



La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n°66

Bon(s) plan(s) pour le rail wallon...

Chers lecteurs,

« En raison d'un problème de signalisation conjugué à des avaries de matériel et une défection temporaire d'une partie du personnel, le numéro 66 de la Lettre des CCATM est arrivée dans votre boîte aux lettres avec quelques jours de retard. Veuillez nous en excuser ».

Une rengaine bien connue des habitués des gares wallonnes, heureusement tout à fait exceptionnelle pour

ce qui est de la Lettre des CCATM et idéale pour introduire le thème de ce numéro de votre Lettre : le rail wallon...

Forte d'un des plus beaux réseaux ferroviaires au monde, la Wallonie a enfin décidé de s'intéresser à sa valorisation. Grande première dans l'histoire du rail wallon, un bureau d'études, Tritel, a en effet été chargé de penser le réseau ferroviaire existant et son développement à l'aune des grands enjeux du futur. Une occasion pour nous d'éclairer sous ces multiples facettes cet outil exceptionnel de mobilité éminemment structurant pour notre territoire.

Bonne lecture,

Benjamin Assouad



La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication de la Fédération Inter-Environnement Wallonie qui fédère les associations environnementales actives en Région Wallonne.

Coordination
Alain GEERTS

Rédaction
Hélène ANCION, Benjamin ASSOUD, Pierre COURBE,
Celine TELLIER, Juliette WALKIERS

Comité de rédaction
Arlette BAUMANS, architecte et urbaniste.
Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DG04.
Georges EVERAERTS, ADESA. Michèle FOURNY, Environnement Dyle.
Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire, Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement Durable.
Danièle SARLET, Secrétaire générale du Service Public de Wallonie,
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte.

Abonnez-vous à La lettre !

Fédération Inter-Environnement Wallonie
tél. : 081 390 750 // fax : 081 390 751
www.iew.be

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros à verser au compte d'IEW : 523-0802024-06 avec la référence Lettre CCATM

Mise en page : dillen@me.com

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.

☼ Photocopié sur papier recyclé

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

Éditeur responsable : Christophe SCHOUPE - Rue Nanon, 98 - 5000 Namur • Bimestriel • mars/avril 2012 • Dépôt Namur I

SOMMAIRE

Brèves

Migros-Genève : tout au train ! et Desserte ferroviaire à Gosselies : l'austérité ? Connaît pas..... page 2

La lettre en image

Evolution du réseau ferroviaire belge..... page 2

L'enjeu

La Wallonie, en manque de fer?..... page 3

Terrain de réflexion

La libéralisation du rail, mode d'emploi critique..... page 7

Réflexion de terrain

Les gares doivent revenir sur le devant la scène..... page 11

Côté nature

Façades, murs et toitures végétalisés..... page 16

✂ Annexe n°23 Le plan communal de mobilité

Migros-Genève : tout au train !

En Suisse, la chaîne de magasins Migros (grande distribution) fait partie des institutions, presque au même titre que le secret bancaire, les canifs multifonctions et le chocolat. Le groupe est organisé en coopératives selon une logique géographique. Migros Genève est l'une de celles-ci et possède un réseau de vente de plus de 30 points parmi lesquels deux hypermarchés et 22 supermarchés situés sur le territoire du Grand Genève. Les trois centres de distribution centraux du groupe (alimentation, surgelés et textile), à partir desquels sont livrées toutes les coopératives, sont situés dans le nord de la Suisse. Ce petit pays ayant un excellent réseau ferroviaire (ce qui est également le cas de la Belgique) et une culture rail bien ancrée (ce qui est moins le cas de notre pays...), il est apparu évident à certains que tous les flux de marchandises entre les centres de distribution et Migros Genève se fassent par train. Grâce à une collaboration avec les CFF (chemins de fer suisses), c'est chose faite depuis plusieurs années : 11 wagons arrivent chaque jour sur le site logistique de Migros-Genève (situé dans l'agglomération et raccordé au réseau ferroviaire) vers 04h00' du matin. Déchargés, reconditionnés, ils sont ensuite livrés par camion dans les différents points de vente. Les wagons repartent vers les centres de distribution chargés d'unités de conditionnement (caissettes et autres) vides.

Miracle ? Non, simplement culture ferroviaire et soutien public au maintien et au développement du trafic diffus (wagons issus de différentes origines groupés en convoi puis rééclatés en fonction de leur destination finale). En Belgique, le trafic diffus est enfermé depuis des années dans une spirale « décroissance de l'offre – décroissance de la demande » dont on désespère de le faire sortir...

■ Pierre Courbe

Desserte ferroviaire à Gosselies : l'austérité ? Connaît pas

Alors qu'on ne cesse de crier haut et fort qu'il faut « faire ceinture », faire des économies... certains investissements posent réellement question, voire irritent ; ceux en vue de la création d'une desserte ferroviaire au sein de l'aéroport de Gosselies en font partie. Un budget officiel de 600 millions d'euros, estimé plutôt à minimum 740 millions en coulisse... pour un projet dont la pertinence et l'opportunité n'ont jamais été étudiées ! Investir dans le rail, oui, mais pas n'importe comment.

De surcroît, ce projet ne répond pas aux enjeux prioritaires tels qu'ils ont été dégagés par le projet de Plan ferroviaire wallon (voir « L'enjeu » page suivante) donc, avant tout, garantir les fondamentaux du service ferroviaire, renforcer l'attractivité du service et améliorer l'offre de transport en augmentant, là où c'est opportun, la capacité du réseau.

Si ce projet devait se concrétiser, reste à voir s'il passera par la procédure classique d'autorisation ou s'il fera l'objet de la procédure, tout aussi critiquable, du DAR qui permet d'évincer les éventuels recours au Conseil d'Etat et à propos de laquelle de nombreux recours, toujours pendants, ont été introduits.

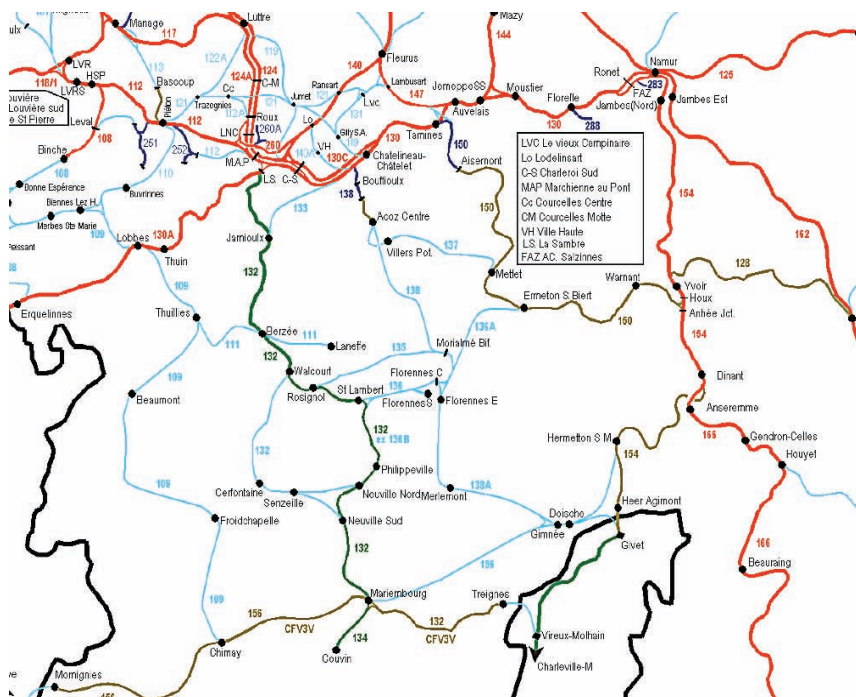
■ Jean-François Putz

LA LETTRE EN IMAGE

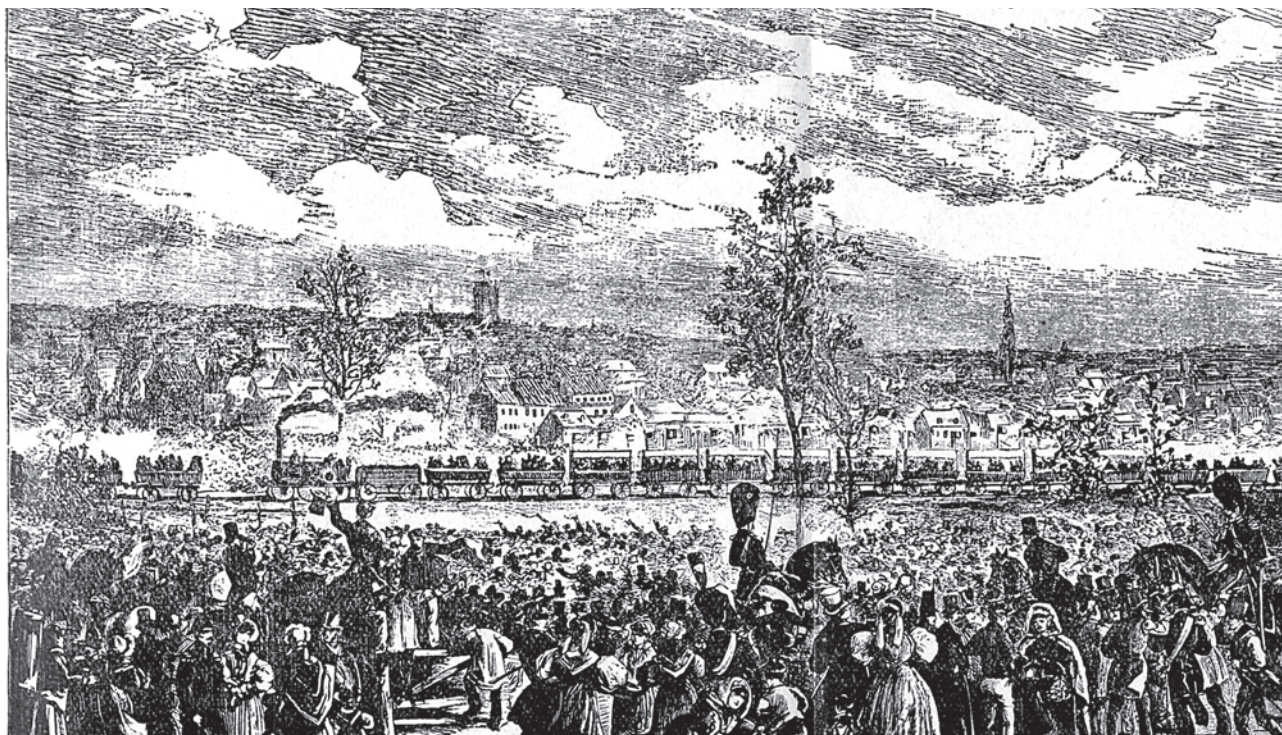
Évolution du réseau ferroviaire belge

Par Pierre Courbe

Le réseau ferroviaire belge a connu une expansion fulgurante au cours du 19^e siècle. En 1900, il avait quasiment atteint son extension maximale. Au cours de la seconde moitié du 20^e siècle, alors que l'on procédait à l'électrification du réseau, il s'est également progressivement réduit. Entre 1970 et 2000, il diminuait de 18%, passant de 4.232 km à 3.471 km. Dans la même logique, la desserte est devenue de moins en moins fine, le nombre de gares et points d'arrêts est passé de 1.003 en 1980 à 537 en 2000, soit une perte de 46% ! Sur cette carte relative au sud de la dorsale wallonne entre Charleroi et Namur, on voit le réseau dans son extension maximale. Ne sont plus exploitées que les lignes en rouge (électrifiées) et la ligne en vert foncé (non électrifiée). Les lignes bleu clair ont été démontées.



DOC. SOURCE INCONNU



Le premier train, d'après documents de l'époque.

La Wallonie

en manque de fer?

5 mai 1835 : la première ligne ferroviaire du continent européen est belge, elle relie Malines à Bruxelles, qui devient ainsi la première capitale au monde à être desservie par le rail !

Il faut dire que, dès l'indépendance de la Belgique, le pays s'inscrit résolument dans un développement ferroviaire soutenu puisqu'une loi relative à la création d'un réseau ferré national est signée le 1^{er} mai 1834. Ce plan, ambitieux, va permettre de créer et d'exploiter rapidement un réseau d'environ 380 kilomètres, exceptionnel pour l'époque ! En 1870, le réseau ferroviaire belge compte déjà 2231 km de lignes exploitées par 39 entreprises privées tan-

dis que le réseau de l'État mesure 863 km¹. En plein boom industriel, la Belgique devient ainsi l'un des pays les plus favorables au rail, permettant le développement de ce qui reste aujourd'hui un patrimoine non négligeable pour notre pays : la densité de son réseau de chemin de fer !

Plus de 175 ans plus tard, où en est-on ? Qu'a-t-on fait de ce réseau unique ? Comment l'a-t-on fait fructifier, évoluer, s'adapter aux enjeux nouveaux ? Le constat est malheureusement amer... Malgré un bon état général², l'infrastructure ferroviaire³ subit de plein fouet la vétusté de certains de ses composants⁴, qui provoque bon nombre de problèmes pour l'exploitation même du réseau, parmi lesquels les retards trop nombreux que subissent quotidiennement les usagers du rail. En outre, si les lignes sont globalement performantes d'un point de vue technique, certains nœuds ou sections de ligne agissent comme de véritables goulots d'étranglement et provoquent une capacité réduite sur l'ensemble du réseau. Celui-ci manque ainsi, comme on

dit dans le jargon, de « robustesse », c'est-à-dire de capacité à revenir à l'équilibre après une perturbation limitée. On le constate au quotidien : le fonctionnement d'un vaste réseau ferroviaire comme celui de la Belgique ne se fait pas sans encombre. La machine doit être bien huilée. Et il semble que, sur ce coup-là, on ait manqué de lubrifiant ces dernières années...

Ces dernières années, ou plutôt ces dernières décennies ! C'est en effet dès le début des années 1970 que s'engage le désinvestissement chronique dans l'incroyable outil ferroviaire à disposition. Au profit d'une politique du tout-à-la-route, le chemin de fer est progressivement abandonné par les édiles politiques, préférant miser des milliards⁵ sur le développement routier et autoroutier – et creuser par la même occasion la dette du pays – qu'assurer la saine gestion de son patrimoine ferré. Le réseau se voit ainsi comprimé⁶, de nombreuses gares fermées, les infrastructures non renouvelées, le matériel roulant prendre un sacré coup de vieux... ●●●



Fig. 1 : La gare de Limal en 2006.

SOURCE : VÉRONIQUE PALEROSTRE

●●● au détriment des centaines de milliers de navetteurs quotidiens, obligés de constater la diminution de la qualité du service ferroviaire. Aujourd'hui, la satisfaction⁷ n'est plus au rendez-vous : les fréquences sont insuffisantes, la ponctualité est lamentable, le service n'est pas toujours fiable, de nombreuses petites gares sont à l'abandon (voir fig. 1)... Tout cela conjugué au spectre de la libéralisation, qui fait planer sur le service et le personnel ferroviaire de nouvelles menaces⁸.

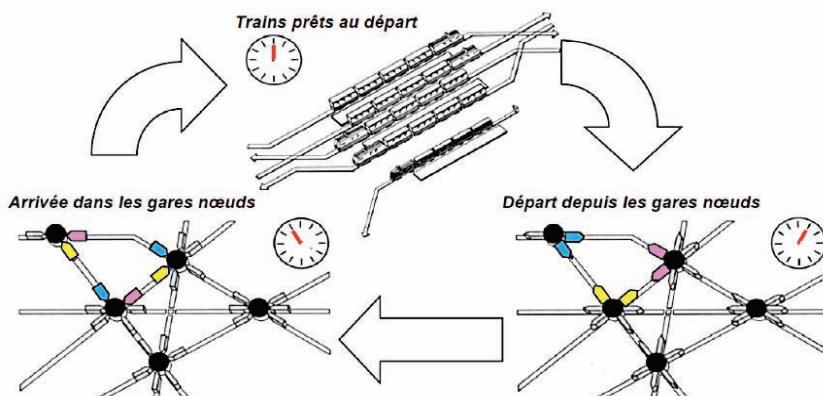
Le tableau est-il si noir ? N'y a-t-il rien à sauver sur la planète SNCB ?

Justement, tout reste à repenser, à réinventer, en profitant du formidable outil encore à notre disposition. Les défis sont multiples. La recrudescence de la demande de mobilité ferroviaire en constitue le premier. Les chiffres de fréquentation en témoignent : depuis 1995, le nombre d'usagers du train a augmenté de 55 % en Belgique, et ceci ne devrait pas s'arrêter de sitôt puisque le Bureau du Plan prévoit une augmentation de 30 % du nombre de déplacements entre 2005 et 2030 à l'échelle du pays. Comment absorber cette demande massive ? Comment s'y préparer au mieux ? Il est grand temps de mettre en place les conditions pour éviter que cette augmentation des déplacements n'aboutisse à encore plus de pression automobile, avec toutes les conséquences déplorables que l'on connaît déjà aujourd'hui (émissions de gaz à effet de serre toujours en augmentation, polluants locaux, problèmes de santé publique, bruit, congestion, fragmentation des ter-

ritoires, confiscation de l'espace public, etc.). Deuxième défi, qui est aussi une opportunité : profiter du rail pour repenser la politique d'aménagement du territoire (et réduire d'autant les besoins de mobilité de la population). À cet égard, s'ils font l'objet d'une pla-

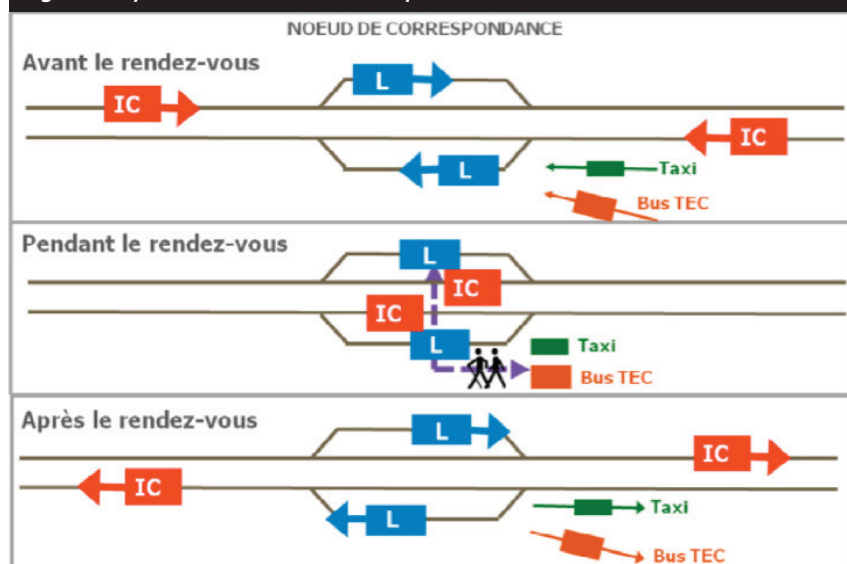
nification spécifique bien pensée, les quartiers de gare peuvent devenir des outils de cohérence territoriale et de densification, et les vecteurs d'un développement urbanistique, économique et social plus large, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité⁹. Des outils d'intégration des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité peuvent d'ailleurs nous être inspirés par quelques exemples étrangers, tels que les contrats d'axes élaborés à Grenoble (instaurant un périmètre de vigilance foncière autour des infrastructures de transport) ou les DIVAT mis en place dans la métropole lilloise (disques de valorisation de 500 m autour des stations de transport collectif lourd, permettant de travailler sur le coefficient d'occupation des sols, les normes de stationnement, etc.). Répondre à la demande en hausse par une amélioration du service ferroviaire,

Fig. 2 : Le principe du cadencement en réseau, tel qu'appliqué en Suisse.



SOURCE : CFF, FIGURE PUBLIÉE DANS LE PROJET DE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA DESSERTE FERROVIAIRE EN WALLONIE (2013-2025), P. 70

Fig. 3 : Le système des nœuds de correspondance.



SOURCE : TRITEL, FIGURE PUBLIÉE DANS LE PROJET DE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA DESSERTE FERROVIAIRE EN WALLONIE (2013-2025), P. 71

Quelles sont ces options fondamentales, ces enjeux prioritaires auxquels doivent répondre les investissements à venir pour les douze prochaines années ? Le bureau Tritel en a identifié six :

1 Garantir les fondamentaux : c'est-à-dire la sécurité, la ponctualité et la maintenance du réseau, prérequis indispensables pour assurer le service ferroviaire. Les moyens budgétaires dégagés devront donc, avant tout, répondre à ce tout premier objectif.

2 Renforcer l'attractivité du service : en partant des besoins de mobilité de la population et des entreprises et non pas des contraintes techniques et d'infrastructure, comme c'est encore trop souvent le cas. L'une des pistes les plus prometteuses proposées à cet égard est le concept de cadencement en réseau et de nœuds de correspondance (voir fig. 2 et 3), permettant une exploitation au service de l'usager, avec un objectif de doublement des fréquences¹², d'optimisation des correspondances et de réouvertures d'anciennes lignes afin de mailler davantage le territoire.

3 Accroître la capacité du réseau : afin d'améliorer l'offre de transport, en agissant sur l'ensemble des paramètres disponibles, de la rénovation du matériel roulant à l'optimisation de la vitesse, voire le dédoublement de certaines voies, si nécessaire. Le réseau belge étant loin d'être saturé, la marge potentielle de développement est importante.

4 Valoriser les gares et les points d'arrêt : en tenant compte de la fréquentation, mais aussi des possibilités de réouverture, voire de dépla-

cement de certaines gares, en cohérence avec le développement territorial passé ou à venir. Et en envisageant ces quartiers de gares en véritables pôles de vie. L'une des pistes pourrait être à cet égard de nommer des « gestionnaires de nœuds » (comme il existe des « gestionnaires de réseau »), chargés de coordonner les différents échanges entre modes de transport, mais aussi de mettre en place des services spécifiques (locaux de réunion à louer pour des périodes courtes, bornes internet, dépôt de quartier pour des colis, crèche, etc.).

5 Renforcer l'accès au réseau pour les chargeurs : en encourageant le transport de marchandises par rail via des plateformes dynamiques, mais aussi de nouveaux raccordements ferroviaires, et surtout une articulation fine entre le réseau ferré et les zones d'activités économiques. La logistique wallonne, si elle veut rester un pilier du programme de développement wallon, doit saisir cette opportunité majeure qu'est le redéploiement du rail.

6 Améliorer la gouvernance : aucune politique ambitieuse pour le rail ne pourra voir le jour sans le soutien dynamique et durable de multiples acteurs en charge de la mobilité¹³ et la mise en place d'une réelle culture ferroviaire, transversale et cohérente. Une réforme du groupe SNCB doit également s'engager rapidement, comme l'a programmé, en 2012, le nouveau Gouvernement fédéral.

tout en mettant en place les conditions d'une meilleure accessibilité et d'une diminution des besoins de déplacements, voilà le double défi auquel sont confrontés aujourd'hui les acteurs politiques et institutionnels de la mobilité, actifs tant au niveau fédéral que régional ou local.

C'est dans ce contexte que se dessine (enfin !) le retour d'un intérêt pour le rail au niveau wallon. Le Gouvernement régional a ainsi décidé de l'élaboration d'un Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, basé sur une étude approfondie réalisée par le bureau Tritel et soumis à consultation de différents stakeholders¹⁰. Le moment est opportun : dans quelques mois, la Wallonie sera invitée à se prononcer sur le projet de Plan pluriannuel d'investissement du groupe SNCB, qui consacrera l'ensemble des investissements du rail... pour les 12 années à venir (2013-2025)! Pas sûr que

« Depuis 1995, le nombre d'usagers du train a augmenté de 55 % en Belgique, et ceci ne devrait pas s'arrêter de sitôt »

les usagers du rail patientent plus longtemps avant d'exiger une amélioration drastique du service ferroviaire ! En outre, certaines options stratégiques sont actuellement discutées en matière d'aménagement du territoire (actualisation du SDER¹¹, révision du CWATUPE, détermination des noyaux d'habitat, etc.), il importe que le rail soit considéré comme un pilier fondamental pour la détermination de cette politique majeure.

C'est donc maintenant, impérativement, qu'il faut agir. Qu'est-ce qui est en jeu, justement, dans ce plan ferroviaire wallon ? En quoi des investissements de nature technique pourront-ils améliorer le quotidien des navetteurs, mais aussi réorganiser des priorités territoriales, favoriser l'implantation dans les centres urbains ou villageois, faciliter les décisions urbanistiques communales, permettre un accès pour tous aux biens et aux services, assainir les finances publiques actuellement problématiques et orienter les comportements vers une diminution des émissions de gaz à effet de serre ?

Bref, comment ces investissements techniques pourront-ils permettre une réelle « politique » de mobilité et d'aménagement du territoire ? Les options qui devront être prises dans le prochain Plan pluriannuel d'investissement pourraient bien s'avérer la condition *sine qua non*, les nutri- ●●●

●●● ments essentiels nécessaires à cette politique de mobilité... afin de remédier à la carence en fer que subit actuellement la Wallonie!

On le voit, le prochain Plan pluriannuel d'investissement devra s'atteler à bien des chantiers pour mettre en place les conditions d'un réel redéploiement du rail en Wallonie. Les choix budgétaires qui seront faits dans ce cadre ne manqueront pas d'intérêt. Ils seront sans nul doute l'occasion de jauger de la cohérence des décisions politiques prises et de l'intérêt réel pour le quotidien de l'usager du rail. S'ils bénéficient d'une couverture médiatique moins tape-à-l'oeil que certains projets monumentaux¹⁴ ou démesurés¹⁵, les investissements techniques n'en demeurent pas moins la condition indispensable pour faire de l'outil ferroviaire un allié de poids au service du citoyen et du territoire wallon. Le jeu n'en vaut-il pas la chandelle?

■ Céline Tellier

1. « 175 ans de chemin de fer belge », site internet de la SNCB (www.b-rail.be), édition du 4 mai 2010, consulté le 13 février 2011.

2. Pour un aperçu plus complet, voir le panorama du rail wallon établi par le bureau Tritel dans son projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie.

3. Le réseau est en outre majoritairement à double voie et presque entièrement électrifié (bien que des soucis existent en matière de réseaux électriques non harmonisés au niveau européen).

4. À côté de l'usure des voies en tant que telle, la non-rénovation des ateliers de réparation (Kinkempois, Stockem), gares de marchandises (Monceau, Kinkempois) ou cabines de signalisation, et le non-renouvellement systématique de certains caténaires aboutit à de nombreuses avaries provocatrices de retards divers.

5. En 1955 est ainsi créé le Fonds des Routes, d'un budget de 30 milliards de francs belges (en monnaie courante) pour des travaux d'une durée de quinze ans à l'échelle du pays. En 1964, un programme autoroutier bruxellois de 20 ans complète l'enveloppe de 20 milliards supplémentaires. À titre de comparaison, ce budget routes équivaldrait en 2011 à environ 14 milliards d'euros!

6. Voir la Lettre en image, signée par Pierre Courbe, présentée dans ces pages.

7. Selon le baromètre de satisfaction 2010 réalisé par le bureau Dedicated Research pour la SNCB, la satisfaction générale est de 6,41/10, avec des scores encore inférieurs pour l'appréciation de la ponctualité (5,22/10). À titre complémentaire, on pourra consulter le baromètre de satisfaction réalisé par l'ASBL Navetteurs.be pour l'année 2011.

8. Pour un historique critique de la dynamique de libéralisation en cours au niveau européen, consulter l'article de Juliette Walkiers dans cette même Lettre.



En savoir plus

> TRITEL, *Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie. Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025*, Document provisoire, 2011.

> « 175 ans de chemin de fer belge », site internet de la SNCB (www.b-rail.be).

> Pour plus d'informations sur les contrats d'axe ou les DIVAT, consulter les présentations d'Anne-Marie Maür (Agence d'Urbanisme de la Région grenobloise) et de Jean-Louis Séhier (Pôle mobilités transports – Lille Métropole) au Colloque « Quelles perspectives de mobilité en Brabant wallon? », organisé à Louvain-la-Neuve le 2 décembre 2011 (www.ppmbw.be).

> Au sujet des liens structurels à établir entre aménagement du territoire et mobilité, voir l'intéressante étude publiée par l'IWEPS en août 2011 sur la localisation des nouvelles résidences au regard des critères de développement territorial durable (dont l'accessibilité aux gares fait partie) : Charler, J., Reginster, I., Juprelle, J., « Construction d'indicateurs de développement territorial : étude de la localisation résidentielle récente et analyse au regard de critères de développement territorial durable », *Working Paper de l'IWEPS*, n°2, août 2011, accessible en ligne.

> Pour entrevoir les orientations de l'actualisation du SDER, voir Leclercq, A., Cocle, D., Neri, P., « Transport des personnes et des marchandises », Note de recherche dans le cadre du Diagnostic territorial de la Wallonie préparatoire à l'actualisation du SDER, CPDT, n°32, février 2012.

9. Cette position est d'ailleurs soutenue par le bureau Tritel dans son projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie : Les scénarios les plus efficaces en matière de réduction de la consommation de pétrole sont ceux qui prévoient une concentration des habitants et des emplois dans les centres-villes, à proximité des gares (p.49). Notons qu'en 2008, 45,6 % de la population wallonne résidaient à moins de 1750 m d'une gare ferroviaire (source : CPDT, 2012).

10. Conseil Économique et Social de Wallonie (CESW), Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW), Union Wallonne des Entreprises (UWE), Commission Régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT), Inter-Environnement Wallonie (IEW), Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT), Service Public de Wallonie (SPW). La consultation a eu lieu en décembre 2011.

11. La CPDT vient d'ailleurs de publier une note de recherche sur le transport de personnes et de marchandises, dans le cadre du diagnostic territorial de la Wallonie, en préparation à l'actualisation du SDER (CPDT, 2012).

12. Cet objectif est loin d'être irréaliste lorsque l'on connaît les fréquences actuelles dans le sud de la Wallonie, où il n'est pas rare de croiser un train... toutes les deux heures!

13. Ce qui semble être le cas au vu des réponses à la consultation sur ce projet de plan, salué par tous comme un document de qualité devant servir à un véritable renouveau du rail en Wallonie.

14. Pour une réflexion sur les gares monumentales et leur place dans la ville, voir l'article de Benjamin Assouad dans cette Lettre.

15. Voir la Brève de Jean-François Putz sur le projet de liaison ferroviaire vers l'aéroport de Gosselies.



St-Pancras à Londres. La Grande-Bretagne qui a totalement libéralisé le ferroviaire tente doucement de revenir en arrière.

Libéralisation du rail : un premier bilan avant un quatrième paquet ?

■ Terrain de réflexion

La libéralisation dans le secteur ferroviaire, comme dans les autres secteurs, est un souhait de l'Union Européenne afin de poursuivre l'instauration d'un marché unique européen. L'ouverture à la concurrence des chemins de fer est aussi selon les instances européennes le meilleur moyen de rendre ce secteur plus performant, offrant des services de plus grande qualité à un moindre coût. Néanmoins, les expériences étrangères rendent la vie dure à ce postulat. Retour sur un processus en cours

Une motivation obsolète

C'est à partir des années 60 que se dessine une politique commune des transports à l'échelle européenne. Son objectif premier est la réduction des distorsions faussant le jeu de la concurrence. On se soucie alors de placer les différents modes de transport sur un pied d'égalité. Or dans les années 60, le soutien financier accordé par les États au transport ferroviaire est encore très important. Il s'agit donc de mettre progressivement fin aux avantages financiers accordés au secteur des chemins de fer. Il est curieux de noter que cette raison initiale n'est plus vraiment valable aujourd'hui. C'est même plutôt le contraire. Ce que démontrent aisément

les chiffres de la répartition modale au niveau européen et au sein de chaque pays. Ainsi, à l'heure actuelle, tous les opérateurs ferroviaires (fret et voyageurs) doivent payer des sillons pour l'utilisation des réseaux ferrés en Europe, mais les transporteurs routiers et les automobilistes ne sont contraints à un péage routier que dans quelques rares pays européens.

La fin du modèle intégré ? Pas si sûr

Dans la majorité des pays européens, les sociétés de chemins de fer nationales sont historiquement des structures monolithiques qui ont en charge en même temps l'exploitation et la gestion de l'infrastructure.

Cette configuration rendait difficile l'introduction de la concurrence, c'est pourquoi la politique européenne s'est d'abord attaquée à la séparation des activités liées à l'infrastructure de celles liées à l'exploitation par la Directive 440 de 1991.

Cette directive n'oblige cependant pas les États à la création d'institutions distinctes, mais uniquement à une séparation comptable des activités. Ainsi, elle ouvre à certains exploitants internationaux la possibilité d'accéder aux réseaux nationaux en faisant jouer la concurrence, les gestionnaires d'infrastructure devant appliquer une redevance d'utilisation de cette infrastructure.

...



Carte du réseau européen.

●●● Il faut savoir que cette séparation entre exploitation et infrastructures n'était pas l'unique option pour permettre l'introduction de la concurrence sur le marché ferroviaire. Par exemple, aux États-Unis, les compagnies chargées de l'exploitation possèdent en même temps l'infrastructure, ce qui n'empêche pas un autre opérateur ferroviaire de rouler sur une infrastructure qu'il ne possède pas, en payant des charges appropriées. Le choix de la séparation des fonctions peut effectivement être interrogé. Cette séparation des fonctions, et l'arrivée de nouvelles entreprises impliquent une multiplication des acteurs qui peut mettre en cause la fiabilité et la sécurité du secteur. Seuls sept pays européens, plus la Grande-Bretagne, ont privilégié la séparation institutionnelle. La Suisse, souvent citée comme exemplaire au niveau de son offre ferroviaire, défend fermement son modèle intégré. En Belgique, l'option qui a été choisie en 2003 est celle d'une séparation structurelle. La SNCB a été divisée en trois entités : une société Holding qui comprend deux filiales, Infrabel gestionnaire de l'infrastructure

et la SNCB (voyageurs) chargée des activités de transports ferroviaires. Aujourd'hui, de nombreux observateurs dénoncent cette structure en raison de problèmes de coordination de coopération entre les différentes entités qu'elle entraîne. Cette multiplication des organes de décision entraînerait une série de surcoûts supplémentaires. Pourtant, il semblerait que ce montage juridique avait initialement pour objectif de maîtriser la situation financière et stabiliser l'endettement consolidé du Groupe (les bénéfices d'une des filiales pouvant servir à apporter de l'argent frais à la branche plus faible financièrement). Cet objectif n'a vraisemblablement pas été atteint. Certains, dont Isabelle Durant², estiment que la structure actuelle conduit chaque entité du Groupe à défendre son pré carré dans la négociation des subventions publiques octroyées aux chemins de fer et à suivre sa propre logique économique, fut-ce au détriment de celle du Groupe.

Une nouvelle réforme du Groupe SNCB pourrait être envisagée. Mais dans quelle mesure pourrait-elle régler le problème majeur du rail

belge : son endettement ? Il est certain que des économies d'échelle peuvent être renforcées et que des choix plus pertinents peuvent être posés à l'échelle du Groupe. Ainsi, comment peut-on justifier des investissements conséquents dans des gares de prestige (SNCB Holding) alors qu'au même moment des lignes et points d'arrêts sont menacés de fermeture (SNCB voyageurs) ?

Marchandises et voyageurs, pas dans le même paquet

L'Union Européenne a choisi, jusqu'à présent, deux modalités distinctes pour libéraliser les marchés ferroviaires : une mise en concurrence *sur* le marché pour le trafic de fret et pour les services voyageurs ne relevant pas des missions de service public et une mise en concurrence *sur* le marché en ce qui concerne les missions de service public. Dans le premier cas, le réseau est ouvert à la concurrence et plusieurs sociétés – la compagnie nationale « historique » et des compagnies nouvelles en général privées – peuvent disposer de sillons, de droits de trafic,

sur le même réseau. La concurrence est visible pour le consommateur qui a le choix entre plusieurs opérateurs sur le même parcours. Dans le second cas, la situation, régie par le règlement européen 1370/2007, est radicalement différente. Il y a une compétition ouverte pour obtenir un marché (ensemble de relations dans un même secteur géographique), mais, une fois le marché emporté, la société est la seule présente. L'autorité « organisatrice » compétente, État ou Région, sélectionne, pour chaque secteur géographique, l'opérateur correspondant. Ainsi, l'autorité organisatrice a le choix, mais l'usager du transport régional ne l'a pas.

Un paquet, deux paquets, trois paquets.... qui dit mieux ?

Les nombreuses directives élaborées³ pour permettre ce long processus de libéralisation sont souvent regroupées par bloc de quatre ou cinq en « paquets » ferroviaires qui marquent des étapes significatives de l'histoire du droit ferroviaire.

Le premier paquet – souvent appelé paquet ferroviaire numéro 0 – a été adopté en 2001 et donne

naissance au réseau transeuropéen de fret. Le second paquet – paquet ferroviaire numéro 1 – est adopté en 2004 et engendre l'ouverture du marché national du fret. Enfin, le troisième paquet – paquet ferroviaire numéro 2 qui remplace en grande partie le paquet ferroviaire numéro 0 – a été adopté en 2007 et concerne l'ouverture dans le domaine des voyageurs, en commençant par le marché international. Dans le quatrième paquet – paquet ferroviaire numéro 3 –, il sera question de l'ouverture des transports de voyageurs et du marché des liaisons intérieurs, comme c'est déjà le cas en Allemagne, Italie, Grande-Bretagne et Suède. Cette dernière étape était initialement prévue pour 2012, mais a été reportée sous la pression du Parlement européen et de plusieurs gouvernements. En Belgique, c'est entre 2003 et 2008 que s'est effectuée la transposition des trois premiers paquets.

Cette façon de procéder par « paquet » a, entre autres, été critiquée par Philippe Domergue⁴. Il constate une association parfois disparate de textes qui sont placés dans les paquets quand ils sont prêts. Par ailleurs, l'accélération

de la production des textes crée un « carambolage » permanent entre textes plus anciens et certaines propositions nouvelles sans attendre le retour d'expériences prévu. Enfin, sur le plan tactique, les paquets permettent de diluer une disposition centrale (visant par exemple l'ouverture à la concurrence) dans un ensemble moins « politique » avec des textes plus techniques (interopérabilité, certification, sécurité), plus consensuels et moins problématiques.

Les marges de manœuvre de l'État

Si les règlements européens demandent de la transparence au niveau de subventions octroyées, ils n'empêchent pas encore l'État de mener une politique ferroviaire ambitieuse en choisissant de consacrer des moyens financiers importants au développement du rail.

Bien entendu, des règles régissent à présent l'octroi de moyens financiers pour les secteurs totalement libéralisés comme le transport de marchandises. Par exemple, l'État ne peut plus verser de subsides à B-Logistique (filiale fret commerciale de la SNCB) que dans ●●●

Formation en aménagement du territoire

De la perception du projet à la réalité de terrain (& vice versa)

Nous vous proposons à partir de cette année un tout nouveau module de formation à l'aménagement du territoire. Toujours répartie sur deux journées, répétée en quatre lieux de la Wallonie, cette formation entend accueillir la plus grande variété de participants, qu'ils soient amateurs, professionnels ou pensionnés ! Le fil rouge en sera le passage entre la 2^e et la 3^e dimension, et retour.

Intrigué ? Intéressé ?

Rendez-vous aux quatre coins de la Wallonie !

CALENDRIER 2012 > La formation proposée s'étend sur deux journées consécutives.

CHARLEROI
19 et 20 avril

TOURNAI
10 et 11 mai

LIÈGE
21 et 22 juin

BRAINE-LE-COMTE
4 et 5 juillet

BONUS : le **mercredi 21 novembre** à l'Arsenal de Namur, de 10 à 13h, une demi-journée de rencontre-débat sur le Périmètre de Remembrement Urbain (PRU). Tous les participants à nos formations passées ou à venir sont invités à y prendre part !

N'hésitez pas à réserver la date et à vous inscrire dès à présent :

> s.rouard@iewonline.be - iew.be <

●●● certaines mesures. Cependant les autorités fédérales et régionales peuvent encore favoriser le recours au rail pour le transport de marchandises de différentes manières : appliquer une taxation kilométrique aux poids pour limiter la distorsion de concurrence actuelle, limiter l'implantation des entreprises dans des zones non desservies par le rail, octroyer des aides financières aux entreprises pour leur raccordement ferroviaire, etc. Par ailleurs, les autorités belges décident encore seules du budget qu'elles veulent consacrer au développement de l'infrastructure ferroviaire et de leurs priorités en la matière (à travers le plan pluriannuel d'investissement). N'est-il pas, par exemple, plus pérenne en termes de développement économique de maintenir et de moderniser des gares de triage sur les trois régions plutôt que de consacrer un budget démentiel à raccorder au rail un aéroport qui propose du trafic voyageurs lowcost ?

Pour ce qui est du trafic voyageur, celui-ci n'est pas encore libéralisé. La Belgique n'a d'ailleurs pas encore transposé le règlement 1370/2007 pour le transport ferroviaire de voyageurs. Au niveau des transports publics wallons, le décret de 1989 qui organise le transport de personnes (bus) sur le territoire wallon

est en train d'être modifié pour se conformer à ce règlement. Les autorités wallonnes ont fait le choix d'un opérateur unique interne (le Groupe TEC) pour remplir les contrats de service public plutôt que d'ouvrir le marché à la concurrence. Le règlement européen permet encore cette modalité. De même, le prochain contrat de gestion de la SNCB pourrait être adapté en contrat de service public (l'échéance fixée par le règlement européen pour sa transposition est décembre 2019). Dans ce cas, le montant de la compensation financière versée à l'opérateur de transport pour sa prestation de services publics est déterminé par un calcul détaillé dans le règlement européen. L'intervention financière de l'État est donc limitée à ce niveau. Cependant, il revient à l'autorité publique de définir ce qu'elle souhaite comme services publics : desserte du territoire en ce compris fréquence, amplitude horaire, capacité, etc. C'est donc un choix politique, à l'échelle de l'État membre, de maintenir une desserte fine du territoire. L'utilisation du train peut également être encouragée par d'autres mesures politiques comme une gestion stricte du stationnement en ville, la mise en place de péage urbain, une fiscalité automobile pertinente, etc.

Conclusion

Il est difficile à l'heure actuelle de mettre en avant les bienfaits de ce processus de libéralisation du secteur ferroviaire : les sociétés de transport européennes ne sont ni plus performantes, ni moins endettées. La Grande-Bretagne qui a totalement libéralisé le ferroviaire sur son territoire tente doucement de revenir en arrière. L'opportunité d'un quatrième paquet sera donc difficilement défendable. Aux États de refuser d'aller plus long dans ce processus et à utiliser leurs leviers d'action pour développer un service ferroviaire de qualité sur leur territoire.

■ Juliette Walckiers

1. Dans une carte blanche, signée avec Ronny Balcaen (député fédéral.), du Journal Le Soir du 14/09/2011
2. Les principales directives : la 91/440/CEE sera suivie par de nombreuses autres pour avancer progressivement dans ce long processus de libéralisation. La 2001/12 prévoit la libéralisation du trafic fret international en 2008. Ensuite, la 2004/51 avance celle du fret international au 1^{er} janvier 2006 et libéralise le trafic fret dans son ensemble au 1^{er} janvier 2007. Enfin, la 2007/58 libéralise le trafic international de voyageurs au 1^{er} janvier 2010.
3. Ingénieur SNCF, ancien conseiller du président du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSPF-France) et animateur du groupe Europe.

Madrid. Trains espagnols au départ.



BIBLIOGRAPHIE :

- S. MOYSON et D. AUBIN, 2010, *Analyse historique du régime institutionnel du secteur ferroviaire en Belgique (1832-2009)*, Working Paper n°3
- V.A. PROFILLIDIS, 2006, *La législation ferroviaire européenne*, dans la revue Transports n°435
- P. DOMERGUE, 2010, *Le droit européen des transports ferroviaires*, dans la revue Transports n°459
- M. KOPECKY, 2010, *L'organisation du système ferroviaire français après l'ouverture à la concurrence*, dans la revue Transports n°464
- P. VIEU, 2009, *Enjeux, moyens et finalités de la régulation ferroviaire*, dans la revue Transports n°455
- S. SEGURET et J. LEVEQUE, 2007, *Les contributions publiques au financement des systèmes ferroviaires en France et en Allemagne*, dans la revue Transports n°444
- D. DALNE et P. TAQUET, 2011, *Libéralisation : retour sur un processus en cours* et « La bataille du rail a-t-elle déjà commencé? », dans la revue Démocratie n°24

L'élégante gare de Charleroi-Sud pendant les travaux de rénovation.



Les gares doivent revenir sur le devant la scène

Veronica Cremasco, née à Liège en 1975, a décidé très tôt de faire de l'urbanisme le fil rouge de sa vie professionnelle. En 1998, elle devient Ingénieur civil architecte. À partir de 2003, elle occupe un poste d'ingénieur de recherches à l'ULg. Elle consacre son travail à des questions variées, toujours liées à l'urbanisme, à des échelons allant de la commune à l'Europe, en passant par la région : urbanisme et architecture durables, politique des villes, paysages wallons... Elle siège par ailleurs comme experte belge dans deux actions COST (coopération scientifique et technique au niveau européen) sur le génie civil urbain. En 2006, elle devient conseillère communale Ecolo à Liège et, 3 ans plus tard, entre au Parlement wallon.

> Benjamin Assouad : Comment avez-vous accueilli l'étude Tritel sur le développement ferroviaire wallon ?

Veronica Cremasco : Avec énormément de satisfaction. Grâce à cette étude structurante du rail wallon, on va pouvoir rationaliser les enjeux, ne plus défendre des projets au cas par cas sans vision globale. Au contraire on va pouvoir défendre des investissements ferroviaires cohérents améliorant le service dans son ensemble. En outre, le document ne se résume pas à un diagnostic fouillé ; il propose des recommandations concrètes et série des modifications à apporter au réseau. En ligne de mire, une échéance majeure à venir : la consultation des Régions sur leurs priorités ferroviaires pour le plan d'investissements 2013-2025 du groupe SNCB.

> Quels sont les principaux enseignements à en tirer ?

V. C. : Premier enseignement : le réseau ferroviaire wallon est de ●●●

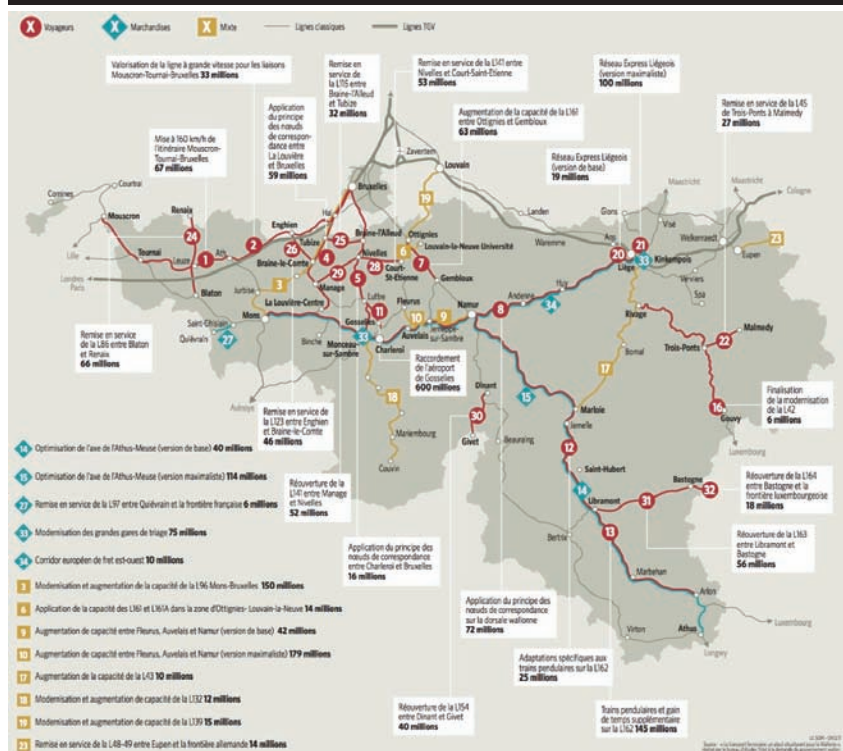
●●● qualité. Il a du potentiel, et il est possible de nettement l'améliorer à peu de frais. En utilisatrice quotidienne, je dois dire que ce constat n'était pas celui que j'aurais mis en évidence (sourire...). Le réseau belge est très étoffé. Il est aujourd'hui le plus dense en Europe. Avec 1.639 km de lignes (47% du réseau national) la Wallonie n'est pas en reste. Et ses lignes conservent des standards élevés : 80% sont électrifiées et à double-voie. Par contre, on peut déplorer son fonctionnement actuel et l'utilisation trop faible qu'on fait de ce réseau, l'un et l'autre allant peut-être de pair. Au niveau des voyageurs, 8% seulement des déplacements se font en train, contre 80% en bagnole. C'est beaucoup trop peu. Le constat est sensiblement le même au niveau transport des marchandises. La part du train est à 12%, contre 75% pour la route. Aujourd'hui, il faut saisir l'opportunité de la forte augmentation de la demande pour améliorer le service. Il faut pouvoir offrir au plus grand nombre une offre de transport en commun par rail appropriée et performante. Tout le monde a à y gagner. Mais, pour cela, il faut s'organiser. L'étude Tritel nous en donne les moyens. Un autre enseignement capital de cette étude est son appel à revoir notre stratégie ferroviaire. On doit l'envisager au travers d'un triangle vertueux : d'abord, on décide d'une offre ferroviaire, de ce que l'on veut réellement offrir aux usagers ; ensuite, on adapte l'infrastructure ; et enfin, on fait les investissements adéquats en matériel roulant. Sou-



Veronica Cremasco

DR

Les projets prioritaires listés dans l'étude Tritel.



vent, on a fait l'inverse... Ca relève d'une logique élémentaire, mais cela constituerait pourtant une véritable révolution culturelle : partir de l'offre du réseau que l'on veut, se fixer des critères de sécurité, de ponctualité, de synchronisation, de capacité de transport, et ensuite... seulement ensuite, faire des investissements ordonnés pour atteindre les objectifs. Evidemment l'offre doit être ambitieuse. Prendre le train ne doit pas être une punition, mais un premier choix pour le confort, le coût, la sécurité, etc. On n'y est pas encore... L'attractivité du service tant pour les voyageurs que pour les marchandises doit être renforcée. L'étude envisage beaucoup de pistes de solutions, pas nécessairement coûteuses. On se dit que c'est faisable...

> Quelles sont aujourd'hui selon vous les priorités à se donner en matière ferroviaire ?

V. C. : Je trouve assez pertinente la démarche de l'étude qui liste 34 projets prioritaires issus d'une base de quelques 200 et qui ont été analysés sous l'angle coût/bénéfice. Cette liste est déjà un sérieux écrémage de tous les projets qui existent. Avec un bel équilibre entre les projets marchandises, voyageurs, etc.

Difficile d'en exclure un a priori, maintenant.

> Les bâtiments de gare peuvent-ils en être ? A quels niveaux ?

V. C. : L'enjeu sur les gares et points d'arrêt est énorme. J'avoue y être très sensible car ce sont précisément les points de contact entre les réseaux de communication et le territoire. Je me refuse à voir la gare du 20^e siècle comme uniquement liée au rail. Elles sont des points de transfert d'un mode de transport à l'autre, d'un réseau à l'autre : vélo, bus, train, scooter, voiture, taxi... Ensuite, pour redonner son attractivité au train, il faut que les bâtiments de gare redeviennent des lieux agréables où passer et attendre. De nouveaux services en gare doivent se généraliser.

> A l'heure de repositionner le rail au centre des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire, l'architecture des bâtiments de gare a-t-elle un rôle à jouer ?

V. C. : Les gares sont des nœuds de multimodalité, les éléments ponctuels d'ancrage sur le territoire de ces fameux réseaux de mobilité, ceux qui nous permettent de bouger. Ce sont des bâtiments qui ont

toujours eu une forte valeur symbolique et donc architecturale. Évidemment, il y a toujours des contre-exemples, et nous avons tous en tête des gares qui ne présentent pas beaucoup d'intérêt architectural. C'est le moins qu'on puisse dire. Il y a même eu une période de désintérêt pour l'architecture des gares. Le « tout à la bagnole » mettait le focus bien ailleurs.

Les gares doivent revenir sur le devant de la scène, en version pôle de multi-mobilité. Je pense que la SNCB aujourd'hui l'a compris. En tous cas, il y a une démarche forte dans ce sens. On mesure toute la force de la fonction d'un bâtiment aux interprétations que peut susciter son architecture. L'un va souvent de pair avec l'autre. Derrière l'architecture des palais de justice, par exemple, il y a beaucoup de réflexion sur la symbolique, le rapport aux utilisateurs, le rapport à la société, à son fonctionnement. Le fond et la forme se renforcent continuellement en architecture.

> Cela peut-il justifier le retour de projets de construction de « gares cathédrales » en ville signés par des « peintures de l'architecture contemporaine », à la manière des gares du 19^e siècle ? Si oui, dans quelle mesure ?

V. C. : Disons que l'engouement pour les gares doit être au moins égal à celui du 19^e siècle. Reste qu'on a souvent l'impression que quelques investissements démesurés sont réalisés au détriment de l'ensemble. J'en ai aussi douloreusement souvent l'impression... Mais ça ne justifie pas qu'on cesse de développer des gares exceptionnelles sur notre réseau. Ce serait triste à mourir... Ce que je voudrais, ce sont des assurances sur la juste répartition des moyens.

De manière plus générale, il ne faut pas considérer que la qualité architecturale est superfétatoire, elle n'est pas une donnée mineure. Elle touche tout le monde pendant – quand tout va bien – de très nombreuses années. C'est le témoin,

« Les pouvoirs publics doivent toujours s'inscrire dans le long terme pour avoir une saine gestion de leurs budgets »

d'une époque, de sa façon de structurer l'espace, de construire, des matériaux qu'elle utilise. Et donc parfois, il faut savoir investir pour cela. Ce n'est pas un investissement à perte comme certains voudraient le faire croire. Et inutile de dire que la rénovation, et toute la créativité qu'elle peut faire exploser, est également au cœur du problème, ou plutôt de la solution. On a besoin de beaux exemples, stimulants.

Je pense donc que les pouvoirs publics ne doivent pas avoir peur d'investir dans de beaux projets de gare. Que ce soit au travers de rénovations – Anvers, Leuven – ou de constructions – Liège Guillemins – de tels projets peuvent avoir un impact très positif sur l'imaginaire collectif. Ils créditent la place première que le rail doit retrouver en Belgique.

Cependant, ces investissements doivent être bien balisés. Ce sont autant d'occasions de construire des projets exceptionnels, innovants. Par exemple, je regrette que la gare des Guillemins, ne soit pas un exemple en terme d'économie d'énergie ou de gestion des milliers de m³ d'eau qui tombent sur son énorme toiture vitrée, etc. De tels projets architecturaux ne doivent pas être seulement esthétiquement innovants, ils doivent aussi être des modèles en termes d'économie des ressources, et de durabilité, sur le long terme.

Le patrimoine est une autre donnée importante, évidemment – et le patrimoine ne s'est pas arrêté à l'Art Nouveau...

Les pouvoirs publics doivent toujours s'inscrire dans le long terme pour avoir une saine gestion de leurs budgets. Enfin, la justification d'une nouvelle gare et de tout nouveau projet d'ailleurs doit être sérieuse. On croit, souvent à tort, que démolir et reconstruire coûte moins cher. Si on veut se donner la peine de faire des calculs un peu globaux, de prendre tous les coûts en considération, c'est très très rarement le cas.

Ainsi, je pense que les grands projets – de gares ou autres – sont utiles, voire nécessaires, parce qu'ils stimulent l'innovation, la création, l'imaginaire. Mais je me répète : pas n'importe quoi n'importe comment. Il faut gérer les investissements. Trop d'ex- ●●●



La façade principale de la monumentale gare de Verviers.

Pour accueillir la grande vitesse à Londres en 1994, un terminal de luxe provisoire à 135 millions de livres est construit : le long serpent de verre de Waterloo Station...



●●● ceptions tue l'exception. Cela n'a pas de sens, même au niveau du paysage urbain, si l'exception devient la règle. Par moment, c'est un peu trop la surenchère. Par ailleurs, les autorités résument trop souvent leur approche à aller « chercher » une star internationale de l'architecture. Cela ne suffit pas. Que du contraire. Il faut investir le projet avec de vrais objectifs et faire confiance à nos jeunes et moins jeunes talents.

> Pensez-vous à des exemples architecturaux contemporains relevant de cette logique en Wallonie ? Ailleurs ?

V. C. : Je pourrais parler longuement de la gare de Liège, de celle de Namur et de celles de Bruxelles pour ne prendre que celles que j'utilise au quotidien. Mais, pour un peu sortir de Wallonie, Anvers en Flandre, Lille Europe en France ou Saint-Pancras en Angleterre sont entre autres des projets contemporains impressionnants. Sinon, j'ai, à l'époque, été complètement subjuguée par le projet de Nicholas Grimshaw pour Waterloo Station à Londres inauguré en

« On ne peut pas obliger les uns et les autres à collaborer. Collaborer doit être un avantage, une plus-value »

1994. Il a reçu de nombreux prix, et a coûté très cher aussi. Un long serpent de verre, vous voyez ? Depuis le 14 novembre 2007 et l'achèvement de la ligne nouvelle CTRL (Channel Tunnel Rail Link), les trains Eurostar arrivent à la gare de Saint-Pancras – impressionnante aussi par ailleurs, mais dans un autre style –, rendant ainsi la gare internationale de Waterloo inutile. Hum ! Un beau geste architectural pour construire le futur de la liaison grande vitesse internationale qui rime à quoi aujourd'hui ? Ce n'est pas le choix qu'il faut remettre en cause, mais sa gestion évidemment. Pourquoi avoir changé si vite d'avis ? Là, effecti-

vement, c'est purement du gaspillage. Il fallait construire une gare belle et performante et l'utiliser pendant au moins 100 ans. Voilà où peuvent nous mener les affres de la mauvaise gouvernance.

> Plus que dans tout autre projet d'architecture, l'urbanisme n'a-t-il pas, à ce niveau, un rôle évident et essentiel à jouer ? Que nous enseigne le cas des Guillemins à cet égard ?

V. C. : L'un ne va pas sans l'autre. Et cela devrait être une évidence. Le projet d'intégration urbanistique fait partie du projet de gare. L'architecture, c'est aussi réfléchir l'intégration d'un bâtiment dans son contexte. Quoi qu'on en dise, c'est une des préoccupations inhérentes à la mission d'architecture en soi. Aujourd'hui, malheureusement, le quartier des Guillemins est un contre-exemple de cette intégration. De mon point de vue, on a démoli trop vite et trop. Certains décideurs sont un peu vite persuadés que neuf = beau. C'est un raisonnement dépassé, un peu court. On peut révolutionner des quartiers existants sans les démolir évidemment.

... depuis 2007, la grande vitesse a pour terminal à Londres une Saint Pancras Station flambant neuve ; dans l'affaire, où sont passés les 135 millions de livres ?



Là où cela devient dramatique, c'est lorsqu'il n'y a pas de projet de reconstruction solidement porté. Alors, on a des friches pendant des années...

Le projet est toujours dépendant de son contexte, notamment de la taille du noyau dans lequel on s'arrête et surtout du projet que l'on a pour lui. On ne fait pas le même projet pour la gare d'Auvelais que pour la gare de Liège, etc. Chaque point d'arrêt a sa spécificité. Sinon, c'est à proximité des gares qu'il faut mettre un maximum d'activités, de bureaux, etc. Mais encore une fois, outre ce principe de base chaque lieu doit proposer SA solution, en résonnance avec le lieu. Parfois, même, on doit pouvoir envisager le

déplacement de la gare, pour mieux la localiser.

> N'est-il donc pas insensé que ces projets ne soient portés que par la SNCB ? La ville n'a-t-elle pas un rôle clé à jouer ?

V. C. : Dans le sens où je vous le présente depuis le début, cela semble évident qu'il faudrait autour des projets de gares et des quartiers de gares une dynamique plus large. Cette dynamique engloberait davantage d'acteurs locaux, pour autant que chacun d'entre eux entre dans cette collaboration avec l'envie de tirer le projet vers le haut. Il n'y a rien de pire que le « plus petit dénominateur commun », ou le « pas de consensus du

tout ». On ne peut pas obliger les uns et les autres à collaborer. Collaborer doit être, pour toutes les parties, un avantage, une plus-value. On est souvent dans la précipitation d'action, il faut agir, ... tout vaut mieux qu'une situation inchangée. Je n'en suis pas aussi convaincue que certains de mes collègues. Parfois, s'assurer que la situation en place fonctionne bien, l'améliorer en attendant et n'entreprendre de gros bouleversements que quand on est assez nombreux à en être convaincus ne me semblent pas toujours absurde. On ouvre des chantiers partout sous prétexte qu'il faut avancer. Mais parfois j'ai des doutes sur ce qui fait réellement avancer le monde... ■ **Entretien : Benjamin Assouad**



Intéressé(e) par «La lettre des CCATM» ?

Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Tél.: 081 390 750 - Fax : 081 390 751 - info@iewonline.be

Recevez gratuitement la version électronique de la Lettre

via notre formulaire en ligne dans la rubrique « Abonnez-vous », sur www.iew.be

CÔTÉ NATURE

Façades, murs et toitures végétalisés

Si aujourd'hui l'espace vert est reconnu comme un aménagement à part entière lors de la création d'un nouveau quartier, indispensable au bien-être des habitants et à un cadre de vie de qualité, il n'en a pas toujours été ainsi. Dans les quartiers urbains plus anciens, l'espace vert se fait plutôt rare, la densité initiale de la construction bâtie ne permettant pas toujours l'aménagement d'espaces naturels « au sol ».

S'il n'y a pas de place au sol, alors levons un peu les yeux ! Façades et toitures constituent aussi des surfaces susceptibles d'être végétalisées. De plus en plus d'expériences le démontrent.

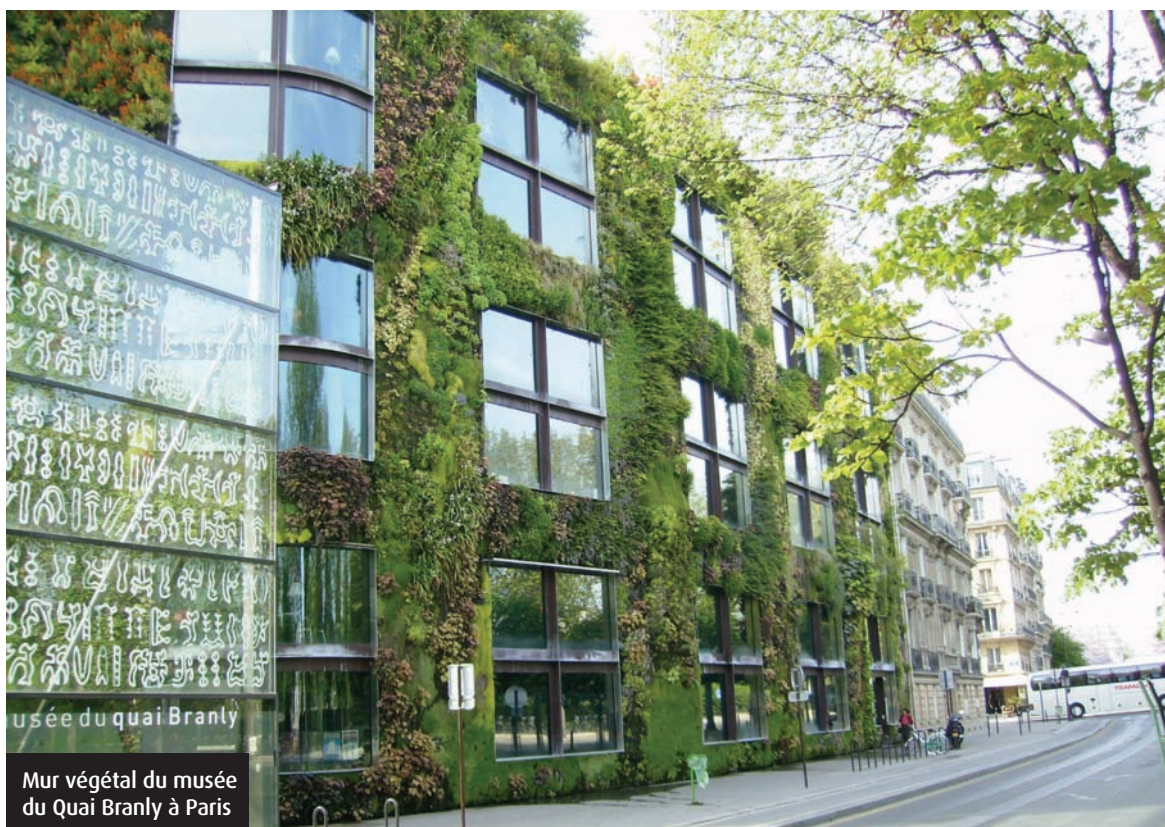
Végétaliser le bâti permet de renforcer la sensation de nature en ville, lorsqu'on est en présence d'un milieu très minéral. Et les bénéfices sont nombreux. Il y a tout d'abord l'aspect paysager : la végétalisation va agrémenter le paysage urbain, le rendre plus agréable à vivre grâce à la sensation positive et relaxante procurée par la présence de « vert ». Elle met en valeur et anime le bâti, peut camoufler un mur disgracieux ou le protéger des graffitis.

Ensuite, les avantages apportés au bâti en termes d'isolation thermique ne sont plus à démontrer, qu'il s'agisse de se protéger des fortes chaleurs ou des grands froids.

En ce qui concerne la biodiversité, l'aménagement des toits ou murs végétaux va permettre de contribuer au maillage écologique urbain là où les contraintes sont trop importantes pour un maillage au sol. Les végétaux de façade accueillent bien souvent une population d'insectes et d'oiseaux non négligeable.

Enfin, et de manière générale, la présence de la nature en ville contribue à une amélioration de la qualité de l'air (piégeage des poussières et métaux lourds), à une régulation du climat urbain (réduction des effets « îlots de chaleur »), et à une humidification de l'air ambiant grâce au processus d'évapotranspiration des végétaux.

Elise Canon, du Pôle de gestion différenciée (extrait).



Mur végétal du musée du Quai Branly à Paris

PATRICK BLANC

Pour en savoir plus :

- > Association des toitures végétales (France) : www.adivet.net
- > Ferme nos pilifs : www.pilifs.be
- > Le potager retrouvé www.lepotagerretrouve.be/
- > Les toitures Lorenzo www.toiture-lorenzo.be
- > De Boer Green Roof www.deboer.be
- > Asphalis : www.asphalis.be

Bibliographie :

- > Façades, murs et toitures végétalisés, Pôle GD, 2012.
- > Fleurir les trottoirs et les pieds de murs, Pôle GD, 2010 www.gestiondifferenciee.be
- > Réaliser des toitures végétalisées favorables à la biodiversité : www.natureparif.fr
- > Toits et murs végétaux, N. Dunnett et N. Kingsbury, éditions du Rouergue, 2005.