



Interpellation au Conseil communal OLLN Proposée par l'Association des Habitants représentée par Michaël DEROM

Comment sauver la gare de LLN ?

Je me présente devant vous au nom de l'Association des Habitants (AH) de Louvain-la-Neuve et comme un ardent défenseur de la gare ferroviaire à ciel ouvert de cette partie de la Ville d'Ottignies. Cette gare est selon nous et selon nombre de navetteurs un espace emblématique de la cité. Et ce à plusieurs titres. Elle ouvre aux voyageurs comme aux visiteurs un univers dont il est agréable de découvrir d'emblée l'identité originale. La gare, c'est d'abord un parvis d'où chacun cherche du regard des arrivants attendus. Ce sont des quais où l'on prend congé de ceux qui nous sont chers. Notre gare forme aussi un écrin de verdure et un lieu d'expression artistique au sein d'un centre urbain fort minéralisé. Et puis, notre gare terminus, avec ses trains toujours à quai, offrent un refuge contre la pluie ou le vent et un havre de convivialité lorsque le soleil brille de tous ses éclats.

Voilà le visage lumineux de la gare d'aujourd'hui, un visage que certains voudraient effacer de la carte pour donner lieu à de nouvelles fonctions. La tentation est grande en effet de permettre au plus offrant de valoriser la couverture intégrale de la gare pour y implanter du commerce, de l'immobilier ou toute autre infrastructure susceptible de garantir les opportunités de nouveaux terrains à lotir. C'est pour vous convaincre de résister à cette tentation que nous avons préparé la présente interpellation.

Jusque-là, deux projets de couverture de la gare SNCB ont vu le jour : l'extension de L'Esplanade et la relocalisation de la gare TEC. Les voici dans l'ordre.

Un centre commercial sur la gare SNCB

Le premier projet de couverture de la gare de LLN fut l'extension de la galerie commerciale l'Esplanade. Ce projet fut contesté par les habitants d'Ottignies-LLN, en juin 2017 à l'occasion d'une consultation populaire. Les arguments de ce rejet ne concernent pas seulement le désir de ne pas couvrir la gare. Il y avait aussi la crainte de voir décliner le petit commerce, le désaveu du consumérisme, les problèmes de parking et d'engorgement routier que cette extension allait entraîner. Pour notre propos, retenons cependant que parmi les 2110 répondants à la proposition « Il est préférable de conserver des quais de gare à ciel ouvert », 1321 ont dit OUI. Autrement dit, 6 répondants sur les 10 étaient opposés à ce que la gare devienne un tunnel.

Les autorités communales déclaraient alors qu'elles prenaient acte des attentes des habitants et décidèrent de soumettre les abords de la gare de LLN à un SOL, un schéma d'orientation locale impliquant la concertation de tous les acteurs intéressés à l'urbanisation des alentours de la gare : propriétaires, promoteurs, ville, ayants droit... La Ville innova en la matière en créant un « panel citoyen » consultatif, composé d'habitants, de commerçants et d'usagers. Le projet d'extension du centre commercial et, partant, la couverture de la gare seraient donc suspendus pendant 3 ans, le temps de conclure la délibération et d'aboutir à configurer la zone. L'autre bonne nouvelle était qu'une enquête serait réalisée pour sonder les attentes des usagers de la gare. Le Collège communal avait tenu sa promesse, un engagement confirmé par l'Échevin de l'Urbanisme à l'occasion du mémorandum remis par l'AH aux candidats des élections communales de 2018.



Le Collège confia l'enquête au bureau d'études Espace-Environnement qui la réalisa en avril 2019. Nous y reviendrons plus tard, car un second projet de couverture de la gare SNCB de LLN était dans les cartons : la construction d'une gare TEC à ciel ouvert couvrant l'intégralité des quais ferroviaires.

Une gare TEC à ciel ouvert sur la gare SNCB

Depuis 2016, le bureau d'étude Transitec planchait sur un nouveau Plan communal de Mobilité (PCM) pour LLN. En matière de transports en commun, le diagnostic établit que la gare TEC est exigüe et qu'il convient de la délocaliser pour assurer une meilleure intermodalité avec le train. Notons cependant que la demande du TEC-BW concernait l'agrandissement et la création de bandes bus sur les pénétrantes, mais ne pointait pas le problème d'intermodalité. Bref, Transitec envisagea, dans un premier temps, 8 scénarios de relocalisation de la gare TEC. Une gare TEC en superstructure de la gare SNCB avait été exclue au motif de son coût excessif et de la « faible disponibilité » du terrain. Mais, en décembre 2018, à notre grande surprise, cette localisation « gare SNCB » devint la meilleure option. Les critères d'exclusion avaient été reformulés tandis qu'une demande de financement allait être introduite à la Région Wallon pour un montant de 25 millions €, dont l'essentiel servirait à financer une dalle de béton de 15.000 mètres carrés. Cette demande de financement n'ayant pas abouti, le projet fit long feu : dans le rapport technique ultérieur du PCM (avril 2019) la relocalisation de la gare TEC n'était plus à l'ordre du jour et le représentant du TEC-BW déclarait avoir introduit une demande d'extension de la gare TEC à son emplacement actuel.

Mais la saga de la gare TEC sur la gare SNCB ne s'arrêta pas là, car dans le PV du comité d'accompagnement du PCM (29 avril 2019) on apprend de la bouche du représentant de la ville que « *Le problème est le timing... l'extension de la gare [TEC] actuelle permet de temporiser en attendant une solution plus pérenne. Klépierre (Esplanade) a évoqué la possibilité d'intégrer la gare routière en charge urbanistique dans leur projet, comme ils le font régulièrement ailleurs en UE* ». Cette révélation laisse perplexe : le groupe Klépierre consentirait-il à déboursier 25 millions € rien que pour construire une gare TEC et renoncer du même coup à s'étendre en direction de la gare SNCB ? Qui sait... car lors du 4ème atelier du SOL (2 mai 2019) le bureau d'étude IMPACT proposera les plans masse de 3 scénarios de développement dont 2 prévoient la couverture de la gare SNCB par une gare TEC. Nous y reviendrons. Contentons-nous pour l'instant d'une question de bon sens : Le TEC privilégie une gare à ciel ouvert pour minimiser les coûts d'investissement et d'entretien et pour assurer la sécurité de ses usagers. La SNCB accepterait-elle pour autant de renoncer à ces mêmes principes en plongeant les siens dans un tunnel aveugle ?

Les ateliers du SOL

Ces ateliers se sont déroulés de février à juin 2019, la participation citoyenne étant assurée par 25 représentants. Au cours du 3ème atelier (24 avril 2019), ce panel citoyen a analysé la question de la mobilité et 14 participants (61 %) y ont priorisé le « *maintien de la gare SNCB actuelle à ciel ouvert* ». Chose étrange, dans l'atelier suivant (8 mai 2019), le bureau IMPACT proposait 3 plans masse dont 2 impliquaient la couverture de la gare SNCB par une gare TEC. Les membres du panel ne changèrent cependant pas d'avis : lors de l'atelier final (22 mai 2019), ils se déclarèrent (61 %) à nouveau pour le « *maintien de la gare ferroviaire à ciel ouvert* » un objectif qui fut ensuite communiqué au Collège communal.

L'enquête d'Espace-Environnement

À la demande du Collège d'OLLN et dans le cadre du SOL des alentours de la gare de LLN, l'ASBL Espace-Environnement a réalisé en avril 2019 une enquête auprès des usagers de la gare SNCB. Elle a interrogé 396 voyageurs en leur posant la question : « *Si la gare était couverte, le verriez-vous d'abord comme un avantage [PRO] ou comme un inconvénient [CONTRA]* »



Le décompte établit 33 % POUR, 33 % CONTRE et 33 % INDÉCIS + SANS AVIS.

Au vu de ces résultats mitigés, on pourrait être tenté de conclure que le projet de couverture de la gare n'est pas un enjeu majeur : seul 1/3 des répondants se mobilisent pour ne pas la couvrir. Ce serait un manque évident de clairvoyance car, en examinant attentivement les principaux arguments avancés par une partie des 142 votants favorables à la couverture de la gare, on observe que bon nombre d'entre eux ne sont pas pertinents au regard de la configuration particulière de la gare de LLN. À titre d'exemple, l'argument le plus fréquent (59 occurrences) des PRO-couverture est la « *protection contre les intempéries* ». Or, dans le cas précis de la gare terminus de LLN, la protection contre les intempéries est déjà assurée, et ce de 2 façons :

- (1) Sauf retards à l'arrivée, les trains sont toujours à quai au moins 10 minutes avant leur départ. En cas d'intempérie, les voyageurs s'abritent donc dans leur train.
- (2) La gare de LLN dispose en outre de 2 zones déjà couvertes sur 1/3 de sa longueur. Les voyageurs en attente s'y abritent et peuvent monter ou descendre de leur train sans subir le mauvais temps éventuel. Si l'on soustrait du score des PRO-couverture les 59 votes au motif de l'argument « *protection contre les intempéries* », le rapport PRO\CONTRA s'établit à 37 % \ 63 %. Le même raisonnement peut s'appliquer à 6 des 7 autres arguments invoqués par les PRO-couverture. On aboutit alors au constat que le seul argument pertinent est « *l'extension possible de la galerie commerciale* » pointée à 13 reprises.

Comment expliquer qu'un biais aussi manifeste se soit glissé dans l'interprétation des résultats de l'enquête ? La réponse est dans la conclusion de l'auteur de l'enquête : « *Les répondants éprouvent sans doute des difficultés à se positionner sur un concept fictif : ils sont alors amenés à se projeter dans une situation imaginaire (connotée positivement ou négativement)* ». Autrement dit, tout porte à croire que le grand nombre des répondants classés parmi les PRO-couverture ont compris que l'enjeu du sondage résidait dans l'absolu et non pas dans la situation concrète de la gare néo-louvaniste. En effet, qui ne voudrait pas une gare protégée des intempéries (argument 1), belle (argument 3), propre (argument 4), sûre (argument 5), facilement accessible à chacun (argument 6) et aux PMR (argument 7) et munie d'écrans d'information (argument 8) ?

Rapportés à la configuration concrète de la gare de LLN, une gare à ciel ouvert, force est de constater que l'essentiel de ces atouts est déjà assuré aujourd'hui. Bref, cela saute aux yeux que l'essentiel des arguments invoqués par ceux qui ont été classés parmi les PRO-couverture sont, soit hors contexte, soit indépendants de la variable couverte/non couverte. On remarquera également que 2 avantages cités pour la gare couverte – propreté, sécurité – sont des arguments que les experts en la matière classent unanimement comme des inconvénients majeurs des gares couvertes. Il suffit pour s'en convaincre de constater la désaffectation des 2 portions déjà couvertes de la gare de LLN, toutes deux munies de caméras de surveillance.

Demandes adressées au Conseil communal d'OLLN

- Considérant que, lors de la consultation populaire sur l'extension de l'Esplanade, parmi les 2110 répondants à la proposition « *Il est préférable de conserver des quais de gare à ciel ouvert* », 1321 ont dit OUI. Autrement dit que 6 répondants sur les 10 étaient opposés à ce que la gare devienne un tunnel.
- Considérant que 61 % des participants au panel citoyen des ateliers du SOL se sont déclarés favorables au maintien de la gare ferroviaire à ciel ouvert.
- Considérant que les résultats de l'enquête d'Espace-Environnement méritent d'être réinterprétés au regard de la mauvaise compréhension de l'enjeu de la couverture de la gare par un nombre important de répondants. Considérant que le Collège a déclaré vouloir tenir compte de l'avis des habitants et citoyens impliqués dans l'élaboration du SOL pour l'urbanisation des alentours de la gare de LLN :

Serait-il raisonnable que la délibération des autorités de la Ville aboutisse à avaliser un projet de développement urbain qui implique la couverture intégrale de la gare ferroviaire de LLN ?

Je vous remercie au nom de l'Association des Habitants de LLN

Pour le CA de l'AH
Michaël Derom
Né le 11 mai 1952
Rue des Pommiers 26,
1348 OLLN