



# LE QUARTIER DE GARE

Un atout à valoriser !





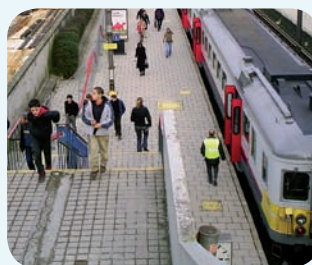
# La gare, une chance pour la ville ou le village qui l'accueille



Souvent proche du centre, la gare constitue une « porte » privilégiée de la ville.

C'est par là qu'arrivent les voyageurs, c'est de là qu'ils repartent... Des voyageurs de plus en plus nombreux, comme le prouvent les chiffres de la SNCB et les statistiques européennes. Incontestablement, le train est le moyen de transport de demain, au cœur d'une mobilité durable devenue impérative avec le réchauffement climatique et l'épuisement programmé des énergies fossiles. Le quartier de la gare est un lieu stratégique, ce qui le rend intéressant pour l'implantation de services, d'écoles, de bureaux, de commerces, de logements, etc.

**La gare, un repère structurant le territoire !**



- L'avenir de la gare et de son quartier dépend de la proximité d'un pôle, de la desserte en train, etc. Il y a des « petites » et des « grandes » gares.
- La réflexion doit porter sur l'ensemble des abords et du quartier et sur l'articulation à l'ensemble de la ville et/ou de la commune.
- La liaison entre l'avant et l'arrière de la gare demande souvent de meilleurs aménagements (aménager les friches ferroviaires, construire une dalle, un tunnel, une passerelle...).
- Les aménagements doivent être de qualité, sobres, agréables et sûrs pour tous les types de publics (enfants, adultes, seniors, personnes à mobilité réduite...).
- Lorsqu'il n'y a pas de perspective de développement à court terme, la gare et les infrastructures ferroviaires constituent une richesse potentielle à conserver, en réserve d'une occupation et d'un usage cohérent.



**La gare et les infrastructures ferroviaires constituent une richesse à conserver et à valoriser.**

(B)

## SURFACES COMMERCIALES LIBRES

LA SNCB REMET EN CONCESSION DES EMPLACEMENTS POUR TOUTE ACTIVITE COMMERCIALE DANS LES GARES

 OMBL TRAVENNE OU MULTI-FONCTIONNEL 20 m²	 LIBRAMONT SURFACE COMMERCIALE 20 m²	 NAMUR GRANDE SURFACE COMMERCIALE DIVISIBLE 3800 m²	
 AIX TRAVENNE OU MULTI-FONCTIONNEL 120 m²	 QUESNOY BAR DESOUS TRAVENNE 30 m² + 30 m²	 NAMUR EMPLACEMENT PROF. LIBERALE 30 m² + réserve colonnade extérieur	

**RENSEIGNEMENTS**  
☎ 02/525.45.92

**PROPOSITIONS A INTRODUIRE**  
A LA SNCB, DIRECTION PATRIMOINE



# La gare, nœud de communication



La gare est aussi un « nœud » où l'on passe d'un moyen de transport à un autre. On y vient en bus, à vélo, à pied, en voiture, on s'y fait déposer par quelqu'un ou on y cherche une place de stationnement... Une bonne organisation de tout cela est nécessaire. Il faut réfléchir non seulement aux abords immédiats de la gare, mais aussi aux principaux axes d'accès et aux relations entre la gare et les lieux de polarisation (les écoles, les bureaux, les commerces...). L'objectif principal doit être de promouvoir l'usage non seulement du train, mais aussi du bus, de la marche, du vélo, solutions plus économiques et plus douces pour la planète.



- › La « place de la gare » est avant tout un lieu d'échange de mode (bus-train, train-vélo, etc.) où les modes alternatifs à la voiture individuelle sont privilégiés.
- › Les parkings pour navetteurs trouveront place à proximité des gares bien accessibles par la route et disposant de réserves foncières.
- › Les activités qui provoquent le déplacement de nombreuses personnes (écoles, bureaux, cinémas, etc.) sont à localiser dans un périmètre accessible à pied depuis la gare.
- › Des liaisons directes à pied et à vélo seront réalisées vers les activités et les quartiers résidentiels. On envisagera les cheminements longeant les voies. Le RAVeL est un atout pour de nombreuses gares !
- › Les différents flux (piétons, voitures, bus) seront rassemblés sur les mêmes axes pour mieux assurer leur sécurité.

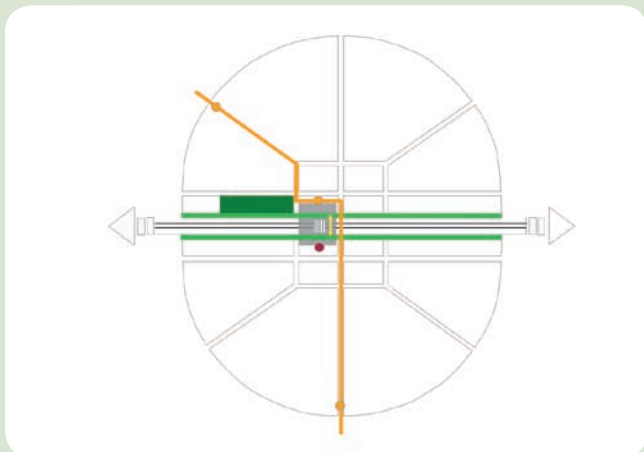
**La gare, nœud intermodal, est un lieu d'avenir !**



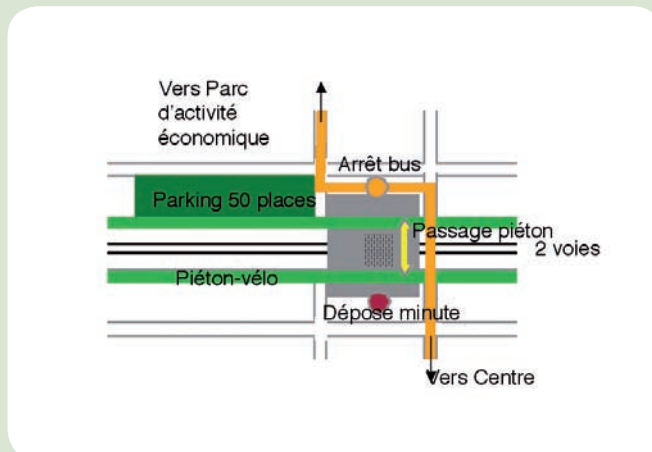
# Scénario pour l'aménagement des «petites gares»

La petite gare, rurale ou non, est une gare (ou un arrêt) fréquentée essentiellement par des navetteurs qui y embarquent le matin pour aller travailler ou suivre les cours.

## Les flux du quartier de gare



## zoom

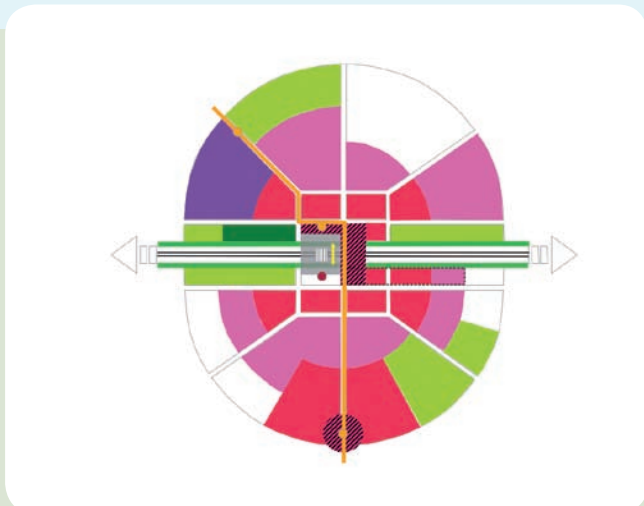


Elle est desservie par une ou deux lignes de bus qui permettent aux habitants des villages voisins de venir prendre le train et établissent un lien entre la gare et le centre du village (si celui-ci est éloigné) ou le parc d'activités économiques voisin.

Des pistes sécurisées et confortables permettent aux cyclistes et aux piétons de rejoindre la gare en longeant les voies.

La gare comporte également un parking arboré et un dépose-minute. Une passerelle permet aux piétons et aux vélos de franchir les voies.

## Les fonctions du quartier de gare



- |  |                            |  |  |
|--|----------------------------|--|--|
|  | Espace gare                |  | Activité économique industrielle       |
|  | Voies de chemin de fer     |  | Terrains à urbaniser à plus long terme |
|  | Quai couvert               |  | Parc                                   |
|  | Parking arboré             |  |  |
|  | Ligne de bus               |  |  |
|  | Principaux arrêts de bus   |  |  |
|  | Dépose-minute              |  |  |
|  | Axe routier                |  |  |
|  | Vélo-piéton                |  |  |
|  | Piéton                     |  |  |
|  | Quartier résidentiel dense |  |  |
|  | Quartier résidentiel       |  |  |
|  | Concentration commerciale  |  |  |

Le développement résidentiel est plus dense aux abords immédiats de la gare, où quelques commerces de proximité sont au service des navetteurs et des habitants.

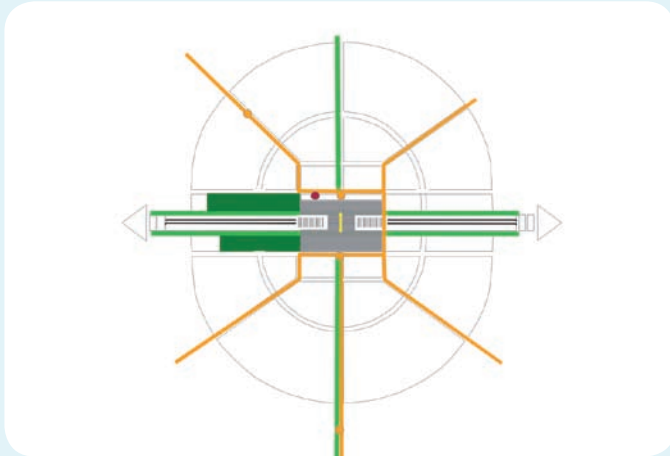
Lorsqu'on s'éloigne de la gare, l'urbanisation présente un caractère plus vert.

Les bâtiments désaffectés des petites gares devenues de simples arrêts doivent recevoir une nouvelle fonction. Il faut assurer une présence sécurisante pour les usagers du train et les habitants du quartier.

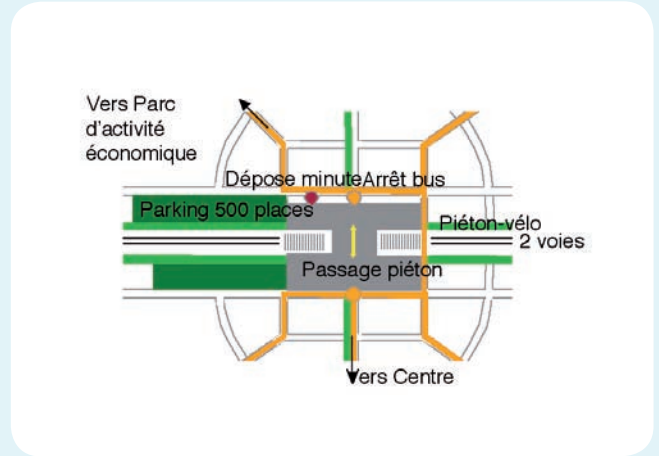
# Scénario pour l'aménagement des gares urbaines secondaires peu accessibles en voiture

Comme la « petite gare », la gare urbaine secondaire est avant tout une gare de départ de navetteurs. Lorsqu'elle est difficilement accessible en voiture, l'accent est mis principalement sur la desserte par bus et par les modes doux.

## Les flux du quartier de gare



## zoom

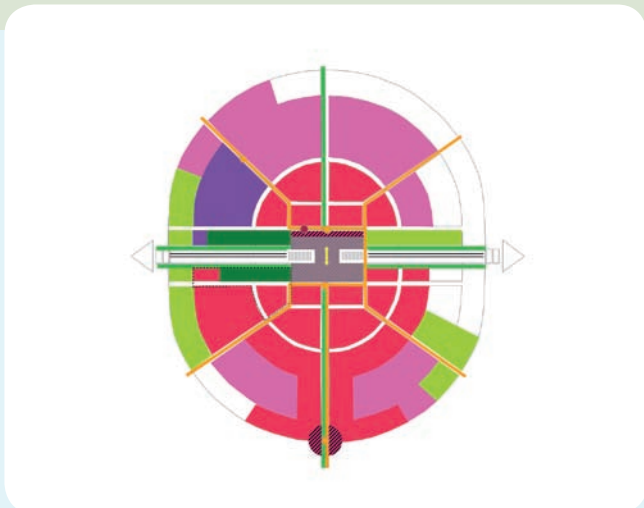


Plusieurs lignes de bus drainent les entités voisines, et les liaisons cyclistes et piétonnes le long des voies sont complétées par une piste cyclable et des trottoirs confortables reliant la gare au centre de la ville et à ses différents quartiers.

La gare constitue un point relais vers la grande ville qu'elle dessert, elle est donc aménagée avec toute l'attention que nécessite cette fonction.

- |  |                            |  |  |
|--|----------------------------|--|--|
|  | Espace gare                |  | Activité économique industrielle       |
|  | Voies de chemin de fer     |  | Terrains à urbaniser à plus long terme |
|  | Quai couvert               |  | Parc                                   |
|  | Parking arboré             |  |  |
|  | Ligne de bus               |  |  |
|  | Principaux arrêts de bus   |  |  |
|  | Dépose-minute              |  |  |
|  | Axe routier                |  |  |
|  | Vélo-piéton                |  |  |
|  | Piéton                     |  |  |
|  | Quartier résidentiel dense |  |  |
|  | Quartier résidentiel       |  |  |
|  | Concentration commerciale  |  |  |

## Les fonctions du quartier de gare



Elle est aussi un pôle d'activité complémentaire au centre-ville, où l'on trouve des équipements et des services particulièrement utiles aux navetteurs (commerces, crèche, pharmacie...).

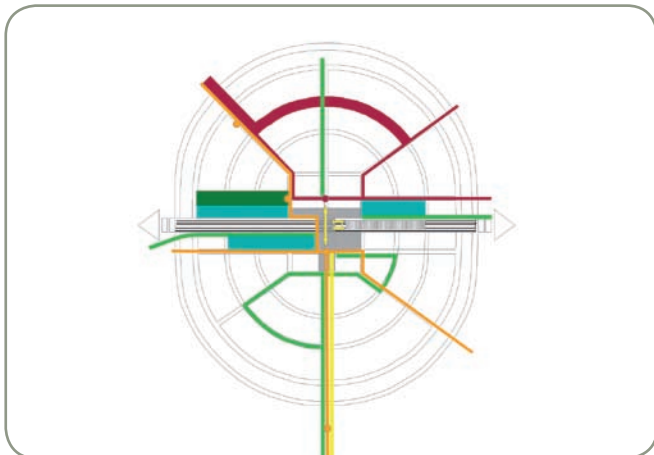
L'axe reliant la gare au centre-ville est bordé de maisons mitoyennes. Il constitue un lien entre le pôle résidentiel de la gare et celui du centre-ville, tandis que les quartiers connexes sont moins denses.



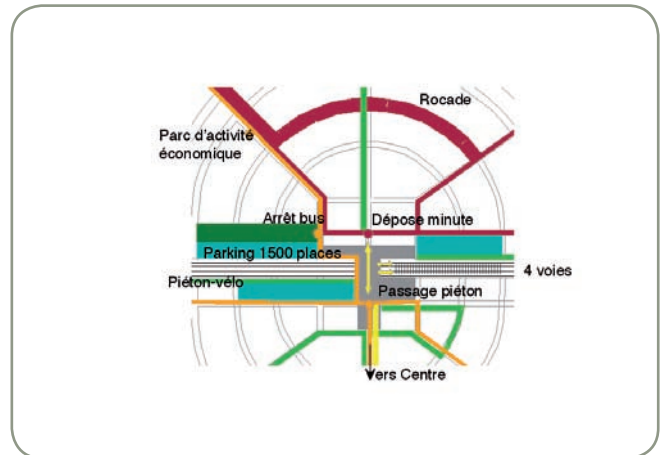
# Scénario pour l'aménagement des gares urbaines secondaires bien accessibles en voiture

La gare urbaine secondaire bien accessible en voiture est le plus souvent située dans une petite ville au croisement de grands axes routiers. La gare demeure un pôle relais vers les grandes villes mais elle n'est pas seulement une gare de départ des navetteurs.

## Les flux du quartier de gare



## zoom



La gare est desservie plusieurs lignes de train et de bus, ce qui draine vers elle de nombreux étudiants et quelques centaines de travailleurs.

Pour assurer son rôle de relais vers les pôles d'emplois, la desserte ferroviaire est renforcée et un vaste parking est aménagé. Des emplacements y sont réservés aux voyageurs résidant loin de la gare.

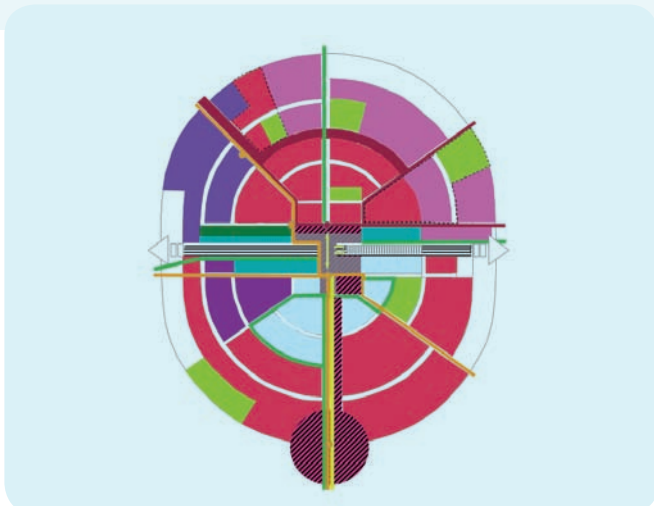
L'accès à la gare en voiture se fait du côté des faubourgs.

Si nécessaire, un contournement routier permet de désengorger le centre et facilite l'accès aux parkings.

Les accès par les modes doux et le dépose-minute sont, par contre, situés principalement du côté du centre-ville.

	Espace gare		Bureaux
	Voies de chemin de fer		Concentration commerciale
	Quai couvert		Ecoles
	Parking arboré		Activité économique industrielle
	Parking arboré		Terrains à urbaniser à plus long terme
	Ligne de bus		Zone industrielle réaffectée
	Principaux arrêts de bus		Parc
	Axe routier principal		
	Axe routier		
	Dépose-minute		
	Vélo-piéton		
	Piéton		
	Quartier résidentiel dense		
	Quartier résidentiel		

## Les fonctions du quartier de gare



Pour accroître la capacité à attirer des voyageurs, les abords de la gare sont destinés à différentes activités complémentaires à celles du centre-ville, principalement des bureaux (dont des antennes d'administrations publiques) et des services.

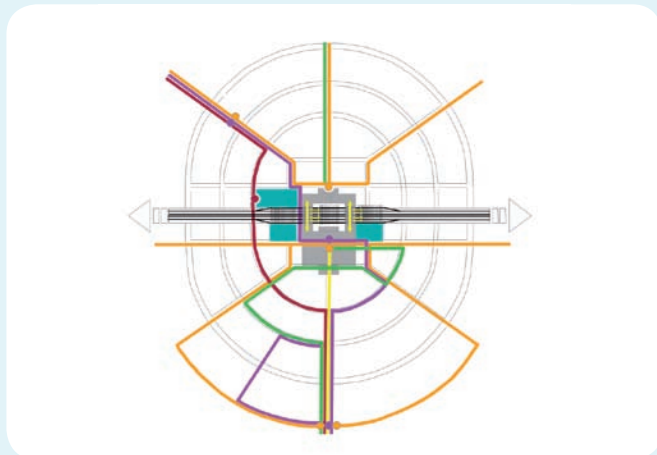
L'espace public articule ces activités entre elles et avec la gare et structure les liens entre le centre-ville et les quartiers situés à l'arrière de la gare.

L'axe reliant la gare au centre est un boulevard urbain arboré. On y trouve des fonctions résidentielles, scolaires et commerciales.

# Scénario pour l'aménagement des grandes gares urbaines

La grande gare est principalement une gare d'arrivée de travailleurs et de scolaires, mais elle est aussi une gare de départ des navetteurs.

## Les flux du quartier de gare



## zoom

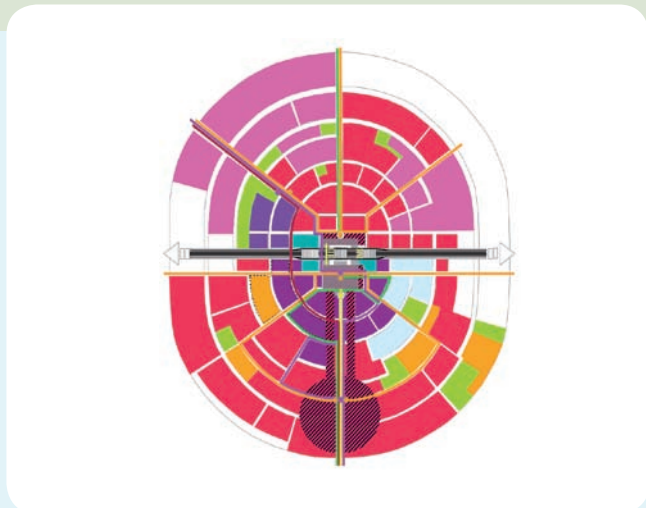


La gare est desservie par plusieurs lignes de transports urbains et des voies sécurisées pour les piétons et les vélos. Un axe routier principal, où le trafic est maîtrisé, assure les liaisons avec les communes de la périphérie. Il conduit notamment au dépose-minute et à plusieurs parkings.

La gare fait partie intégrante du centre-ville. Elle est le lieu de convergence des différents flux et, pour les piétons, le lieu de franchissement des voies entre le centre et les quartiers extérieurs. L'espace public y organise l'intermodalité (visibilité, lisibilité, qualité, sécurité).

Les lignes de transports urbains (bus et tramways) desservant la place de la gare donnent connexion avec le centre-ville, les principaux quartiers résidentiels et les grandes infrastructures (hôpitaux, universités, centres de congrès...).

## Les fonctions du quartier de gare



	Espace gare		Quartier résidentiel dense
	Voies de chemin de fer		Quartier résidentiel
	Quai couvert		Bureaux
	Parking arboré		Concentration commerciale
	Parking arboré		Ecoles
	Ligne de bus		Centre de sport, universitaire, hospitalier
	Principaux arrêts de bus		Activité économique industrielle
	Ligne de tram		Terrains à urbaniser à plus long terme
	Principaux arrêts de tram		Zone industrielle réaffectée
	Axe routier principal		Parc
	Axe routier		
	Dépose-minute		
	Vélo-piéton		
	Piéton		

Des activités assurant une animation jour et nuit sont situées autour de la place de la gare (hôtel, station de taxis, magasins de services, gare des bus...).

Dans les quartiers autour de la gare sont concentrées des activités attractives : services, bureaux, écoles, centres de sport, d'enseignement, de culture, de santé... La mixité avec le logement est cependant préservée de façon à éviter que le quartier soit désert la nuit.

L'axe reliant la gare au centre, dédié avant tous aux fonctions commerciales, prend la forme d'un grand boulevard arboré avec des assiettes séparées pour les différents flux.



## La boîte à outils

Pour que son développement et son intégration dans la ville et dans les réseaux se fassent de manière harmonieuse et cohérente, le quartier de la gare devrait faire l'objet d'une réflexion d'ensemble et d'une programmation :

### le « projet de quartier de gare »

Le projet de quartier de gare vise à valoriser les terrains proches de la gare mais aussi plus globalement à organiser le développement urbanistique dans le périmètre d'influence de la gare. Le projet et la taille du périmètre dépendent donc largement du contexte local et de l'importance de la gare. Toutefois le projet doit systématiquement viser à :

- ▶ favoriser le report de mode, c'est-à-dire faciliter les intermodalités et l'accès à la gare en modes doux, en transports en commun et selon les cas en voiture afin d'encourager l'usage du train ;
- ▶ renforcer la dynamique autour de la gare en augmentant la densité des activités et des logements tout en veillant à la qualité urbanistique et à l'intégration des infrastructures ferroviaires.



Plusieurs outils permettent la réalisation du projet de gare :

- ▶ les terrains repris comme domaines ferroviaires (zone blanche) au plan de secteur peuvent être urbanisés ;
- ▶ les recompositions de la trame urbaine peuvent être envisagées de manière cohérente et globale via l'adoption d'un périmètre de remembrement urbain ;
- ▶ certaines parties du quartier des gares peuvent faire l'objet d'un périmètre de site à réaménager voire même être repris par le Gouvernement comme site de réhabilitation paysagère et environnementale si l'intérêt régional est reconnu ;
- ▶ le quartier de la gare peut également faire l'objet de périmètres de revitalisation urbaine, de rénovation urbaine ou de remembrement urbain ;
- ▶ le projet de quartier de la gare peut être élaboré dans le cadre d'un schéma d'orientation, d'un rapport urbanistique et environnemental et/ou d'un plan communal d'aménagement ;



Une publication de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT)



**Texte :** basé sur l'étude CPDT 2004-2005 réalisée par V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean, Y. Hanin, V. Rousseaux

**Pour en savoir plus :**

Consultez le site : <http://www.cpdw.wallonie.be>

**Réalisation :** octobre 2008

**Crédits photographiques :**

D. Van Acker (Dircom-RW), D. Costermans, C. Schencke, Groupe SNCB, N. Van Loon, CRU-ULB

**Schémas :** S. Xanthoulis

**Éditeur responsable :**

Luc Maréchal (Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme / DGO4, SPW)  
1, Rue des Brigades d'Irlande / 5100 Namur.

- ▶ le schéma de structure communal et le plan de mobilité peuvent organiser l'aménagement et les réseaux de transports afin de renforcer la polarisation et l'accès au quartier de la gare ;
- ▶ le protocole entre la SNCB-Holding, Infrabel, la SRWT et la DG aménagement, logement, patrimoine, énergie (SPW) assure une coordination et notamment la mise au point en commun d'esquisses urbanistiques ;
- ▶ le conseiller en aménagement et en urbanisme ou le fonctionnaire délégué peuvent jouer un rôle de coordination du projet.