



Métamorphose d'une gare

La gare de Namur en Fête

Inauguration de la gare de Namur rénovée, le
19 septembre 2002,
Portes Ouvertes les 20 et 21 septembre 2002

1. Introduction	p. 2 et 3
2. Historique	p.4
3. Les objectifs	p.5 et 6
4. Caractéristiques de la nouvelle gare	p.7 et 8
5. Une gare trait d'union pour un vrai projet urbain	p.9
6. Complémentarité avec les autres moyens de transport	p.9
7. La gare de demain	p. 10
8. Les chiffres	P. 10 et 11
9. Les projets de modernisation dans la grande région namuroise	p. 12
10. La Gare en Fête: animations et festivités (communiqué de presse, dépliant, le Journal de Namur)	<i>Annexes</i>



Métamorphose d'une gare

La gare de Namur en Fête

Inauguration de la gare de Namur *rénovée*, le
19 septembre 2002

Portes Ouvertes les 20 et 21 septembre 2002

Le jeudi 19 septembre prochain, la gare de Namur dévoilera officiellement son nouveau visage au terme de près de neuf ans de travaux. Durant cette période transitoire, les voyageurs ont dû faire preuve de patience, les différents chantiers leur causant quelques désagréments inévitables. Toutefois, la SNCB a fait le maximum pour ne pas perturber le flux des voyageurs en gare et assurer le trafic des trains. Les voyageurs - et les Namurois - ont aujourd'hui l'occasion d'admirer le fruit de leur indulgence: une gare métamorphosée, entièrement redessinée, se dresse fièrement sur la Place de la Station, prête à répondre aux défis de ce nouveau millénaire, placé sous le signe de la mobilité.

Capitale de la Région Wallonne, Namur attire chaque jour de nombreux visiteurs: responsables politiques, étudiants, navetteurs, touristes, ... La ville possède, il est vrai, de nombreux charmes: sa citadelle -dont la renommée n'est plus à faire-, son Parlement Wallon, ses commerces, ses écoles et facultés universitaires ainsi que ses Fêtes de Wallonie, chaque année en septembre. Désormais, elle compte parmi ses atouts un nouveau trésor architectural, subtil mélange des styles néoclassique et contemporain: la gare !

A la jonction des trafics voyageurs Nord-Sud et Est-Ouest de Wallonie et important point de passage pour le transport de marchandises par rail, la gare de Namur joue un rôle prépondérant en matière de mobilité. Première gare du Sud du pays, elle accueille chaque jour de semaine près de 20 000 voyageurs et 250 trains de marchandises ! Vu les importants flux de trafic, il fallait absolument revoir la configuration du bâtiment de gare et l'ensemble des installations ferroviaires, de manière à ce que Namur puisse *relever* le défi de la mobilité imparti à la première ville - et gare - wallonne.

Au début des années nonante, la SNCB se doit de constater la vétusté de la station: malgré son charme, le bâtiment ne peut faire face à l'affluence de voyageurs qui foulent chaque jour son sol. Le conseil d'Administration et la direction de la SNCB décident de moderniser la gare en profondeur. Pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, il s'agit avant tout d'augmenter la capacité et les performances des infrastructures ferroviaires, en améliorant notamment la vitesse des trains, en embellissant les espaces d'accueil de manière à offrir davantage de confort aux voyageurs.

Le projet permet également une meilleure intégration de la gare dans le paysage urbanistique environnant, rencontrant ainsi le souhait de la Ville.

Quant à la Région Wallonne, son désir était croissant de pouvoir trouver un emplacement pour certaines de ses fonctions administratives en pleine expansion.

La métamorphose de la gare de Namur est donc bel et bien le résultat d'un projet global, qui a mobilisé l'intervention de divers partenaires.



Historique

1993: les premiers coups de pioches sont donnés, marquant ainsi le début des travaux de modernisation de la gare. Pendant la période de travaux, pas question évidemment de couper le trafic, qu'il soit voyageurs ou marchandises. Même lors de la construction de la dalle au-dessus des quais, il faut impérativement maintenir les voies en activité.

Début 2000: on peut déjà apprécier la consécration du travail effectué durant les longs mois qui ont précédé- en décembre, 10 escalators sont placés; ils permettront un accès aisé vers la dalle et les quais. Les voies sont renouvelées, de nouveaux quais - avec accès correspondants - sont créés. Le gros-œuvre de construction de la dalle qui couvre l'ensemble des voies et qui relie les deux côtés de la gare se termine. On commence aussi la restauration de la façade en pierre de France.

Automne 2001: c'est le temps de la transformation du hall d'accueil avec accès à la dalle de couverture des voies, également celui de la rénovation complète de l'intérieur de l'ancien bâtiment destiné aux services de la SNCB et aux locaux techniques, avec, notamment, l'aménagement de l'espace nécessaire pour une toute nouvelle cabine de signalisation à commande informatique. On prépare en même temps l'aménagement de la dalle avant les grands travaux; 5 ascenseurs permettant l'accès à la dalle et aux quais sont déjà assemblés.

Juin 2002: les travaux entrent dans leur phase finale. Les voyageurs peuvent déjà utiliser les services de vente installés sur la dalle.

Automne 2002: mise en service de l'entrée principale. On démontera ensuite le bâtiment provisoire des voyageurs et la passerelle.

A la même époque, travaux préparatoires à la construction d'un pont-tube à hauteur du Boulevard Cauchy, côté direction Liège/Arlon pour que les trains est-ouest et nord-sud puissent se croiser sur deux niveaux.

Et...dans quelques années... les travaux à venir

Dès la fin 2002 - début 2003: construction d'un "pont-tube" à l'est de la gare, à l'endroit où se séparent les lignes de Liège, Luxembourg et Dinant. Cet



ouvrage permettra le passage de la ligne de Liège sous la ligne qui se dirige vers Luxembourg.

Dès la fin de cette année, la SNCB mettra en cul de sac les voies actuelles 8 à 11, coté Liège/Arlon, de manière à permettre la construction de ce "pont-tube".

Des travaux préparatoires ont été amorcés dès la mi-juin. Ceux-ci impliquent, du moins pour une phase des travaux, qu'en semaine, les voyageurs en provenance de la ligne de Dinant ne peuvent plus continuer leur parcours directement vers Bruxelles et vice-versa. Ils doivent impérativement changer de train à Namur.

La SNCB demande à la clientèle de se tenir attentive des annonces sonores en gare, afin de prendre connaissance des modifications du service des trains au fur et à mesure de l'état d'avancement des travaux. Bien entendu, la SNCB limitera au maximum les désagréments que ces travaux pourraient causer aux voyageurs.

Printemps 2003-2004: renouvellement de la passerelle d'Herbatte à l'est de la gare et au-delà du pont de Louvain, entre le boulevard d'Herbatte et le boulevard Cauchy.

2006: isolation définitive des voies 1 et 2 réservées au trafic de marchandises.

La rénovation fondamentale de la gare de Namur et de ses accès devrait être entièrement terminée.

Les Objectifs

En métamorphosant en profondeur la gare de Namur, la SNCB poursuit 4 objectifs principaux, dans l'intérêt du voyageur:

- 1. Augmenter le nombre de voies pour accroître la fluidité du trafic:**
 Au total, la gare de Namur compte aujourd'hui 11 voies dont 9, à double issue, pour le trafic voyageurs et 2 voies de passage, qui seront réservées aux trains de marchandises.

2. Séparer les trafics voyageurs et marchandises:

Les voies 1 et 2 seront réservées au trafic marchandises. Les voyageurs ne verront même plus ces convois car les deux premières voies seront enfermées dans un caisson en béton isolé, construit sur toute la longueur de la dalle et garantissant l'isolation acoustique. Outre le fait que ce système implique que les trains de marchandises n'emprunteront plus la forte pente de Rhisnes, il garantit aussi la séparation totale entre les deux types de trafic.

3. Augmenter la vitesse des trains à l'entrée et à la sortie de la gare et

4. Réduire le temps de parcours des trains voyageurs

Aux abords de la gare, les trains doivent actuellement respecter une limitation de vitesse de 40 km/h sur environ 2 kilomètres à l'approche et à la sortie de la gare. En redessinant la configuration des voies, la SNCB supprime les croisements aux abords de la gare de Namur grâce à la construction d'un pont-tube, au-delà du pont de la Chaussée de Louvain. Cela permet d'augmenter un tant soit peu la vitesse d'approche des trains de voyageurs. Ces trains circuleront donc désormais à 60 voire 80 km/h à l'abord de la gare, ce qui réduira le temps de parcours d'environ 3 minutes par trajet, un gain de temps non négligeable. Quant aux convois de marchandises, ils pourront circuler à une vitesse plus élevée durant toute la traversée du centre de Namur.

La réduction du temps de parcours n'est pas uniquement due à l'augmentation sensible de la vitesse des trains à l'entrée et à la sortie de la gare. C'est la combinaison des éléments cités plus hauts qui permettent une telle amélioration: la séparation totale entre les trafics voyageurs et marchandises, la suppression des croisements aux abords de la gare et le passage des trains à 80 km/h plutôt que 40. Cette augmentation a également pour effet d'augmenter la capacité de réception des trains en gare.



Caractéristiques de la nouvelle gare

1. La construction de l'ancienne gare et la façade

Les travaux de construction de la gare de Namur ont commencé en 1861 pour se terminer en 1864. Près de vingt ans auparavant, la première ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Namur voyait le jour, via Manage et Braine-le-Comte.

La gare de Namur est inaugurée officiellement le 11 novembre 1864. Fruit de l'imagination de l'architecte Lambeaux, la gare présentait à l'époque les mêmes caractéristiques extérieures que la gare actuelle, du moins en ce qui concerne le gros oeuvre. La façade, de style néoclassique, arbore les blasons des neuf provinces. La partie centrale est particulièrement remarquable. Du centre, s'étendent deux ailes de bâtiment de proportions plus modestes dans lesquelles ont été installés les bureaux des divers services de la gare. Son coût total à l'époque: 500.601 francs ! Dans les années 1970, l'intérieur de la gare sera transformé afin de répondre aux nécessités économiques et aux nouvelles habitudes des voyageurs. Namur, devenue la capitale de la Wallonie, est alors propulsée au premier plan en termes de besoins en mobilité.

Symbole du passé, la façade la gare de Namur sera aussi un emblème d'avenir. Sans conteste l'une des plus belles du pays, la façade de la gare namuroise n'est néanmoins pas classée. Toutefois, au fil du temps, chacun s'est toujours soucié de la préserver.

2. Une gare multiservices...

La façade monumentale du milieu du XIX^{ème} siècle contraste avec les édifices de style contemporain érigés Boulevard du Nord. Le plus spectaculaire d'entre tous est sans conteste le bâtiment du MET, le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports. Lors de la métamorphose de la gare, le défi pour la SNCB était de pouvoir intégrer harmonieusement cet élément néoclassique dans l'ensemble des nouveaux bâtiments. Nettoyée en profondeur, redonnant à la pierre de France sa couleur d'origine, la façade connaît aujourd'hui, cent soixante ans après sa construction, une nouvelle jeunesse.

L'ancien bâtiment de gare fait place à un complexe moderne, doté d'un ensemble de services pour le voyageur du troisième millénaire. Bien plus qu'une

gare, les nouvelles infrastructures d'accueil constituent une espèce de "ville dans la ville": le client peut y trouver tout ce dont il a besoin pour effectuer, le plus rapidement et le plus confortablement possible, son voyage.

Située en plein centre, contrairement à Bruxelles-Midi, la nouvelle gare devait conserver des dimensions adaptées à la taille de la ville. La dalle permet de multiplier les services sans entraver le paysage urbanistique environnant.

L'accès principal de la nouvelle gare s'effectue via une entrée imposante à l'architecture contemporaine, face à la Place de la Station. Les guichets ne sont plus situés au rez-de-chaussée mais sur la dalle, et sont accessibles par un monumental escalier aux marches de verre, deux escalators et deux ascenseurs panoramiques, adaptés pour les personnes à mobilité réduite.

Des commerces sont accessibles à front de rue, de part et d'autre de l'entrée principale. Un bar-buffet est situé à droite des espaces commerciaux.

... pensée pour tout un chacun, notamment les voyageurs à mobilité réduite

La SNCB veille à garantir l'accès de ses infrastructures à tout un chacun. C'est pourquoi la gare de Namur est fière de présenter les aménagements réalisés en faveur des personnes à mobilité réduite : marquage au sol, ascenseurs, escalators, guichets adaptés, etc.

3. La dalle

L'épine dorsale de la nouvelle gare: la dalle, d'une superficie totale de 11 000 m². C'est sur cette plate-forme, au premier étage de la gare, que se situent l'ensemble des services classiques nécessaires à l'exploitation ferroviaire mais aussi les commerces, à portée de main pour le voyageur pressé ou le client qui réside ou travaille dans les environs. La dalle surplombe les voies. Grâce à une architecture contemporaine et dans un style assez épuré, elle offre un maximum de clarté tout en s'ouvrant sur la ville de Namur. On y trouve les accès vers les cinq quais destinés au trafic voyageurs, le "Travel Centre" composé de six guichets pour le trafic international, quatre pour le trafic intérieur et un guichet spécialement adapté pour le confort des personnes à mobilité réduite. Un emplacement "consigne et bagages" est également prévu.



On y trouve encore des espaces d'attente et de circulation pour les voyageurs, des toilettes publiques, des commerces (bureau de change, taverne, snack, croissanterie, sandwicherie, librairie,...), des bureaux de la SNCB ainsi que les locaux réservés aux services de sécurité.

Une gare trait d'union pour un vrai projet urbain

Outre son aspect multi-services, la dalle joue également un rôle important de trait d'union dans la ville en jetant un pont de part et d'autre des installations ferroviaires.

Lorsque les travaux de la gare furent approuvés, la dalle fut retenue comme la meilleure des solutions face aux différentes propositions avancées par les partenaires: la SNCB souhaitait la construction d'une nouvelle gare de manière à dynamiser le transport urbain, la Ville de Namur cherchait à rapprocher le centre du quartier Bomel et la Région Wallonne désirait de nouveaux locaux pour loger ses fonctionnaires.

Pour les chemins de fer, le compromis de la dalle constituait un gain d'espace et permettait de transformer en profondeur l'ancienne gare sans tout détruire. Par ailleurs, la plate-forme créait par la même occasion un nouvel axe de liaison entre le quartier du Boulevard du Nord et le centre de la ville. Quant à la Région Wallonne, la future dalle allait idéalement compléter la construction, côté Bomel, du bâtiment du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) qui allait ainsi loger les fonctionnaires wallons au cœur même de la ville.

Complémentarité avec les autres moyens de transport

1. Les bus

En ce qui concerne les bus, pas de changement par rapport à l'ancienne disposition: le terminal "bus", toujours situé au même endroit, à deux pas de la gare, garantit des correspondances optimales avec le train.

2. Les voitures

D'une part, de nouveaux espaces de parkings sont créés de manière à assurer une complémentarité entre les différents moyens de transport et garantir ainsi la mobilité du voyageur. Un parking de 700 places a ainsi été aménagé sous le bâtiment du MET dont un étage inférieur, le -3, appartient à la SNCB et est réservé à sa clientèle, ce qui correspond au total à 369 places.



D'autre part, la circulation urbaine est modifiée autour de la gare. Côté Boulevard du Nord, changement important également: le trafic automobile de transit passe désormais dans un tunnel aménagé en dessous du bâtiment du MET tandis que la circulation locale reste admise en surface.

La Place de la Station fera l'objet d'une rénovation de manière à mieux canaliser la circulation des véhicules et à réserver de nouveaux espaces aux piétons. Une zone de dépôt rapide des voyageurs ("*KissdRide*") sera aménagée en face de la gare. Un cheminement pour les malvoyants est également prévu.

La gare de demain

Dès aujourd'hui, la gare de Namur offre un nouveau visage. Sa métamorphose n'est pas seulement esthétique; elle offre avant tout davantage de confort aux voyageurs grâce à un service plus attractif, un meilleur accueil et à l'accélération des vitesses commerciales.

La SNCB s'engage à poursuivre ces objectifs dans les années à venir afin de garantir au client, à tout moment, un service de qualité. En effet, d'ici quelques années, le trafic voyageurs intérieur sera encore plus important. Le trafic international va encore se développer du fait, notamment, de l'intensification des déplacements en Europe. Quant au trafic marchandises, aucun doute, il augmentera encore, notamment dans le domaine des trains complets et du trafic combiné. De plus, de par sa situation, Namur reste un point de passage obligé pour plusieurs courants de trafic.

Les chiffres

Namur est la première gare de Wallonie, en termes de passagers (devant Liège et Ottignies,) et la sixième gare du pays.

Près de 400 trains de voyageurs transitent par Namur chaque jour. La gare est aussi un point de passage important pour le trafic marchandises: 250 convois au quotidien.

Chaque jour de semaine, environ 20 000 voyageurs passent par la gare. Ils sont près de 7000 le samedi et 6000 le dimanche. Le nombre moyen de voyageurs par semaine est de 105 000.



Le coût global de la rénovation (gare et zone ferroviaire proche) atteint le chiffre de 115 millions d'euros dont 25 millions pour la construction d'une nouvelle cabine de signalisation "nouvelle génération", électronique donc, permettant d'améliorer les performances de trafic.

En outre, l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg étant l'un des plus importants du réseau belge, la SNCB consacrera encore quelque 300 millions d'euros à sa modernisation dans les années à venir. Ce qui permettra, à terme, une réduction des temps de parcours et une meilleure régularité du trafic.

Gare de Namur: renseignements pour les voyageurs:
081/ 25 22 22 (de 6h15 à 21h - 7 jours/7)



Les projets de modernisation dans la grande région namuroise

Sans conteste la plus grande gare de Wallonie, Namur se situe à la croisée de deux axes importants pour le trafic voyageurs: l'axe nord-sud et l'axe est - ouest. Elle est également un point de passage de référence pour le fret: les trains de marchandises en provenance d'Anvers à destination de la France, de la Suisse ou de l'Allemagne y transitent chaque jour.

Différents projets de modernisation des axes cités ci-dessus sont actuellement à l'étude ou en cours de réalisation. Ils permettront, à terme, d'augmenter la capacité de trafic, tant sur les lignes marchandises que voyageurs.

L'axe Bruxelles-Luxembourg est l'un des plus importants du réseau, tant pour les trains de voyageurs que pour le fret. A la fin de cette année, la ligne Dinant-Bertrix-Athus, appelée Athus-Meuse sera électrifiée et absorbera progressivement la plus grande partie du trafic marchandises transitant actuellement sur les lignes 161 (Bruxelles-Namur) et 162 (Namur-Arlon-Luxembourg). C'est l'un des facteurs qui contribuera à améliorer sensiblement la régularité des trains de voyageurs entre Bruxelles, Namur et Arlon.

En ce qui concerne l'axe est-ouest, des travaux d'augmentation de capacité et de trafic sont prévus entre Charleroi et Namur.

Par ailleurs, un projet de nouvelle gare à Gembloux est actuellement à l'étude. D'autres gares de la région namuroise devraient être bientôt modernisées, notamment Dinant et Jemeppe-sur-Sambre.