

# INTRODUCTION

Bénéficiaire de nombreux investissements au cours des dernières décennies, le bas de la ville (le piétonnier et ses belles boutiques, les places et le théâtre rénovés, etc.) fait bonne figure. On ne peut hélas en dire autant du haut de la ville.

Jadis considéré comme un endroit agréable avec sa gare, ses trams, ses établissements réputés comme les galeries Anspach, etc., le quartier et ses environs connaissent aujourd'hui une détérioration générale peu enviable.

Partant de ce constat, la Ville de Namur a décidé de réagir en mettant sur pied un vaste programme de redynamisation des lieux.

L'exposition a pour but de vous présenter ce programme et de vous informer sur les premiers chantiers qui débiteront bientôt et se poursuivront pour quelques années encore. Les dates de lancement des travaux sont indiquées pour chaque projet. Elles sont reprises en conclusion sur une ligne du temps synthétisant les principales informations de cette exposition.

Bonne visite !



# UN PROJET GLOBAL ET DE LONG TERME

Pensé globalement, mûri depuis près de 9 ans, étudié et conçu en partenariat avec d'autres services et pouvoirs publics (SNCB, SRWT-TEC, Région), en toute transparence, ce projet de requalification solutionne enfin plusieurs problèmes « insolubles ou presque », qui se posaient depuis très longtemps (sans pour autant élargir la dalle de la gare ou réaliser de nouvelles infrastructures routières longues et coûteuses pour la société comme un tunnel ou une trémie).



- Offre remarquable en transports en commun.
- Flux important de navetteurs, de travailleurs et d'étudiants.
- Excellente localisation.
- Terrains disponibles et immeubles à rénover.
- Possibilité de nouveaux aménagements pour reconnecter Bomel et Saint-Servais au coeur de la ville.
- Présence d'habitants qui souhaitent une meilleure qualité de vie.



- Menace d'un méga centre commercial en périphérie qui pèse sur la ville depuis plus de 10 ans.
- Chancre de la dalle de la gare SNCB vide depuis sa construction il y a 15 ans.
- Insécurité, insuffisance de place et manque de confort de la gare TEC.
- Dégradation du quartier de la gare : espaces publics, commerces et logements.
- Application incomplète du Plan Communal de Mobilité depuis 1995.
- Liaison difficile avec les quartiers derrière la gare.

## La stratégie d'action



- l'aménagement d'une nouvelle gare des bus confortable et en connexion multimodale avec le chemin de fer.
- l'affectation définitive de la dalle SNCB par une fonction qui s'harmonise avec le prestigieux bâtiment 19<sup>e</sup> siècle de la gare.
- le renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville par la création d'un nouveau pôle commercial complémentaire.
- la reconfiguration de la place de la Station au profit des clients et des navetteurs.
- la rénovation des logements du boulevard Mélot côté corbeille et l'urbanisation du côté gare pour des fonctions de services et de bureaux.
- le développement de liaison modes doux (piétons et vélos) dans le périmètre, vers Bomel et Saint-Servais, ou vers la gare de Jambes.

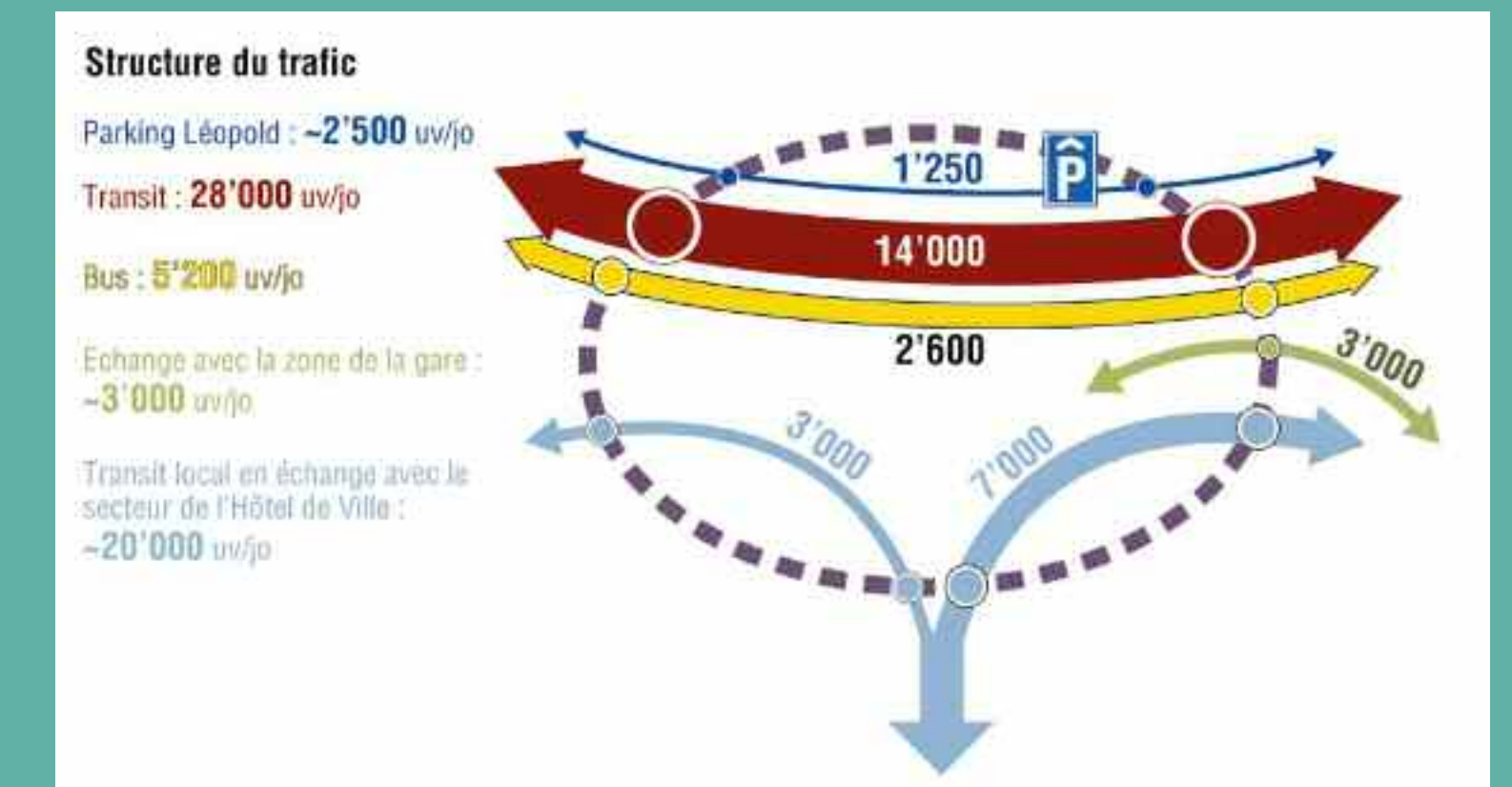


Cette dynamique s'inscrit dans un projet de ville plus global, [en lien avec le schéma de structure.](#)

# MOBILITE

## Déviation du trafic de transit: pourquoi ?

Le flux de voitures et de camions qui passe aujourd'hui devant la gare ne rend pas les lieux très agréables. Si certains usagers sont obligés de passer dans ce quartier en voiture (livreurs, ...), la majeure partie du trafic est en réalité de transit, c'est-à-dire un trafic qui ne fait que passer par le quartier et qui n'a en réalité rien à y faire. Ce ne sont pas moins de 28.000 véhicules par jour qui traversent par le quartier alors qu'ils pourraient emprunter un autre itinéraire.



Or, le quartier de la gare est le plus fréquenté par les piétons et cyclistes (navetteurs, étudiants, ...), ce qui pose de réels soucis, notamment aux heures de pointe. La place de la Station est engorgée de voitures. Les piétons doivent attendre de longues minutes pour traverser aux feux et prennent parfois des risques inconsidérés pour ne pas rater leur train ou leur bus.

En 1998, pour remédier à ce problème, le Plan Communal de Mobilité (PCM) de la Ville de Namur prévoyait le report total du trafic de transit passant devant la gare : les voitures devaient alors être renvoyées derrière la gare, dans le tunnel situé sous les bâtiments du SPW.

Le tunnel a bien été créé, mais la circulation de transit n'a malheureusement jamais été reportée derrière la gare... Dès lors, les flux ont continué à se concentrer devant la gare, rendant la situation de plus en plus pénible.

Aujourd'hui, pour garantir la sécurité de tous les usagers et permettre un aménagement correct devant la gare, la Ville de Namur n'a plus d'autre choix que celui de procéder au report du trafic. Cependant, plus de 20 ans après la réalisation du PCM, seul le report du trafic dans un sens (Salzennes→Namur) est encore possible en termes de capacité.

Cette déviation partielle du trafic a pour objectif de réduire la pression automobile sur le centre-ville tout en améliorant son accessibilité. Cette déviation se fera au profit d'aménagements favorables aux usagers de la gare et aux clients des commerces, aux cyclistes, aux transports en commun et aux taxis. Les modifications de voirie permettront d'améliorer de nombreux espaces publics qui seront agrandis et végétalisés.



# MOBILITE

## Déviation du trafic de transit: comment ?

### La boucle d'Omalius

Le report de trafic se fera notamment en redirigeant la circulation du sens Salzinnes→Namur vers le tunnel situé boulevard du Nord, sous les bâtiments du Service Public de Wallonie (SPW, CapNord).

Pour faire simple, les voitures qui circulent aujourd'hui devant la gare dans le sens « Salzinnes vers Namur » ne pourront dans le futur plus le faire et devront emprunter le tunnel situé derrière la gare grâce à la nouvelle boucle créée place d'Omalius. Notons qu'il s'agit d'un report partiel de la circulation et que la situation demeurera inchangée pour les véhicules passant devant la gare dans le sens « Namur vers Salzinnes ».

Dès lors, venant de Salzinnes, les voitures en transit seront amenées à :

- Soit emprunter la trémie de l'avenue de Stassart, et tourner à droite dans la boucle d'Omalius pour rejoindre l'avenue des Combattants et le tunnel du Nord (phases de feux prioritaires)
- Essentiellement pour les poids lourd, emprunter directement l'avenue des Combattants en surface pour rejoindre le tunnel Nord (phases de feux non prioritaires);

Quant aux automobilistes qui doivent se rendre boulevard Ernest Mélot depuis Salzinnes, ils pourront toujours le faire mais seront amenés à faire demi-tour à hauteur de la friterie de l'Avenir pour rejoindre l'avenue des Combattants et passer dans le tunnel du Nord. Des aménagements seront prévus à cet effet.



Les premiers travaux pour cette déviation viennent tout juste de se terminer place d'Omalius. Ils seront complétés en 2016 par de légers aménagements du boulevard Ernest Mélot afin de permettre la déviation vers l'arrière de la gare.

La mise en service de cette déviation du trafic de transit sera effective dès l'été 2016.

Les aménagements du boulevard Ernest Mélot seront complétés par l'aménagement des trottoirs, la plantation d'arbres et arbustes, la prolongation du RAVeL et un nouvel éclairage après les gros chantiers de la nouvelle gare des bus (vers 2019).



# MOBILITE

## Déviation du trafic de transit: comment ?

### La prolongation du tunnel du Nord et le parking SNCB

Avec le report partiel du trafic de transit, c'est une toute nouvelle mobilité qui se profile dans le quartier de la gare. Mais comment assurer que ce report n'engorge pas le quartier de Bomel, déjà bien saturé par les voitures ?

En vue de ces changements et pour améliorer les services à ses navetteurs, la SNCB a obtenu fin 2013 un permis pour la construction et l'exploitation d'un parking de 478 places derrière la gare. Ce parking est en cours de construction sur le site dit de l'ilot « Saint-Luc » situé au pied du pont de Louvain et du ministère de l'Agriculture.

En plus de ce parking, il s'agit aussi d'aménager une voirie (by-pass) pour désengorger le boulevard du Nord et l'entrée de Bomel. Pratiquement, les automobilistes venant du tunnel du Nord ne devront plus obligatoirement emprunter le rond-point dit « du cheval » pour se rendre boulevard d'Herbatte ou chaussée de Louvain. Ils seront en effet invités à emprunter une voirie de délestage qui passera sous le futur parking et rejoindra un nouveau rond-point situé à l'entrée du boulevard d'Herbatte. Ces aménagements permettront ainsi de soustraire à la circulation toutes les voitures qui n'y pas besoin de transiter par Bomel.

Les entrées du parking sont prévues côté boulevard d'Herbatte et les sorties disposées de manière à pouvoir rejoindre directement soit le by-pass soit le rond-point du cheval.

De plus, pour améliorer les cheminements pour modes doux, les trottoirs seront amplement élargis (on passe de 80 cm à 3m20), le long du nouveau parking sur la rampe rejoignant le pont de Louvain. Cet élément est déterminant et permet le raccord au pont de Louvain et à la piste cyclable côté ouest qui y est implantée.

En bref, et ce n'est pas anodin, ce projet permettra à plusieurs quartiers de reprendre vie :

- Les automobilistes ne seront plus contraints d'emprunter le dangereux rond-point du cheval mais pourront rapidement se rendre vers la chaussée de Louvain, par exemple ;
- Les Bomelois :
  - o verront enfin disparaître une partie du trafic de transit qui encombre aujourd'hui l'entrée du quartier ;
  - o n'auront plus leurs rues envahies par les voitures « ventouses » des navetteurs de la SNCB (ceux-ci se gareront dans le nouveau parking) ;
  - o pourront se rendre en ville à pied ou en vélo via le pont de Louvain grâce à des cheminements élargis et sécurisés ;
- Les usagers du centre-ville (étudiants, navetteurs, travailleurs, habitants, commerçants) pourront profiter d'espaces publics conviviaux et arborés car délestés du trafic de transit.



La fin des travaux (en cours), l'inauguration du parking et la mise en service du by-pass sont prévus à l'automne 2016.

# MOBILITE

## Et le stationnement ?

Pour permettre aux personnes qui doivent se rendre en centre-ville en voiture de trouver une place rapidement, deux nouveaux parkings souterrains seront créés au Nord de la Corbeille :

- le premier sous le futur centre-commercial (950 places),
- le second sous l'actuel parking des Casernes, rue du Premier Lanciers (+/- 400 places).

Ces parkings seront plus grands que ceux existants et seront accessibles 24h/24h.

De plus, le nouveau parking SNCB de l'îlot « Saint-Luc » (à côté de qu'on appelle communément le rond-point « du cheval ») offrira aux navetteurs une alternative crédible au stationnement ventouse dans les rues de Bomel. Il servira également de parking d'appoint pour les personnes souhaitant se rendre dans le centre-ville le week-end.

Enfin, d'autres projets de parkings en ouvrage sont également prévus dans ou aux alentours du centre-ville : au Grognon (minimum 500 places), place du Palais de Justice (+/-240 places), ...

A terme, en prenant en compte le nombre de places supprimées et créées, ce sont plus de 1.000 places supplémentaires qui seront disponibles pour les usagers du centre-ville.



Les premiers coups de pelle sont prévus pour 2017.



*Projet de parking SNCB sur l'îlot « Saint-Luc »*



*Nouveau rond-point et by-pass sous le futur parking SNCB*

# MOBILITE

## Les bus et les trains dans une seule gare



L'aménagement d'une nouvelle gare des bus est devenue une nécessité tant l'actuelle (située sous le parking Léopold) est dangereuse, inconfortable et soumise à tous les courants d'air. Il faut non seulement trouver une localisation plus sécurisée et plus agréable pour les usagers, mais aussi accueillir davantage de bus sans envahir les rues avoisinantes par des arrêts supplémentaires.

Après avoir envisagé plusieurs possibilités, il a été décidé de déménager la gare des bus au-dessus de la dalle de la gare des trains. Cette localisation est très pratique pour les voyageurs en correspondance trains-bus. Elle donne enfin une fonction intéressante à la dalle au-dessus de la gare SNCB, sans nuire à sa belle architecture.

Cette nouvelle gare très esthétique sera constituée d'un auvent intégrant des panneaux solaires. Elle accueillera les lignes périurbaines, tandis que les lignes urbaines seront réorganisées autour de la place de la Station.

Depuis le rond-point Léopold, une élégante rampe haubanée donnera accès à la nouvelle gare des bus.

Afin de gérer l'afflux de navetteurs, l'aile « Chiny » (à droite du bâtiment principal de la gare SNCB) sera réouverte pour donner un accès supplémentaire à la nouvelle gare des trains-bus.

Le rond-point Léopold sera également réaménagé, à la fois pour permettre l'accès des bus à la rampe mais aussi pour écouler plus facilement la circulation de transit. Ainsi, le rond-point sera transformé en carrefour et la circulation sera réorganisée : circulation de transit dans la partie haute (vers et depuis le Boulevard Cauchy) circulation locale dans sa partie basse. Des « dépose-minute » y seront également installés.

Le permis pour l'ensemble des travaux de la nouvelle gare des bus et pour l'aménagement du rond-point Léopold a été octroyé par le fonctionnaire délégué de la Wallonie en août 2014.

# MOBILITE

## Gare des bus – travaux préliminaires et gare des bus provisoire

Pour préparer l'arrivée de cette nouvelle gare des bus, des travaux préliminaires sont prévus afin d'impacter au minimum la circulation. Outre les aménagements de la place d'Omalius et du by-pass du futur parking SNCB, quelques travaux doivent aussi être réalisés dans le périmètre proche de la gare des trains.

Ainsi, pour permettre la construction de la future rampe d'accès à la gare bus, la SNCB va créer une nouvelle voirie le long des voies de chemin de fer (voir plan à droite ci-dessous), à l'arrière du magasin C&A. Cette voirie sera provisoire et permettra de décaler la circulation vers les voies pour libérer la bande directement accolée à la gare des bus actuelle. C'est sur cette bande de circulation rendue libre qu'aura lieu la construction de la rampe d'accès à la future gare des bus.

Pour permettre l'installation des bus sur la dalle de la gare des train, des travaux de renforcement et d'extension de la dalle sont également prévus.

Une fois que les travaux pour la rampe auront commencé, la gare des bus actuelle sera inaccessible. Une gare des bus provisoire devra donc être aménagée en attendant que la construction sur la dalle soit terminée. Cette gare des bus provisoire sera installée dans les trois rues les plus proches: rue Rogier, rue Borgnet et boulevard Ernest Mélot (côté chemin de fer). Le TEC communiquera bien évidemment, en temps utiles, ces changements provisoires auprès de ses utilisateurs ([www.infotec.be](http://www.infotec.be))



Projet d'aménagement du rond-point Léopold

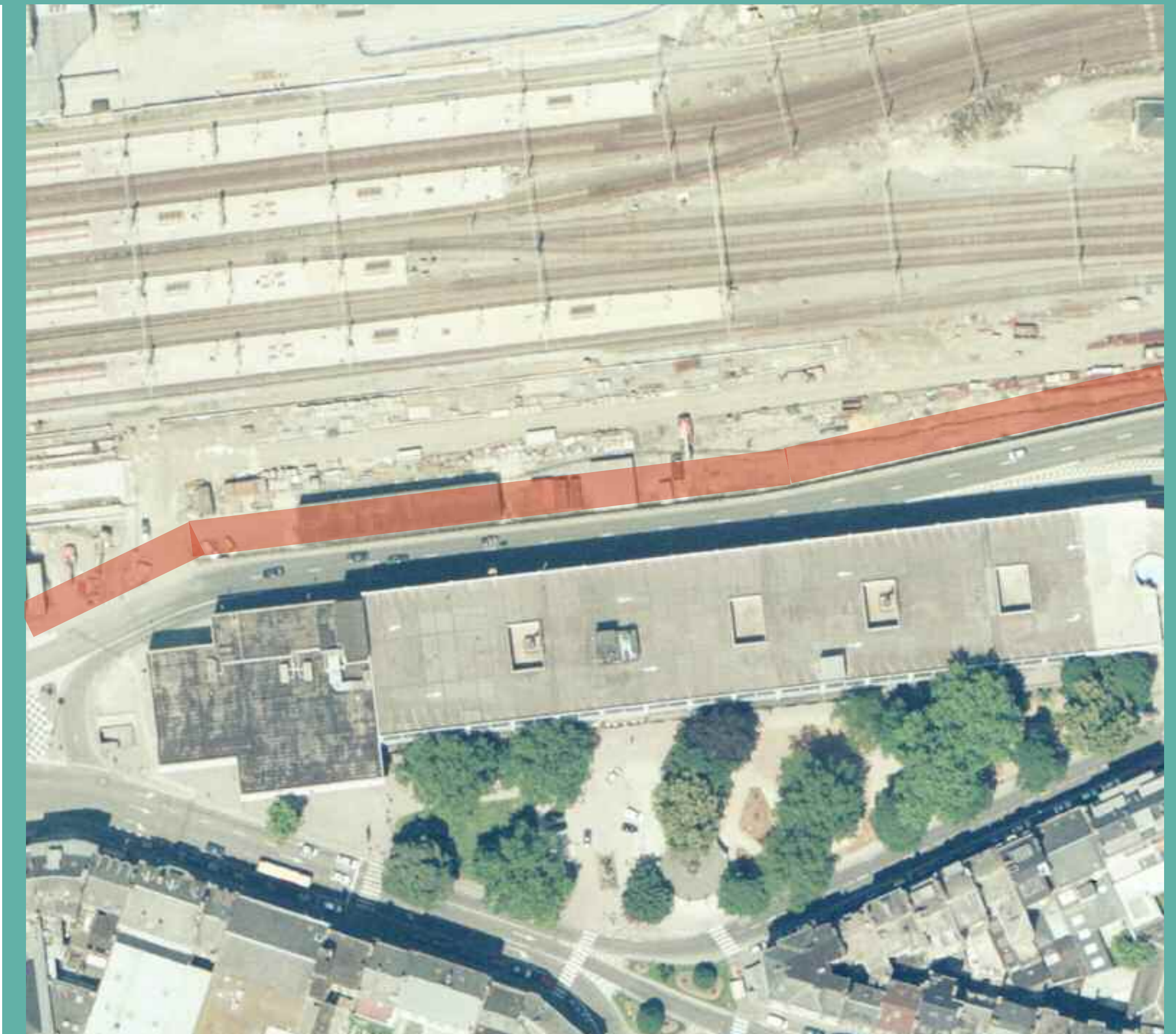


Les travaux pour la construction de la voirie provisoire le long du chemin de fer à l'arrière du C&A ont débuté en octobre 2015. Dans le cadre de ces travaux, une fermeture de la rue située sous le pont de Louvain est prévue de fin novembre à mi-décembre 2015.

La gare des bus provisoire sera aménagée au plus tôt en juin 2016 et le déménagement de la gare actuelle vers les rues Borgnet, Rogier et Boulevard Ernest Mélot n'aura lieu qu'à l'automne 2016.

Les travaux de renforcement et d'extension de la dalle ainsi que la construction de la rampe sont quant à eux prévus au plus tôt pour la fin 2016 – début 2017.

Les aménagements du rond-point Léopold (cfr panneau 7) sont prévus pour l'été 2017.



Localisation de la voirie provisoire (ligne rouge)

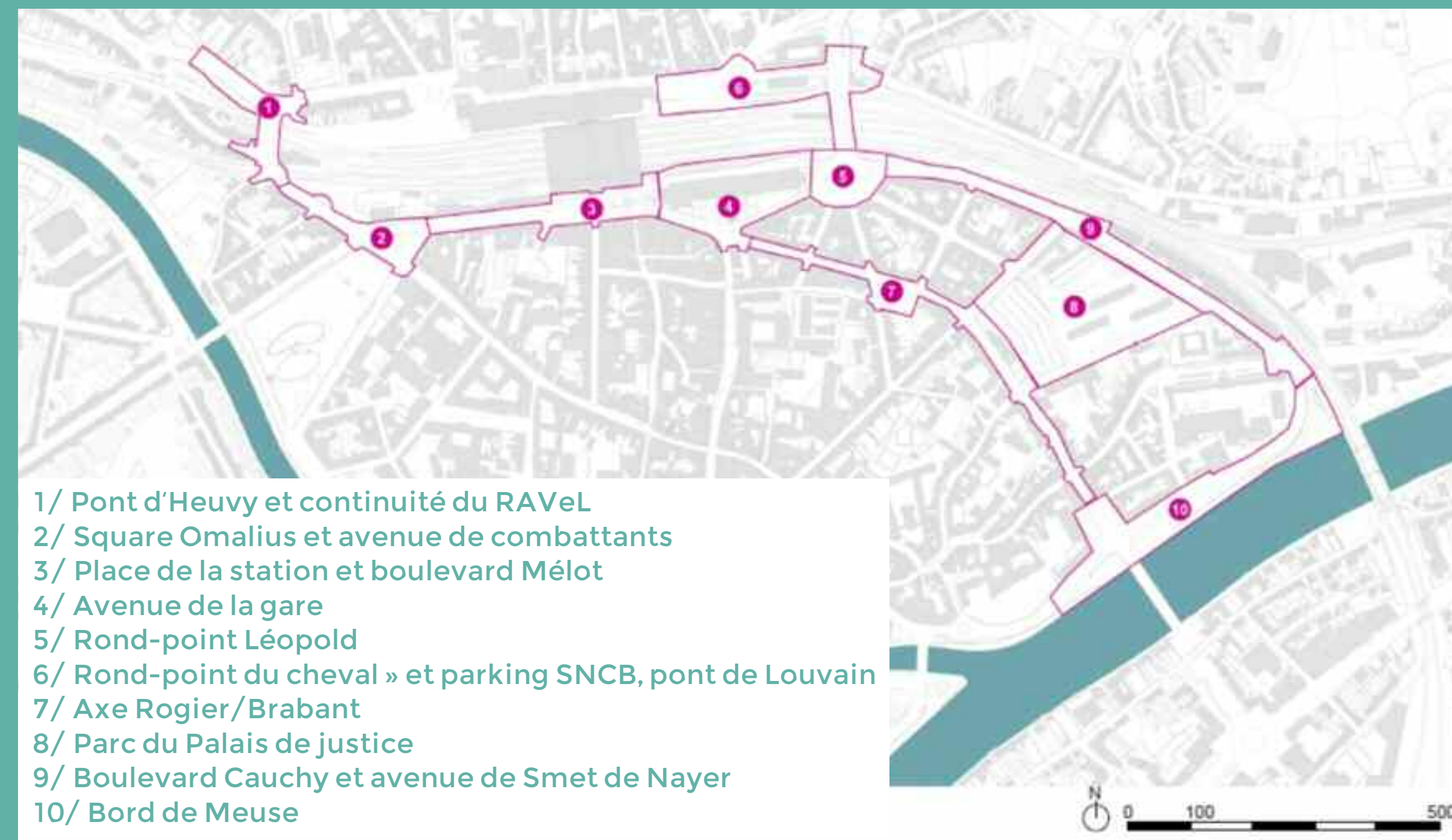




# DE NOUVEAUX ESPACES PUBLICS AGREABLES ET ARBORES

Les modifications de voiries et le report de la circulation de transit permettront d'améliorer de nombreux espaces publics qui seront étendus et végétalisés. Une étude complète des futurs aménagements de ces espaces publics a été réalisée en 2014 et sa concrétisation se met en place, en collaboration étroite avec la Wallonie.

Comme le montre la carte ci-dessous, ce ne sont pas moins de dix espaces publics qui ont été totalement repensés (en intégrant les projets évoqués ci-avant):



Ainsi, le boulevard Ernest Mélot deviendra un véritable boulevard urbain avec la plantation de nombreux arbres et la création d'une piste cyclable rejoignant le RAVeL de Saint-Servais.

Les liaisons entre Bomel, Saint-Servais et le centre-ville seront renforcées sur les ponts d'Heuvy et de Louvain, notamment par un élargissement des trottoirs et une jonction directe au RAVeL. En outre, l'entrée de la gare côté Bomel sera revue pour sécuriser le cheminement piéton.

La place de la Station et l'avenue de la Gare seront également arborées et rendues plus conviviales grâce à un mobilier urbain et un éclairage renouvelés. Venant de la gare de Jambes, une liaison RAVeL verdurisée permettra de rejoindre la gare de Namur en toute sécurité et inversément.

En compensation de la perte des arbres du square Léopold (voir panneau 12), le projet prévoit d'arborer largement le boulevard Mélot, la place de la Station et le boulevard Cauchy, ainsi que l'axe Rogier-Brabant, en créant une ceinture verte au nord de Namur.



Dans le cadre d'opérations de revitalisation urbaine, la Ville travaille à la création de deux nouveaux parcs :

- Le premier, d'une superficie de 3.000 m<sup>2</sup>, sur le site des Abattoirs de Bomel,
- Le second, de 5.000 m<sup>2</sup>, sur le site des Casernes, rue du Premier Lanciers.



Ensemble, ces deux parcs ont une surface double de celle du square Léopold. Ils seront socialement mieux contrôlés, puisque situés à proximité directe de nouveaux logements. Des arbres y seront plantés en pleine terre et pourront donc atteindre une grande taille.



Les travaux d'aménagement pour le parc des Abattoirs débutera courant 2016. Le parc des Casernes est quant à lui prévu pour 2018.

Les aménagements des autres espaces publics dans les quartiers de la gare et des Casernes sont prévus à plus long terme car il faut attendre la fin des différents chantiers (avec leur lot de charrois) avant de pouvoir commencer les aménagements plus esthétiques.



*Projets d'aménagements des espaces publics situés entre le pont d'Heuvy et le pont des Ardennes - Skope 2014*

# UN CENTRE COMMERCIAL EN CŒUR DE VILLE

Le charme du centre de Namur est incontestablement lié à sa galerie commerciale à ciel ouvert, faite pour la rencontre et le plaisir du lèche-vitrine. La ville vit au rythme de ses enseignes et sa vitalité en est totalement dépendante.

Ce modèle propre à Namur est envié par bien d'autres villes mais n'en reste pas moins menacé par bon nombre de projets concurrents et surdimensionnés.

Ainsi, depuis 2006, le Collège communal s'est fermement opposé à cinq projets de grands complexes commerciaux éloignés du centre-ville : à Rhisnes, Assesse, Erpent, Farciennes et Jambes-Est.

À présent, cette opposition ne suffit plus pour défendre le commerce namurois, en raison de l'accumulation d'autres difficultés :

- le centre ancien offre trop peu de surfaces pour de grandes enseignes qui ne peuvent toutes s'y développer et qui s'installent ailleurs ;
- au vu de la rareté des surfaces disponibles, les loyers namurois sont très élevés, ce qui impose aux commerçants indépendants de lourdes charges, que seules des enseignes internationales savent assumer, au détriment des commerçants locaux ;
- la concurrence internet du commerce virtuel ronge le bénéfice des magasins traditionnels, dont l'animation et l'offre de service sont pourtant utiles au centre urbain ;
- les difficultés de stationnement poussent la clientèle vers d'autres zones mieux desservies, comme l'Esplanade à Louvain-La-Neuve ;
- la zone de chalandise de Namur perd des clients au profit de ses voisines plus attractives qui se sont dotées de nouveaux centres commerciaux, ce qui fragilise le commerce local.



Pour contrer cette concurrence et renforcer raisonnablement le cœur de ville, plusieurs études récentes estiment que +/- 20.000 m<sup>2</sup> de nouveaux commerces sont nécessaires dans le centre urbain. Mais pas n'importe où : au plus près des actuelles artères commerçantes de Namur, à savoir le square Léopold. Situé ailleurs, les experts s'accordent pour dire que le centre commercial viendrait concurrencer nos actuels commerces plutôt que les aider. C'est pour cela que le square Léopold est la seule localisation possible.

La Ville de Namur souhaite évidemment que ce futur centre commercial s'intègre au mieux dans le contexte existant. Pour ce faire, un plan d'aménagement a été réalisé de 2013 à 2014 afin de permettre l'implantation d'un centre commercial et d'un nouveau parking souterrain au square Léopold. Le projet devra être ouvert sur la ville (pas de « mall » intérieur, accès des futurs magasins via une entrée rue Borgnet, entrées et sorties piétonnes du parking sur l'espace public, ...) et complémentaire aux commerces existants. Le futur centre commercial devra également être conçu dans une architecture durable et esthétique.



# CENTRE COMMERCIAL, UN PROJET REMANIE

Ce projet de renforcement de l'attractivité du cœur de ville est soutenu par les mandataires élus au Collège communal depuis 2006, mais suscitait le débat au sein de la population namuroise. Suite aux réactions, notamment la pétition du « Collectif pour la sauvegarde du parc Léopold », le Collège communal, suivi par le Conseil, a organisé, le 8 février 2015, une consultation populaire. Ses résultats ont nécessité l'organisation d'un Comité de conciliation chargé de réfléchir et de proposer un projet partagé par le plus grand nombre.

Après quatre mois de travail, le Comité de Conciliation square Léopold a clôturé ses travaux mi-juin 2015. Si les discussions n'ont pas permis d'aboutir à un accord sur la taille optimale du futur centre commercial, un certain nombre d'avancées ont cependant été effectuées et le projet global a ainsi pu être encore amélioré.

Par exemple, l'emprise au sol du bâtiment du centre commercial a été réduite pour laisser place à :

- la création d'une place publique entre la rue de Fer et l'entrée du centre commercial,
- un square arboré de 15 arbres,
- la création d'un jardin urbain en toiture du centre commercial offrant une aire de détente, ...
- la suppression d'un étage à usage commercial.

Le promoteur Urbanove va donc modifier son projet initial et intégrer la majeure partie des recommandations du Comité de conciliation, de la Ville de Namur et de la Wallonie.



La demande de permis sera précédée d'une étude d'incidences sur l'environnement qui débutera à l'hiver 2015. Afin de lancer cette étude et de récolter l'avis des riverains, une réunion sera organisée fin 2015. Le dépôt du permis auprès de la Wallonie est prévu pour le printemps 2016.

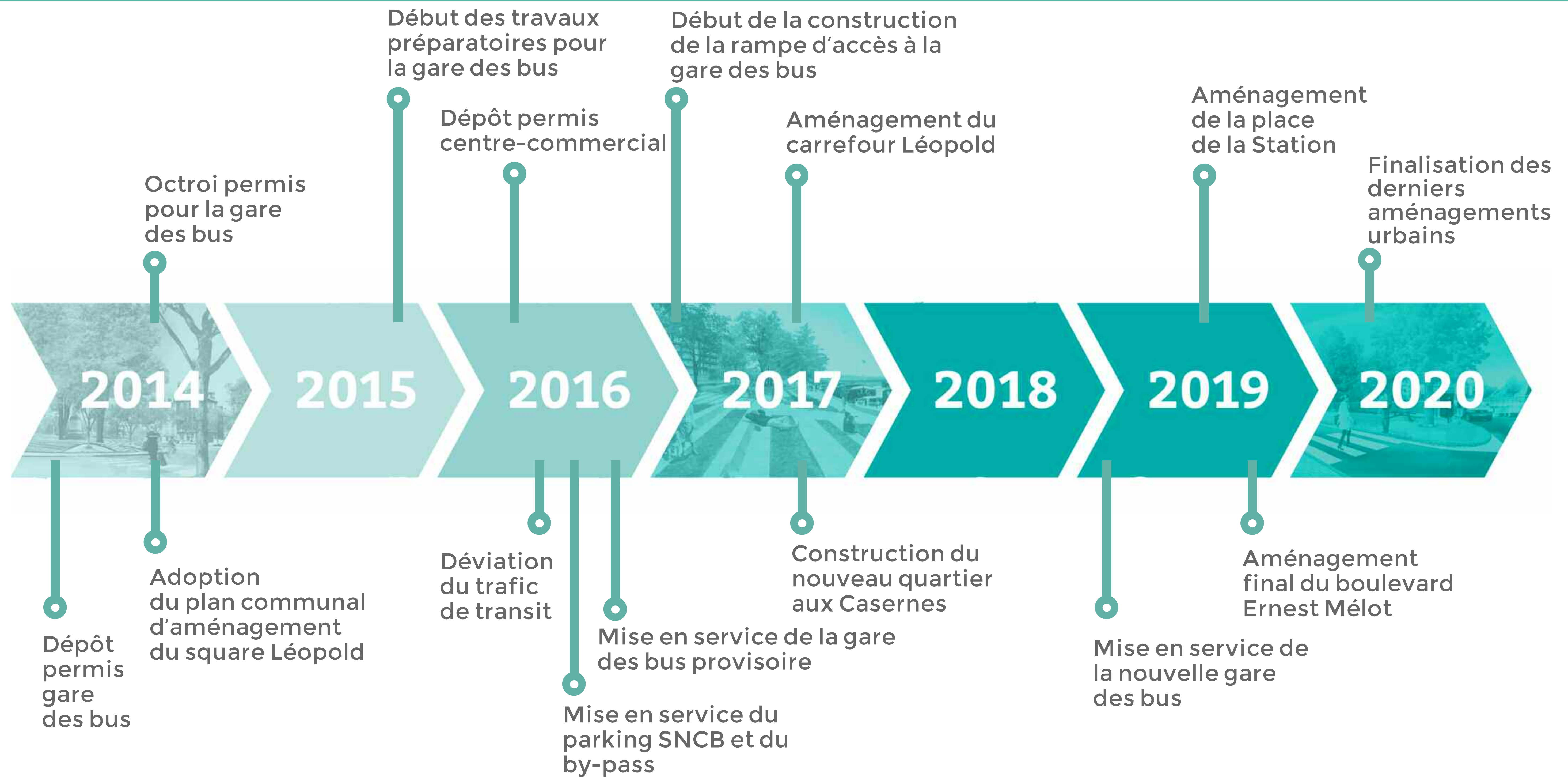


Avant-projet de centre commercial et son jardin en toiture



Vue du jardin en toiture

# CONCLUSION



La Ville de Namur souhaite redynamiser toute la partie nord de la Corbeille. La liste des projets présentée dans cette exposition ne se veut en aucun cas exhaustive et de nombreux autres projets sont en cours de réflexion ou de réalisation pour redonner vie à ce morceau de ville. Il s'agit d'un projet de long terme qui prendra encore plusieurs années avant d'être totalement concrétisé. Tout au long des procédures, les citoyens seront consultés dans le cadre des enquêtes publiques. Vous aurez donc de nombreuses occasions de donner votre avis.