

AMENAGEMENT DU SITE DE LA GARE DE NAMUR

Liste des travaux à exécuter

1. <u>Travaux sur le domaine de la SNCB</u>	2
1.1. Travaux d'infrastructure	2
1.1.1. Aménagement des voies	2
1.1.2. Aménagement des quais d'embarquement	3
1.1.3. Aménagement du couloir sous-voies.....	4
1.1.4. Aménagement et renouvellement des passages inférieurs de l'avenue Albert 1 ^{er}	4
1.1.5. Renouvellement de la passerelle d'Herbatte.....	4
1.1.6. Construction d'une dalle de couverture des quais	5
1.1.7. Construction d'un pont-tube pour le croisement des lignes 125 et 162.....	5
1.1.8. Construction d'un tunnel acoustique pour la ligne Athus-Meuse.....	5
1.2. Travaux de bâtiment	7
1.2.1. Aménagement des bâtiments de service et démolition des bâtiments désaffectés	7
1.2.2. Aménagement du bâtiment des voyageurs.....	7
1.2.3. Construction d'une infrastructure d'accueil des voyageurs sur la dalle de couverture	7
1.3. Travaux de voiries	8
1.3.1. Construction d'une trémie pour le trafic routier Square Léopold - Square Omalius.....	8
2. <u>Travaux aux abords du domaine SNCB</u>	9
2.1. Travaux d'infrastructure	9
2.1.1. Aménagement du couloir sous-voies.....	9
2.1.2. Construction d'aire de parcage.....	9
2.2. Travaux de bâtiment	10
2.2.1. Construction d'un bâtiment pour le MET	10
2.2.2. Construction d'une zone d'échange voyageurs SNCB, voyageurs TEC.....	10
2.3. Travaux de voiries	11
2.3.1. Construction d'une gare bus.....	11

2.3.2. Aménagement des boulevards du Nord d'Herbatte, Cauchy et de la place de la gare.....	11
--	----

AMENAGEMENT DU SITE DE LA GARE DE NAMUR

Le projet d'aménagement du site de la gare de NAMUR doit permettre à la SNCB de moderniser l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire en vue d'intensifier son usage tant pour le transport de passagers que de marchandises; il en résultera une amélioration significative des vitesses commerciales.

La SNCB entend également renouveler ses structures d'accueil des voyageurs en recréant une gare à la pointe en matière de service et de confort et en intensifiant les possibilités d'accès à celle-ci entre autres, en intégrant mieux la gare dans le réseau local des transports en commun.

La gare de NAMUR , première gare de voyageurs de la région Wallonne avec plus de 100.000 voyageurs-semaine, sera alors en mesure de répondre aux attentes légitimes d'une clientèle pour des liaisons cadencées, et confortables, à la fois régionales, interrégionales et internationales.

Liste des travaux à exécuter

1. Travaux sur le domaine de la SNCB

L'aménagement des voies ne nécessite pas d'expropriations mais libère au contraire des espaces que la SNCB a décidé de valoriser pour financer en partie ses investissements.

Par domaine SNCB, il faut entendre dans ce qui suit les terrains situés dans les limites "SNCB" futures .

1.1. Travaux d'infrastructure

1.1.1. Aménagement des voies

La gare de Namur comporte actuellement des faisceaux de voies de formation, de garage et d'entretien dont le maintien à Namur ne se justifie plus pour des raisons économiques et qui seront transférés à Ronet.

Le trafic de transit marchandises et voyageurs provient des trois axes suivants :

- Athus-Meuse
- Bruxelles-Luxembourg
- Dorsale wallonne

Ce trafic doit se répartir entre les 7 voies passantes à quai et les 4 voies latérales à quai mais en cul-de-sac.

Ces axes se croisent nécessairement en gare et sont actuellement parcourus à 40 km/h sur plus de 2 km.

L'infrastructure ferroviaire de la gare est vétuste, elle nécessite d'urgence des dépenses d'investissement en maintien de capacité estimées à 600 Mio.

Le plan représentant la situation existante des installations est joint en annexe.

L'amélioration de la vitesse sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, la spécialisation "marchandises" de l'axe Athus-Meuse ainsi que la modernisation de la dorsale wallonne appellent la modernisation des installations ferroviaires du noeud de Namur pour un montant estimé à 1000 Mio.

Cette modernisation suppose un tout nouveau schéma des voies ainsi que la réalisation d'ouvrages de natures diverses repris au plan "Aménagement sur le domaine SNCB - Situation à réaliser" dont un exemplaire est joint en annexe.

La nouvelle disposition des voies permettra :

- l'augmentation de 40 km/h à 80 km/h de la vitesse de circulation des trains de voyageurs sur toute la longueur de la gare procurant ainsi un gain de temps de 4 à 5 minutes.
- la traversée de la gare par les convois marchandises, d'une part à 60 km/h au lieu de 40 km/h et, d'autre part, sur des voies réservées ne passant pas le long des quais voyageurs.

Point de vue environnement :

Les travaux de voies, malgré un surhaussement localisé des voies au droit du pont-tube dont question ci-après, devraient être bénéfiques pour l'environnement puisqu'il prévoit le passage des convois marchandises dans un tunnel au droit du bâtiment des voyageurs afin de limiter les nuisances sonores.

1.1.2. Aménagement des quais d'embarquement

Le nombre de voies passantes est porté de 7 à 11. Compte tenu de la spécialisation des voies 1 et 2 pour le trafic marchandise (Athus-Meuse), il restera 9 voies réservées au trafic voyageurs qui seront en principe affectée comme suit :

- voies 3 à 6 dorsale wallonne
- voies 7 omnibus dorsale wallonne et Bruxelles-Arlon en correspondance
- voies 8 et 9 liaisons Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Namur-Dinant et les relations vers Huy
- voies 10 et 11 relations Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Namur-Dinant

Toutes ces voies seront équipées de quais hauts en lieu et place des quais bas existants actuellement.

Ces quais seront reliés au couloir-sous-voies public par des rampes et des escaliers et à la dalle surplombant les voies par des escalators et des escaliers (éventuellement par des ascenseurs).

Point de vue environnement :

L'accueil des personnes moins-valides est amélioré par les rampes qui leur permettent un accès direct aux quais d'embarquement.

Le nombre plus élevé de points d'accès augmentera la vitesse d'évacuation et la fluidité du trafic des voyageurs.

1.1.3. Aménagement du couloir sous-voies

Malgré la construction d'une dalle surplombant les voies qui abritera toutes les fonctions d'accueil aux voyageurs, le couloir-sous-voies public allant de la place de la gare jusqu'au boulevard du nord, sera maintenu pour permettre un accès direct aux quais aux voyageurs munis d'un titre de transport.

Cet ouvrage sera limité coté Boulevard du Nord au parking aménagé dans les sous-sol du futur bâtiment du MET.

Il sera aussi modernisé en le raccordant aux quais supplémentaires et en aménageant des rampes d'accès pour les personnes handicapées.

Point de vue environnement :

L'accueil des personnes moins-valides est amélioré par les rampes qui leur permettent un accès direct aux quais d'embarquement.

1.1.4. Aménagement et renouvellement des passages inférieurs de l'avenue Albert 1^{er}

Les tabliers du passage inférieur supportant la ligne 154 Namur-Dinant doivent être renouvelés car leur stabilité est compromise.

Ces tabliers seront remplacés par des tabliers à poutrelles enrobées du même type que ceux supportant la ligne 162 Namur-Luxembourg, en bon état mais qui devront néanmoins être appropriés compte tenu du léger déplacement des voies futures à cet endroit.

Les murs de soutènement situés dans les rampes d'accès à ces ouvrages devront être aménagés dans le cadre de ces travaux.

Point de vue environnement :

Les nouveaux ouvrages de la ligne 154 seront du même style que ceux maintenus sous la ligne 162, l'homogénéité de l'ensemble sera ainsi renforcé.

1.1.5. Renouvellement de la passerelle d'Herbatte

La construction du pont-tube implique le relèvement localisé des voies de plus ou moins deux mètres au droit de la passerelle d'Herbatte.

L'état de celle-ci étant par ailleurs mauvais, son renouvellement complet a été décidé.

Point de vue environnement :

Les escaliers d'accès seront remplacés par des rampes d'accès ce qui permettra à des personnes moins-valides de l'emprunter ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle.

1.1.6. Construction d'une dalle de couverture des quais

La région wallonne entend favoriser l'attractivité des différents modes de transport publics en assurant leur complémentarité.

La complémentarité TEC-SNCB suppose une zone d'échange des voyageurs bien localisée, facile d'accès et pourvue de toutes les commodités.

Dans ce but, des nouveaux quais d'embarquement bus seront construits côté boulevard du nord réservé au trafic local et l'accueil des voyageurs SNCB sera transféré au-dessus des voies sur une dalle en béton couvrant toutes les voies voyageurs et ce sur toute la longueur du bâtiment de la gare.

Point de vue environnement :

La couverture de la gare mettra à l'abri des intempéries tous les voyageurs SNCB en augmentant ainsi, de façon significative, leur confort.

Cette dalle permettra également l'aménagement de liaison supplémentaire entre la corbeille et la partie nord de la ville avec comme conséquence une revitalisation de celui-ci.

D'autre part, la couverture des voies va diminuer le niveau sonore au droit de la place de la gare puisque toutes les opérations d'arrêt et de démarrage des convois, par nature les plus bruyantes, vont se faire dans une enceinte fermée.

1.1.7. Construction d'un pont-tube pour le croisement des lignes 125 et 162

L'augmentation de la vitesse de circulation des convois en gare de Namur ne peut être atteinte qu'en évitant le cisaillement des deux axes dorsale wallonne et Bruxelles-Luxembourg.

Pour ce faire, la SNCB construira un pont-tube en béton armé qui permettra à la dorsale wallonne de passer sous l'autre axe ferroviaire.

Point de vue environnement :

La plus grande fluidité du trafic permettra de diminuer le niveau sonore puisque les convois ne devront plus s'arrêter pour permettre le cisaillement.

D'autre part le relèvement des voies nécessaires à la construction de l'ouvrage est modéré.

1.1.8. Construction d'un tunnel acoustique pour la ligne Athus-Meuse

Le nouveau schéma des voies prévoit une spécialisation des voies 1 et 2 pour le trafic marchandises.

Afin de réduire le niveau sonore à l'intérieur de la partie couverte des quais d'embarquement, les voies marchandises seront posées dans un caisson acoustique en béton armé.

Point de vue environnement :

La réduction des nuisances sonores profitera aussi bien aux voyageurs SNCB qu'aux piétons empruntant la place de la gare.

1.2. Travaux de bâtiment

1.2.1. Aménagement des bâtiments de service et démolition des bâtiments désaffectés

La nouvelle vocation "voyageurs exclusivement" de la gare de Namur entraîne la disparition de bâtiments de services tels que le bureau du contremaître situé boulevard d'Herbatte, la cabine de signalisation "block 30" et la cantine côté boulevard Ernest Mélot.

Par contre, le centre médical situé boulevard du nord sera maintenu et ses combles seront aménagés pour accueillir le service de comptabilité qui doit quitter l'aile ouest du bâtiment des voyageurs qui est destinée à abriter toutes les installations techniques.

Point de vue environnement :

La démolition de tous les bâtiments éparpillés, vétustes et à caractères provisoire est bénéfique pour l'environnement.

L'aménagement des combles du centre médical nécessite l'appropriation de la toiture du bâtiment mais permet de réaliser côté voies un aspect similaire à celui existant côté boulevard ce qui renforce l'homogénéité de la construction.

1.2.2. Aménagement du bâtiment des voyageurs

Indépendamment des aménagements intérieurs à l'étage d'intérêt purement SNCB et sans répercussion au niveau des façades, le rez-de-chaussée du bâtiment sera affecté à des fins commerciales accessibles uniquement à partir de la place de la gare puisque la façade arrière devra être murée pour permettre la circulation routière sur l'ancien quai 1 (voir 1.3.1 ci-après).

Le grand hall d'entrée sera aménagé pour permettre l'accès aux nouvelles installations d'accueil des voyageurs situées sur la dalle de couverture des voies.

Point de vue environnement :

La transformation du rez-de-chaussée en "boutiques" permettra une meilleure intégration de la gare à son environnement et va de pair avec une réorganisation complète de la circulation routière et piétonne sur la place de la gare.

1.2.3. Construction d'une infrastructure d'accueil des voyageurs sur la dalle de couverture

Une des composantes essentielles du projet global est la complémentarité des moyens de transports.

Afin de rapprocher les installations d'accueil des voyageurs de la zone d'échange avec le trafic bus, tout en les modernisant, la SNCB construira sur la dalle de couverture des voies un complexe couvert comprenant tous les services en relation avec la clientèle ainsi que des implantations commerciales associées.

lors de l'élaboration du projet de cette construction qui comportera au maximum trois niveaux, la SNCB veillera à intégrer celle-ci aux projets développés par la région wallonne et respectera les gabarits fixés par les services compétents de l'Urbanisme.

Le financement de ces travaux devront être pris en charge partiellement par la promotion immobilière.

Point de vue environnement :

Le transfert de l'accueil des voyageurs sur la dalle de couverture permettra une augmentation de la superficie qui y est consacrée ainsi qu'une meilleure distribution des locaux.

Cette superficie couverte permettra également d'aménager une liaison supplémentaire entre les quartiers situés de part et d'autre de la gare.

1.3. Travaux de voiries

1.3.1. Construction d'une trémie pour le trafic routier Square Léopold - Square Omalius

La construction du tunnel pour l'axe Athus-Meuse rend inutilisable le quai 1 actuel.

La SNCB a marqué son accord pour mettre cet espace à la disposition du MWET pour qu'il y aménage une voie de circulation pour le trafic de transit routier, permettant de réserver la place de la gare au trafic local.

Ces travaux seront financés et gérés directement par le MWET en concertation avec la SNCB.

Point de vue environnement :

Le transfert de la circulation routière de transit derrière le bâtiment de la gare va permettre de rendre à la place de la gare un aspect plus convivial et rendre plus attrayant tous les environs immédiats.

2. Travaux aux abords du domaine SNCB

Le renouvellement et le déplacement des installations d'accueil des voyageurs SNCB n'ont de sens que dans le cas d'une concrétisation des projets de la région wallonne visant d'une part à transformer la place de la gare en lui redonnant un caractère urbain et, d'autre part en revitalisant le boulevard du nord en y implantant des immeubles de bureau pour ses administrations et en y aménageant les arrêts bus.

Ces implantations et transformations nécessitent bien entendu une refonte complète des voiries situées de part et d'autre de la gare pour tenir compte des nouveaux flux de circulation et des options choisies.

La nature de ces travaux et la façon de les aborder influera sur les travaux SNCB à effectuer sur la dalle de couverture des voies.

En conséquence, une collaboration étroite entre les différents intervenants est indispensable afin d'assurer l'intégration de toutes les composantes du projet tant au point de vue esthétique que fonctionnel.

Compte tenu des incertitudes subsistant toujours à l'heure actuelle, la description des travaux ne pourra qu'être incomplète ou limitée à des généralités.

2.1. Travaux d'infrastructure

2.1.1. Aménagement du couloir sous-voies

Les investissements que la SNCB est disposée à consentir pour permettre l'utilisation du couloir-sous-voies par les personnes moins-valides dans la limite de ses installations n'a de sens que si les autres administrations concernées agissent de même pour les parties dont elles ont la charge.

Ce problème doit être envisagé dans le respect des prescriptions légales en la matière et en fonction des décisions prises en matière d'aménagement des voiries.

Point de vue environnement :

Ces travaux vont permettre de faciliter la circulation des personnes moins-valides.

2.1.2. Construction d'aire de parcage

La SNCB vendra à la région les terrains excédentaires libérés à la faveur des aménagements de voies avec comme condition de disposer à tout moment d'un nombre au moins équivalent de place de parking.

Point de vue environnement :

L'attrait des transports en commun dépend pour une grande part de la complémentarité entre les différents modes de transport.

Augmenter d'une façon significative le nombre d'emplacements de parking de qualité à proximité immédiate de la gare ne peut qu'être bénéfique d'autant plus que cela réduit le parking "ventouse" en surface.

2.2. Travaux de bâtiment

2.2.1. Construction d'un bâtiment pour le MET

La région wallonne a décidé de construire un bâtiment à front de rue du boulevard du nord sur les terrains cédés par la SNCB pour y abriter les services du MWET.

Cet immeuble malgré sa superficie de 26.500 m², ne comportera qu'un nombre réduit de niveau au dessus du niveau du boulevard.

Il comportera des sous-sols à destination de parking et sera accolé au mur bordant la voie 11 de la SNCB.

Point de vue environnement :

La construction d'un immeuble côté gare du boulevard va accentuer le caractère urbain du boulevard et amorcer une revitalisation de la partie nord de la ville.

L'implantation des services du MWET à proximité immédiate des gares bus et trains va inciter les fonctionnaires à utiliser les transports en commun ce qui va soulager d'autant le trafic routier aux heures de pointe.

2.2.2. Construction d'une zone d'échange voyageurs SNCB, voyageurs TEC

Comme nous l'avons déjà signalé plus avant, une des composantes essentielles du projet global est la complémentarité des moyens de transports.

Le trafic TEC sera pour cette raison transféré partiellement côté boulevard du nord.

Le TEC aménagera une zone d'échange "voyageurs" intégrée aux installations du MWET et de la SNCB.

Il n'est pas exclu que certaines installations d'accueil des voyageurs ne puissent être mises en commun par la SNCB et le TEC Namur.

Point de vue environnement :

Le rapprochement des installations de la SNCB et du TEC ne peut être que bénéfique pour tous les voyageurs et rendra plus attractif les transports en commun.

2.3. Travaux de voiries

2.3.1. Construction d'une gare bus

Le schéma traditionnel des gares bus comportant des quais où les véhicules stationnent également a été abandonné au profit d'une implantation plus libre des quais d'embarquement et de débarquement.

Ces installations devront être intégrées aux installations MWET et SNCB.

Point de vue environnement :

La dissociation des fonctions de stationnement et d'embarquement des voyageurs évitera à ces derniers d'inhaler les gaz d'échappements nocifs.

2.3.2. Aménagement des boulevards du Nord d'Herbatte, Cauchy et de la place de la gare

Les implantations nouvelles boulevard du nord, le déplacement du trafic routier de transit derrière le bâtiment de la gare et la réservation de la place de la gare au trafic urbain nécessitent un remaniement complet du schéma de circulation, au minimum pour toute la zone comprise entre les ponts "d'Heuvy" et "de Louvain".

Le nouveau schéma sera mis au point après une étude de circulation élaborée en concertation avec la ville de Namur et devra bien entendu s'intégrer parfaitement au projet d'ensemble de la région wallonne dont il constitue une composante essentielle.

Point de vue environnement :

La réservation de la place de la gare au trafic piéton et routier local va rendre ce site plus convivial.

Le remaniement complet du schéma de circulation, établi en concertation avec la ville de Namur, va permettre de réduire l'importance exagérée donnée jusqu'à présent au trafic de transit, de réduire d'une façon effective la vitesse de circulation en réalisant des voiries de type urbain et d'aménager des aires de circulation sécurisantes pour les piétons.