luttre – Marchienne – Charleroi – Châtelet	6 Hp-m (Ni), 1 Hp-s (Ch)
	2 gares – Bruxelles n-c-m – 8 gares – Luttre – 3 gares – Charleroi – Châtelet	2 Hp-s

Notons qu'il existe, outre les trains directs vers Bruxelles, Charleroi, Namur et Mons, plusieurs correspondances (avec rupture de charge) intéressantes :

- via Nivelles (vers Bruxelles et l'Ouest bruxellois) relativement sous-utilisée,
- via Braine-l'Alleud (vers Bruxelles et Alost),
- via Charleroi (vers Thuin, Fleurus, Ottignies, Tamines, Namur),
- via Manage (vers Braine-Le-Comte, Tubize et Halle).

L'offre en liaisons ferroviaires est donc relativement abondante, ce qui justifie le rôle prononcé de « P+R » de la gare de Luttre.

7.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

La commune de Pont-à-Celles possède trois points d'arrêt de trains.

Points d'arrêt communaux (SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Luttre	IC –IR –P –L	Sources : 75	Gare	1927
Pont-à-Celles	L –P	22	Halte	202
Obaix-Buzet	(IC) - P	19	Halte	121

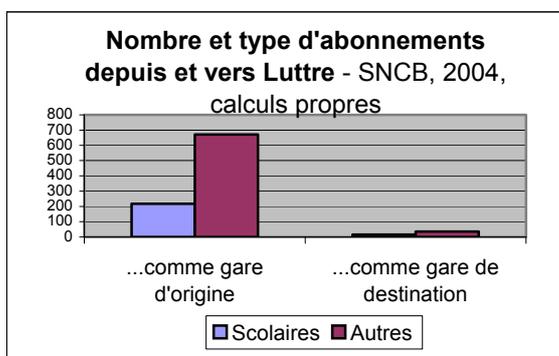
La halte d'Obaix-Buzet se situe sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi. Desservie uniquement par des trains P, cette halte, implantée dans une entité villageoise relativement isolée et en expansion démographique, se situe entre Nivelles (future gare terminus du projet RER de la ligne 124) et Luttre. Ce genre de halte, qui progressivement semble attirer des usagers, pose la question des opportunités d'aménagement qu'on peut attendre d'une petite gare périurbaine située entre deux gares IC.

Notons que, dans le cadre du PCM une enquête a été réalisée auprès d'usagers du train de la commune. Selon cette enquête, 98% des répondants déclarent qu'ils prendraient le train en gare d'Obaix-Buzet si la fréquence d'arrêts y augmentait. Notons qu'à la halte d'Obaix-Buzet, il y a une quarantaine de voitures stationnées de part et d'autre des voies et l'on relève du K&R aux heures de pointe.

Les auteurs du PCM concluent que « *pour autant que le service offert par la SNCB réponde effectivement aux attentes des voyageurs potentiels, on pourrait aller jusqu'à doubler la part de marché actuelle de la SNCB, atteinte aujourd'hui avec les seuls trains « P », si l'on arrive à capter tous les automobilistes intéressés par le train* » (Agora, rapport final, 2002, p.20).

La halte de Pont-à-Celles, se situe quant à elle sur la ligne 117 (La Louvière - Luttre). Le PCM estime à un tiers la proportion d'usagers du train de Pont-à-Celles qui utilisent la halte de Pont-à-Celles et correspondent vers Bruxelles à Luttre, les deux autres tiers se rendent directement (en VP) à la gare de Luttre. L'enquête du PCM fait ressortir que 20% des répondants déplorent la mauvaise correspondance à Luttre entre le train venant de Pont-à-Celles et celui vers Namur.

7.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE LUTTRE



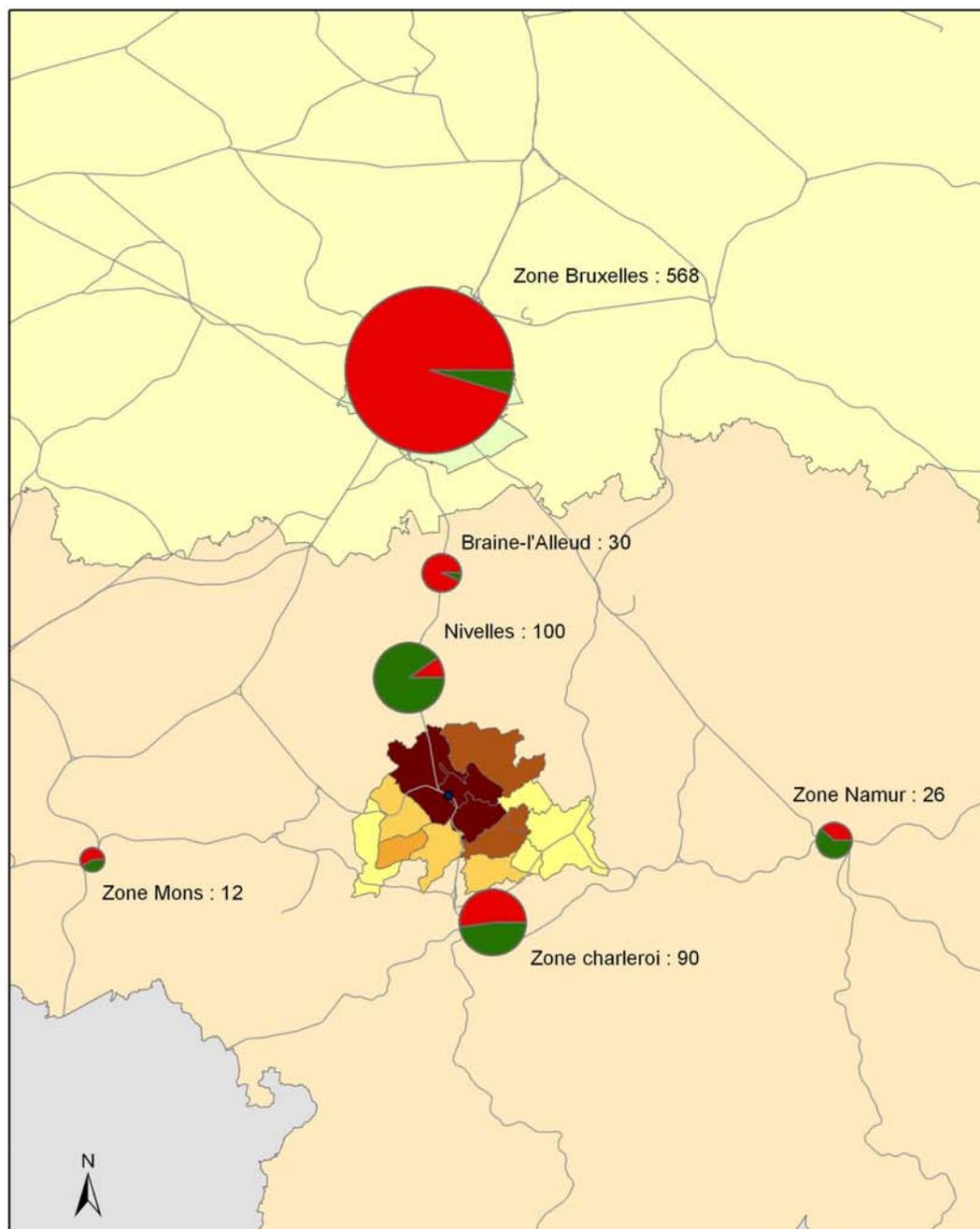
Selon notre typologie de gare, celle de Luttre est, par excellence, une gare d'origine. En effet, seulement 6% des abonnés ont Luttre comme gare de destination. Pour 94% des abonnés, il s'agit d'une gare de départ.

Il est important de noter que, contre toute attente, la gare de Luttre est celle où le taux d'abonnés semble le moins représentatif des flux générés par la gare puisque ce taux ne représente que 49% du total d'utilisateurs montant quotidiennement en gare de Luttre.

La gare draine d'abord des travailleurs sortants (76% des abonnés au départ), ensuite quelques scolaires (24%). En tant que gare de destination, Luttre n'accueille qu'une cinquantaine d'abonnés, dont 2/3 de travailleurs.

A ces flux s'ajoutent d'autres, minoritaires : il y a d'abord les utilisateurs qui se déplacent pour une raison utilitaire (courses, jours de marché à Pont-à-Celles) et ensuite quelques travailleurs de l'atelier protégé situé en face de la gare, de l'autre côté des voies, débarquant aux heures de pointe matinales.

7.5.1 Caractéristiques de Luttre comme gare d'origine



7.5.1.1 Principales destinations des abonnés depuis la gare de Luttre

Gares de destination depuis la gare de Luttre (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	569	64	27	42
NIVELLES	107	12	96	32
ZONE CHARLEROI	95	11	45	9
BRAINE-L'ALLEUD	31	3	2	8
ZONE NAMUR	27	3	17	2
ZONE MONS	12	1	5	2
AUTRES	48	5	25	9
TOTAL	889	100	217	104

Bruxelles est la première destination des abonnés en gare de Luttre (64%), dont 95% sont des travailleurs. Bruxelles attire, seule, 81% du total de travailleurs au départ de la gare de Luttre. Les deux principales destinations liées au travail sont ensuite Charleroi et Braine-l'Alleud. On remarque que Braine-l'Alleud attire quasi exclusivement des travailleurs alors qu'elle constitue une gare de destination tout autant scolaire que liée à l'emploi.

En effet, La principale destination scolaire au départ de Luttre est Nivelles (plus proche que Braine-l'Alleud). Ensuite viennent Namur, Charleroi, Mons. Nivelles attire principalement des étudiants du secondaire, et les importants pôles scolaires plus éloignés de Charleroi, Namur et Mons attirent davantage d'étudiants du supérieur.

On constate que les destinations des abonnés depuis Luttre ne sont pas très diversifiées et se composent des pôles urbains d'ordre supérieur situées sur la ligne 124 Charleroi-Bruxelles (Nivelles et Braine-l'Alleud), ainsi que des villes principales de Bruxelles, Namur et Mons.

7.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Luttre comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
											sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%			
Luttre	617	69	180	83	437	65	29	85	82	14	33	18	39	52	12
Communes limitrophes	238	28	35	16	203	30	15	19	19	8	6	-	-	13	6
Com. non-limitrophes	34	4	2	1	32	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	889	100	217	100	672	100	24	104	100	12	39	18	38	65	10

69% des abonnés viennent de la commune même de Pont-à-Celles. C'est aussi de la commune que sont issus 82% des abonnements combinés TEC. Au sein de la commune, on constate que l'entité de Luttre, la plus proche de la gare, fournit seule 37% des abonnés de la commune.

On constate également que les abonnés scolaires viennent en grande majorité de la commune de Pont-à-Celles (83% d'entre-eux, plus haut score pour les 10 gares). En revanche, les travailleurs sont issus à 35% des communes voisines. On voit bien que les scolaires empruntent des trajectoires fondées sur une plus grande proximité que les travailleurs.

28% des abonnés viennent ensuite des communes limitrophes. La majorité des voyageurs relève donc de déplacements de proximité. En effet, le fait le plus marquant est l'absence d'abonnés venant de communes plus éloignées (seulement 4% du total d'abonnés). Cela dénote le faible rayonnement d'attractivité de la gare, qui s'étend sur un rayon d'environ 10 km d'est en ouest et de 15 km vers le sud. Le rôle de la gare comme structure d'accueil pour des origines lointaines (botte du Hainaut) révèle qu'il y a encore un énorme potentiel à capter.

L'aire d'attractivité semble la plus étendue vers le sud dans la mesure où pour les abonnés issus de ces communes, le déplacement jusqu'à Luttre constitue un rapprochement de Bruxelles et permet d'éviter de se rendre à la gare de Charleroi, insérée dans le tissu urbain de la ville.

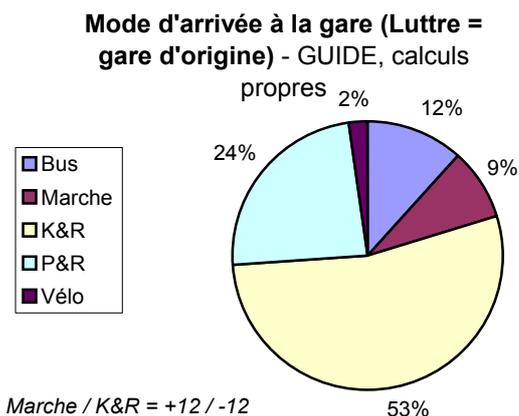
Selon les données du PCM, l'attractivité autoroutière vers la gare concerne surtout les habitants du secteur sud et est (Gosselies, Courcelles/Trazegnies, Les Bons Villers). Ceux du nord traversent la commune par un autre accès, ou se dirigent vers la halte d'Obaix-Buzet (Agora, 2001, phase 1, p. 36).

Notons que les entités carolingiennes de Jumet, Ransart et Gosselies au nord de la commune (et donc proche de Luttre) fournissent ensemble 9% des abonnés. Notons que seuls les abonnés de Gosselies possèdent pour plus d'un quart, un abonnement combiné, les autres entités n'en fournissant pas un seul.

Les correspondances avec les bus semblent surtout performantes avec le sud (Charleroi), un peu avec le sud-ouest (Chapelle-L-H, Courcelles), et pas du tout avec le nord et l'est.

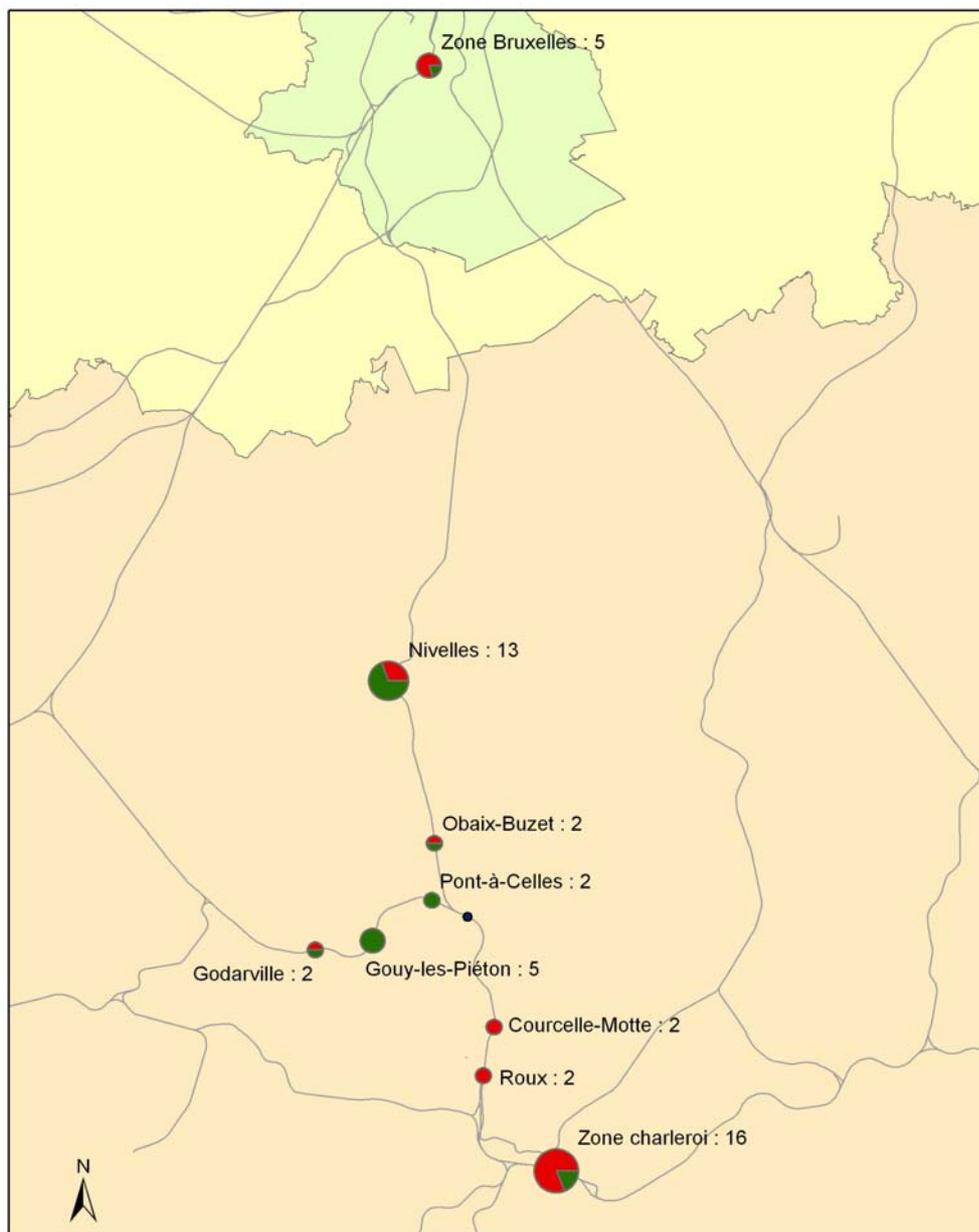
On constate également que, plus la proximité géographique à la gare est grande, plus fort est le rôle « scolaire » des chemins de fer.

7.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare de Luttre



La répartition des modes d'arrivée à la gare des abonnés embarquant à Luttre semble relativement proche de la moyenne obtenue pour les dix gares d'études. On constate que plus des 3/4 des déplacements se font en voiture, soit comme conducteur, soit comme passager.

7.5.2 Caractéristiques de Luttre comme gare de destination



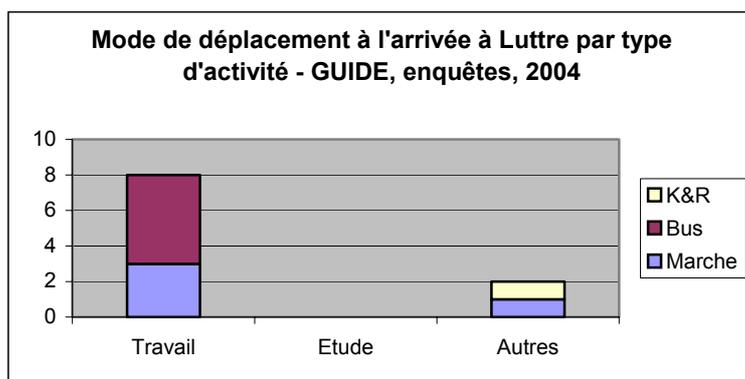
7.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination de Luttre

Gares d'origine des abonnés à destination de Luttre (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
ZONE CHARLEROI	11	21	0
NIVELLES	6	12	1
GOUY-LEZ-PIETON	5	10	3
ZONE BRUXELLES	4	8	5
BRAINE-L'ALLEUD	3	6	0
ZONE NAMUR	2	4	2
COURCELLES-MOTTE	2	4	0
GODARVILLE	2	4	1
OBAIX-BUZET	2	4	1
PONT-A-CELLES	2	4	2
ROUX	2	4	0
AUTRES	11	21	1
TOTAL	52	100	16

Plus des 2/3 des abonnés se rendant à Luttre sont des travailleurs. Leur principale origine est Charleroi. Il est fort probable que certains de ces abonnés se rendent en fait dans le nord de l'agglomération carolingienne (Gosselies, ...), en utilisant un bus depuis la gare. Mentionnons à ce titre que l'ULB met à la disposition de ses employés une navette quotidienne opérant, entre Luttre et le campus de Gosselies, 3 services le matin et le soir + 1 service le midi. En fonction des heures, cette navette roule parfois à vide.

La deuxième gare de provenance des abonnés est Nivelles, qui fournit autant de travailleurs que de scolaires. Les gares d'origine des travailleurs sont ensuite Bruxelles et Braine-l'Alleud. Le reste des gares de provenance sont à vocation quasi-exclusivement scolaires et se situent dans un rayon de proximité élevé. Selon nos témoignages, les quelques scolaires venant de Nivelles, Namur ou des petites gares locales se rendent à la principale école communale (15' à pied de la gare).

7.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare de Luttre



On constate que selon nos enquêtes, ce sont surtout des travailleurs empruntant le bus qui arrivent à la gare de Luttre. En effet, la gare est relativement mal reliée aux centralités locales et la marche à pied pour se rendre sur le lieu d'activité semble faible.

7.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE DE LUTTRE

L'observation nous permet donc de confirmer que la gare, dans son rôle IC, fonctionne essentiellement comme gare d'origine et que les horaires des trains y sont exclusivement calculés en fonction des mobilités pendulaires, scolaires et professionnelles.

Les environs proches ne proposant qu'un seul établissement secondaire (l'Athénée Royal), pour suivre l'enseignement secondaire libre, les élèves doivent se rendre à Gosselies, à Rêves ou ailleurs.

En dehors des heures de pointe, le complexe ferroviaire de Luttre est complètement vidé d'usagers.



Ce premier constat doit s'analyser à la lumière des résultats récents des enquêtes sur les comportements de mobilité quotidienne, qui indiquent que la proportion de déplacements liés aux motifs scolaires et professionnels ne correspond qu'à 1/3 de la totalité des déplacements. Ainsi, la spécialisation de la gare de Luttre dans les transports professionnels et scolaires met en évidence que le train échoue, dans cette gare comme dans la plupart, à être perçu comme moyen de transport performant pour de nombreux autres motifs de mobilité. Dans une multiplicité de cas, ce mode n'offre pas d'alternative considérée comme valable à l'utilisation de la voiture personnelle.

À Luttre, il faut également prendre acte de l'inégalité de desserte en bus des villages de la commune, engendrant une inégalité en matière de « motilité », expression désignant le capital de mobilité détenu par les personnes. À bien des égards, l'utilisation du train à Luttre et la complexité des parcours qui y mènent se justifient plus par la contrainte que par le choix.

À titre d'exemple, nous mentionnerons la trajectoire de cette dame qui, au quotidien, passe, pour se rendre à son lieu de travail, 4h30 en déplacement. Ou celle de cette jeune fille qui, le mercredi, attend 1h30 en gare de Luttre, avec d'autres élèves, la correspondance qui lui permettra de rejoindre son domicile, celui-ci n'étant desservi par des bus et des trains P (trains supplémentaires mis en service durant les heures d'affluence) qu'aux heures de pointe ... professionnelles.

Mis à part le distributeur de snacks, rien n'est mis en place à la gare pour accueillir ces usagers durant leurs temps d'attente. Bien au contraire. A Luttre comme dans de nombreuses gares « périurbaines », la tendance est à l'augmentation de rentabilité par suppression des employés préposés à l'accueil.

En matière de personnel, on se dirige pas à pas vers la désertification progressive des gares et l'automatisation des services.

L'archétype de la gare multifonctionnelle ne renvoie, dès lors, à aucune réalité observable au sein de la gare de Luttre.

Les usagers rencontrés en gare de Luttre soulèvent sur cette gare plus d'aspects négatifs que d'aspects positifs (29 critiques positives pour 47 critiques négatives). Ils apprécient l'existence de la gare, son accessibilité, son côté familial. Ils n'aiment pas l'accueil qui leur y est réservé, le fait qu'elle soit laide, mal entretenue et surtout glaciale en hivers (non chauffée). Elle est dite peu sécurisante le soir, toujours en travaux et l'on regrette qu'il n'y ait aucun service à proximité. Un usager l'a définie comme « exécration à tous points de vue ».



La fermeture de l'Arsenal du chemin de fer puis le changement de statut de la gare, devenue gare d'intérêt régional, sont des éléments importants dont on perçoit les incidences sur la fréquentation de la gare : ces évolutions ont engendré d'importants changements dans le type de publics fréquentant la gare, ces nouveaux publics amenant avec eux de nouvelles habitudes de mobilité et renouvelant les manières de pratiquer le quartier de la gare.

Les deux modifications d'usage que nous soulignerons comme essentielles sont : d'abord, la furtivité de la présence des navetteurs dans le quartier de la gare et, ensuite, la place prise par la voiture dans leurs déplacements, engendrant des problèmes de stationnement et de circulation aux heures de pointe -problèmes notamment dus aux usages de *kiss and ride* qui encombrant la voirie¹. Aux heures de pointe, des salves de piétons longent la route, (selon les heures, dans une circulation dangereuse) pour reprendre leur voiture, garée au parking ou, plus sauvagement, là où il restait de la place.

Pour en finir avec cette brève approche des usages de la gare, nous indiquerons qu'il existe, à Pont-à-Celles, une corporation de Gilles dont le cortège annuel démarre sur un des quais de la gare de Luttre. Chaque année, on y accueille en grandes pompes un « invité de marque » qui fait mine de descendre du train, déguisé. Le cortège s'achemine, ensuite, vers Pont-à-Celles. Loin d'être anecdotique, cet événement marque une forme de cristallisation sur la gare comme lieu-clé d'un patrimoine culturel local, dont on peut supposer qu'il s'explique à Luttre par l'impact économique qu'avait, sur l'entité, l'arsenal attaché à la gare.

Cet aspect patrimonial de la gare mérite d'être souligné quand il existe, car il traduit un attachement identitaire à celle-ci qui peut être analysé comme vecteur potentiel de centralité.

C'est ce même attachement identitaire qui ressort des réponses apportées dans l'enquête à la question « *quelle est votre gare préférée et pourquoi ?* » à laquelle de nombreux usagers répondent par le nom de la gare liée à leur domicile assortie de la justification « *parce que c'est la mienne* ».

Trois personnes sur 52 interrogés ont cité Luttre à titre de gare préférée. Toutes les trois ont justifié leur réponse en disant « *c'est la mienne* ».

7.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

Une lourde charge historique pèse sur les évolutions du site ferroviaire de Luttre.

En 1832 était creusé le canal reliant Charleroi à Bruxelles. Mais l'histoire de la gare est plus intimement liée à celle de l'*Arsenal*, entreprise de construction et d'entretien du matériel roulant du chemin de fer implantée à Pont-à-Celles vers 1875, en même temps que l'on installait, tout à côté, à Luttre, la gare. La première ligne passant par Luttre et ouverte au trafic avait déjà été mise en activité en 1843 (ligne Manage –Namur).



La gare de Luttre, plus qu'un simple arrêt intermédiaire sur une ligne principale, devint une bifurcation où se rejoignaient deux lignes d'importance régionale.

¹ Les travaux en cours devraient solutionner ce type de problèmes.

L'activité économique de la commune fut dès lors essentiellement tournée vers la construction et l'entretien de matériel roulant ferroviaire (tournerie de roues, fabrication de locomotives, ...) et généra une forte croissance de la population habitante, par l'installation des nombreux ouvriers attachés à l'Arsenal. On vit l'agglomération s'étendre en direction de la gare, franchir le canal et constituer un véritable hameau près de la gare.

A son apogée, l'Arsenal employait près de 2000 ouvriers. La sirène de l'entreprise ponctuait le rythme quotidien des quartiers voisins et les files formées par les travailleurs du site se rendant à leur poste s'imposaient dans les rues.

Progressivement, la fermeture de l'Arsenal est annoncée. Amorcée au cours des années'70, la désaffectation du site a lieu suite à la délocalisation, à Monceau-sur-Sambre, des installations d'entretien du matériel roulant. Les ateliers centraux ferment définitivement leurs portes en 2000.

Entre-temps, bon nombre d'ouvriers, qui s'étaient établis près de leur lieu de travail, ont été délocalisés à Monceau ou mutés à Nivelles, Charleroi, ... Les autres, ayant atteint l'âge de la pension ou s'en approchant, sont restés à Luttre. C'est ce qui explique le nombre d'anciens ouvriers de l'Arsenal peuplant la région.

Actuellement, l'activité économique au sein de la commune est en déclin.

La gare de Luttre a subi les effets de ces épisodes, et a traversé une longue phase de recul de fréquentation au moment du déclin progressif puis de la fermeture de l'Arsenal.

Son regain actuel, qui, rappelons-le, s'inscrit dans une dynamique générale de perte d'influence de la part du train dans les déplacements quotidiens, est lié à la fermeture de plusieurs petites gares locales des environs.

De plus, son ascension au statut de gare d'intérêt régional accueillant une liaison ferroviaire directe avec Bruxelles a engendré un engouement certain de la part des résidents de la région, justifiant les travaux de rénovation du parking et de la gare des bus en cours.

7.8 USAGE DES ABORDS DE LA GARE

La caractéristique principale de l'implantation de la gare de Luttre est certainement son enclavement : elle se présente en cul-de-sac, coincée entre les infrastructures ferroviaires et le canal. La structuration de l'espace qui lui fait face, consistant en une bande étroite coincée entre le canal et les voies de chemin de fer, révèle un certain manque de cohérence. Son unique accès se fait par la rue de la gare.

L'espace public et la voirie qui l'entoure (en chantier) sont dégradés, sombres et désertés la nuit. Le contraste entre la gare et le tissu environnant rendent ce quartier peu attrayant et participent à sa déchéance.

La vie des espaces voisins de la gare est cadencée par les rythmes réguliers du train (aux heures de pointe), mais aussi par ceux des activités du centre sportif communal, localisé en face (cours, compétitions) et par la circulation intense des riverains et routiers se rendant à la déchetterie communale et le parc à conteneurs, situés au bout du cul-de-sac.

Malgré ces croisements perpétuels entre usagers du train et habitants de l'entité que l'implantation de ces deux lieux (déchetterie et hall sportif) engendre, la gare et ses environs proches semblent évoluer en totale déconnexion, les deux activités susmentionnées ne tirant absolument aucun bénéfice de leur proximité à la gare.



L'implantation du centre sportif communal à côté de la gare n'est due qu'à la gratuité du terrain communal. Loin d'être un atout, cette localisation est perçue comme défavorable : dès le matin, les places de parking sont monopolisées par les navetteurs alors que, précisément, la majorité des sportifs viennent au centre en voiture, à pied ou en vélo.

Seules 9 personnes questionnées viennent dans le quartier de la gare de Luttre même lorsqu'ils n'ont pas de train à prendre. C'est alors pour se rendre à la déchèterie, au hall omnisports, pour faire des courses au supermarché proche, pour aller au travail ou pour venir chercher son abonnement de train.

Par ailleurs, les horaires d'ouverture de la cafétéria du centre sportif ont été voulues incompatibles avec ceux des navetteurs car, nous explique son gérant « *il est hors de question d'accueillir les piliers de comptoir typiques aux cafés de gare* ».

L'implantation de la déchetterie communale relève de la même logique de gratuité du terrain et contribue à reléguer le quartier de la gare à la « zone ». Ainsi, le quartier de la gare de Luttre et, par conséquent, la gare pâtissent d'un net problème d'attractivité. Les rancœurs liées à l'histoire du déclin de l'Arsenal y contribuent sans doute : elles en marquent et stigmatisent les représentations.

Car autrefois, le quartier ne manquait pas d'animation. En face de la gare, l'« Hôtel de la paix » était essentiellement utilisé par les ouvriers de l'Arsenal, en déplacement, qui y logeaient quelques jours voire des semaines. Après la fermeture de l'hôtel, un café lui a succédé et a assuré encore pendant quelque temps un lien avec la gare et l'Arsenal.

Le « Provençal », à deux pas de là, est le dernier café encore sur pied de la rue. Il crée avec la gare un lien ténu, car peu de voyageurs s'y arrêtent : à peine sortie du train, la plupart rejoint sa voiture et quitte les lieux sans tarder. Nous avons par contre rencontré au cours de l'enquête des usagers qui se rendent au supermarché proche de la gare pour s'y approvisionner avant de rejoindre leur domicile, ce qui souligne malgré tout une certaine interaction entre les gare et ses espaces voisins.

Sur 10 personnes ayant Luttre comme gare de destination, 1 seul fait halte dans le quartier de la gare pour des petites courses. Parmi les 34 personnes qui ont cette gare comme gare d'origine (liée au domicile), 7 font halte, pour des courses et pour reprendre les enfants. Seules deux personnes réalisent cette halte dans le quartier de la gare, toutes les autres se rendent au-delà.

La rue qui crée la jonction entre l'avenue de la Gare et le pont franchissant le canal, offre en effet quelques commerces et débouche sur le parking du supermarché Champion, distant de la gare de 400m. La librairie localisée au coin de cette rue fonctionne clairement en synergie avec les utilisateurs du train : ses heures d'ouvertures correspondent aux horaires du premier train et à la fin de l'heure de pointe (4h30 – 18h30).

Subsiste donc l'impression que les employés de l'Arsenal et les cheminots « faisaient » le quartier de la gare, lui apportaient sa tonalité spécifique. Maintenant qu'ils ne sont plus là, les frontières de cet espace se sont diluées, évanouies. Peut-être le quartier n'est-il désormais délimité que par la présence des voitures de navetteurs ?

En termes d'implication liée à l'usage de la voiture, nous relevons effectivement que les abords immédiats de la gare sont en situation critique en matière de stationnement : celui-ci s'étend sur le parking payant de la gare, mais encombre également le parking du centre sportif, l'avenue de la Gare, l'avenue Roosevelt, la rue de Pont à Celles et la rue Wauters, de l'autre côté des voies². Le parking Champion sert par ailleurs de by-pass pour les automobilistes se dirigeant vers la gare.

Ces quelques zones correspondraient-elles à ce que l'on peut, actuellement, désigner comme « quartier de gare » à Luttre ?

² Les passagers rejoignent la rue Wauters en empruntant le tunnel sous voies.

7.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DES SOLS

Le périmètre de 800m autour de la gare de Luttre est celui qui compte le plus faible taux de terrains construits (32,6 %) en raison non seulement des terrains non bâtis (39,3 %) mais surtout vu de l'importance de l'emprise du chemin de fer, des routes et du canal (27,9 %). Ce taux s'explique aussi par la très faible présence de commerces (1,3 %) et d'infrastructures publiques (1,5 %) qui représentent les valeurs les plus faibles de l'échantillon. La résidence occupe 25,4 % des terrains, ce qui équivaut à plus de 80 % des terrains construits. En conséquences parmi les périmètres entourant les gares étudiées, c'est dans celui de Luttre que la mixité du bâti est la plus faible.

La gare de Luttre est pratiquement isolée au sein de vastes superficies dévolues aux transports (emprise ferroviaire, voirie et canal). L'urbanisation à proximité de la gare, en dehors du centre sportif, correspond à quelques îlots résidentiels et des commerces en nombre limité. Au-delà du canal, vers le nord, le village de Luttre est principalement résidentiel. Mais ce village laisse rapidement la place aux terrains non bâtis. De la sorte, une très vaste étendue non bâtie est proche de la gare, mais elle est située de l'autre côté du canal. Au sud du canal et du chemin de fer, l'on retrouve des terrains non bâtis au-delà d'un habitat linéaire qui fait la jonction entre Luttre et Pont-à-Celles.

La faible urbanisation du périmètre conduit à une certaine similitude de ce quartier de la gare avec celui de Boussu. Mais le commerce et les infrastructures publiques sont moins présents à Luttre. De plus, l'urbanisation est nettement plus structurée à Boussu alors que la gare de Luttre est située dans une vallée entre deux villages

7.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Les principales activités industrielles et d'entretien des locomotives ont disparu ces dernières années. Il demeure essentiellement, dans un périmètre de 800m autour de la gare, quelques petites et moyennes entreprises (ateliers de construction, fabrique de céramique, imprimerie, menuiserie, dépôts de carburant...) de même que quelques commerces (horeca, librairie, garage...) et une moyenne surface. Enfin, quelques bâtiments publics (sport, poste...) complètent les activités dans une zone prise en tenaille entre le canal et l'emprise du chemin de fer.

Le peu d'activités implique qu'en 1991, seuls quelque 700 emplois étaient recensés dans un rayon de 1.500 mètres autour de la gare. Toutefois, si le nombre de personnes travaillant à proximité de la gare n'est guère élevé, plus 100 travailleurs s'y rendent en train. Dès lors, le taux d'attractivité de la gare s'en trouve particulièrement élevé (21,1 %).

Parmi les 1.750 actifs qui résident autour de la gare, plus de 400 prennent le train pour se rendre sur leur lieu de travail. L'attractivité de la gare vis-à-vis des travailleurs semble manifeste : près d'un quart des résidents utilisent le train pour se rendre à leur lieu de travail, principalement situé à Bruxelles et à Charleroi.

Potentialités et développement

Les deux principaux projets sur la commune de Pont-à-Celles portent sur la rénovation du site de l'Arsenal et sur l'implantation d'un zoning d'activité mixte. Ce zoning se situerait entre l'autoroute et la ligne de chemin de fer Luttre-Nivelles. Cependant, l'absence d'un échangeur à son niveau sur l'A54 semble préjudiciable au projet.

Le PCA dont le site de l'Arsenal fait l'objet y prévoit diverses affectations. Parmi celles-ci, une zone de services publics et d'équipements communautaires, une zone d'activité économique et enfin, une zone d'habitat. La SNCB y implanterait un centre de logistique avec une centaine d'emplois, à côté de plus de 200 nouveaux logements.

7.11.2 Habitudes modales de la population résidante

Les chiffres de 1991 nous apprennent que les habitants du quartier de la gare sont moins motorisés que ceux de la couronne de 800-1500m (69% contre 71%) et surtout que ceux de l'ensemble de la commune (74%). Les actifs du quartier de gare sont proportionnellement un peu plus nombreux à utiliser le train, les T C et à pratiquer la marche à pied que les autres. A noter que, dans la couronne, 59% des actifs utilisent une voiture, le plus souvent comme conducteur, pour aller travailler, chiffre qui reste cependant inférieur à la moyenne communale (de 67%).

Les trajets professionnels de 30min à 1h30 sont un peu plus fréquents dans le quartier de la gare où l'on compte également le moins de personnes travaillant à domicile.

Les écoliers du quartier de la gare utilisent plus largement tous les moyens de transport mis à leur disposition (surtout la voiture) que ceux de la couronne, qui privilégient la marche à pied. Pour ces derniers, les trajets sont plus courts (moins de 15 min) ainsi qu'ils le sont dans l'ensemble de la commune et par rapport au quartier de la gare, où la proportion de trajets de 15 à 60 min est plus importante qu'ailleurs.

C'est dans la couronne des 800-1500m que les trajets scolaires de moins de 3 km sont les plus répandus, mais aussi ceux de 10 à 20 km ; les trajets intermédiaires (3 à 10 km) sont plus pratiqués dans le quartier de la gare, mais dans des proportions moindres cependant que dans l'ensemble de la commune.

7.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Le quartier de la gare se démarque par une forte proportion d'appartements : 20,4% contre 6% dans la couronne et dans l'ensemble de la commune. On y compte 38% de locataires dont près de la moitié d'appartements.

Il est intéressant de relever que le quartier de la gare présente beaucoup de constructions récentes datant d'après 1980 : 13%, soit bien davantage que dans l'ensemble de la commune (6%) mais surtout que dans la couronne 800-1500 m autour de la gare (4%).

C'est dans cette couronne que se sont en effet implantés les ouvriers de l'Arsenal au début du siècle. Les conséquences de cette installation ne doivent pas être dissociées de celles entraînées par l'implantation et le développement de la gare. L'entité constitua un pôle d'attraction de la main-d'œuvre qui devait modifier la répartition de la population locale, et attirer de nouveaux habitants. Autour de l'Arsenal, on note un habitat mitoyen, dense, de style hétérogène, caractéristique des villages d'ancienne industrie. Le contexte villageois se distingue par des ruelles sinueuses et irrégulières. Le développement actuel de la commune (logement en lotissements) se fait dans la périphérie, tandis que le développement du tissu urbain de Pont-à-Celles est freiné. Le projet de développement de l'ancien site de l'Arsenal va considérablement modifier la donne par l'implantation de 220 nouveaux logements, à la fois appartements et maisons unifamiliales.

On assiste au développement vers l'est de l'urbanisation tandis que, vers le nord, le chemin de fer et le canal empêchent l'extension du centre. L'essor des populations d'Obaix-Buzet et de Librechies, entités limitrophes, se réalise grâce à l'établissement de résidents travaillant à Bruxelles et dans le Brabant wallon. L'urbanisation accrue de la périphérie et l'arrivée des nouveaux résidents en provenance de milieux les plus divers met à jour des contrastes profonds entre résidents : des personnes en mesure d'acquérir un habitat luxueux arrivent dans l'entité tandis que des personnes financièrement moins dotées se voient contraints à la fuir.

Dans l'entité, la localisation a surtout évolué vers le nord : un grand développement a lieu dans les villages d'Obaix et Buzet entre lesquels les zones bâties tendent à se rejoindre (avancée du front de péri-urbanisation à partir de la métropole bruxelloise). Luttre connaît un développement urbain le long de la route de raccordement à l'autoroute (habitat et commerce de moyenne surface) tandis que Thiméon est relié à Gosselies par une urbanisation quasi continue. Le hameau de Rossegnies a pris également de l'ampleur de par sa proximité à l'autoroute.

7.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m	Zone 2 : couronne 800-1500m
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + de – de 15 ans ● + femmes seules ● + ménages de 2 pers. ● + de ménages monoparentaux (surtout féminins) 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + de 65 ans et + ● + couples avec et sans enfant
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 68,8% motorisés (contre 74,1% dans l'ensemble de la commune) ● + train (27,9%, contre 17,4% dans l'ensemble de la commune) ● +TEC ● un peu + train (20,7%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 70,9% motorisés ● train : 24,0% ● + voitures ● + de travail à domicile
Travail		
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + voitures 	<ul style="list-style-type: none"> ● train 19,2% (contre 12,8% dans l'ensemble de la commune) ● + piétons
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● + appartements ● + locataires ● + logements récents 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons ● + de propriétaires ● + logements anciens (avant 1919)

- Les 2 zones identifiées se distinguent dans leurs caractéristiques démographiques et d'habitat mais pas tant dans les pratiques modales, relativement similaires dans ces deux zones et se différenciant des moyennes communales ;
- Les taux d'utilisation du train par les actifs s'élèvent à 28% (périmètre 800m) et 24% (couronne 800-1500m), taux supérieurs à la moyenne communale (17%) ; les taux d'utilisation du train par les scolaires, de 21% (périmètre 800m) et 19% (couronne 800-1500m), sont également supérieurs à la moyenne communale (13%). Le rôle d'**origine** de la gare de Luttre ressort nettement des statistiques ;
- On notera l'importance du rabattement local sur la gare par rapport à la moyenne communale d'utilisation du train ;

- Les taux de motorisation de 68% (périmètre 800m) et de 70% (couronne 800-1500m) sont inférieurs à la moyenne communale (74%)
- Par rapport à la couronne 800-1500m, la population du périmètre de 800m présente une structure plus jeune et des types de ménages différents. Moins motorisés, les habitants de cette zone utilisent plus le train. Le type d'habitat y est également différent ;
- La difficulté d'identifier à Luttre un quartier de gare se vérifie statistiquement parlant. Il semblerait ici que les caractéristiques démographiques de la population des centres de Luttre et Pont-à-Celles s'apparente à celles habituellement reconnues dans les quartiers de gare considérés dans notre échantillon.

7.12 CONCLUSION

La gare de Luttre est identifiée dans nos typologies comme une gare d'origine implantée dans un quartier à dominante périurbaine, marqué par la prédominance des infrastructures de transport et un fort potentiel foncier.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Faire profiter la gare de Luttre de sa localisation stratégique entre deux petits centres denses, desquels elle reste à ce jour largement déconnectée;
- Mettre en adéquation affectations et vocation ferroviaire du site en considérant notamment le rôle de rabattement local que permet la desserte par bus et train de la gare de Luttre. Coincé entre le canal et les infrastructures ferroviaires, l'étroit terrain qui fait face à la gare est une zone de relégation au sein de laquelle les fonctions sont sans connexion avec la vocation ferroviaire du site (centre sportif et déchetterie communale) ;
- Le développement de l'ancien site de l'arsenal constitue une opportunité à saisir, tant pour les enjeux de report de mode que pour relier les entités de Pont-à-Celles et Luttre entre elles ;
- Encourager, à proximité de la gare un développement de nature résidentielle et de fonctions assimilées ;
- Affecter certaines friches situées à l'arrière de l'avenue de la Gare à des activités et services en mesure de favoriser le croisement et la rencontre d'habitants et de visiteurs à proximité de la gare, réinsufflant ainsi une certaine animation dans le quartier ;
- Intégrer dans les projets résidentiels la fonction de logement transitoire pour lequel une demande existe, dont témoigne la présence de logements de ce type juste en face de la gare ;
- Profiter des projets de développement autour de la gare pour recréer un quartier de gare n'existant plus à l'heure actuelle .

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Développer la desserte en bus dédiée à la population communale, encore majoritairement utilisatrice de l'automobile pour se rendre à la gare ;

- Grâce à une meilleure connexion par transports en commun des aires proches, les places du P&R, occupées majoritairement par des automobilistes issus de l'entité elle-même pourraient être réservées aux usagers recrutés dans une aire plus étendue ;
- Potentialiser les cheminements piétons, actuellement fortement dissuasifs, de part et d'autre des infrastructures ferroviaires ;
- Améliorer les franchissements piétons des voies d'eau au même titre que ceux des voies ferroviaires (tous deux insécurisants) ;
- Améliorer l'accessibilité directe de la gare via le RAVEL longeant le canal ;
- Assurer une structure valable d'accueil pour les usagers en transit ;
- Envisager, en complémentarité, la requalification de la gare d'Obaix-Buzet, petite gare périurbaine entre deux gares IC sur la ligne de Bruxelles.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Luttre	Origine	889	24,4	3	52	30,8	1	941	2

Luttre, de plus en plus insérée dans le front de périurbanisation résidentielle de Bruxelles, est récemment devenue une gare de départ non négligeable de travailleurs vers la Capitale. Elle fait partie de la catégorie des *gares d'emploi sous influence métropolitaine*.

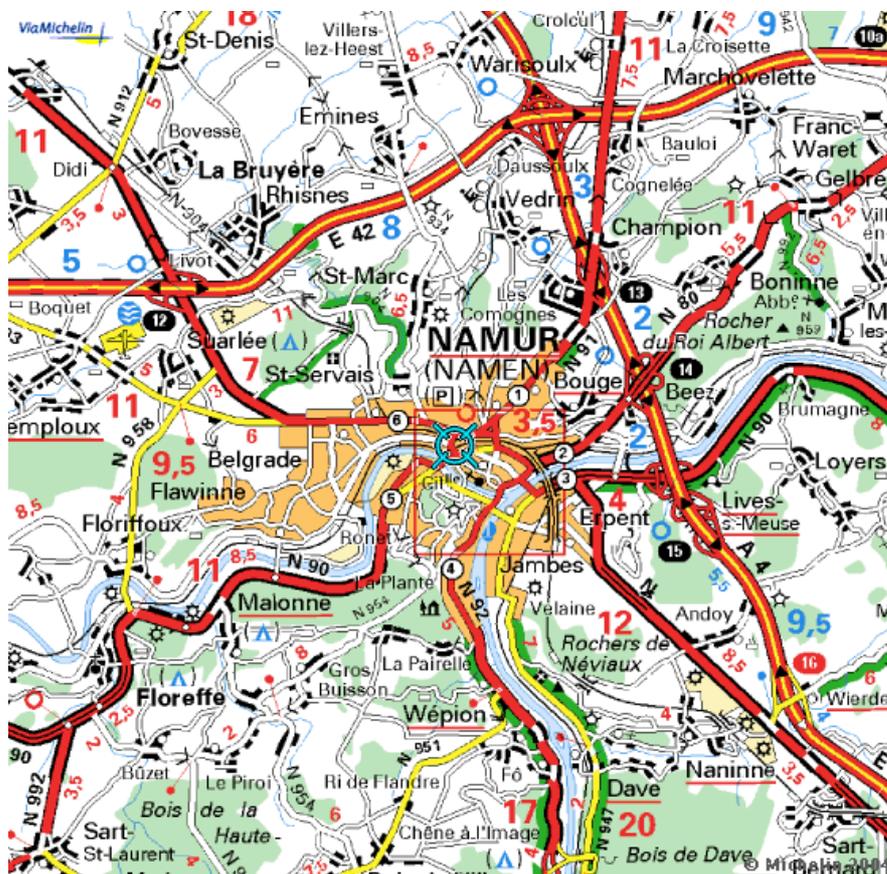
Cependant, Luttre n'est absolument pas une gare d'arrivée et sa valeur de gare de destination liée à l'emploi, anciennement bien réelle, est à relativiser. Le développement du pôle de Gosselies pourrait peut-être améliorer cette situation.

7.13 BIBLIOGRAPHIE

- AGORA, Espaces et Mobilités, Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles, Rapport final phase n°3, Commune de Pont-à-Celles, MET, SRWT, Namur, 2002
- CREAT, *Plan communal d'aménagement n°1 dérogatoire au plan de secteur dit « Site de l'Arsenal »*, rapport justificatif, commune de Pont-à-Celles, Province du Hainaut, Août 2003.
- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- HAMMOUD, H. *Le site de l'arsenal de Pont-à-Celles, débats et propositions pour son avenir*, mémoire, licence en architecture urbaine, UCL, Faculté des sciences appliquées, septembre 1999.
- *220 logements et une entreprise sur le site de l'ancien arsenal SNCB*, La nouvelle Gazette, 17/06/2004.

8 NAMUR

8.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE



Namur est la capitale régionale de Wallonie, le chef-lieu de la Province et de l'arrondissement de Namur et est composée de 21 entités¹. Namur, très centrale, est située au carrefour de la dorsale wallonne, principal axe structurant de Wallonie, et l'axe nord-sud reliant Bruxelles au Luxembourg.

2 autoroutes traversent le territoire communal :

- Au nord, à 5 km du centre, passe la dorsale wallonne E42-A15 reliant, sur un axe est-ouest, les villes de Cologne (150 km) – Liège (65 km) – Namur - Charleroi (35 km) - Mons – Paris (320 km). Elle est fréquentée par 37.000 véhicules/jour (en 1998)
- A l'est, à 3 km du centre, passe l'E411-A4 reliant sur un axe nord-sud les villes de Amsterdam (260 km) - Bruxelles (60 km) - Luxembourg (125 km) – Strasbourg (370 km). Elle est fréquentée par 50.000 véhicules/jour (en 1998). Cette autoroute donne accès à l'E42-A15 par l'échangeur de Daussoulx.

La combinaison des deux autoroutes permet un large contournement de la ville et offre quatre accès possibles à l'entité.

¹ Beez, Belgrade, Boninne, Bouge, Champion, Cognelée, Daussoulx, Dave, Erpent, Flawinne, Gelbressée, Jambes, Live-sur-Meuse, Loyers, Malonne, Marche-les-Dames, Naninne, Saint-Marc, Saint-Servais, Suarlée, Temploux, Vedrin, Wepion, Wierde.

Un maillage de 7 routes nationales structure le territoire de Namur :

Le réseau routier principal est structuré par les voies de pénétration radiales, constituées par les anciennes chaussées nationales fortement urbanisées. Celles-ci constituent les axes majeurs de pénétration dans la ville et accueillent une circulation dense. Il s'agit des :

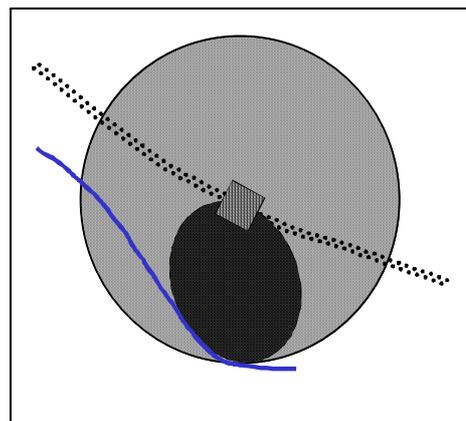
- N4, qui traverse Namur de sud-est (vers Marche, Luxembourg) en nord-ouest (vers Rhisnes – Gembloux - Bruxelles)
- N80 au nord-est vers Liège
- N90 à l'est vers Andenne – Huy
- N91 au nord vers Louvain
- N92 au sud vers Dinant
- N93 au nord-ouest vers Nivelles, Mons – Charleroi
- N90 au sud-ouest vers Fosses-la-Ville et Jemeppe

8.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE DE NAMUR

Analysons l'intégration de la gare dans le jeu des axes structurants et de la topographie spécifique de la ville.

Namur est composée d'un enchevêtrement complexe de rails, routes et fleuves. Cet imbroglio dessine divers secteurs, désignés par la métaphore de la « corbeille » et de son « anse ».

La « corbeille » est la partie du territoire localisée dans la plaine alluviale, ceinturée par les confluent de la Sambre et de la Meuse, d'un côté, et les installations ferroviaires, de l'autre. Le terme d'« anse » pointe quant à lui la zone qui structure les quartiers du centre situés le long des infrastructures ferroviaires. Ainsi, sur la trace des anciens remparts, les boulevards actuels et la voie ferrée perpétuent les limites de la ville et ceinturent la corbeille.



La gare détient un rôle de repère dans la ville, de point central d'intersection de la ville haute et de la ville basse, de point de jonction de la corbeille et de l'anse. Lorsque le schéma de structure mentionne le Centre de Namur, il inclut la corbeille, le Grognon, le quartier de la rue Notre Dame, les quartiers de Jambes et le quartier de Bomel, coupé de la corbeille par les installations ferroviaires. On retiendra l'inclusion de la gare dans l'hypercentre, partie la plus commerçante et la plus active de la ville (SSC, page 114).

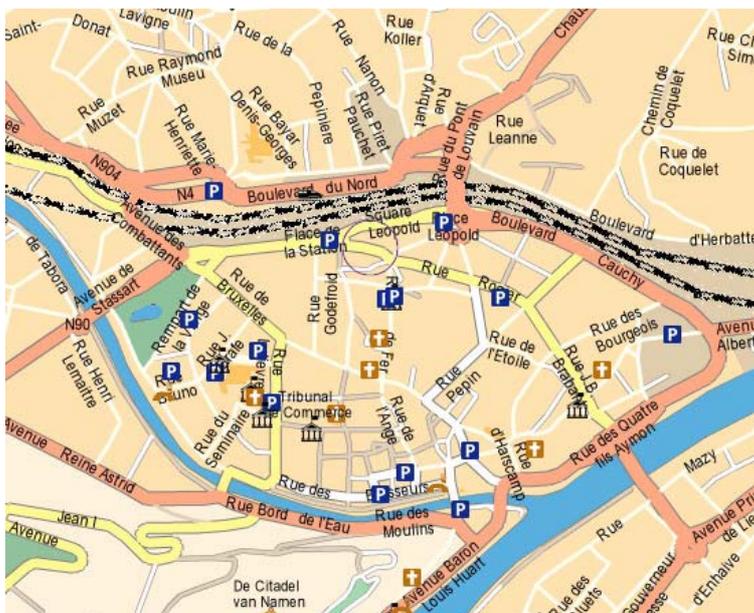
Namur a toujours penché en faveur de « l'option de la centralité » (cfr. SSC), implantant les lieux d'activité dans le centre (université, cité administrative, complexe commercial). Cette politique lui fut bénéfique excepté au niveau de la circulation : la corbeille est devenue un lieu incontournable pour tous types de motifs.

Inévitablement, le domaine SNCB constitue une césure dans l'aire urbaine. On soulignera d'ailleurs l'ampleur des infrastructures. La gare a beau se constituer comme point focal de la politique communale, la frontière subsiste.

Le projet de construction de la dalle au-dessus de la gare illustre la volonté de ne pas y créer un centre qui fonctionne en autarcie mais bien en synergie avec la ville. La dalle est pensée comme un outil capable de solidariser les différentes parties du centre, en réduisant les césures des infrastructures ferroviaires et routières. Par elle, la gare doit devenir un lieu de la ville.

8.3 INTERMODALITE DE LA GARE DE NAMUR

8.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare



La gare de Namur récemment rénovée possède plusieurs qualités. Elle offre une liaison piétonne entre le quartier de Bomel (en plein développement) et le centre de Namur à travers une enceinte commerciale couverte située sur les voies. Cependant, les difficultés de gestion qu'une conception de gare "ouverte sur le quartier et la ville" engendre, remettent partiellement en question sa fonction de traversée. Selon les périodes, la sortie vers Bomel est d'ailleurs rendue inaccessible plus ou moins tôt dans la soirée.

La gare est située dans le centre de Namur, et rejoindre la Meuse (autre extrémité du centre) ne prend que 8' à pied (750m). Cependant le Boulevard Melot, les rues du centre et la place de la station sont encombrés de véhicules qui rendent pénible la circulation des modes doux. L'espace public, pensé pour les piétons à l'origine, semble petit à petit grignoté par les besoins de l'accessibilité automobile.

En matière d'accessibilité cycliste, il faut noter que Namur est traversée par les deux principaux Ravel (n°1 & n°2). Ceux-ci se croisent à proximité de la gare au niveau du carrefour entre l'avenue des Combattants et le boulevard du Nord. Il existe une extension des Ravels depuis ce croisement jusqu'à l'arrière de la gare sur le boulevard du Nord, qui est relativement bien dégagé.

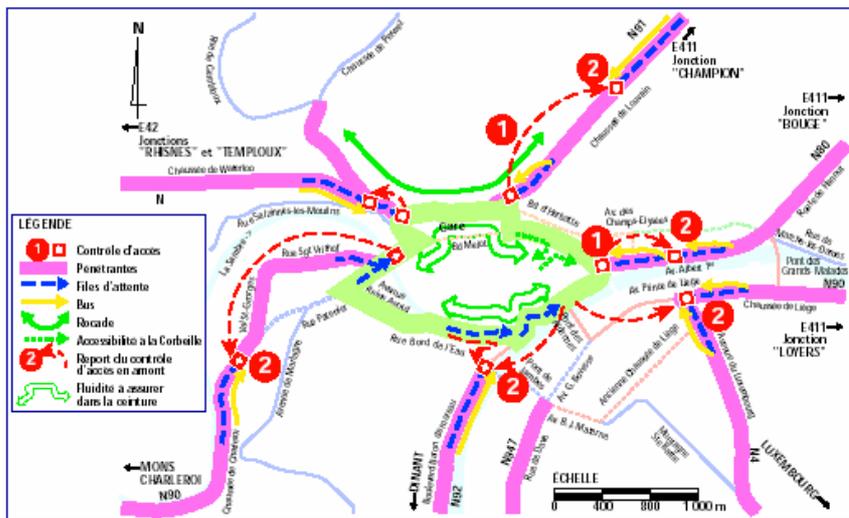
Le Ravel n°1 (Liège – Charleroi) permet aux habitants d'Ham-sur-Sambre et Floreffe à l'ouest, et de Brumagne et Scallyn à l'est, de rejoindre la gare le long du fleuve.

Le Ravel n°2 (Bruxelles – Dinant) permet aux habitants de rejoindre la gare depuis Cognelée et Longchamps au nord et Jambes et Profondeville au sud.

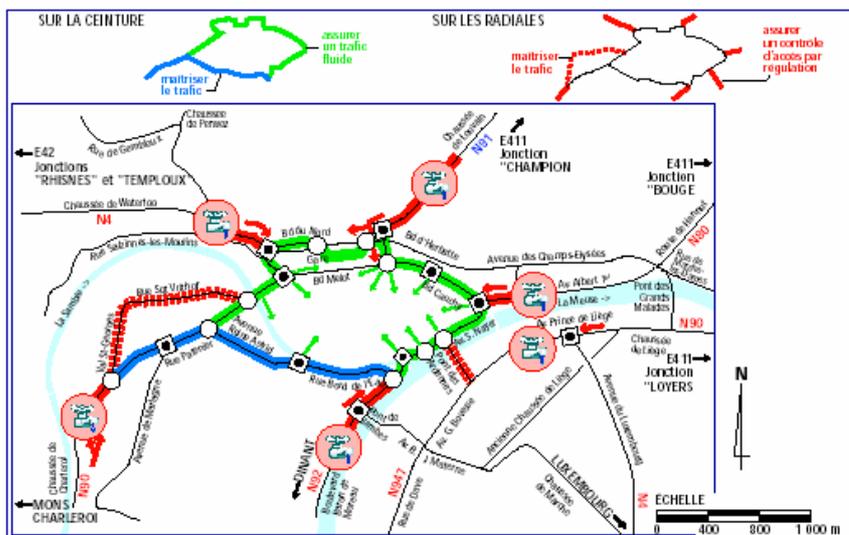
La gare compte deux parkings pour vélos tous deux de 25 places. Selon les données de la SNCB, ils ne sont occupés qu'à moitié. L'utilisation du vélo est donc marginale pour une ville de taille importante et investie de nombreux étudiants comme Namur. Des améliorations doivent être apportées.

8.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare de Namur

8.3.2.1 Accessibilité routière de la gare



Les files d'attente ne peuvent plus se produire sur la ceinture. Dans ce but, un système de feux de signalisation jumelés est placé sur chaque axe de pénétration pour arrêter le trafic excédentaire, le temps que la ceinture se dégage. À ces endroits, les bus ont la possibilité de dépasser les véhicules individuels.



Les voies du réseau sont équipées de giratoires et de feux de signalisation. Des robinets sont placés sur toutes les routes nationales avant leur jonction avec la ceinture.

La grande idée du PCM en matière d'accessibilité directe au site de la gare est de laisser au seul accès bus le parvis de la gare et de contraindre les voitures à ne pas emprunter l'hyper-centre de Namur ni d'encombrer la Place de la Station. Le réseau principal est donc limité aux Boulevard Cauchy et l'Avenue de Sassart (à proximité de la Place de la gare). Le Boulevard Melot serait mis en sens unique.

Le PCM prévoit le filtrage des VP par des robinets d'entrée dans la ville. Ainsi, des parkings de dissuasion sont prévus en dehors et en bordure du centre. Ce système donne la priorité absolue aux bus.

Ainsi, dans le centre-ville, la structure du réseau routier est déterminée par la ceinture de contournement de la corbeille. Celle-ci ne représente cependant pas une structure continue sur toute sa longueur.

Le tunnel de contournement sous le MET (derrière la gare, quartier de Bomel) permet de fluidifier le trafic sur la ceinture de contournement en évitant le passage difficile de la place de la Station. L'accès en voiture à la gare de Namur n'est pas aisé. Le boulevard du Nord et tous les environs (devant la gare, ...) sont à saturation de la capacité offerte.

8.3.2.2. Offre de parking en gare

Le parking, tout comme la circulation automobile, est un grand débat à Namur. Tentant de contenir la circulation en dehors de la corbeille, il s'agit de développer des solutions qui permettent d'y accéder sans difficulté. Dans une large mesure, l'accessibilité à la gare (en bordure de la corbeille) participe de cette problématique.

On constate que Namur développe une politique de P&R situés en amont du centre, visant par là à réduire la charge de trafic dans l'agglomération. Le projet de P&R envisagé à Rhisnes pourrait être développé avec des navettes ferroviaires. Les auteurs du PCM estiment qu'avec une nouvelle gare et une augmentation des trains depuis les gares de Namur et de Jambes on pourrait atteindre un flux de 2000 pers./ jour (la halte de Rhisnes compte aujourd'hui un trafic de 219 voyageurs/jour).

L'offre de parking à proximité immédiate de la gare est aujourd'hui limitée et surchargée.

Elle se compose comme suit :

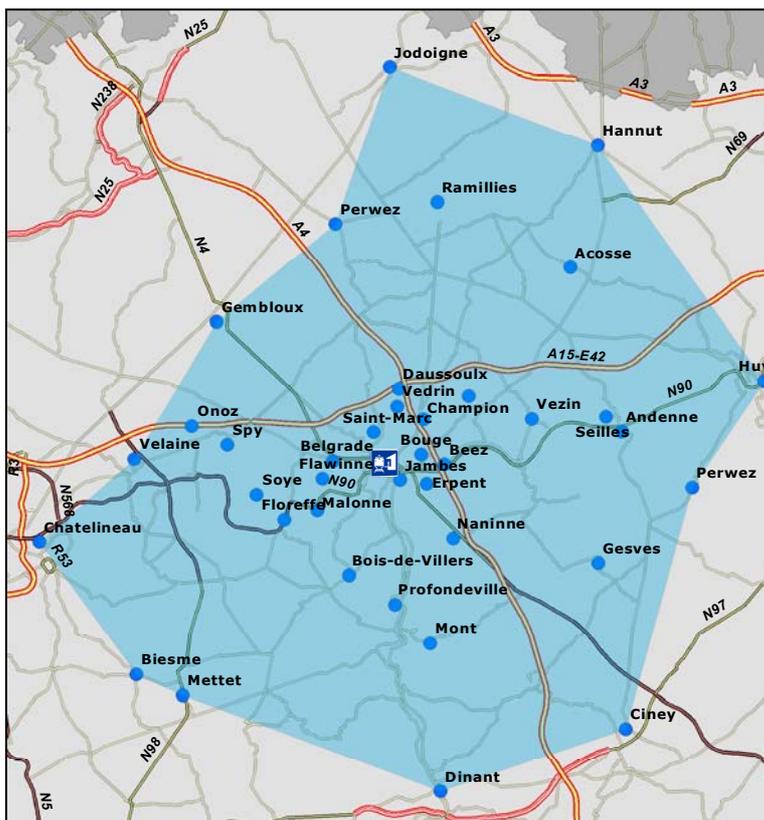
- Le parking SNCB : 426 places, payant (4,8 euros/jour, 23,9 euros/mois), dont une partie est réservée dans le City-Parking.
- Le « City Parking » à droite devant la gare : 650 places dont 250 sont utilisées par les navetteurs SNCB
- Les deux parkings de la rue de Fer (corbeille) sont situés à 650 mètres de la gare. Ils comptent 157 et 250 places, et sont saturés. De manière générale, les parkings dans l'hyper-centre sont saturés.
- Le nouveau parking de la Place Saint-Nicolas à l'entrée de la corbeille (280 places) se situe à 1 kilomètre du site et n'est pas très attractif pour les usagers de la gare (selon nos témoignages). Des navettes sont proposées toutes les 10' aux heures de pointes (abonnement, 25 euros/mois).
- Le parking Namur Expo : 475 places. Localisé dans le prolongement de la N90 venant de Charleroi, face au Palais des Expositions, il est à quelques minutes du centre-ville (abonnement, 25 euros/mois) mais à 1 km de la gare. Et il existe des navettes vers le centre toutes les 15' à 30' selon les heures. D'après nos témoignages, il est peu utilisé par les usagers du train.
- A Champion, il existe, depuis le PCM, un P+R, associé à une navette bus jusqu'à la gare et le centre-ville (+/- 500 places). Nous n'avons pas pu évaluer l'utilisation de ce parking par la clientèle SNCB.

Par ailleurs, plusieurs projets sont prévus :

- La projet de parking MET (côté Bomel) : 750 places dont 350 places seront propriété de la SNCB, notamment pour l'accueil des navetteurs.
- Projet de parking SNCB : 200 à 250 places (sur les anciennes voies côté ville).
- Le PCM de Namur propose de construire un vaste P+R de 1100 à 2200 places sur le plateau de Bouge à proximité de Ponty, à Rhisnes, sur l'ancienne chaussée de Liège (au lieu dit « La Porcelaine »). A proximité de la sortie 14 de l'autoroute Bruxelles - Luxembourg (E411), une navette relierait le site au centre-ville toutes les dix minutes. Ce parc-relais chercherait à maintenir le plus possible en amont les navetteurs issus de l'hinterland namurois.

- Une variante de ce projet pourrait prévoir des navettes ferroviaires jusqu'à Namur et Jambes avec l'ouverture éventuelle d'autres arrêts, dans le cadre du projet de RER namurois.

8.3.3 Offre de bus en gare de Namur



Namur compte un total de 42 lignes de bus. On peut diviser le réseau en bus urbains (28 bus) et suburbains (24 bus) qui possèdent tous deux une gare distincte devant et derrière la gare SNCB. Tous les parcours convergent vers la place de la Station qui, avec la présence de la gare SNCB, constitue la plaque tournante pour l'ensemble des transports en commun namurois.

Le réseau de bus suburbains se développe en étoile depuis l'arrière de la gare dans toutes les directions, principalement par les Nationales. Le nord-ouest et le sud-ouest semblent être les axes les moins bien desservis en bus sub-urbains (voir carte ci-contre, CREAT, 2003).

Descriptif des lignes de bus communales			
142b	Namur - Ramillies - Jodoigne et extensions	16	Namur - Forville - Hannut
433	Namur - Lustin - Mont / Dinant	17	Namur - Bierwart - Acosse
2	Namur - Perwez	21	Namur - Annevoie - Maredsous
2	Jambes (Amée) - St-Marc	22	Namur - Soye
3	Namur (La Plante) - Citadelle	23	Namur - Spy - Onoz - Velaine
4	Namur - Profondeville	24	Namur - Daussoulx
6	Namur - Mettet	28	Namur - Floreffe (Buzet - Sovimont)
6	Namur - Malonne (Malpas)	30	Namur - Wépion - Bois-de-Villers
7	Namur - Bouge (Ste-Rita)	32	Namur - Gembloux
8	Belgrade - Jambes - Erpent	33	Namur - Pied-Noir
80	Namur - Jambes (Souvenir)	34	Namur - Profondeville - Dinant
89	Namur - Naninne	40	Namur - Gelbressée - Vezin
9	Jambes (Amée) - Flawinne / Floriffoux	42	Namur - Faulx - Andenne / Gesves
A1	En soirée / Namur - Salzinnes (Hayettes-Balances)	50	Namur - Herbatte - Beez

A2	En soirée / Namur - Belgrade - Flawinne	56	Couvin - Philippeville - Namur
B	En soirée / Namur - St-Servais - St-Marc	64	Namur - Ermeton-sur-Biert - Biesme
C	En soirée / Namur - Jambes (Amée-Velaine) - Erpent	65	Namur (Gare) - Jambes (Pl. de la Wall.) (Bus Bayard)
Descriptif des lignes de bus communales (suite)			
D	En soirée / Namur - Beez - Jambes (Souvenir)	66	Namur - Gesves - Ciney
E	En soirée / Namur - Champion - Vedrin	71	Namur (Salzennes) - Belgrade - Flawinne
10	Namur - Fosses - Châtelineau	73	Namur - Les Isnes
11	Jambes (Velaine) - St-Servais (Beau-Vallon)	-	Région de Namur Transport PMR
12	Namur - Andenne - Huy		

Le PCM estime qu'environ 6.400 usagers du train correspondent avec un bus TEC (18% du total d'usagers du train). Il est important de souligner que le nombre de correspondances de bus à bus est plus élevé : 9.000 correspondances bus-bus à la gare de Namur (soit l'équivalent d'1/4 du trafic généré par la gare SNCB en gare de Namur).

Le PCM estime à 17.500 le nombre de voyageurs en bus qui se rend dans la corbeille (Namur-centre) par jour, soit 13% du trafic comptabilisé. Avec l'application des mesures proposées dans le PCM, les résultats escomptés sont une réduction de 60% la part de la VP dans l'accessibilité à la Corbeille namuroise et un passage à 20% pour le bus et le train.

La fréquence moyenne de passage des bus urbains devant la gare est d'un bus toutes les 40' avec des pointes jusqu'à un bus toutes les 13'. La fréquence moyenne de passage des bus suburbains devant la gare est d'un bus toutes les 80'. Ce service s'arrête après 20h.

8.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE DE NAMUR

8.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

La gare de Namur est la 1^{ère} gare de Wallonie et la 10^{ème} gare belge (en 2003). Namur semble avoir connu un pic de fréquentation de + 9,5% entre 92 et 97 pour atteindre son score le plus bas depuis le début des années 80 (-11% entre 97 et 2002). Cette baisse est probablement liée à la rénovation de la gare. Cependant, le dernier comptage (2003) révèle une baisse encore plus remarquable de 18% par rapport à la moyenne triennale précédente (99/02).

Le week-end, sa fréquentation est de 39% de celle d'un jour de semaine (6% de plus que la moyenne pour les dix gares d'étude). Insérée dans le tissu dense de la Capitale wallonne, la gare accueille notamment beaucoup d'étudiants qui rejoignent leur kot le week-end à Namur ou qui s'y rendent depuis Namur.

La gare est au cœur de la Wallonie et permet de rejoindre directement 5 destinations principales via 5 lignes distinctes.

Namur – Bruxelles (ligne 161)
 Namur – Liège (ligne 125)
 Namur – Charleroi – Mons -Lille (ligne 130)
 Namur – Dinant (ligne 154)
 Namur – Arlon – Luxembourg (ligne 162).

La gare de Namur est aussi un important pôle de transit. Le PCM estime que quotidiennement 3300 usagers transitent de train à train en gare de Namur (8%).

A l'échelle régionale, le réseau ferroviaire passagers peut, selon les constats du SDER, bénéficier d'améliorations substantielles :

- Liaison Bruxelles - Namur - Luxembourg - (Metz-Strasbourg) sous forme de train rapide. Ce projet semble cependant coûteux pour un gain de 8' obtenu sur la distance Bruxelles - Luxembourg.
- Amélioration de la vitesse sur la dorsale wallonne de manière à relier les gares TGV de Lille et Liège.

Quelques temps de parcours en train depuis la gare de Namur (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)			
BXL-midi	1h à 1h04'	Mons	1h02' à 1h03'
BXL-Luxembourg	36' à 40'	Ottignies	22' à 56'
Charleroi-sud	30 à 33'	Anvers	1h47' à 2h16'
Liège	41' à 46'	Lille	1h51' à 2h19'
Luxembourg	1h'45 à 1h54'	Paris	2h24 à 2h42'
Dinant	28'	Jambes	5'

Ces améliorations de ligne pourraient aussi permettre des liaisons transmanches par des trains pendulaires, via Lille et la dorsale wallonne ; vers Luxembourg, l'est de la France, Bâle, etc. Le rôle de plaque tournante de Namur se verrait ainsi conforté dans un réseau de trains à grande vitesse.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Namur selon les directions (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)									
	INT	IC		IR		P		L	
		Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers
Bruxelles		37	36	19	19	5	5		
Ottignies		38	37			8	7	19	18
Dinant		17	17			1	2		
Luxembourg		17	18				3 (Jemelle)	18	18
Liège	2	35	35			1 (Huy)	4 (2 Huy)	18 (Flém.)	18 (Flém.)
Charleroi	2	18	18	19	19	2	2	18	18
Lille		16	15						
Paris	2								
Total	2	125		38		19		72	

Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)		Fréquence
INT	Paris N – Mons – Charleroi S – Namur – Liège-g (TGV)	1 Hp-m (P), 1 Hp-s
IC	Herstal – Liège p-j-g – Fémalle-h – Huy – (Statte–Andenne) – Namur – (Jemeppe-s-S–Auvélais) – Tamines – Charleroi – La Louvière – Mons – Tournai – (Froyennes–Baisieux (F)–Ascq (F)–Annappes (F)–Pont de Bois (F)) – Lille (F)	1 heure/sens
	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle – Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg (L).	1 heure/sens

	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne – Statte – Huy – Flémalle H. - Liège g-p – Herstal – Milmort – Liers	1 heure/sens
	Herstal – Liège p-j-g – Huy – Namur – Tamines – Charleroi – La Louvière – Mons – Saint-Ghislain – Tournai	1 heure/sens
	Bruxelles (m-c-n-s-l) – Ottignies – Gembloux – Namur – Jambes – Lustin – Godinne – Yvoir – Dinant	1 heure/sens
	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003), suite	Fréquence
IR	Jambes – Namur — 5 gares - Charleroi – 4 gares – Bruxelles m-c-n – 3 gares - Anvers b-c – 4 gares - Essen	1 heure/sens
	L	
	Wavre – 2 gares – Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	1 heure/sens
	Charleroi – 5 gares – Tamines – 6 gares – Namur – 4 gares - Andenne – 2 gares – Huy – 4 gares – Flémalle-h.	1 heure/sens
	Namur – 8 gares – Ciney – 4 gares – Marloie – 5 gares - Libramont	1 heure/sens
	P	
	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle	3 Hp-s
	Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	2 Hp-m, 1 Hp-s
	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne - Statte – Huy	2 Hp-m
	Namur – 4 gares – Gembloux – 14 gares – Bruxelles (m-cn-s-l).	1 à midi
	Namur – 4 gares – Gembloux	1 à midi
	Charleroi – 5 gares – Tamines - 8 gares – Namur	2 Hp-m, 2 Hp-s
	Namur – 19 gares – Liège g-j-p – Herstal – Milmort – Liers	1 Hp-s
	Huy – 7 gares – Namur	1 Hp-m (n), 1 Hp-s
	Namur – Jambes – Lustin – Godinne – Yvoir – Dinant	1 Hp-m (n), 2 Hp-s

8.4.2 Les différentes haltes communales

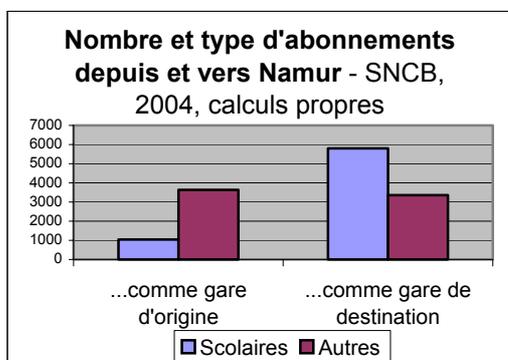
Points d'arrêt communaux (SNCB, 2003)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Namur	INT- IC- IR- P - L	256	Gare	14903
Jambes	IC- IR- L- P	75	Gare	741
Jambes-Est	L- P	39	Halte	120
Dave St-Martin	L- P	39	Halte	32
Naninne	L- P	39	Halte	151
Flawinne	L- P	40	Halte	55
Ronet	L- P	40	Halte	63
Marche-les-Dames	L- P	38	Halte	45
Rhisnes (La Bruyère)	L- P	44	Halte	216

La ville de Namur semble désireuse de développer, à terme, un projet de RER sur son territoire (PCM, 1999, p. 43). En effet, la commune possède à elle seule 8 gares sur son territoire. « Elle est traversée par un train local (lignes 130 – 125) longeant le sillon Sambre et Meuse, dont les haltes sont disposées de manière à coïncider au mieux avec les secteurs les plus générateurs de déplacements » (SSC, 2000, p. 82).

L'objectif de ce RER est d'obtenir une fréquence minimale de 4 trains par heure entre Namur-rive gauche et Namur-rive droite. On constate, en effet, que la deuxième gare SNCB de l'agglomération (Jambes) est sous-utilisée (750 usagers/jour). Dans le cadre du RER namurois, cette gare serait déplacée sous forme d'une halte située rue Géronsart. « Même si aujourd'hui la demande de déplacement ne le justifie pas ou pas encore, ces nouvelles gares sont l'amorce de ce qui pourrait constituer la navette urbaine de l'Anse » (SSC, 2000, p. 83).

Notons que 124 abonnés (3% du total) se déplacent entre deux gares de la Zone Namur. Cela dénote tout de même une certaine mobilité ferroviaire locale.

8.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE NAMUR



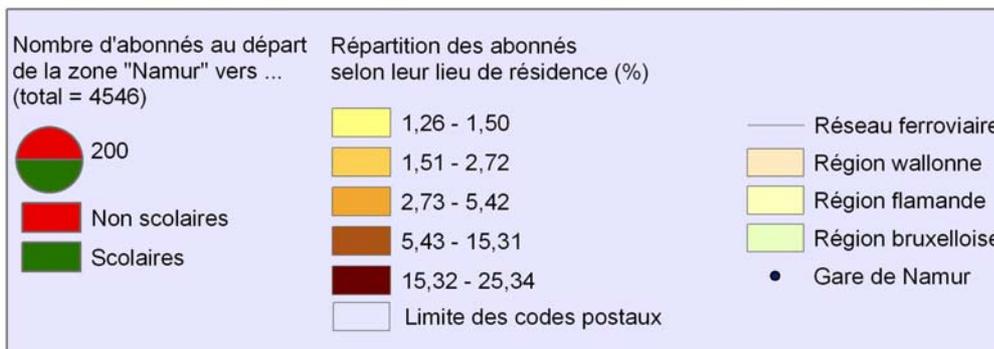
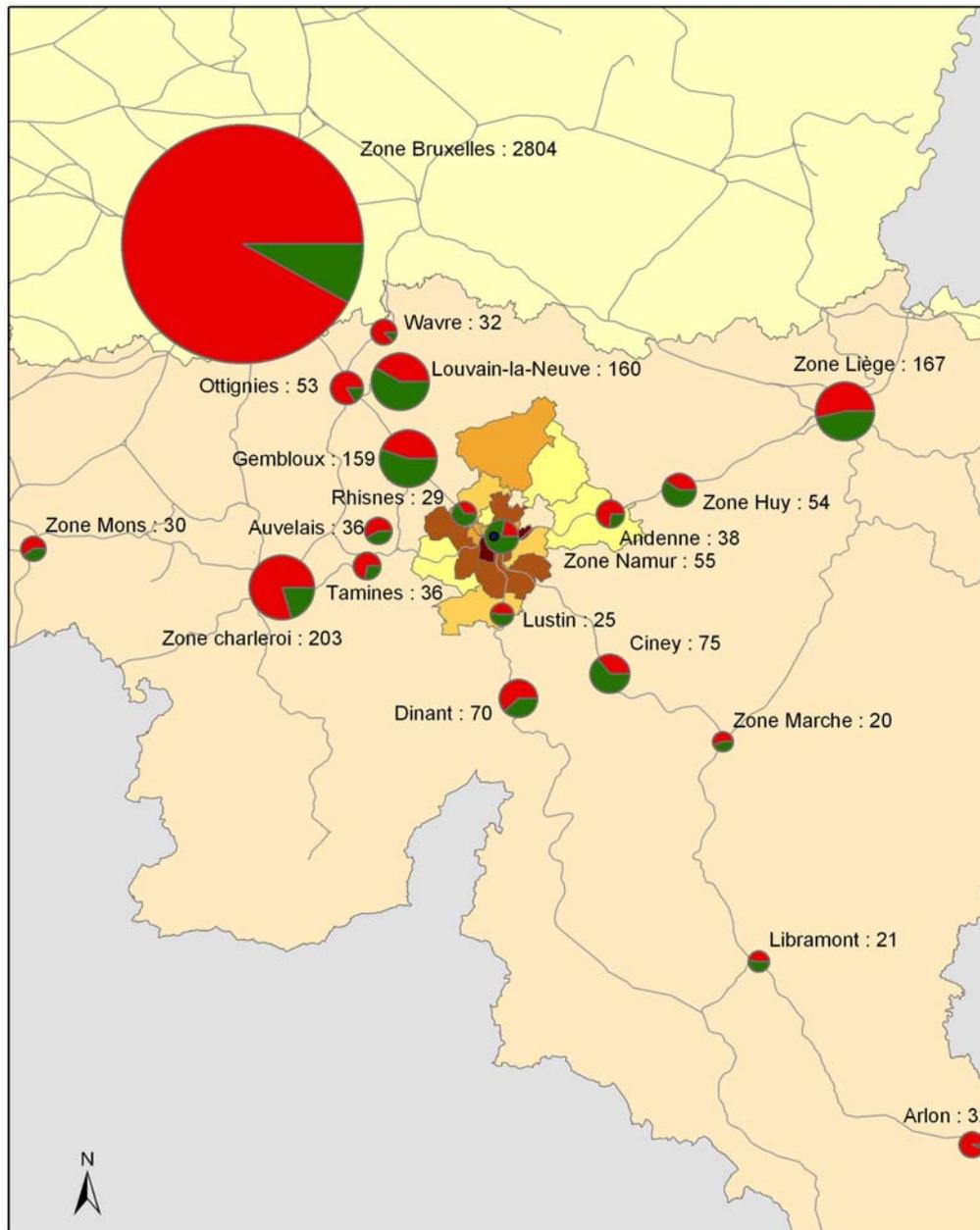
La gare de Namur est la 1^{ère} gare de destination en Wallonie en nombre de voyageurs. Plus de 9100 abonnés y débarquent quotidiennement (soit 66% des abonnés). Il s'agit principalement d'étudiants (63%). Namur est également une importante gare d'origine. Plus de 4600 abonnés y embarquent chaque jour pour se rendre sur leur lieu d'activité (soit 34% des abonnés). Dans ce cas, il s'agit d'abord de travailleurs (78%).

Notons que les abonnés représentent 93% des passagers montant quotidiennement, ce qui semble beaucoup pour la principale gare de Wallonie.

Les heures de pointe, comme dans de nombreuses gares, s'échelonnent entre 8 et 9h le matin, puis entre 16 et 19 h le soir, avec un pic vers l'heure du midi. Les flux qui se forment à ces heures tiennent de la foule. Plus que dans les autres gares de ville étudiées, la fréquentation de la gare reste soutenue tout au long de la journée.

Outre les flux de scolaires et de travailleurs, nous tenons à souligner la multiplicité des motifs et des logiques de déplacements qui se croisent en gare de Namur (loisirs, shopping, visite à quelqu'un, ...). De même, on relève une fréquentation dense le week-end, lors d'événements et le dimanche pour la navette des étudiants-kotteurs.

8.5.1 Caractéristiques de Namur comme gare d'origine



8.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare de Namur

Gares de destination depuis la gare de Namur (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	2862	61	258	851
ZONE CHARLEROI	210	4	43	55
ZONE LIEGE	188	4	88	27
LOUVAIN-LA-NEUVE	180	4	108	27
GEMBOUX	173	4	97	72
CINEY	75	2	48	25
DINANT	78	2	33	25
ZONE NAMUR	55	1	43	37
ZONE HUY	57	1	35	17
OTTIGNIES	53	1	9	16
AUTRES	746	16	277	145
TOTAL	4677	100	1039	1297

Namur est une gare de départ vers plus de 120 gares de destination, parfois situées à plus de 100 km. Les gares concernées sont pour la plupart celles situées sur une des 5 lignes au départ de Namur.

61 % des abonnés en gare de Namur se rendent à Bruxelles, qui est de très loin la première destination. Il s'agit principalement de travailleurs (9%). Ce flux de travailleurs se rendant en train à Bruxelles est 8,6 fois plus important que le flux inverse de Bruxelles vers Namur, ce qui prouve que l'attractivité d'ordre supérieur exercée par la métropole bruxelloise se ressent même à Namur, Capitale de Wallonie. Par contre, le flux de scolaires venant de Bruxelles à Namur est plus important que dans l'autre sens, ce qui confirme le rôle important de destination scolaire de Namur.

Les gares du Brabant Wallon comptabilisent ensemble 11% du total des abonnements, avec Louvain-la-Neuve (4%) et Gembloux (4%) en tête. Ottignies (1%) est, contrairement aux autres villes brabançonnaises, une destination essentiellement liée au travail.

Charleroi est la première ville de Wallonie à être reliée depuis Namur (4%) et attire surtout des travailleurs. Viennent ensuite principalement Liège (4%), Ciney (2%) et Dinant (2%).

En outre, le nombre d'abonnements combinés TEC-SNCB (33% des abonnements) est le plus élevé des 10 gares étudiées. Ainsi le nombre d'abonnements combinés à destination de Bruxelles est de 30%, pour une moyenne d'environ 10% pour les autres gares.

On remarque aussi quelques relations internes à l'agglomération namuroise (1%). Celles-ci sont surtout scolaires et plus des 2/3 sont associées à un abonnement de bus.

8.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Namur comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)		sur total autres abon.										
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		nb	%	nb	%	nb
Namur	3319	71	526	51	2793	77	16	1000	77	30	143	27	14	857	31
Communes limitrophes	796	18	226	22	570	16	28	214	17	27	58	26	27	156	27
Com. non-limitrophes	562	12	287	28	275	8	51	83	7	15	32	11	39	51	19
TOTAL	4677	100	1039	100	3638	100	22	1297	100	28	233	22	18	1064	29

71% des abonnés habitent la commune de Namur, ce qui est au dessus de la moyenne pour les dix gares d'étude (62%) et se justifie par la position de la gare dans l'hyper-centre namurois. On remarque que 77% des travailleurs abonnés habitent la commune pour seulement 51% des scolaires. Beaucoup de scolaires viennent, en effet, de communes plus éloignées (28% des scolaires habitent une commune non-limitrophe).

Dans la commune de Namur, 25% des abonnés sont de Namur-centre et Beez, 5% de Saint-Servais et 4% de Belgrade et Bouge, c'est-à-dire des entités les plus proche de la gare, accessibles à pied. Plus de 18% des abonnés viennent des entités situées sur l'autre rive de la Meuse et 12% des abonnés viennent des entités du nord-ouest de Namur.

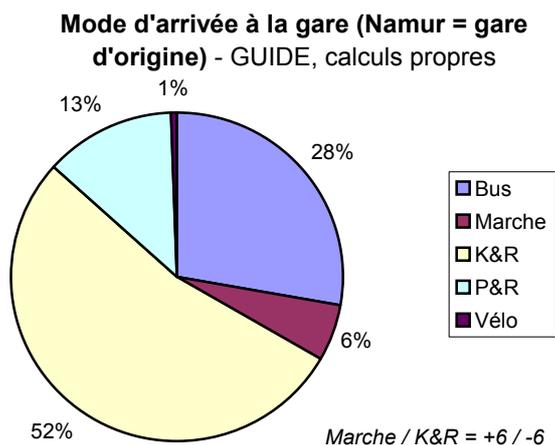
Le pourcentage d'abonnements combinés pour la commune de Namur est très élevé (30% en moyenne). Il est de 18% pour le centre, mais il concerne près des 2/3 des abonnés dans d'autres entités. Ainsi, on constate que l'offre de bus complète relativement bien l'accessibilité piétonne des entités les plus pourvoyeuses d'abonnés. 57% des abonnements de Belgrade sont combinés, 45% de ceux de Saint-Marc, 36% de ceux de Saint-Servais et de Bouge. De même, 30% des abonnements issus des entités situées sur l'autre rive de la Meuse sont combinés et 42% de ceux des entités au nord-ouest du centre-ville.

Les communes limitrophes fournissent 18% des abonnés, ce qui est relativement peu en comparaison des 10 gares d'étude. L'attractivité semble surtout forte sur l'axe nord-sud. Eghezée (3%) et La Bruyère (3%) et Fernelmont (2%) au nord d'abord, et Profondeville (3%), Floreffe (1%), Assesse (1%) au sud ensuite.

C'est sûrement la bonne accessibilité autoroutière de Namur et de la gare depuis le nord qui justifie le bon score des communes d'Eghezée et La Bruyère. De surcroît, le nombre d'abonnements combinés TEC-SNCB au départ d'Eghezée (59%) révèle sa bonne accessibilité en bus. Il en est de même pour Chastre, Perwez, Jemeppe-sur-Sambre et Fernelmont, dont plus d'un tiers des abonnements sont combinés. Pour les communes du sud, pour lesquelles l'accessibilité routière et en bus (16% en moyenne) semble moins évidente, le rapprochement vers Bruxelles est peut-être déterminant.

Le taux d'abonnés issus de communes plus éloignées, bien que dans la moyenne des 10 gares, est cependant remarquable par son étendue. Le rayon d'attractivité de la gare dépasse 100 km, parfois même 150 km. Il va de la frontière linguistique au nord, jusqu'à Arlon au sud. Le maillage autoroutier wallon semble mobilisé dans toutes les directions pour acheminer les passagers à Namur. Une plus grande affluence des communes situées au sud semble tout de même se dessiner. Il faut sûrement y voir la marque de l'étendue de la péri-urbanisation bruxelloise au-delà de Namur.

8.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare

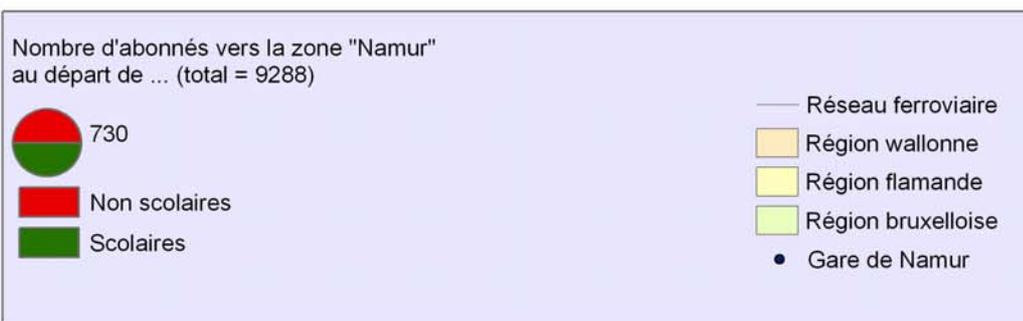
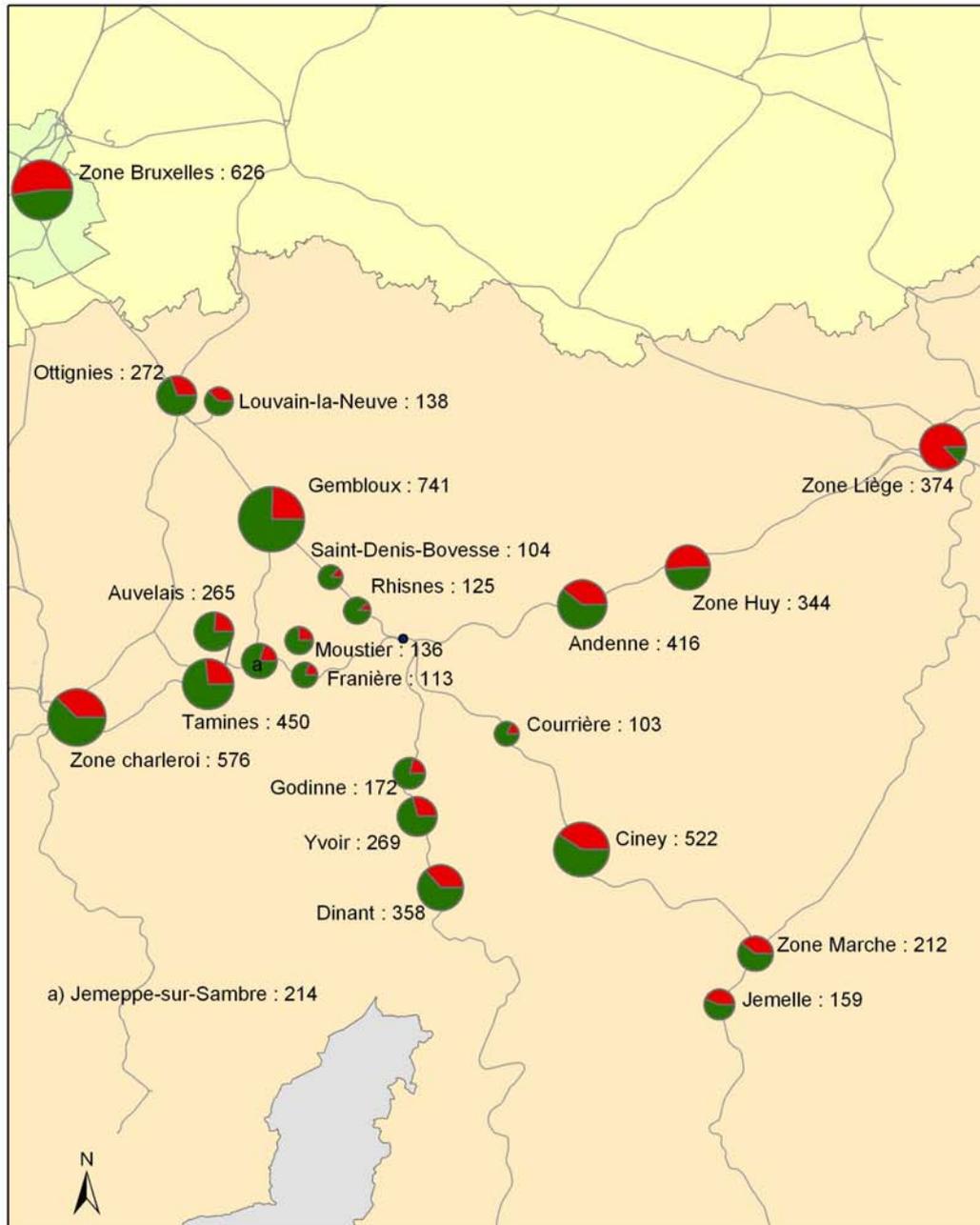


La gare de Namur est, de nos 10 gares, celle qui possède le plus fort taux d'arrivée en bus (28%). Cela s'explique par l'offre abondante de bus urbains et interurbains en gare de Namur. La part du P&R apparaît, par contre, comme la plus faible de nos dix gares. En effet, le manque de place de parking et les difficultés d'accès au centre-ville justifie ce faible taux.

L'accessibilité piétonne, très faible selon nos calculs, doit sûrement être réévaluée à la hausse.

En effet, la gare de Namur est insérée au cœur de l'agglomération namuroise et attachée à l'hyper-centre, et est donc facilement accessible par les nombreux habitants du centre. Le taux de K&R représentant plus de la moitié des arrivées à la gare, s'en verrait dès lors rabaisé.

8.5.2 Caractéristiques de Namur comme gare de destination



8.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination de Namur

Gares d'origine des abonnés à destination de Namur (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Abonnés scolaires	
			Nbre	en %
GEMBOUX	727	8	551	76
ZONE CHARLEROI	569	6	267	63
ZONE BRUXELLES	568	6	358	47
CINEY	522	6	310	59
TAMINES	450	5	329	73
ANDENNE	416	5	252	61
ZONE LIEGE	353	4	36	10
DINANT	350	4	222	63
ZONE HUY	341	4	164	48
OTTIGNIES	272	3	190	70
YVOIR	269	3	191	71
AUVELAIS	265	3	202	76
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	214	2	170	79
ZONE MARCHE	212	2	128	60
CHATELET	195	2	147	75
GODINNE	172	2	135	78
JEMELLE	159	2	89	56
AUTRES	3103	34	2060	66
TOTAL	9157	100	5801	63

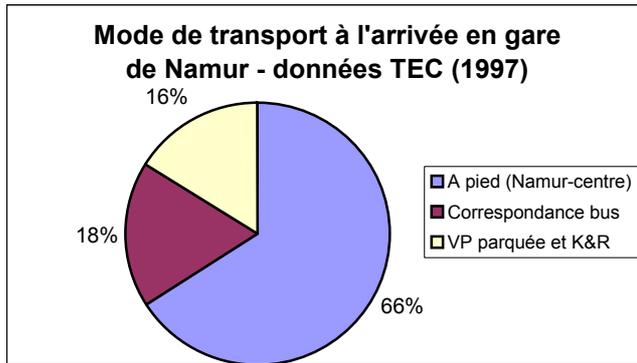
La gare de Namur est la principale destination scolaire de Wallonie. Namur est le lieu de scolarité d'environ 37.000 étudiants dans le secondaire et le supérieur en 1998. Ainsi on peut estimer à environ 15% le taux de scolaires se rendant sur leur lieu d'études en train.

Les gares d'origine des navetteurs vers Namur sont extrêmement nombreuses (plus de 270 gares). Elles se situent principalement le long des 5 lignes reliant Namur à Bruxelles, Charleroi, Liège, Arlon et Dinant. L'attractivité de Namur est également très étendue, puisqu'elle attire jusqu'à Liège, Charleroi, Jemelle, ...

Plus de 3300 travailleurs pendulaires débarquent à Namur quotidiennement. Il s'agit principalement des travailleurs du secteur public (les écoles) et entre autres, de ceux du MET, installé dans une nouvelle aile du bâtiment de la gare. Les gares d'origine qui fournissent le plus de travailleurs, dans l'ordre d'importance, sont Liège (9%), Bruxelles (9%), Ciney (6%), Charleroi (6%), Huy (5%) et Gembloux (5%). Outre Bruxelles, il s'agit donc des principaux pôles wallons inscrits dans un rayon d'environ 70-80 de kilomètres.

Les autres gares d'origine sont essentiellement à vocation scolaire et semblent dans l'ensemble plus proches de Namur.

8.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare de Namur



Selon le PCM de Namur, sur le flux d'environ 38.000 voyageurs, *embarquant et débarquant* en gare de Namur, 23.000 se rendent dans la corbeille (hyper-centre namurois), 6.400 prennent un bus, 3.300 transitent avec un autre train et 5.600 profitent d'une autre forme de correspondance (K&R) (données TEC pour 1997). La relation de proximité avec le centre-ville est donc très marquée.

La part de la marche est surtout importante pour les étudiants dont la majorité des écoles se situe à moins d'un quart d'heure de marche. Le bus (+/- 18%) semble moins utilisé que pour les usagers quittant Namur pour une autre destination (35%).

8.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE DE NAMUR

Si les travailleurs débarquant à Namur ne s'attardent pas à la gare, les élèves descendants, quant à eux, ne se contentent bien souvent pas de la traverser : de nombreux petits groupes se forment, qui s'installent pour fumer (en dépit des interdictions), discuter...

Aux profils-types d'usagers du train majoritaires mentionnés dans le chapitre précédent, il faut en ajouter d'autres, usagers de la gare sans être usagers des transports en commun.

Parmi ces usagers de la gare ne prenant pas le train, nous distinguerons les badauds des passants. Par badauds, nous désignons des personnes qui, sans prendre le train, flânent en gare, seules ou en groupe. Par passants, nous pointons les usagers qui se servent de la gare comme d'un passage dans la ville qu'elles traversent par plaisir ou pour gagner du temps.

La dalle construite au dessus des voies reste toutefois un espace privé, qui n'est accessible que pendant les heures d'ouverture de la gare. La ville demeure donc « coupée en deux » pour les piétons qui s'y déplacent au milieu de la nuit.



Namur est une gare où, à la question préalable « avez-vous pris un train ou vous apprêtez-vous à en prendre un? » posée aux usagers lors de l'enquête, une proportion importante des personnes interrogées nous répondait « non ».

Badauds et passants se mêlent aux autres usagers de la gare et ne sont repérables que par la nature de leur trajectoire (d'un bout à l'autre de la gare) ou la fixité de leur présence. La salle des pas perdus est une illustration de cet alliage de fixité et de dynamique caractéristique des lieux de gare. Les commerces et établissements horeca de la dalle sont également utilisés par des non-usagers du train.

Parmi les usages détournés des lieux de transport, le commerce de substances illicites est sans doute l'un des plus répandus. A Namur, des patrouilles de l'agence de sécurisation des gares de la SNCB B-sécurité « veillent ». Toutefois, ces employés ne sont pas habilités à agir légalement et ont avant tout un rôle dissuasif et d'intimidation. Ils rappellent en quelques sortes aux usagers qu'ils pénètrent sur un site privé et qu'ils sont donc tenu au respect de certaines règles et codes. Toutefois, leur rôle est symbolique et sans valeur légale réelle.



D'après deux policiers opérant leur ronde à la gare de Namur : « Depuis la rénovation, il n'y a plus de sdf fixe à la gare, mais les habitudes de deal et le rôle de plaque tournante pour les clandestins, par contre, sont loin d'avoir diminué ».

L'analyse de ces détournements fonctionnels nous apprend donc que si la gare est au cœur d'un réseau de transport, elle est aussi à l'intersection d'autres réseaux qu'il convient de considérer.

Les sociabilités particulières que nous observons en gare, liées à l'utilisation collective des transports en commun, mériteraient une sociologie entière. Nous nous limiterons à mentionner ici deux de ces pratiques, récurrentes et observées à Namur comme dans la plupart des gares étudiées. A savoir, les « collègues » ou « amis de train » et les petites annonces « kiss and ride » du quotidien gratuit « Metro », distribué dans toutes les gares et stations de métro en Belgique (existe en version francophone et en version néerlandophone).

La première désigne un type de sociabilité exclusivement lié au train et s'amorçant sur les quais : des groupes de navetteurs s'y retrouvent au quotidien (et plus rarement dans la salle d'attente), pour « faire le trajet ensemble ». Cette pratique, propre aux mobilités quotidiennes pendulaires, mêle intimité et contextualité, puisque ces relations ne débordent bien souvent pas du temps de déplacement : chacun rejoignant ensuite son lieu de travail ou son domicile, jusqu'au lendemain où se reproduit le même scénario.

Deuxième type de pratiques : une rubrique du quotidien « Métro » est consacrée aux rencontres furtives propres aux lieux de transport (voir ci-contre). Stratagème qui vise à déjouer le piège du temps auquel sont confrontés les usagers du train.

Penchons-nous maintenant sur l'architecture et les équipements de la gare rénovée afin de comprendre les usages et images (autrement dit, les représentations) qu'ils sont susceptibles d'induire.

La gare de Namur n'échappe pas au principe de ségrégation fonctionnelle des espaces de la gare. Ainsi, la gare des bus, importante, polarise d'amples flux, génère des circulations qui se surajoutent à celles orientées vers la gare snbc.



En matière d'ambiance, le trait qui caractérise la gare de Namur est sa *dualité*. Si le côté Sud de la gare, orienté vers le centre et l'hypercentre de la ville, dégage luminosité, prestige et sécurité, le côté Nord de la gare, qui donne accès au quartier de Bomel, est réalisé en matériaux opaques et plus grossiers (béton et briques) qui renvoient à une sensation d'ombre et d'isolement.

A travers les 509 questionnaires administrés dans nos dix gares d'étude, Namur est citée le plus souvent (75 fois) au titre de gare préférée. Elle devance les gares bruxelloises, la gare de Bruxelles midi en tête.

L'observation comparative des sas d'entrée respectifs de ces deux accès de la gare offre un contraste très net. Côté ville dense, le sas crée une transition progressive entre ville et espace de transport. Des commerces et le buffet de la gare sont accessibles à front de rue de part et d'autre de cette entrée principale ; côté quartier nord, le sas matérialise une rupture qui court le risque de marginaliser le quartier de Bomel affecté principalement aux bureaux et à la résidence. Ainsi, si la gare se fait oublier côté Nord, elle conserve côté Sud sa visibilité et garde un rôle de repère, à la fois visuel, spatial (elle indique le centre) et temporel (elle donne l'heure).

Nous émettons l'hypothèse que ces contrastes se traduisent en termes d'usages et de modes d'appropriation qui reproduisent cette même ségrégation entre le côté nord et le côté sud de la gare.

La grande salle d'attente se voit fréquemment qualifiée par les usagers interrogés de lieu « *courant d'air* ». On y magnifie moins la modernité et les miracles de la technique (comme c'était le cas autrefois dans les halls de gare) que la société de consommation, de services et des self-services. Les nouvelles infrastructures d'accueil implantées sur la dalle doivent permettre à l'usager désormais considéré comme « client » de trouver tout ce dont il a besoin pour effectuer son voyage : commerces (taverne, snacks, boulangerie, bureau de change, librairie), travel center, services de sécurité, accès aux quais, guichets et consignes.

Les avis positifs recueillis sur la gare de Namur auprès des usagers interrogés sont deux fois plus nombreux que les avis négatifs (chaque personne pouvant émettre plusieurs avis). Sur les 56 commentaires positifs faits à propos de cette gare, 19 concernent les rénovations et 26 ont trait à la beauté, la clarté ou au côté agréable et pratique de l'édifice. L'aspect négatif le plus fréquemment cité est sans conteste la « froideur » du bâtiment, au sens propre (c'est un lieu *courant d'air*) comme au sens figuré (*il n'y a pas d'âme*). Deux usagers questionnés ont soulevé le problème de lisibilité de l'espace, la difficulté de « s'y retrouver ».

8.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

Les lignes de chemin de fer furent implantées au pied des remparts de la ville de Namur. Cette implantation, en 1843, insuffla un premier développement de ses environs directs. La seconde impulsion fut consécutive à la construction de la gare en 1861, entraînant la démolition d'une partie des remparts de la ville (1863 – 1890) afin de dégager une place que viennent meubler hôtels, restaurants, grand magasin, cafés et commerces. La place de la station devient, vers 1880, le centre névralgique de Namur, d'où partent les lignes de tram se prolongeant à travers toute la province. La structuration du territoire namurois à partir de cette place se pérennise et reste d'actualité.



Le parc Léopold est aménagé sur les excédents de terrain entre la place de la Station et le rond-point Léopold. L'itinéraire gare – confluent devient le principal axe commercial de la ville, tandis que la gare se démarque comme élément repère du paysage de Namur.

Dans la foulée se construit le quartier de Bomel, de l'autre côté des voies, relié à la ville par le pont de Louvain et une passerelle à tous vents jusqu'en 1950. La gare de marchandises y est localisée et petit à petit d'autres activités s'y installent (abattoir, et activités artisanales : carrosserie, métiers du bâtiment et de l'alimentation ...). Suite à la progression de la voiture, on remplace les trams par les bus, implante une gare des bus, un parking à étages, une galerie commerçante et un grand magasin, et le parc Léopold disparaît. La traversée devient souterraine.

Progressivement, l'architecture de la gare se verticalise, et l'on construit la « dalle » recouvrant les voies dans l'objectif de créer une continuité urbaine avec le quartier de Bomel, et de recoudre la ville de sa balafre ferroviaire. La nouvelle gare de Namur, inaugurée en 2002, est le résultat d'un grand programme de rénovation urbaine. Dans le quartier, en même temps que l'on repensait la mobilité et les circulations, de nombreuses administrations (MET, notamment) se sont implantées.

8.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Du point de vue des interactions entre la gare et les espaces voisins, nous conserverons cette approche distinguant les deux côtés de la gare, conçus comme les deux faces d'une même médaille. En effet, il s'agit bien, à Namur, de savoir si la construction de la dalle recouvrant les voies atteint effectivement l'objectif de souder les deux parties de la ville séparées par le chemin de fer et les réunit, toutes deux, en un seul et même « quartier de la gare » structuré autour de cette dernière.

A nouveau, une approche double s'impose : vue depuis l'intérieur de la gare, la ville, côté centre, pénètre la gare par les grandes baies vitrées, tandis que, côté nord, les murs de briques l'occulent. Par contre, de part et d'autre, on note la création d'un espace servant de « place ». Ainsi, du côté nord, celle-ci prend la configuration d'une agora que l'on sent usitée comme lieu de rendez-vous et d'attente. Du côté hyper-centre, l'espace de circulation à front de gare, vers lequel convergent tous les parcours des transports en commun namurois, se voit désigné comme « place », alors qu'il ne l'est pas au sens piétonnier du terme.

Ce dédoublement d'un espace conçu comme la place de la gare, tout comme le projet d'implantation d'une gare des bus de part et d'autre du pôle nous semblent œuvrer dans le sens d'une continuation de la zone polarisée par la gare au-delà des voies. Toutefois, nous préférierions parler, dans le cas de Namur, de *quartiers* de gare.

Ceux-ci vivent à plusieurs rythmes, ceux générés par les flux de la gare des bus et de la gare ferroviaire, les flux générés par les administrations du côté de Bomel, par les commerces du côté de l'hyper centre. On remarque la densité intense de fréquentation de ce quartier au sud des voies à toute heure.

Côté centre-ville, l'avenue de la gare est affectée principalement à la fonction commerciale (petites et moyennes surfaces) : GB, Casa, C&A, ainsi que nombreux établissements horeca de standing divers, dont un hôtel de luxe.

Il faut souligner la multifonctionnalité du quartier de gare dans lequel on relève aussi des équipements et des services.

Sur 14 personnes ayant Namur comme gare liée au domicile, seuls 3 s'arrêtent pour effectuer quelques petites courses dans le quartier de la gare.

Parmi les 57 usagers interrogés ayant Namur comme gare d'activité, 16 s'y arrêtent, et ce principalement pour l'une ou l'autre petite course ou pour consommer quelque chose, dans la gare ou dans ses environs proches.

De l'autre côté des voies, au Nord, le quartier de Bomel, quartier de relégation combinant habitat et activités économiques, abritait autrefois un tissu associatif très dense. Progressivement, il fait l'objet de la convoitise des investisseurs (du fait de la proximité de la gare en développement), et se voit petit à petit envahi de bureaux. Le projet de réaffectation du site de l'abattoir, prévu dans cette zone, offre une occasion de relier davantage les quartiers du Nord et de les structurer autour de la gare.

Le quartier de la gare, envisagé ici comme la zone qui lui fait face, constitue donc un pôle commercial secondaire dans la continuité de celui de l'hypercentre. Comme nous l'explique une urbaniste d'Interenvironnement -localisé dans le quartier Nord, en face de la gare- : *« il n'y a pas de politique de quartier à Namur : on fonctionne trop sur une logique d'hypercentre en délaissant les quartiers plus décentrés »*. Tout le projet de la dalle est, en effet, conçu dans la volonté de dynamiser le cœur de la ville et éviter la création de pôles à l'extérieur de la zone urbaine.

32 des 71 usagers interrogés en gare de Namur viennent dans le quartier de la gare même s'ils n'ont pas de train à prendre. Lorsqu'ils y viennent, c'est parce que *« c'est le centre »*, ou parce qu'ils y font des courses ou du shopping. D'autres viennent y passer la *« récré, par ce que c'est tout près »*, tandis que quelques uns y habitent.

8.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DES SOLS

Les deux tiers (66,4 %) des terrains situés à 800m autour de la gare sont construits. Mais les terrains non bâtis sont cependant pratiquement inexistant : le taux de 3,9 % est le plus faible de l'échantillon des dix gares. Toutefois l'urbanisation est limitée en raison d'importantes superficies réservées aux transports (29,3 %) avec notamment l'emprise du chemin de fer, les réseaux routiers mais aussi la Sambre qui borde le périmètre de 800 m. Avec deux tiers de terrains urbanisés, les taux de surfaces bâties sont généralement supérieurs à la moyenne de ceux observés dans l'échantillon : le commerce (6,9 %) et les infrastructures publiques (18,9 %) sont nettement supérieurs à la moyenne, la proportion de résidences (34,8 %) est légèrement plus élevée. Par contre l'industrie occupe à peine moins de place (5,9 %) qu'ailleurs.

En somme, les occupations se répartissent en pratiquement un tiers de superficies réservées aux transports et à des terrains non bâtis, un tiers de résidences et un tiers de commerces, infrastructures publiques et industries.

La partie sud du quartier de la gare est très diversifiée avec l'essentiel des surfaces commerciales et des infrastructures publiques de même que quelques superficies résidentielles. Ces dernières sont principalement situées au nord de la gare avec des terrains industriels et plusieurs infrastructures publiques. Quelques terrains non bâtis sont situés à proximité directe de l'emprise du chemin de fer mais les superficies plus significatives sont situées en bordure nord du périmètre de 800m.

L'occupation du sol est assez analogue avec celle du périmètre de 800m autour de la gare de Verviers même si le commerce et l'industrie sont encore plus présents à Verviers. Notons également que ces deux gares possèdent un taux de superficie bâtie (66,6 %) légèrement supérieur à ceux observés à Ath et Arlon (61,5 %).

8.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Le site actuel de la gare de Namur correspond à une implantation de type urbain jouxtant un hypercentre commercial, scolaire et tertiaire au sud. Dans le quartier au nord de la gare plusieurs activités industrielles demeurent sous forme de petits ateliers ainsi que de nombreuses associations à caractère social.

Le quartier de Bomel, au nord, a toujours évolué séparément du centre-ville mais connaît actuellement de fortes modifications suite à une nouvelle fonctionnalité de bureaux le long du boulevard du nord. Les 32.000 m² de bureaux du MET (900 fonctionnaires) sont en lien direct avec la gare grâce à la réalisation d'une importante dalle enjambant les voies. A côté de ce bâtiment, un complexe de 12.000m² occupé par l'administration régionale de l'agriculture et un nouveau projet de bureaux étirent cette zone.

En 1991, le nombre de personnes travaillant dans un rayon de 1.500 mètres autour de la gare était de 23.000. Avec les nombreuses implantations récentes, il semble évident que ce chiffre est à revoir à la hausse. Cependant, parmi ces travailleurs, près de 2.700 soit 12,1 %venaient en train. Ce pourcentage, deux fois supérieur à la moyenne des gares étudiées, peut s'expliquer par la position centrale de la gare de Namur au sein de la ville et par sa situation sur le réseau de la SNCB.

Par contre, seulement mille travailleurs résidant autour de la gare y prennent le train pour aller travailler. Comparativement aux autres gares wallonnes, il s'agit ici d'un résultat assez moyen.

Potentialités et développement

Plusieurs documents traitent de manière plus ou moins directe de l'aménagement de la gare.

Un PCA (1999) porte plus particulièrement sur la nouvelle dalle de la gare et sur le projet de complexe qui y est associé. L'hôtellerie, les fonctions liées au secteur tertiaire et aux services publics, les fonctions commerciales traditionnellement associées aux gares, les équipements culturels ainsi qu'un complexe cinématographique étaient les fonctions à privilégier sur la dalle.

Pour Bomel, face à l'engouement grandissant pour ce quartier et à la pression immobilière qui en suit, la ville défend des projets de rénovation pour y revitaliser la fonction résidentielle. Le collège a l'intention de réaliser un plan directeur qui reprendrait les orientations suivantes : limiter l'extension des fonctions non résidentielles à proximité immédiate des boulevards, préserver le caractère résidentiel mixte à l'intérieur du quartier et ajouter des espaces publics.

8.11 HABITAT ET HABITANTS

Nous avons considéré quatre groupes de secteurs statistiques :

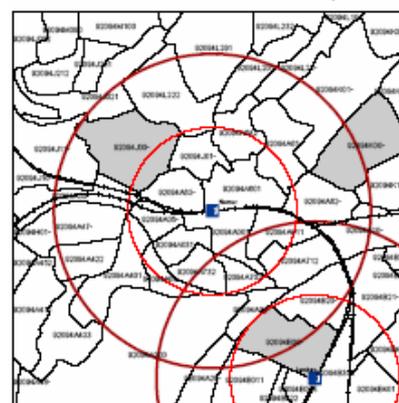
Zone 1 : Périmètre de 800m autour de la gare (A001, A011, A031, A05-, A601, A63-, A642, A702, A732) ;

Zone 2 : Couronne 800-1500m (A02—A04-, A10-, A401, A422, A47-, A50-, A61-, A62-, A712, B20-, J00-, K00-, L201, L222) ;

Zone 3 : Quartiers au nord de la gare (A601, A61-, A62-, A63-, A642, J00-, L222) ;

Zone 4 : Quartiers au sud de la gare (A001, A011, A031, A04-, A05-, A401, A702, A712, A732).

Gare de Namur : secteurs statistiques



Nous tenions, par ces divisions, à cerner les éléments différenciant les deux quartiers limitrophes de la gare et à en percevoir l'éventuelle spécificité par rapport à un périmètre plus éloigné de la gare (la couronne des 800-1500m) et par rapport à la commune.

8.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidente

En 2001, si la population de Namur a augmenté de 1,7% depuis 1991, c'est dans le périmètre des 800m et plus précisément dans les secteurs situés au dos de la gare (donc au nord) qu'elle a enregistré sa plus forte croissance, avec respectivement +8,2% dans le périmètre de 800m et 3,4% dans les secteurs statistiques du nord de la gare.

Cette augmentation s'est faite globalement parmi les + de 65 ans, surtout au détriment des - de 15 ans. Toutefois, dans le périmètre des 800m, seuls les 15-64 ans ont progressé.

En 2001, c'est dans le périmètre de 800m autour de la gare que l'on dénombre le plus de 15-64 ans et dans les secteurs statistiques du sud de la gare que l'on compte le plus de + de 65 ans (20,6% contre 15,7% dans l'ensemble de la commune).

La distribution des types de ménages n'a guère changé en 10 ans : c'est toujours dans le périmètre de 800m autour de la gare et en particulier dans les quartiers statistiques du sud de la gare que l'on dénombre le plus d'isolés hommes ou femmes : ils représentent cette fois ensemble 64% de la population de ces zones (contre 38% dans l'ensemble de la commune). Les couples avec enfants se situent toujours davantage dans la couronne des 800-1500m et dans les quartiers au nord de la gare et les mères seules avec enfants dans le périmètre des 800m et plus précisément au sud de la gare (donc du côté de l'hypercentre). Les couples sans enfants se situent davantage dans les quartiers au sud de la gare.

Le périmètre de 800m et le quartier sud comptaient en 1991 le plus de personnes actives (un peu plus que la moyenne communale) ; les ménagères étaient proportionnellement plus nombreuses dans les secteurs du nord de la gare tandis que les personnes ayant cessé de travailler étaient plus présentes dans ceux du sud de la gare.

8.11.2 Habitudes modales de la population résidente

Selon les statistiques de 1991, la couronne des 800-1500m et les quartiers au nord des voies comptent davantage de ménages motorisés que les autres zones (près de 55%, pourcentage qui reste cependant moindre que celui de la moyenne communale : 67%).

Les actifs du périmètre de 800m sont proportionnellement un peu plus nombreux à utiliser le train et à pratiquer la marche à pied pour se rendre sur leur lieu de travail, l'utilisation de la voiture étant plus fréquente dans la couronne et le quartier au nord de la gare. On emprunte aussi davantage les T C dans ces mêmes quartiers du nord de la gare.

C'est dans le périmètre des 800m et surtout dans les quartiers au sud de la gare que l'on effectue le plus de très courts trajets (- de 15 min) ; les trajets de 15min à 45min sont un peu plus fréquents dans la couronne et les quartiers nord. Les trajets les plus courts (moins de 3 km) sont plus pratiqués dans le périmètre des 800m et les quartiers sud, mais ceux de 50 à 70 km sont aussi davantage le fait des actifs habitant dans le périmètre de 800m autour de la gare. C'est dans le périmètre et les secteurs du nord de la gare que l'on réalise le plus de trajets de 3 à 10 km.

Les quartiers au sud de la gare concentrent davantage de personnes travaillant à domicile (17%, contre 10% dans l'ensemble de la commune).

En ce qui concerne le déplacement des populations scolaires vers leur lieu de scolarité, l'utilisation du train est un petit peu plus répandue dans le périmètre des 800m, mais les écoliers y pratiquent cependant essentiellement la marche à pied ; les déplacements en voiture sont plus fréquents dans la couronne et les quartiers du nord de la gare et c'est dans la couronne des 800-1500m que l'on emprunte le plus les T C et que l'on marche le moins.

Les trajets les plus courts (moins de 15 min) sont plus pratiqués dans le périmètre des 800m que dans les autres zones et dans l'ensemble de la commune ; les trajets de 15 à 45 min sont plus fréquents dans la couronne et les quartiers au nord de la gare.

8.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Dans le quartier de la gare, le bâti témoigne d'une urbanisation entamée dans le courant du 19^e siècle et clairement liée au développement du chemin de fer.

De l'autre côté des voies, une grande friche longe le chemin de fer. L'habitat y est sensiblement plus vétuste. Toutefois, progressivement, le quartier de Bomel éveille l'intérêt les investisseurs immobiliers.

C'est dans la couronne des 800-1500m que l'on trouve le plus de maisons individuelles –le plus souvent entre mitoyens- et dans les quartiers au sud de la gare puis dans le périmètre de 800m, que les appartements sont les plus répandus, avec respectivement 81,4% et 78,4% contre 36,1% dans l'ensemble de la commune.

La couronne et les quartiers au nord de la gare comptent le plus de propriétaires tandis que dans le périmètre des 800m et les secteurs du sud de la gare, les locataires sont les plus nombreux (près de 75%, contre 41% dans l'ensemble de la commune).

Autre changement progressif : l'habitat dans le quartier de Bomel évolue petit à petit vers des maisons de rapport et des bureaux.

Les secteurs statistiques du périmètre des 800m et des quartiers au sud des voies présentent le parc de logement le plus ancien, avec plus d'un tiers de constructions d'avant 1919, alors que les constructions de l'entre-deux-guerres se concentrent davantage dans les quartiers du nord de la gare.

8.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m autour de la gare	Zone 2 : couronne 800- 1500m	Zone 3 : quartier au nord de la gare	Zone 4 : quartier au sud de la gare
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ ● +15-64 ans ● + d'isolés ● + couples sans enfant ● + mères seules avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ● + couples avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ ● + couples avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● faible ↓ de la population ● + 65 ans et + ● + d'isolés ● + couples sans enfant ● + mères seules avec enfants
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● motorisés : 44,3% 	<ul style="list-style-type: none"> ● + de ménages motorisés : 54,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ● + de ménages motorisés : 55,2% 	<ul style="list-style-type: none"> ● motorisés : 43,6% (contre 67% dans l'ensemble de la commune) ● train : 13,9%
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● + train : 16,8% (contre 9,4% dans l'ensemble de la commune) ● + marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 11,7% ● + utilisateurs de voiture et des TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 15,9% ● + utilisateurs de voiture et des TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● + travail à domicile
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● + train : 4,1% (contre 3,3% dans l'ensemble de la commune) ● + marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 2,5% ● + voiture, le - de marche, le + de TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 3,0% ● + voiture 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 3,5%
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● proportion + importante d'appartements (majorité de locataires) ● constructions plus anciennes (avant 1919) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons individuelles ● + propriétaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● + propriétaires ● + constructions d'entre les 2 guerres 	<ul style="list-style-type: none"> ● proportion + importante d'appartements (majorité de locataires) ● constructions plus anciennes (avant 1919)

- *Les quartiers se situant dans le périmètre de 800m autour de la gare (et en particulier celui faisant face à la gare) présentent bien des différences par rapport à la couronne périphérique, tant en ce qui concerne la structure de la population, les comportements modaux et le type d'habitat ;*
- Le quartier de Bomel, de l'autre côté des voies, comporte de nombreuses similitudes avec les caractéristiques de la couronne des 800 – 1500m. De la sorte, on peut émettre l'hypothèse qu'il s'identifie à une forme de périphérie résidentielle de la ville, malgré sa situation centrale au cœur de la Corbeille ;
- L'utilisation du train par les populations scolaires et surtout professionnelles est nettement plus importante dans un rayon de 800m autour de la gare, dont on rappellera le rôle de gare de **destination**. Dès que l'on s'en éloigne, c'est-à-dire lorsque l'on considère la couronne de 800 – 1500m, ce taux se rapproche sensiblement de la moyenne communale ;
- Les taux de motorisation sont sensiblement plus élevés de l'autre côté des voies (mais inférieurs à ceux de la moyenne communale) ; toutefois, ce côté des voies, en développement démographique, reste plus pourvoyeur d'utilisateurs du train et des transports en commun en général ;
- L'urbanisation du périmètre de 800m autour de la gare est contemporaine à l'implantation du chemin de fer.

8.12 CONCLUSION

La gare de Namur est identifiée dans nos typologies comme une gare de destination implantée dans un quartier de gare à dominante urbaine, caractérisé par une grande mixité.

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Veiller à maintenir voire amplifier la fonction traversante de la gare (notamment en développant, en plus des fonctions commerciales traditionnellement liées aux gares, des services de type urbain sur la dalle) ;
- Ouvrir la gare sur le quartier de Bomel ;
- Mixifier les activités dans le quartier de Bomel, en plein développement résidentiel et assurer la connexion de ces activités à la gare ;
- Développer une politique de quartier qui se détache d'une logique misant exclusivement sur le développement de l'hyper-centre.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Affirmer le rôle de la gare comme nœud performant de transports publics à l'échelle de la ville ;
- Eviter de sacrifier l'arrière des voies à l'accessibilité automobile et par bus de la gare ;

- Veiller à ce que l'offre de parking de délestage de la gare, localisée en amont du centre, soit adaptée aux exigences des flux embarquant ;
- Eviter l'assimilation du quartier de Bomel à une « périphérie » de la ville en implantant de ce côté les arrêts de bus suburbains ;
- Etre attentif aux liaisons intraurbaines offertes par le maillage ferroviaire namurois.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Namur (Zone Namur)	Destination	4677	22,2	4	9157	63,4	4	13834	4

Namur, bien que gare de destination et capitale régionale, n'en est pas moins la première gare de départ de travailleurs (principalement vers Bruxelles) de Wallonie. Elle fait partie de la catégorie des grandes gares de destination sous influence de l'emploi métropolitain.

Faisant partie des 6 gares wallonnes accueillant davantage de voyageurs qu'elle n'en laisse partir, Namur est la principale destination scolaire de la région (plus de 5800 scolaires par jour). Le renforcement de son rôle de grande ville à la croisée des principaux axes wallons de portée internationale et son statut de gare TGV devrait progressivement lui permettre de favoriser son rôle de gare de destination de travailleurs.

Son rôle de gare d'origine pourrait sûrement être atténué, ainsi que les problèmes de trafic qu'il engendre, en développant le rôle de gare P&R des gares périphériques de l'agglomération tel que celle de Rhisnes, sur la ligne vers Bruxelles.

8.13 BIBLIOGRAPHIE

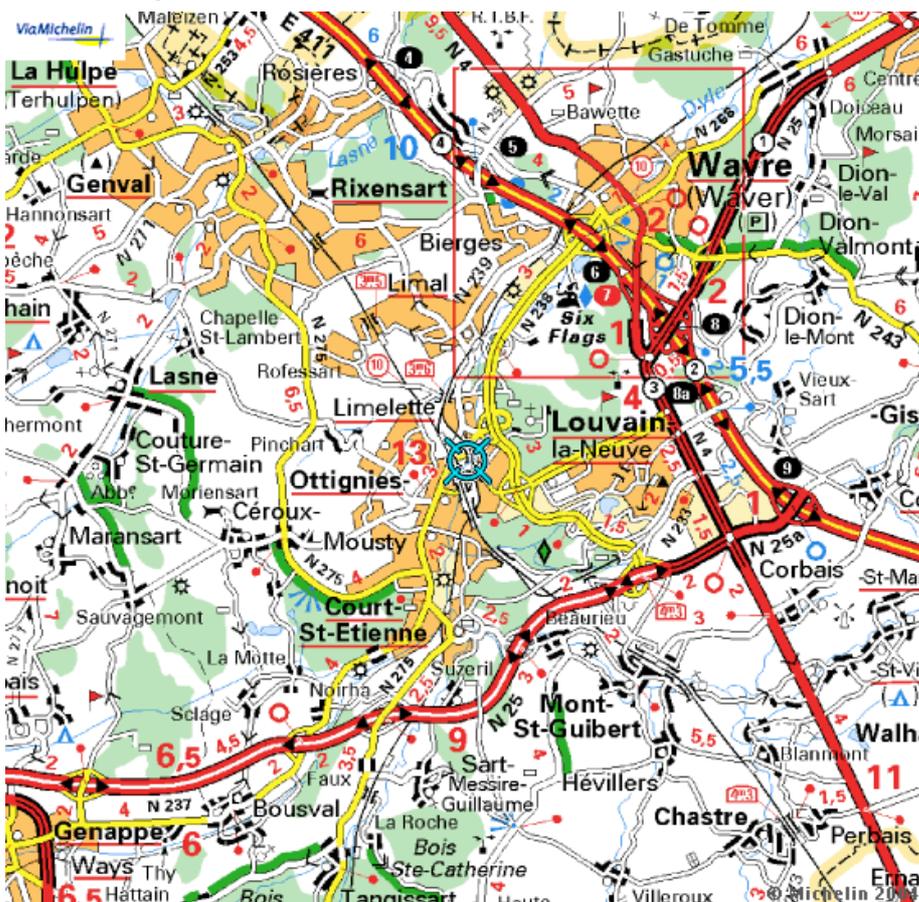
- COOP-ARCH-R.U., *Schéma de Structure de la Ville de Namur, Objectifs détaillés et programmation, étape 1*, Namur, fév. 2000
- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- KIEVITS, J., « L'aménagement du territoire et l'urbanisme, grandes logiques, grands enjeux », in *Intervention à l'IEC*, Namur, juin 2003
- POLY'ART, *Dossier d'étude d'incidences du PCA de la gare de Namur*, CWEDD, Namur, 1999
- TRANSITEC, AGORA, *Plan de déplacement-stationnement de la Ville de Namur*, rapport de synthèse, Ville de Namur, MET, SRWT, Namur, 1998
- TRANSITEC, *Plan Communal de mobilité de la Ville de Namur, une corbeille de propositions*, Ville de Namur, MET, SRWT, SNCB, Namur, 2002
- *Confluent-Le mensuel du centre de la Wallonie*, n° 271, Juillet-août 1999, Dossier *La gare mérite mieux qu'un mégacinéma*
- *Namur côté gare*, journal gratuit d'information sur la gare, n°2, septembre 2002

9 OTTIGNIES

9.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE

La commune d'Ottignies se situe au sud-sud-est de Bruxelles (à 30 km), au cœur du Brabant Wallon. Faisant partie de l'arrondissement de Nivelles, elle est également à 8 km de Wavre, 36 km de Charleroi, 32 km de Namur et 29 km de Leuven. Pôle culturel du Brabant wallon depuis 1995, la commune est composée de deux centres : Ottignies où se situe l'administration communale et la seconde gare de chemin de fer de Wallonie en termes de trafic voyageurs, et Louvain-la-Neuve, ville nouvelle créée autour d'une université, (la plus grande de la partie francophone de Belgique) composée de six quartiers et dotée d'un réseau piéton dense. Les entités de Cérroux-Mousty et Limelette font également partie de la commune. Celle-ci est traversée par la Dyle (à proximité de la gare) et ses affluents (le Stimont, le Ry Pinchart, le Ry Angon, la Malaise, le Blanc-Ry).

Ottignies est situé à l'ouest de l'E411-A4 (Bruxelles – Namur – Luxembourg), distante de 3 km. Ottignies est extrêmement connectée à cette autoroute. Selon le PCM d'Ottignies, environ trois véhicules sur quatre en relation avec l'ouest de l'E411 sont en échange avec l'autoroute. Les nationales forment une espèce de râteau de rabattement sur l'E411 avec cinq échangeurs sur la commune.



Les principaux axes routiers traversant la commune sont orientés nord-sud. La N4 longe l'E411 jusqu'au Ring, et à l'ouest de l'autoroute passe la N275, la N238 et la N239, avec pour ces deux dernières une faible fonction est-ouest.

Seule la N25 permet une « vraie » liaison est-ouest. Néanmoins, les échangeurs étant à l'est, leur accessibilité est rendue difficile pour les habitants de l'ouest de la commune (Plateau, ...) déjà contraints par la topographie.

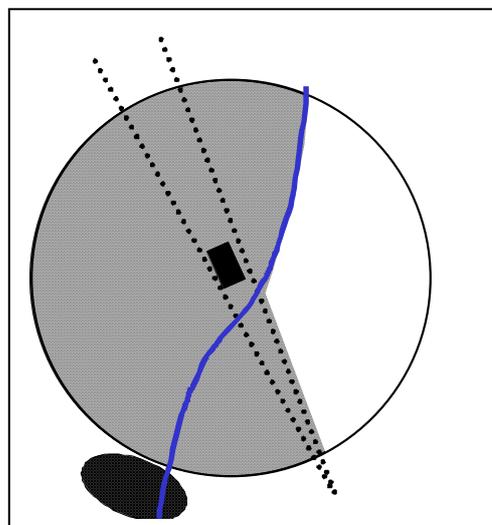
9.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE D'OTTIGNIES

La gare d'Ottignies est la seule gare wallonne implantée entre deux lignes de chemin de fer.

Sa situation topographique la place à la frontière de deux plateaux (le haut plateau et le bas plateau), la Dyle suivant son cours en contrebas.

La gare se situe en dehors du centre-ville, distant d'un petit kilomètre.

La ville d'Ottignies présente un cas particulier de centralité : celui d'une centralité « en train de se constituer ». En effet, jusqu'à il y a peu, il n'y avait pas vraiment de « centre » à Ottignies, excepté le «*pôle autour de la gare* » (Ottignies étant devenue, suite à l'implantation du nœud ferroviaire, une ville de cheminots).



Maintenant, outre le développement de différentes fonctions autour de la gare (implantation de fonctions tertiaires dans ce quartier en pleine structuration), plusieurs projets ont pour objet le *cœur de ville*, agglomération des services et commerces dans une zone nouvellement construite de la ville. C'est bien un processus lent de création identitaire, de création de centralité de ville qui est à l'œuvre en cet endroit de la commune.

Ainsi, alors que le succès de la ville dépend directement du rôle tenu par le chemin de fer, on s'en détourne actuellement pour tenter d'apporter une cohérence à la ville. On a affaire à l'histoire d'un bourg tranquille dans lequel s'implante un monstrueux nœud ferroviaire qui en fait un pôle d'emplois, d'abord, et un croisement essentiel, à quelques kilomètres de Bruxelles, ensuite. Boom démographique, construction chaotique à laquelle on tente de donner un sens à posteriori.

Nous nous contenterons ici de mentionner une certaine concurrence de centralité que la ville d'Ottignies entretient avec Louvain-la-neuve, phénomène qui mériterait une analyse.

9.3 INTERMODALITE DE LA GARE D'OTTIGNIES

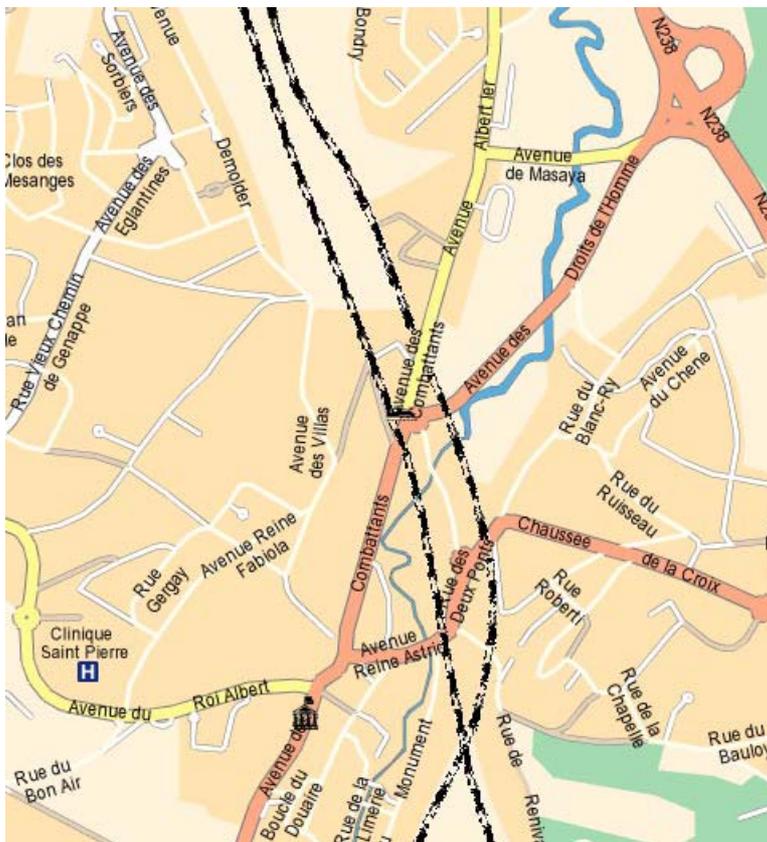
9.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

La gare d'Ottignies pose plusieurs problèmes et semble avoir du mal à se défaire de son statut de gare-marchandises excentrée. L'accès au centre de la commune se réalise par l'avenue des Combattants, soumise à de fortes nuisances dues à un important trafic de transit, notamment de poids lourds. L'artère est proche de la saturation aux heures de pointe. L'espace public y est de mauvaise qualité et réserve une accessibilité piétonne rebutante depuis le centre d'Ottignies.

L'accessibilité piétonne depuis Limette (au nord) est également insuffisante. Les aménagements piétons manquent et le passage des trains sur la ligne 140 impose un passage à niveau important devant la gare.

L'accès au principal parking (dit "des villas"), situé sur la butte à l'ouest de la gare, mais aussi à l'hôpital et à l'Athénée le plus proche, s'effectue via une ancienne passerelle atrophée et inesthétique, à laquelle on accède uniquement depuis les quais n°1 et n°2.

En outre, le bâtiment de la gare vient d'être rénové, mais les quais sont vétustes, or, une large partie des usagers, transitant en gare, ne sont pas réellement amenés à utiliser le



bâtiment.

Les cheminements cyclables jusqu'à la gare ne sont pas non plus optimaux et circuler à vélo aux heures de pointe dans le quartier de la gare est même relativement dangereux. Il est important de viser le déploiement d'itinéraires modes doux vers la gare, qui assure notamment une traversée plus aisée des grands axes.

Notons la présence d'une soixantaine de places de parking pour vélos, dont 40 ont été récemment installées et sécurisées. Ce parking semble presque saturé et figure parmi les plus fréquentés de nos dix gares d'étude.

9.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare d'Ottignies

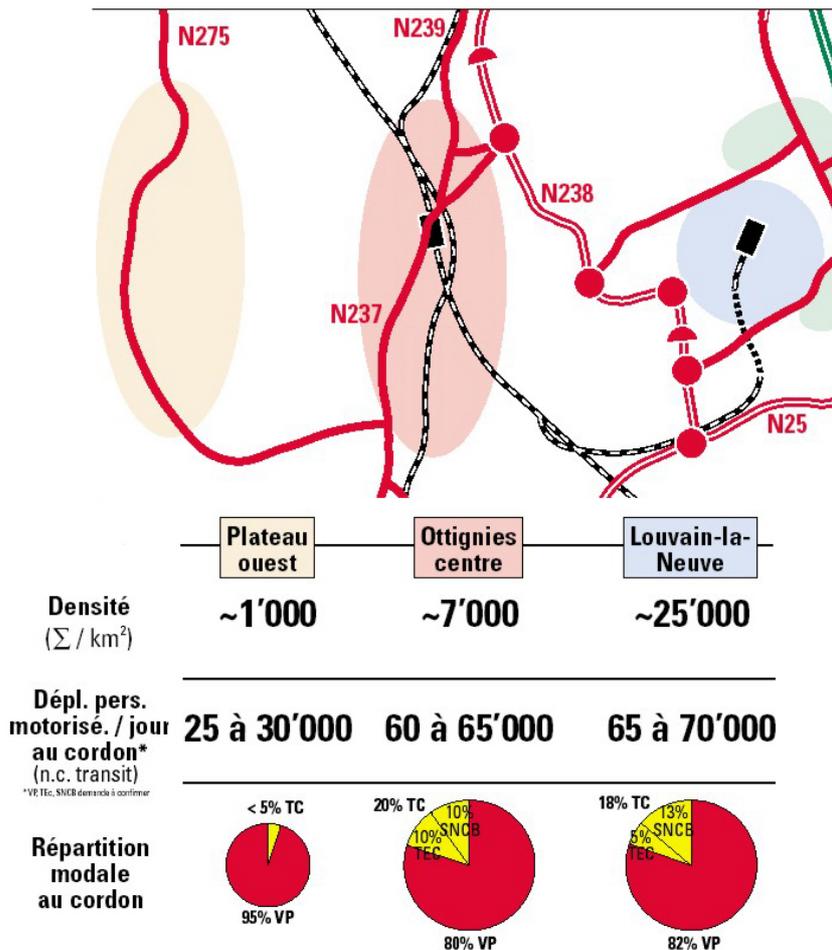
9.3.2.1 Accessibilité routière de la gare

Ottignies est reliée à l'autoroute E411 par l'avenue des Droits de l'Homme et la N239. Le carrefour déterminant toute la capacité de la vallée de la Dyle est celui de la gare Ottignies, car tous les axes nord-sud y convergent (N237 – Monument, N239 - Droits de l'Homme). A ce titre, il doit donc jouer le rôle d'accès nord au centre-ville¹.

Le trafic VP (17000 v/j), mais aussi poids lourds (5%) est important et continu sur l'avenue des Combattants, menant au centre d'Ottignies.

Cependant, le principe favorisé actuellement de dédoublement du trafic de l'avenue des Combattants par la rue Delvaux (en plein développement immobilier) semble améliorer progressivement la situation. Ce bouclage des rues des Combattants, de la Station, du Monument et Delvaux est encore en cours de réalisation.

¹ Le graphique ci-dessus, issu du PCM d'Ottignies, indique la répartition modale des déplacements « au cordon ». On voit que le train (10%) et le bus (10%) ne représentent que 20% des déplacements « motorisés » dans le quartier de la gare d'Ottignies, ce qui est peu pour le quartier de la deuxième gare de Wallonie. Les relations avec la commune ne sont pas très élevées. On constate également que Louvain-la-Neuve, qui a une plus grande densité de population, obtient un score encore plus faible : 13% pour le train et seulement 5% pour le bus.



L'accessibilité au parking de la gare est problématique, vu la charge considérable de véhicules qu'il génère aux heures de pointe. Si l'on veut éviter l'avenue Roi Albert et l'avenue des Combattants, surchargée, accéder au parking des villas implique une intrusion dans plusieurs quartiers d'habitation. On constate d'importants bouchons aux heures de pointe au niveau de l'unique et étroit passage sous voies qui donne accès à ces quartiers et au parking. Notons que ce passage encombré se situe à plus d'un kilomètre de la gare. En outre, Ottignies est une gare de transit de trains marchandises sur les lignes 139 et 140.

Au niveau de la gare cela implique un passage à niveau de la gare des bus qui ralentit régulièrement le trafic sur l'Avenue Albert 1^{er} donnant accès à Limelette.

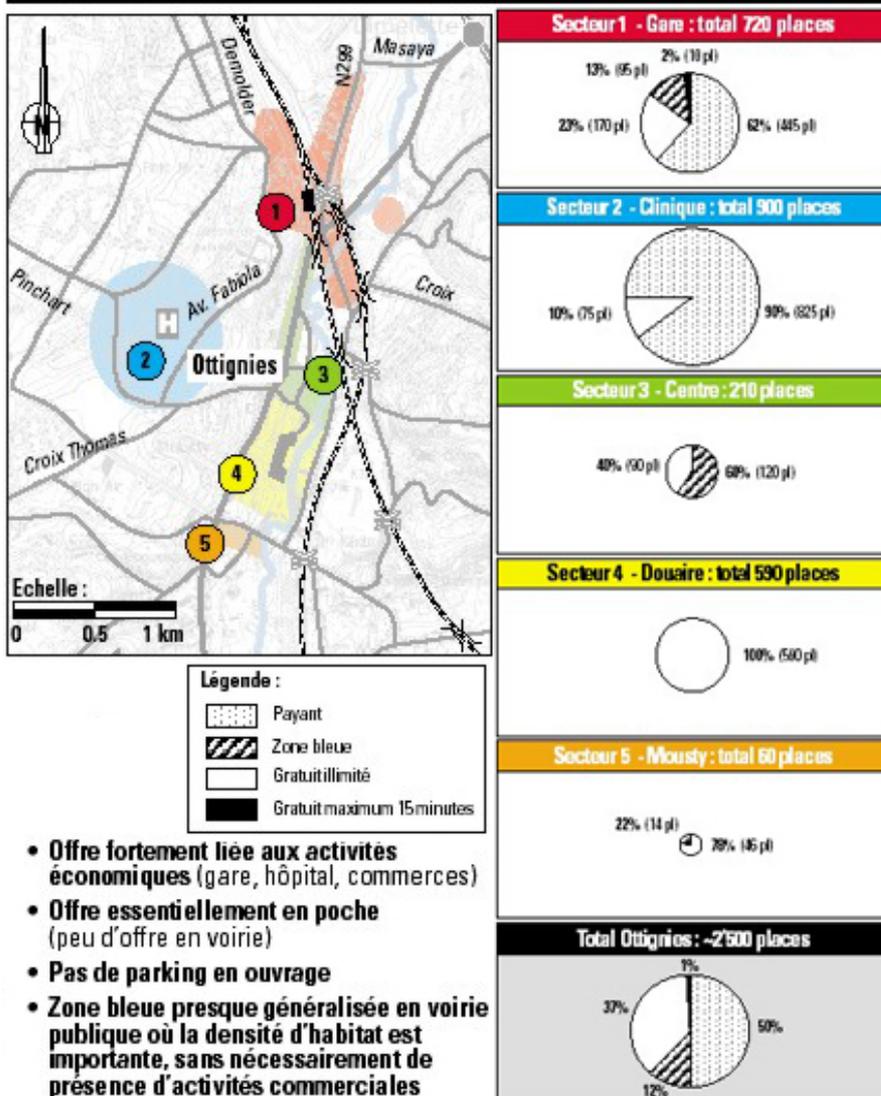
Ainsi le développement d'une nouvelle liaison routière est programmé dans le cadre du développement du RER.

Elle se situera dans le prolongement de l'Avenue Massaya au-dessus des voies de chemin de fer, pour rejoindre l'avenue des Villas. Les usages potentiels de cette liaison sont nombreux et diversifiés :

- accès au parking d'échanges (P+R) que la SNCB projette d'agrandir à 1000 places côté Rue des Villas.
- Accès à la clinique et à l'Athénée.
- Désenclavement des quartiers résidentiels (Petit Ry, Buston)
- Renforcement de la circulation des bus dont une partie s'arrêterait dorénavant de ce côté des voies.

9.3.2.2 L'offre de parking en gare

Offre en stationnement à Ottignies



Le parking de la gare est une question d'envergure à Ottignies. Celui-ci, un des principaux P&R de la région (avec Gembloux), génère un trafic problématique et le stationnement, dispersé et encombrant, dénature actuellement les sites qui lui sont dévolus transitoirement.

Le parking de la gare représente 720 places sur un total estimé de 2500 places pour Ottignies.

62% des places sont payantes et 15% payantes et limitées.

On relève un taux d'occupation maximum, et environ 60 places de stationnement illicites dans le secteur de la gare, et une quinzaine sur l'avenue des Combattants.

De plus, à court terme, le parking provisoire Delvaux sera supprimé (160 places), notamment pour densifier le quartier de la gare.

D'ambitueuses solutions sont planifiées dans le cadre du futur projet RER et en attendant sa réalisation, le problème n'est pas résolu et s'aggrave même.

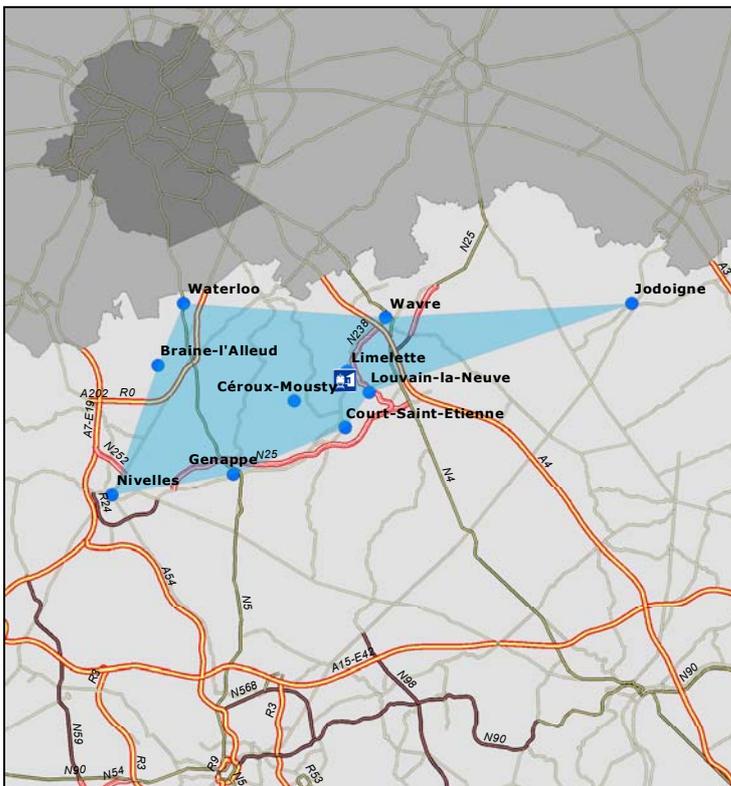
Ainsi une solution en deux temps est planifiée :

- Construction d'un P&R de 370 places sur les terrains situés à l'ouest de l'avenue des Droits de l'Homme. Ce projet offre une liaison directe à l'autoroute sans encombrer la place de la gare, centre névralgique de l'accès à Ottignies. Ce projet est une alternative aux véhicules stationnés « sauvagement » aux alentours de la gare (l'offre totale sera augmentée de +25%, soit environ +200 places).

- Construction d'un P&R de 1000 places (réparties sur 3 étages), rue des Villas, derrière la gare sur le Plateau. Il existe déjà un parking de 350 places à cet emplacement. L'idée est d'en tripler la capacité et de lui offrir une nouvelle liaison routière à l'aide d'un large passage sur voies (dans le prolongement de l'avenue Massaya). Ce projet devrait être réalisé par la SNCB dans le cadre du projet RER. Une fois construit, le parking des Droits de l'Homme devrait être réduit et un lotissement développé sur le site.

Ce P&R Villas constituera une solution forte pour régler les problèmes de stationnement dans le quartier de la gare. Et ces différents projets de développement auront une influence importante sur la N237 dans sa traversée d'Ottignies, actuellement saturée aux heures de pointe.

9.3.3 Offre de bus en gare d'Ottignies



On compte 256 bus par jour devant la gare d'Ottignies : 175 bus/jour/sens vers Wavre, 114 vers Louvain-la-Neuve, 92 vers Nivelles, 56 vers Bruxelles, 24 vers Jodoigne, 21 vers Braine-l'Alleud. On constate que l'offre est surtout orientée vers Wavre, Louvain-la-Neuve et Bruxelles. Ainsi, les principales lignes de bus renforcent des liaisons existantes en train. Les relations vers l'ouest sont aussi importantes surtout vers Genappe, Nivelles (voir carte ci-contre, CREAT, 2003).

La gare des bus, située devant la gare possède un accès réservé aux bus et taxis. Elle offre en outre une coordination horaire avec les trains (système aribus).

Descriptif des lignes de bus communales	
Ligne n°18	Ottignies (gare) - Limelette – Clinique
Ligne n°20	Ottignies – Louvain-la-Neuve – Wavre
Ligne n°28	Genappe - Cérroux – Ottignies
Ligne n°30	Chastre - Hevillers - Court-St-Etienne – Ottignies
Ligne n°31	Chastre - Tourinnes –Court-St-Etienne – Ottignies
Rapido n°1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve – Ottignies
Rapido n°3	Waterloo - Braine-l'Alleud - Ottignies - Louvain-la-Neuve
Rapido n°22	Ottignies - Wavre

Le PCM définit plusieurs objectifs concernant la desserte bus à Ottignies, l'objectif étant de valoriser la gare IC-RER par le renforcement des rabattements bus :

- A court terme, il s'agit de créer une rame type RER de liaisons de bus « express » depuis Louvain-la-Neuve en relation avec Bruxelles (via Ottignies) en renforçant le réseau de Rapidobus et certaines lignes locales.
- A moyen terme, il est proposé de poursuivre la valorisation des arrêts Rapidobus, de renforcer la concentration de bus de/vers la gare et de désenclaver certains quartiers d'habitations mal-desservis (notamment les lotissements du Plateau-ouest, mal connecté au centre et à la gare).

Notons l'offre conséquente de 6 taxis, en permanence devant la gare.

9.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE D'OTTIGNIES

9.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

Ottignies est la deuxième gare de Wallonie (après Namur et avant Liège) et la 11^{ème} gare belge. Elle est destinée à devenir la dernière gare du RER bruxellois sur la ligne 161.

La fréquentation de la gare d'Ottignies a d'abord connu une augmentation de 12% entre 1984 et 1995 avant d'enregistrer une baisse de 8% jusqu'en 2001. Cette baisse est sans doute due aux importants travaux de rénovation du bâtiment de la gare à l'époque. Depuis lors, la fréquentation de la gare semble stationnaire.

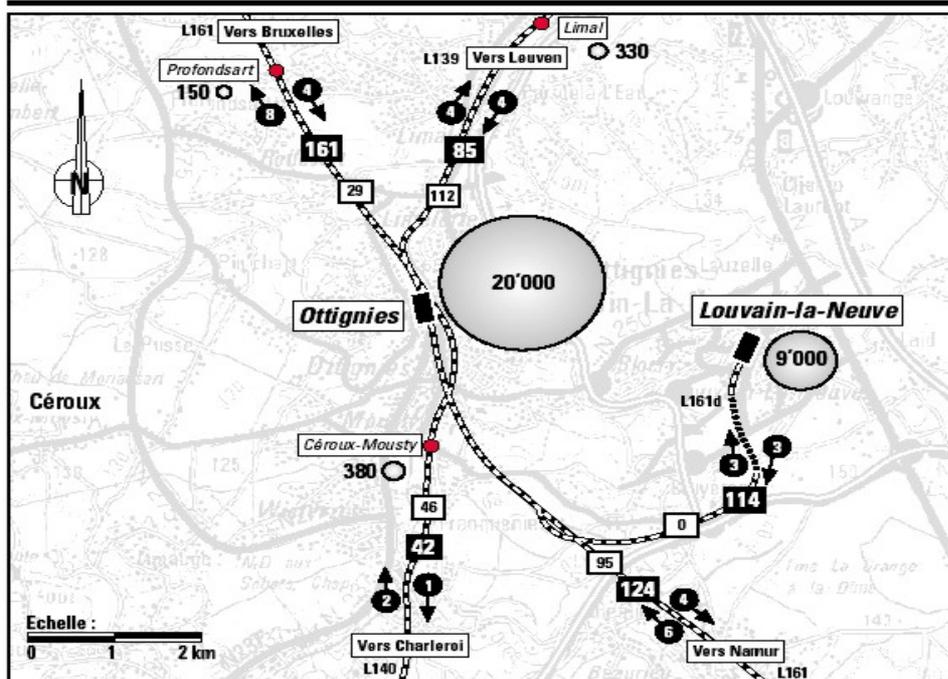
Sa fréquentation le week-end (34% d'un jour de semaine) est un peu plus faible que celle de Namur (39%), et légèrement au-dessus de la moyenne pour les 10 gares (33%).

La gare d'Ottignies est un important nœud ferroviaire à la rencontre des lignes L161 reliant Namur à Bruxelles, L139 vers Wavre - Leuven et L140 qui rejoint Charleroi et Braine-l'Alleud.

BXL-midi	37' à 52'	Gembloux	09' à 17'
BXL-Luxembourg	16' à 31'	Wavre	08'
Namur	22' à 42'	Leuven	38' à 1h25'
Liège	1h13' à 2h06'	Charleroi-sud	41' à 1h14'
Dinant	58' à 1h06'	Binche	1h32' à 1h48'
Luxembourg	2h09' à 2h33'	Braine-l'Alleud	1h06' à 1h21'
Louvain-la-Neuve	06'	Céroux-Mousty	02'

La gare d'Ottignies est très bien située dans le triangle wallon et joue un rôle très important de gare de transit. Près de 45% des personnes que nous avons interrogées à Ottignies étaient en transit.

Offre ferroviaire et contraintes liées au transport de marchandises



Nombre de trains en passage en gare d'Ottignies :

- en direction du sud (L161, L161d et L140) = 421
- en direction du nord (L161 et L139) = 387

=> ... **quelles évolutions ?**
quelles capacités ?

Légende

- 124** Nombre de trains de voyageurs par jour ouvrable (deux sens)
- 95** Nombre de convois de marchandises par jour ouvrable (deux sens)
- Nombre de trains de voyageurs en heure de pointe matinale (7-8 h)
- Gares / points d'arrêt dans la commune
- 9'000** Nombre quotidien de voyageurs par jour ouvrable (montées et descentes)

On constate, sur ce schéma issu du PCM d'Ottignies, les très fortes liaisons avec Bruxelles. Une moyenne de plus de quatre trains par heure tout au long de la journée. Les liaisons vers Namur et Louvain-la-Neuve sont également importantes.

Type et nombre de trains s'arrêtant à Ottignies selon les directions (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)

	IC		IR / CR		P		L	
	Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers
Bruxelles	37	36	18	36	7	10	18	18
Louvain-La-Neuve			36	18		2	18	36
Namur	36	37			5	6	18	19
Luxembourg	17	18			2 (Jem.)	3 (Jem.)		
Liège (Huy – Liers)	11	11			2 (Huy)	2 (Huy)		
Dinant	8	8						
Wavre					3	7	35	37
Leuven					3	4	18	17
Charleroi – Tamines					2	2	18	17
Binche			18	18				
Braine-l'Alleud					1		7	8
Total		73		54		30		108

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	Bruxelles m-c-n-s-l – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle – Libramont – Marbehan – Arlon – Luxembourg (L).	1 jour/sens
	Bruxelles m-c-n-s-l – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne – Statte – Huy – Flémalle H. – Liège g-p – Herstal – Milmort – Liers	1 jour/sens
	Bruxelles m-c-n-s-l – Ottignies – Gembloux – Namur – Jambes – Lustin – Godinne – Yvoir – Dinant	1 jour/sens
IR	Louvain-la-Neuve – Ottignies – 5 gares – Bruxelles l-s-n-c-m – 4 gares – La louvière c-s – Leval – Binche	1 jour/sens
	Louvain-la-Neuve – Ottignies – 9 gares – Bruxelles l-s-n-c-m	1/heure
L	Louvain-la-Neuve – Ottignies – Limal – Bierges – Wavre – Basse-Wavre – Gastuche – Archennes – Florival – Pecrot – 4 gares – Leuven	1 jour/sens
	Wavre – Bierges – Limal – Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	1 heure/sens
	Ottignies – Céroux-Mousty – 6 gares – Fleurus – Lodelinsart – Charleroi o-s – (5 gares – Tamines 1 sur 2 – vers Namur (1))	1 heure/sens
	(Nivelles – Lillois – Braine-l'Alleud – 7 gares (7 vers Ni., 8 vers Ott)) – Bruxelles m-c-n-s-l – 8 gares – Ottignies – Louvain-la-Neuve	1 heure/sens
P	Ottignies – Limal – Bierges – Wavre – Basse-Wavre – Gastuche – Archennes – Florival – Pecrot – 4 gares – Leuven	4 vers Le (2/2), 3 vers Ott (1/2)
	Charleroi s-o – 8 gares – Ottignies – 4 gares – Bruxelles l-s-n-c-m – (Schaerbeek 2)	1 Hp-m (O), 2 Hp-s (C)
	(Charleroi s-o – 8 gares 1) – Ottignies – Limal – Bierges – Wavre	1 Hp-m
	Nivelles – Lillois – Braine-l'Alleud – 7 gares – Bruxelles m-c-n-s-l – 8 gares – Ottignies – Louvain-la-Neuve	1 Hp-m
	Ottignies – (6 gares 1) – Bruxelles s-l	2 Hp-m
	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Ciney – Marloie – Jemelle	2 Hp-m (B), 3 Hp-s (J)
	Ottignies – 3 gares – Gembloux – 4 gares – Namur	1 Hp-m, 2 Hp-s
	Bruxelles (m-c-n-s-l-e) – Ottignies – Gembloux – Namur – Andenne – Statte – Huy	2 Hp-m (B)/ 2Hp-s (H)
	Bruxelles s-l – 6 gares – Ottignies – 2 gares – Wavre – Basse Wavre	1 Hp-s
	Bruxelles m-c-n-s-l – 8 gares – Ottignies – Louvain-la-neuve	1 Hp-s
	Grammont – 8 gares – Bruxelles s-l – Etterbeek – Ottignies	1 Hp-m

9.4.2 Les différentes haltes communales

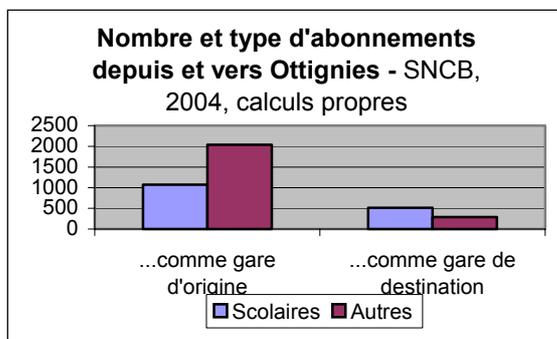
Points d'arrêt communaux (SNCB, 2004)	Type de trains	Nombre de trains	Type d'arrêts	Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)
Ottignies	IC- IR- L- P	265	Gare	13836
Louvain-la-Neuve	IC- IR- L- P	114	Gare	4335
Céroux-Mousty	L	41	Halte	180

Le territoire communal compte 3 points d'arrêts en tout. La gare de Louvain-La-Neuve, 36^{ème} gare belge et 11^{ème} gare wallonne (en 2003), est en cul-de-sac et tous les trains s'y rendant s'arrêtent nécessairement à Ottignies. Le quartier de la gare est en plein développement. Un vaste centre commercial et un parking vont y être construits.

Notons également que le devenir de la gare Ottignies et de son attractivité peut être influencé par la création d'une nouvelle gare à proximité de Louvain-la-Neuve, car certains navetteurs – ceux résidant à l'est de la E411 notamment – pourraient préférer quitter leur véhicule à Louvain-la-Neuve bis, en raison d'une accessibilité plus directe, plutôt que de s'engager dans le quartier de la gare d'Ottignies déjà fort fréquenté aux heures de pointe.

Le point d'arrêt de Céroux-Mousty (sur la L140 vers Charleroi) ne compte que deux trains par heure et 4 trains P. Elle semble se comporter comme Lonzée (165 voy.jour.) et Beuzet (143) à Gembloux ou comme Obaix-Buzet (124) à Luttre et Maffle à Ath. C'est-à-dire qu'il s'agit de petites gares périurbaines de rabattement vers les gares IC. Ce pose dès lors la question de l'évolution qu'on leur souhaite.

9.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE D'OTTIGNIES



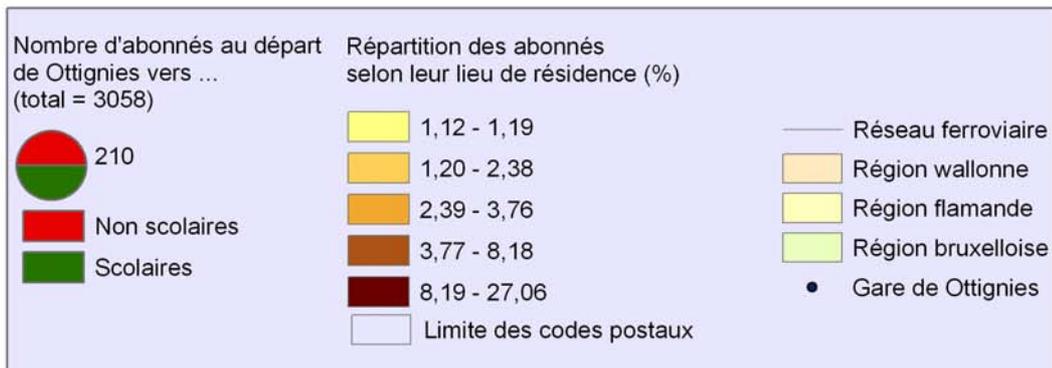
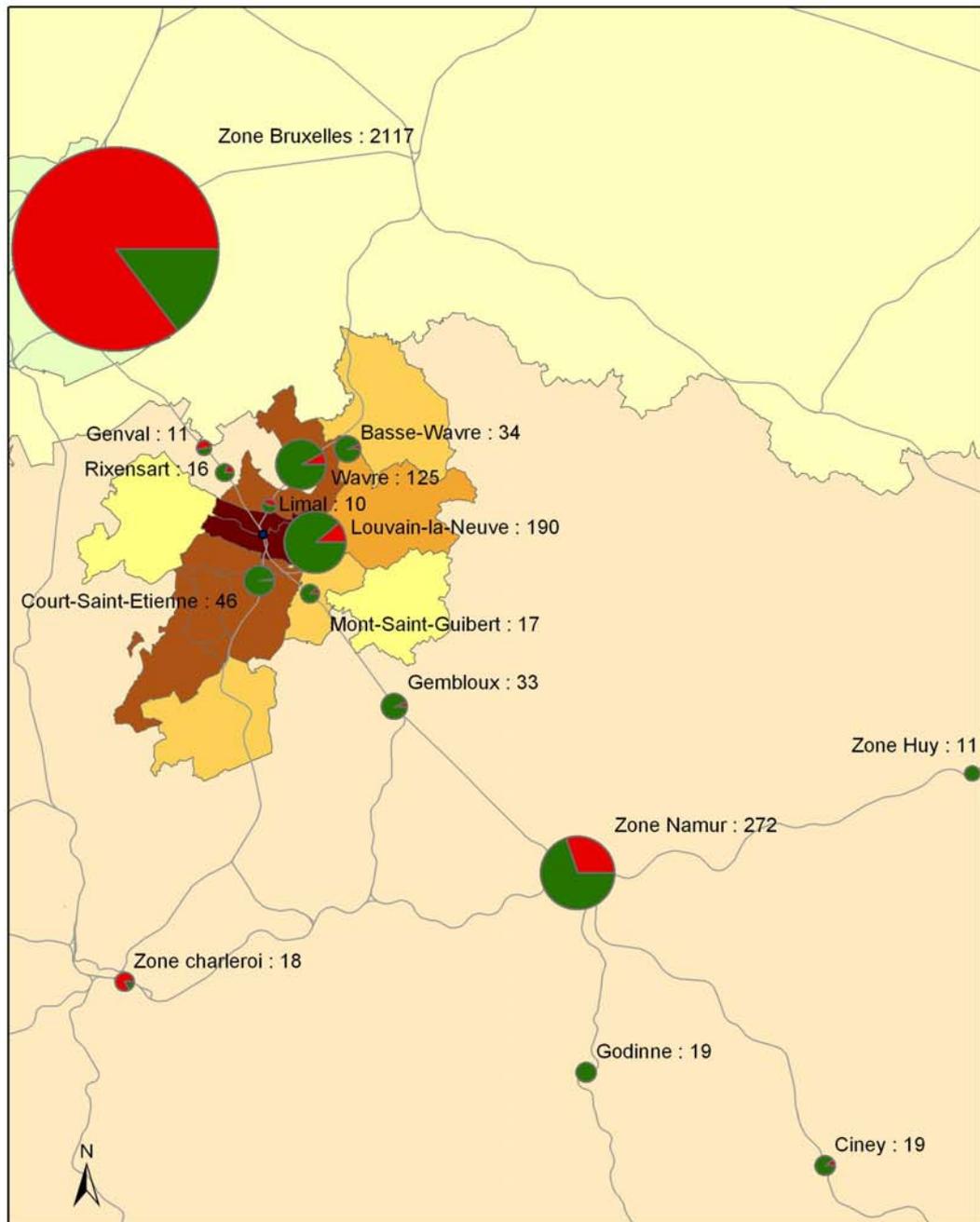
Selon notre typologie de gare, Ottignies est une gare d'origine. 80% des abonnés y embarquent pour se rendre sur leur lieu d'activité à 65% lié au travail. Seulement 20% y débarquent, principalement pour les études (à 36%).

L'important taux de fréquentation de la gare d'Ottignies tient à plusieurs éléments : d'abord, son rôle de nœud ferroviaire en fait un lieu de passage important ; ensuite, la commune d'Ottignies – Louvain-La-Neuve s'institue en pôle culturel de la nouvelle province du Brabant Wallon et constitue à la fois un pôle d'enseignement supérieur (17.000 étudiants à l'université), secondaire (3.400 élèves) et fondamental (3.800 élèves) ; enfin, elle est un pôle d'emploi puisque la commune compte 16.000 emplois, salariés et indépendants.

La gare d'Ottignies est marquée par un taux extrêmement faible d'abonnés par rapport à l'ensemble des usagers de la gare. Il n'en représente que 28%. Cette situation s'explique par l'important rôle de gare de transit d'Ottignies. En effet, de nombreux étudiants y permutent pour se rendre à Louvain-la-Neuve, mais aussi Wavre, Braine-l'Alleud, ... On peut donc imaginer que le taux de voyageurs en transit est au moins de 40% du total de voyageurs, probablement beaucoup plus².

² Notons à ce propos que le comptage annuel de passagers montant de la SNCB, qui s'effectue sur les quais pendant une semaine d'octobre, comptabilise aussi tous les usagers en correspondance. Le flux de voyageurs obtenu pour la gare (13836 montant/jour de semaine en 2003) n'indique donc pas réellement les relations avec la commune de la gare.

9.5.1 Caractéristiques d'Ottignies comme gare d'origine



9.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare d'Ottignies

Gares de destination depuis la gare d'Ottignies (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE BRUXELLES	2158	69	318	272
ZONE NAMUR	282	9	198	51
LOUVAIN-LA-NEUVE	190	6	169	66
WAVRE	125	4	115	31
COURT-SAINT-ETIENNE	46	1	45	9
BASSE-WAVRE	34	1	32	11
GEMBLoux	33	1	31	13
CINEY	19	1	17	6
GODINNE	19	1	19	0
ZONE CHARLEROI	18	1	3	3
AUTRES	185	6	126	31
TOTAL	3109	100	1073	493

La principale destination au départ d'Ottignies est Bruxelles (69%) et concerne 85% de travailleurs et seulement 15% d'étudiants. Ensuite vient Namur, avec 10% d'abonnés, qui est, après Bruxelles, la première destination estudiantine depuis Ottignies.

Les destinations suivantes sont aussi liées à la scolarité. Il s'agit de Louvain-la-Neuve (6%), Wavre (4%), Court-Saint-Etienne (2%), Gembloux (1%).

Ainsi, Bruxelles attire la plupart des travailleurs, et les gares brabançonnaises (ainsi que Gembloux et Namur), plus proches d'Ottignies accueillent la majorité des étudiants.

On peut remarquer que les destinations scolaires sont aussi celles qui s'associent au plus haut taux d'abonnements combinés au départ. Seuls 11,5% des travailleurs vers Bruxelles possèdent un abonnement combiné alors que 23% de l'ensemble des étudiants en possèdent un.

9.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Ottignies comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
											sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%			
Ottignies	1649	53	575	54	1074	53	35	210	43	13	99	17	47	111	10
Communes limitrophes	1066	34	390	36	676	33	37	237	49	22	134	34	57	103	15
Com. non-limitrophes	394	13	108	10	286	14	27	46	10	12	9	8	20	37	13
TOTAL	3109	100	1073	100	2036	100	35	493	100	16	242	23	49	251	12

53% des usagers embarquant à Ottignies viennent de la commune même, ce qui est 9% moins élevé que la moyenne pour les 10 gares. Ce faible score est probablement lié aux mauvaises connexions piétonnes et bus à la gare depuis la plupart des quartiers de la commune. Notons que 48% des abonnés viennent de l'entité d'Ottignies, 35% de Limelette, quartier jouxtant la gare au nord. Seuls 15% sont issus de Céroux-Mousty, plus éloigné et possédant un point d'arrêt SNCB. Louvain-la-Neuve représente 3% des abonnés en gare d'Ottignies. Au sein de la commune, le nombre d'abonnements combinés est le plus faible à Limelette (6%), vu la proximité de l'entité à la gare, et le plus élevé à Céroux-Mousty (29%), vu son éloignement.

Ce qui caractérise Ottignies, tout comme Gembloux, est l'attraction particulièrement élevée de la gare sur les habitants des communes limitrophes. Ils représentent 34% des abonnés. De même, il représente la majorité des abonnements combinés (49%).

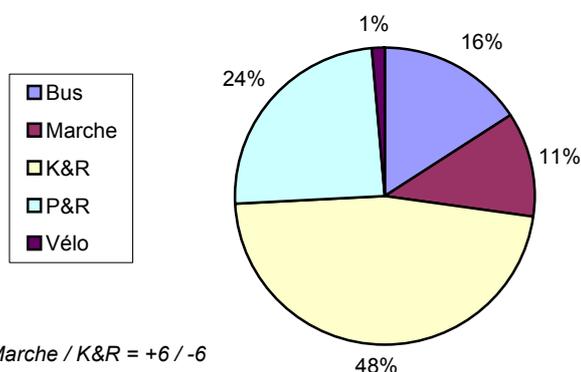
Les communes limitrophes les plus attirées sont situées au sud-ouest (Genappe, 10% et Court-St-Etienne 8%), et au nord (Wavre, 8%). Wavre fournit 8% des abonnés en gare d'Ottignies alors que la commune dispose d'une gare bien reliée à Ottignies, mais la rupture de charge et le manque de parking semblent assez dissuasifs pour inciter bon nombre d'habitants de la commune à se rendre directement à Ottignies. Ce sont surtout les communes de l'ouest qui fournissent beaucoup d'abonnés venant en bus jusqu'à la gare (Genappe, 49%, Waterloo et Nivelles 50%).

L'aire d'attraction de la gare d'Ottignies semble particulièrement étendue sur l'axe nord-est / sud-ouest (perpendiculaire à la ligne 161 vers Bruxelles). Grez-Doiceau, commune non-limitrophe au nord-est, compte encore 2% d'abonnés. De même, de nombreux abonnés viennent de Chastre (sud-ouest). Cependant, on trouve des abonnés jusqu'à Iltre à l'ouest et Jodoigne à l'ouest, soit sur un rayon de plus de 30 km. Ainsi, le rôle de P&R de la gare d'Ottignies est significatif (probablement le plus fort en Wallonie avec Gembloux).

Il faut signaler le taux impressionnant d'abonnements combinés TEC-SNCB relevé à Jodoigne, qui se situe à 25 kilomètres d'Ottignies. 16 des 27 abonnements sont combinés. De plus, il s'agit essentiellement de personnes se rendant à Bruxelles. Cela révèle l'existence de liaisons de bus importantes, mais surtout de l'éloignement de la commune de toute gare rabattant vers la capitale.

9.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare d'Ottignies

Mode d'arrivée à la gare (Ottignies = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres

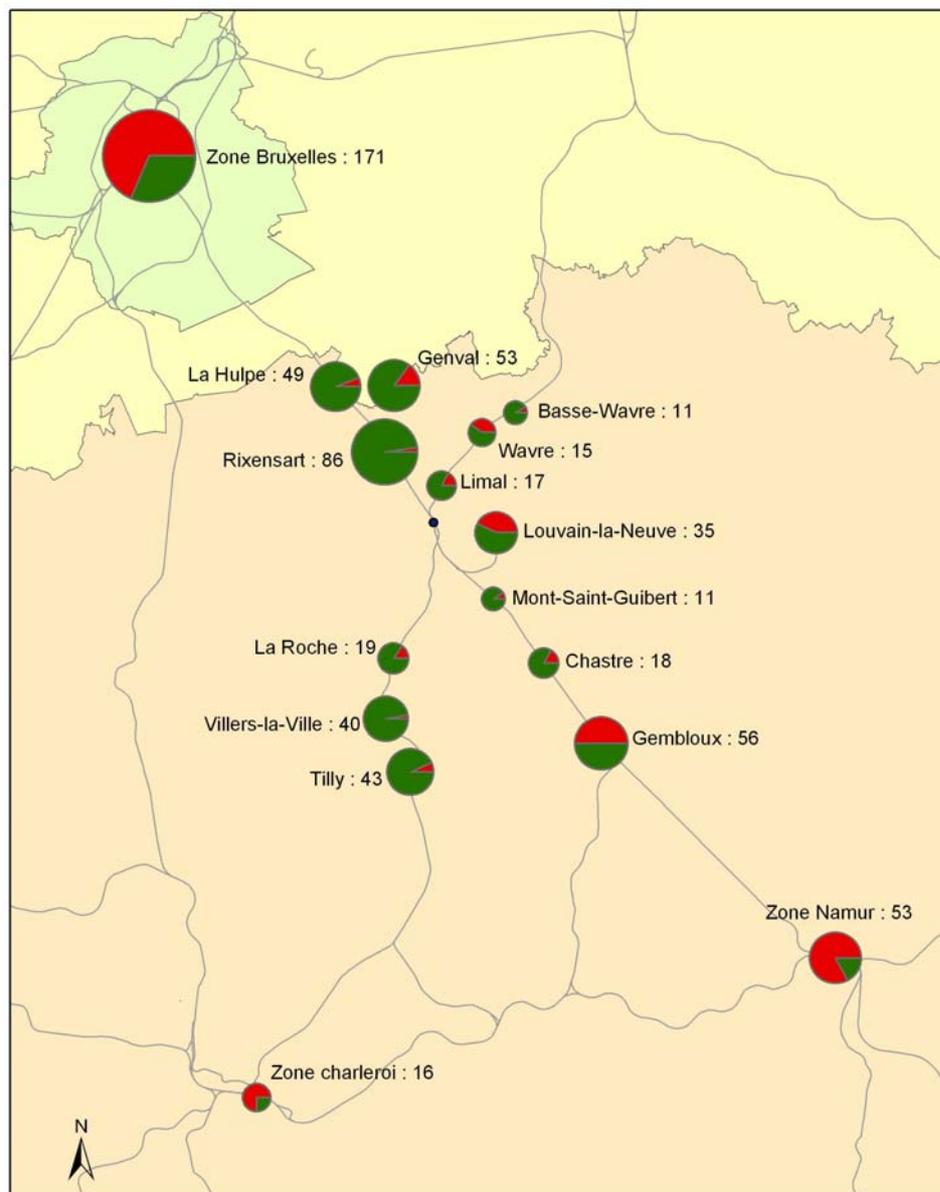


La répartition modale des arrivées à Ottignies se caractérise par la part importante du bus. En effet, la gare est le centre névralgique de nombreuses lignes circulant dans le Brabant Wallon. De plus, la gare des bus est bien intégrée à celle des trains.

Le taux de P&R est également important et semble aujourd'hui limité par la seule capacité de la gare à accueillir davantage de voitures.

Selon nos calculs, la part de la marche à pied apparaît comme relativement élevée, ce qui est peut-être un peu surfait compte tenu des difficultés d'accès piétons à la gare.

9.5.2 Caractéristiques d'Ottignies comme gare de destination



9.5.2.1 Gare d'origine des abonnés à destination d'Ottignies

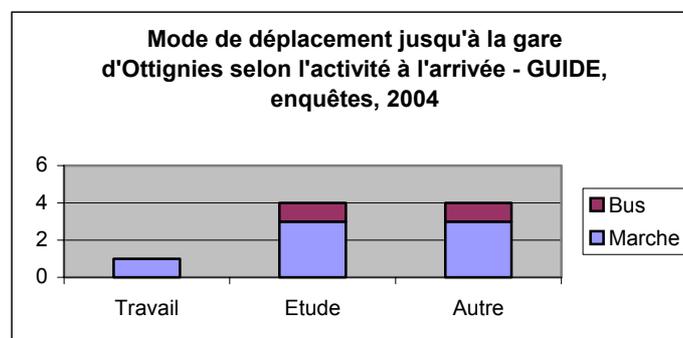
Gares d'origine des abonnés à destination d'Ottignies (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
ZONE BRUXELLES	130	16,3	48
RIXENSART	86	10,8	84
GEMBOLOUX	56	7,0	28
GENVAL	53	6,6	45
LA HULPE	49	6,1	46
ZONE NAMUR	43	5,4	1
TILLY	43	5,4	40
VILLERS-LA-VILLE	40	5,0	39
LOUVAIN-LA-NEUVE	35	4,4	20
LA ROCHE	19	2,4	16
CHASTRE	18	2,3	15
LIMAL	17	2,1	14
ZONE CHARLEROI	16	2,0	4
WAVRE	15	1,9	9
AUTRES	178	22,3	102
TOTAL	798	100	511

Ottignies est une gare de destination à dominante scolaire (64%). Les gares d'origine de la plupart des étudiants se situent dans un rayon relativement réduit d'environ 10 km allant de Rixensart à Gembloux sur la ligne 161 et de Tilly à Wavre sur la ligne 139.

Les travailleurs se rendant à Ottignies viennent quant à eux des principaux pôles urbains que sont Bruxelles, Gembloux, Namur et Charleroi. On constate donc que le rayon d'attraction d'Ottignies pour les travailleurs est beaucoup plus élevé que pour les étudiants.

9.5.2.2 Mode de transport des voyageurs depuis la gare d'Ottignies

Nos enquêtes, très peu significatives dans ce cas, témoignent de notre rencontre d'étudiants se rendant à l'Athénée tout proche (5' à pied) et de personnes se rendant à l'hôpital d'importance régionale (12' à pied). Le bus est également utilisé par ces catégories.



9.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE D'OTTIGNIES.

Ce qui marque d'emblée l'observateur en gare d'Ottignies, c'est l'ampleur des flux qu'elle draine et l'étroitesse des installations conçues pour les contenir.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le bâtiment est d'une architecture contemporaine qui révèle un contraste fort avec les quais et la passerelle, non restaurés. La salle d'attente est moderne, y règne l'ambiance aseptisée des lieux où l'importance a été placée sur la fonctionnalité de l'équipement.



Plusieurs commerces et services sont implantés dans la salle des pas perdus : une agence de la Western Union, une antenne de B Security (service interne de surveillance des gares), une confiserie, une sandwicherie, une agence TEC, un Travel Center (bureau d'information pour les déplacements en Belgique et à l'étranger) en sus des 3 guichets. On soulignera aussi la présence de la librairie sur l'un des quais, non rénovée.

Comme dans la majorité des gares étudiées, ces services ont leurs semblables automatisés : distributeurs de snacks et boissons, de tickets de transport et présentoirs de journaux gratuits. À terme, les services offerts aux voyageurs s'orientent vers une automatisation progressive, limitant au strict minimum les interactions entre usagers et agents. Notons qu'il s'agit probablement d'un pas de plus effectué dans la direction de la réserve du droit de la mobilité aux personnes socialement privilégiées : en effet, se déplacer en transport public requiert déjà des moyens financiers. Cela demandera prochainement des compétences spécialisées, car l'utilisation de ces machines suppose évidente la maîtrise de codes et de langages inégalement partagés par la société.

Par ailleurs, il est manifeste que tenir un commerce en gare pose problème : beaucoup de ceux-ci font faillite (c'est le cas, notamment, de la nouvelle buvette, à louer actuellement) en raison des tranches horaires limitées où l'on fait réellement du profit. En dehors des heures de pointes, il n'y a parfois pas un seul client. Dès lors, pour certains commerçants, il s'agit d'une activité qui ne peut être exercée qu'à titre complémentaire.

Si nous envisageons la gare sous l'angle des multiples usages dont elle fait l'objet, c'est l'impact de sa fréquentation scolaire qu'il faudra relever. La gare constitue un lieu de socialisation pour les écoliers des établissements environnants, avec ses places fortes : la « poubelle » (près du parking des villas) et le sentier (menant à l'école Paul Delvaux, sur le haut plateau).



L'animation de la plate-forme d'échanges (que constituent la gare des bus et la gare ferroviaire) évolue au fil des rythmes scolaires. On y observe également des pratiques plus figées, moins dynamiques : les élèves ne se contentent pas de traverser la gare mais en investissent les lieux. Salle d'attente, boutique de confiserie et quais évoluent dans un mélange de mouvement et de fixité.

L'exemple d'Ottignies nous permet d'avancer l'hypothèse que les divers profils de navetteurs quotidiens - élèves, étudiants ou travailleurs - supposent des modes et des lieux d'appropriation contrastés de la gare tandis que les passagers occasionnels ont une pratique moins ordonnancée et moins clivée de l'espace de transport.

Les travailleurs pendulaires, par exemple, peuvent éviter de pénétrer dans le bâtiment-voyageur et passer directement du parking aux quais via la passerelle. Le phénomène des « amis de train », développé dans le cadre de l'analyse de la gare de Namur, s'observe de manière évidente à Ottignies. Des groupes se forment dès le parking et rejoignent ensemble les quais et le train pour s'installer toujours dans le même wagon et, enfin, se quitter aux gares successives de Bruxelles.



En termes d'usages, toujours, l'on observe à Ottignies l'appropriation du parvis de la gare par quelques groupes de jeunes qui y organisent au quotidien un trafic de drogue. Outre la présence dissuasive de l'agence de B Security, quelques actions préventives de sécurisation de la gare ont été menées par la police fédérale y ayant détecté de la « criminalité de bandes ». A l'intérieur de la gare, plusieurs affiches renseignent les coordonnées de l'asbl Infor Drogues.

Nous avons recueilli sur la gare d'Ottignies 35 avis négatifs pour 53 avis positifs (une personne pouvant exprimer plusieurs avis). On apprécie surtout la rénovation de la gare, sa modernité, son confort et l'accueil du personnel. Par contre, on lui reproche sa froideur : c'est un lieu « courant d'air » insécurisant, peu attirant et trop petit pour le monde qui y passe (« la gare devient trop petite aux heures de pointe »). Les quais sont peu entretenus et les trains y ont régulièrement du retard.

Soulignons aussi la particularité d'une légère circulation nocturne sur les quais auxquels on a accès par les côtés de la gare : elle est générée par les distributeurs de boissons (proposant notamment de la bière), certains riverains venant s'y acheter à boire et passer un moment sur les quais. La nuit, en effet, la gare d'Ottignies offre le curieux spectacle d'une gare débordant de train qui y sont « garés » jusqu'au matin.

Nous terminerons en relevant l'aspect patrimonial qui était associé à la précédente gare ottintoise. La destruction de l'ancienne gare a été vécue par certains comme un « *désastre culturel* » qui, au moment des événements, a d'ailleurs suscité une certaine mobilisation.

La gare d'Ottignies est citée 15 fois comme gare préférée et, ce, en raison notamment de sa localisation (« *au milieu de tout* », « *elle mène partout* ») et de son architecture.

Au café d'en face, « La chénaie », des cheminots nous expliquent les défauts fonctionnels de la nouvelle gare, tout en regrettant surtout l'*âme*³ perdue de la précédente.

L'intérêt de l'analyse d'un cas comme celui d'Ottignies tient à la nouveauté des installations du bâtiment-voyageurs que les usagers (riverains, écoliers, et jeunes des environs et d'ailleurs) apprennent à s'approprier depuis cinq ans.

³ plusieurs cheminots ont utilisé le terme

9.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

En 1845, se joue le raccordement des lignes de chemin de fer reliant Bruxelles à Luxembourg et Charleroi à Louvain.

Le point central commun à ces tracés ferroviaires est Wavre. C'est donc vraisemblablement là que devrait s'implanter le carrefour ferroviaire.

Pourtant, à la faveur d'argumentaires compliqués, la station commune à ces deux lignes a été établie à Ottignies (1855), sur le versant gauche de la vallée de la Dyle, à distance du centre de la commune qui n'est à l'époque qu'un vague regroupement villageois clairsemé. Et le bourg accueille alors l'un des nœuds ferroviaires les plus importants du pays.



Ce n'est donc pas l'ampleur de la ville qui a décidé les sociétés de chemin de fer à y établir la grande station commune. Toujours est-il que cet événement a marqué un tournant dans le cours de l'évolution d'Ottignies et a exercé une influence notable sur son développement tant démographique qu'économique.

Jusqu'au milieu du 19ème siècle, la structure économique des trois anciennes communes qui composent actuellement Ottignies-Louvain-La-Neuve était fortement marquée par l'agriculture, à l'exception d'un embryon d'activité industrielle dans la vallée de la Dyle. Au fur et à mesure, le sillon très marqué de la vallée de la Dyle devient le site d'implantation de la petite industrie ottintoise, des commerces et de l'habitat du centre. L'implantation de la gare (construite en 1854 et agrandie en 1884) puis celle, en 1924, de la remise à locomotives et de l'atelier de réparations génèrent un développement direct de l'emploi. La gare d'Ottignies joue, à la fois, un rôle de gare-relais pour les marchandises et de gare de formation. Toutefois, à cette époque, la commune ne tient pas encore réellement un rôle de pôle d'emplois : une partie significative de la main d'œuvre locale est occupée à l'extérieur de la commune.

On enregistre à l'époque une croissance démographique importante, due à l'arrivée des nombreux travailleurs attachés au chemin de fer. La population compte relativement peu d'autochtones et une deuxième mutation démographique s'annonce, en 1966, avec la délocalisation de l'Université Catholique de Louvain sur un site voisin : la ville de Louvain-La-Neuve naît.

Au cours des années'60, la fréquentation accrue de la gare par les voyageurs, liée au développement de la clinique et de l'athénée royal tout proches entraîne la réalisation d'une passerelle pour piétons surplombant les voies et connectant le sommet de la butte à la gare, en contrebas. En 1970, avant la suppression du dépôt de locomotives et de l'atelier de réparations, sur un peu moins de 3000 emplois que comptait la commune, près de 300 personnes étaient employées par le secteur du transport.

Depuis 1980, la structure économique est très différente. Au transfert de l'université, s'ajoutent notamment l'implantation d'industries de pointe et l'extension de la clinique d'Ottignies. Le secteur tertiaire devient largement prépondérant dans l'emploi qu'offre la commune.

Suite à d'importants problèmes de sécurité routière sur le parvis de la gare, où bus et voitures manoeuvraient au milieu des voyageurs, de lourds travaux de rénovation ont été entrepris, passant par la reconstruction complète de la gare et le réagencement de ses

abords. La gare actuelle d'Ottignies a été inaugurée en 1999, l'ancienne gare ayant été démolie en 1996. Parmi les anciennes infrastructures destinées aux voyageurs, seuls les quais et la passerelle pour les piétons subsistent.

9.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

En matière d'interactions entre la gare et ses environs proches, il convient avant tout de souligner la configuration atypique de la zone constituant l'espace de transport, implantée sur deux niveaux⁴ et s'étendant sur une vaste surface bordée, de toutes parts, d'énormes parkings. L'aire réservée aux bus, taxis, parkings vélo et « dépose-minute » forme une zone-tampon étendue qui met la gare en retrait du contexte urbain.



Par contre, le tracé de la ligne vers Charleroi est, lui, en contact direct avec son environnement, la voie de chemin de fer formant un axe de pénétration dans le quartier.

Le bâtiment-voyageurs se trouve enclavé entre les deux lignes de chemin de fer qui délimitent, s'éloignant l'une de l'autre puis se rejoignant, une minuscule portion de territoire prise en tenaille entre ces deux voies, et se prolongeant de l'autre côté de la ligne de chemin de fer de Charleroi, à quelques mètres en profondeur. Serait-ce là le « quartier de la gare » ? Ou cette expression serait-elle plus adéquate pour désigner le quartier résidentiel construit de l'autre côté, face au parking des villas qui semble vivre au rythme du train ?

Les interactions entre la gare et ses environs proches sont à l'évidence marquées par les inconvénients de circulation et de stationnement. L'autre problématique est posée par le trafic marchandise passant sur la ligne de Charleroi, lequel est en nette augmentation. Les trains, plus longs, plus lourds et plus nombreux, rendent les nuisances plus difficilement acceptables par les riverains (« surtout la nuit »). Leur enchaînement impose, par ailleurs, de fréquentes ruptures de circulation pour les automobilistes à hauteur du passage à niveaux.

Partant du point de vue de la gare, on note que les installations et les services offerts par celle-ci sont peu utilisés par les riverains, excepté l'agence de la Western Union et les guichets : le quartier ne disposant d'aucun distributeur d'argent, la gare sert également de terminal bancontact pour certains usagers du quartier. Avant la reconstruction de la gare d'Ottignies, pourtant, le buffet ne désemplissait pas -notamment en raison de la personnalité de sa patronne- et drainait une clientèle d'habités riverains mêlés aux passagers du train et aux cheminots.

Seuls deux commerces du quartier, un café (« La chênaie ») et une boutique de téléphonie (qui propose des téléphones publics, connections Internet et fait office de café) fonctionnent en interaction avec la gare. Les horaires de la téléboutique ne coïncident pas avec ceux des trains, mais bien ceux du café, qui ouvre à 5h pour servir quelques navetteurs et cheminots.

L'agence de la Western Union localisée à l'intérieur du BV fonctionne principalement avec les habitants du quartier, dont une forte proportion d'étrangers, étudiants à l'UCL. C'est ce qui justifie l'implantation de cette boutique de téléphonie (qui affiche des promotions pour les communications téléphoniques avec l'Afrique). D'après sa gérante, « Il faut dire que les autres gens n'ont pas besoin de venir ici, il y a tout à l'intérieur de la gare. Et puis, ils passent directement des quais à leur voiture ».

⁴ Le parking dit « des villas » étant situé sur le haut plateau et les autres parkings se trouvant en face de la gare, en contre-bas.

La poste, implantée en face, ne propose aucun service ouvert au public : ces bureaux sont à destination exclusive des employés (tri, ...), les services au public étant localisés dans le centre d'Ottignies.

Le week-end, tout est fermé. Et, en règle générale, il semble s'agir d'un quartier très peu animé en dehors des heures d'afflux. L'absence de commerces en connexion avec la gare dans le quartier ressort des réponses apportées à la question des « haltes » dans notre enquête auprès des usagers : outre les quelques usagers qui disent effectuer une petite course à l'intérieur du bâtiment, les arrêts des quelques autres sont motivés par l'accompagnement, des enfants le plus souvent, et ce en dehors du « quartier » de la gare.

Sur 9 personnes pour lesquelles Ottignies est la gare liée à une activité, 3 font une halte, 2 pour des courses dans la gare et 1 pour visiter quelqu'un dans le quartier. Tous 3 se déplacent à pied. Sur 23 personnes dont Ottignies est la gare liée au domicile, 7 font une halte, 4 pour des courses et 3 pour déposer / reprendre quelqu'un, principalement en dehors du quartier.

Quelques commerces attirent encore les usagers dans le quartier de la gare, même lorsqu'ils ne doivent pas prendre le train. Les autres s'y donneront rendez-vous où viendront visiter des amis habitant dans le quartier (ce qui en souligne la fonction résidentielle).

Sur 52 personnes interrogées en gare d'Ottignies, 17 nous disent venir dans le quartier de la gare même si elles n'ont pas de train à prendre : 6 y viennent pour les commerces, 3 pour se rendre chez des amis et les autres viennent à la gare pour prendre le bus ou retrouver des amis.

9.9 BILAN DE LOCCUPATION ACTUELLE DES SOLS

Les superficies bâties représentent un peu plus de la moitié (55,0 %) du périmètre de 800m autour de la gare d'Ottignies. Cette occupation résulte pour l'essentiel de la résidence (40,2 %, valeur supérieur à la moyenne) alors que le commerce (1,84 %), l'industrie (4,9 %) et les infrastructures publiques (8,0 %) occupent des surfaces nettement moins élevées que la moyenne observée.

Le solde des terrains (44,8 %) est occupé par des espaces non bâtis (23,4 %, soit plus que la moyenne) et par des espaces réservés aux infrastructures de transports (21,4 %, soit moins que la moyenne). L'essentiel des espaces réservés le sont par l'emprise du chemin de fer puis par l'accès à la voie rapide Louvain-la-Neuve – Wavre.

Les terrains non bâtis sont principalement situés à proximité de l'emprise des chemins de fer ce qui implique que la gare est pratiquement isolée du tissu bâti. Seul la route vers Limal et deux lotissements sont proches de la gare. Les terrains industriels sont également situés le long de l'emprise du chemin de fer. A l'ouest de la gare, les terrains sont principalement résidentiels mais d'un bâti peu dense avec plusieurs parcelles non bâties. A l'est et au sud le bâti résidentiel est plus dense à front de voirie cependant les îlots sont parfois assez lâches.

Les occupations du quartier de la gare d'Ottignies sont, sur plusieurs aspects, assez analogues à celui de Ans.

9.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Malgré l'éloignement de la gare par rapport au centre-ville et au site de Louvain-la-Neuve (zonings et UCL), on recensait en 1991 un peu plus de 2.700 emplois, principalement tertiaires, dans un rayon de 1.500 mètres autour de celle-ci. Ce qui s'explique par la présence, dans cette aire, de la clinique, de nombreuses écoles, de quelques ateliers dont une imprimerie ainsi que de commerces (horeca, garages, poste...). Un peu moins de 10 % de ces employés arrivaient en train à Ottignies, proportion assez élevée en comparaison avec les autres gares étudiées.

Comme gare d'origine, Ottignies se démarque également par la proportion de résidents autour de la gare qui prennent le train pour aller travailler : plus de 22 % (850 personnes sur 3.800).

Actuellement, la ville tente de développer un nouveau parc de bureaux à proximité de la gare. Cependant, la future venue du RER et le besoin de parkings qui en découlerait, bloque certains projets.

Potentialités et développement

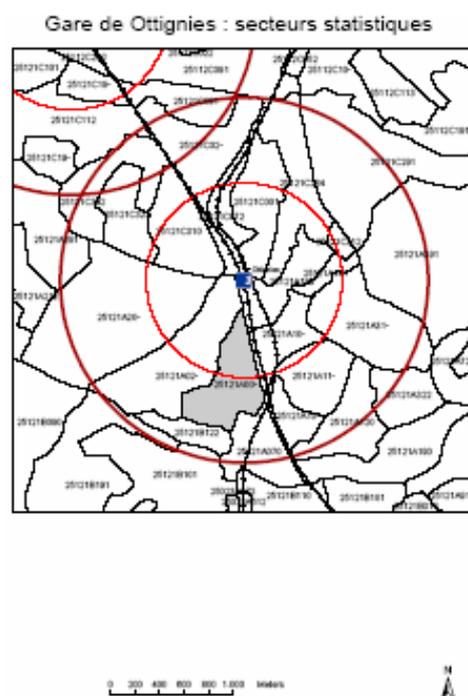
L'implantation d'un nouveau parc d'affaires à 300 mètres de la gare a fait l'objet d'un PCA. Etant donné la proximité de ces terrains à la gare, la commune a choisi d'y favoriser l'implantation de bureaux. A côté de ces implantations, la construction de plusieurs immeubles à appartements et de deux surfaces commerciales devrait se réaliser.

9.11 HABITAT ET HABITANTS

Les quatre groupes de secteurs statistiques considérés dans notre analyse sont les suivants :

- zone 1 (périmètre des 800m autour de la gare) : A00-, A10-, A141, A189, C001, C284, C310 ;
- zone 2 (couronne 800-1500m) : A02-, A070, A11-, A120, A13-, A20-, A31-, A391, B122, C02-, C212, C291, C323 ;
- zone 3 (quartiers résidentiels au dessus des voies sur le haut plateau) : A02-, A20- ;
- zone 4 (quartiers résidentiels du bas des voies) : A189, C001, C212, C284, C291.

Cette découpe statistique ambitionne de mettre à jour la spécificité des évolutions et des caractéristiques de populations résidentes dans les secteurs statistiques du haut et du bas plateau jouxtant la gare.



9.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidente

D'après le schéma de structure communal, réalisé en 1990, le territoire de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est plus urbanisé que celui de la plupart des communes proches.

Cette urbanisation est directement liée à l'arrivée du chemin de fer, puis à l'implantation du site de Louvain-la-neuve et enfin à la périurbanisation du Brabant Wallon.

Une telle évolution est donc principalement à mettre en lien avec un solde migratoire plus important que le solde naturel.

Il faut souligner que peu de migrants sont des migrants définitifs : les effets de ces deux phénomènes s'équilibrent, les migration n'entraînant pas un gain de population définitif.

A Ottignies, on relève la forte rotation de la population jeune (étudiants de Louvain-la-neuve), surtout étrangère. Il faut encore mentionner que la population occasionnelle non étrangère qu'abrite Ottignies passe à travers les mailles du recensement car elle est comptabilisée à son lieu de résidence principal (or on relève à Ottignies une surreprésentation des résidences secondaires, en fait kots d'étudiants).

La caractéristique la plus frappante de la population ottintoise est sa jeunesse. Le phénomène dépasse les seuls impacts de la présence de la population d'étudiants : en 1988, les enfants, adolescents et jeunes adultes formaient l'essentiel des effectifs.

Globalement, en passant en 2001 de 22816 à 27703, la population ottintoise a opéré un bon phénomène : 21,4% d'accroissement de la population ; C'est dans les quartiers résidentiels du bas des voies que cette progression est la plus marquée (+21,7%). Cette évolution se traduit essentiellement par une augmentation des + de 65 ans (+ 46,2% dans la commune), en particulier dans les quartiers résidentiels du haut plateau (+ 48,4%) où l'on enregistre également la plus forte croissance des – 14 ans (+ 25,9%, contre 11,6% dans l'ensemble de la commune). Les quartiers du bas des voies présentent, quant à eux, la plus forte augmentation des 15-64 ans.

Par ailleurs, c'est dans la couronne 800-1500m que les moins de 15 ans sont les plus nombreux et dans le quartier situé au pied des voies que l'on compte le plus de 15-64 ans. C'est encore dans la couronne des 800-1500m que l'on dénombre proportionnellement le plus de personnes de + de 65 ans (15,6%, contre 10,8% dans l'ensemble de la commune).

Les personnes habitant seules sont particulièrement nombreuses dans le périmètre des 800m. Les ménages de 2 personnes et ceux de 5 personnes et + se situent davantage dans la couronne et les secteurs du haut des voies, tandis que les ménages de 2 ou 3 personnes sont implantés en plus grand nombre dans les quartiers rassemblés au bas des installations ferroviaires.

Les couples avec enfants se localisent plus spécialement dans les secteurs situés sur le haut plateau (52,6%, contre 49,6% dans l'ensemble de la commune) ainsi que les couples sans enfant tandis que le périmètre des 800m attire davantage les familles monoparentales.

En 1991, c'est dans les quartiers du bas plateau que la population active occupée était la plus répandue (50,3%, contre 41,6% dans l'ensemble de la commune). Les inactifs étaient, par contre les plus nombreux dans la couronne et les secteurs du haut plateau.

9.11.2 Habitudes modales de la population résidente

En 1991, les propriétaires de voitures sont plus nombreux dans les 4 zones considérées que dans la commune dans son ensemble, mais c'est dans les deux groupes de quartiers résidentiels du bas et du haut des infrastructures ferroviaires que l'on en compte le plus.

L'utilisation du train pour les déplacements professionnels est un peu plus répandue dans le haut plateau, dans le périmètre des 800m et dans les quartiers du bas des voies. On s'y déplace un peu plus en voiture comme passager tandis que la voiture comme conducteur est plus largement citée dans la couronne et le quartier du haut des voies. De manière générale, les personnes actives empruntent très peu les T C , cette pratique variant entre 1,1% (haut des voies) et 1,7% (périmètre de 800m). La marche à pied est également peu répandue ; elle est un tout petit peu plus fréquente dans ces deux mêmes zones.

C'est dans le périmètre des 800m que les trajets de moins de 15 min sont les moins fréquents et dans les secteurs du haut des voies que l'on effectue le plus de trajets d'une durée supérieure à 1h. C'est dans ce même périmètre de 800m et dans la couronne qui l'entoure que l'on effectue le plus de trajets inférieurs à 20 km et dans les quartiers statistiques du bas des voies que les longs déplacements sont les plus fréquents, notamment ceux dont la distance varie entre 20 et 50 km.

Les personnes travaillant à domicile se dénombrent surtout dans le périmètre des 800m (7,3%, contre 6,2% dans l'ensemble de la commune).

En ce qui concerne les trajets vers le lieu de scolarité, l'utilisation du train est la plus répandue dans les secteurs du haut des voies; Dans les secteurs statistiques du bas des voies, les déplacements en voiture sont les plus fréquents tandis que dans le périmètre des 800m, on emprunte davantage qu'ailleurs les T C . La marche à pied est nettement plus répandue dans la couronne et les secteurs statistiques du haut des infrastructures, avec des pourcentages cependant inférieurs à la moyenne communale (24% contre 31%).

C'est au départ des de la couronne et des quartiers du haut des voies que les trajets de moins de 15 min sont les plus fréquents ; les déplacements de plus de 30 min sont par contre plus répandus dans les quartiers du bas des voies.

9.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Contemporain de l'implantation de la gare, l'habitat modeste du quartier de gare est un habitat d'ouvriers implanté sur du parcellaire étroit. Après guerre se construisent des cités sociales qui complètent le tissu déjà dense par des ensembles uniformes à grande échelle. En 1988, le logement social représente une part significative de l'immobilier ottignois et l'on remarque une forte spécialisation des quartiers.

L'urbanisation d'Ottignies doit être associée à son rôle de plaque tournante ferroviaire et au développement d'activités économiques et de fonctions communautaires (écoles, hôpital, ...) datant d'après 1850. Le parc de logement est relativement récent : 56% des constructions de la commune datent d'après 1970 ; c'est dans les secteurs statistiques du bas des voies que l'on en compte le plus (61%).

En 1991, les maisons 4 façades sont particulièrement répandues dans les quartiers statistiques du haut des infrastructures (66%, contre 35% dans l'ensemble de la commune), les maisons mitoyennes ou jumelées se localisent davantage dans le périmètre de 800m et le bas des infrastructures ; c'est encore dans le périmètre des 800m autour de la gare que l'on dénombre le plus d'appartements (19%), ce qui est nettement moins que la moyenne communale (30%).

Alors que la commune d'Ottignies ne compte que 55% de propriétaires, ce pourcentage atteint 86% dans le haut plateau ; les locataires se situent, par contre, davantage dans le périmètre de 800-1500m (38,5%).

9.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périphérie 800m autour de la gare	Zone 2 : couronne 800- 1500m	Zone 3 : quartier haut-plateau	Zone 4 : quartier bas des voies
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ ● + d'isolés (surtout femmes) ● + mères seules avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↑ ● + 0-14 ans ● + 65 ans et + ● + mén. 2 pers. 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en forte ↑ (+21,7%) ● +15-64 ans ● + mén. 3 et 4 pers.
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● les - motorisés : 76,2% (mais + cependant que commune dans son ensemble :73,5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● motorisés : 80,7% 	<ul style="list-style-type: none"> ● motorisés : 86,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ● motorisés : 85,9%
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 26,2% ● + marche à pied ● +travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train :22,3% ● + utilisateurs de voiture 	<ul style="list-style-type: none"> ● + train :28,2% (contre 19,0% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● train :26,3%
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 25,8% ● le + de TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 22,2% ● + marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> ● + train : 30,0% (contre 15,4% dans l'ensemble de la commune) ● + marche à pied 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 27,4% ● + voiture
Habitat 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons jumelées et mitoyennes ● + appartements ● + locataires ● + constructions anciennes (1919-1945 et 1946-1961) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + constructions les + anciennes (avant 1919) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons 4 façades ● + propriétaires ● + constructions de 1962-1980 	<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons mitoyennes ● constructions les plus récentes (après 1980)

- *Par rapport à l'hypothèse de départ, on isolera le quartier localisé au bas des voies de celui localisé sur le haut plateau : ils se différencient tant au niveau de leurs caractéristiques démographiques que de l'habitat, même si l'on observe une certaine similitude au niveau des habitudes modales des populations scolaires et professionnelles y résidant ;*
- L'utilisation du train par les actifs varie entre 22% (couronne 800-1500m) et 28% (haut-plateau) pour une moyenne communale de 19%. L'utilisation du train par les scolaires varie entre 22% (couronne 800-1500m) et 30% (haut-plateau) pour une moyenne communale de 15% ;
- Il s'agit-là d'un cas –avec Boussu et Ans- où l'on observe un taux d'utilisation du train pratiquement équivalent de la part des actifs et des scolaires ;
- Tous les groupes statistiques considérés, jusqu'à la couronne de 1500m autour de la gare, sont marqués par des taux d'utilisation du train supérieurs à la moyenne communale;
- Le taux de motorisés varie entre 76% (périmètre 800m) et 86% (haut-plateau), ce qui correspond au taux le plus élevé de notre échantillon, la moyenne communale étant de 73,5%. Ce constat soulève l'hypothèse d'une mobilité particulière des populations résidant dans les quartiers de gares d'origine, dans le sens d'une plus grande motilité de ces populations;
- Le haut plateau est la zone qui, des quartiers jouxtant la gare, est la plus utilisatrice du train. Sa population est caractéristique des quartiers de gare à ceci près que l'on y compte également plus de jeunes en âge de scolarité qui sont d'ailleurs nombreux, par rapport aux autres zones considérées et aux autres gares de l'échantillon, à prendre le train pour se rendre à l'école.

9.12 CONCLUSION

La gare d'Ottignies est identifiée dans nos typologies comme une gare d'origine implantée dans un quartier de gare à dominante périphérique, pour moitié non bâti et résidentiel

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- S'assurer que le développement actuel de fonctions publiques aux abords directs de la gare profite de l'accessibilité ferroviaire tant pour l'acheminement de leurs employés que des nombreux visiteurs qu'elles drainent ;
- Tenir compte de la configuration particulière du site (sur deux niveaux et en tenaille entre les deux voies) qui isole les différents quartiers implantés à proximité de la gare ;
- Assurer l'intégration de la gare dans le processus de création du « cœur de ville » ;
- Soigner l'aménité de la gare en considérant les importants flux de transit que la gare d'Ottignies accueille, jusqu'à quatre fois plus importants que le nombre d'abonnés comptabilisés depuis et vers elle ;
- Valoriser l'espace public du haut des voies, (le « sentier »), fortement approprié par les publics scolaires ;
- Intégrer des logements de type transitoire aux projets immobiliers en cours : l'observation a en effet démontré l'occupation d'une part importante des logements proches de la gare par une population étudiante, fort utilisatrice du train.

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Optimiser la desserte locale de bus
- Le parking constitue un problème de taille à Ottignies ; il est question d'en augmenter la capacité en atténuant les nuisances qu'il occasionne sur les quartiers résidentiels proches. Toutefois, on peut s'interroger sur les effets de la liaison routière sur voies envisagée à Massaya: ne risque-t-elle pas de ramener sur la route les résidents de ces quartiers du haut plateau, actuellement principaux utilisateurs du train ?
- Améliorer les cheminements piétons, actuellement peu performants.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Ottignies	Origine	3109	34,5	4	798	64,0	3	3907	4

Ottignies est une gare mixte, tant à l'origine qu'à la destination et est rangée dans le profil de *gare de pôles d'appui à la croisée de tous les flux, mais dominées par les départs*. Elle est la gare d'origine pour des travailleurs se rendant à Bruxelles et d'étudiants à destination des pôles universitaires de Louvain-la-Neuve et d'enseignement secondaires des différentes villes du Brabant Wallon ; elle est également une destination d'emploi qui pourrait être renforcée par le développement actuel d'activités dans le quartier de la gare.

9.13 BIBLIOGRAPHIE

- ACTP, Ottignies – Louvain-la-Neuve, *Tous en Bus*, Comité de Ligne, ACTP, sur Internet : <http://www.actp.be/comites/tousenbus-septembre2003.html>
- CREAT, ÉO, *Plan Communal de Mobilité d'Ottignies - Louvain-la-Neuve*, rapport de synthèse, Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve, MET, SRWT, SNCB, Namur, 2003
- DE BOT, H. ; *Architecture des gares en Belgique*, Tome 1, 1835 – 1914 ; BREPOLs; Turnhout, Belgique, 2002.
- TRANSITEC, *Aménagement – exploitation N237 et P+R Droits de l'Homme, Données de base et mesures provisoires à court terme – 2004*, Ville d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, MET, SRWT, SNCB, 2003
- *Schéma de Structure d'Ottignies, synthèse de communication* – Louvain-la-Neuve, commune d'Ottignies – Louvain-la-Neuve

10 VERVIERS

10.1 SITUATION ET ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE



Verviers est situé à l'est de l'agglomération liégeoise (à 25 km) et à l'ouest de la frontière allemande vers Aix-la-Chapelle (à 30 km). L'autoroute E42-A27 Verviers-Prüm facilite l'accès non seulement vers l'Ardenne et l'Eifel, mais aussi vers Liège et Aix-la-Chapelle. La ville rassemble les entités d'Ensival, Heusy, Lambermont, Petit-Rechain, Polleur et Stembert. Les environs immédiats de Verviers sont caractérisés par un bocage dégradé par le mitage de l'habitat.

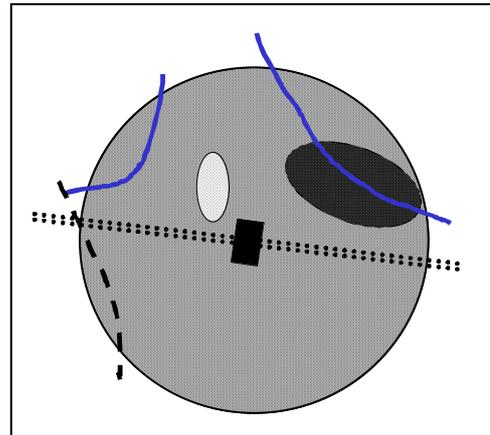
Verviers se situe sur un axe autoroutier important et l'agglomération vit en relation immédiate avec l'autoroute E42.

En effet, l'E42-A27 traverse la ville à l'ouest et relie Verviers à Bastogne et au Grand-Duché du Luxembourg selon un axe nord-sud. Elle donne un accès direct à l'E40 au nord à une dizaine de kilomètres. Selon les données du PCM de Verviers, les flux générés sur l'E42 sont à 75% orientés vers le nord et l'E40.

L'E40-A3, la dorsale wallonne, permet une liaison est-ouest vers l'Allemagne et la Hollande à l'est, ainsi que Liège, Bruxelles et Namur à l'ouest.

10.2 INTEGRATION URBAINE DE LA GARE DE VERVIERS

Construite en 1925, la gare de Verviers-Central est une des plus anciennes et monumentales gares du pays et semble une référence identitaire importante pour de nombreux Verviétois. Aidé par la topographie du site, le bâtiment est construit au-dessus des voies et s'apparente à une gare « pont ». Sa rénovation a été terminée en 2002. La gare comporte 6 voies dont 4 qui se poursuivent vers Welkenraedt via un tunnel sous le bâtiment de la gare et sous la ville de Verviers. Cela signifie que contrairement à beaucoup d'autres gares, les voies ne constituent pas une rupture trop radicale dans le tissu urbain, mais plutôt une voie d'entrée et un nœud d'articulation pour la ville.

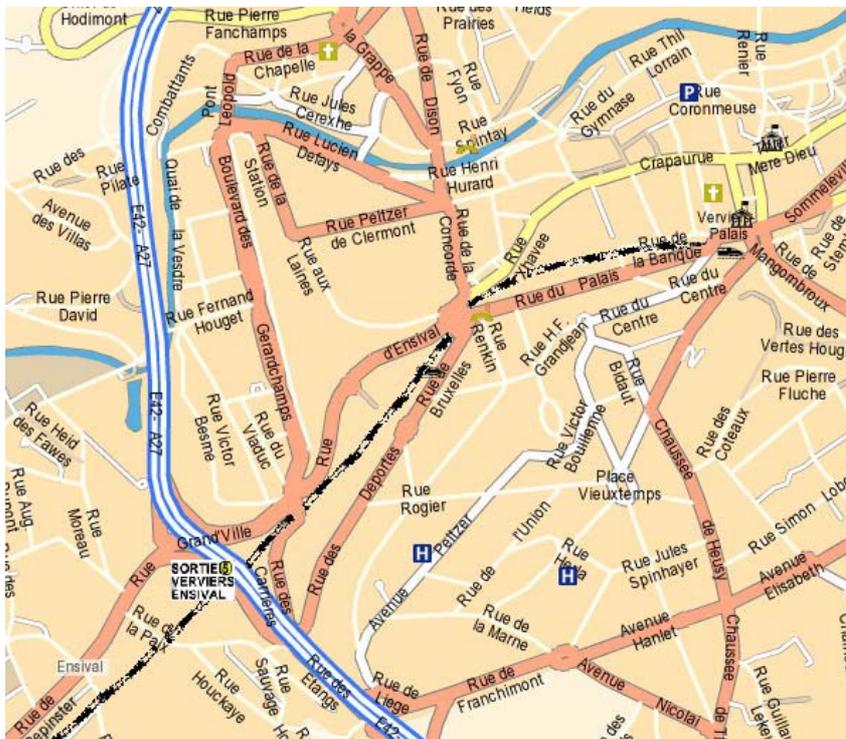


La gare est « au cœur de tout », à cheval sur ces diverses facettes de la ville. Ainsi, la centralité de la gare découle de sa position stratégique à l'articulation de types d'urbanisation contrastées (hyper-centre, quartiers résidentiels, parc de grands commerces et de PME, ...). Ces différents quartiers accusent les impacts de la topographie : les reliefs de la vallée de la Vesdre imposent cette structuration de l'espace en quartiers assez autonomes.

10.3 INTERMODALITE DE LA GARE DE VERVIERS

10.3.1 Accessibilité piétonne et en modes doux de la gare

L'accessibilité piétonne est assez bonne en direction du centre et des quartiers au nord de la gare. Elle l'est moins pour rejoindre les quartiers à l'ouest de la gare, vu le passage obligé par l'axe surchargé de la rue d'Ensival.



Le centre historique de la ville, distant de quelques minutes de marche et localisé en contrebas, est en liaison directe avec la gare : pour le rejoindre, une fois traversé le nœud de circulation de la place de la victoire (devant la gare), le piéton suit naturellement la pente de la rue de la Concorde, longeant le parc de l'Harmonie.

Les cheminements dans la gare sont aussi agréables. Surplombant les infrastructures, la gare constitue une plate-forme intermodale sur plusieurs niveaux. Les passages d'une voie à l'autre se font obligatoirement par le dessus, en traversant la galerie vitrée.

Pour les cyclistes, aucun aménagement spécifique ne semble avoir été aménagé. En outre, le relief de Verviers en général et d'accès à la gare en particulier sont fort accidentés, ce qui dissuade probablement certains cyclistes.

Notons que la gare dispose d'un parking intérieur et surveillé d'une soixantaine de places pour motos et mobylettes (le seul que nous ayons rencontré dans les dix gares d'étude). On y compte également une dizaine de places pour vélos. Ce parking est proche de la saturation. Cependant, l'espace qu'il occupe devrait bientôt être réaffecté à des services de la SNCB.

10.3.2 Accessibilité routière et offre en parking de la gare de Verviers

10.3.2.1 Accessibilité routière de la gare

On constate une très grande proximité de l'E42 au centre de Verviers et à la Gare Centrale (à 800 mètres). Ainsi, la rue d'Ensival, qui relie l'autoroute à la place de la Victoire (devant la gare) et au centre de Verviers est une des artères les plus fréquentées de toute l'agglomération.

25 % des sorties de l'autoroute vers l'agglomération de Verviers se font par la sortie d'Ensival (n°5), il ne s'agit pourtant que d'une sortie venant du nord (Liège – Dison, ...). Les gens qui viennent de l'E42 par le sud, sortent à Heusy (n°6) et pénètrent dans le centre-ville par la Rue de Bruxelles, située derrière la gare. Ce trafic génère de fortes nuisances car il traverse un quartier fortement résidentiel.

La gare centrale est au cœur d'un nœud de transit. La rue du Palais (dans le prolongement de la rue d'Ensival) est considérée comme la première couronne destinée à jouer le rôle de « protection du centre », situé au nord. Ainsi la majeure partie des 15.000 voitures qui transitent d'est en ouest dans l'agglomération le font par cette artère.

10.3.2.2 L'offre de parking en gare

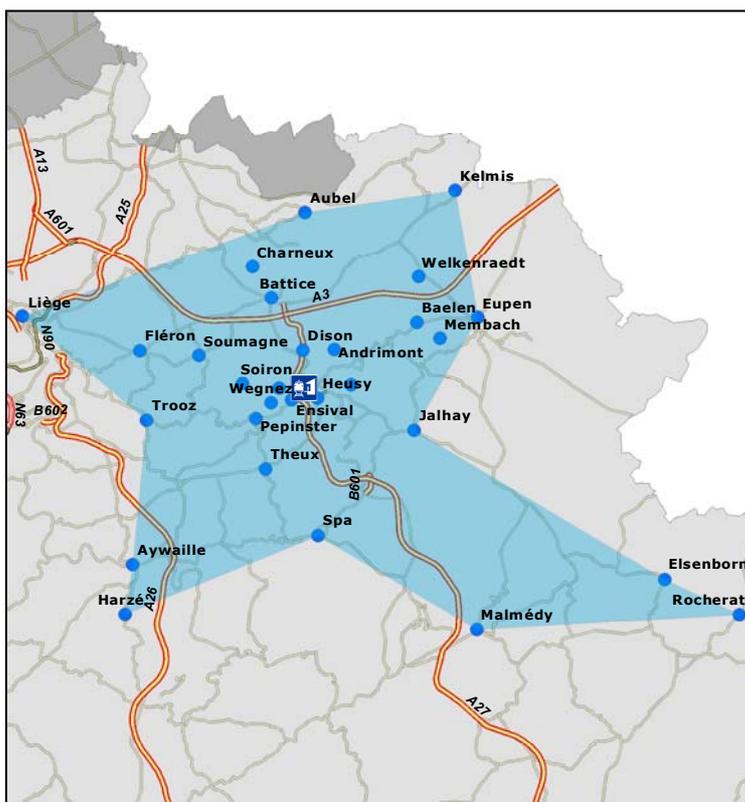
L'offre de parking à Verviers ne semble pas être un problème majeur.

Un parking payant de 360 places est à disposition des navetteurs dans l'enceinte du site de la gare de Verviers (16euros/mois). Il est occupé à 85%. Sa position lui assure une intégration urbaine et paysagère appréciable pour un parking de centre-ville. La gare de Verviers possède d'ailleurs une entrée urbaine et piétonne (accès aux bus), sur la place de la Victoire, et une entrée depuis le parking. On accède alors au quai 5 (malheureusement sous-utilisé pour des raisons techniques) pour rejoindre les autres quais via un escalator et un large passage sur-voies. Le système de K&R est particulièrement développé et se réalise dans le parking au niveau du quai d'accès.

Le parking dans les rues situées à proximité de la gare est payant et rotatif (environ 590 places) et n'est pas utilisé par les usagers du train. Le premier parking non-payant est à 4-5 minutes de marche et apparemment peu d'usagers s'y parquent (par le passé la rue de Bruxelles située derrière la gare était non-payante et remplie).

Par ailleurs, il est prévu de réaménager l'extrémité du parking actuel (occupée par le personnel de gare) pour étendre encore davantage l'offre de parking (environ 250 places).

10.3.3 Offre de bus en gare de Verviers



Le réseau verviétois de bus s'étend sur 5 communes et dessert potentiellement 74km² peuplés de 77.000 habitants. On compte 7 lignes urbaines à Verviers, 13 lignes reliant Verviers aux banlieues périurbaines et autres villes ainsi qu'un réseau rural et interurbain, composé de lignes régulières, scolaires et de dessertes de marché. Le rayonnement du réseau de bus s'étend particulièrement loin au sud-est (voir carte ci-contre, CREAT, 2003).

La gare routière du réseau rural et interurbain se situe devant la gare SNCB. On compte 214 bus au départ devant la gare SNCB par jour de semaine. En outre, la plupart des autres bus y passent.

Il est prévu de réaliser une centralisation complète de la gare des bus au niveau de la Place Verte. Il s'agira d'être attentif aux éventuelles contraintes en matière d'intermodalité qu'une délocalisation pourrait avoir sur les correspondances train-bus.

Selon les résultats du PCM de Verviers, la répartition modale TC-VP « au cordon » de la Ville est de 10 à 15 % des déplacements journaliers en TC et 85 à 90 % en VP. Ces résultats affichent une relative sous-utilisation du réseau de bus, notamment due à des questions d'aménagement des infrastructures routières. Cependant, à l'heure de pointe du matin, sur la rue de la Concorde – reliant la gare à l'hyper-centre, 65 % des déplacements s'effectuent en TC. La fréquentation maximale des bus est atteinte entre 16h45 et 17h45, à la sortie des écoles.

Depuis la gare, les principaux flux se répartissent comme suit:

Vers le nord = 464 bus/j

Vers le centre (nord-est) = 390 bus/j

Vers l'est = 268 bus/j

Vers le sud = 116 bus/j

Descriptif des lignes de bus communales	
Ligne n°1	Renoupré - Pl. Verte - Harmonie - Ensival - Pepinster
Ligne n°2	Stembert - Pl. Verte - Harmonie - Dison - Petit-Rechain (zoning) (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°3	Ensival Pl. - Gare Centrale - Pl. Verte - Heusy - Jehanster
Ligne n°5	Sècheval - Mangombroux - Pl. Verte - Harmonie – Ottomont (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°6	Déportés - Gare Centrale - Pl. Verte - Heusy

Ligne n°7	Sommeleville - Verviers - Lambermont - Wegnez - Pepinster
Ligne n°8	Andrimont - Harmonie - Pl. Verte - Thiervaux – Ningloheid (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°11	Verviers - Andrimont - Henri-Chapelle – Welkenraedt (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°24a	Verviers - Hèvremont - Goé - Dolhain - Eupen
Ligne n°25	Verviers - Dolhain - Eupen (Bellmerin-Hütte)
Ligne n°27	Verviers - Banneux - aywaille - Houssonloge
Ligne n°38a	Verviers - Battice - Aubel – Remersdaal (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°38b	Guillemins - Fléron - Herve - Battice – Verviers (parmi les plus fréquentés)
Ligne n°69	Léopold - Piétresses - Fléron - Soumagne - Grand-Rechain - Verviers
Ligne n°288	Verviers - Wegnez - Pepinster - Soiron
Ligne n°295	Verviers - Polleur - Tiège - Sart - Spa
Ligne n°388	Verviers - Theux - Spa
Ligne n°390	Verviers - Jalhay - Elsenborn - Rocherath
Ligne n°393	Verviers - Jalhay - Charneux
Ligne n°395	Verviers - Malmédy - Sankt-Vith - Reuland

Notons qu'une bonne coordination horaire trains-bus est assurée avec l'IC vers Bruxelles et Ostende. Le système Aribus, de mise en attente des bus en cas de retard des trains, est fonctionnel.

Signalons enfin qu'il existe plusieurs navettes au service d'employés et ouvrières d'au moins 3 PME (une entreprise couturière, une beurrerie et une chocolaterie) qui assure au moins trois navettes jusqu'à la gare par jour de semaine.

10.4 OFFRE DE TRAINS VOYAGEURS EN GARE DE VERVIERS

10.4.1 Description de l'offre en trains voyageurs

La gare internationale de Verviers-Central est la 12^{ème} de Wallonie et la 38^{ème} de Belgique. Sa fréquentation est en constante diminution depuis le début des années '80 (-14% en 16 ans). Cependant, le week-end la tendance s'inverse. Des dix gares d'étude, Verviers est de loin la gare qui possède la plus grande fréquentation le week-end. Depuis 1984, cette fréquentation représente une moyenne de 59% de celle d'un jour de semaine, alors que pour l'ensemble des dix gares d'étude la moyenne est de 30%. Notons que le dernier comptage (2003) enregistre une augmentation spectaculaire de 50% de la fréquentation de la gare le week-end par rapport à la dernière moyenne triennale. Le taux de fréquentation représente alors 85% de celui d'un jour de semaine. La plupart de ces déplacements sont à destination d'Ostende.

La gare est située sur la ligne 37 reliant Liège à Welkenraedt et Aix-la-Chapelle. Mais seul un train L la relie à Aix-la-Chapelle toutes les deux heures. Cette nouvelle relation a été mise en service suite à la suppression de la liaison IC A vers Cologne, afin de desservir les gares de la ligne 37. En effet, depuis la mise en service de la ligne 2 (le 15 décembre 2002), tous les trains IC A ont Eupen pour terminus, alors qu'ils alternaient entre Cologne et Eupen avant cette date.

La desserte directe n'est plus assurée que par Liège, le transport en Thalys depuis Liège étant privilégié par la SNCB. Notons que le trajet depuis Verviers dure 1h36' en allant chercher un Thalys ou un IC à Liège et de seulement 26' en train L.

Destination	Temps de parcours	Destination	Temps de parcours
BXL-midi	1h36' à 2h01'	Verviers Palais	2'
BXL-Luxembourg	1h49' à 2h06'	Namur	1h21' à 1h51'
Liège	21' à 31'	Charleroi	1h56' à 2h21'
Welkenraedt	12' à 15'	Luxembourg	2h48' à 3h35'
Aix-la-Chapelle	26' (L) à 1h36' (Thalys)	Ostende	2h45' à 2h51'
Spa	21'	Anvers	1h54' à 2h29'

Malgré sa position excentrée, Verviers est bien reliée à la Capitale, avec une offre d'un train IC toutes les heures avec renfort aux heures de pointe. Le trafic à destination de Namur semble assez faible en raison de correspondances parfois mauvaises en gare de Liège.

Actuellement, 20 % des trains de la ligne 37 (Liège-Verviers-Welkenraedt) ont du retard (alors que le seuil de tolérance est fixé à 5 %), à cause des travaux actuels à Welkenraedt et à Chênée (mise du service à voie unique – on refait la courbe pour le TGV, la gare sera déplacée).

	IC		P		L	
	Depuis	Vers	Depuis	Vers	Depuis	Vers
Bruxelles	19	20	2	2		
Liège	19	20	3	3	17	17
Waelkenraedt	20	19	3	4	2	1
Aix-la-Chapelle			1	1	8	8
Spa			1		17	17
Total	39		7		84	

	Gares desservies (SNCB, 1^{er} trimestre 2003)	Fréquence
IC	(Eupen 4 en moins) - Welkenraedt – Verviers c – Liège-g – (7 gares 1 Hp-m vers Bxl, 2 Hp-s vers Verv.) – Leuven – Bruxelles n-c-m – Gand – Bruges – Ostende	1 heure/sens
L	Liège p-j-g – Angleur – Chênée – Trooz – Fraipont – Nessonvaux - Pépinster - Verviers c – (Verviers p – 4 vers Verviers & 2 depuis – aux Hp-s scolaires)	1 par heure/sens
	Aachen (D) – Welkenraedt – Verviers c – Pépinster – Angleur – Liège g.	1 toutes les 2 heures/sens
	Welkenraedt – Dolhain-G – Verviers p-c – Pépinster (+c) – Juslenville – Theux – Franchimont – Spa – Géronstère.	1 par heure/sens
P	Welkenraedt – (Dohlain) – Verviers c-(p) – (2 à 6 gares) – Liège-g – 3 à 6 gares – Bruxelles n-c-(c)-m	2 Hp-m (Ost.), 2 Hp-s (Verviers).
	Liers – 2 gares – Liège p-j-g – 6 gares – Verviers c-p – Dolhain-G – Waelkenraedt – Aachen (D).	1 Hp-m (vers Liège, 1 Hp-s (Aa))
	Géronstère – Spa – Franchimont – Theux – Juslenville – Pépinster (+c) - Verviers p-c - Dolhain-G – Welkenraedt	1 Hp-m

En matière d'offre ferroviaire, la gare de Verviers est au cœur d'un débat d'ampleur. En effet, il est question qu'elle perde son statut de gare internationale. En effet, la desserte Welkenraedt – Aix-la-Chapelle par l'IC A Ostende-Cologne n'est toujours pas réalisée, bien qu'elle fut prévue dans le plan IC/IR 98.

Or, en raison des problèmes de la mobilité dans la région d'Aachen la demande potentielle pour une liaison ferroviaire entre Welkenraedt et Aachen tend à augmenter. Selon l'avis (00/06) du Comité consultatif des Usagers de la SNCB, « *il semblerait néanmoins que la SNCB envisage de limiter l'IC A à Eupen dès achèvement de la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne, ce qui rendrait impossible toute liaison ferroviaire de Verviers, Welkenraedt (et Eupen) vers Aachen et Köln* » (CCUSNCB, 06/00, p. 1).

La suppression des liaisons internationales, qui ne sont pas assurées par des trains rapides reliant entre elles les principales villes européennes, est un mouvement généralisé en Belgique. « *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* » (CCUSNCB, 06/00, p 2).

Il semble que la vision stratégiques des relations ferroviaires transfrontalières de la SNCB ne prennent pas en compte l'opportunité de développer des relations de proximité dans la zone densément peuplée que constitue l'Eurégio. Outre ce risque de suppression de la ligne, il faut noter, qu'à l'heure actuelle, les tarifs internationaux constituent, comme dans le cas d'Arlon, un obstacle à l'usage des transports publics transfrontaliers.

Selon un autre avis du même comité consultatif, deux alternatives à la suppression attendue sont envisagées. Il s'agit soit d'assurer une correspondance par autobus en gare d'Eupen, faisant fi d'une vitesse commerciale attractive et des problèmes de saturation routière autour d'Aachen ; soit d'offrir une nouvelle liaison IR Liège – Verviers – (Welkenraedt) - Aix-la-Chapelle.

Cette deuxième hypothèse aurait l'avantage de maintenir, voire d'améliorer la liaison ferroviaire entre Verviers, Welkenraedt et Aachen.

La question du choix de l'architecture future du réseau transfrontalier de trains passagers implique d'avoir une vision claire des enjeux de développement d'un réseau polycentrique de villes européennes que l'on veut soutenir.

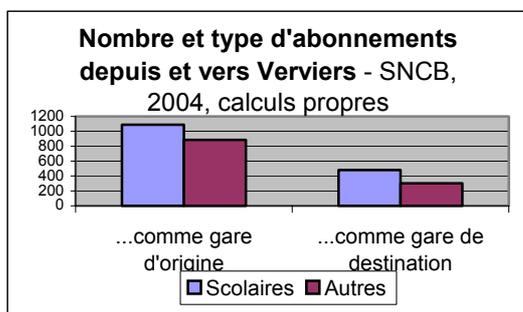
10.4.2 Les différentes haltes ferroviaires communales

<i>Points d'arrêt communaux (SNCB, 2003)</i>	<i>Type de trains</i>	<i>Nombre de trains</i>	<i>Type d'arrêts</i>	<i>Nbr. de voyageurs montant par jour de semaine (en 2003)</i>
Verviers-central	IC- L -P	130	Gare	3780
Verviers-Palais	L-P	45	Halte	215

Outre la gare de Verviers-Central, le centre-ville compte la halte ferroviaire de Verviers-Palais dans son périmètre, 600 mètres plus à l'est. Ce point d'arrêt non-gardé est situé à proximité de nombreuses écoles et du Palais de justice. Il draine ainsi surtout les scolaires et quelques travailleurs. L'offre de trains est y renforcée vers Verviers-Central pendant le temps de midi et entre 16h et 17h (et 2x aux Hp-s dans l'autre sens).

D'après nos témoignages, il semble cependant que Verviers-Palais soit également le point de départ de certains navetteurs à destination de Bruxelles.

10.5 ANALYSE DES PRINCIPAUX FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE VERVIERS



Selon notre typologie de gare, celle de Verviers apparaît comme une gare mixte. 28% des abonnés ont Verviers comme gare de destination, et 72% l'ont comme gare d'origine.

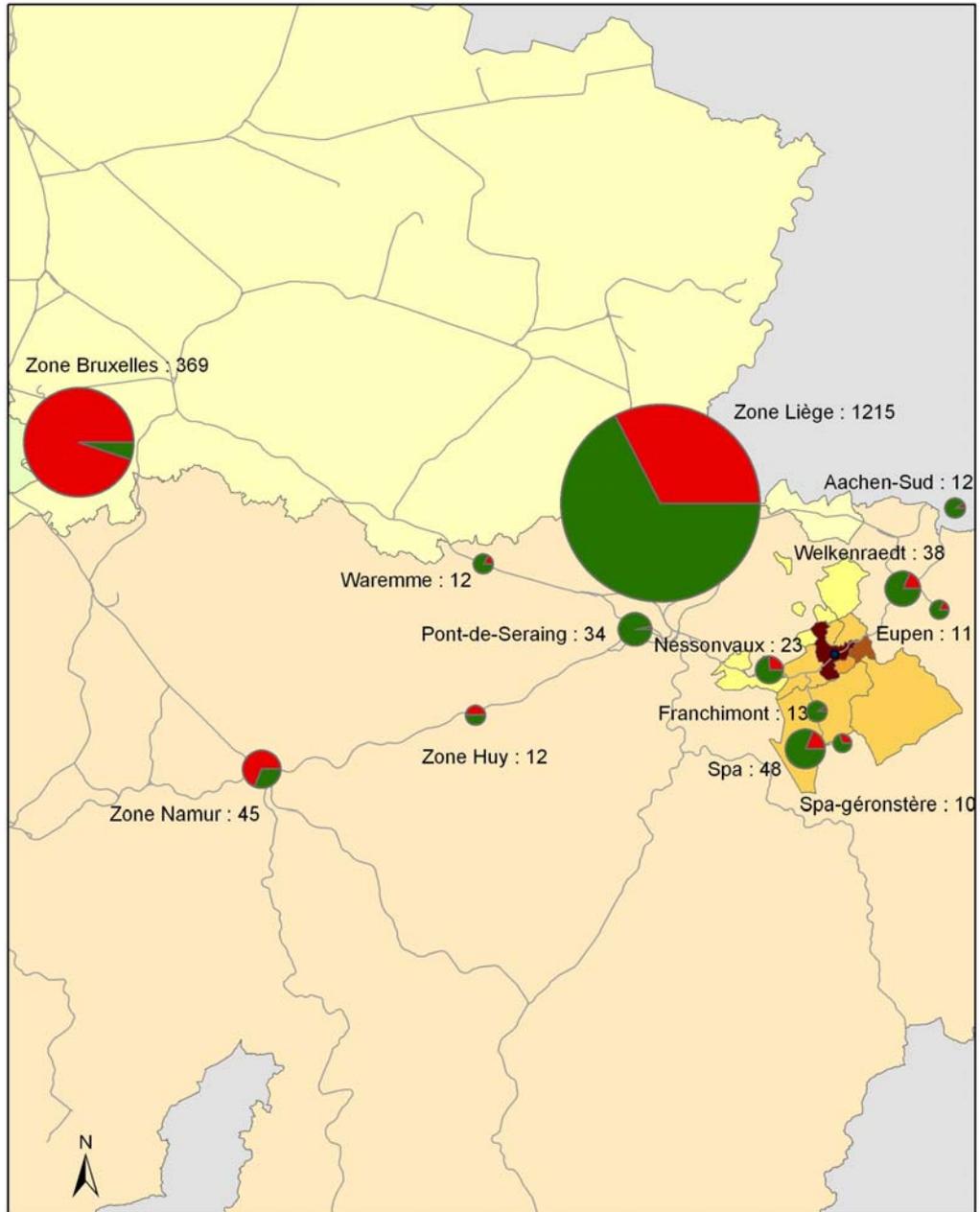
La majorité des flux, tant au départ qu'à l'arrivée, sont liés à la scolarité (58% des flux totaux).

Le taux d'abonnés représentent 73% du nombre total de passagers montant quotidiennement en gare de Verviers.

Les heures de pointes commencent tôt : dès 6h pour les navetteurs en direction de Bruxelles et jusqu'à 8h30 pour les scolaires, notamment vers Spa (écoles secondaires et technique supérieure). Après 8h30, les usagers sont principalement des promeneurs, des chalands et des pensionnés. La grande pointe du soir se situe entre 17h30 et 19h30 pour les travailleurs et entre 16 et 17h pour les écoliers. Vu la distance importante pour atteindre les principaux lieux d'activité des abonnés, les heures de pointe semblent un peu décalée, par rapport à la moyenne : on part tôt, on revient tard.

Le week-end, la gare est à l'origine de nombreux départs de loisirs, notamment vers Ostende. Les départs commencent tôt le matin, et les retours sont tardifs.

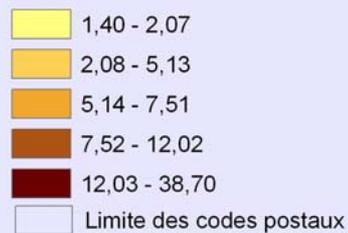
10.5.1 Caractéristiques de Verviers comme gare d'origine



Nombre d'abonnés au départ de la zone "Verviers" vers ... (total = 1937)



Répartition des abonnés selon leur lieu de résidence (%)



10.5.1.1 Principales destinations des abonnés au départ de la gare de Verviers

Gares de destination depuis la gare de Verviers (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires	Nbre d'abon. combinés TEC
ZONE LIEGE	1242	63	661	7
ZONE BRUXELLES	369	19	112	1
SPA	50	3	61	24
ZONE NAMUR	48	2	42	2
WELKENRAEDT	42	2	45	10
PONT-DE-SERAING	34	2	31	7
NESSONVAUX	23	1	20	7
FRANCHIMONT	13	1	18	1
AACHEN-SUD-GRENZE	12	1	20	7
WAREMME	12	1	3	0
ZONE HUY	12	1	76	16
EUPEN	11	1	1089	82
AUTRES	107	5	661	7
TOTAL	1975	100	112	4

La principale destination des abonnés au départ de Verviers est Liège (63%). Important pôle d'enseignement supérieur et universitaire, Liège est, avant tout, une destination scolaire (67% des abonnés s'y rendant), mais aussi d'emplois, d'activités (33%). Il faut remarquer que la distance de Bruxelles et la proximité de Liège, implique, contrairement aux 10 autres gares d'étude (excepté Arlon), des relations principalement orientées vers Liège et non vers Bruxelles, qui reste cependant la seconde destination depuis Verviers (19%).

La capitale belge est une destination d'emploi pour 95% des abonnés s'y rendant.

A l'exception de Namur (2%) et Huy (1%), villes assez éloignées qui apparaissent comme des destinations d'emploi, l'ensemble des gares de destination sont ensuite à vocation scolaire et situées dans le giron de Liège. Il s'agit de Spa (3%), Seraing, Namur et Welkenraedt (2%). Spa est un centre de formation en hôtellerie et compte aussi une école humanitaire de la REID (agro-alimentaire). Welkenraedt est un pôle d'écoles secondaires et Seraing, un pôle d'écoles techniques tout comme Verviers. Les gares de Géronstère et Nessonvaux semblent être d'avantage des gares d'origine vers Verviers que l'inverse (gares sans guichet, les abonnements sont pris à Verviers).

Ainsi, certains étudiants parcourent tout de même plus de 40 km pour se rendre à l'école.

Le taux d'abonnements combinés SNCB-TEC est le plus fort pour les abonnés à destination de Liège (41%) et de Seraing ensuite (20%), ce qui semble confirmer le flux de personnes n'ayant pas accès à la VP pour se déplacer vers les pôles d'enseignement technique et supérieur.

10.5.1.2 Provenance des abonnés ayant Verviers comme gare d'origine

Commune de résidence des abonnés (SNCB, 2004, calculs propres)	Total d'abonnés		Abonnés scolaires		Autres abonnés		%age d'abon. scolaires sur le total d'abon.	Abonnements combinés TEC-SNCB		%age d'abon. combinés sur le total d'abon.	Abon. scolaires combinés			Autres abon. combinés	
	nb	%	nb	%	nb	%		nb	%		sur total abon. scolaires		sur total abon. combinés (en %)	sur total autres abon.	
											nb	%		nb	%
Verviers	1144	58	661	61	483	55	58	7	9	1	2	0,3	29	5	1
Communes limitrophes	553	28	311	29	242	27	56	51	64	9	40	12,9	78	11	5
Com. non-limitrophes	278	14	117	11	161	18	42	24	30	9	17	14,5	71	7	4
TOTAL	1975	100	1089	100	886	100	55	82	100	4	59	5,4	72	23	3

La commune d'origine des abonnés en gare de Verviers est la ville même dans 58% des cas (soit 4% de moins que la moyenne pour les 10 gares d'étude). Le taux d'abonnements combinés TEC y apparaît particulièrement réduit (seulement 1% du nombre total d'abonnements combinés). Cela révèle la bonne accessibilité piétonne de la gare, qui est insérée au centre de la ville. Au sein de la commune, notons que l'entité de Stembert fournit seule 21% des abonnés et que Heusy en fournit 13%.

Les communes limitrophes fournissent 28% des abonnés. Dison, au nord, est la plus pourvoyeuse (10% des abonnés). Mais, l'attractivité de la gare dans les communes proches semble surtout développée au sud (Jalhay 5%, Theux, 4%) et à l'ouest de Verviers (Pépinster 5%, Liège, Olne et Trooz 1%). Le taux d'abonnements combinés dans ces communes est comparativement le plus élevé puisqu'il représente 64% des abonnements combinés totaux. C'est la plus haute proportion obtenue dans les 10 gares d'étude, la moyenne étant de 40%. Le taux le plus élevé d'abonnements combinés se retrouvent à l'est, dans les communes de Limbourg (27%), Jalhay (25%).

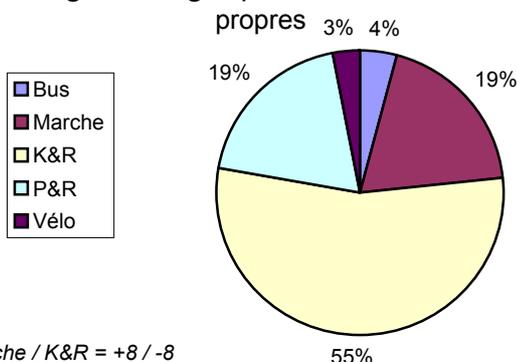
Les communes situées plus à l'est sont moins pourvoyeuses d'abonnés et bénéficient, en effet, de la gare de Welkenraedt au nord-ouest pour se rendre sur leur lieu d'activité.

L'attractivité de la gare dans les communes plus éloignées est importante (14%). Elle s'étend principalement au sud-est de Verviers, dégressivement jusqu'à Spa, Malmedy et Stavelot (25km). La liaison autoroutière E42 étant efficace avec ces contrées dépourvues d'une offre ferroviaire minimum, certaines personnes parcourent jusqu'à 40 km pour rejoindre la gare. Notons qu'il s'agit principalement de travailleurs. En effet, les scolaires habitent globalement plus près de Verviers (11% d'abonnés scolaires issus des communes non-limitrophes contre 18% pour les autres abonnés).

Il est intéressant de noter que la part des abonnements combinés scolaires est très faible pour les habitants de Verviers (0,3% des abonnements scolaires) et toujours plus grande au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ce centre. Dans les communes non-limitrophes, les abonnements combinés scolaires représentent 15% des abonnements scolaires.

10.5.1.3 Mode de transport des voyageurs jusqu'à la gare de Verviers

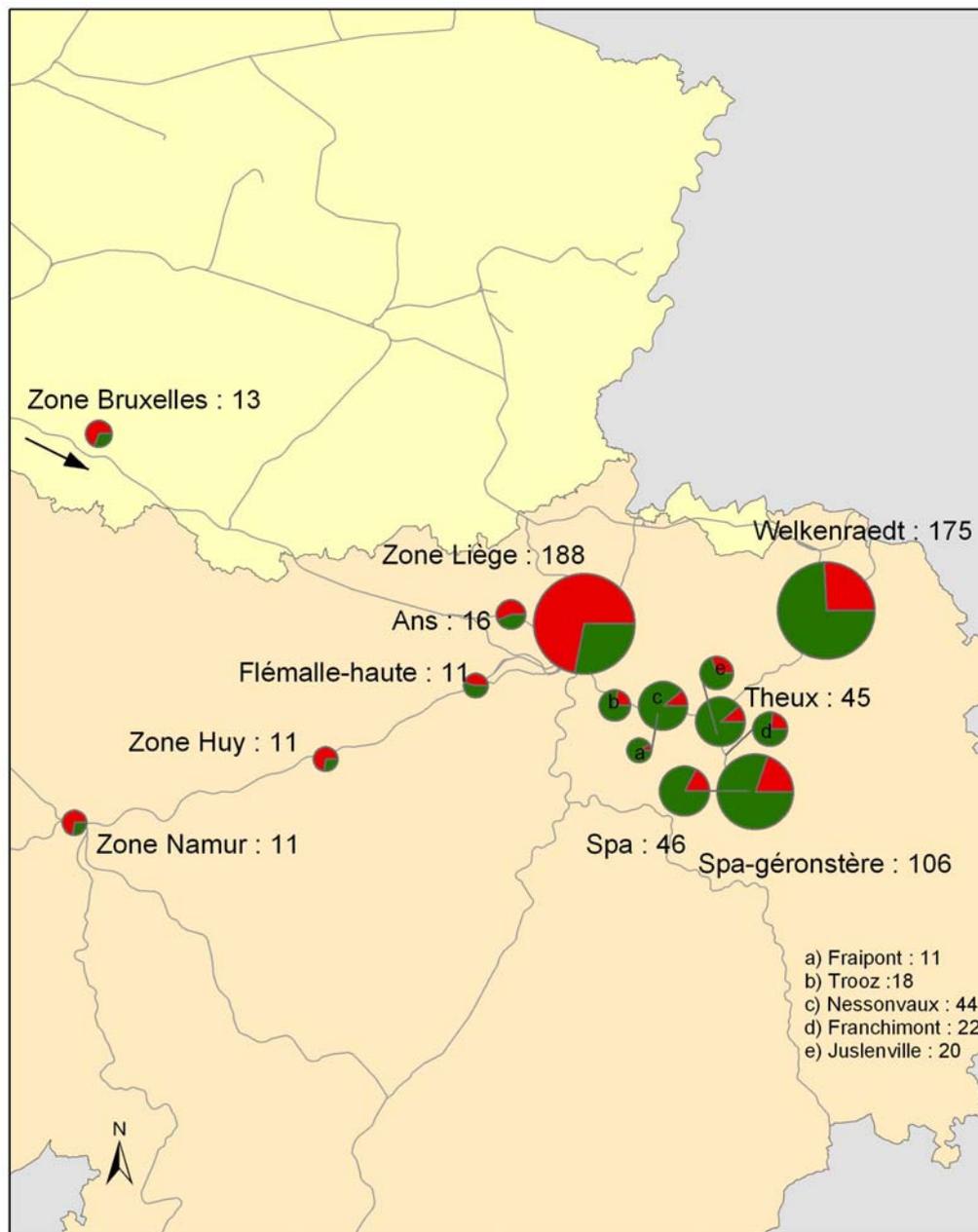
Mode d'arrivée à la gare (Verviers = gare d'origine) - GUIDE, calculs propres



Plusieurs éléments caractérisent la répartition modale d'arrivée à la gare de Verviers. Il s'agit d'abord du faible taux d'arrivée en bus (4%). Cela est probablement dû à la position centrale de la gare, qui favorise les arrivées piétonnes. Il s'agit peut-être aussi d'une conséquence de la localisation de la gare des bus à plus d'un kilomètre de la gare, qui reste cependant bien desservie.

Ensuite, il faut remarquer la part importante d'arrivée à pied et en mode doux (2 roues). Le taux de P&R est non-négligeable mais c'est surtout le poids du K&R qui est remarquable. Il concerne 54% des arrivées à la gare. Selon nos enquêtes, la majorité des étudiants semble utiliser ce système.

10.5.2 Caractéristiques de Verviers comme gare de destination



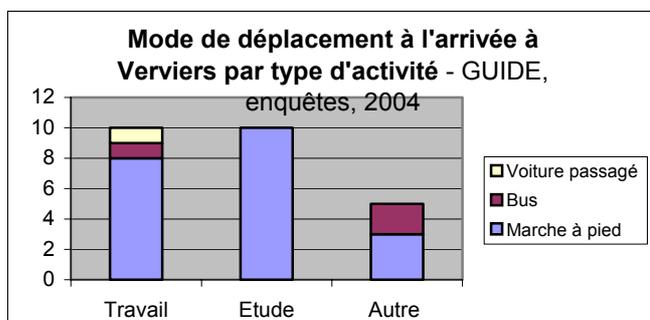
10.5.2.2 Gare d'origine des abonnés à destination de Verviers

Gares d'origine des abonnés à destination de Verviers (Données SNCB, 2004, calculs propres)	Nombre d'abonnés	Pourcentage d'abonnés	Nbre d'abon. scolaires
WELKENRAEDT	171	22	126
ZONE LIEGE	161	21	36
GERONSTERE	106	14	85
SPA	45	6	40
THEUX	44	6	36
NESSONVAUX	44	6	39
FRANCHIMONT	22	3	17
JUSLENVILLE	20	3	14
ZONE BRUXELLES	18	2	14
TROOZ	16	2	7
ANS	13	2	4
FLEMALLE-HAUTE	11	1	6
FRAIPONT	11	1	10
ZONE HUY	11	1	3
ZONE NAMUR	8	1	0
AUTRES	83	11	44
TOTAL	784	100	481

Verviers, important pôle d'enseignement, est une gare de destination scolaire à 61%. L'origine des étudiants semble surtout se localiser à l'est et au sud de Verviers dans les communes situées le long de la ligne 37 Liège – Aachen ou de la ligne 44 Géronstère – Pépinstér. Le rayon d'attractivité scolaire ainsi défini ne dépasse pas une vingtaine de kilomètres. Le sud-est est particulièrement attiré dans la mesure où Verviers représente incontestablement le premier pôle scolaire et d'emploi important accessible depuis les régions de Haute-Ardenne et des Hautes-Fagnes.

Les travailleurs se rendant à Verviers en train semblent venir d'un rayon plus large. Il s'étend jusqu'à Huy et Namur sur la ligne 125 Namur – Liège et jusqu'à Ans, mais aussi Bruxelles, sur la ligne 36. Liège est la première origine des travailleurs vers Verviers (41% des abonnés totaux pour le travail). Viennent ensuite les gares plus proches de Welkenraedt (15%) et Géronstère (7%).

10.5.2.3 Mode de transport des voyageurs depuis la gare de Verviers



Selon nos enquêtes, la marche est de loin le mode le plus utilisé à l'arrivée en gare de Verviers.

Tous les étudiants enquêtés se rendent sur leur lieu de scolarité à pied. Les écoles techniques sont situées à 300 mètres de la gare et un collège est situé à 50 mètres.

Les travailleurs semblent aussi rejoindre leur lieu de travail à pied, parfois en bus.

Notons que selon nos enquêtes, la catégorie *autres motifs de déplacement* semble sous-représentée, ce qui dénote peut-être de l'influence de Liège en matière de loisirs et d'achats pour les habitants de la région.

10.6 APPROCHE DES USAGES EN GARE DE VERVIERS

Verviers peut être qualifiée de gare scolaire étant donné les nombreuses écoles secondaires et d'enseignement professionnel supérieur qui l'entourent, et également au vu de l'ampleur du public scolaire montant qu'elle accueille¹. Toutefois, étant donné la multiplicité des profils qui s'y croisent, déterminer une tonalité spécifique à la gare de Verviers s'avère une entreprise hasardeuse : l'ampleur et la diversité des flux que la gare brasse nous préviennent de toute généralisation trompeuse.



Si les profils scolaires et pendulaires professionnels sont saillants, ils ne doivent pas masquer la diversité des motifs de déplacement que l'on y constate. Ainsi, l'on a pu recenser des jeunes qui se déplaçaient en train pour sortir le soir, à des heures où aucune animation ne règne plus dans la gare...

La gare gagne à être analysée comme espace composite marqué par la distinction de ses deux niveaux. Ainsi, le parking du bas a tendance à être utilisé par les habitués alors que celui dégagé devant le BV servirait plutôt aux usagers visiteurs et est réservé au kiss and ride. Les navetteurs accoutumés aux lieux bénéficient, via le parking du bas, d'un accès immédiat au quai 5 et aux escalators qui mènent à la galerie distribuant les quais. Ils ont ainsi le loisir d'éviter de passer par la salle des guichets.



La gare des bus ne proposant pas d'abri, c'est, comme en de nombreux cas étudiés, le BV de la gare SNCB qui sert de hall d'attente pour les usagers du bus.

Détaillons les services au voyageur proposés en gare : outre les guichets de service intérieur et international, la gare abrite un centre de voyage (l'ampleur des réservations de billets internationaux depuis la gare de Verviers en a justifié l'installation), des consignes automatiques et un parking gardé pour les vélos et motos².

¹ L'attractivité scolaire de Liège empiète toutefois sur celle de Verviers.

² Celui-ci occupe une zone de l'intérieur de la gare qui sera prochainement destinée à d'autres affectations (il s'agit d'une grande surface à l'intérieur du BV, dos à la poste). Et le parking se verra déplacé au niveau du parking voitures.

Librairie, bureau de la Western Union, buffet équipé de machines à sous, nombreux automates et terminal bancontact sont autant de services au voyageur dont il faut, comme dans les autres gares de l'échantillon, souligner l'appropriation par d'autres usagers, riverains et citadins. Le buffet, par exemple, draine une clientèle d'usagers, de travailleurs du chemin de fer, des postes et de la Tec, mais aussi de riverains et de pensionnés qui viennent parfois des villages alentours. « *On y vient de toute la ville* » nous explique sa tenancière. Les jeunes y brosent les cours en jouant aux machines à sous. Certains événements et soirées y sont organisées mensuellement.



Les bureaux de la poste se sont implantés depuis quelques années dans la gare. Ils sont accessibles tant par l'intérieur que par l'extérieur du BV. Ils y génèrent aussi une animation et des circulations indépendantes du train.

Une équipe de B-sécurité patrouille dans la gare et ses dépendances. Non mandatés, ces agents exercent une surveillance dont la fonction est avant tout dissuasive. Ils accompagnent les trains vers Spa pour dissuader la fraude (régulière) et assister les accompagnateurs. A Verviers, ils se trouvent aux prises avec les problèmes classiques que l'on retrouve dans les lieux de gare : vandalisme, trafics illicites, bagarres.

On décompte près de 56 avis positifs sur la gare de Verviers pour 24 avis la dépréciant. Les attributs positifs de la gare semblent être sa beauté architecturale d'abord et la qualité de l'accueil ensuite. On mentionne régulièrement le confort des installations. Les avis négatifs le plus souvent mentionnés ont d'abord trait aux mauvaises fréquentations de la gare, à sa petitesse et au fait qu'il y fasse froid. Un répondant mentionne comme trait négatif les abords peu sécurisants.

Le buffet de la gare draine occasionnellement une clientèle éméchée, à l'origine de troubles qui nécessitent parfois le renfort de la police. Quelques sdf viennent s'abriter dans la gare et sur le parvis. Depuis peu de temps, les employés sont obligés de les mettre dehors la nuit.

La gare est fermée entre 01h15 et 4 h 30, mais le couloir surplombant les voies reste accessible par le côté. Il est un lieu de déambulation nocturne.

Enfin, nous soulignerons l'importance de la valeur patrimoniale de la gare, monument construit comme une ode à la modernité (années 20), recouvert de statues et fresques représentant des cheminots et des ouvriers mécaniciens.

La gare de Verviers est citée comme gare préférée à 14 reprises sur 52 questionnaires. Plusieurs des répondants nous expliquent que c'est parce qu'il s'agit de la leur.

10.7 BREF HISTORIQUE FERROVIAIRE ET ECONOMIQUE

La construction de la ligne de chemin de fer de la vallée de la Vesdre (1843), poursuivant la ligne Bruxelles - Liège établie en 1838, contribua largement à l'essor de l'industrie drapière verviétoise. De nombreuses difficultés topographiques ralentirent la progression des travaux sur le tronçon reliant Liège à la frontière belgo-prussienne qui nécessita 20 tunnels et 134 viaducs et aqueducs.

On peut détailler la constitution du pôle ferroviaire de Verviers en 3 phases chronologiques correspondant chacune à l'édification d'une gare:

- La première gare du pôle fut celle de Verviers Ouest, gare en cul de sac implantée à l'écart de la ville, dans une vaste étendue de prés et de cultures. Peu pratique, elle forçait, de par sa position, les trains à faire demi-tour. Son rôle dans le transport des voyageurs s'est prolongé jusqu'en 1917. Durant ce laps de temps, elle a suscité dans ses abords le développement d'un quartier florissant abritant de nombreux hôtels et restaurants. Désormais, le site de la gare, abandonné de longues années et en cours de réaffectation, s'apprête à laisser la place à un grand complexe commercial.
- Dès la seconde moitié du 19^{ème} siècle, l'industrie verviétoise connaît une prodigieuse expansion. On décide en 1867 la construction d'une seconde gare appelée à desservir le quartier est de la ville, où étaient concentrées les entreprises lainières : Verviers Est. Son activité va décroître au fil du déclin de l'industrie textile. La gare de Verviers Est, surnommé « Verviers Palais », est actuellement un point d'arrêt non gardé qui dessert les écoles et d'où embarquent les navetteurs.
- Enfin, en 1902 la ville décide de se doter d'une nouvelle gare afin de mettre en place une ligne directe entre Verviers-Est et Ensival. Cette gare, monumentale, est appelée à devenir la gare de « Verviers central ». Ses travaux sont achevés en 1930.

Après la première guerre mondiale, Verviers devient, avec Bradford, capitale mondiale de la laine. La ville est alors riche et prospère. L'avènement des produits chimiques pour le traitement de la laine sonne le glas des activités lainières dans les années'60. Le déclin de l'industrie textile plonge Verviers dans une longue et sévère crise économique.

L'évolution de la fréquentation des trois gares constituant le pôle ferroviaire verviétois est largement à mettre en rapport avec l'histoire économique de la région : de gares de destination liées aux industries textiles, ces gares sont progressivement devenues gares d'origine distribuant vers les grands pôle d'emploi régionaux.

La reconversion industrielle a conduit les industries à s'installer dans les zonings de la périphérie verviétoise qui rassemblent entre autres des industries de fabrication de machines, d'instruments médicaux, des papeteries, des industries alimentaires et textiles, des laboratoires de recherches.

Des travaux de rénovation ont été effectués sur la gare de Verviers en 1996, interrompus suite à divers litiges de construction puis repris en 2001 et achevés en 2002.

10.8 USAGES DES ABORDS DE LA GARE

Bancontact, poste, buffet, guichet de la Western Union et gare des bus supposent en gare la présence de non-usagers du train, riverains en particulier. La poste représente peut-être la fonction la plus « urbaine » de la gare.

Les commerçants du quartier de la gare bénéficient de manière contrastées de sa présence et si certains font leur profit avec les flux de voyageurs, d'autres évoluent en totale indépendance vis-à-vis de ceux-ci. La librairie calcule ses heures d'ouverture en fonction des horaires des navetteurs : elle ouvre de 6 à 22 h, heures des derniers trains de retour. En ce qui concerne les établissements Horeca, à l'inverse, il semble que le buffet se réserve la majeure partie de la clientèle des usagers qui fréquentent peu les établissements des alentours.

Sur les 24 personnes interrogées dont Verviers est la gare liée au domicile, seuls 3 font une halte durant leur déplacement. Il s'agit d'effectuer une petite course ou de prendre une consommation.

Par contre, sur 16 répondants ayant Verviers comme gare liée à l'activité, 9 réalisent une halte durant le trajet. Il s'agit de petites courses, de consommer une boisson, un snack ou de réaliser une démarche (aller à la poste et s'inscrire dans une agence interim)

Mis à part une boulangerie, ce sont principalement des établissements Horeca qui bordent la rue d'Ensival mais il semble qu'ils soient peu nombreux par rapport à la situation d'il y a trente ans. On y remarque un ancien hotel fermé tandis que de l'autre côté de la gare, dans la rue de Bruxelles qui surplombe la gare, se dresse encore un hôtel de luxe.

D'après le libraire de la gare, les navetteurs ont plutôt tendance à prendre le temps de s'arrêter pour consommer ou effectuer l'une ou l'autre emplette le matin que le soir. Le rush s'étale entre 6 et 9 heures du matin. Le soir, chacun est plus pressé de rentrer chez soi et la majorité des navetteurs ne passe plus par le bâtiment voyageurs.

La gare sert de repère visuel spatial et temporel de la ville : elle indique le centre et l'heure. On soulignera le potentiel que représente l'aménagement de l'espace public face à la gare : pour l'instant, ce qui pourrait être pensé comme une place de la gare est réservée aux manœuvres et stationnement des bus.

Face à la gare, on notera un petit jardin public, lieu de passage en contrebas duquel l'on aperçoit le théâtre, autre monument (décrépi celui-là) de la ville.

Excepté un peu de gymnastique pour les bus, la circulation autour du pôle ne paraît pas problématique et il semble que les conflits liés au parking sont réduits par une politique draconienne des policiers communaux sur les rues avoisinantes, toutes inscrites en zone bleue. Il apparaît, et nous vérifierons cette hypothèse dans le chapitre consacré aux statistiques, que la présence de la gare se marque distinctement sur plusieurs quartiers, à l'intersection desquels elle se situe. Une fois de plus, c'est de *quartiers* de la gare qu'il faudra parler dans le cas de Verviers.

5 usagers interrogés dont Verviers est la gare d'activité viennent dans le quartier de la gare même lorsqu'ils ne doivent pas prendre de train, pour faire des courses ou parce qu'il s'agit d'un passage inévitable dans la ville. 12 des 15 usagers dont Verviers est la gare liée au domicile y viennent sans devoir prendre un train, et ce pour une multiplicité de raisons allant de la visite à un proche jusqu'à l'approvisionnement et les loisirs.

10.9 BILAN DE L'OCCUPATION ACTUELLE DES SOLS

Les deux tiers (66,6 %) des terrains du périmètre de 800m autour de la gare sont bâtis. Comme ailleurs, la résidence (32,8 %) contribue à cette urbanisation, même si, à Verviers, les surfaces qui lui sont consacrées sont très légèrement inférieures à la moyenne des cas étudiés. L'importance du bâti résulte par contre surtout d'une occupation marquée par le commerce : plus de 8,5 % des superficies lui sont dédiées et 8,1 % à l'industrie. Les taux de ces deux occupations sont supérieurs à la moyenne. Comparé aux 10 périmètres de gare étudiés, le commerce y est même deux fois plus largement implanté.

Le tiers restant est essentiellement réservé aux infrastructures de transports (27,5 %) avec la présence du réseau autoroutier à proximité, des voiries urbaines et de la Vesdre. L'emprise du chemin de fer est, par contre, plus modeste et nettement moins importante que celle observée dans les autres quartiers de gare. Les superficies non bâties sont très peu nombreuses. Cependant, elles constituent un terrain d'un seul tenant (ancienne gare de l'ouest).

Le quartier de la gare se divise grosso-modo en trois entités. La première, avec le centre-ville à fonction très largement commerciale, en ce compris des infrastructures publiques ; l'autre rive de la Vesdre est également commerciale mais la résidence y est surtout plus présente. La seconde entité, plus à l'ouest, avec l'ancienne gare, des industries et des commerces, de même qu'un vaste îlot d'infrastructures publiques. Enfin au sud de la gare, la prédominance résidentielle, même si plusieurs commerces et infrastructures publiques y sont également implantés.

10.10 POLES D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS

Le périmètre de 800m ayant la gare de Verviers comme point focal compte plus de 32 ha d'occupation commerciale et industrielle, soit l'une des occupations les plus élevées parmi les 10 gares étudiées. Une centaine de petits commerces et plusieurs grandes surfaces (au total 50.250 m²) constituent l'essentiel de la dynamique commerciale en plus de cinémas, théâtres et établissements Horeca.

Les principales activités industrielles sont liées aux secteurs traditionnels comme des usines textiles ou des constructions métalliques. Plusieurs petites et moyennes entreprises sont également implantées dans le quartier de la gare (imprimerie, entreprise générale du bâtiment, menuiserie...). De plus, des bâtiments de stockage sont également présents dans le périmètre sur plus de 5 ha.

Comme l'indique l'occupation du sol, plusieurs établissements publics sont également implantés dans cette aire. Parmi ceux-ci les écoles représentent plus de la moitié du secteur non-marchand. Plusieurs centres de soins (hôpitaux, polycliniques, cliniques dentaires...) de même que des crèches et des maisons de repos sont situés à moins de 800 m de la gare. Notons également la présence de la prison de Verviers.

En marge de ces implantations, plusieurs ensembles de bureaux (10.100 m²) et des administrations (13.500 m²) sont également présents.

L'ensemble de ces activités occupait en 1991 quelque 14.000 personnes. Parmi celles-ci seulement 2,5 % viennent en train, soit environ 350 personnes. Ce taux est très faible.

L'attractivité de la gare est également très faible pour les travailleurs résidant à proximité de la gare puisque si 9.000 travailleurs habitaient autour de la gare, seulement 475 prenaient le train (soit 5,2 %).

La présence du réseau autoroutier à proximité directe du centre facilite grandement l'accès en voiture et les départs des habitants. Il serait en outre opportun de s'interroger sur la dispersion des lieux de résidence des travailleurs verviertois.

Potentialités et développement

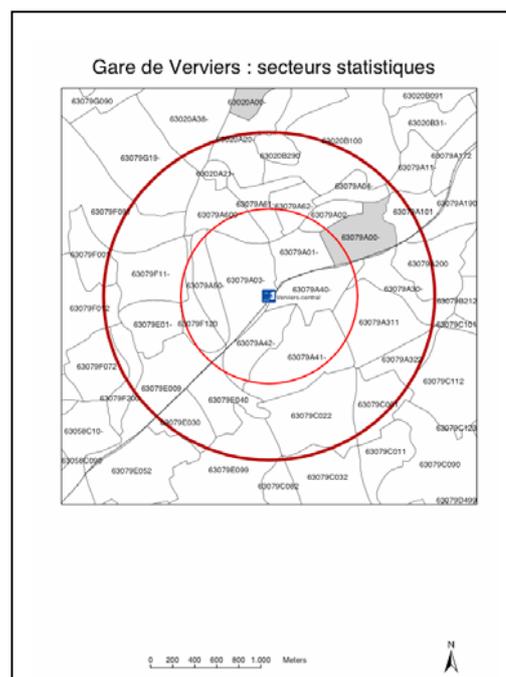
Le site de la gare de l'ouest, implanté sur plus de 5 ha, est désaffecté. Depuis plusieurs années un projet de bureaux et commerces y est prévu. Ce projet d'implantation de « l'outlet Ardennes Center » est attendu depuis environ 6 ans. L'outlet center comprendra à terme 10.000 m² de surfaces commerciales (magasins d'usine) mais l'horeca y sera proscrit pour éviter la concurrence avec les commerces du centre-ville.

La deuxième phase du projet devrait permettre d'utiliser le reste des terrains disponibles pour des activités de services et de bureaux mais pas pour la fonction résidentielle.

10.11 HABITAT ET HABITANTS

Les six groupes de secteurs statistiques considérés sont les suivants :

- zone 1 (périmètre des 800m autour de la gare) : A01-, A03-, A40-, A41-, A42-, A50-, F120 ;
- zone 2 (couronne 800 – 1500m) A00-, A02-, A04-, A30-, A311, A322, A600, A61-, A62-, C001, C022, E009, E01-, E030, E040, F11- ;
- zone 3 (quartier IPES – outlet Mall) : A03-, A50- ;
- zone 4 (quartier résidentiel haut de la ville) : A30-, A311, A40-, A41-, A42- ;
- zone 5 (centre-ville) : A00-, A01-, A02-, A04-, A101 ;
- zone 6 (Hodimont) : A600, A61-, A62-.



Cette fois, nous avons distingué, outre le périmètre des 800m et la couronne entre 800 et 1500m, 4 zones que nous supposons différenciées en termes de population et de pratiques modales, tant elles le sont déjà par la morphologie de l'habitat qui les caractérise. Nous cherchions à vérifier l'hypothèse selon laquelle la gare ne se situait pas au cœur d'un quartier mais se trouvait plutôt à l'intersection de plusieurs quartiers bien distincts.

10.11.1 Caractéristiques démographiques de la population résidente

Globalement, les chiffres dont nous disposons pour 2001 nous indiquent que si la population de Verviers a diminué de 1,4% depuis 1991, les plus de 65 ans ont légèrement progressé dans l'ensemble de la commune. Cette décroissance générale de population s'observe dans toutes les zones considérées, avec des taux compris entre -3,1% et -4,7%, excepté en centre-ville qui connaît une progression de 1,45%. Par ailleurs, toutes les zones envisagées présentent, contrairement à la commune dans son ensemble, une diminution marquée des plus de 65 ans, atteignant 17% en centre-ville et 21% en à Hodimont.

Le nombre de ménages a globalement augmenté de 6 % et davantage encore en centre-ville (+9,3%) ; ce sont les ménages d'isolés qui ont le plus progressé (+22%), et ce particulièrement dans la zone des 800m.

Par rapport à la présence d'enfants, seules les familles monoparentales (notamment masculines) enregistrent une forte progression.

C'est dans le quartier de la gare, dans le quartier résidentiel du haut de la ville et dans le centre-ville que l'on dénombre le moins de jeunes de - de 15 ans ; c'est par contre dans le quartier d'Hodimont que l'on en compte le plus. Le quartier résidentiel du haut de la ville abrite le plus de personnes âgées de 65 ans et +, et le quartier de l'IPES-Outlet mall le moins de 15-64 ans.

En conséquence, les personnes habitant seules se concentrent particulièrement dans le quartier de la gare et en centre-ville où l'on en dénombre 56,5% (contre 39,9% dans l'ensemble de la commune) tandis que les ménages de 2 personnes sont les plus nombreux dans le quartier résidentiel du haut de la ville ; Hodimont comporte, par contre, le plus de ménages de 3 pers. et + (32%).

Globalement, les petits ménages (1 ou 2 pers.) se comptent surtout en centre-ville (79,8%), dans le périmètre des 800m autour de la gare (78,6%) puis dans le quartier résidentiel du haut de la ville (75,9%), contre 68% dans l'ensemble de la commune.

C'est dans le quartier résidentiel du haut de la ville et dans le périmètre des 800m autour de la gare que l'on dénombre le plus de couples sans enfant, à Hodimont qu'on en compte le moins. Les ménages monoparentaux féminins sont les plus répandus en centre-ville avec 34,9%, contre 21,1% dans l'ensemble de la commune.

En 1991, les quartiers résidentiels du haut de la ville et le périmètre des 800m autour de la gare enregistraient le plus haut taux de population active occupée (avec respectivement 34,7% et 33,8% de la population totale) tandis que le quartier IPES – outlet Mall se distinguait par le plus grand nombre de demandeurs d'emploi, qui représentaient un tiers de la population active. Hodimont était le quartier où l'on recensait le plus d'inactifs (65% de la population totale, dont 46% de jeunes scolarisés et 35% de personnes ayant cessé de travailler).

10.11.2 Habitudes modales de la population résidente

Toujours sur base des chiffres recueillis dans le recensement de 1991, analysons les pratiques modales qui caractérisent ces divers quartiers.

Bien que toujours inférieurs à la moyenne communale (64,3%), les plus grands pourcentages de propriétaires d'au moins une voiture concernent Hodimont (60,2%), la couronne 800 – 1500m (56,5%) et le périmètre des 800m autour de la gare (55,9%).

L'utilisation du train comme moyen de transport principal utilisé vers le lieu de travail est un peu plus répandue dans le périmètre des 800m autour de la gare et particulièrement en zone 3 (quartier IPES- Outlet mall), où l'on emprunte également davantage la voiture comme passager et les T C.

Les actifs de la couronne 800-1500m et du quartier résidentiel du haut de la ville sont proportionnellement plus nombreux à utiliser la voiture comme conducteur, mais dans des proportions moindres cependant que la moyenne communale (51% contre 55%).

C'est dans le périmètre des 800m autour de la gare que l'on effectue le plus de très courts trajets (- de 15 min) ; les trajets de 15min à 45min sont un peu plus fréquents à Hodimont. Les trajets de 45 min à 1h30 sont davantage le fait des actifs du quartier IPES – outlet Mall.

Enfin, le centre-ville compte deux fois plus de personnes travaillant à domicile que l'ensemble de la commune (15,4% contre 7,6%).

Par rapport aux autres quartiers et à la commune dans son ensemble, c'est en dans le périmètre des 800m et depuis le quartier résidentiel du haut de la ville que l'utilisation du train est la plus fréquente auprès de la population scolaire ; c'est dans les mêmes zones mais aussi dans la couronne des 800-1500m que cette population scolaire utilise le plus la voiture comme passager ; les usagers des T C se comptent davantage dans la couronne. Enfin, la marche à pied est particulièrement répandue à Hodimont, avec 72 % de pratiquants, soit près de deux fois plus que la moyenne communale qui est de 37%.

10.11.3 Caractéristiques de l'habitat

Le fait saillant des statistiques de 1991 concernant le logement dans les zones étudiées est la prégnance du logement en appartement : 4 des 6 zones considérées se démarquent par une proportion très importante d'appartements : le quartier IPES – outlet Mall (75,2%), Hodimont (74,7%), le centre-ville (74,3%) et le périmètre des 800m autour de la gare (72,3%), contre 47,9% dans l'ensemble de la commune.

Alors que la commune de Verviers dans son ensemble compte une majorité de propriétaires (51%), toutes les zones envisagées ici se distinguent par une majorité de locataires (variant entre 56% et 71%). C'est dans le centre-ville que l'on en dénombre le plus (soit 71% de l'ensemble des logements). De manière générale, la location concerne une large majorité d'appartements (cette proportion varie, pour les 6 zones envisagées, entre 91% (zone 6 : Hodimont) et 85% (couronne des 800 – 1500m).

C'est dans la couronne 800 – 1500m que l'on compte le plus de maisons individuelles (40,7%) et cette zone ainsi que dans le quartier résidentiel du haut de la ville comportent le plus de propriétaires, avec respectivement 43% et 39% ; dans ce cas, cela concerne 74% de maisons individuelles.

Si dans l'ensemble de la commune de Verviers, 53% des logements privés (dont l'année de construction est connue) datent d'avant 1945, cette proportion est encore beaucoup plus importante dans les 6 zones considérées, pour atteindre 90% dans le quartier de l'IPES – outlet Mall - dont près des 3/4 ont été construits avant 1919 - , 76% en centre-ville et 75% dans le périmètre des 800m autour de la gare. De fait, l'observateur note, le long de la rue d'Ensival, un bâti contemporain au chantier de construction de la gare, de type mitoyen en gabarit modeste. L'urbanisation de l'autre versant des infrastructures se caractérise par des maisons de maîtres habitées dans une large mesure par des populations à professions libérales.

Les logements les plus récents (construits après 1981) sont les plus nombreux à Hodimont , où ils représentent 6% du parc de cette zone.

10.11.4 Note de synthèse statistique

	Zone 1 : périmètre 800m autour de la gare	Zone 2 : couronne 800-1500m	Zone 3 : quartier IPES – outlet Mall	Zone 4 : quartier résiden- tiel haut de la ville	Zone 5 centre-ville	Zone 6 Hodimont
Population 2001	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ●+ de – de 15 ans 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ●+ de 15-64 ans 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ●+ 65 ans et + ●+ ménages 2 pers. ●+ couples sans enfant 	<ul style="list-style-type: none"> ●↑ de la population ●+ isolés ●+ mères avec enfants 	<ul style="list-style-type: none"> ● population en ↓ ●+ ménages 3 pers. et + ●+ couples avec enfants
Mobilité 1991	<ul style="list-style-type: none"> ● 55,9% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 56,5% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 49,1% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 60,2% de motorisés (contre 64,3% dans l'ensemble de la commune) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 43,6% de motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> ● 44,3% de motorisés
Travail	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 6,9% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,3% ●+ voitures 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 6,9% ●+ TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 6,4% ●+ voitures 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,9% ●+ marche à pied et ●+ travail à domicile 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,2% (identique à la moyenne communale) ●+ TEC
Ecole	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 8,0% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 4,4% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 2,4% (contre 5,9% dans l'ensemble de la commune) ●+ TEC 	<ul style="list-style-type: none"> ●+ train : 8,2% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 5,3% 	<ul style="list-style-type: none"> ● train : 3,1% ●+ marche

Habitat 1991		<ul style="list-style-type: none"> ● + maisons ● +propriétaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● +appartements ● +locataires ● + avant 1919 (72,3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● + 1919-1945 	<ul style="list-style-type: none"> ● +appartements ● +locataires 	<ul style="list-style-type: none"> ● +appartements ● +locataires ● + récentes (1971 et après)
-----------------	--	---	--	---	--	--

- *L'hypothèse initiale de situation de la gare de Verviers au croisement de plusieurs quartiers contrastés (tant en termes démographiques qu'en ce qui concerne l'habitat et les pratiques modales) se vérifie par l'analyse des chiffres ;*
- L'utilisation du train par les actifs (moyenne communale 5%) varie entre 5% (Hodimont) et 7% (périmètre 800m autour de la gare et quartier IPES – outlet Mall) ; l'utilisation du train par les scolaires (moyenne communale 6%) varie entre 2% (quartier IPES – outlet Mall) et 8% (quartier résidentiel haut de la ville et périmètre 800m autour de la gare) ;
- Le quartier résidentiel du haut de la ville est nettement plus pourvoyeur d'utilisateurs du train que les autres groupes statistiques envisagés. C'est aussi le quartier où les ménages sont les plus motorisés. Malgré que ce quartier comporte peu d'enfants en âge scolaire, ceux qui y habitent sont les plus nombreux à utiliser le train dans leurs déplacements vers l'école ;
- Le rôle de gare d'origine de cette gare **mixte** pourrait être renforcé étant donné la croissance de population observée dans toutes les zones considérées ;
- On observe de grandes disparités dans les taux de motorisés (moyenne communale 64,3%), qui varient entre 44% (centre-ville et Hodimont) et 60% (quartier résidentiel haut de la ville) ;
- Les quartiers les plus proches de la gare se caractérisent par un habitat majoritairement en appartements et sous le statut locatif.

10.12 CONCLUSIONS

La gare de Verviers-Central est identifiée dans nos typologies comme une gare mixte implantée dans un quartier de gare à dominante urbaine, se caractérisant par une grande mixité

Enjeux d'affectation et d'intégration urbaine du site

- Le site ferroviaire de Verviers-central constitue un exemple en matière d'intégration urbaine du site, celui-ci se caractérisant par, d'un côté, une poche à hauteur des voies ouverte sur la principale voie d'accès de la gare (P&R et K&R) et, de l'autre côté, une véritable « place urbaine » ouverte sur la ville ;
- Le quartier résidentiel proche du P&R est protégé des inconforts que ce dernier génère par la présence d'un réel mur d'enceinte ;
- Il est impératif d'assurer la connexion du site de l'Outlet Mall, conçu prioritairement dans une optique d'accessibilité routière, à la gare ;
- La gare de Verviers-central constitue également un exemple en matière de connexion à la gare des divers « quartiers de gare » mis en évidence par l'analyse ;

- Amplifier la valeur de destination de la gare en localisant des activités polarisantes à proximité ;
- L'intégration de services ouverts au public à l'intérieur de la gare (cfr.poste) favorise-t-elle son intégration urbaine ou constitue-t-elle un manque à gagner pour l'attractivité des activités implantées autour d'elle ?

Accessibilité et intermodalité du pôle

- Tenir compte de l'extension de l'aire de chalandise de Verviers dans son rôle de gare d'origine face à l'attractivité grandissante des villes de Liège et de Bruxelles ;
- Améliorer le rabattement en bus vers la gare.

Maîtrise des flux

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Verviers (Zone Verv.)	Mixte	1975	55,1	4	784	61,4	3	2759	3

La gare de Verviers est doublement mixte et rentre dans le profil de *gare de pôles d'appui à la croisée de tous les flux, mais dominées par les départs*. Comme gare d'origine, elle joue un rôle de P&R important pour toute les Hautes-Ardennes et est la gare de départ de nombreux étudiants de l'enseignement supérieur se rendant principalement à Liège. A l'arrivée, elle est d'abord un pôle d'études secondaires, mais attire également à elle des élèves du niveau supérieur. Des efforts pourraient être entrepris pour développer son rôle de destination, notamment au regard du développement du site proche de la gare de l'Ouest. Soulignons, pour finir, la variété des motifs de déplacement des usagers rencontrés à la gare dans le cadre de l'enquête.

10.13 BIBLIOGRAPHIE

- *La gare de Verviers-central rénovée*, SNCB, service de presse, b-media, septembre 2002
- BARTHOLOMÉ, Ghislain, *Plan d'entreprise Région Verviers, 1998-2002*, CA Réseau, SNCB, 2003
- HENRARD, G., *La gare de Verviers Central –au fil des rails et de temps*, Ed. Sabel, Belgique, 1991
- TRANSITEC, *Plan de déplacement-stationnement de la Ville de Verviers*, Ville de Verviers, MET, SRWT, 1995
- TRANSITEC, *Observation et analyse des effets du Plan de déplacement-stationnement de la Ville de Verviers, diagnostic*, Ville de Verviers, MET, SRWT, Namur 2003

3. TYPOLOGIES DES GARES

3.1 TYPOLOGIE SELON LES MOUVEMENTS DES NAVETTEURS

L'enjeu premier étant une meilleure gestion de la mobilité, il semble important pour que les futures solutions préconisées aient un réel impact, de différencier les gares d'origine des gares de destination dans le réseau. De ces différences entre les gares vont dépendre les différentes politiques d'aménagement du territoire à envisager. Il faut sans doute établir à proximité d'une gare d'origine plus de parkings tandis qu'une gare de destination devrait recevoir davantage de bureaux.

3.1.1 Présentation de la typologie origine-mixte-destination sur base des données INS 1991

Dans le rapport de septembre 2003¹, un premier essai de classement avait été présenté. Le principal indice utilisé (indice d'attractivité ferroviaire) pour déterminer l'appartenance d'une gare à tel ou tel type était basé sur le rapport entre le nombre de personnes voyageant en train vers cette gare et le nombre de personnes voyageant en train depuis cette même gare.

Autrement dit, cet indice cherche à relativiser le nombre de navetteurs débarquant sur le nombre de ceux qui embarquent.

Les valeurs à la base de cet indice avaient été extraites du recensement de la population de 1991 à l'échelle des secteurs statistiques. En effet l'INS avait recensé la population active et scolaire se déplaçant par lieu de résidence et par lieu de travail (ou de scolarité) ; cette population est encore ventilée selon le mode de transport utilisé parmi lesquels figure le train.

Outre l'ancienneté, la faiblesse principale de ces données réside dans le fait que l'INS n'informe pas sur la(es) gare(s) utilisée(s) lors du trajet.

Le nombre de navetteurs transitant au départ ou à l'arrivée de chaque gare n'a pu être qu'approximé. L'aire d'influence des gares étant inconnue, une aire de 1500 m de rayon a donc été considérée comme une première approximation du rayonnement.

Dès lors ont été pris en compte la population active et scolaire se déplaçant en train et résidant dans les secteurs statistiques situés à l'intérieur d'un rayon de 1500m autour des gares de l'échantillon et la population active et scolaire se déplaçant en train et travaillant (ou étant scolarisée) dans les secteurs statistiques situés à l'intérieur d'un rayon de 1500 m autour des gares de l'échantillon.

Sur base de cet indice trois groupes principaux avaient été jugés pertinents : les gares de destination, les gares d'origine, et celles pouvant être considérées comme jouant ce double

¹ Rapport final de la subvention 2002, Thème 1 Mutations spatiales et structures territoriales, Volume 2 Evolution des profils de mobilité et propositions d'aménagement en vue de renforcer la structure spatiale et de favoriser le report de mode, Septembre 2003

rôle : les gares mixtes. Ces premiers résultats étaient fournis en annexe et analysés dans le rapport de septembre 2003. Nous les reprenons également dans ce rapport. En plus des ces mouvements voyageurs, la typologie faisait référence à l'accessibilité selon différents modes.

3.1.2 Nouvelle typologie sur base des abonnements SNCB

Actuellement, disposant des données abonnements de la SNCB, cet indice a pu être recalculé. Outre la possibilité de se baser sur des chiffres nettement plus récents (2004), cette nouvelle base de données a permis de lever l'approximation de l'aire d'influence des gares. En effet, nous disposons à présent pour chaque abonné du nom de sa gare de départ et de sa gare d'arrivée. Même si certaines réserves peuvent être formulées (voir note sur les données abonnements SNCB), ces données sont dès lors plus intéressantes pour le calcul de l'indice d'attractivité ferroviaire.

Nous avons gardé l'idée de ventiler les 60 gares étudiées selon trois catégories : les gares d'origine, les gares mixtes et les gares de destinations. Seules les limites de classes ont changé (origine : attractivité ferroviaire $\leq 0,30$, mixte : $0,30 < \text{attractivité ferroviaire} \leq 0,6$, destination : attractivité ferroviaire $> 0,6$).

Dans l'ensemble, les résultats (voir annexe) sont assez semblables aux précédents et il n'y a pas de modifications majeures.

La catégorie des gares de destination regroupe toujours les gares les plus importantes du réseau wallon. Seule la gare de Verviers-Central bascule dans les gares mixtes. Par contre, les données sur les abonnements mettent en évidence l'attractivité ferroviaire élevée des gares de Libramont, Saint-Ghislain et Eupen. Ces gares rejoignent le groupe des gares de destination. Eupen est la seule petite gare au sein de ce groupe avec Froyennes. Cette dernière est assez particulière car sa position est due à un arrivage important d'écoliers (138) pour des départs très faibles (12 personnes).

Le groupe des gares dites « mixtes », voit donc l'arrivée de la gare de Verviers. Ce groupe était caractérisé par une bonne accessibilité générale et par la proximité à la gare de petits centres où se concentrent des emplois et une activité scolaire significative. Trois petites gares (Milmort, Godinne et Pepinster) viennent se glisser dans cette catégorie sans pour autant jouir d'une bonne accessibilité générale ou routière et deux d'entre elles étant de plus considérée comme rurale. Il est vrai que le peu de passagers en transit (au départ ou à l'arrivée) dans ces gares, peut être la cause de résultats basculant rapidement d'un côté ou de l'autre. Par contre trois autres gares de moyenne importance (Waterloo, Jemelle et Marloie) et possédant au moins une bonne accessibilité routière rejoignent ce groupe.

Notons enfin que Braine-le-comte, Gembloux, Tamines et Mouscron apparaissent maintenant comme des gares d'origine et non plus comme des gares mixtes. En effet, malgré le nombre assez conséquent de voyageurs débarquant à Braine-le-Comte et Gembloux, le nombre de voyageurs embarquant dans ces gares (notamment vers Bruxelles) est fort élevé. Pour Tamines et Mouscron vu le faible nombre de personnes y arrivant, il semble logique qu'elles rejoignent cette catégorie.

Remarques : les gares de Liège-Guillemins, Liège-Palais et Liège-Jonfosse sont incluses dans la zone « Liège », les gares de Namur et Jambes sont reprises dans la zone « Namur », les gares de Herseaux et Mouscron sont incluses dans la zone « Mouscron » et les gares de Huy et Statte sont reprises dans la zone « Huy ».

En annexe, les tableaux reprennent le classement des gares, selon la typologie Origine-mixte-Destination.

3.2 LES FLUX DE VOYAGEURS DANS LES GARES

3.2.1 Une première typologie des flux de voyageurs dans les gares d'intérêt régional

Une typologie des gares selon le type de flux de voyageurs qu'elles génèrent est présentée dans ce point. Celle-ci est destinée à permettre l'élaboration de recommandations du même ordre pour toutes gares partageant un même profil en matière de trafic de voyageurs. La méthodologie adoptée pour construire la typologie est exclusivement basée sur les données de la SNCB, offrant une photographie de tous les abonnements enregistrés en date du 7 mars 2004 au départ ou à l'arrivée des 60 gares d'étude.

L'association de trois entrées distinctes a été utilisée pour construire la typologie. Les deux premières entrées se rapportent aux types de flux depuis et à destination des 60 gares d'étude. La première entrée correspond au pourcentage d'abonnements scolaires au départ des 60 gares. La deuxième entrée correspond au pourcentage d'abonnements scolaires à destination des 60 gares d'étude. Pour ces deux entrées, nous avons ensuite procédé à un regroupement en trois catégories (scolaires - scolaires et d'emploi - d'emploi) tel que présenté dans le tableau ci-dessous :

Taux d'abonnés scolaires au départ sur le total d'abonnés au départ		Taux d'abonnés scolaires à destination des gares sur le total d'abonnés à destination des gares	
Pourcentage	Type de gare d'origine	Pourcentage	Type de gare de destination
De 0% à 33,3%	D'emploi	De 0% à 33,3%	D'emploi
De 33,4% à 66,6%	Scolaire et d'emploi	De 33,4% à 66,6%	Scolaire et d'emploi
De 66,7% à 100%	Scolaire	De 66,7% à 100%	Scolaire

Ces regroupements en 2 groupes (origine / destination) et 3 groupes (scolaires – scolaires et d'emploi – d'emploi) nous a permis de construire un classement des 60 gares d'étude en 8 catégories (théoriquement 9, mais une catégorie n'est représentée par aucune gare). Nous les présentons plus loin.

La troisième entrée est définie par le nombre total d'abonnés (scolaires et autres) depuis ou destination des 10 gares d'étude. Elle permet de saisir l'importance des flux au départ, à l'arrivée, mais aussi les flux totaux générés. Elle permet, en outre, de relativiser l'importance de gares partageant le même type de flux mais dans des proportions différentes. En effet, la nature des recommandations applicables aux gares d'une même catégorie varie considérablement en fonction du poids des différents flux générés. Ainsi, nous avons donné un score à chaque flux (au départ – à destination – total), selon les seuils présentés dans le tableau ci-dessous :

Flux de voyageurs depuis les gares d'étude		Flux de voyageurs à destination des gares d'étude		Flux total de voyageurs depuis et vers les gares d'étude	
Score	Nombre d'abonnés	Score	Nombre d'abonnés	Score	Nombre d'abonnés
1	1 à 280	1	1 à 280	1	1 à 560
2	281 à 690	2	281 à 690	2	561 à 1380
3	691 à 1480	3	691 à 1480	3	1381 à 2960
4	1481 et plus	4	1481 et plus	4	2961 et plus

Pour présenter les huit catégories de gare, nous avons encore divisé les gares en deux tableaux correspondant à deux catégories de taille distincte. Toutes les gares dont le flux total (origine et destination) équivaut au score 1 (entre 1 à 560 passagers par jour) ont été isolées des autres. En effet, ces gares présentent des effectifs très faibles et la description de leur niveau de mixité en matière de type d'abonnement (scolaire – mixte – d'emploi) doit être considéré avec prudence.

Basée sur les données relatives aux abonnés, la typologie des gares qui vous est présentée ici ne tient pas compte de la grande complexité des flux rencontrés dans les gares et de la variété des motifs qui les justifient, phénomènes pourtant caractéristiques de l'évolution des mobilités quotidiennes. S'interroger sur les motifs des flux ferroviaires de week-end serait une manière de tenir compte de ces mobilités fréquentes mais irrégulières qui constituent un réel enjeu dans le débat sur le report de mode.

Les gares de Herseaux (zone Mouscron), Liège-Jonfosse (zone Liège), Liège-Palais (zone Liège), Jambes (zone Namur) et Statte (zone Huy) ne figurent pas dans les tableaux. En effet, les chiffres SNCB sont libellés par zone ferroviaire et non par gare. Ainsi, certaines petites gares urbaines sont incluses dans les chiffres de la principale gare de la ville.

Notons que dans le dernier point des dossiers concernant les dix gares d'étude, nous proposons un commentaire sur base du profil dans lequel ces gares s'insèrent.

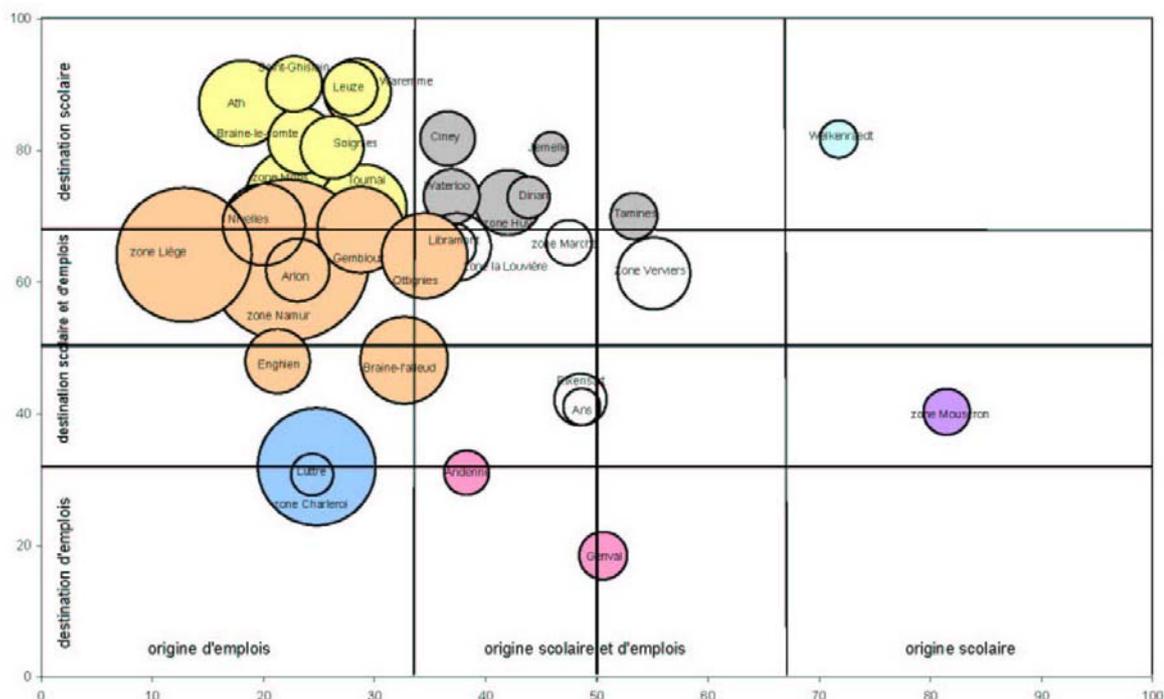
3.2.1.1 Typologie des flux de voyageurs dans les principales gares wallonnes

Le tableau ci-dessous reprend les 34 principales gares d'étude. Les gares ont été triées selon le niveau de mixité des profils d'abonnés qu'elles génèrent comme gare d'origine (d'abord les plus scolaires, ensuite celles qui combinent abonnés scolaires et d'emploi, et enfin les gares de départ pour le travail) :

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abo.	Score
		Nbre d'abo.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abo.	Taux de scolaires	Score		
Welkenraedt	Mixte	627	71,8	2	137	81,8	1	764	2
Mouscron (zo M)	Origine	961	81,5	3	186	40,3	1	1147	2
Huy (zone huy)	Mixte	1592	42,0	4	706	72,1	3	2298	3
Waterloo	Mixte	1240	36,9	3	426	73,0	2	1666	3
Ciney	Mixte	1096	36,6	3	490	81,8	2	1586	3
Tamines	Origine	926	53,3	3	247	70,0	1	1173	2
Dinant	Origine	627	43,9	2	321	72,9	2	948	2
Jemelle	Mixte	484	45,9	2	147	80,3	1	631	2
Ottignies	Origine	3109	34,5	4	798	64,0	3	3907	4
Verviers (zone)	Mixte	1975	55,1	4	784	61,4	3	2759	3
La Louvière sud (zone la Louv.)	Mixte	1825	37,4	4	641	65,4	2	2466	3
Rixensart	Origine	1325	48,5	3	128	42,2	1	1453	3
Libramont	Destination	421	37,1	2	708	65,5	3	1129	2
Marloie (zone Marche)	Mixte	697	47,5	3	415	66,0	2	1112	2
Ans	Origine	666	48,6	2	56	41,1	1	722	2
Genval	Origine	1040	50,6	3	184	18,5	1	1224	2
Andenne	Origine	974	38,3	3	103	31,1	1	1077	2

Gare (suite)	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abo.	Score
		Nbre d'abo.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abo.	Taux de scolaires	Score		
Mons (zone)	Destination	2393	23,3	4	3986	72,2	4	6379	4
Tournai	Destination	2170	28,9	4	1903	71,3	4	4073	4
Gembloux	Origine	3199	28,8	4	768	68,0	3	3967	4
Ath	Destination	2415	18,1	4	1497	87,2	4	3912	4
Nivelles	Mixte	2345	20,0	4	1226	68,8	3	3571	4
Waremme	Mixte	1560	28,5	4	804	88,9	3	2364	3
Braine-le-comte	Origine	1834	23,4	4	498	81,5	2	2332	3
Soignies	Mixte	1569	26,2	4	517	80,5	2	2086	3
Saint-Ghislain	Destination	1005	22,8	3	660	90,2	2	1665	3
Leuze	Mixte	1150	27,8	3	416	89,4	2	1566	3
Namur (zone)	Destination	4677	22,2	4	9157	63,4	4	13834	4
Liège-G. (zone)	Destination	3791	12,9	4	5743	64,2	4	9534	4
Braine-l'alleud	Mixte	3073	32,7	4	951	48,2	3	4024	4
Enghien	Origine	2052	21,3	4	152	48,0	1	2204	3
Arlon	Destination	805	23,1	3	1314	61,9	3	2119	3
Charleroi sud (zone charleroi)	Destination	4451	24,8	4	2850	32,0	4	7301	4
Luttre	Origine	889	24,4	3	52	30,8	1	941	2

Le graphique ci-dessous offre une lecture des 34 principales gares selon leur taux de mixité en matière de profils d'usagers. L'axe X classe les gares selon les différents profils d'abonnés qu'elles génèrent comme gares d'origine et l'axe des Y les classent en fonction des types de flux qu'elles génèrent comme gare de destination. Les différentes couleurs représentent les différentes catégories de gares qui se dégagent et les cercles de différentes tailles illustrent l'ampleur des flux totaux rencontrés dans la gare.



On constate que quatre grands profils de gare regroupent, ensemble, 28 des 34 principales gares. Nous les présentons par ordre d'importance.

a) *Grandes gares de contraste : attraction forte de la métropole bruxelloise et importante destination scolaire*

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Mons (zo. M.)	Destination	2393	23,3	4	3986	72,2	4	6379	4
Tournai	Destination	2170	28,9	4	1903	71,3	4	4073	4
Gembloux	Origine	3199	28,8	4	768	68,0	3	3967	4
Ath	Destination	2415	18,1	4	1497	87,2	4	3912	4
Nivelles	Mixte	2345	20,0	4	1226	68,8	3	3571	4
Waremmes	Mixte	1560	28,5	4	804	88,9	3	2364	3
Braine-le-Comte	Origine	1834	23,4	4	498	81,5	2	2332	3
Soignies	Mixte	1569	26,2	4	517	80,5	2	2086	3
Saint-Ghislain	Destination	1005	22,8	3	660	90,2	2	1665	3
Leuze	Mixte	1150	27,8	3	416	89,4	2	1566	3

Parmi nos dix gares d'étude, Gembloux et Ath illustrent cette catégorie. Les gares en faisant partie sont d'abord caractérisées par l'importance des flux totaux de voyageurs qu'elles génèrent. C'est le groupe qui accueille le plus de grandes gares. Seule la ville de Mons accueille davantage d'abonnés qu'elle n'en voit partir, et dans les autres gares, les départs sont parfois jusqu'à quatre fois plus importants que les arrivées.

Gares de villes moyennes jouant pour la plupart un rôle de pôle d'appui régional ou local, elles n'en sont pas moins les principales gares de départ vers la métropole bruxelloise, ce qui nuance sérieusement leur valeur de gare de destination (Mons, Tournai, Ath, Saint-Ghislain) ou de gares mixtes (Nivelles, Waremmes, Soignies, Leuze).

Comme gares de destination, elles sont à vocation quasi-exclusivement scolaires. Les cinq premières gares de la catégorie, les plus importantes, sont des pôles d'études secondaires et supérieures d'importance régionale. Les suivantes figurent toutes parmi les principaux pôles d'enseignement secondaire de leur sous-région.

Notons tout de même que Mons, Tournai, et dans une moindre mesure Nivelles, attirent également un nombre considérable de travailleurs. Mons en accueille plus de 1100, Tournai deux fois moins et Nivelles près de 400.

Globalement insérées dans des quartiers à dominante urbaine (à l'exception de Gembloux), souvent située en lisière de centre-ville, ces gares doivent assurer la cohabitation entre leur rôle de gare P&R et de gare de destination scolaire fondée sur des relations piétonnes de proximité.

b) Gares de pôles d'appui à la croisée de tous les flux, mais dominées par les départs

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Ottignies	Origine	3109	34,5	4	798	64,0	3	3907	4
Verviers (zo.)	Mixte	1975	55,1	4	784	61,4	3	2759	3
La Louvière sud (zo. Ll.)	Mixte	1825	37,4	4	641	65,4	2	2466	3
Rixensart	Origine	1325	48,5	3	128	42,2	1	1453	3
Libramont	Destination	421	37,1	2	708	65,5	3	1129	2
Marloie (zone marche)	Mixte	697	47,5	3	415	66,0	2	1112	2
Ans	<i>Origine</i>	666	48,6	2	56	41,1	1	722	2

Trois de nos dix gares d'étude illustrent cette catégorie. Il s'agit d'Ottignies et de Verviers qui sont les deux gares les plus importantes de la catégorie et d'Ans, qui, à l'inverse, en est nettement la plus petite gare. Cette catégorie est caractérisée par la mixité des profils d'abonnés tant au départ qu'à l'arrivée. A l'exception de la gare de Libramont qui accueille davantage d'abonnés qu'elle n'en voit partir, ces gares sont d'abord des gares d'origine (d'une fois et demi à douze fois plus que de destination).

En tant que gares de départ, leur caractéristique est de ne pas se contenter d'accueillir des travailleurs à destination des principales métropoles (Bruxelles, Liège, Luxembourg), mais qu'elles sont également les gares de départ d'étudiants ou d'élèves du secondaire, selon les cas.

Comme gare de destination, elles sont d'abord des gares d'arrivée de scolaires du secondaire, parfois du supérieur (Ottignies et Libramont), ensuite de petits pôles d'attractivité d'emploi d'importance sous-régionale. Seule Verviers attire plus de 300 travailleurs quotidiennement.

c) Gares de pôle scolaire local subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Huy (zone H.)	Mixte	1592	42,0	4	706	72,1	3	2298	3
Waterloo	Mixte	1240	36,9	3	426	73,0	2	1666	3
Ciney	Mixte	1096	36,6	3	490	81,8	2	1586	3
Tamines	Origine	926	53,3	3	247	70,0	1	1173	2
Dinant	Origine	627	43,9	2	321	72,9	2	948	2
Jemelle	Mixte	484	45,9	2	147	80,3	1	631	2

Aucune de nos dix gares d'étude ne représente cette catégorie, Ottignies et Verviers étant probablement les gares qui s'en rapprochent le plus.

A l'exception de Waterloo, l'ensemble des gares de cette catégorie se situent au-delà de Namur depuis Bruxelles. Les flux au départ se partagent entre travailleurs et étudiants avec malgré tout une prédominance des départs pour l'emploi (sauf à Tamines). En effet, relativement éloignées de Bruxelles et pôles de départ pour de nombreux étudiants du supérieur,

les flux scolaires et d'emploi semblent s'équilibrer et ces gares apparaissent donc comme mixtes à l'origine.

Envisagées comme point de destination, ces gares sont nettement moins importantes (près de 2,5 fois moins) et sont principalement à vocation scolaire. En effet, les villes concernées constituent toutes à des niveaux divers des centres d'études secondaires et/ou supérieures important au niveau local. Comme pôle d'emploi, elles attirent trois fois moins de travailleurs qu'elles n'en fournissent au départ et ne concernent jamais plus de 200 travailleurs à l'arrivée.

Il est donc important d'évaluer l'intensité, la structure et la localisation des principaux pôles d'emploi de ces villes pour estimer les opportunités qu'il existe d'en augmenter l'accessibilité ferroviaire et/ou intermodale (train et bus).

d) Grandes gares de destination sous influence de l'emploi métropolitain

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Namur (z. N.)	Destination	4677	22,2	4	9157	63,4	4	13834	4
Liège-Guil. (zone Liège)	Destination	3791	12,9	4	5743	64,2	4	9534	4
Braine-l'Alleud	Mixte	3073	32,7	4	951	48,2	3	4024	4
Enghien	Origine	2052	21,3	4	152	48,0	1	2204	3
Arlon	Destination	805	23,1	3	1314	61,9	3	2119	3

Cette catégorie de gare est représentée par trois de nos dix gares d'étude. Namur, la plus importante, Braine-l'Alleud et Arlon. C'est aussi la catégorie qui accueille des deux premières gares de destination en terme de chiffre absolu d'abonnés (Namur et Liège). Cependant, toutes les gares de cette catégorie sont de taille importante, tout comme celles de la catégorie *des gares de contraste*. La différence majeure avec cette dernière catégorie est la part plus importante de travailleurs à l'arrivée. En effet, Namur, Arlon et Liège sont parmi les principaux pôles administratif de Wallonie tandis que Braine-l'Alleud et Enghien sont des pôles d'activité en essor.

A l'exception d'Enghien, les quartiers de ces gares sont tous à dominante urbaine, et s'y pose de manière accrue le problème d'arbitrage entre la fonction de P&R, de nœud de transit (train-bus) et de gare de centre urbain.

e) Petites gares subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Genval	Origine	1040	50,6	3	184	18,5	1	1224	2
Andenne	Origine	974	38,3	3	103	31,1	1	1077	2

Cette catégorie, sous-représentée, se compose de deux gares moyennes, caractérisées par des départs tant d'étudiants (surtout du secondaire depuis Genval) que de travailleurs vers Bruxelles (et Namur dans la cas d'Andenne).

Leur rôle de gare de destination est atrophié et ne concerne que quelques travailleurs.

f) Gare d'emploi sous influence métropolitaine

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Charleroi sud (zone Charl.)	Destination	4451	24,8	4	2850	32,0	4	7301	4
Luttre	Origine	889	24,4	3	52	30,8	1	941	2

Cette catégorie, sous-représentée également, se compose de Charleroi et de Luttre, qui se situe quelques kilomètres au nord. De taille et de situation différente, ces deux gares ont en commun l'absence de flux de scolaires. De même, elles sont, comme la majorité des autres gares, attirées par Bruxelles en matière d'emploi, mais constituent également une destination de travailleurs. Charleroi est d'ailleurs, après Namur, la première gare de destination d'emploi de Wallonie. Par contre, Luttre a perdu, avec la fermeture du site ferroviaire de l'Arsenal, sa valeur de gare de destination d'emploi, dont il ne reste plus que l'ombre.

Luttre se démarque de la catégorie précédente (*Petites gares subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur*) dans la mesure où le taux de scolaires au départ y est exceptionnellement peu élevé. Cela s'explique peut-être par la structure démographique communale (plutôt âgée) et par la présence d'une importante école communale à proximité de la gare.

g) Petite gare de relations scolaires transfrontalières et de proximité

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Welkenraedt	Mixte	627	71,8	2	137	81,8	1	764	2

Welkenraedt apparaît comme une exception. En effet, elle est dominée par des flux quasi-exclusivement scolaires comme gare de destination, mais également comme gare d'origine, ce qui est rare. Cela se justifie probablement par l'éloignement de Bruxelles, qui n'y exerce pas son attractivité, mais il s'agit peut-être aussi de la non-prise en compte dans les données SNCB des voyageurs et abonnés transfrontaliers. En effet, Welkenraedt se comporterait peut-être davantage comme les gares de la catégorie *Gares de pôle scolaire local subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur*, si l'on pouvait estimer la part des départs, notamment de travailleurs, en direction de l'Allemagne (Aix-la-Chapelle, Cologne).

Notons que deux petites gares (tableau du point suivant) partagent le même profil (Eupen et Froyennes).

h) Gare de départs scolaires et de faible accueil d'activités (à vocation transfrontalière)

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Mouscron (zone Mous.)	Origine	961	81,5	3	186	40,3	1	1147	2

La gare de Mouscron est également une exception. Comme Welkenraedt, elle est, avant tout, une gare de départ scolaire. Elle se distingue par la part plus grande de travailleurs à

l'arrivée. Notons à nouveau que la prise en compte du trafic transfrontalier la rapprocherait probablement du profil d'une petite gare à la croisée de tous les flux tels que la gare d'Ans.

En outre, deux petites gares (tableau du point suivant) partagent le même profil (Rhisnes et Liers).

3.2.1.2 Les flux de voyageurs dans les petites gares d'intérêt régional

Le tableau ci-dessous rassemble les 21 petites gares brassant moins de 500 abonnés quotidiennement. Nous les présentons conjointement sans prétendre en dessiner des profils distincts dans la mesure où les effectifs d'abonnés sont trop faibles que pour marquer de réelles tendances ou permanences dans les flux observés.

Gare	Classement dans l'Atlas	Comme gare d'origine			Comme gare de destination			Nbre total d'abon.	Score
		Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score	Nbre d'abon.	Taux de scolaires	Score		
Eupen	Destination	103	71,8	1	63	77,8	1	166	1
Froyennes	Destination	12	66,7	1	138	98,6	1	150	1
Rhisnes	Origine	178	70,2	1	32	62,5	1	210	1
Liers	Origine	80	67,5	1	16	56,3	1	96	1
Quievrain	Origine	413	61,3	2	63	87,3	1	476	1
Godinne	Mixte	288	62,2	2	116	85,3	1	404	1
Boussu	Mixte	206	36,4	1	124	83,9	1	330	1
Comines	Origine	238	53,8	1	43	74,4	1	281	1
Pepinster	Mixte	167	62,9	1	97	94,8	1	264	1
Lillois	Origine	387	48,8	2	45	55,6	1	432	1
Marbehan	Origine	342	61,1	2	26	53,8	1	368	1
Lustin	Origine	197	45,2	1	50	36,0	1	247	1
Thulin	Origine	161	57,8	1	10	50,0	1	171	1
Profondsart	Origine	85	65,9	1	9	44,4	1	94	1
Yvoir	Origine	432	57,4	2	11	27,3	1	443	1
Flémalle-H	Origine	224	55,4	1	37	24,3	1	261	1
Milmort	Mixte	66	57,6	1	25	32,0	1	91	1
Hainin	Origine	55	58,2	1	0	-	0	55	1
Quaregnon	Origine	387	31,8	2	12	50,0	1	399	1
Jemappes	Origine	256	16,0	1	40	62,5	1	296	1
Herstal	Mixte	143	32,2	1	48	37,5	1	191	1

Ces gares sont pour la plupart des gares d'origine selon la principale typologie de gare développée dans l'Atlas des gares d'intérêt régional. Il s'agit souvent de petites gares rurales ou insérées au cœur de régions industrielles sur le déclin. La plupart assurent un rôle de liaison de proximité, essentiel dans un contexte de paupérisation de la population et de rareté d'offre en transport en commun alternatifs.

Il s'agit généralement de simple point d'arrêt et pour certaines, il est question de la suppression de leur desserte.

3.3 L'OCCUPATION DU SOL DANS LES QUARTIERS DE GARE

3.3.1 Le cadre général

Les descriptions de l'occupation du sol sont basées sur le Plan de Localisation Informatique dressé à partir des natures cadastrales. La description porte sur une zone de 200 ha correspondant au périmètre de 800 m de rayon autour de la gare. La notion de quartier est définie de la sorte. Les facteurs socio-culturels ou urbanistiques ne sont donc pas pris en compte pour la déterminer.

Les descriptions sont faites sur la base des pourcentages d'occupation du sol ce qui permet aisément de comparer les gares. En outre les valeurs absolues de l'occupation du sol peuvent être facilement retrouvées en multipliant le pourcentage par deux vu l'étendue de la zone de 200 ha. Les cartes correspondant à ces occupations du sol sont reprises dans l'atlas.

L'occupation du sol est menée dans un premier temps pour chacun des 10 gares étudiées ce qui constitue notre échantillon d'étude. Cette première analyse nous permet de montrer la diversité des situations. Dans un second temps l'analyse est menée pour les 62 gares IC-IR. Ces analyses sont mises en regard de la typologie des mouvements de voyageurs classant les gares selon leur rôle d'origine, de destination ou mixtes.

Ces analyses doivent nous aider à définir des objectifs d'occupation du sol à atteindre pour favoriser le report de mode par exemple lors de l'établissement de Plan Communaux d'Aménagement.

3.3.2 Une première typologie d'occupation du sol sur la base des 10 quartiers de gares étudiées

Au cours de l'analyse de chacun des quartiers de gare des similitudes d'occupation du sol sont apparus pour les 10 gares étudiées.

%	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Ans	3,31	6,56	3,78	39,94	53,60	20,61	25,79
Arlon	3,89	6,74	20,98	30,21	61,82	11,48	26,66
Ath	3,84	9,66	13,56	34,21	61,27	13,98	24,70
Boussu	3,34	4,18	7,33	25,60	40,45	47,55	11,96
Braine	4,74	4,24	18,99	47,24	75,21	6,54	18,21
Gembloux	2,48	6,96	7,96	24,37	41,77	40,79	17,91
Luttre	1,39	4,23	1,57	25,47	32,66	39,37	27,93
Namur	6,95	5,97	18,90	34,82	66,64	3,98	29,35
Ottignies	1,84	4,94	8,05	40,20	55,03	23,47	21,46
Verviers	8,53	8,14	17,23	32,87	66,67	5,75	27,45
Moyenne	4,03	6,16	11,83	33,49	55,52	21,35	23,14

Sur la base des principales occupations du sol, six groupes peuvent être dégagés parmi les 10 quartiers de gares étudiés. Ces six groupes peuvent être simplifiés en trois groupes

majeurs. Nous donnons à titre d'exemple des taux d'occupation du sol dans un tableau de synthèse.

Observons d'emblée que la fonction commerciale qui n'occupe qu'en moyenne 4,0 % n'intervient que de manière secondaire, et ce contrairement aux autres types d'occupations.

a) Les quartiers de gare à dominante urbaine

Ces quartiers sont principalement occupés par les fonctions résidentielles, de transports et d'infrastructures publiques.

Ce groupe se subdivise en trois sous-groupes urbains selon l'importance respective des trois grandes occupations.

Un premier groupe rassemblerait des quartiers qui à l'image de Braine-l'Alleud sont largement bâtis en résidence et en infrastructures publiques. Les transports n'occupent qu'une place limitée.

URBAIN DENSE RESIDENTIEL	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	4,00	3,00	18,00	45,00	70,00	8,00	20,00
Max	6,00	5,00	20,00	50,00	80,00	4,00	15,00

Un second groupe rassemblerait les quartiers de gare moins densément bâtis mais disposant d'une plus grande mixité des fonctions. Les quartiers des gares de Namur et de Verriers en sont l'exemple.

URBAIN DENSE MIXIE	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	7,00	7,00	19,00	32,00	65,00	8,00	28,00
Max	9,00	9,00	22,00	35,00	75,00	3,00	25,00

Toujours au sein des quartiers de gare urbain un troisième groupe apparaît avec une plus faible part de commerces au profit des industries ou des infrastructures publiques. Le non bâti est également un peu plus élevé. Les quartiers des gares d'Arlon et de Ath sont représentatifs de ce groupe.

URBAIN PETITE VILLE	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	3,00	5,00	20,00	32,00	60,00	12,00	28,00
Max	4,00	10,00	13,00	35,00	62,00	15,00	23,00

b) Les quartiers de gare à dominante périphérie

Ce second groupe majeur est caractérisé par une superficie occupée pour moitié par le bâti. L'autre moitié correspond à des terrains non bâtis et ceux réservés aux infrastructures de transports. Les quartiers de gare de Ottignies et de Ans sont exemplaires avec un bâti qui est principalement résidentiel et à contrario peu commercial et peu doté d'infrastructures

publiques. Le solde est composé à parts presque équivalentes de terrains non bâtis et de terrains occupés par les chemins de fer ou le réseau routier voire autoroutier.

PERIPHERIE	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	1,00	5,00	9,00	40,00	55,00	24,00	20,00
Max	3,00	7,00	3,00	37,00	50,00	22,00	27,00

c) Les quartiers de gare à dominante périurbaine

Ce dernier groupe majeur rassemble des quartiers de gares marqués par une prédominance des terrains non urbanisé en raison soit de l'importance des terres non bâtis ce qui correspond aux terres agricoles mais aussi aux friches soit en raison de l'importance des infrastructures de transports en plus des terres non bâtis. Le groupe se différencie donc en deux.

Le premier sous-groupe est caractérisé par une la présence d'une petite ville en milieu non urbanisé ce qui se marque par la présence de commerce mais aussi d'infrastructures publiques sur les terrains urbanisés aux côtés de la résidence. Les terres non bâties sont les plus nombreuses alors que les infrastructures de transports sont plus faiblement présente qu'ailleurs. Les quartiers de gare de Gembloux et de Boussu en sont les exemples.

PETITE VILLE PERIURBAINE	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	2,00	4,00	7,00	25,00	38,00	50,00	10,00
Max	5,00	7,00	8,00	22,00	42,00	40,00	18,00

Le second sous-groupe au sein des quartiers non urbanisé correspond donc à une prédominance de terrains réservés aux infrastructures de transports avec une faible proportion de commerces et d'infrastructures publiques. Luttre constitue un exemple pour ce type de quartier de gare peu bâti.

GARE PERIURBAINE	Commerce	Industrie	Publique	Résidence	Total Bâti	Non bâti	Transport
Min	1,00	3,00	2,00	24,00	30,00	35,00	35,00
Max	2,00	4,00	4,00	25,00	35,00	45,00	20,00

3.3.3 Une première typologie d'occupation du sol pour les 62 gares IC-IR-RER de Wallonie

Pour établir une typologie de l'occupation du sol dans les 62 gares sur la base du cadastre, l'outil statistique a été utilisé pour établir une analyse en composante principale puis une seconde par groupement. Les aspects méthodologiques sont repris en annexes.

3.3.4 L'analyse en composante principale

Les natures du cadastre ont été regroupées en deux grands facteurs. Le premier oppose les occupations du sol de type urbanisé et les occupations du sol non urbanisé. L'aspect urbanisé est caractérisé par les occupations d'infrastructures publiques et de résidence tandis que l'aspect faiblement ou non urbanisé est marqué par la présence des terrains agricoles ou forestiers. Le second facteur reprend l'aspect industriel qui peut exister autour de certaines gares.

L'ensemble des 62 gares peut être positionné sur ces deux axes.

On observe que Liège Palais est le quartier de gare le plus urbain alors que Flémalle-Haute est largement industriel tandis que Hainin est très marqué par les terres non bâties.

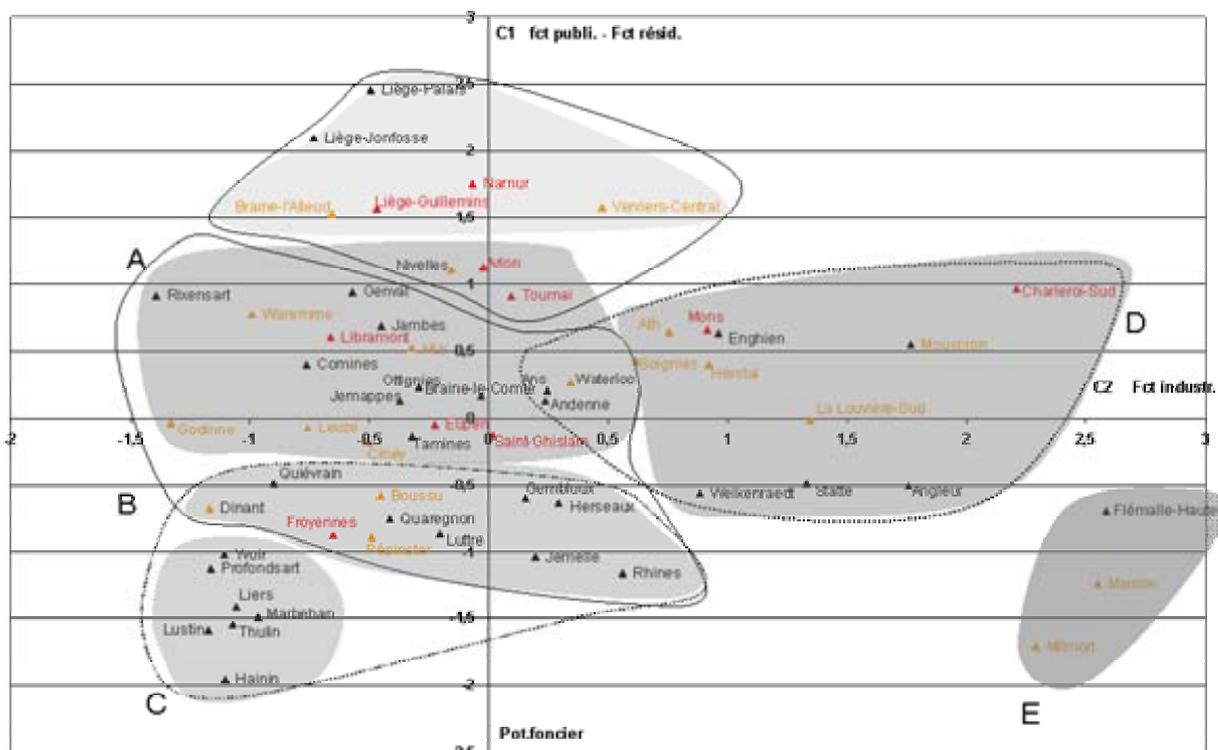
3.3.4.1 L'analyse par groupement

Trois méthodes de groupement sont utilisées. Elles classent les 62 gares systématiquement en six groupes. Certains groupes apparaissent dans les trois méthodes alors que d'autres sont plus variables même si certaines gares sont reprises selon les trois méthodes.

a) Les quartiers de gare industriels

Quelle que soit la méthode statistique utilisée, trois gares constituent un groupe spécifique de quartier gare fortement dont l'occupation est industrielle avec secondairement des terres non bâties. Flémalle-Haute possède un caractère plus urbanisé à l'inverse de Milmort. Marloie est entre ces deux configurations.

Il serait intéressant de s'interroger sur les mouvements de travailleurs de même que les liens entre les chemins et les industries au niveau du transport de marchandises. Cette analyse pourrait orienter les affectations des terrains non bâtis encore présents à proximité de la gare.



b) Les quartiers de gare très peu urbanisés

Deux méthodes utilisées font ressortir un groupe de 7 gares (Yvoir, Profondsart, Liers, Marbehan, Thulin, Lustin et Hainin).

Dans ce groupe Yvoir possède néanmoins un caractère plus urbanisé que les autres. La présence de bois et de terres agricoles caractérise l'ensemble du groupe.

En fonction de la dynamique des déplacements, on peut s'interroger sur l'occupation des terrains à proximité de ces gares peu dotées de services et d'industries. La résidence pourrait être une opportunité à développer pour autant que les bassins d'emplois soient accessibles via le chemin de fer.

c) Les quartiers de gares urbanisés

Les trois méthodes font ressortir un groupe caractérisé par d'importantes occupations urbanisées.

Six gares composent ce groupe (Liège Palais, Liège Jonfosse, Liège Guillemins, Namur, Verviers central et Braine l'Alleud). A ces quartiers de gares peuvent s'ajouter ceux de Arlon, Nivelles et Tournai.

L'occupation du sol est largement bâtie dans ces quartiers, les commerces, les infrastructures publiques et la résidence occupent la majeure partie du sol aux côtés des infrastructures de transports.

Le caractère urbain de ces quartiers devrait être valorisé afin d'y implanter des activités fortement génératrices de flux de voyageurs. La desserte ferroviaire devrait être adaptée en conséquence de même qu'il convient d'éviter une dispersion de ces mêmes activités tout en adoptant une complémentarité entre flux sortants et arrivants.

d) Les quartiers de gares de villes industrielles

Le quatrième groupe rassemble 11 quartiers de gare dont l'occupation est à la fois urbanisée et industrielle (Charleroi sud, Mouscron, La Louvière sud, Mons, Ath, Enghien, Soignies, Herstal, Statte, Welkenraedt et Angleur). Ce groupe est relativement bien caractérisé puisqu'il est mis en évidence par deux méthodes, tandis que la troisième méthode le confirme en y ajoutant seulement trois autres quartiers de gare (Andenne, Waterloo et Ans).

Comme pour les gares situées à proximité des industries (groupe a) mais qu'en outre le contexte est également urbanisé, il convient de s'interroger sur la capacité du chemin de fer à capter des flux en fonction des résidences ou de l'emploi située à proximité de ces gares. Les quartiers de gare de Statte, Welkenraedt et Angleur ont un caractère urbanisé moins prononcé.

e) Les quartiers de gares résidentiels à dominante urbaine

Une quinzaine de quartiers de gare (Genval, Rixensart, Waremme, Jambes, Libramont, Huy, Ottignies, Braine-le-Comte, Eupen, Tamines, Ciney, Leuze, Saint-Ghislain...) se caractérisent par de forte occupation résidentielle et plus faiblement des infrastructures publiques.

Il convient de s'interroger sur la capacité du chemin à capter les flux pour ces quartiers de gares. La densité bâtie étant parfois plus faible il faudrait arbitrer le renforcement des activités urbaines (bureaux, commerces, résidences) et le développement d'infrastructures de transports pour accroître l'attrait de la gare. Cet arbitrage peut être orienté en tenant compte de la place du quartier de la gare au sein du groupe qui est en réalité assez vaste.

f) Les quartiers de gare à fort potentiel foncier

Outre les quartiers de gare très peu urbanisés (groupe b), il existe une dizaine de quartiers faiblement équipés mais disposant de potentiel foncier important (Boussu, Quaregnon, Gembloux, Jemelle, Luttre, Pépinster...).

En fonction de l'accessibilité à la gare depuis les communes voisines, il convient d'étudier aux possibilités de développer une centralité relais dans le contexte périurbain qui les caractérise. Une augmentation des services à proximité de la gare de même que de la résidence pourrait contribuer à renforcer le cadre urbain et à stimuler l'usage de ces gares d'autant si elles sont situées sur des lignes structurantes.

4. PREMIERES PISTES DE RECOMMANDATIONS

Les pistes de recommandations proposées ici sont issues de la littérature. L'approche se veut complémentaire à celle du chapitre "*Les sites de gares face aux enjeux de structuration du territoire en faveur d'un report de mode : synthèse d'expériences étrangères*" qu'on peut trouver dans le rapport final de l'année dernière. Elle tient compte également de certaines des propositions développées dans le cadre du thème "Kyoto".

Les recommandations ont toujours un rapport avec l'occupation¹ du sol. Ne sont donc pas pris en compte des aspects – pourtant essentiels pour le report de mode – tels que l'amélioration de l'offre ferroviaire (fréquences, ponctualité, confort, sécurité...), le prix des trajets, l'information des voyageurs, l'aspect du bâtiment voyageurs, etc. Nous n'abordons que ce qui se traduit par un usage du sol.

Ces recommandations sont en cours de croisement avec les informations issues de l'analyse des gares et de leurs typologies, l'objectif final étant bien entendu de déterminer quelles recommandations conviennent pour quels cas.

4.1 INTRODUCTION

Toute gare représente un potentiel à valoriser à la fois en termes de mobilité et en termes d'urbanisme. En termes de mobilité, l'objectif est d'amener plus de voyageurs à prendre le train. En termes urbanistiques, il s'agit de faire de la gare un lieu de centralité et d'animation dont bénéficie tout le quartier, voire toute la ville.

Ces deux objectifs peuvent se conforter mutuellement (ex. plus de voyageurs = plus d'animation) mais ils peuvent aussi entrer en conflit (ex. la présence d'un P+R peut déstructurer un quartier). Chaque décision d'aménagement devra donc s'appuyer sur une analyse transversale prenant en compte les différents objectifs et les effets induits.

La valorisation de la gare dans ses différents rôles nécessite parfois de dépasser certains clivages et certaines images. La "gare" n'est pas seulement (ou ne doit pas seulement être) l'endroit où les voyageurs montent dans un train ou en descendent. Elle doit aussi être un pôle multimodal ; c'est d'ailleurs généralement le cas. Mais elle peut être bien plus encore : un lieu de vie, un centre où sont rassemblées différentes fonctions qui intéressent non seulement les voyageurs, mais aussi d'autres personnes qui résident dans le quartier ou sont amenées à s'y rendre pour diverses raisons.

Dans cette perspective, la rupture urbanistique que constitue l'ensemble des infrastructures ferroviaires est souvent un problème fondamental ; on y reviendra dans le chapitre consacré à l'urbanisme.

Les chapitres qui suivent abordent les questions suivantes :

- la gare en tant que pôle multimodal ;
- les activités (commerces et services) liées de près ou de loin à l'existence de la gare ;

¹ Nous utilisons ici indifféremment "usage" et "occupation" du sol.

- l'opportunité ou non de renforcer le logement à proximité des gares ;
- les problèmes de gestion foncière ;
- les aspects urbanistiques (au sens large) ;
- la mise en oeuvre des projets.

Il s'agit d'une première approche de chacun de ces thèmes. Ils seront en principe développés pendant l'année qui vient de manière à aboutir à des propositions plus précises et plus concrètes.

Notre objet n'est pas d'entrer ici dans le détail des affectations et aménagements à réaliser, mais seulement de donner quelques grands principes à respecter ou, plus simplement, de poser les bonnes questions. Les réponses varieront de toutes façons d'un cas à l'autre.

4.2 LA MULTIMODALITE

L'objectif en termes de multimodalité est de faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre, l'un des deux étant ici le train. Il s'agit de faire de la gare et de ses abords un "pôle d'échanges voyageurs", c'est-à-dire l'équivalent d'une plate-forme multimodale pour le trafic marchandises.

Notre travail étant centré sur les aspects spatiaux de la multimodalité, nous n'aborderons pas ici des questions telles que les correspondances horaires, la billetterie et la tarification uniques train-bus, la signalétique, etc. Nous n'abordons pas non plus les cas plus exceptionnels (du moins en Wallonie) tels que les échanges entre différents types de trains (TGV, classiques, RER), entre train et métro ou tram, train et autocar, train et avion...

Les aménagements et mesures à prendre varient bien entendu selon que les passagers arrivent à (et/ou repartent de) la gare à pied, à vélo, en bus ou en voiture, cette dernière possibilité comportant elle-même plusieurs variantes.

4.2.1 Principes généraux

Dans tous les cas, certains principes généraux sont à suivre.

- 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, P+R, K+R², taxis...), mais aussi les agences de location de voitures³ ou de vélos, les stations de voitures partagées, les centrales de covoiturage, etc.
- L'accent mis sur les différents 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.

² P+R : park and ride ou parc relais. K+R : kiss and ride ou dépose-minute.

³ Les Chemins de fer suisses proposent des Smart de location dans 54 gares de destination : voir sur http://www.cff.ch/pv/raillink/index_f.htm.

- 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.
- La réflexion doit tenir compte des personnes à mobilité réduite et de leurs différents handicaps et prévoir les aménagements et équipements appropriés.
- Le plan de mobilité doit être en concordance avec les fonctions nouvelles ou renouvelées de la gare en tant que pôle d'échange.
- Une attention particulière doit être accordée aux liaisons avec le centre ville (nous y reviendrons dans la partie "urbanisme").

4.2.2 Train et modes doux

Les principes essentiels à suivre pour optimiser les échanges entre modes doux (à pied et à vélo) et le train sont notamment les suivants :

- des cheminements directs, sûrs et agréables. Les liaisons principales (surtout avec le centre ville) doivent être particulièrement conviviales et agréables ;
- le cas échéant, optimiser les liaisons avec le 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 ;
- un parking vélo sécurisé dans la gare ou à proximité directe ;
- tenir compte de la possibilité pour les voyageurs d'emporter leur vélo dans le train (rampes doublant les escaliers, etc.) ;
- le travail sur l'accessibilité en modes doux doit porter sur les deux côtés des voies (le côté arrière, souvent plus difficile à relier à la gare, ne doit pas être oublié) ;
- une attention particulière doit être portée à la qualité des voies de franchissement piéton des rails (passerelles et sous-voies), qui peuvent constituer de vrais outils de liaison des deux "morceaux de ville" scindés par les infrastructures ferroviaires.

4.2.3 Train et bus

Concernant les liaisons avec la gare des bus ou avec les arrêts de bus :

- proximité et lisibilité ;
- éviter que la gare des bus soit un no man's land peu attrayant et peu sécurisant.

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.

4.2.4 Train et voitures

Concernant les voitures, l'aménagement d'un K+R, d'un parking de courte durée (10-15 min.) et éventuellement d'une station de taxis sont des évidences sur lesquelles il ne faut plus revenir. Ces aménagements seront utiles aussi bien pour les gares d'origine que pour les gares de destination.

Le problème principal est celui du P+R. Il se décompose en différentes questions.

- Une question de fond tout d'abord : l'aménagement d'un P+R peut favoriser la voiture au détriment d'autres modes de transport. Certaines études ont démontré qu'une partie parfois importante des usagers des nouveaux P+R 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 au moins se poser la question du bien-fondé d'aménager un P+R si la desserte de la gare en bus est bonne ou facilement améliorable.
- Les conditions idéales pour qu'un P+R soit réellement efficace en termes de report de mode sont les suivantes :
 - gare à 30 minutes maximum du lieu d'emploi (variante : 45 minutes) ;
 - gare à moins de 10 ou 15 km du domicile ;
 - accessibilité aisée au parking ;
 - parking à moins d'une minute de marche de la gare ;
 - parking sécurisé ;
 - formule d'abonnement (combiné à l'abonnement train, par exemple) et coût intéressants.
- 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 supermarché⁴. Il faut cependant s'assurer que les navetteurs abonnés trouveront toujours une place libre. Une gestion (voire une tarification) conjointe(s) 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.
- 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 constituer une coupure. 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.
- Qu'ils soient à ciel ouvert, à étages ou souterrains, les parkings peuvent poser d'importants problèmes de trafic dans le quartier.
- Enfin, si des garde-fous réglementaires ne sont pas mis en place, l'aménagement de grands P+R loin de la ville risque d'attirer certaines fonctions urbaines et donc de dévitaliser le centre.

⁴ 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>.

En conclusion, si l'amélioration de la multimodalité est certainement nécessaire dans tous les cas, la décision d'aménager un P+R d'une certaine importance demande une réflexion approfondie qui tiendra compte de différents facteurs. On y reviendra dans la conclusion

4.2.5 Les activités

Différents commerces et services peuvent se localiser dans la gare ou à proximité. Certains s'adresseront spécifiquement aux voyageurs, d'autres pourront être utilisés également par les habitants du quartier ou par d'autres usagers. Tout en s'adressant prioritairement aux voyageurs, et en particulier à ceux qui ne font que changer de train, ces services confèrent à la gare une fonction urbaine indépendante du transport. Ils en deviennent des outils d'intégration de la gare dans le tissu urbain du quartier.

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.

4.2.6 Equipements pour les usagers

Les commerces et services spécifiquement destinés les 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. Ce type d'équipements ne fait pas l'objet de notre travail.

De même, nous ne nous intéresserons pas aux équipements qui s'adressent à différents types de clientèle (parmi lesquels les voyageurs) mais demandent peu de place et sont souvent automatisés, comme les distributeurs de billets de banque, les dépôts ou distributeurs de timbres, de journaux, de boissons, de confiserie, les photomatons, les boîtes aux lettres, les bornes internet, etc.

4.2.7 Commerces et services pour les usagers

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. Plusieurs éléments sont à prendre en compte ici.

- 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. 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 créer des synergies entre différentes fonctions (la gare, les commerces et services, les autres fonctions du quartier).

- 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 intéressantes. 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.
- De même, la présence de commerces et services ne doit pas nuire à la lisibilité de la gare en tant que pôle d'échanges.
- Le choix des activités implantées à proximité de la gare doit éviter que les flux ferroviaires soient seuls à donner le rythme. Il faut pouvoir combiner dans le quartier de gare des temporalités multiples, et permettre qu'il ne s'agisse pas d'un quartier mort une fois passées les heures de pointe.
- 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.

Le choix des activités à localiser à proximité de la gare (pour autant que les pouvoirs publics aient l'initiative en la matière...) visera donc à répondre à différents critères qui ne seront pas forcément compatibles entre eux.

Quelques exemples⁵ :

- 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 ;

⁵ 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/>).

- certaines expériences associent un commerce de type épicerie avec la billetterie train, les deux "caisses" étant tenues par le même employé ;
- sont particulièrement adaptés également 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, développements de photos, 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 ;
- dans le même ordre d'idées, si l'on peut dire, la présence d'une crèche paraît également appropriée. Il peut s'agir d'une crèche pour les enfants de 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 adaptés à ceux des navetteurs. L'installation de services urbains à l'intérieur de la gare est susceptible d'accentuer 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, vêtements, chaussures, bijouterie, maroquinerie, parfumerie, 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.

4.2.8 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 (plus accessoirement parce qu'elles ne sont pas quotidiennes) de certaines activités de loisirs : cinéma, "fun shopping"...

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 célèbre "politique ABC".

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.

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 française⁷, la présence d'un collège ou d'un lycée à proximité de la gare est 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 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 de Kyoto.

Par ailleurs, on retrouve ici la question (complexe !) de la rentabilisation des P+R 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...

Précisons également que la limitation du nombre de places de stationnement des entreprises proches de la gare nous paraît une mesure tout à fait nécessaire et complémentaire à la politique de localisation (voir à ce sujet les travaux du thème "Kyoto"⁸).

4.2.9 Du logement ?

Est-il utile de promouvoir, maintenir, créer... du logement à proximité des gares ? Il y a plusieurs aspects à prendre en compte pour répondre à cette question.

- Il faut tout d'abord rappeler que le logement est nécessaire pour préserver la mixité urbaine autour des gares et éviter la création de zones monofonctionnelles mal intégrées dans la structure spatiale locale, peu agréables et peu sécurisantes (zones mortes la nuit, effets de coupure).
- Cette considération mise à part, il semble évident que la création de nouveaux logements concernera 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.
- 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

⁷ *Les gares dans la ville*, voir bibliographie et voir le tableau reproduit en fin de ce chapitre.

⁸ 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 du thème "Kyoto".

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.

"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 (souvent plusieurs périmètres concentriques avec des densités décroissantes au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la gare).

La densité est cependant souhaitable pour chacune des activités susceptible d'encourager l'usage du train, ce qui reviendrait en pratique à entasser aux abords de la gare les bureaux, écoles, commerces... et les logements denses (immeubles à appartements). Il est clair qu'un choix doit être fait et que d'autres critères doivent entrer en ligne de compte, notamment ceux-ci :

- les projets doivent s'insérer dans le bâti existant, ce qui peut signifier un gabarit modeste ;
 - 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 étages 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.
- Que les logements proches des gares soient denses ou plus espacés, les catégories de population qui n'ont pas les moyens financiers ou autres d'avoir ou d'utiliser une voiture devraient y avoir prioritairement accès (tout en évitant bien entendu la création de ghettos sociaux).
 - Différents types de projets de nouveaux quartiers sont présentés dans la littérature⁹. Parmi les concepts les plus novateurs, on retiendra par exemple :
 - le quartier de Weiherfeld (Hanovre), où les nouveaux habitants reçoivent un abonnement gratuit d'un an aux transports en commun. Il semble en effet qu'une campagne de sensibilisation soit souvent nécessaire pour que les habitants de nouveaux quartiers proches des gares exploitent réellement les possibilités offertes par le chemin de fer ;
 - le *car free housing*, c'est-à-dire un 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 partage de véhicule permet aux résidents d'utiliser une voiture en cas de besoin.
 - 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.

⁹ Voir en particulier les projets allemands présentés dans le cadre de l'étude Bahn-Ville (voir bibliographie).

Si rien n'indique qu'on aille dans cette direction en Belgique ou en Wallonie, rien ne s'oppose non plus à imaginer qu'on y arrivera un jour...

- Dans le contexte actuel, trois axes d'action pourraient être envisagés pour promouvoir le logement à proximité des gares :
 - la rénovation des quartiers de gare actuels. Souvent dégradés, ces quartiers pourraient être considérés comme prioritaires dans le cadre des opérations de rénovation ou revitalisation urbaines, pour la réaffectation des SAED, pour l'octroi de primes, de prêts à taux réduit, etc. ;
 - la densification par la création de nouveaux logements d'initiative publique dans les quartiers de gare qui répondent à certains critères (gare d'origine, terrains disponibles, etc.) ;
 - l'interdiction de construire de nouveaux logements loin d'une gare. Dans la région de Karlsruhe, par exemple, cette interdiction concerne tous les terrains éloignés de plus de 600 m d'une gare. Une telle mesure supposerait bien entendu une révision du plan de secteur.

4.3 LA GESTION FONCIERE

Même si la réalisation de grands projets d'aménagement autour des gares paraît encore lointaine, deux principes essentiels devraient être respectés :

- en l'absence de projet, conserver la maîtrise publique des terrains, et même en acquérir de nouveaux si possible, notamment pour compléter les blocs. Il est en effet important de pouvoir offrir aux futurs investisseurs des blocs de terrain de taille suffisante (en utilisant le remembrement si nécessaire). Le droit de préemption (art. 175 du CWATUP) pourrait être utilisé dans ce but ;
- qu'il s'agisse d'accorder des concessions sur des terrains publics ou des permis pour des terrains privés, n'autoriser que des activités soit en rapport avec la gare, soit réversibles.

Il serait également utile de réaliser et de tenir à jour une base de données des disponibilités foncières proches des gares existantes (voire de nouvelles gares à créer).

Les friches constituent souvent un potentiel foncier important autour des gares. Il peut s'agir de terrains de la SNCB (emprises ferroviaires devenues inutiles), d'usines ou d'entrepôts désaffectés, etc. La réhabilitation de ces terrains est nécessaire non seulement pour l'image de la gare, mais aussi 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.

Certains auteurs proposent même 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.

Le plus important et le plus urgent, toutefois, est de changer les mentalités, et particulièrement celles des responsables publics : la gare et son quartier doivent être perçus comme des espaces potentiellement rentables pour des investisseurs (privés, publics ou mixtes) et non comme les quartiers marginaux ou en voie d'abandon qu'ils sont encore souvent aujourd'hui.

Les expériences étrangères montrent que le renouveau du chemin de fer peut avoir des effets importants sur les prix immobiliers. 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.

4.4 L'URBANISME

Le réaménagement des abords de la gare doit avoir pour but d'améliorer la multimodalité, mais aussi de mettre en valeur la gare et son quartier. Comment exploiter les alentours de la gare pour réduire le clivage entre la gare et son contexte urbain ?

Nous évoquons rapidement ici quelques principes urbanistiques de base et quelques "bonnes idées" :

- envisager de rapprocher la gare du centre de la ville ou commune ;
- améliorer la visibilité et la lisibilité de la gare ;
- réaménager le parcours principal jusqu'au centre urbain (la "rue de la gare") ;
- créer des "coulées vertes" pour les chemins piétons et vélos vers la gare (elles serviront également de promenades et d'espaces verts) ;
- veiller la qualité et à la continuité de l'espace public aux abords de la gare ;
- traiter le devant de la gare comme un perron ou une esplanade ;
- mettre en valeur la façade de la gare ;
- mettre en valeur les éléments patrimoniaux proches de la gare ;
- effacer la rupture dans le tissu urbain constituée par les emprises ferroviaires (tunnel, passerelle, pont, dalle...). Ces passages doivent être conçus comme des moyens de relier la ville et une attention toute particulière doit leur être portée.

En termes d'occupation du sol, c'est surtout sur ce dernier point qu'on insistera. En effet, (r)établir de bonnes liaisons avec le quartier arrière de la gare peut avoir des effets spectaculaires sur le développement de celui-ci.

De façon plus 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.

4.5 LA MISE EN OEUVRE

4.5.1 La programmation

Les réflexions qui précèdent montrent que si le sol à proximité d'une gare représente un potentiel précieux pour le report de mode, ce potentiel peut être réalisé de bien des façons différentes. Il serait cependant peu efficace de localiser n'importe quoi n'importe où, ou de mettre "un peu de tout" partout...

Les choix se baseront sur deux types de critères :

- des critères d'échelle locale tels que l'accessibilité de la gare, sa situation par rapport au centre ville, son potentiel foncier, etc. ;
- des critères d'échelle régionale ou sous-régionale qui viseront à répondre aux besoins tout en évitant les doubles emplois.

Pour un maximum d'efficacité, l'occupation du sol autour des gares doit donc être réfléchie, décidée et programmée à la fois localement et avec une vue d'ensemble qui tiendra compte des lignes ferroviaires et des sous-bassins d'emploi.

La première étape devrait être de déterminer la "vocation" de chaque gare ou type de gare en se posant une série de questions dont nous donnons ici quelques exemples :

- s'agit-il d'une gare d'origine ou de destination ?
- à quelle distance se trouve-t-elle d'un pôle d'emploi ? la desserte vers ce pôle est-elle bonne, améliorable ?
- s'il s'agit d'une gare d'origine, quelle est son aire potentielle de rabattement (calculée par exemple sur un trajet de 10 à 15 min maximum en voiture jusqu'à la gare) ? combien de personnes habitent dans cette aire ? quelles sont les potentialités des zones d'habitat existantes (voire de nouvelles zones à créer) dans cette aire ?
- l'accessibilité en voiture, bus et modes doux à la gare est-elle bonne ? améliorable ? quels seraient les impacts d'un renforcement du trafic sur le cadre de vie local ?
- quelle est la disponibilité foncière dans un rayon de 500 m, de 1000 m autour de la gare ? s'agit-il de terrains publics ou privés ? de terrains à réaffecter ? à retenir ? quels sont les prix fonciers ?
- la commune où se situe la gare est-elle urbaine, périurbaine, rurale... ? est-elle en croissance (nombre d'habitants, nombre d'emplois) ?
- etc.

C'est en fonction des réponses à ces questions et à d'autres encore à déterminer – le travail est en cours – que la (ou les) "vocation(s)" de la gare pourra(ont) être choisies.

La deuxième étape consistera alors à comparer les vocations des gares proches sur une même ligne – ou, plus rarement, sur deux lignes différentes mais dans un même sous-bassin, ce qui peut les mettre en concurrence. Si, au terme de cette comparaison, l'étude des aires de rabattement potentielles montre par exemple qu'un P+R serait utile dans tel sous-bassin ou sur tel tronçon de ligne, on choisira la gare présentant les meilleures caractéristiques en termes d'accessibilité et de disponibilité de terrains, etc.

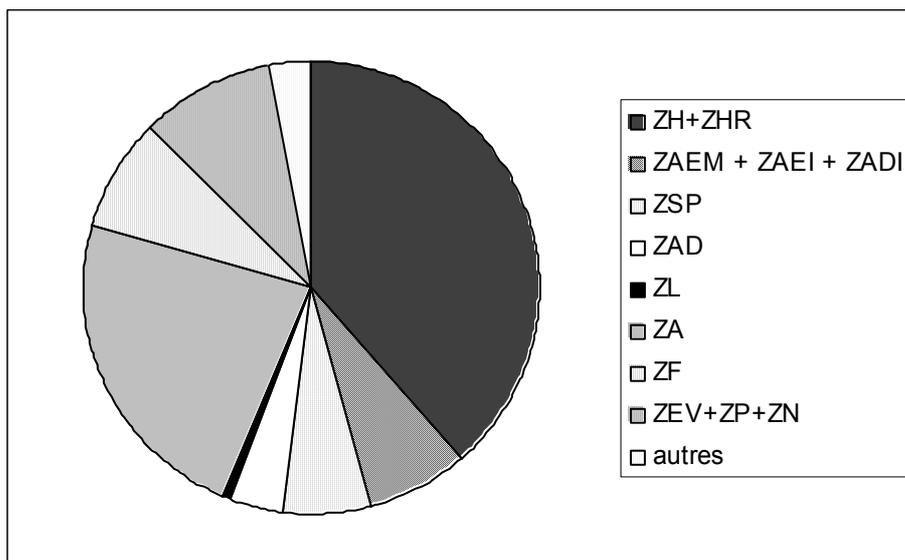
4.5.2 Les outils

Décider d'une vocation et d'une programmation des gares est une chose, mettre en oeuvre ces décisions en est une autre... Nous tentons ici un rapide tour d'horizon de certains outils d'aménagement au sens large qui pourraient être utilisés pour cette mise en oeuvre. Il ne s'agit que d'un premier débroussaillage, cet aspect de la recherche constituant l'axe principal du travail de l'année prochaine.

Un premier constat tout d'abord : sur le plan juridique, et en particulier dans le CWATUP, il n'existe pas grand-chose à l'heure actuelle en Wallonie pour promouvoir une occupation du sol favorable au report de mode.

- La maîtrise de la mobilité n'est pas mentionnée dans les objectifs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme énumérés par l'article premier du CWATUP.
- Par contre, les objectifs (généraux et sectoriels) à atteindre en matière de mobilité font partie du contenu du SDER tel que décrit à l'article 13. Le SDER adopté par le GW en 1999 donne effectivement des orientations générales en faveur du report de mode¹⁰ mais n'évoque guère l'occupation du sol à proximité des gares, excepté pour y encourager la création de bureaux¹¹.
- Le schéma de structure communal doit comporter des "*orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation*" (art.16), ce qui ne signifie pas forcément favoriser le report de mode.
- Le plan de secteur a été réalisé à une époque où la mobilité n'était pas considérée comme un problème. Les affectations ne tiennent donc guère compte de la présence ou non d'une gare. De même, les prescriptions pour les révisions (art. 46) visent à éviter l'étalement de l'urbanisation, mais ne font pas allusion à la mobilité et au report de mode. En pratique, près de la moitié (43 %) des terrains situés à moins de 800 m d'une des 262 gares wallonnes sont non urbanisables selon le plan de secteur.

Affectation des sols selon le plan de secteur dans un périmètre de 800 m autour des 262 gares wallonnes



¹⁰ "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" (p.205)

¹¹ Page 187, le SDER souligne le caractère stratégique pour l'économie de la région des "*gares de chemin de fer importantes au croisement des lignes les plus fréquentées, où il sera intéressant de prévoir la possibilité de localiser des surfaces de bureaux (aux arrêts de TGV notamment)*". Page 190, à propos des espaces de bureaux : "*Ces espaces de bureaux doivent être implantés à proximité des gares et des lieux bien desservis par les transports en commun, non seulement pour être plus directement reliés aux destinations à longue distance, mais aussi pour réduire le trafic automobile*".

- Inversement, 89 % de l'ensemble des zones d'habitat et d'habitat à caractère rural (pour ne prendre que cet exemple), soit plus de 160.000 ha, se trouvent à plus de 800 m d'une gare. Il ne devrait donc pas être difficile de compenser l'éventuelle création de nouvelles zones urbanisables par le "déclassement" de zones non urbanisées.
- L'article 41 prévoit la possibilité d'assortir une zone du plan de secteur d'une prescription portant sur la densité des constructions ou des logements. La densité peut également être précisée dans un PCA (dérogatoire ou non).
- "*L'accessibilité actuelle ou projetée*" des zones d'aménagement différé est l'un des aspects à prendre en compte pour décider de leur mise en oeuvre (art. 33). Si cette bonne résolution est respectée en pratique, les ZAD situées près des gares devraient être considérées comme prioritaires. On trouve 1923 ha de ZAD dans un rayon de 800 m autour des 262 gares wallonnes (mais toutes ces gares ne se situent bien entendu pas dans des communes où l'ouverture de nouvelles zones urbanisables est nécessaire).

Les outils d'aménagement opérationnel n'ont pas pour objectif direct le report de mode, mais ils peuvent être utilisés dans cette perspective. Plusieurs d'entre eux ont été cités plus haut :

- l'assainissement et la rénovation des SAED : les friches industrielles sont en effet fréquentes auprès des gares ;
- la rénovation urbaine et la revitalisation urbaine, lorsque le quartier de la gare doit être "ranimé" et lorsqu'il est utile d'y (re)développer du logement ;
- le droit de préemption et d'autres outils de politique foncière qui permettront aux pouvoirs publics de contrôler l'évolution du quartier et de capter les plus-values générées aussi bien par l'amélioration des services ferroviaires que par les nouveaux aménagements.

D'autres outils ont également été évoqués : les plans de mobilité, les subsides pour l'aménagement des espaces publics, la circulaire De Saeger (à modifier), les primes et aides au logement, les programmes de logement d'initiative publique, etc.

4.5.3 Les partenariats

Le problème majeur pour la mise en oeuvre des projets de quartiers de gares est probablement la multiplicité des acteurs concernés. La prochaine division de la SNCB en une société chargée de l'exploitation (B-Rail), une autre chargée de la gestion des infrastructures (Infra-bel) et une troisième propriétaire de ces infrastructures et chargée de la dette (FIF ou Fonds d'infrastructures ferroviaires) risque évidemment de changer la donne.

La situation wallonne (ou belge) n'est cependant pas plus complexe, a priori, que celle qu'on rencontre dans d'autres pays où des projets exemplaires ont pu être menés à bien. La solution la plus efficace semble être la création d'une société *ad hoc* qui soit chargée de la réalisation de l'ensemble du projet. Avant d'en arriver là, toutefois, il sera nécessaire de rassembler autour de la table tous ceux qui sont concernés ou pourraient l'être, c'est-à-dire notamment les différentes composantes de l'ex-SNCB, les TEC et autres gestionnaires de modes, les gestionnaires parking, la commune (différents services), la Région (idem), les propriétaires, locataires et promoteurs concernés, les prestataires de services, etc.

*

"Boîte à outils" pour l'évaluation et les actions de revitalisation des lieux de gare – source :
<http://www.region-grenoble.org/fichiers/gare1712011.pdf>

	Transport	Urbanisme	Services
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> - ratio de succès : nombre de voyageurs montés-descendus rapporté à la population desservie par la gare - fréquence trains hebdomadaire - différence de durée de parcours entre la voiture et le train - disponibilité de sillons supplémentaires en heure de pointe, milieu de journée et fin de soirée - proportion de ménages multimotorisés dans la zone gare - niveau de concurrence entre transports collectifs - moyens publics, privés, collectifs, individuels mis en oeuvre pour le rabattement - adaptation des horaires aux différents cycles d'activités de la journée et catégories de populations variées - degré de spécialisation de la gare - accessibilité routière de la gare - valeur architecturale et état du bâtiment voyageurs - niveau des équipements basiques de l'espace gare - position de la gare par rapport au centre bourg et au centre de gravité de l'ensemble des communes desservies 	<ul style="list-style-type: none"> - existence d'un collège dans la zone de la gare - proportion nombre d'emplois et population active - volume de population par zone par rapport à la moyenne de l'ensemble - taille des ménages - effet distance entre la gare de domicile et la gare de destination - localisation par rapport à l'aire urbaine - position par rapport aux bassins d'emplois - potentiel de développement de la zone de la gare - densité de la commune desservie - lisibilité de la gare dans la commune 	<ul style="list-style-type: none"> - présence humaine - existence d'une association de commerçants - vocation "services publics" de la rue de la gare - niveau de sensibilisation du Maire aux transports collectifs - niveau d'activité des structures commerciales locales - emprise foncière exploitable aux abords du bâtiment voyageurs - actions intercommunales

<p>Actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> - élever le niveau de l'offre pour doper la demande - assurer le cadencement de la desserte ferroviaire avec la ville centre aux heures de pointe depuis les pôles périurbains - faire coïncider les correspondances avec les passages de TGV - organiser un réseau de rabattement vers la gare - identifier un rabattement gare à gare si plusieurs lignes ferroviaires coexistent (mini-bus) - prévoir une desserte souple complémentaire par des taxis à la demande - raccorder les itinéraires cyclables et piétonniers à la gare - organiser un maillage d'ensemble et hiérarchisé des points intermodaux intégrant les lignes régionales ferrées ou routières, les transports collectifs urbains - situer avec pertinence les parcs relais de stationnement - adapter les horaires aux activités des usagers (ex. troisième âge et formalités administratives) - optimiser la localisation de la gare en déplaçant éventuellement le point d'arrêt - créer des tronçons de ligne nouvelle 	<ul style="list-style-type: none"> - renforcer un maillage de bourgs par des infrastructures ferroviaires - accompagner la ligne ferrée par un chapelet d'urbanisation - renforcer la lisibilité et la visibilité de la gare - créer des effets d'appel vers la gare - atténuer l'effet de coupure du chemin de fer - intégrer la fonction de la gare dans les opérations d'urbanisme en cours ou à venir - densifier le bâti dans les zones proches de la gare - réfléchir à la programmation des sites en mutation aux abords de la gare - relever les disponibilités foncières pour accueillir la gare dans le centre - créer des liens entre les nouvelles zones d'aménagement et les gares - faire participer l'environnement immédiat - marquer la gare depuis le carrefour d'accès - privilégier les aménagements pour circulations douces vers la gare - traiter la rue de la gare par des aménagements spécifiques : jalonnement, mobilier urbain, plantations - renforcer la position de la gare comme entrée de ville - évaluer la pertinence de déplacer le point d'arrêt par rapport au centre de gravité de la commune desservie 	<ul style="list-style-type: none"> - définir une panoplie de services adaptés en jouant sur une gamme variée de services : liés au transport, embarqués, intermodaux, municipaux, publics, à la personne, liés à l'emploi, d'approvisionnement, d'échanges et transactions, liés à l'environnement, globaux - définir une offre "modulable" selon les spécificités locales : <ul style="list-style-type: none"> • programme des activités au cours de la journée liées aux déplacements et à la vie quotidienne • organiser une délégation de services en gare • associer la vie de la gare aux activités commerciales, festives et culturelles régulières (marchés, foires, brocantes, festivals...) • renforcer le caractère d'accueil de la gare comme porte d'entrée de la ville (accueil de visiteurs, personnes en formation, touristes...) • disposer une vitrine de productions locales significatives (industrie, agriculture, recherche) • développer les activités liées à l'environnement naturel (cours d'eau...) et au cadre de vie des communes desservies • mettre en scène les éléments du patrimoine remarquable - mettre en réseau les services et informations
-----------------------	--	--	---

4.6 SOURCES

- DAWANCE T., "Les sites de gares face aux enjeux de structuration du territoire en faveur d'un report de mode : synthèse d'expériences étrangères", in *Mutations spatiales et structures territoriales*, Rapport final de la subvention 2002, CPDT, Thème 1, septembre 2003, vol. 2, pp. 109 et s.
- Bahn-Ville (étude franco-allemande) sur <http://www.bahn-ville.net/fr>.
- FRENAY P., "Parcs-relais versus urbanisation autour des noeuds de transports publics, particulièrement du futur RER bruxellois", in LACONTE P. (dir.), *La gare et la ville. grands axes et réseau express régional : enjeux et perspectives*, Fondation pour l'aménagement urbain, 2003, pp. 65 -70.
- <http://www.transit-city.com/escales/transit/>
- 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.
- *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
- *Pistes et outils pour une gestion durable des déplacements domicile-travail*, SSTC, décembre 2000, 52 pp.
- Sur le projet de la gare d'Annemasse : http://www.mairie-annemasse.fr/journee_patri-moine_2003/photos_gare/gare_demain.htm
- *Ville et sites stratégiques* sur http://www.unine.ch/geographie/download/AT/Ville_et_sites_strategiques.pdf

ANNEXES**1. Tableaux présentant les gares selon la typologie utilisée dans l'atlas****Indicateurs d'attractivité ferroviaire selon les données INS 1991**

Gare	Attractivité scolaire ferroviaire	Attractivité d'emploi ferroviaire	Attractivité ferroviaire
------	-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------

Gares de destination**(1) Gares de destination à bonne accessibilité générale**

Liège-Guillemins	29,36	3,62	6,09
Arlon	1,63	1,59	1,59
Verviers-central	1,85	0,79	1,18
Charleroi-Sud	3,60	3,08	3,19
Mons	17,06	3,36	5,91
Namur	24,44	2,74	5,24
Jambes	13,32	1,57	2,91
Tournai	5,41	0,89	1,61

(2) Gares de destination à mauvaise accessibilité

Liège-Palais	24,37	2,73	5,37
Liège-Jonfosse	29,11	3,35	5,99

Gares d'origine**(3) Gares d'origine à bonne accessibilité générale**

Ottignies	0,98	0,29	0,55
Waterloo	0,28	0,13	0,19
Andenne	0,38	0,17	0,24
Rixensart	0,03	0,14	0,08
Genvai	0,05	0,30	0,19
Enghien	0,14	0,08	0,09
Jemelle	0,05	0,62	0,44
Welkenraedt	0,26	0,49	0,38
Marloie	0,20	0,19	0,19
Marbehan	0,00	0,28	0,19

Luttre	0,12	0,28	0,23
--------	------	------	------

(4) Gares d'origine à bonne accessibilité routière

Quaregnon	0,03	0,08	0,07
Jemappes	0,21	0,10	0,12
Milmort	0,03	0,68	0,34
Flémalle-haute	0,16	0,67	0,42
Ans	0,20	0,29	0,26
Comines	0,26	0,07	0,15
Liers	0,00	0,35	0,14
Herstal	0,38	0,58	0,52
Statte	1,46	0,34	0,68
Thulin	0,00	0,02	0,01

Gare	Attractivité scolaire ferro- viaire	Attractivité d'emploi ferro- viaire	Attractivité ferroviaire
------	--	--	--------------------------

(5) Gare d'origine à mauvaise accessibilité

Profondsart	0,01	0,08	0,04
Herseaux	0,00	0,30	0,14
Lillois	0,01	0,07	0,04
Hainin	0,03	0,02	0,02
Rhisnes	0,11	0,16	0,13
Froyennes	2,87	0,22	1,11
Pepinster	0,63	0,18	0,37
Godinne	0,01	0,47	0,25
Lustin	0,19	1,17	0,77
Yvoir	0,00	0,27	0,13
Quiévrain	0,37	0,15	0,25

Gares Mixtes**(6) Gare mixte à bonne accessibilité générale**

Leuze-en-Hainaut	1,46	0,21	0,59
Gembloux	1,55	0,38	0,70
Ciney	1,74	0,39	0,75
Wareme	2,85	0,23	0,83
Saint-Ghislain	7,35	0,70	2,29
Huy	1,80	0,60	0,99
Eupen	0,19	0,78	0,43
Mouscron	0,74	0,60	0,67

(6) Gare Mixte à bonne accessibilité en TEC

Braine-le-Comte	1,56	0,19	0,48
Dinant	1,66	0,51	0,87
Boussu	2,21	0,30	1,03

Tamines	1,27	0,26	0,63
Braine-l'Alleud	0,78	0,24	0,38
Nivelles	2,11	0,25	0,63
Ath	8,06	0,33	1,39
Libramont	4,87	2,03	2,85
Soignies	1,56	0,37	0,72
La louvière-sud	0,63	0,27	0,39

Indicateurs d'attractivité ferroviaire selon les abonnements SNCB

Gare	Attractivité scolaire ferroviaire	Attractivité d'emploi ferroviaire	Attractivité ferroviaire
------	-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------

Gares de destination

Froyennes	17,00	0,50	11,50
Arlon	3,13	3,35	3,22
Zone Namur	6,10	0,95	2,04
Libramont	2,97	0,92	1,68
Zone Mons	5,17	0,60	1,67
Zone Liège	7,55	0,62	1,51
Tournai	2,16	0,35	0,88
Saint Ghislain	2,60	0,08	0,66
Charleroi	0,83	0,58	0,64
Eupen	0,66	0,48	0,61

Gares mixtes

Ath	2,95	0,08	0,60
Marloie	0,83	0,39	0,60
Pepinster	0,88	0,08	0,58
Boussu	1,39	0,09	0,54
Nivelles	1,79	0,20	0,52
Waremme	1,61	0,08	0,52
Dinant	0,85	0,25	0,51
Ciney	1,00	0,13	0,45
Zone Huy	0,76	0,21	0,44
Zone Verviers	0,48	0,36	0,42
Godinne	0,55	0,16	0,40
Milmort	0,21	0,61	0,38
Leuze	1,16	0,05	0,36
Zone La Louvière	0,61	0,19	0,35
Waterloo	0,68	0,15	0,34
Herstal	0,39	0,31	0,34
Soignies	1,01	0,09	0,33
Jemelle	0,53	0,11	0,31
Braine l'alleud	0,47	0,21	0,31

Gare	Attractivité scolaire ferro- viaire	Attractivité d'emploi ferro- viaire	Attractivité ferroviaire
Gares d'origine			
Braine le comte	0,94	0,07	0,27
Tamines	0,35	0,17	0,27
Gembloux	0,60	0,12	0,26
Lustin	0,20	0,30	0,25
Welkenraedt	0,25	0,14	0,22
Liers	0,17	0,27	0,20
Zone Mouscron	0,10	0,62	0,19
Comines	0,25	0,10	0,18
Rhisnes	0,16	0,23	0,18
Ottignies	0,50	0,01	0,18
Genval	0,06	0,29	0,18
Flémalle	0,07	0,28	0,17
Jemappes	0,61	0,07	0,16
Quievrain	0,22	0,05	0,15
Lillois	0,13	0,10	0,12
Profondsart	0,07	0,17	0,11
Andenne	0,09	0,12	0,11
Rixensart	0,08	0,11	0,10
Luttre	0,13	0,06	0,08
Marbehan	0,07	0,09	0,08
Enghien	0,17	0,05	0,07
Ans	0,07	0,07	0,07
Thulin	0,05	0,07	0,06
Quaregnon	0,05	0,02	0,03
Yvoir	0,01	0,04	0,03
Hainin	0,00	0,00	0,00

2. Précisions sur les méthodologies utilisées dans les dossiers par gares

Le graphique présentant les parts modales d'arrivée à la gare (comme gare de destination), dans le point **X.5.2.2 Modes de transport jusqu'à la gare**, est construit comme suit :

- Pour calculer la part modale du vélo, nous avons divisé le nombre total d'abonnés au départ de la gare par le nombre de places occupées du parking pour vélos en gare. Les données concernant ce nombre de places de parking vélos, ainsi que le taux de saturation ont été fournies par la SNCB et sont valables pour le premier trimestre 2004.
- Pour calculer la part modale du bus, nous avons divisé le nombre d'abonnements combinés TEC-SNCB (estimé comme attaché à la gare d'origine, cfr. ci-dessus) par le nombre total d'abonnements au départ de la gare.
- Pour calculer la part modale du Park&Ride, nous avons divisé le nombre de places de parking estimé en gare sur le nombre total d'abonnés au départ de la gare. L'estimation du nombre de places de parking est calculée en croisant les informations issues des témoignages des gestionnaires des parkings en gare, de nos observations sur le terrain et des données officielles de la SNCB. En outre, nous avons majoré les résultats obtenus de 5% pour simuler le faible taux de rotation estimé d'un Park&Ride.
- Pour calculer la part modale de la marche, nous avons divisé le nombre de piétons estimés sur le nombre total d'abonnés au départ de la gare. Ce nombre a été calculé en deux temps :

D'abord, nous avons calculé le pourcentage de la population des 10-14 ans (données INS 2001), issus des secteurs statistiques dans un rayon de 1500m autour de la gare (pour le calcul du rayon, voir point **X.11.1** caractéristiques démographiques de la population habitante) en le divisant par la population communale de la même tranche d'âge. En effet, nous avons considéré que cette population aujourd'hui âgée des 13-17 ans représentait correctement le public scolaire susceptible de prendre le train.

Ensuite, nous avons calculé le pourcentage de population des 15-59 ans (données INS 2001), issus des secteurs statistiques dans un rayon de 800m autour de la gare (pour le calcul du rayon, voir point **X.11.1** caractéristiques démographiques de la population habitante) en le divisant par la population communale de la même tranche d'âge. Nous avons considéré que cette population représentait valablement le public de travailleurs susceptible de prendre le train (le rayon est moins élevé que pour les scolaires, plus dépendant, et donc à même de parcourir de plus longues distances).

Nous avons ensuite multiplié le taux des 10-14 ans obtenu par le nombre d'abonnés scolaires issus de la commune de la gare et le taux des 15-59 ans obtenu avec le nombre d'autres abonnements issus de la commune de la gare.

Pour calculer la part de Kiss & Ride, nous avons divisé le nombre d'abonnés non repris dans les autres modes en le divisant par le nombre total d'abonnés au départ de la gare.

Les tableaux des points **X.5.1.1**, **X.5.1.2** et **X.5.2.1** ont été construits sur base de chiffres fournis par la SNCB. Ces chiffres mentionnent le code postal de la localité d'origine des abonnés, ainsi que la gare de destination et/ou d'origine des abonnés. Notons qu'il s'agit de l'ensemble des voyageurs ayant un abonnement valable en date du 7 mars 2004, et qu'aucun détail sur la durée de validité de l'abonnement n'est fourni.

Il faut préciser que les abonnements sont identifiés comme scolaires ou autres, sans plus de détails. Dans nos analyses, nous nous permettons souvent de considérer les abonnés de la catégorie « autres » comme des travailleurs. En effet, il n'existe pas, à notre connaissance, d'autres types d'abonnements qui s'adresseraient à un public spécifique de non-travailleurs (chômeurs, seniors...). De plus, il est clair d'un point de vue sociologique que les abonnements sont principalement achetés dans le cadre de déplacements réguliers et entre deux points fixes, ce qui semble correspondre avant tout aux déplacements scolaires et professionnels.

Les données SNCB précisent également si l'abonnement est combiné avec un bus de la TEC, de la STIB ou de la compagnie de Lijn, en précisant la province d'émission des abonnements TEC. Dans ces données, il n'est pas précisé si l'abonnement est utilisé depuis la gare d'origine ou de destination. Cependant une analyse de chaque abonnement combiné révèle qu'il s'agit dans l'extrême majorité des cas d'abonnements pris dans la gare d'origine. On s'en rend compte, lorsque les deux gares ne se situent pas dans les mêmes provinces (TEC distincts) ainsi que lorsque l'abonné possède plusieurs abonnements bus (un à l'origine et un à la destination).

En outre, nous avons apporté plusieurs corrections aux tableaux des points **X.51.1**, **X.5.1.2** et **X.5.2.1**. En effet, pour ces tableaux, ainsi que pour les analyses détaillées qui les suivent, plusieurs corrections ont été amenées aux données SNCB traitées. En effet, il arrive que des abonnés, recensés comme ayant la gare d'étude comme gare de destination, soient en fait des habitants de la commune ou des communes proches (code postal) se rendant dans une autre gare plus éloignée. Nous avons apporté ces corrections principalement pour les abonnements en provenance des principales villes de Wallonie (Liège, Namur, Charleroi, Mons, Tournai, ...). Des corrections ont également été effectuées pour les abonnements venant de Bruxelles (et ce y compris sur les cartes des points **X.5.1** et **X.5.2**).