

Au cœur de l'Entre-Sambre-et-Meuse...

# FLORENNES

LE VILLAGE AUX QUATRE GARES

• Roland Marganne

LE RAIL 12 JANVIER 2006



COLLECTION P. PASTIÈRES

▲ Florennes: gare de l'Est.

## CONNAISSEZ-VOUS FLORENNES ?

Au cœur de l'Entre-Sambre-et-Meuse, aux confins de la province de Namur et de celle de Hainaut, les onze localités qui composent la commune de Florennes présentent encore aujourd'hui tout le charme et la sérénité d'autrefois, avec leurs chapelles pittoresques, fontaines rafraîchissantes, clochers séculaires, moulins à eau... mais aussi châteaux, fermes et autres monuments, qui témoignent de croyances ancestrales et d'événements qui ont marqué quelque vingt siècles d'histoire. Corenne, Flavion, Florennes, Hanzinelle, Hanzinne, Hemptinne, Morialmé, Morville, Rosée, Saint-Aubin, Thy-le-Bauduin, tels sont les noms des onze localités, regroupant près de 11 000 habitants, qui, depuis la fusion des communes de 1976, ont été regroupées sur un territoire communal d'un peu plus de 13 350 hectares.

Certes, chacun connaît de Florennes sa base militaire aérienne Jean Offenbergh et son « 2<sup>e</sup> Wing Tactique ».

Mais les Florennois, eux, évoquent plutôt le cadre rural de leur territoire, ses traditions folkloriques plus que centenaires et ces marches de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui voient défi-

ler zouaves et soldats d'un jour, au son guilleret des fifres et des tambours. Inspirées de l'époque napoléonienne, ces dernières sont sans conteste un des événements majeurs du patrimoine immatériel de la Wallonie.

## FLORENNES ET LE CHEMIN DE FER

Et le chemin de fer dans tout cela ? Aujourd'hui, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, le groupe SNCB reste présent dans l'Entre-Sambre-et-Meuse grâce à une seule ligne nord-sud, la « 132-134 », qui relie Charleroi-Sud et Couvin par Walcourt, Philippeville et Mariembourg. Concurrente toute désignée de la très encombrée route axiale Charleroi - Couvin, cette ligne subit depuis quelques années une cure de jouvence afin d'offrir à ses riverains une alternative crédible à leur voiture : renouvellement de l'infrastructure, reprise des ouvrages d'art, rénovation des gares et points d'arrêt, optimisation de la vitesse de référence à 120 km/h partout où c'est possible, et engagement des nouveaux autorails diesel série 41 dans des horaires mieux adaptés aux besoins des voyageurs - et notamment des navetteurs. Son trafic fret est par ailleurs en

pleine renaissance grâce au transport de pierres calcaires, fourni par la carrière *les Petons* (groupe Solvay) d'Yves-Gomezée, près de Walcourt. Celui-ci nécessite la mise en ligne quotidienne, confiée à B-Cargo, d'un train complet de 1 700 tonnes à destination de Millingen, près de Duisbourg en Allemagne : à l'heure de l'Europe sans frontières, la traction en est assurée de bout en bout par deux locomotives SNCB série 77...

Et l'ancienne cité comtale et fortifiée de Florennes dans tout cela ? En fait, la dernière ligne de chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse passe aujourd'hui à une petite dizaine de kilomètres à l'ouest de Florennes, en fait depuis sa déviation par Philippeville en septembre 1970. On rappellera utilement que, à la suite de la création du complexe des barrages de l'Eau d'Heure, le tracé « historique » de la ligne Walcourt - Mariembourg, par Silenrieux et Cerfontaine, a dû être abandonné au profit d'un nouvel itinéraire : celui-ci reprend le site de l'ancienne ligne de chemin de fer Walcourt - Florennes jusqu'à Saint-Lambert, puis une courbe en site neuf afin de rejoindre l'ancienne ligne ferrée Florennes - Philippeville - Senzeilles, abandonnée à Neuville pour rejoindre la ligne « historique » vers Mariembourg...

Nous y voici... Florennes fut, au XIX<sup>e</sup> et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, un nœud ferroviaire très important, qui nécessita l'implantation de pas moins de quatre gares sur son territoire!

Pour comprendre cette inflation d'infrastructures, il faut rappeler que la région de Florennes, aujourd'hui orientée vers l'agriculture et les services, présentait jadis une autre physiologie économique.

Le potentiel industriel de la région de Florennes n'échappa pas aux investisseurs : comme l'Entre-Sambre-et-Meuse ne disposait pas en son sein de cours d'eau navigables, ils proposèrent dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle de relier la région au sillon Sambre-et-Meuse, par des canaux d'abord, des lignes de chemin de fer ensuite dès que cette nouvelle technologie fut mise au point en Angleterre. Ces initiatives furent soutenues notamment par les entrepreneurs carriers locaux : il tombait sous le sens que le transport de lourds blocs de pierre par chalands ou wagons de chemin de fer était plus compétitif que le service assuré par d'ancestrales charrettes tirées par les célèbres chevaux de trait ardennais, caracolant sur les routes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, au profil en dents de scie. Ils étaient relayés dans leurs exigences par les maîtres de forge de l'Entre-Sambre-et-Meuse, ces propriétaires d'« usines à la campagne », qui, pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, tentaient de sauver une industrie sidérurgique locale encore basée sur l'utilisation du charbon de bois en les reconvertissant au coke, un dérivé de la houille, dont le sous-sol du bassin de Charleroi regorgeait à l'époque, et qu'il fallait transporter jusqu'à leurs établissements.

C'est finalement le chemin de fer qui s'imposa comme le moyen de transport le plus approprié à l'Entre Sambre-et-Meuse. Au hasard des concessions de voies ferrées obtenues, à une époque où l'initiative privée concurrençait le secteur public dans ce domaine, Florennes vit s'ériger sur son sol pas moins de quatre gares.

## Au XIX<sup>e</sup> siècle, la région de Florennes présentait un tout autre aspect qu'aujourd'hui : mines de fer et carrières constituaient ses principales ressources.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, à la veille de la révolution industrielle, l'agglomération de Florennes cherchait à valoriser un sol calcaire et schisteux. Elle comptait des briqueteries, carrières de terre plastique, pierre à chaux, de sable et de silex, et des entreprises de produits réfractaires et de céramique, tout particulièrement spécialisées dans les carreaux de revêtement et de pavement. Ainsi, la production de céramique de Morialmé, d'Hanzinne, voire d'Oret, au nord de Morialmé, était-elle célèbre dans la Belgique entière à une certaine époque. Le village de Morialmé comptait en outre des mines de fer, près desquelles des entrepreneurs avaient développé des hauts-fourneaux dès avant la Révolution française de 1789.

### LES TROIS PREMIÈRES GARES DE FLORENNES Florennes-Sambre-et-Meuse

La première gare de Florennes fut érigée moins de vingt ans après l'apparition du chemin de fer en Belgique, sur la ligne Bruxelles-Malines en 1835. Florennes-Sambre-et-Meuse était un des éléments de l'axe international Charleroi - Mariembourg - Treignes - Vireux-Molhain, en France, une voie ferrée qui remontait notamment le cours de l'Eau d'Heure. Ouverte au trafic entre 1848 et 1854, elle fut dotée de multiples antennes vers Thy-le-Château et Laneffe, Morialmé, Florennes, Philippeville, ou Couvin, pour desservir toutes les entreprises de la région. Au départ de Walcourt précisément, un tronçon de voie ferrée avait été établi jus- ...



COLLECTION R. MARGAINE

▲ Gare de Florennes-Central

- qu'à Rossignol, où une bifurcation menait les voies, soit à Fraire et Morialmé (branche ouverte en 1848), soit à Saint-Lambert et Florennes. C'est ainsi que le chemin de fer arriva à Florennes, dès 1854 dans une gare en impasse baptisée Florennes-Sud ou plutôt - selon les sources - Florennes-Sambre-et-Meuse, du nom de la compagnie ferroviaire propriétaire.

Le bâtiment de gare correspondant, désaffecté en 1912 lors de la disparition du « bouchon de Florennes », existe toujours aujourd'hui : il a été transformé avec goût en habitation privée, mais garde toujours son cachet typiquement ferroviaire : un bâtiment en trois volumes, avec corps central à trois travées et deux ailes basses, en pierres et en briques.

#### Pavillons et Florennes-Est

À la même époque, d'autres investisseurs - des concurrents de la « Compagnie de l'Est belge » - établissaient une autre

de lignes de chemin de fer, qui avait l'ambition de créer un véritable réseau unissant les ports des Pays-Bas et de Belgique et les mines de fer de l'est de la France en passant par le bassin houiller de Charleroi.

La ligne « internationale » Châtelineau - Givet desservit aussi Florennes, grâce à deux autres gares : Pavillons et Florennes-Est. Cette relation intéressa au premier chef les « navetteurs » : elle permit aux habitants de la région de Florennes de trouver du travail salarié dans les nombreuses entreprises et charbonnages de la vallée de la Sambre, gros pourvoyeurs de main-d'œuvre. Afin d'éviter l'exode rural à l'époque de la révolution industrielle, la politique des autorités belges en la matière consistait à maintenir les travailleurs en zone rurale, dans leur village natal, tout en facilitant leurs déplacements journaliers vers leur lieu de travail en ville : une manière d'éviter la formation de cité-dortoirs précaires aux abords des entreprises... mais aussi des concentrations humaines

## À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Florennes était doté de trois gares. Ce n'est qu'en 1910 que la quatrième gare vit le jour: Florennes-Central.

liaison ferrée entre le bassin de Charleroi et la France, cette fois entre Châtelineau et Givet, en remontant notamment la vallée de l'Acoz. Ouverte au trafic par étapes entre 1855 et 1862, celle-ci avait non seulement pour but de desservir les importantes minières de Morialmé, mais aussi de générer un trafic international de marchandises pondéreuses, notamment du charbon du bassin de Charleroi, repris par les compagnies françaises en gare de Givet. Dès 1864, cette ligne fit partie du « Grand Central Belge », un syndicat d'exploitation

jugées - à l'époque - une proie facile pour des agitateurs politiques. N'a-t-on pas créé à la même époque le « coupon de semaine », subventionné par l'État, un titre de transport qui permettait à chacun de rentrer chez soi, à la campagne, à la fin de sa journée et à un prix raisonnable ?

Bref, la gare de Pavillons avait été dotée d'un bâtiment avec corps central à deux niveaux et deux ailes à deux niveaux elles aussi. La pierre de taille était utilisée au rez-de-chaussée. Aujourd'hui toujours visible dans le paysage - car trans-

formé en habitation privée - le bâtiment avait été conçu notamment pour assurer l'important trafic de petits colis, remis par l'industrie locale de céramique, qui disposait par ailleurs d'un raccordement ferré en gare. Ces petits colis étaient le cauchemar des chefs-gardes, qui les entassaient fébrilement dans leurs fourgons, parfois jusqu'au plafond, pendant le temps limité qu'offrait le stationnement de leur train en gare.

La gare de Florennes-Est était plus importante encore. Tirant son nom de l'« Est-Belge », sa compagnie ferroviaire propriétaire à l'origine, elle desservait une scierie et une usine de produits réfractaires, qui disposaient d'un raccordement en gare. Plusieurs marchands de charbon y recevaient aussi leur approvisionnement, à une époque où le chauffage domestique fonctionnait exclusivement avec ce combustible. En 1905, le rôle de Florennes-Est fut encore renforcé, pour les voyageurs cette fois, lorsque la *Société nationale des Chemins de fer vicinaux* en fit le terminus de sa ligne vicinale vers Morville et Dinant : à cet effet, un dépôt vicinal et un bâtiment de gare spécifique furent érigés, avec installations d'échange entre les deux réseaux.

Le bâtiment ferroviaire de Florennes-Est, dont le plan avait été établi par le Compagnie de l'Est Belge, sur un modèle semblable à celui des gares voisines de Gerpennes, Villers-le-Gambon, Merlemont et Romedenne-Surice, situées sur la même ligne, était composé d'un corps central assez élevé, constitué de trois travées, et de deux ailes basses d'une travée chacune. Plus tard, pendant la Seconde Guerre mondiale, Florennes-Est fut doté d'un raccordement au champ d'aviation établi sur ordre de l'occupant nazi, grâce à de la main-d'œuvre captive : cette installation est à l'origine de l'aérodrome militaire actuel.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle donc, Florennes était dotée de trois gares... avec les difficultés de cette dispersion pour les voyageurs qui devaient changer de train : ainsi, un service régulier de diligences avait-il été établi entre Florennes-Est et Florennes-Sambre-et-Meuse, distantes de quelque deux kilomètres, pour faciliter les correspondances. L'un ou l'autre « hôtel des voyageurs » proposait aussi le gîte et le couvert, à une époque où la vitesse des trains ne dépassait guère les 60 km/h... et où, pour voyager, il fallait « prendre son temps ».

#### QUAND LE BOUCHON DE FLORENNES SAUTE : LA CRÉATION DE FLORENNES-CENTRAL

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, un courant de trafic nouveau fit son apparition dans la région. Au fur et à mesure de la fermeture des entreprises sidérurgiques locales, incapables de concurrencer les grands conglomérats sidérurgiques de la vallée de la Sambre, les lignes ferrées axiales de l'Entre-Sambre-et-Meuse devinrent des voies de communication pour le transport des pondéreux à longue distance. Comme



▲ Florennes-Est

COLLECTION R. MARGANNE

la sidérurgie carolorégienne disposait sur place de charbon, mais non de minerai de fer, elle devait en importer en masse de Lorraine, dans l'est de la France, où les gisements métallurgiques du bassin de Briey, valorisés dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, allaient se tailler une importance extraordinaire - à l'époque, ils devinrent le premier bassin minier sidérurgique mondial ! Ils allaient alimenter l'industrie belge pendant près d'un siècle, grâce notamment au réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et plus particulièrement aux lignes Charleroi - Walcourt - Mariembourg - Vireux-Molhain, Châtelineau - Florennes - Givet et... au barreau d'interconnexion établi entre elles grâce à la ligne Walcourt - Florennes. Pour réaliser cette interconnexion, il fallait « faire sauter le bouchon de Florennes », à savoir prolonger la ligne Walcourt - Florennes-Sambre-et-Meuse, alors en impasse, jusqu'à Florennes-Est. Cette jonction, longue de deux kilomètres environ, fut créée en 1910, avec abandon corrélatif de la gare de Florennes-Sambre-et-Meuse : elle avait été facilitée par le fait que les compagnies privées qui exploitaient les lignes de chemin de fer dans la région de Florennes s'étaient regroupées au sein du « Grand Central Belge » pour être finalement absorbées par la « Compagnie des chemins de fer belges de l'État » en 1897.

L'État belge profita de cette jonction pour doter Florennes d'une gare centrale majestueuse, la quatrième gare du village : une démonstration « grandeur nature » à la population que le service public était prêt à lui rendre tous les services modernes de communication au sens large. Le bâtiment ferroviaire fut conçu pour abriter non seulement les services du chemin de fer, mais aussi ceux de la poste et les tout nouveaux services de télégraphe et téléphone. L'imposante bâtisse parfaitement symétrique, en briques rouges - avec élé-



COLLECTION R. MARGANNE

▲ Pavillons

ments décoratifs en briques jaunes - fut inaugurée en 1912. Le complexe comportait pas moins de cinq parties : une aile basse de sept travées, encadrée de deux hauts volumes à trois travées, eux-mêmes bordés de deux bâtiments élevés de quatre travées aux extrémités... de quoi loger, outre la centrale téléphonique à commande manuelle et ses opératrices, le chef de gare, le receveur de la poste et leur famille respective...

Mais la sophistication des installations ferroviaires n'était pas limitée au bâtiment de gare, parfois dénommé « Florennes-État » dans les sources : on y ajouta un hangar à marchandises. Côté voies, la réalisation était tout aussi spectaculaire : pour les voyageurs, six voies à quai, avec - luxe suprême dans la région - un couloir sous voies, permettant de prendre le train dans toutes les directions : les voies 1 et 2 donnaient accès aux trains pour Doische et Givet, la voie 3 aux trains de l'axe Ermeton-sur-Biert - Senzeilles, les voies 4 et 6 aux trains pour Châtelineau ou pour Walcourt par Saint-Lambert, et la voie 5 pour Walcourt par Morialmé et Fraire. Les voies 7 à 12 étaient réservées aux trains de marchandises en transit, tandis qu'une cour à marchandises de quatre voies était à la disposition des chargeurs locaux. Ce complexe était commandé par deux cabines de signalisation, dont le poste côté Ermeton-sur-Biert, qui disposait d'un bâti « Saxby » de 70 leviers... Le tout était flanqué d'une remise à locomotives, en forme de rotonde à sept voies avec plaque tournante - une construction exceptionnelle en Belgique, puisque ce modèle, courant dans les pays voisins, n'exista, outre Florennes, qu'à Mariembourg et à Saint-Vith. Cette remise à locomotives, qui fut en activité de 1925 à 1957, abrita notamment des locomotives à vapeur type 11 et 15, familières des lignes de la région, avant de devenir, après la guerre un « centre autorails » chargé de desservir la majorité du réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

La SNCV décida alors de compléter le nœud ferroviaire de Florennes-Central en prolongeant, de quelque 1 700 mètres,

sa ligne vicinale dont le terminus originel avait été établi à Florennes-Est.

Du trafic marchandises... il y en eut à Florennes, jour et nuit, dans l'entre-deux-guerres. Quant au trafic des voyageurs, il était surtout animé le jeudi, jour du marché hebdomadaire, le plus important de toute la région avec celui de Dinant. C'est ainsi que, de bonne heure le jeudi matin, on voyait descendre à Florennes-Central, des trains arrivant de toute la région, des fermières affairées venant proposer au marché leurs paniers d'œufs, de beurre frais, les volailles ou les fruits de leur production personnelle, avant de se fournir en ustensiles de toute sorte dans le bric-à-brac des camelots en tout genre...

#### LES QUATRE GARES DE FLORENNES, TÉMOINS DU PASSÉ

Après la Seconde Guerre mondiale, de profondes mutations intervinrent dans le bassin industriel carolorégien : disparition progressive des charbonnages, crise de la sidérurgie, évolution des habitudes de consommation et des matériaux utilisés... mais aussi développement spectaculaire des moyens de communication individuels : voiture particulière pour les déplacements personnels, professionnels et familiaux, généralisation des camions pour l'approvisionnement des entreprises locales et l'évacuation de leur production.

Le nœud ferroviaire de Florennes ne survécut pas à toutes ces mutations... et toutes les lignes ferrées de l'étoile de Florennes furent fermées les unes après les autres à partir de 1954. Le dernier autorail quitta la gare de Florennes-Central en 1962. Quant au trafic des marchandises, il avait complètement disparu fin 1983.

Pourtant, les quatre bâtiments de gare sont toujours là... Le plus monumental, celui de Florennes-Central, garda un guichet SNCB ouvert jusqu'en août 1977... pour la délivrance des abonnements dans les autobus de substitution, alors gérés par la SNCB, qui remplaçaient les trains dans la région. Puis, la gigantesque bâtisse quasi déserte continua à abriter les services de la Poste... avant d'être transformée - jusqu'il y a quelques mois - en une maison de repos pour personnes âgées... Quant aux bâtiments de Florennes-Sambre-et-Meuse, Florennes-Est et Pavillons, ils sont toujours debout... Orphelins de leurs voies ferrées, ils témoignent de l'impact de la présence du chemin de fer au cœur d'une région, et sont ainsi autant d'éléments de mémoire de tout un pan de l'histoire locale... ■