

OCBM Namur du 29 janvier 2026 - Documents préparatoires

Point 5. pour avis : Evaluation du mobipôle XL de la gare de Namur

Contexte de l'évaluation

Dans le cadre des politiques d'intermodalité promulguées par la Région, des évaluations et des inventaires sont ponctuellement réalisés aux différents mobipôles de la Région, en particulier les plus structurants.

Le but est d'effectuer une analyse transversale du pôle, en incluant tous les acteurs potentiels concernés.

Description du mobipôle

Le site de la gare de Namur figure comme l'un des plus importants mobipôles de Wallonie notamment en raison d'une offre ferroviaire conséquente et de sa localisation centrale, fréquentée par plus de 21 000 navetteurs quotidiens.

Le site réunit également une offre multimodale de services de transports tels que des bus express et urbains, des taxis, des voitures partagées et d'autres solutions de micromobilités partagées (trottinettes, vélos, ...).

Le mobipôle offre aussi des services connexes tels qu'un point d'information aux voyageurs et des commerces. L'espace public a été matérialisé par un nouveau parvis reliant la gare au centre-ville, lui-même en cours de piétonisation.

Typologie du mobipôle et fonctionnalités cibles

La typologie XL est appliquée aux gares régionales avec plus de 8 000 montées par jour de semaine.

Cette caractéristique nécessite de concevoir le pôle en un nœud intermodal, avec une palette de services de mobilité, d'autres services complémentaires ainsi qu'un aménagement spatial et des cheminements adaptés. La liste des fonctionnalités cibles (cfr annexe) a été établie en 2023 sur base d'une recherche réalisée par la Conférence Permanente du Développement Territorial.

Évolution récente du mobipôle

Récemment, la gare a connu de profondes mutations notamment avec :

- La réalisation de la nouvelle gare des bus interurbains TEC sur le toit de la gare ferroviaire ;
- Le réaménagement complet du parvis comprenant les quais de bus urbains ;
- L'ouverture du nouvel accès à la gare « côté est » Bd de Chiny ;
- Le réaménagement du Bd du Nord à l'arrière de la gare (mise à sens unique, apaisement en zone de rencontre 20 km/h) ;
- L'installation de stationnements vélos couverts (sécurisés et non sécurisés) côté Bd de Chiny ;

- L'installation de la signalétique digitale pour les bus sur le parvis et à la gare des bus ;
- L'installation de signalétique de jalonnement statique par la Ville, SNCB & LETEC.

Points d'améliorations

Après concertations, les éléments suivants sont relevés comme nécessitant une réflexion et/ou une amélioration ou sont en cours de réalisation :

- Faciliter les déplacements au sein du site :
 - o Mettre à jour les plans du quartier, cartographies, tant digitaux que ceux affichés sur le site sur base des réaménagements récents ;
 - o Continuer à sécuriser le passage des différents modes au sein du site (mise en évidence des cheminements cyclables, sécuriser les passages piétons et finaliser les réaménagements, notamment du côté du Bd du Nord) ;
 - o Fiabiliser l'accessibilité PMR du site, notamment en matière d'accessibilité des rampes et de disponibilité d'ascenseurs et escalators.

- L'accessibilité en vélo du site :

- o Actuellement, la circulation cycliste se fait de façon partagée sur les bandes bus dans les deux directions sur la place de la station / Bd Mélot. Néanmoins, vers l'est, aucune signalisation ne met en évidence la traversée que doivent réaliser les cyclistes depuis la bande bus vers la cyclostrade / RAVeL L162 au niveau du carrefour en « Y » avec l'avenue de la Gare et le Bd de Chiny.

Une solution avancée était de prolonger le RAVeL L162 via la voirie de service sur le site SNCB, mais celle-ci estime la proposition conflictuelle avec les services logistiques et de maintenance du site qui font usage de cette voirie. Ce passage représente l'un des derniers chaînons manquant du RAVEL de part et d'autre de la gare.

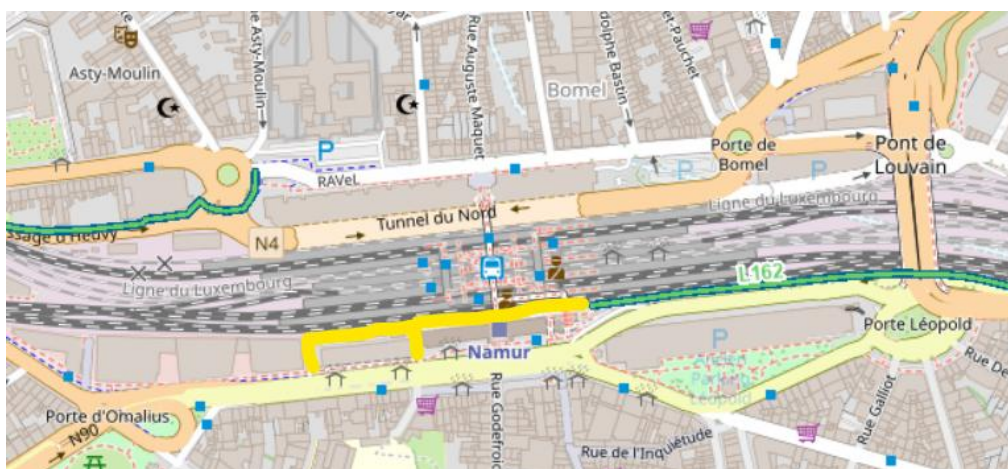


Figure 1 : Localisation du RAVeL par rapport au mobipôle (vert) et voirie de service (jaune)

- o Une étude fédérale a été lancée pour réaliser le placement d'une passerelle cyclo-piétonne par-dessus le chemin de fer en envisageant plusieurs scénarios. Celle-ci se déroule en trois tranches avec les objets suivants :

- Tranche 1 : étude sur la faisabilité d'implantation d'une passerelle cyclo-piétonne :

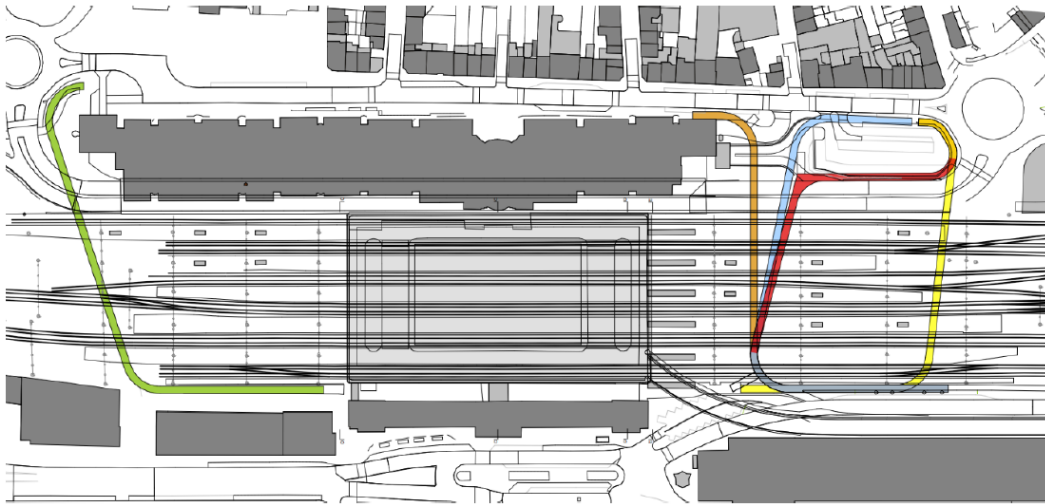


Figure 2 : Scénarios d'implantation avec la variante 4 (en rouge) étant la moins contraignante et préconisée

L'étude propose toutefois de garder en considération l'aménagement d'un passage via le pont de Louvain déjà existant.

- Tranche 2 : étude sur l'implantation de stationnement cyclable (en cours) ;
Différentes pistes seront étudiées (dans les parkings existants Cap Nord, Levant, Bd du Nord post réaménagement, tunnel sous la place de la Station, projet immobilier Sq. Léopold,...)
- Tranche 3 : étude sur la connexion cyclable sur le site de la gare avec le RAVeL.

A ce stade, aucun financement ultérieur n'est prévu pour réaliser le projet.

- L'accessibilité en transports en commun urbains du site
 - o Optimiser les aménagements fluidifiant les transports en commun pour accéder au site (notamment les conflits avec les taxis et véhicules de livraison).
- L'accessibilité en transport régulier international du site
 - o Affecter à proximité piétonne de la gare un arrêt dédié aux autocars (par exemple bd de Chiny) et y implémenter la signalétique d'offre de services par les opérateurs privés concernés.
- Le développement de services de mobilité partagée
 - o Adopter une vision sur la mobilité partagée de la gare, afin d'anticiper et prévoir de l'espace pour de futurs potentiels opérateurs (voitures partagées, vélos...);
 - o Intégrer des places de voitures partagées dans les projets de développements immobiliers aux alentours du site ;
 - o Développer les services de cyclologistique (vélos cargos partagés).

- L'accessibilité voiture du site
 - o Déterminer et améliorer le jalonnement pour accéder en voiture à la gare, depuis les axes en clarifiant les services accessibles du côté du centre-ville et côté nord.
 - o Clarifier / améliorer la signalisation du dépose-minute côté Bd de Chiny (signalisation « dépose-minute » plutôt que « client SNCB »).
- Le développement des recharges électriques sur le site
 - o Développer l'offre des bornes de recharge électriques pour voitures et vélos.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des évolutions et aménagements récents du mobipôle XL de Namur, qui présente une multiplicité de services offerts par différents acteurs. Il soutient le travail d'amélioration continue du mobipôle dans sa fonction de nœud intermodal majeur (à l'échelle régionale et locale urbaine), en vue de répondre davantage aux fonctionnalités cibles de la typologie régionale des mobipôles.

Il demande en particulier aux acteurs concernés de se concerter en matière de gestion de la circulation et de jalonnement aux abords et sur le site.