



Cap sur les élections communales 2018 :
chaque samedi, L'Avenir vous fait découvrir
votre commune de façon inédite
#DestinationCommunes
destinationcommunes@lavenir.net

Pour que les q



REVITALISATION URBAINE

Vers des gares multimodales intégrées dans le tissu urbain

De nombreuses communes tentent de redonner vie au quartier de leur gare. Ces lieux, que des industries ont désertés au fil du temps, sont aujourd'hui des atouts pour redynamiser des rues et des places de localités moyennes ou des grands centres urbains. Commerces, bureaux, services et logements raniment peu à peu ces sites délaissés.

• Dominique WAUTHY

Les experts sont unanimes : « Les quartiers de gare doivent désormais remplir un mix de fonctions. » La part d'habitat, de bureaux, d'emplois ou d'activités y sera à peu près équivalente. Cette nouvelle génération de quartiers se doit d'être exemplaire et innovante en matière de services et d'équipements. François Vander Linden, responsable de l'équipe Mobilité & Aménagement du territoire de l'Institut de conseil et de développement durable (ICED), nous a aidés à imaginer la gare rêvée et son quartier.

1 – Pour l'usager Lieu de convergence et non de flânerie, la gare idéale accueille avec efficacité tous les types de publics (enfants, actifs, seniors, personnes à mobilité réduite...). Le piéton est roi au cœur d'accès intérieurs et extérieurs aisés, éclairés, sécurisés. La desserte est majoritairement assurée par bus et des modes doux de mobilité. Parce qu'elle est aussi un point relais vers le centre-ville ou d'autres destinations, de la gare et à rythmes cadencés, bus et trams amènent l'usager vers sa destination finale avec un seul et même titre de transport. Que ce

soit vers les hôpitaux ou les universités, les centres de congrès ou parcs d'exposition... Une même carte rechargeable devient valable pour tous les modes de déplacements, elle donne aussi accès aux voitures partagées si besoin. « Internet est un levier puissant en termes de mobilité. À travers lui, il faut que l'usager s'informe, réserve, paie et passe ainsi d'un mode de mobilité à l'autre très facilement par l'usage d'une

« Pour séduire les futurs acquéreurs d'un logement près d'une gare, il faut faire passer le signal d'une mobilité forte. »

carte unique. »

2 – Pour l'habitant L'angle de la mobilité est aujourd'hui un des points d'attaque dans la création de quartiers et dans la volonté de faire revivre des bâtiments. Habiter près d'une gare (lot, appart, 3 façades, studio...), dans un centre-ville ou

non, permet de se passer de voiture personnelle et d'utiliser les transports en commun, la mobilité douce ou partagée. « Le premier client d'une gare, c'est l'habitant du quartier. » Des écoles à proximité complètent fonctions résidentielles et services. Investir dans des kots étudiants, ériger un hôtel moderne à quelques pas de la station apportent de la vitalité. Du logement autour des gares, c'est aussi une manière d'éviter que le quartier soit déserté la nuit. « L'intérêt des Communes est d'améliorer la densité autour des gares et d'avoir là une dynamique immobilière. »

3 – Pour le commerçant Quand le client n'a pas de souci de stationnement, c'est un plus. Encore faut-il que l'offre en parkings (souterrains ou en périphérie) s'accompagne de navettes régulières pour l'amener près des commerces et services ; ou que le cheminement piéton soit aisé. Si on combine au shopping des activités attractives comme des centres de sport et de culture, l'ensemble des acteurs en tirera plein bénéfice. « Tous les commerçants concernés peuvent se mettre en consortium et jouer le jeu d'une application mobile à

« Toutes les villes qui prennent la mobilité à bras-le-corps ont des quartiers de gare intéressants. Pleins de vitalité. »

l'échelle de leur ville. Tous gagneront ainsi des clients... »

4 – Pour l'employé Comme l'activité professionnelle provoque de nombreux déplacements, des bureaux et services jouxtant la gare limiteront les engorgements routiers. Pourquoi ne pas avoir là comme cœur battant un pôle dédié au numérique et à l'innovation ? « Idéalement, l'espace devrait aussi offrir des équipements utiles aux navetteurs (crèche, pharmacie...). On retrouve là aussi des antennes d'administration ou des centres de formation bien utiles à ceux qui, sans emploi, ne disposent pas de voitures. Des bâtiments de bureau construits en hauteur peuvent aussi posséder un premier niveau semi-ouvert servant de parkings vélos ou motos. » ■

Quartiers de gare reprennent vie



Le futur quartier de la gare de Namur allie mobilité, commerces, logements et bureaux. Il prendra forme aux alentours de 2020.

RÉUSSITES ET PROJETS

Libramont : du village au pôle économique

Nœud ferroviaire régional et pôle économique, Libramont n'était qu'un petit village rural de 300 habitants en 1858, lorsqu'une gare y a été construite pour l'aménagement de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Libramont, qui donnera son nom à la grande commune fusionnée en 1977 de Libramont-Chevigny, était d'ailleurs alors dépendant du village voisin de Saint-Pierre. Mais l'arrivée du chemin de fer a entraîné une croissance de la population, avec la multiplication des travailleurs et une activité liée au train. En 1900, Libramont comptait déjà 700 habitants. Au point d'obtenir alors son indépendance de Saint-Pierre, dont Libramont reçoit un peu plus de



900 hectares. Début du XX^e siècle, une nouvelle gare est construite de l'autre côté des voies, à son emplacement actuel. Un nouveau quartier commence à se développer près de la gare. Des hôtels sont ouverts. Les

télégraphes et la poste s'y installent. Le conflit 14-18 a aussi une conséquence sur le développement ferroviaire. Comprenant l'importance stratégique de Libramont, notamment pour rallier la France, les Allemands y ont fait passer le chemin de fer de 4 à 12 voies. Libramont n'a eu de cesse de se développer pour devenir une ville de part et d'autre de la ligne. Le choix de l'Oréal d'ouvrir une usine à Libramont, dès le milieu des années 70, est d'ailleurs lié à la présence du train. À l'époque, l'autoroute n'arrivait pas jusqu'à en province de Luxembourg. Pour pouvoir emprunter l'E41, il avait encore fallu attendre une décennie. S.E.

Table rase aux Guillemins... mais il en reste un !

Si un quartier de gare a mué ces dernières années, c'est bien celui des Guillemins, à Liège. Depuis le début des années 2000, tout a été rasé pour laisser place à la fameuse gare et, bientôt, à des milliers de mètres carrés de bureaux, logements et commerces. Au milieu de ce fatras, un seul bâtiment n'a pas bougé, puisqu'il est classé au patrimoine immobilier de la Région wallonne. La Tour Rosen, dont les fondations remontent au XIII^e siècle, se dresse toujours fièrement à quelques mètres de la gare. C'est là que vit depuis 2002 la famille de Jean Winand, égyptologue à l'Université de Liège. « *Lors de l'achat, il n'était en aucun cas question de démolir tout le quartier* », se souvient-il. Il a



pourtant vu des rues entières et tous ses voisins disparaître. Jean Winand ne s'est pas trop mal accommodé de ce voisinage, puisqu'il dispose de transports en communs et de commerces à deux pas de chez lui. Les principaux désagréments restent le parking sauvage devant sa barrière et

quelques manifestations. Ce que regrette surtout Jean Winand depuis une quinzaine d'années, c'est l'absence quasi totale d'informations concernant les travaux et le devenir de son quartier. « *L'information à disposition des riverains, c'est zéro !* », lâche-t-il. B.H.

GARE DU NORD

Un projet multiple pour Huy

Huy, c'est surtout la rive droite, celle de la Grand-Place et de son hôtel de ville. Pourtant, depuis quelques années, la majorité hutoise travaille sur le redéveloppement de l'autre rive que ses habitants estiment délaissée. Le projet de rénovation urbaine, autour de la gare de Statte, vient d'être dévoilé. Avec 20 fiches-projet à réaliser sur 15 ans. Plus abouti, il y a aussi ce vaste projet autour de la gare du Nord. L'objectif ? Y attirer autant des nouvelles familles que des investisseurs. Le quartier accueille 1 700 habitants ; cette redynamisation pourrait en attirer 300 ou 400 de plus. Trois de ces six projets sont financés grâce à des fonds européens Feder, les trois autres ont décroché d'autres subsides. La SNCB y a mis du sien en construisant un parking à étages. La Ville de Huy, elle, sera financièrement peu sollicitée. Ce qu'on y prévoit ? Une voirie de délestage. Construite

parallèlement aux voies du chemin de fer, elle nécessitera des expropriations de maisons et de fonds de jardin. Le permis devrait être accordé en mai. Autres projets : la création d'un dépose-minute, une nouvelle liaison via escaliers reliant le quartier de la gare à celui qui le surplombe, ainsi que la rénovation de la voirie située au-dessus de cet escalier. Pour faciliter le lien entre ce quartier de la gare de la rive gauche et la rive droite, il fallait des aménagements. La Ville de Huy a imaginé un nouveau parking au pied du pont de l'Europe, qui relie les deux rives, et une liaison cyclo-piétonne reliant le quartier de la gare à ce pont de l'Europe. Restera ensuite à attirer les investisseurs et à les convaincre d'investir dans ce quartier. Certains auraient déjà pris langue avec la Ville de Huy... Une étape nécessaire pour faire revivre ce quartier de la ville. C.Du

Un master plan pour la gare d'Ottignies, et de la patience...

La gare d'Ottignies est la plus importante de Wallonie avec 22 000 voyageurs montants. Pourtant, elle fait pâle figure : elle est mal placée, elle est exigüe et très difficile d'accès aux heures de pointe. En 2011, la Ville réalise donc, avec Infrabel et la SNCB, un master plan dessinant le futur de la gare et de ses abords. Il tient compte de l'arrivée du RER qui va renforcer l'attractivité de la zone et rendre d'autant plus nécessaire la métamorphose des lieux. Les résultats de l'étude ont été livrés en 2015. Voici ce qu'il est notamment proposé : détruire la gare pour construire, un peu plus loin, une « gare passerelle », comme celle de Namur ; abaisser le niveau de l'esplanade où se situe la gare des bus pour l'agrandir et améliorer les



accès ; construire du logement et des commerces ; supprimer le passage à niveau ; construire un parking à étages à l'emplacement du parking des droits de l'homme et y créer aussi du logement, du commerce, des services et des

bureaux... Désormais, cette vision doit se concrétiser. Cela demande du temps. Cela exige de l'argent. Les travaux de la gare et de ses abords s'achèveront à l'horizon 2029, assure l'exécutif fédéral. La SNCB vient d'ailleurs de lancer un appel d'offres pour conclure un partenariat public-privé pour le réaménagement du parking des droits de l'homme. Pour le reste, dont l'esplanade, il faudra mobiliser les partenaires, dont la Région. L'échevin de l'Urbanisme ne comprendrait pas que ce master plan ne soit pas soutenu. « *C'est un enjeu stratégique pour la province et la région.* » En attendant, la SNCB devrait installer une nouvelle passerelle, avec ascenseurs, ce qui facilitera l'accès des quais aux personnes à mobilité réduite. Q.C.