

La stratégie de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve pour le redéploiement de la gare d'Ottignies et de la zone qui l'entoure

par Jean-Luc Roland

Bourgmestre

22 septembre 2016

Inaugurée en 1858, la gare d'Ottignies se trouve à une trentaine de km au sud-est de Bruxelles. Elle est située au croisement de deux lignes de chemin de fer : la 161 qui relie Bruxelles à Namur et Luxembourg d'une part, et la ligne 140 qui relie Leuven à Charleroi d'autre part.

Cette réalité a marqué l'histoire de ce qu'était le village d'Ottignies, à deux titres :

- d'une part ce croisement ferroviaire en plein centre d'une urbanisation en devenir marque le paysage par des obstacles qui ne sont franchissables que par quelques ponts ;
- d'autre part une grande attractivité et un grand potentiel de développement à proximité de la capitale.

La présence de la gare d'Ottignies a largement contribué au développement d'Ottignies et des villages alentour surtout depuis l'Après-Guerre et durant les Golden Sixties, principalement à la faveur de deux phénomènes : un exode rural (des familles venant du sud du pays et s'établissant aux abords de Bruxelles pour des raisons professionnelles) et un exode urbain (des Bruxellois souhaitant s'installer dans un environnement plus campagnard pas trop loin de la capitale).

Ce phénomène de « péri-urbanisation » s'est principalement effectué sur un mode « pavillonnaire », et cela dans un rayon de plusieurs km autour de la gare.

Les premières esquisses d'une stratégie de développement

En 1993, la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve se dotait d'un schéma de structure communal qui faisait le constat que son territoire était composé de deux centres à caractère urbain (Ottignies et Louvain-la-Neuve), mais dont la composition était très peu diversifiée et très peu dense. En conséquence, l'objectif principal du schéma de structure était de constituer ces deux centres en véritables centres urbains multifonctionnels (le nouveau schéma de structure qui passera en Conseil prochainement pour approbation, confirme cette volonté).

En 1999-2001, la gare d'Ottignies a été réaménagée : l'ancien bâtiment a été remplacé et l'esplanade a été reconfigurée, notamment pour y accueillir plus de bus. Rapidement, on a

pu constater que ces travaux étaient en-deçà des nécessités et n'avaient pas pris la mesure de l'évolution de la gare.

En 2003, le plan communal de mobilité de la Ville (PCM) était adopté. Ce plan a notamment contribué à prévoir un meilleur accès à la gare, ainsi que des aménagements routiers à proximité de la gare. Ainsi, des travaux très importants ont pu suivre :

- refonte (de 2008 à 2013) de plusieurs rues du centre-ville dont l'avenue des Combattants, la voirie principale menant à la gare en venant de Court-St-Etienne et traversant le centre d'Ottignies, avec création de bandes de circulation réservées aux bus des TEC ;
- aménagements de ronds-points et plateaux ralentisseurs du côté de l'Athénée (accès ouest) en prévision des développements.

En 2006, démarrage des travaux du RER par l'élargissement de la plateforme du chemin de fer, afin de pouvoir y accueillir deux voies supplémentaires ; travaux d'élargissement des différents ponts du centre d'Ottignies, Limelette et Mousty.

En 2007, ouverture d'un nouveau parking du côté est de la gare, parking de 430 places le long de l'avenue des Droits de l'homme et, en même temps, mise en zone bleue de tout le centre d'Ottignies, qui auparavant était pris d'assaut par les navetteurs.

En 2011 : installation du Point Vélo devant la gare.

Depuis plusieurs années, la gare d'Ottignies est devenue la première gare de Wallonie avec, à ce jour, environ 22.000 voyageurs montants.

L'avenir du centre d'Ottignies et de sa gare trois démarches de prospective

Depuis 2007-2008, constat des difficultés croissantes d'accès à la gare, principalement aux heures de pointe. Proposition de réaliser une étude de mobilité plus fine que le PCM, examinant les problèmes aux alentours de la gare. Cette étude sera financée par trois intervenants : la société CFE (propriétaire d'un terrain de 11ha au nord de la gare), la Région wallonne (direction de la mobilité) et la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. Cette étude sera confiée à Transitec (qui avait déjà réalisé le PCM).

Parallèlement, des contacts sont pris avec la SNCB en vue de réaliser un master-plan de la gare et de ses abords. En 2011, une convention est signée entre Infrabel, la SNCB et la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve pour réaliser ce master-plan. Le bureau d'étude chargé de la mission est Eurogare, bureau de la SNCB.

Durant la phase de négociation de cette étude, il avait été décidé de stater l'étude relative à la mobilité avec Transitec.

Les deux études sont menées en concertation permanente et sont terminées simultanément en 2014.

En 2014, la Ville a lancé un PCAR en vue de rendre réalisables les conclusions du master-plan pour l'actuel parking des Droits de l'homme.

Parallèlement, en 2014, la Ville a lancé l'étude d'un schéma d'orientation du centre d'Ottignies, pour toute la partie hyper-centrale située au sud de la gare, et comprenant notamment le centre commercial du Douaire, les bords de Dyle, le commissariat, les bétons Lemaire.

Cette étude est confiée au Creat. En ce moment débute un processus participatif de réflexion sur l'avenir du centre-ville avec des acteurs institutionnels et des habitants. Cette réflexion s'appuie sur l'avant-projet proposé par le Creat.

Le schéma d'orientation de la gare et de la zone qui l'entoure (2014)

Diagnostic : une localisation stratégique, alors que la gare est trop exiguë (et en mauvais état) et très difficile d'accès aux heures de pointe.

Objectifs : recomposer les liens urbains avec le centre d'Ottignies en concevant la gare, non seulement comme un lieu d'intermodalité, mais aussi comme un lieu de vie.

Quatre enjeux :

- une gare dans la ville
- des espaces publics
- de la mobilité
- une programmation : logements, services, commerces et bureaux

Le projet : un développement multifonctionnel :

- 13.680 m² de surfaces commerciales et de services
- 98.000 m² de logements
- 36.600 m² de surfaces de bureaux et services
- 9.200 m² de surface spécifiquement liée à la gare

Concernant la gare elle-même : suppression du passage à niveau, reconfiguration complète de l'esplanade (triplément de sa surface, pour un meilleur accueil, notamment des bus), réalisation de parkings en structure du côté est ; bureaux logements, services dans l'actuel parking des Droits de l'homme.

Projet approuvé par les trois partenaires. Le début des travaux est lié aux décisions budgétaires qui doivent être prises prochainement.

