

Quelles perspectives pour la gare de Namur métamorphosée ?

Le trafic voyageurs intérieur va continuer à se développer. Cette croissance impose un service attractif grâce entre autres à un meilleur accueil, une accélération des vitesses commerciales et un plus grand confort dans les trains.

Le trafic international va lui aussi augmenter dans un proche avenir du fait de l'intensification des déplacements en Europe et du souhait de faire

une place plus large au transport ferroviaire dans ce processus. Namur se trouve en effet sur la ligne reliant les trois villes-sièges des principales institutions européennes: Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

Le trafic de marchandises s'intensifiera également, notamment dans le domaine des trains complets et du trafic combiné, qui transporte des conteneurs et des remorques de camions sur des wagons spécialement équipés. Dans ce domaine, compte tenu de la structure de notre réseau et du relief de la Belgique, Namur reste un point de passage obligé pour plusieurs courants de trafic.

D'ici 2005, grâce aux investissements entrepris par la SNCB pour repenser en profondeur le site ferroviaire de Namur, en coordination avec ceux de la Région wallonne et de la Ville de Namur, la nouvelle gare offrira à sa clientèle des installations complètement renouvelées, offrant des services performants répondant aux attentes des voyageurs du nouveau millénaire, et permettant de relever les nouveaux défis de la mobilité.



EN BREF

La gare de Namur en quelques chiffres

En termes de passagers, Namur est la première gare de Wallonie, devant Liège et Ottignies, et la 6ème gare du pays.

- Nombre moyen de voyageurs par jour de semaine: 18.553 (2000)

- Nombre moyen de voyageurs le samedi: 6412 (2000)

- Nombre moyen de voyageurs le dimanche: 5900 (2000)

- Nombre moyen de voyageurs par semaine: 105.077 (2000)

- Nombre de train de voyageurs par jour: 400

- Nombre de train de marchandises par jour: 250

- Superficie totale de la dalle au-dessus des voies: 11.000 m²

- Places de parkings: 369 dans le parking de 700 places sous le MET

- Budget global de rénovation (gare et environs): 4,5 milliards FB (111,5 millions euros) dont environ 2 milliards sont déjà investis actuellement.

- Coût de la nouvelle cabine de signalisation: 1 milliard FB (24,8 millions euros)

Travaux sur la ligne Bruxelles - Namur - Luxembourg

L'axe Bruxelles-Luxembourg est l'un des plus importants du réseau belge tant pour les trains de voyageurs que pour le trafic marchandises. Au cours des douze prochaines années, la SNCB consacrera quelque 13 milliards de FB (322 millions euros) à sa modernisation, ce qui permettra - à terme - une réduction des temps de parcours et une plus grande régularité du trafic. Dans l'immédiat, la réalisation des travaux programmés entraîne des allongements de temps de parcours, qui ont été intégrés aux horaires en vigueur depuis le 10 juin 2001 (informations dans un dépliant spécifique, disponible dans votre gare).

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

Éditeur responsable
L. Gilliaux, SNCB UCC Communication,
Rue de France 85, 1060 Bruxelles

Info Projets
Ligne-info de la SNCB
079 35 48 00

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

Design
Image Plus

Namur côté gare

Journal gratuit d'informations de la gare de Namur

Nr.1 - Automne 2001

Une gare en mutation



à un besoin croissant de place pour ses fonctions administratives en pleine expansion. En un mot, le projet est global!

Pour le transport ferroviaire proprement dit, le défi est important. Georges Dupont nous le résume: *Pour bien comprendre l'enjeu et les défis à relever, il faut détailler le trafic qui passe par Namur à savoir la dorsale wallonne Mousson - Liège - Herstal, l'axe Bruxelles - Luxembourg, la ligne Namur - Dinant qui se prolonge sur l'axe marchandises Athus - Meuse qui relie le nord du pays au Luxembourg. Ces deux derniers axes acheminent également des trains internationaux vers l'est de la France, la Suisse et l'Italie.*

En résumé, Namur accueille chaque jour 400 trains de voyageurs nationaux et internationaux et 250 convois de marchandises. Avec 7 voies passantes jusqu'il y a peu, le trafic n'était pas vraiment accéléré. Sans oublier une coexistence délicate entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

suite page 2/30

Prendre le train tous les jours dans une gare en chantier, nous sommes

d'accord, ce n'est pas très agréable, malgré le fait que tout est mis en œuvre pour réduire au maximum les inconvénients pour les voyageurs. Les travaux en gare de Namur permettront de disposer d'un espace à la pointe du transport ferroviaire du XXI^{ème} siècle.

En tant qu'utilisateur régulier de la gare, vous n'avez pas manqué de relever le contraste entre la façade monumentale construite au milieu du XIX^{ème} siècle et les constructions contemporaines au Boulevard du Nord dont la plus spectaculaire est actuellement celle du MET, le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports. Ce que les travaux ne vous permettent pas encore de constater, c'est la future intégration harmonieuse de l'ensemble.

En attendant le résultat final, profitons-en pour rappeler les principaux objectifs de ces travaux.

Pourquoi ces travaux ?

La gare de Namur joue un rôle-clé à plusieurs niveaux, explique Georges Dupont, chef de service faisant fonction, au centre d'activités "Patrimoine" de la SNCB et, à ce titre, chef de projet. Elle est à la jonction des trafics voyageurs Nord-Sud et Est-Ouest de Wallonie.

Elle constitue aussi un point de passage important pour le trafic de marchandises. Enfin, elle occupe une position centrale au sein de la capitale de la Région wallonne. Pour toutes ces raisons, la transformation de la gare de Namur est très particulière.

Malgré son charme désuet, l'ancienne gare ne correspondait plus aux exigences actuelles de trafic et d'accueil des voyageurs. Voilà pourquoi au début des années nonante, la décision a été prise de la moderniser radicalement. Pour la SNCB, il s'agissait d'augmenter les performances des infrastructures ferroviaires, notamment

au niveau de la vitesse, et d'améliorer l'accueil et le confort des voyageurs.

Pour la ville de Namur, la volonté était de mieux intégrer la gare dans un environnement urbain en pleine mutation. Enfin, la Région wallonne devait répondre





suite de la page 3 >>

Quatre objectifs Séparer les trafics voyageurs et marchandises

Quand les travaux seront terminés, les voies 1 et 2 serviront uniquement au trafic de marchandises. Pour les voyageurs, les convois ne seront même plus visibles car les voies seront enfermées dans un caisson en béton isolé acoustiquement, aménagé sous toute la longueur de la dalle. Les deux trafics seront ainsi totalement séparés. Les trains marchandises n'utiliseront plus la ligne 161 avec la forte rampe 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, ces trains se dirigeront soit vers la ligne de Liège, soit vers la ligne de Dinant et au-delà l'axe Athus-Meuse.

Augmenter le nombre de voies pour accroître la fluidité du trafic

Il y en aura 11 au total dont 9 pour le trafic voyageurs.

Augmenter la vitesse des trains en entrée et en sortie de gare

L'intersection de la dorsale wallonne Mouscron - Liège - Herstal et de la ligne Bruxelles-Arlon constitue un véritable goulet d'étranglement qui freine tout le trafic, explique Georges Dupont. En effet, la configuration des voies, des aiguillages et croisements aux abords de la gare impose des limitations de vitesse à 40km/h sur environ 2km à l'approche et à la sortie de la gare. Pour y remédier, nous allons construire un pont-tube au-delà du pont de la Chaussée de Louvain de manière à supprimer ce fameux croisement. Le gain de temps sera appréciable, soit plus de deux minutes par trajet, notamment parce que la vitesse d'approche des trains de voyageurs va passer de 40 à 80 km/h, alors que les convois de marchandises pourront tenir les 80 km/h durant toute la traversée de MET.

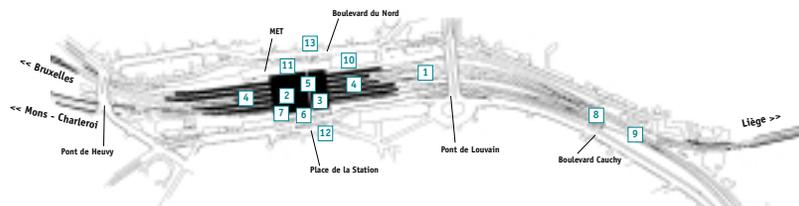
Améliorer l'accueil des voyageurs et augmenter les capacités de la gare

Telle qu'elle existait jusqu'à présent, la gare de Namur était très limitée dans

son espace. A l'image des solutions déjà appliquées dans des villes suédoises (Malmö, Stockholm, Göteborg), néerlandaise (Utrecht), française (Rennes) ou espagnole (Madrid), les responsables du projet "Namur" ont choisi de couvrir la gare d'une dalle. Cette solution répond non seulement à la nécessité d'augmenter l'espace disponible, mais elle présente également le grand avantage de réduire la coupure entre les deux quartiers de la ville. On pourrait presque dire que la construction de la nouvelle gare constitue une opération de chirurgie esthétique pour Namur. Nous créons une nouvelle rue et nous allons la faire vivre, commente Georges Dupont. Cette gare-passerelle remplit une fonction directement centrée sur le transport ferroviaire, mais elle constitue également un point de passage central dans la ville, qui était quasiment inexistant jusque-là. En plus, il y a un accès direct vers les bâtiments du MET.



Travaux d'aménagement de l'entrée principale.



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. Rénovation du couloir sous voies
6. Réaménagement de l'actuel bâtiment des voyageurs
7. Une nouvelle cabine de signalisation
8. Rénovement de la passerelle d'Herbatte

9. Construction d'un pont-tube
10. De nouvelles places de parking
11. Les bâtiments du MET
- 12/13. Des espaces publics réaménagés

Une gare multiservices

Les gares d'aujourd'hui et de demain sont bien plus que des gares! Sans aller jusqu'à suivre l'exemple du Japon, la gare de Namur va progressivement élargir sa gamme de services.

Le plus évident actuellement est celui de la gare de Bruxelles-Midi qui devient progressivement un véritable centre commercial et il sera encore plus demain lorsque son projet hôtelier sera terminé.

A Namur, l'objectif des concepteurs de la nouvelle gare s'inscrit dans la même perspective, mais il est aussi adapté à la réalité et à la taille de la ville. Cela dit, la dalle de recouvrement constitue une opportunité rare et exceptionnelle pour développer ce projet de gare multiservices.

L'entrée principale

Quand elle sera opérationnelle, la gare de Namur vivra dès le rez-de-chaussée. Entièrement rénové, l'ancien bâtiment voyageurs n'abritera plus les guichets, qui seront dorénavant situés sur la dalle, accessible par deux escalators, deux ascenseurs panoramiques (accessibles aux personnes à mobilité réduite), ainsi que par un monumental escalier central. L'entrée principale comprendra également une petite dizaine de commerces situés côté Place de la Station (magasins, cafétéria, librairie ...).

détails architecturaux: le hall d'accueil prendra des allures résolument contemporaines, aérées; nombreuses structures en verre (escalators, ascenseurs ...), charpentes métalliques apparentes grises, béton architectonique, pierre de France, revêtement de sol en petit granit

En Europe en général et en Belgique en particulier, on est loin de cet exemple japonais dont nous ne sommes d'ailleurs pas convaincus qu'il représente un modèle à suivre. Par contre, la SNCB a la volonté de multiplier les services à la clientèle dans les gares qu'elle rénove. L'exemple



Détails architecturaux.

- zones d'attente et de circulation des voyageurs
- espace consignes et bagages
- installations sanitaires
- locaux de services de la SNCB
- locaux de la police fédérale et du service SNCB de gardiennage

détails architecturaux: dans la lignée de l'entrée principale, la dalle arborera un look adapté à l'espace, dominant libre cours au flux de lumière: façades de verre et de zinc, structures apparentes en acier gris clair, habillage des colonnes et gardes-corps en pierre bleue, revêtement de sol de couleur gris clair.

Le reste de la surface est destiné à accueillir des commerces qui compléteront la palette de ceux du rez-de-chaussée. Il serait actuellement prématuré de dresser une liste des futurs magasins implantés dans la gare. La volonté des promoteurs est de proposer aux utilisateurs, qu'ils soient voyageurs ou simples piétons passant d'un quartier à l'autre de la ville, la palette la plus large

possible de commerces complétant l'offre actuelle que l'on peut trouver sur la place de la gare elle-même.

La dalle et ses accès, principalement par le grand hall rénové, deviendront ainsi une véritable "rue commerçante" à destination non seulement des voyageurs mais également des personnes qui travaillent et qui circulent dans les quartiers qui bordent la gare.

Et au-dessus de la dalle?

Le grand espace au-dessus de la dalle fait l'objet d'un projet de complexe cinématographique à l'initiative d'un promoteur privé. Ce projet fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme qui est en cours d'examen auprès des autorités compétentes.



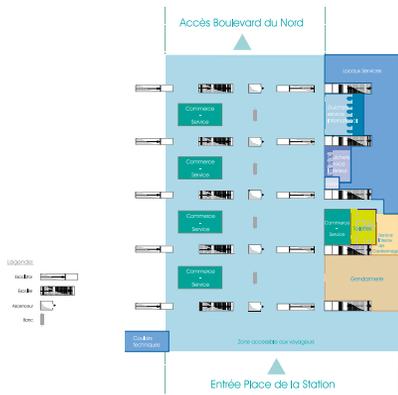
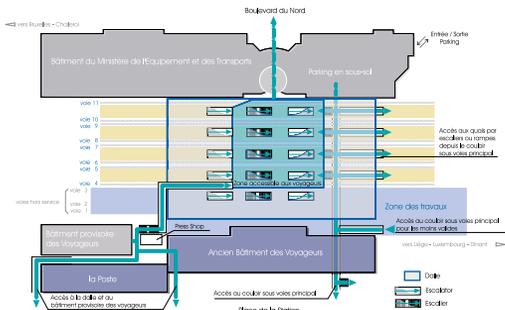
▲ Les infrastructures d'accueil voyageurs sur la dalle. ▼



La dalle: au cœur de la gare

Sur la dalle, qui représente une surface totale de 11.000 m², la SNCB placera tous les services nécessaires à l'exploitation de la gare pour les voyageurs, utilisant une superficie de 5.000 m². Nous nous trouverons dans le centre névralgique de la gare:

- accès vers les quais
- travel center avec 6 guichets internationaux, 4 guichets pour le réseau intérieur et un guichet spécialement accessible aux personnes à mobilité réduite



En pratique

Comment accéder à la dalle ?

- >> au départ de l'entrée principale, Place de la Station via les escaliers, escalators et ascenseurs
- >> depuis le Boulevard du Nord et le bâtiment du MET, via les escaliers, escalators et ascenseurs
- >> via l'actuel couloir sous-voies rénové et les quais

Comment accéder aux quais ?

- >> à partir de la dalle, via les escaliers, escalators et ascenseurs
- >> via l'actuel couloir sous-voies, via les escaliers et les rampes

Affectation des voies à partir de 2004/2005

- >> Voies 1 et 2 : trains de marchandises
- >> Voies 3 et 4 : trains de la dorsale wallonne
- >> Voies 5 à 8 : trains L et trains qui changent de ligne
- >> Voies 9 à 11 : trains de la ligne Bruxelles-Luxembourg

Le calendrier des travaux

En tant qu'utilisateur de la gare, vous la connaissez en travaux depuis quelques années déjà. En effet, les premiers travaux ont débuté en 1993. La SNCB a fait le maximum pour que le chantier ne perturbe pas trop vos passages dans la gare et les horaires des trains.

Les travaux dans une gare en activité sont toujours complexes. Il n'est en effet pas question d'arrêter ne fut-ce qu'un jour le trafic, tant voyageurs que marchandises. En plus, la construction de la dalle au-dessus des quais a été une opération délicate que le maintien en activité des voies a encore rendue plus complexe.

Travaux déjà effectués

- > Renouvellement de toutes les voies avec la création des quais et des accès correspondants
- > Construction de la dalle couvrant l'ensemble des voies et reliant les deux côtés de la gare (gros-œuvre)
- > Mise en service de 10 escalators permettant un accès aisé entre la dalle et les quais (décembre 2000)
- > Restauration de la façade en pierre de France

Travaux en cours

- > Rénovation intégrale du hall d'accueil et d'accès à la dalle de couverture des voies (termination: fin printemps 2002)
- > Rénovation complète de l'intérieur de l'ancien bâtiment destiné aux services de la SNCB et aux locaux techniques, notamment une toute nouvelle cabine de signalisation à commande informatique. Dans sa phase finale de développement, la cabine contrôlera aussi, outre les installations de la gare, les circulations dans une large zone: jusqu'à



Jemeppe sur la ligne de Charleroi, jusque Rhinnes inclus en direction de Bruxelles, au-delà d'Andenne sur la ligne de Liège, Haversin sur la ligne du Luxembourg et Dinant sur la ligne de la Meuse.

Travaux d'aménagement d'entrée principale.



Travaux futurs

- > Juin 2002: mise en service de l'entrée principale de la gare et installation de tous les services destinés aux voyageurs sur la dalle. A ce moment, les travaux ayant un impact direct sur les voyageurs utilisant la gare de Namur seront terminés. Le bâtiment provisoire des voyageurs, ainsi que les passerelles, seront démontés.
- > A partir de la mi-2002: construction du pont-tube à hauteur du Boulevard

Cauchy côté direction Liège/Arton pour que les trains est-ouest et nord-sud se croisent sur deux niveaux.

- > Courant 2004: renouvellement de la passerelle d'Herbatte à l'est de la gare et du pont de Louvain, entre le boulevard d'Herbatte et le boulevard Cauchy.
- > Fin 2004: isolation définitive des voies 1 et 2 réservées au trafic de marchandises.
- > 2005: la rénovation fondamentale de la gare de Namur et de ses accès sera entièrement terminée.



Les travaux d'aménagement de la gare de Namur sont réalisés dans le cadre du plan Star 21 de la SNCB.

Histoires autour d'une façade

Avez-vous déjà regardé la "nouvelle" façade de la gare de Namur sous le soleil? Qui dirait que cette vénérable et superbe construction est âgée de 140 ans?

Certains d'entre vous se rappellent sans doute encore ces manuels scolaires racontant la construction des premières lignes de chemin de fer en Belgique, notamment la pionnière, à savoir celle qui reliait Bruxelles et Malines. Le train avançait alors à une vitesse *incroyable* au point que d'aucuns jugeaient qu'il était mauvais pour la santé. Les wagons pour voyageurs comportaient alors trois classes dont la dernière était plus que sommaire! Le rail était lancé, il n'allait pas s'arrêter en aussi bonne voie.

A la place des fortifications

La première ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Namur fut construite en 1843, via Manage et Braine-le-Comte. Pour choisir l'emplacement de la gare, les responsables de l'époque n'hésitèrent pas longtemps. Au centre de Namur, le long des anciennes fortifications désormais inutiles, un vaste espace non bâti semblé être réservé pour y construire la gare. Ce n'est qu'une vingtaine d'années plus tard, en 1861 que la construction de la gare fut lancée. Elle durera plus de trois ans avec une inauguration le 11 novembre 1864. L'architecte de l'époque a conçu une façade néoclassique.



Comme nous sommes encore dans les toutes premières années du Royaume de Belgique, c'est tout naturellement que le bâtiment est orné de blasons représentant principalement des villes belges.

Un espace public

Parallèlement, la ville se lance dans la destruction des remparts en dégageant ainsi un vaste espace. La Place de la Gare (ou Place de la Station) est née. Elle sera vite équipée de restaurants, d'hôtels, d'un grand magasin, de petits commerces et de nombreux cafés. Les photos d'époque nous montrent d'élégants passants en redingotes et robes à crinolette qui flânent sur une place traversée par les voies du tramway et bordées par un parc arboré qui disparu. Devant le parc, une aubette vend des "journaux et publications" diverses.

Au fil des ans, la Place de la Station va changer alors que la gare, à tout le moins le bâtiment principal, va rester comme un témoin immuable du XIX^{ème} siècle. Avec le recul, il faut bien reconnaître aujourd'hui que ce vénérable bâtiment a vu se produire devant lui bien des changements catastrophiques. Dans les années soixante, Namur, comme toutes les autres villes, connaît l'époque du tout à l'automobile avec un espace de plus en plus réduit pour les passants. Depuis lors, le trafic n'a fait qu'augmenter. Jusqu'il y a quelques mois, la couleur grise, sinon même noire, de la belle façade était là pour en témoigner.

La façade: tout un art

Symbole du passé, la façade de la gare de Namur sera également un témoin de l'avenir. Elle n'est pas classée mais, de toute manière, personne n'aurait souhaité sa destruction. Bien au contraire, grâce au travail de Christian Bourgeois, architecte à la SNCB, elle sera intégrée de manière harmonieuse dans une gare au nouveau visage. Dans le même temps, elle connaît une nouvelle jeunesse, comme l'explique Christian Bourgeois: *Le nettoyage de la façade faisait évidemment partie des priorités dès le départ, mais il fallait encore trouver le meilleur moyen et surtout le plus durable pour récupérer la pierre*



de France. Le travail, confié à une société française, consiste à raboter la pierre, autrement dit à la retailleur sur une profondeur de six à dix millimètres suivant les endroits. Vu les nombreuses moulures, on peut vraiment affirmer qu'il s'agit d'un travail artisanal. Au terme de ce ravalement, la façade est traitée avec un produit anti-mousse et hydrofuge sans que la protection naturelle de la pierre ne soit atteinte. Etant un matériau naturel, la pierre doit en effet respirer. Enfin, un système électrique basse-tension, installé aux endroits stratégiques, permettra d'écarter les pigeons sans que ces volatiles indésirables n'aient à souffrir du moindre mal.

Cent soixante années après sa construction, la façade de la gare de Namur est prête à affronter les décennies du premier siècle du troisième millénaire!



Une gare dans et pour la ville



Quand le chemin de fer est apparu au XIX^{ème} siècle, les pionniers n'eurent pas d'état d'âme. Envers et contre tout, le rail devait amener les voyageurs au cœur des villes, quitte à provoquer de véritables blessures dans les cités. Namur n'a pas échappé à la règle mais bien plus, un facteur de cohésion que de division urbaine.

Le passage du rail au centre de la ville de Namur en a modifié la physionomie depuis des décennies. Lorsque la gare de Namur fut inaugurée en 1864, les responsables de la ville utilisèrent sa présence pour créer en face un espace dont le nom même est évocateur: Place de la Station. L'intention était louable mais de l'autre côté du superbe bâtiment, il fut nécessaire d'utiliser une immense superficie pour accueillir les convois. De l'autre côté du pont de Heuvy

et bien au-delà du pont de la Chaussée de Louvain, un immense espace constitue ainsi depuis plus d'un siècle un véritable barrage pour les habitants des deux rives du chemin de fer.

Dès que la décision fut prise au début des années nonante de renouveler la gare, les responsables de la SNCB se concertèrent avec les autorités de la ville de Namur et de la Région wallonne. Chacun des partenaires amena avec un lui objectif précis: la SNCB voulait construire une nouvelle gare pour dynamiser le transport par train, la Région wallonne souhaitait trouver une bonne localisation pour l'un de ses deux ministères importants et la ville de Namur cherchait à réduire la fracture ferroviaire et à rapprocher ainsi les deux parties de la ville, à savoir le centre de Namur et le quartier de Bommel.

La dalle comme trait d'union

Cette conjonction de plusieurs volontés ainsi que l'addition des énergies et, par voie de conséquence, des budgets, permit de mettre sur le tapis des idées estimes impossibles jusqu'à ce moment. C'est ainsi que le principe de la dalle s'imposa rapidement comme étant la meilleure solution. Pour les chemins de fer, la dalle constitue un gain

considérable d'espace pour une gare en plein développement alors que les bâtiments anciens avaient depuis longtemps atteint leur niveau d'utilisation maximale. Pour la Région wallonne, la future dalle allait idéalement compléter la construction, côté Bommel, du bâtiment du Ministère de l'Équipement et des Transports. Enfin, la Ville de Namur trouvait ainsi le meilleur moyen d'agrandir en quelque sorte la Place de la Station et, surtout, de créer un nouvel axe de liaison du Nord au Sud de la ville. Là où le tunnel peu engageant jouait tant bien que mal un rôle purement utilitaire, la dalle équipée pourra vraiment initier un flux de passage bien au-delà des seuls usagers du chemin de fer.

Une gare et son environnement

A partir du moment où la décision de couvrir la gare fut prise, le reste du projet allait naturellement découler de cette donnée de base tout à fait essentielle. Sur le plan architectural, chaque promoteur a tenu compte de l'environnement. La SNCB a évidemment maintenu intégralement la façade du bâtiment d'origine, tout en faisant évoluer l'intérieur en fonction des besoins d'une gare contemporaine. La Région wallonne a construit le MET non pas comme un bloc uniforme mais comme



une véritable rue composée de plusieurs bâtiments en escalier. Elle a également équipé les bâtiments des points de circulation nécessaires pour favoriser la circulation entre les deux parties de la ville. C'est presque sans vous en rendre compte que vous passez aujourd'hui sous le MET pour déboucher boulevard du Nord. Enfin, la Ville de Namur profite de l'occasion pour repenser à la fois la circulation et l'aménagement des espaces publics tout autour de la gare.

Un vrai projet urbain

L'ensemble du projet est à la fois ambivalent, financièrement important et long à mener à bien. En nous projetant quelques années en avant, il est désormais facile d'imaginer ce que sera le centre élargi de Namur avec de nombreux magasins répartis de tous les côtés, des passants locaux, des navetteurs et à leur service tous les transports en commun, le tout dans une superficie certes agrandie mais à taille et à aspect nettement plus humain que par le passé. La cicatrice sera enfin refermée et Namur pourra plus que jamais remplir son rôle de capitale wallonne et de pôle d'attraction pour toute une région.

Train-bus-auto: jouer la complémentarité

Si les concepteurs de la rénovation de gare de Namur ont étroitement veillé à son intégration urbaine, ils ont également travaillé à l'organisation d'une véritable complémentarité avec les autres moyens de transport, en collaboration avec la Région wallonne et la Ville de Namur.

Bus

Au niveau des correspondances train-bus, il n'y a pas de changement. Le terminal des bus reste toujours à deux pas de la gare ferroviaire.

La circulation automobile

Concernant la circulation automobile, qui n'est évidemment pas du ressort de la SNCB, l'objectif est d'assurer une plus grande mobilité tout en permettant aux usagers de passer facilement d'un moyen de transport à l'autre notamment par la création de nombreux espaces de parking. Autour de la gare, la circulation urbaine est également modifiée de manière radicale.

Le changement le plus évident à l'heure actuelle se situe Boulevard du Nord avec une distinction entre la circulation routière de transit qui passe dans un tunnel aménagé en dessous du MET et la circulation locale qui restera admissible en surface. En sous-sol du Ministère

de l'Équipement et du Transport, un parking de 700 places est déjà aménagé. L'étage inférieur (-3) appartient à la SNCB qui y réserve 369 places pour ses clients.

De l'autre côté de la gare, la Place de la Station fera l'objet d'une rénovation qui visera à rendre les espaces aux piétons et à mieux canaliser la circulation des véhicules.

L'espace situé en face de la gare devrait être aménagé en semi-piétonnier, avec maintien d'une circulation locale pour la dépose rapide des voyageurs.

Il est également prévu d'aménager aux abords de la gare un cheminement pour les malvoyants.

