



OTTIGNIES

UNE NOUVELLE GARE POUR UN AUTRE SIÈCLE

R. DANLOY

L'ancienne gare d'Ottignies datait de 1898. Voici quelques mois, les pelles mécaniques ont fait table rase, le bâtiment étant livré à la démolition. Cent ans plus tard, s'élève une construction au goût du jour, fonctionnelle à souhait. Bientôt, la patience des voyageurs sera récompensée. Ils pénétreront dans un espace aussi accueillant qu'esthétiquement réussi.

Ottignies est un carrefour ferroviaire important en Brabant wallon. La gare est située sur la ligne 161, laquelle va de Bruxelles à Namur, se prolongeant jusqu'à Arlon et Luxembourg par la 162. Convergent également vers Ottignies la ligne 139 qui vient de Louvain et la 140, celle-ci ayant Charleroi pour origine. Enfin, la ville est encore reliée par chemin de fer à Louvain-la-Neuve dont l'université draine un nombre important d'utilisateurs du rail. L'ensemble de ces relations situe Ottignies au troisième rang des gares de Wallonie pour ce qui est du transit voyageurs, la station brabançonne se classant derrière celles de Namur et de Liège Guillemins.

LE CONFORT DE L'USAGER

La principale amélioration pour le candidat au voyage est que, désormais, depuis son entrée dans la gare jusqu'à ce qu'il parvienne aux quais, il demeurera à l'abri. C'est une chose que ne permettait pas la conception des anciennes installations. Sortant de la salle des pas perdus, le client devait passer, à l'air libre, sous une grande verrière pour atteindre l'escalier menant aux souterrains. Dans la nouvelle gare, cet escalier sera intégré au bâtiment lui-même. L'utilisateur du train demeurera donc dans un espace fermé pour ne parvenir à l'extérieur qu'une fois le quai atteint.

TROIS NIVEAUX CARACTÉRISÉS PAR LA CONTINUITÉ

Le sous-sol sera essentiellement occupé par des locaux à vocation technique. Selon leur propre spécificité, ils seront en communication directe avec le rez-de-chaussée et l'étage. Ainsi la réserve du bar est-elle prévue au-dessous de ce dernier. Il en va de même de l'espace conçu pour les chargeurs et agents du triage. Il se trouvera sous le bureau aménagé pour les sous-chefs desservant les quais. En ligne directe, à l'étage supérieur on accédera alors au local du chef de zone. Autre exemple : sur trois niveaux se superposent la salle des ordinateurs, la partie réservée aux techniciens et enfin le nouveau poste de signalisation à logique programmable (PLP). Toujours au sous-sol, sont prévus les sanitaires de même que les vestiaires pour les accompagnateurs de train et le

personnel ouvrier, la chaufferie ainsi qu'un local de télécommunications.

UN REZ-DE-CHAUSSÉE À VOCATION COMMERCIALE

La nouvelle gare d'Ottignies est conçue de façon à séduire le voyageur qui bénéficiera de multiples services à l'intérieur. Ainsi, un bar «debout» sera accessible à une vingtaine de personnes et ce, directement depuis le sas menant aux quais. Il sera équipé de tabourets. Tout à côté, seront ouvertes une croissanterie ainsi qu'une confiserie. En outre, un centre de services sera



LA SALLE D'ATTENTE AU CENTRE DU HALL DES PAS PERDUS

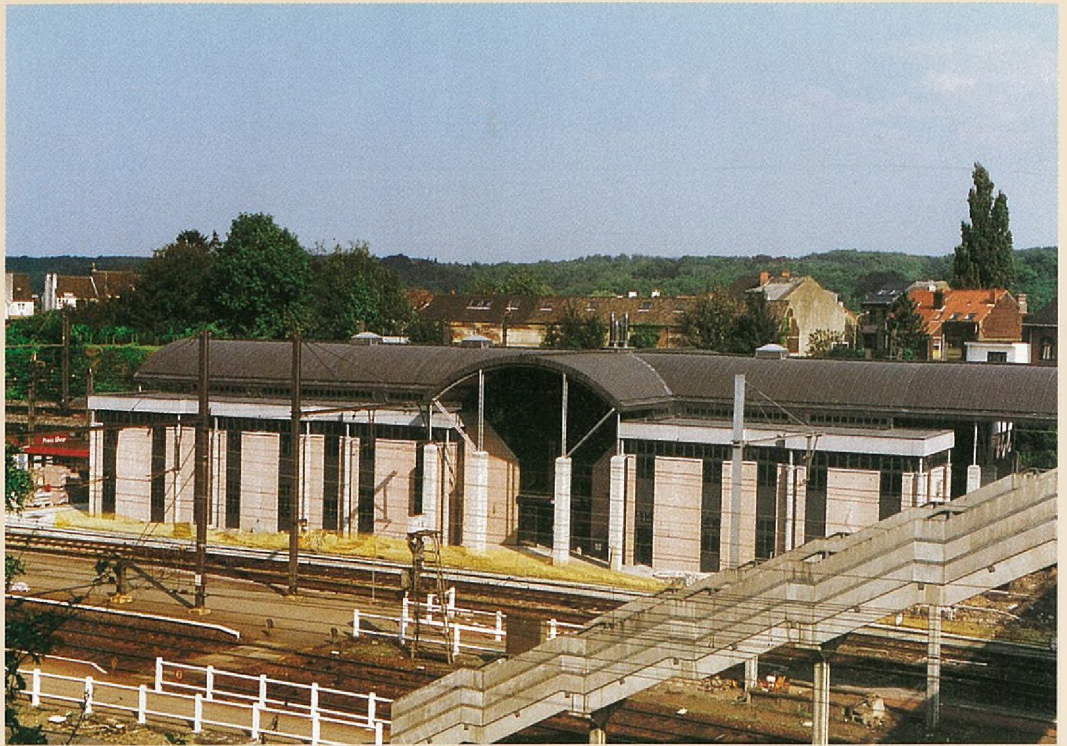
La principale amélioration pour le candidat au voyage est que, désormais, depuis son entrée dans la gare jusqu'à ce qu'il parvienne aux quais, il demeurera à l'abri.

proposé à la clientèle. Celle-ci pourra y téléphoner et même faire des photocopies. Elle aura aussi la faculté de s'approvisionner auprès d'automates délivrant des boissons rafraîchissantes et des coupe-faim.

UNE SALLE DES PAS PERDUS CRUCIFORME

La pièce la plus vaste du rez-de-chaussée sera bien évidemment la salle des pas perdus. Sa superficie atteindra environ quatre cents mètres carrés. Au centre sera aménagée une salle d'attente entièrement vitrée et chauffée. Cette dernière disposera de places assises pour dix-huit personnes. D'autres sièges seront également répartis dans la salle des pas perdus. Ils permettront à une trentaine de voyageurs d'y prendre place. C'est le toit de la gare qui servira de plafond à cet espace en forme de croix. La façade de ses quatre branches sera constituée d'une

La salle des pas perdus comportera aussi trois billetteries automatiques.



VUE GÉNÉRALE DE LA NOUVELLE GARE

grande baie vitrée. Et, en portant le regard vers le haut, on découvrira un grand balcon courant le long des locaux situés à l'étage supérieur.

ÉGALEMENT UN CENTRE DE VOYAGES

Signalons-le d'emblée : la salle des pas perdus comprendra encore trois billetteries automatiques. Cela en plus des guichets également installés au rez-de-chaussée. Ceux-ci seront au nombre de trois. Ils se compléteront d'un centre de voyages. Les personnes travaillant au service des recettes disposeront quant à elles d'un coin-repas, d'une cuisinette et de sanitaires spécifiques. Une salle des coffres, blindée, est également prévue. Le rez-de-chaussée comportera aussi une consigne de bagages, le bureau des officiers de police assorti d'un local de fouille, une pièce réservée au matériel de nettoyage, une autre occupée par les techniciens de la signalisation. Les toilettes destinées au public seront, durant la journée, placées sous la surveillance d'une technicienne de plateau. À cela, il convient encore d'ajouter que des sanitaires seront mis à la seule disposition des personnes handicapées.

UNE NOUVELLE CABINE DE SIGNALISATION

Il nous reste enfin à parcourir l'étage où seront groupés les bureaux de la direction de la gare et des services administratifs. Y seront logés le chef de zone, le receveur et ses adjoints. Une salle sera attribuée au chef de dépôt des accompagnateurs, une à la prise de service, une autre encore à la théorie.

Quant à la cabine de signalisation, actuellement située en dehors des

bâtiments de la gare, côté Bruxelles, elle sera elle aussi installée à l'étage du nouveau bâtiment. Elle totalisera douze pupitres de travail. Cet étage sera également équipé de sanitaires et d'un réfectoire.

FLEUR DE BRUYÈRE

Esthétiquement, comment la nouvelle gare se présente-t-elle? La maçonnerie est réalisée en blocs de parement en béton. Leur teinte rose répond au doux nom

UNE BAIE VITRÉE LATÉRALE



PHOTOS R. DANLOY

poétique de «fleur de bruyère». La menuiserie extérieure est en aluminium à coupure thermique et thermolaqué. La couleur choisie est un gris foncé. La charpente du toit est cintrée, en métal, les chevrons étant réalisés en bois lamellé-collé. Quant à la couverture de la toiture, elle se compose de zinc à joints debout et elle est de ton anthracite. La SNCB a d'ailleurs songé avant tout à la sécurité des personnes, prévoyant une toiture demeurant stable au feu durant soixante minutes. Enfin, le pavement de la salle des pas perdus est fait de grès cérame vitrifié, d'une teinte grise. Une bande de pavés mats d'une dimension de 40 cm x 40 cm alterne avec une autre composée de pavés brillants de 10 cm de largeur.

D'AUTRES TRAVAUX EN PERSPECTIVE

Dans un proche avenir, il est encore prévu de renouveler le dallage et la signalétique des quais. Quant au couloir sous les voies, il sera prolongé de part et d'autre : vers la ville, du côté où partent les trains vers Charleroi, et vers la zone de parcage des «villas». Ce sera pour 1999. L'an prochain aussi, un «press-shop» sera installé sous les voies, juste en face de l'escalier donnant accès aux souterrains. L'aménagement de la zone de parcage devant la gare sera également revu.

Il comprendra un site pour les autobus, un autre pour les taxis ainsi qu'une soixantaine d'emplacements supplémentaires pour les voitures particulières. Les travaux devraient débuter au printemps. L'ancien centre routier qui aura servi de gare temporaire durant le chantier sera quant à lui démoli. À terme, disparaîtra aussi du décor, après prolongation du souterrain, l'actuelle passerelle dont l'esthétique est fort discutable et l'ascension un véritable parcours du combattant pour certaines personnes. La nouvelle gare, elle, sera opérationnelle au plus tard à la fin de 1998. Au total, il s'agira, pour ce qui est du bâtiment proprement dit, d'un investissement de quelque cent millions. À cela il conviendra d'ajouter cent autres millions pour le couloir sous voies et l'intervention dans les travaux extérieurs. □

La SNCB a songé avant tout à la sécurité des personnes, prévoyant une toiture demeurant stable au feu durant soixante minutes.

LE PLAFOND VISIBLE DEPUIS LE REZ-DE-CHAUSSÉE

