Gare de Namur

SNCB Relations publiques

La gare de Namur ouvre ses portes

du 5 au 8 septembre 1992

SNCB - Relations extérieures

A votre service de bout en bout

157 ans de chemin de fer

Le "chemin de fer" trouve son origine dans une suite de découvertes amenées peu à peu à maturité:
❒ le rail (presque aussi vieux que la route);
❒ la vapeur, que Denis Papin, en 1707, utilisa comme force motrice;
❒ la construction de véhicules à vapeur en France en 1763, en Angleterre en 1784.

En août 1831, Léopold I désigne messieurs De Ridder et Simons, deux ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour étudier un projet de liaison ferrée reliant l'Escaut à la Meuse et au Rhin. Le 1er mai 1834, le Roi signe une loi définissant le principe d'exploitation du réseau.

La première circulation ferroviaire de Belgique, en présence du souverain, a lieu le 5 mai 1835 entre Bruxelles (Allée Verte) et Malines. Cette ligne est à la base d'un des réseaux de chemin de fer les plus étoffés du monde. Fin 1835, on compte 23,5 kilomètres de voies; et 281 fin 1840. En juillet 1842, on arrive au total de 478 kilomètres. Il y a déjà des embranchements locaux vers un port ou un point frontière. Les provinces de Namur et de Luxembourg ne profitent pourtant pas encore de l'apport du chemin de fer. Cela s'explique par le fait que la construction d'une voie ferrée est plus facile et moins onéreuse en basse et moyenne qu'en haute Belgique.

Namur en point de mire

Le lundi 19 août 1839, les travaux de construction du chemin de fer commencent en direction de Namur, au départ de Braine-le-Comte, via Manage. C'est l'entrepreneur Schakens d'Ostende qui est l'adjudicataire, pour une somme de 528.679 francs. Des centaines d'ouvriers sont occupés sur le chantier.

Le mercredi 28 juin 1843, le premier convoi d'essai effectue un voyage entre Manage et Namur. Et le 29 juillet 1843, un premier train venu de Bruxelles via Manage et Charleroi entre à Namur, dont monsieur Charles Mongenast est le premier chef de station.

La ligne, à voie unique, est inaugurée le dimanche 30 juillet 1843 en présence du Roi Leopold I et de la Reine Louise-Marie. L'arrivée du train royal est annoncé à la population par une salve de 21 coups de canon. Des détachements de la garnison namuroise présentent les honneurs. Les souverains sont accueillis dans un salon d'honneur spécialement aménagé dans la gare. La ligne est ouverte à l'exploitation le 2 août 1843.

"Hors les murs"

A cette époque, une première gare est construite. La ville est encore entourée des remparts de sa dernière enceinte urbaine. Les portes s'ouvrent chaque matin et sont refermées chaque soir.

La gare est construite "hors les murs", non loin de la Porte de Fer (démolie en 1862). Elle se trouve entre les actuels boulevard du Nord et place Léopold. Selon F. Delvaux, elle aurait été dénommée "gare d'Heuvy". Elle est un pôle important de la ville et du réseau ferré.

Ses installations couvrent un espace de 500 mètres de long sur 72 de large. Elles comprennent une remise à wagons et à locomotives de 40 mètres sur 18, abritant trois voies, un bureau, deux salles d'attente, un magasin pour colis et marchandises, un réservoir d'eau avec pompe, une soute à charbon, une plaque tournante et plusieurs aiguillages. Elles comptent quatre voies principales et trois voies de manoeuvre ou de garage.

Le succès remporté par le chemin de fer pousse de nombreux financiers à construire des lignes. Ainsi, la Compagnie du Nord Belge ouvre la ligne Namur - Liège en juillet 1851. La Compagnie du Luxembourg, fondée en septembre 1846, participe à la création de l'axe Bruxelles -

Ottignies - Gembloux - Namur et sa continuation vers le Luxembourg. Le tronçon Bruxelles - Namur est mis en exploitation le 14 avril 1856 et le tronçon Namur - Jemelle en 1858.

En 1861, quand les remparts et les portes de l'enceinte urbaine sont démolis, on aménage le quartier de la gare, tandis qu'on assiste à la construction de la nouvelle gare (l'actuelle).

En 1862, le 10 novembre, la ligne *Nord Belge*, de Namur à Dinant, est inaugurée en présence de monsieur Bidaut, Secrétaire général aux travaux publics. Ce dernier représente le Ministre Vanderstichelen. Il est à noter que le bourgmestre de Namur a été "oublié" dans les invitations.

Une nouvelle gare

Le 1er novembre 1864, le nouveau bâtiment de gare est ouvert. Monsieur Lambeaux, architecte, reçoit de nombreux éloges. Un journal de la capitale écrit: *La partie centrale de la façade principale est surtout remarquable. Trois portes élégantes, de huit mètres de hauteur, dessinent le portique, que complète un attique couronné par un campanille. Le fronton est des plus élégants. Quant aux proportions de l'ensemble, elles sont irréprochables.*

Le 15 mai 1869, la ligne Namur - Ramillies, de la Société d'exploitation des chemins de fer de Tamines à Landen, est ouverte.

Le *Guide du Touriste et du Négociant* édité en 1879 cite à propos de la gare de Namur: *Chaque jour il y avait de nombreux départs: 11 pour Charleroi, 8 pour Bruxelles, 5 pour Tirlemont, 9 pour Liège, 7 pour Givet, 5 pour Arlon.*

La façade de la gare est modifiée en 1890. En même temps, on triple sa surface couverte en édifiant de grandes halles vitrées. Trois verrières recouvrent la gare centrale et les gares latérales (une côté Charleroi et une côté Liège). Très vite, on s'aperçoit que ces toitures vitrées s'encrassent rapidement; en cause: la fumée des locomo-

Une façade plus que centenaire

tives, à vapeur dont les rejets gazeux attaquent aussi les charpentes métalliques. Peu après 1930, on démonte la grande verrière centrale couvrant les voies 1 à 5 et on la remplace par de simples auvents.

Le XX^{ème} siècle

En 1926, la *Société des Chemins de Fer Belges* est créée. Le 5 mai 1935, on inaugure la première ligne électrifiée du réseau: Bruxelles - Anvers. En 1937, on entreprend les grands travaux de modernisation et de toilettage de la gare de Namur. L'année suivante, la dernière verrière côté Liège est démontée. Elle abritait encore les lignes du *Nord Belge* Namur-Liège et Namur-Dinant-Givet. La façade est rajeunie et les pierres blanches de Gobertange retrouvent l'aspect des années de construction. La place de la gare est dégagée au profit du stationnement et de la circulation. Pour cela, on supprime les édicules vitrés, construits en 1900, qui abritaient de larges escaliers d'où débouchaient les deux couloirs sous les voies. On démonte également le bâtiment appelé *bureau des petits colis*, situé côté Liège. L'intérieur de la gare est également modernisé. Les boiseries lourdes et étroites des guichets sont remplacées par de larges baies. Un bureau du Syndicat d'Initiative de la ville et le bureau des renseignements de la SNCB sont également installés dans le bâtiment central. Dans les sous-sols, on aménage un dépôt pour le rangement des vélos.

Après la guerre, dès 1945, la SNCB ne cesse de rationaliser l'exploitation de son réseau, en particulier de moderniser son parc de locomotives, de voitures pour voyageurs et de wagons à marchandises. La traction *vapeur* est remplacée par la traction *diesel* ou *électrique* dans le milieu des années 50. En 1956, l'électrification des lignes 161-162 est réalisée entre Bruxelles et Luxembourg. En 1959 c'est au tour des lignes 130-144 entre Namur - Moustier et Gembloux. Vient l'axe Namur - Liège en 1970. Enfin, la fée électricité ouvre également l'ère de la modernité pour la ligne 154 Namur - Dinant en 1990.

Un carrefour de grands axes

Namur, au confluent de la Sambre et de la Meuse, est le chef-lieu de la province. Forte de 100.000 habitants, la cité est la capitale politique de la Région Wallonne. Le Conseil Régional Wallon y tient ses assemblées. Des ministères régionaux ont quitté Bruxelles et occupent de nouveaux immeubles dans la banlieue, à Jambes principalement. La présidence de l'exécutif wallon est établie en bord de Meuse.

Namur, située au coeur de la Wallonie, n'est éloignée que de 65 kilomètres de Bruxelles, 60 kilomètres de Liège, 37 kilomètres de Charleroi et 117 de Luxembourg.

7 lignes majeures

La gare de Namur est un noeud ferroviaire important, non seulement pour le service intérieur mais également pour les relations internationales. Cinq lignes y ont leur origine:

- la ligne 125 Namur-Liège;
- la ligne 130 Namur-Charleroi;
- la ligne 154 Namur-Dinant;
- la ligne 161 Namur-Bruxelles;
- et la ligne 162 Namur-Luxembourg.

Les lignes 125 et 130 font partie de la dorsale wallonne Tournai - Liège.

Namur est également au point de croisement de deux grands axes internationaux:

- Paris - Charleroi - Liège - Cologne;
- Ostende - Bruxelles - Arlon - Luxembourg - Bâle - Italie.

Namur est accessible aisément et rapidement, grâce aux trains IC et IR, de toutes les grandes villes wallonnes et de Bruxelles: Bruxelles-Quartier Léopold est à 39 minutes, Dinant à 26 minutes, Charleroi à 26 minutes, Mons

à 57 minutes, Tournai à 1 h 27, Liège à 38 minutes, Arlon à 1 h 22 et Luxembourg à 1 h 41.

Les trains L desservent de plus les points d'arrêt situés sur les lignes partant de Namur.

A cette offre ferroviaire vient s'ajouter un service d'autobus du TEC, qui dessert la ville et ses faubourgs, ainsi que toute la région environnante du namurois.

Milano Centrale: embarquez s'il vous plaît sur l'une des grandes lignes internationales

La gare, une grosse entreprise

La gare est le point de vente du chemin de fer: point de passage obligé pour l'achat de billets, le commencement et la fin des voyages.

A Namur, la porte franchie, nous voilà dans un vaste hall, centre d'accueil pour les voyageurs. Les services de la SNCB sont installés à gauche et en face de l'entrée. La partie de droite est occupée par des sociétés privées qui y développent leurs commerces: aubette à journaux, croissanterie, buffet...

Centre de voyage

Les guichets, points de vente principaux, sont scindés en deux parties: service intérieur et service international. Ce tout dernier est installé dans un cadre rénové, aménagé comme une agence de voyages. On y assure la vente de tous les billets internationaux et la réservation de places de tout type. Tous les renseignements concernant les bil-

lets (et autres formules de transport) et les horaires peuvent y être obtenus. C'est également ce service qui traite tout le contentieux "voyageurs".

L'information est également transmise via un grand panneau qui indique, dans l'ordre, les départs des trains avec heures, voies et destinations. Tous les départs ou arrivées de trains sont également annoncés sur les affiches jaunes ou blanches. Et des annonces sonores complètent de minute en minute l'information aux voyageurs.

Le service des bagages est légèrement décentré par rapport à l'entrée. On peut y faire enregistrer ses valises pour voyager les mains libres, ou les déposer en consigne pour quelques heures.

Une équipe de cheminots

Une gare ne serait rien sans ses cheminots, qui en sont l'âme agissante. En 1992, la gare occupe 530 agents, dont 274 employés et 256 ouvriers.

Le chef de gare en est le grand patron. Il coordonne les différents services: mouvement, recettes et centre routier. Il

Le "chemin" de fer est entouré des meilleurs soins. La sécurité d'abord !

est assisté dans chacune de ces activités par un responsable de service:
❒ *mouvement*: le premier chef de gare adjoint, aidé de chefs de gare adjoints et de sous-chefs, coordonne le travail et gère le trafic ferroviaire de la zone. La coordination finale du trafic est assurée au départ de la cabine nodale;
❒ *recettes* (voyageurs et marchandises): le receveur-chef s'occupe plus spécialement des "finances" de la gare. Il est assisté par des receveurs, des caissiers et des guichetiers;
❒ *centre routier*: un dirigeant s'occupe avec des employés et des manutentionnaires de tout ce qui se rapporte au trafic "colis";
❒ *personnel de conduite et de contrôle*: 130 conducteurs de trains et 120 agents de contrôle font partie du personnel que le chef de gare gère administrativement.
Passons sur les quais. Le personnel qui travaille de ce côté, en général moins connu du public, se compose des brigades d'entretien de la gare, de la voie et des caténaires.

Les voyageurs en gare de Namur

La gare de Namur est desservie journellement par 46 trains internationaux, 110 trains Intercity, 37 trains interrégions, 172 trains L à vocation locale et 43 trains P de renfort aux heures de pointe. En saison touristique et en période de fêtes, de nombreux trains spéciaux, du service intérieur ou du service international, y transitent également.

En 1991, la gare de Namur a accueilli 104.500 voyageurs par semaine. On y a délivré 650.000 billets du service intérieur, 53.000 billets du service international, 33.300 Go-Pass ainsi que 55.000 cartes train. Ces quelques chiffres illustrent l'importance de la gare de Namur, qui est en fait la première de Wallonie pour le trafic voyageurs.

Trafic marchandises en gare de Namur

Charges complètes
Ce trafic est particulièrement faible en gare de Namur. A part la desserte du raccordement "douane" et du raccordement de l'usine Kraft, situé sur la ligne 161 à Rhisnes, le trafic par wagons complets est essentiellement celui des

Marchandises "au passage". Les trains lourds servent l'économie belge et européenne

services internes de la SNCB. Namur est uniquement une gare de passage pour les trains de marchandises. La gare de formation de Ronet est, elle, chargée de traiter le trafic des trains de marchandises vers son hinterland et vers les autres formations de la SNCB.

Charges incomplètes

Un centre routier est installé dans des locaux situés le long du Boulevard du Nord. Il traite journellement environ 2.000 envois en petits colis.

Infrastructure et installations

La gare de Namur est donc essentiellement destinée à assurer le trafic des trains de voyageurs. Ainsi, par opposition à la gare de Ronet (gare marchandises), les faisceaux de triage et de garage de wagons sont réduits au minimum. Un faisceau de réception et de triage est constitué par les voies 8 à 12, surtout réservées aux trains de service. Deux postes de triage permettent de commander les signaux et les aiguillages d'accès à ce faisceau.

Toutes les autres installations sont destinées au trafic voyageurs. La gare dispose de:

❒ 7 voies à quai électrifiées à double issue pour la récep-

Deux départs sur une même voie: Namur irradie dans tout le pays

tion des trains de voyageurs. La voie 5 peut être scindée en trois parties (5a, 5b, 5c). Cette particularité permet de recevoir trois trains courts ou un train long (quai "tamdem");
❐ 4 voies en impasse électrifiées (A et B côté Charleroi - C et D côté Liège). Ces voies sont principalement utilisées pour la réception et le départ des trains L pour Ciney-Arlon (voies C-D) et L pour Charleroi (voies A-B). Elles encadrent le bâtiment principal dont la partie centrale est réservée à l'accueil des voyageurs (salle des pas perdus, centre de voyages, guichets, buffet, aubette à journaux, croissanterie).

Le rez-de chaussée de l'aile côté Charleroi est réservé aux différents services de la gare: bureau du chef de gare, bureau du mouvement et service général, service des recettes, poste de secours et toilettes publiques. En sous-sol se situe un dépôt de vélos.

Le rez-de-chaussée de l'aile côté Liège est réservé à la police de la gare et à la manutention, la taxation, l'expédition ou la réception de colis ou de bagages expédiés par trains de voyageurs.

Les étages du bâtiment sont occupés par le personnel des

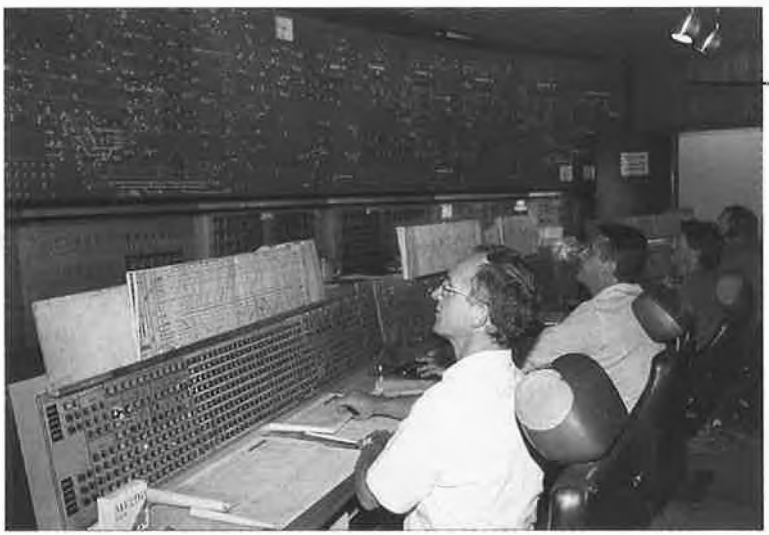
autres services: comptabilité, conducteurs et personnel d'accompagnement, centre de formation, infrastructure.

Les faisceaux de voies de garage et d'entretien sont au nombre de trois. Ils se situent tous à l'est du bâtiment principal entre le pont de Louvain et le pont de Luxembourg. Le plus important (faisceau G) comprend 8 voies dont 5 à double issue. Les deux autres faisceaux (Meuse et Amérique) possèdent 8 voies en impasse (dont 3 non électrifiées).

En gare de Namur, on dénombre aussi de nombreuses installations de signalisation. C'est ainsi que l'on compte plus de 200 aiguillages et plus de 70 signaux commandés électriquement. La commande de tous ces appareils est regroupée dans un seul poste: le block 30. Depuis le mois d'avril 1981, la zone d'action du block 30 s'est étendue sur les lignes d'accès à la station. Pour cette raison, le block 30 change de dénomination et devient la "cabine nodale".

Cabine nodale

La cabine nodale de Namur (Block 30) est située à proximité de la sous-station d'alimentation de la caténaire à la sortie de la gare, le long des voies vers Charleroi. Elle as-



L'oeil fixé sur les mouvements, les signaleurs commandent 60 kilomètres de lignes

sure la commande et le contrôle de la gare ainsi que toutes les lignes y aboutissant, soit:

- 125 jusqu'à la sortie de Namèche côté Andenne;
- 130 jusqu'à la sortie de Moustier et la bifurcation vers Gembloux;
- 161 jusqu'à la sortie de Rhisnes côté Gembloux;
- 162 jusqu'à la sortie d'Assesse côté Ciney.

Elle télécommande la circulation sur environ 60 kilomètres pour l'ensemble des 4 lignes.

Seule la ligne 154 reste autonome et est commandée par des postes de block indépendants. La télécommande de cette ligne, depuis la gare de Dinant, est programmée pour la fin 1992.

La cabine nodale est occupée en permanence par du personnel qui remplit des fonctions spéciales et complémentaires. Un chef de gare adjoint assure la direction et la gestion de la cabine nodale. Il est également le seul responsable pour les mesures de sécurité en cas de travaux ou de dérangement. Un sous-chef de gare assure les fonctions de *régulateur* pour l'ensemble de la zone. Il surveille et coordonne les circulations des trains (priorités, correspondances...). Les signaleurs sont chargés de commander

Chaque jour, près de 20.000 voyageurs sont "dispatchés" grâce au travail de la cabine

les différents aiguillages et les signaux en fonction d'un graphique horaire type ou d'ordres reçus. Le téléphoniste-speaker est un agent de liaison entre la cabine et les superficies internes. De plus, il est le trait d'union entre la cabine et les voyageurs. C'est lui qui renseigne le public au sujet des trains qui entrent en gare ou en sortent, qui indique les voitures réservées, qui fait toute communication intéressante pour les voyageurs.

L'avenir de la gare de Namur

Pour la future décennie, la SNCB va investir plus de 170 milliards pour moderniser l'ensemble du réseau, accroître ses performances et améliorer l'accueil des voyageurs. Le plan "Star 21", présenté fin 1989, montre le rôle important que le rail peut jouer dans la civilisation dite de *mobilité*. Ses atouts importants sont: les économies d'espace et d'énergie, une pollution réduite et un très haut niveau de sécurité. Des adaptations sont nécessaires au sein du réseau: infrastructure (installations de gare, ouvrages d'art, voies et équipements divers), matériel de traction ou remorqué, organisation générale du trafic, accueil et service à la clientèle.
Pour la gare de Namur et les lignes qui la desservent, des projets sont à l'étude:

Bientôt, plus de puissance et plus de vitesse pour mieux voyager

❒ élévation de la vitesse de 130 à 160 km/h sur la ligne 161, Namur-Bruxelles, et sur la ligne 162 entre Namur et Ciney;
❒ refonte complète des installations. Une pénétration à 80 km/h (au lieu de 40 km/h actuellement), la réalisation de deux quais supplémentaires (à l'emplacement du faisceau marchandises), le percement d'un pont-tube côté est supprimant le croisement de la ligne 125 avec les lignes 154 et 162 devraient permettre un écoulement plus rapide et plus fluide de l'ensemble du trafic;
❒ création d'une nouvelle cabine de signalisation type "PLP" (poste à logique programmable) qui permettra une plus grande concentration des postes, ce qui portera le champ d'action de la cabine de Namur jusque Tamines (ligne 130), Gembloux (ligne 161), Ciney (ligne 162) et Dinant (ligne 154);
❒ accueil des voyageurs dans un cadre rénové;
❒ mise en service de matériel nouveau, plus confortable et adapté à des vitesses plus élevées.

La gare de Namur souhaite offrir à sa clientèle un accueil sans cesse amélioré et prendre, pour l'avenir, la place qui lui revient dans l'expansion de la capitale de la Région.

Au revoir Namur. A un prochain passage !