

Namur côté gare

Journal gratuit d'informations sur la gare

N°.2 - Septembre 2002

Bienvenue dans votre gare !



La gare de Namur s'est transformée au fil de chantiers qui ont, certes, compliqué la vie du voyageur. Mais après ces années de désagréments, la SNCB est fière de pouvoir offrir à sa clientèle des infrastructures d'accueil totalement réaménagées. Aussi, si la gare présente désormais tous les atouts d'un espace résolument tourné vers l'avenir, c'est parce qu'elle avait grand besoin de vivre une métamorphose significative. Pourquoi ?

Une métamorphose indispensable

Le projet de modernisation en profondeur de la gare de Namur ne se résume pas uniquement à la rénovation de l'ancien bâtiment d'accueil des voyageurs. Le défi majeur et impératif a surtout consisté dans l'adaptation des infrastructures de la gare et de sa zone ferroviaire proche pour pouvoir accueillir dans des conditions optimales l'ensemble du trafic qui transite par Namur. En effet, 400 trains de voyageurs circulent tous les jours en gare de Namur. Celle-ci est également un point de passage important pour le trafic marchandises ; 250 convois y passent chaque jour. C'est dire si la succession des trains y est incessante.

Par ailleurs, tout indique que le déplacement des voyageurs au sein même de l'Europe est amené à s'intensifier considérablement. Namur joue et jouera encore un rôle déterminant dans cette évolution.

La ville se trouve en effet sur la ligne reliant les trois villes siège des principales institutions européennes : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. On peut également s'attendre à une augmentation du trafic marchandises, tant pour les trains classiques que pour le transport combiné (wagons aménagés pour l'acheminement de conteneurs et de camions).

En réalisant des travaux importants, la SNCB atteint ainsi son objectif primordial : faire évoluer la gare avec les nouveaux besoins des voyageurs en augmentant ses performances, d'une part, en termes d'accueil et de confort, et, d'autre part, en termes de vitesse et de fluidité du trafic.

Georges Dupont, Ingénieur Principal à la SNCB et chef de projet pour la rénovation de la gare de Namur, a fait de cette gare son cheval de bataille. Ce projet ambitieux se révèle aujourd'hui être une véritable réussite architecturale, où l'ancien et le moderne se côtoient sans heurts, pour le plus grand confort des voyageurs. La phase "ferroviaire" des travaux se poursuivra l'an prochain. Un nouveau défi pour cet homme passionné. Il nous l'explique :

« La gare de Namur se trouve au croisement de deux grandes lignes wallonnes : l'axe nord-sud et l'axe est-ouest. L'axe nord-sud, c'est tant la ligne voyageurs Bruxelles-Luxembourg et au-delà, que l'axe marchandises qui passe par Dinant, Bertrix, Virton et au-delà.

suite page 2 »»

Si depuis le mois de juin, tous les services situés dans le bâtiment provisoire sont dorénavant offerts sur la dalle couvrant les voies, il restait à finaliser l'entrée principale donnant sur la Place de la Station pour qu'une importante partie du projet ferroviaire namurois devienne une réalité concrète. C'est désormais chose faite : les voyageurs peuvent accéder à la dalle via un monumental escalier aux marches de verre, des ascenseurs panoramiques et des escalators. Dans son nouvel écrin, la gare allie une architecture très contemporaine au charme d'une façade qui a retrouvé son lustre d'antan. Bienvenue à tous dans ces nouveaux espaces !





Objectifs Namur !

Espace et accueil, maîtres-mots

Comme dans les gares de Malmö, Stockholm, Göteborg (Suède), Utrecht (Pays-Bas), Madrid (Espagne), les responsables du projet de la gare de Namur ont choisi de concevoir la nouvelle gare avec une dalle de 11.000 mètres carrés recouvrant les voies. En effet, le grand atout de la nouvelle gare réside dans l'agrandissement significatif de ses espaces, en conciliant à la fois l'ancien et le moderne. Georges Dupont explique :

« Nos architectes ont recherché une solution permettant de concilier au mieux l'ancien et le moderne. Ils ont opté pour la construction d'une nouvelle gare au-dessus des voies. Cela permet en outre de relier les deux quartiers de la ville, anciennement coupés par l'arrivée du chemin de fer au 19^e siècle. C'est capital car les gens qui viennent du quartier nord de la ville, notamment des parkings, ne sont plus obligés de traverser toute la gare pour acheter leurs billets et de la retraverser à nouveau pour prendre le train. Ils vont désormais sur la dalle, achètent leur billet et, de là, accèdent directement aux quais. En cela aussi, ils gagnent en efficacité. Et l'accès par l'entrée monumentale est maintenu pour les gens venant de la Place de la Station ».

Augmenter le nombre de voies pour accroître la fluidité du trafic

Au total, la gare de Namur compte actuellement 11 voies : 9 voies à double issue destinées au trafic voyageurs et deux voies de passage qui seront réservées aux trains de marchandises. Il y a donc deux voies à double issue supplémentaires.

Séparer les trafics voyageurs et marchandises

Les voies 1 et 2 seront exclusivement réservées au trafic marchandises. Pour les voyageurs, ces convois ne seront plus visibles car les voies seront enfermées dans un caisson en béton isolé acoustiquement, aménagé sous toute la longueur de la dalle. Ces adaptations impliquent que les trains de marchandises n'utiliseront plus la forte pente de Rhisnes. A l'ouest de la gare, ils emprunteront la ligne de ou vers Jemeppe-sur-Sambre et Charleroi. A l'est de la gare, les trains de marchandises utiliseront soit la ligne vers Liège, soit la ligne vers Dinant, et au-delà, l'axe Athus-Meuse.

suite le la page 1 »

Quant à la relation est-ouest Lille – Liège, on l'appelle plus communément la dorsale wallonne. Les travaux en gare de Namur ont pour objectif principal de réorganiser le croisement de ces deux lignes ».

De manière générale, l'ancienne gare de Namur n'était plus en mesure de répondre aux exigences de trafic, de vitesse des trains et d'accueil des voyageurs. Plusieurs facteurs retenaient la gare dans son élan. Elle ne disposait que de sept voies, ainsi que de trois voies en impasse. Pour tous les itinéraires en gare, la vitesse était limitée à 40 km/h sur environ 2 km à l'approche et à la sortie de la gare. Les trafics voyageurs et marchandises étaient mêlés.

Tous ces éléments conduisaient inévitablement à des problèmes de régularité et de performances des différents types de trafics.

Au début des années 90, la SNCB a donc décidé de donner à la gare de Namur une véritable cure de jouvence.

« Je dirais qu'il y a deux volets distincts, mais complémentaires, dans les travaux de Namur. Tout d'abord le volet "voyageurs", incluant tout ce qui touche à l'accueil de notre clientèle et, ensuite, le volet ferroviaire.

Le volet "voyageurs", c'est l'intégration de la gare. Namur est la gare wallonne la plus importante mais aussi la capitale de la Wallonie. Entrant ou sortant, les voyageurs devaient donc pouvoir être accueillis dans une gare moderne, digne de ce début de 21^e siècle.

95% de ces travaux sont derrière nous. Le défi a été de faire renaître l'ancienne gare avec toutes les caractéristiques d'une grande gare moderne digne de ce nom, tout en perturbant le moins possible les voyageurs. Pour certains, ce fut un parcours du combattant quotidien, nous en sommes conscients et nous leur présentons nos excuses. Mais si nous voulions que la gare reste opérationnelle, ces perturbations étaient incontournables. Aujourd'hui le résultat est là : la gare de Namur a gardé son intégrité architecturale d'origine et offre en prime tous les aspects pratiques d'une gare contemporaine, y compris les facilités d'un cheminement plus confortable ».



Au premier étage, la dalle accueille, sur une surface de 5.000 mètres carrés, tous les services d'une gare, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel. Elle se substitue à une rue vivante, alliant services ferroviaires et accès à la ville. Une gare-passerelle est née ! Pour les voyageurs, c'est tout bénéfique ! Le réaménagement des espaces facilite leur traversée en gare et en réduit le temps. Elle offre ainsi une nouvelle fluidité des déplacements.

Si les travaux de modernisation de la gare ont conduit à réaménager les zones d'accueil des voyageurs dans une architecture très moderne et conviviale, le réaménagement des infrastructures ferroviaires proprement dites était également impératif. C'est le volet "ferroviaire" des travaux.

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

A l'est de la gare, un croisement ferroviaire à niveaux différents sera réalisé de sorte que les trains Bruxelles - Luxembourg ne devront plus croiser les trains de la dorsale wallonne Mouscron - Liège - Herstal. Concrètement, la construction d'un "pont-tube" au-delà du pont de la Chaussée de Louvain permettra de supprimer les actuels croisements à niveau. Georges Dupont explique :

« La construction d'un pont-tube permettra de dissocier les deux flux de trafic cités plus haut (nord-sud et est-ouest). Aujourd'hui ces deux lignes se croisent à niveau, ce qui peut occasionner des rétentions de trafic et des retards





dans la circulation des trains. Grâce au pont-tube, les deux lignes pourront se croiser à deux niveaux différents sans se perturber mutuellement ».

La construction du pont-tube et, de manière générale, le réaménagement de la configuration des voies, des aiguillages et des croisements proches de la gare permettront le passage des trains de voyageurs à une vitesse de 60 km/h et de 80 km/h (par rapport

à 40 km/h dans la situation antérieure) sur les itinéraires préférés. Les trains de marchandises pourront désormais y circuler à une vitesse plus élevée. Un gain de temps d'environ trois minutes pourra être observé sur la plupart des trajets "voyageurs".

L'ensemble de ces éléments, plus le fait que trafics voyageurs et marchandises seront complètement séparés, engendrera une amélioration considérable de la régularité du trafic.

L'augmentation de la vitesse de circulation dans les installations permettra en outre une amélioration sensible des performances et de la capacité de réception des trains en gare.

Le coût global du projet de rénovation (gare et zone ferroviaire proche) est de 115 millions d'euros, dont 25 millions pour la nouvelle cabine de signalisation. En effet, le projet de réaménagement de la gare inclut également la construction d'une cabine de signalisation "nouvelle

génération", c'est-à-dire électronique.

Ses équipements contribueront aussi à améliorer les performances du trafic dans la zone namuroise. ■



Les principaux travaux

1. Un nouveau schéma des voies
2. De nouvelles installations d'accueil au-dessus des voies
3. Un caisson de protection phonique
4. De nouveaux quais d'embarquement
5. La rénovation du couloir sous voies
6. Le réaménagement de l'actuel bâtiment des voyageurs
7. Une nouvelle cabine de signalisation
8. Le renouvellement de la passerelle d'Herbatte
9. La construction d'un pont-tube
10. De nouvelles places de stationnement
- 11/12. Des espaces publics réaménagés

Les travaux achevés

La façade, une renaissance !

Nettoyée, la façade de la gare, bien que non classée, symbolise son passé. Mais son intégration harmonieuse dans la nouvelle architecture de la gare lui offre une véritable renaissance ! Le travail de nettoyage de la majestueuse façade a été confié à des artisans français spécialisés. Pour pouvoir récupérer la pierre de France d'origine et les moulures créées, il a fallu raboter la pierre, la retailler sur une profondeur de six à dix millimètres suivant les endroits. Ensuite, la façade a été traitée avec un produit anti-mousse et a été hydrofugée tout en conservant la protection naturelle de la pierre. Enfin, un système électrique basse-tension permet d'écarter les pigeons sans que ces oiseaux n'aient à subir la moindre souffrance.



Le pont-tube côté Arlon - Liège - Dinant

A l'est de la gare, à l'endroit où se séparent les lignes de Liège, Luxembourg et Dinant, un "pont-tube" sera construit pour permettre le passage de la ligne de Liège sous la ligne qui se dirige vers Luxembourg.

Ce pont sera construit à hauteur du boulevard Cauchy, dans la direction Liège/Arlon.

La construction du pont-tube débutera en mars 2003 pour se terminer à la fin de l'année 2005.

Messieurs Rossi, Huet et Dohet, responsables de la gare de Namur expliquent :

« La construction de ce pont-tube (ouvrage qui permet le croisement des voies à deux niveaux différents) permettra de limiter très fortement les cisaillements (croisements) de trains côté sud de la gare. Il fera en sorte que la ligne 125 (Namur-Liège) passera sous les voies des lignes 162 (Namur-Arlon) et 154 (Namur-Dinant). Depuis la mi-juin, des chantiers de travaux multiples ont débuté :

- >> la préparation de la construction du pont-tube;
- >> le ripage (déplacement latéral) des voies des lignes 125, 162 et 154;
- >> le démontage des voies pour amorcer les travaux du pont-tube;
- >> l'adaptation voie par voie de la signalisation pour la nouvelle technologie EBP/PLP;

Le chantier titanesque qui a permis de bénéficier de nouveaux atouts spectaculaires pour la gare s'est étalé sur huit années. Les travaux se sont déroulés avec un objectif prioritaire: perturber le moins possible la circulation des trains et les habitudes des voyageurs. Voici un aperçu des travaux déjà réalisés :

- >> le renouvellement de toutes les voies avec création de nouveaux quais et des accès correspondants;
- >> la construction de la dalle couvrant l'ensemble des voies et reliant les 2 côtés de la gare;
- >> le placement et la mise en service de 10 escalators permettant un accès aisé entre la dalle et les quais;
- >> la restauration de la façade de la gare en pierre de France;
- >> la rénovation intégrale du hall d'accueil et d'accès à la dalle et aux quais, y compris escalators et ascenseurs;
- >> la rénovation complète de l'intérieur



de l'ancien bâtiment abritant les services de la SNCB et les locaux techniques. L'équipement d'une nouvelle cabine de signalisation à commande informatique est en cours;

- >> l'aménagement de la dalle en centre de voyages et de services aux voyageurs;
- >> l'installation de 5 ascenseurs panoramiques pour l'accès à la dalle et aux quais;
- >> le renouvellement du pont de la rue Albert. ■

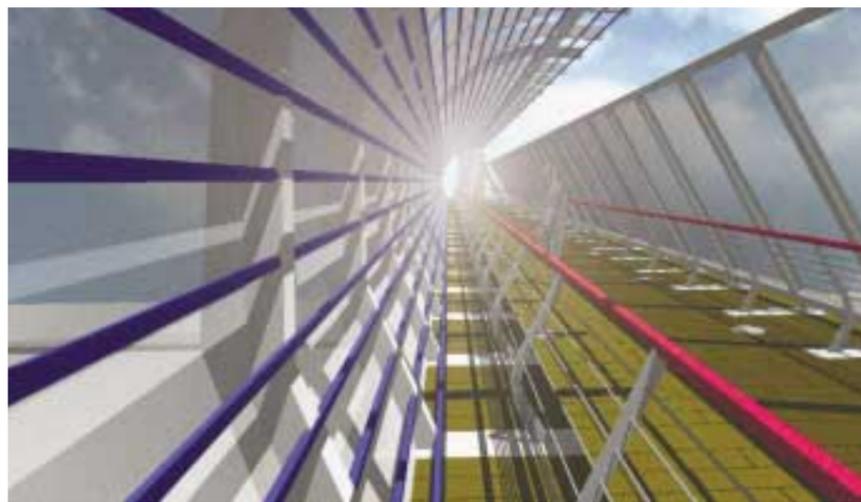
Les travaux à réaliser

Dès la fin 2002, une phase importante consistera à mettre en cul-de-sac les voies actuelles 8 à 11 côté Liège et Arlon pour permettre la réalisation des travaux du pont-tube.

Les travaux préparatoires amorcés à la mi-juin impliquent qu'il n'y a momentanément plus de liaisons physiques entre les lignes 154 et 161. Ceci signifie que les voyageurs

La passerelle d'Herbatte

Le renouvellement de la passerelle publique dite d'Herbatte serait programmé pour mars 2003. Cet ouvrage est situé à l'est de la gare et du pont de Louvain, entre le Boulevard d'Herbatte et le Boulevard Cauchy. La nouvelle passerelle serait terminée en 2004. Des ascenseurs y faciliteront l'accès des personnes à mobilité réduite.



passerelle d'Herbatte

qui viennent de la ligne de Dinant ne peuvent plus en semaine continuer leur parcours directement vers Bruxelles et vice-versa et doivent donc impérativement changer de train à Namur.

La clientèle sera tenue informée des modifications via des avis et des annonces sonores qui, au fur et à mesure de l'état d'avancement des travaux seront adaptés pour limiter autant que possible les désagréments subis. ■

L'isolation des voies destinées au trafic marchandises

Les derniers travaux s'attacheront à isoler les voies 1 et 2 réservées au trafic marchandises. Celles-ci seront nichées dans un caisson d'isolation acoustique en béton armé aménagé en dessous de la dalle, sur toute sa longueur.

« En effet, d'importants travaux d'infrastructure s'inscrivent notamment dans le contexte de la nouvelle valorisation

Encore deux questions à Georges Dupont, chef de projet !

Quelle a été la phase la plus difficile des travaux ?

La dernière année de travaux a été, selon moi, la plus spectaculaire car, en très peu de temps, la clientèle a pu réellement voir ce que nous réalisons.

Il y avait à ce moment-là quelque 70 personnes en activité sur le chantier. Et c'est précisément alors que la passerelle provisoire a été ouverte dévoilant les travaux en cours. Pour le voyageur, l'objectif final des travaux est devenu soudain plus concret.

Je profite aussi de l'occasion pour dire ceci: ma plus grande satisfaction en tant que chef de projet est d'avoir réussi à intégrer dans le projet namurois les forces vives de la SNCB. Je tiens à remercier tous les collègues cheminots qui ont contribué à la réussite de ce projet dans les différents services: patrimoine, télécommunications, informatique, maintenance infrastructure, communication, facility management, service d'exploitation de la gare, voyageurs national et international ...

Avez-vous quelques anecdotes à nous raconter concernant les travaux de la gare de Namur ?

J'aime toujours bien parler de la "fameuse" horloge. Cette horloge, tout lui est arrivé. Elle a même un jour reçu 380 volts dans le corps, c'est vous dire! On a aussi tout écrit à son sujet. Un jour, j'ai même lu "ils ont enlevé l'horloge, comme cela on est sûr que les trains n'auront plus de retard". Elle est enfin arrivée! Cela devrait rassurer les Namurois qui, je le sais, étaient nombreux à guetter son retour.

de l'axe Athus-Meuse. Les voies 1 et 2 seront enfermées dans un tunnel - caisson anti-bruit - qui permettra la traversée de la gare par les convois de marchandises sans nuisances sonores pour les voyageurs et le personnel. Ces deux voies seront réservées uniquement à ce trafic dans un avenir proche. Ceci explique pourquoi ces deux quais ne sont pas en cours de rénovation comme c'est le cas pour les autres. ■

A l'horizon 2006, la rénovation fondamentale du site ferroviaire namurois sera complètement terminée. ■

Services à la carte

Les gares d'aujourd'hui sont de véritables petites villes où tous les services sont offerts aux voyageurs, même au-delà de leur voyage en train. Il s'agit là d'une volonté de la SNCB de multiplier ses services à la clientèle dans les gares qu'elle rénove. A l'image de nombreuses autres gares modernisées dans le pays, la gare de Namur devient un pôle multiservices, offrant tous les choix d'une gare moderne, conviviale et efficace, ancrée dans la vie active de chacun.

Au coeur de la gare

La dalle est l'épine dorsale des nouvelles installations. Elle accueille tous les services classiques nécessaires à l'exploitation d'une gare, ainsi que des commerces plus variés qu'autrefois. Véritable artère commerciale, elle est destinée à la fois aux voyageurs et aux personnes qui travaillent et circulent dans les quartiers adjacents.

Tous les services voyageurs de la gare sont situés au premier étage, au-dessus



Joyeuse entrée

La gare de Namur dispose maintenant d'une entrée monumentale à l'architecture très contemporaine. Le voyageur qui entre en gare par son accès principal face à la Place de la Station, a le choix d'utiliser soit l'escalier entièrement en verre, construit en plusieurs volées et animé de passerelles, soit l'escalier mécanique à droite de l'escalier fixe, soit encore l'un des deux ascenseurs panoramiques qui l'emmène en un clin d'œil au premier étage de la gare, sur la dalle. A front de rue, et de part et d'autre de l'entrée principale, des commerces installés derrière de grandes parois vitrées animent la façade néo-classique magnifiquement revalorisée. A droite, un bar-buffet ultramoderne; à gauche, un magasin audio, une librairie, une confiserie, etc. On accède à ces commerces soit par la Place de la Station, soit directement par le rez-de-chaussée, dans l'entrée principale de la gare.

Coup d'œil architectural

Le hall tient presque d'une cathédrale ou d'un hall de musée contemporain. Lumière et architecture contemporaine donnent le rythme. Le verre est utilisé non seulement pour l'escalier mais aussi pour les escaliers mécaniques et les ascenseurs panoramiques. En harmonie, se mêlent à la fois le béton architectonique, le métal grisé pour les charpentes apparentes, la pierre de France et le petit granit pour le revêtement de sol.



des voies, sur la dalle. Sa structure et son architecture, ouverte sur la ville, donnent passage à d'importants flux de lumière. Ce nouvel espace offre :

- >> les accès vers les cinq quais, via des escaliers, escalators et ascenseurs;
- >> un Travel Centre "ouvert" comprenant six guichets internationaux, dont un guichet spécialement accessible pour les personnes à mobilité réduite, et quatre guichets pour le réseau intérieur. Ces guichets vendent toutes les formules de voyages proposées par la SNCB;
- >> de nombreuses zones d'attente avec des sièges;
- >> un espace consigne et bagages;
- >> des toilettes publiques;
- >> les locaux de service de la SNCB;
- >> les locaux de la Police Fédérale et du service de gardiennage de la SNCB;
- >> des commerces variés : un bureau de change, une taverne, une boulangerie/sandwicherie, un snack, une librairie.

Coup d'œil architectural

La dalle arbore un look adapté à l'espace : façades en verre et zinc, structures apparentes en acier gris clair, habillage des colonnes et des garde-corps en pierre bleue, revêtement de sol gris clair..., une architecture digne d'espaces publics dans l'air du temps. ■

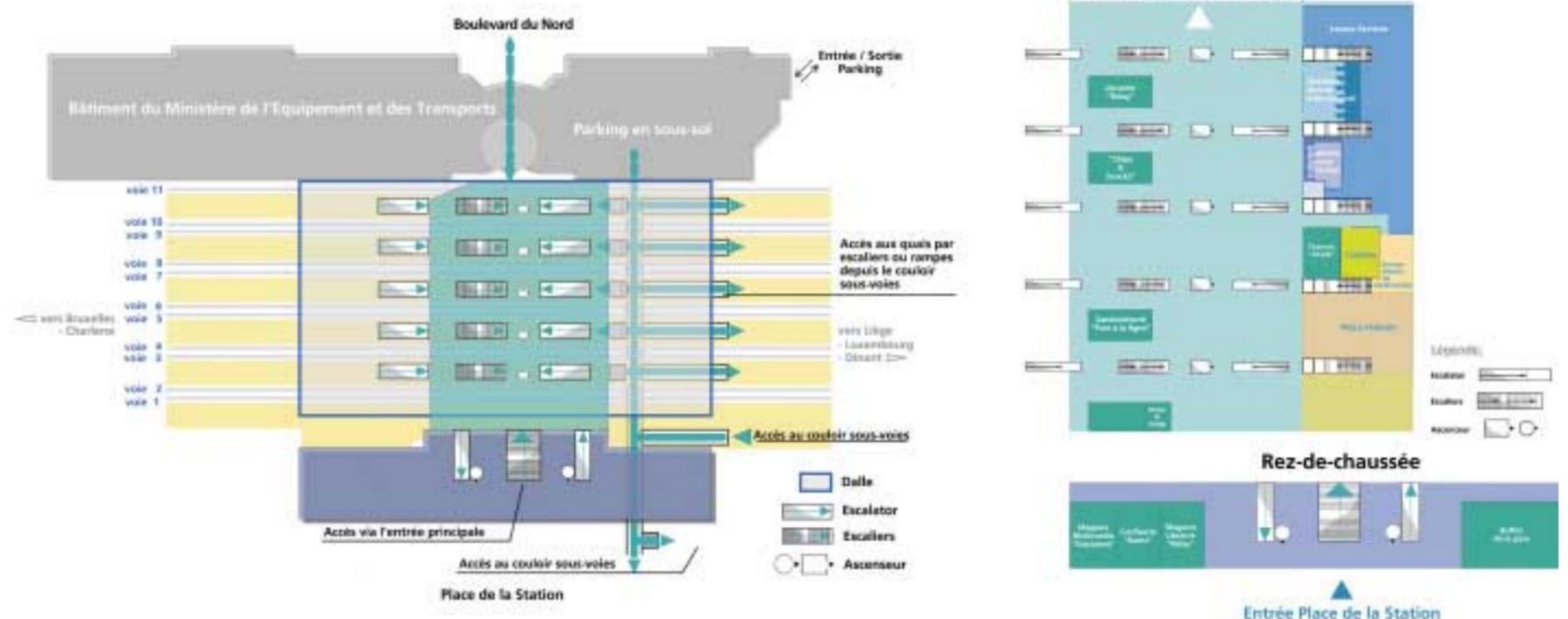
Monsieur Manteau, responsable du service "Voyageurs International" à la gare de Namur nous livre ses impressions et sa satisfaction quant au résultat atteint :

Le 28 juin 1999, les guichets de vente pour le trafic intérieur et vers l'étranger étaient transférés dans des conteneurs derrière la poste. Durant cette phase de déménagement, nous avons ressenti une perte de vente de billets notamment pour les billets intérieurs. La gare de Jambes a pu, quant à elle, profiter de cette période et a vu son chiffre de vente augmenter.

Le 21 juin 2002, 3 ans plus tard, les nouveaux guichets étaient ouverts sur la dalle. Offrant plus d'espace et un meilleur confort, ils étaient attendus par le personnel SNCB et par la clientèle. Bureaux plus spacieux, matériel modernisé (chaque agent dispose maintenant de son propre PC et peut donc traiter plus rapidement les demandes), nouveaux appareils Banksys, salle d'attente confortable, guichets plus lumineux... nous pouvions vraiment satisfaire la clientèle. Quatre guichets pour le trafic intérieur sont ouverts de 05h15 à 22h00 (sauf le samedi/dimanche : ils ouvrent à 06h00). Pour le trafic vers l'étranger (Travel Centre), 4 guichets assurent la vente des billets de 06h15 à 21h00 et 2 guichets répondent aux questions des clients soit en direct, soit par téléphone. Une particularité : le guichet numéro 1 est spécialement conçu pour les personnes à mobilité réduite. D'aspect identique aux autres guichets, celui-ci est toutefois plus large et une tablette peut être abaissée au niveau du client afin de faciliter l'échange des documents.

Encore quelques anecdotes ...

Le 20 juin, veille de notre déménagement, j'effectuais une visite des futurs locaux et je fus surpris de trouver déjà une personne dans la salle d'attente. Celle-ci attendait tout simplement pour acheter son billet THALYS... Et encore : un jour où je me trouvais à la poste, je pus guider la personne devant moi qui souhaitait acheter un ticket direct Namur-Ciney...



Une gare accessible pour les personnes à mobilité réduite



A l'exemple d'autres grandes gares européennes, la gare de Namur s'est efforcée d'offrir de nombreux repères et un meilleur confort à tous ses voyageurs avec une priorité pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Plusieurs aménagements ont été conçus spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite :

Ascenseurs : équipés d'une boîte vocale et d'indications en braille, ils relient l'entrée principale aux guichets et ceux-ci aux quais.

Escalators : facilement accessibles, ils permettent aux nombreux voyageurs de la gare d'aller de l'entrée principale ou de l'entrée via le Boulevard du Nord vers les guichets et de ceux-ci vers les quais.

Escaliers : pour les personnes de petite taille, des doubles mains courantes sont installées dans toutes les cages d'escaliers (encore à réaliser).



Dalles : trois types de dalles sont utilisées dans la gare de Namur et permettent aux mal-voyants de faciliter leurs déplacements dans la gare :

>> dalles striées: elles indiquent une **direction**. Les rayures guident les mal-voyants à travers la gare.

>> dalles en caoutchouc: elles indiquent un **changement de direction** entre les dalles striées. On les retrouve entre deux alignements de dalles striées, par exemple à la sortie des ascenseurs.

>> dalles à protubérance: on les retrouve à l'approche des quais, ascenseurs, escaliers, escalators. Elles indiquent la **présence d'une zone à risque**.

Un guichet pour les personnes à mobilité réduite. Afin d'aider au mieux les personnes à mobilité réduite qui souhaitent voyager en train, un guichet spécifique a été aménagé pour répondre à leurs demandes. D'aspect identique aux autres guichets, celui-ci est toutefois plus large et une tablette peut être abaissée à hauteur du client afin de faciliter l'échange des documents. ■



Pages d'histoire

Naissance de la toute première gare

La première gare de Namur date de 1843. A cette époque, elle se limitait à un bureau provisoire avec deux salles d'attente et une remise pour les colis. Le tout présentait une superficie de quelque 140 m². A proximité, il y avait aussi une remise pour locomotives. Les installations étaient donc réduites au minimum en raison de la faible exploitation ferroviaire. L'exploitation a débuté le 2 août 1843 avec deux trains dans chaque sens entre Namur et Charleroi. C'était peu et les Namurois furent déçus.

La première gare de Namur construite en dur date de 1851. En terme d'exploitation, ses capacités d'accueil étaient loin d'être suffisantes pour le trafic en provenance de Liège et de Charleroi, seules liaisons en service à cette époque.

Les installations de la gare comportaient 6 voies en impasse. La longueur de la gare était de 300 m et il n'y avait pas de quais d'embarquement mais juste un terre-plein légèrement surhaussé entre les voies. Le bâtiment de la gare avait une longueur de 20 m et un étage pour les bureaux du personnel. La gare accueillait les voyageurs (2 salles d'attente) et servait aussi de magasin pour les nombreux colis et bagages. Un hangar de 720 m² équipé de 3 voies permettait de garer les locomotives. Un grand réservoir à eau assurait l'alimentation des locomotives. Pendant près de 10 ans, le service des trains resta relativement réduit. Entre 1851 et 1861, de nouvelles lignes sont inaugurées: Bruxelles - Namur en 1854 et Namur - Arlon en 1858.

La gare de Namur se trouve alors au cœur d'une véritable étoile ferroviaire. La liaison Namur - Dinant ne sera opérationnelle qu'en 1862.

Lorsque la jonction a été opérée avec la ligne de Liège, la gare de Namur a développé son activité en cessant d'être une gare "terminus". Il était alors indispensable de construire une gare avec une capacité d'accueil plus importante.

Une nouvelle gare monumentale

En 1861, les travaux de construction d'une nouvelle gare ont débuté.

Celle-ci, inaugurée en 1864, se présentait, dans son aspect extérieur, comme la gare actuelle, pour ce qui concerne le gros œuvre. Elle a été imaginée par l'architecte Lambeau, à qui l'on doit plusieurs autres gares.

Avec sa façade néoclassique ornée des blasons des 9 provinces, c'est une des plus belles du pays. La partie centrale de la façade principale est remarquable. Trois portes élégantes, de 8 m de hauteur, dessinent le portique que complète un attique couronné par un fronton percé pour accueillir une horloge.



Les proportions de l'ensemble sont parfaites car du centre s'étendent deux ailes de bâtiment de proportions plus modestes. Les bureaux des divers services de la gare sont installés dans ces deux ailes.

On entrerait dans la gare par un grand corridor. A droite de l'édifice, on trouvait la salle d'attente des premières classes. Cette salle d'une élévation de 9 m était un modèle de simplicité et d'élégance. La salle de troisième classe était placée à la gauche. De ces salles, on pénétrait sous la vaste verrière, toute construite en fer.

Le coût total de la réalisation de la gare de Namur s'est élevé à 500.601 francs.

La gare et ses environs

En face de la gare, la destruction des remparts de la ville a permis de dégager une place d'envergure où vinrent progressivement s'installer des hôtels et des restaurants, un grand magasin, et de nombreux cafés et petits commerces.

La gare couverte, dont il ne reste rien, présentait pour la partie centrale, une immense halle métallique et vitrée recouvrant les voies 1 à 5 en face du bâtiment de la gare.

Une autre halle recouvrait les voies latérales 8 à 10 côté Dinant. Une troisième surplombait les voies 11 à 13 côté Charleroi.

Ces halles ont été démontées progressivement pour disparaître tout à fait en 1932.

Un autre aspect méconnu de la gare, ce sont les souterrains réalisés en 1909

et qui se prolongeaient sous le bâtiment pour déboucher Place de la Station par des escaliers.

Grâce à ces souterrains, on pouvait passer d'un quai à l'autre sans danger. On pouvait aussi sans traverser les salles d'attente, ni les sorties ordinaires, gagner directement la Place de la Station depuis n'importe quel quai.

Ces souterrains auront représenté un immense progrès en matière de sécurité.

En 1900, il y avait 2 remises à locomotives et trois plaques tournantes.

Lors de la Première Guerre Mondiale, la gare de Namur a beaucoup souffert du conflit.

Après le départ des Allemands, la gare et les quais étaient dans un état de délabrement épouvantable. Pendant les quatre années de guerre et surtout dans les dernières semaines du grand drame, les toitures vitrées de la gare furent gravement avariées. Il a fallu remplacer environ 17.000 carreaux.

Un gigantesque travail de nettoyage et de réparation a alors été entrepris par les cheminots pour redonner un aspect présentable à l'édifice.

Une modernisation continue

En 1928, un nouveau travail de remise en valeur est entrepris. A l'extérieur, les menuisiers et les peintres réparent et embellissent les portes et fenêtres.



Les pierres de taille sont grattées et nettoyées. A l'intérieur, on rénove les bureaux, on renouvelle les parquets.

Les travaux de modernisation et de rénovation se poursuivirent au fil du temps.

En 1960, il n'y avait plus de remise à Namur et il ne restait qu'une plaque tournante, disparue depuis. Il existait encore deux cabines de signalisation (une de chaque côté de la gare) et un poste de garde excentrique. Tout cela a été modifié avec les années. La plupart des modifications intervenues sont le résultat du progrès et de la technique: une seule cabine électrique peut en effet remplacer plusieurs cabines mécaniques. Par ailleurs, les manœuvres se sont simplifiées et les activités de la gare ont évolué en fonction des circonstances économiques et des nouveaux principes d'exploitation.

Entre 1969 et 1977, l'ensemble de l'intérieur de la gare a encore connu une transformation complète.

En 1986, Namur est devenue la capitale de la Wallonie. A ce titre, elle est égale-

ment une ville carrefour dans le domaine des transports. Il était indispensable d'adapter les espaces aux nécessités économiques du moment et aux nouvelles habitudes des voyageurs. Il était aussi nécessaire d'inscrire la gare dans le développement urbain.

L'objectif de la SNCB était de créer une nouvelle gare de conception moderne qui offre à la clientèle davantage de confort, un accueil de grande qualité et qui permette un flux plus rapide des trains de voyageurs et de marchandises circulant sur des voies séparées.

Une nouvelle gare pour la capitale de la Wallonie

Namur, première gare de Wallonie en nombre de voyageurs, devait dès lors se doter d'une nouvelle infrastructure ferroviaire digne d'un nouveau siècle placé sous le signe de la mobilité. Un chantier titanesque allait débuter. ■

La complémentarité des modes de transports

L'intégration urbaine a été le premier souci des concepteurs du projet.

La complémentarité avec les autres moyens de transport a aussi été un pôle de réflexion majeur.

Les bus

Le terminal de bus situé à deux pas de la gare continue à offrir les meilleures correspondances avec les trains. Ce système fonctionne de façon optimale.

La circulation automobile

Comme pour chaque centre ville, la circulation automobile pose problème.

L'objectif des autorités communales est de favoriser une plus grande mobilité en permettant aux usagers de passer facilement d'un moyen de transport à l'autre notamment avec la création de nombreux emplacements de stationnement.

Dans cette optique, autour de la gare, il est apparu indispensable de modifier la circulation urbaine.

Un des changements importants concerne la circulation routière de transit qui passe dorénavant dans un tunnel aménagé en dessous du MET et la circulation locale qui reste autorisée en surface.

Par ailleurs, dans les sous-sols du bâtiment du MET, 700 places de stationnement ont été aménagées.



Le niveau -3, appartenant à la SNCB, avec ses 369 emplacements est réservé à sa clientèle.

De l'autre côté de la gare, la place de la Station sera rénovée pour rendre

les espaces aux piétons et mieux canaliser la circulation routière.

En face de la gare, un projet est à l'étude pour concevoir l'espace comme un semi-piétonnier avec une circulation locale pour la dépose rapide des voyageurs. ■

Un trait d'union dans la ville

La dalle de la gare de Namur offre l'avantage d'une excellente intégration dans le paysage proche. Par ailleurs, en jetant un pont entre les deux côtés des installations ferroviaires, cette plateforme rétablit une continuité naturelle dans le tissu urbain, en même temps qu'elle assure un accès vers les quais.

Lorsque la décision de rénover la gare fut prise au début des années 90', les dirigeants de la SNCB se concertèrent avec les autorités namuroises et les responsables de la Région wallonne.

Une dalle comme trait d'union

Très vite, l'idée de réaliser une dalle s'imposa comme la solution optimale pour chacun.

Pour la SNCB, la dalle constituait un gain considérable d'espace pour une gare en plein essor. Depuis de nombreuses années, les bâtiments de la gare avaient atteint un niveau d'utilisation maximale.

Pour la Région wallonne, cette dalle allait compléter la construction, côté Boulevard du Nord, du bâtiment du MET. Ce ministère allait ainsi trouver une localisation optimale en ville.

Enfin, pour la Ville de Namur, cette dalle permettait de créer un nouvel axe de liaison entre le Nord et le Sud de la Ville. Cette dalle équipée pour répondre aux besoins de tous pouvait véritablement initier un flux de passage supplémentaire au-delà des seuls utilisateurs du train.

Dans la réflexion, chacun des partenaires a tenu compte de l'environnement local.

La SNCB a conservé la façade magistrale datant de 1864 et l'a restaurée de la meilleure manière qui soit en faisant appel à des artisans spécialisés. Les espaces intérieurs de la gare ont été réaménagés pour s'adapter à la réalité d'une gare du 21^e siècle. L'ancienne salle d'attente s'est métamorphosée en hall d'accueil lumineux et doté d'équipements modernes: escalators, ascenseurs panoramiques, escaliers en métal et en verre.

La Région wallonne a construit le MET comme une véritable artère de communication composée de plusieurs bâtiments en escalier. Ceux-ci sont dotés de points de passage favorisant la circulation entre les deux quartiers de la ville.

La Ville de Namur profite de l'occasion pour repenser à la fois la circulation et l'aménagement des espaces publics à proximité de la gare.

Grâce à une réalisation de cette envergure, les acteurs namurois peuvent être fiers de ce projet commun.

Dotée d'une magnifique gare, Namur pourra plus que jamais remplir son rôle de capitale wallonne et de pôle d'attraction pour toute une région. ■



Pour vous remercier de votre patience et de votre compréhension lors des travaux en gare de Namur, nous vous invitons à découvrir "la gare de Namur en fête" !

Au programme :
expositions, exposition de matériel à quai – dont le train royal de Léopold III et de Baudouin I^{er}, animations, concerts... Vous pourrez aussi découvrir en exclusivité en gare, un simulateur de conduite et vivre l'expérience des conducteurs de trains. Nous vous attendons nombreux lors de ces journées de découverte et de fête.



086 6147502 50

CARTE D'IDENTITÉ DE LA GARE

En termes de passagers, Namur est la première gare de Wallonie, devant Liège-Guillemins et Ottignies, et la 6^{ème} gare du pays. Quelques caractéristiques en 2000 :

- >> nombre moyen de voyageurs par jour de semaine : 18.553
- >> nombre moyen de voyageurs le samedi : 6412
- >> nombre moyen de voyageurs le dimanche : 5900
- >> nombre de trains de voyageurs par jour : 400
- >> nombre de trains de marchandises par jour : 250

02.07 198-96

"Namur côté gare" est une édition de la SNCB.

Editeur responsable
L. Gillieux, SNCB UCC Communication,
Rue de France 85, 1060 Bruxelles

Info Projets
Ligne-info de la SNCB
02 526 37 79

Info Voyages SNCB
Belgique 02 555 25 55
étranger 02 528 28 28

Design
Image Plus

Infos voyageurs :
081 25 22 22 (de 8h30 à 19h00)

