

Gare de Namur

Première gare : 1843 – 1864

Architecte : inconnu

Deuxième gare : 1864

Architecte : A.P.J. Lambeau

Style : néo-Renaissance française

Code télégraphique : FNR

Lignes : 125, 130, 142 (hors service), 154, 161, 162



Carte postale de la gare de Namur (Réf. Z12723)

Les différentes étapes pour rattacher Namur au réseau ferroviaire

Fin 1843, la ligne de chemin de fer entre Charleroi et Namur (ligne 130) est inaugurée par le roi Léopold 1^{er}. Le chef-lieu de la province de Namur est ainsi connecté au tout récent réseau ferroviaire belge. En 1850, la ville est également reliée à Liège Val Benoît (ligne 125). Ces deux lignes ferroviaires étaient exploitées par deux sociétés différentes : les *Chemins de Fer de l'État* (vers Charleroi) et la *Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège* (vers Liège), reprise en 1855 par la *Compagnie du Nord-Belge*.

Il faudra attendre le 16 avril 1856 pour qu'une ligne ferroviaire directe relie Bruxelles - quartier Léopold à la ville de Namur (ligne 161) sans plus passer par Charleroi. Cette ligne était exploitée par la société privée *Grande Compagnie du Luxembourg*.

En 1862, la *Compagnie du Nord-Belge* va ouvrir également une liaison ferroviaire entre Namur et Dinant (ligne 154). Une dernière connexion entre Namur et Tirlemont est réalisée en 1869 par la *Compagnie du Chemin de Fer de Tamines à Landen* (ligne 142), jusqu'en 1871 et reprise alors par les *Chemins de fer de l'État*. Cette dernière ligne a été fermée au trafic de voyageurs en 1960. Jusqu'en 1988, des trains de marchandises ont encore circulé jusqu'à Frizet, mais la ligne a ensuite été démantelée entièrement.

La première gare (1843 - 1864)

En juillet 1843, un bâtiment en bois est érigé avec deux salles d'attente et un bureau pour les colis. Cette gare était située au pied des fortifications militaires. Elle est construite en bois afin de pouvoir être démontée rapidement en cas de conflit armé et pour ne pas obstruer le champ de tir des fortifications militaires. Elle est inaugurée le 23 octobre 1843 et restera en service pendant vingt ans. Elle comprenait six voies en cul-de-sac.

En 1850, avec l'aménagement de la nouvelle relation vers Liège, la gare n'est plus une tête de ligne. Cette ligne n'est pas exploitée par les *Chemins de fer de l'Etat*¹ et en 1856, une troisième compagnie privée, la *Grande compagnie du Luxembourg*, va s'installer à Namur.

Les lignes passant par la gare de Namur étant exploitées par plusieurs entreprises ferroviaires, il sera nécessaire de créer deux entrées et sorties distinctes, l'une pour les voyageurs des *Chemins de fer de l'État* et l'autre pour ceux de la *Compagnie du Luxembourg* et de la *Compagnie du Nord-Belge*.

En 1857, on décide de construire une gare plus grande pour répondre aux besoins des trois entreprises ferroviaires.

La deuxième gare (1864 -)



Détail des armoiries sur la façade (Réf. K01383B)

La gare monumentale actuelle de style néo-classique française a été conçue par l'architecte A. P. J. Lambeau, qui a également réalisé la deuxième gare de Liège-Guillemins et la deuxième gare de Charleroi-Sud. Elle est inaugurée le 1^{er} novembre 1864.

L'architecte avait trouvé son inspiration dans la Gare du Nord à Paris. À l'instar du modèle parisien, la façade fut ornée des blasons des neuf provinces belges de l'époque. Les couleurs des blasons ont cependant subi les ravages du temps et se sont estompées.

La Gare du Nord est une gare de tête de ligne, tandis que Namur est une gare de transit. L'architecte Lambeau a néanmoins réussi à reproduire l'architecture de la façade de la gare parisienne. La gare est composée d'un ensemble d'ailes et de pavillons en pierre autour d'un corps central à trois

ouvertures de huit mètres de haut et couronné d'un fronton triangulaire percé d'une horloge de gare. Au rez-de-chaussée, la partie supérieure des fenêtres et des portes présente un arc en plein cintre.

Une immense halle métallique et vitrée surplombait les voies 1 à 5, juste derrière le bâtiment de la gare. Deux autres halles recouvraient des voies en cul-de-sac, de part et d'autre de la halle centrale.

¹ Comme dit plus haut, la ligne est exploitée par la *Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège*, reprise en 1855 par la *Compagnie du Nord-Belge*.



Bâtiment d'angle construit ultérieurement, 28 juin 1957 (Réf. Z02908A)

Il s'agissait des voies 8 à 10, côté vers Dinant, et des voies 11 à 13, côté vers Charleroi. La halle de la gare côté Charleroi est démontée en 1924 et celle côté Dinant est restée en place jusqu'en 1932.

L'intérieur de la gare est tout aussi imposant que la façade. À droite se trouvait la salle d'attente de la première classe et à gauche la salle d'attente des deuxième et troisième classes, deux pièces très spacieuses.

Après la reprise de la *Compagnie du Luxembourg* (lignes 161 et 162), les *Chemins de fer de l'État* ont concentré de nombreux services dans la gare, tels qu'un bureau de douane et un bureau de poste. En conséquence, le bâtiment est devenu trop exigu. Deux bâtiments d'angle supplémentaires ont dès lors été construits au cours de la période 1885 - 1891.

Transformations et extensions

Tout au long du XXe siècle, Namur va bénéficier d'aménagements dictés par un trafic de plus en plus soutenu. Dès 1909, la gare est dotée de deux souterrains pour voyageurs afin de desservir les quais en toute sécurité.

La Première Guerre mondiale apportera son lot de destructions tant à la ville qu'à la gare et il faudra remplacer quelque 17.000 vitres brisées lors de bombardements alliés.

En 1928, le bâtiment reçoit un lifting bien nécessaire avec le nettoyage des façades et des travaux de remise en peinture extérieure.

Suite aux destructions de la Seconde Guerre mondiale, la gare de Namur va subir trois cures de modernisation : l'électrification de tout le nœud ferroviaire namurois, la modernisation des installations voyageurs du bâtiment de gare lui-même, rafraîchies dans le style « Expo 58 » entre 1969 et 1977. La troisième vague de modernisation va débuter suite à la désignation de Namur comme capitale de la Wallonie en 1986, aux investissements du plan « Star 21 » et la décision d'aménager un axe ferroviaire lourd pour le fret entre Anvers, l'est de la France, la Suisse et l'Italie qui passerait précisément par les installations de Namur. La SNCB va alors repenser complètement le nœud ferroviaire, en séparant le trafic des marchandises du trafic des voyageurs.

La SNCB décide, fin des années 1990, la rénovation complète de la gare. La passerelle pour piétons à côté du bâtiment, donnant accès au Boulevard du Nord, est remplacée par une extension du couloir souterrain menant aux voies. Les guichets et la salle d'attente ont été déplacés au-dessus des voies. Ce complexe forme ainsi un deuxième trait d'union entre la Place de la Station, le Boulevard du Nord et les bureaux du Service public



Façade avant de la gare après sa rénovation, octobre 2006 (Réf. D2855-05)

de Wallonie. Un ascenseur, des escalators et des escaliers permettent aujourd'hui au public d'accéder aux voies 3 à 11 surplombées par une dalle en béton. Les indications et installations nécessaires ont également été mises en place afin que les voyageurs à mobilité réduite puissent rejoindre les quais en toute sécurité. Bien que les quais des voies 1 et 2 existent toujours, ces voies ne sont plus utilisées pour les trains de voyageurs. Elles accueillent uniquement les trains de marchandises qui passent par la gare de Namur. Grâce à cette modification, les trains de marchandises ne doivent plus croiser les voies très fréquentées par les trains de voyageurs, ce qui a permis de fluidifier le trafic ferroviaire.

Paul Jacops
juin 2022

Bibliographie succincte

Articles : Het station te Namen. Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS. 15-09-1939, p. 13-16. K7415

La gare de Namur. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-09-1939, p. 13-16, ill. K7416

HERMANN E. La grande épopée du chemin de fer à Namur - deuxième partie. *Confluent*. 10-02-2002, p. 35. 42. K35856

HERMANN E. La grande épopée du chemin de fer à Namur partie 3. ill. , *Confluent*, n° 307, 01-11-2002, p. 25-35. K338247

MARGANNE R. Quand le rail namurois passe du XIXe au XXIe siècle. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-11-2002, p. 7-11. K35904

Livres : *Métamorphose d'une gare, conférence de presse 19 september 2002*. Bruxelles : SNCB, 2002, 12 p. : ill. P304

Petite histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935. PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 1998, 89 p., ill., C4419

DE BOT H. - *Stationsarchitectuur in België deel 1 1835 -1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24859

DE BOT H. - *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24858

DEJARDIN V. *Gares d'hier et d'aujourd'hui*. Namur : Institut du Patrimoine wallon, 2017, 40 p., B701026

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : gare de Namur

Collection musée : gare de Namur