

DOSSIER

GARES NON AUTONOMES DE 4^e CLASSE

Eugène Etienne



SNCE - K. TOURNAY

Le sujet des métiers du rail ayant vécu, nous avons décidé d'ouvrir une nouvelle mais toute petite série consacrée aux gares non autonomes de 4^e classe. Il en subsiste encore 69 sur le réseau dont la plupart sont situées dans le district Sud-Est. Si toutes méritent notre attention, vous conviendrez qu'il n'est cependant pas possible d'en dresser ici la liste exhaustive et d'en faire individuellement la présentation. Aussi avons-nous préféré donner la parole à deux cheminots qui, chacun, en connaissent une particulièrement. Nous vous proposons de commencer par celle de Jambes, située sur l'axe Namur-Dinant-Givet.

LA GARE AUX FLEURS

HISTORIQUE

La gare de Jambes fut construite en 1862. A l'époque, elle était gérée par le Nord Belge, qui avait construit des bâtiments identiques sur la ligne Dave-Lustin-Godinne-Tailfer-Yvoir-Hastière-Heer-Agimont. Toutes ont été démolies et remplacées par de nouveaux bâtiments, sauf celles de Godinne, d'Hastière et de Heer-Agimont. En mai '40, la gare devint la propriété de l'Etat et fut baptisée Jambes Nord, car la commune était desservie par deux lignes de chemin de fer, la ligne 154 Namur-Dinant-Givet et la ligne 162 Bruxelles-

Luxembourg où l'arrêt était Jambes-Etat. C'est de la première dont nous parlons maintenant, débaptisée en 1992 pour devenir la gare de Jambes. Jambes-Etat devint alors Jambes Est.

La gare de Jambes Nord fut un centre de correspondance important entre le chemin de fer et les vicinaux. Ces derniers assuraient entre autres la liaison avec Andenne. En 1946, la tragique collision entre un tram et un train au passage à niveau endeuilla la région : la cabine de signalisation qui en portait les traces fut démolie.

Jusqu'en 1948/49, Jambes possédait sur son territoire une troisième gare, Jambes Secours. Située sur la ligne 162, elle n'était utilisée que pour garer les wagons et permettre aux locomotives à vapeur de jeter leurs feux. Le crassier est toujours visible. A titre anecdotique, une des deux cabines de signalisation servait de repère à l'armée blanche, autrement dit elle était un point névralgique pour les renseignements militaires.

En 1984, le bâtiment fut déclaré insalubre et remplacé pendant les travaux de reconstruction par un ouvrage préfabriqué Porta Cabine jusqu'en avril '89, date à laquelle la nouvelle gare fut

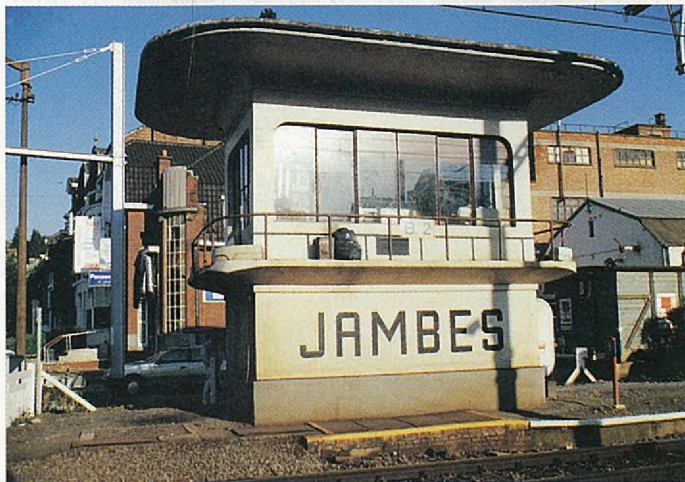
inaugurée par le ministre des Communications. Celle-ci s'intègre harmonieusement dans son environnement et son esthétique industrielle est souvent citée en exemple.

MODERNISATION ET ELECTRIFICATION

La modernisation de la gare dont nous avons un peu parlé dans le Rail de juin '89 a été décidée dans le cadre de l'électrification de la ligne Namur-Dinant.

Le nouveau complexe - gare et aire de parcage - devait soulager la ville de Namur d'une partie de son trafic routier tout en insufflant un nouveau dynamisme à une gare dont la fréquentation diminuait sensiblement. Ainsi, avant les travaux d'électrification et la mise en service de liaisons directes, le nombre de voyageurs était évalué à 250. Aujourd'hui, ce chiffre est multiplié par 10 et l'installation récente des services de la Région et de la Communauté à quelque 200 m de la gare devrait encore l'augmenter.

Ajoutons qu'en période estivale, la liaison directe Dinant-Gand-St-Pierre est prolongée jusqu'à la côte le matin, le retour étant assuré à raison de trois trains par soirée.



s'enorgueillir d'avoir érigé l'Atomium, le viaduc de Beez, celui de Dinant et bien d'autres ouvrages encore, enfin la centrale nucléaire de Tihange. Cette firme recevait et expédiait bon nombre de transports extraordinaires aussi bien à l'étranger qu'en Belgique. Hélas, après une première fermeture en 1988, les choses ne se sont point arrangées et depuis 1992, la clé est à nouveau sous le paillason.

LA PLUS BELLE GARE

La gare de Jambes est un symbole dans la mémoire des cheminots. Elle est la gare aux fleurs. Elle a toujours été en tête du classement des gares fleuries à l'issue des concours, lesquels ont cessé en 1982. La ville de Namur a décidé d'ailleurs de débaptiser la place de la Gare en 1980 : depuis elle se nomme place de la Gare fleurie. On ne pouvait rêver plus bel hommage !

Y travaillent avec plaisir un chef de gare de 4^e classe, Eugène Étienne, auteur du présent article, deux sous-chefs de gare adjoints, Michel Hastir, Francis Mahoux, et un chargeur principal, Christian Dachelet. □

DES RACCORDEMENTS

Jusque dans les années '70, la gare de Jambes fut prospère. Elle comptait à l'époque sept raccordements dont les deux principaux étaient ceux de Mateme et des établissements Finet.

Mateme, confiserie de renom, occupait plus de 300 personnes à Jambes et recevait, de fin avril à novembre, un nombre impressionnant de wagons frigorifiques et autres provenant des quatre coins de l'Europe.

Aussi la machine de manœuvre était-elle en gare 3 à 4 heures par jour pour mettre le matériel à la disposition des clients. Pendant la pleine saison des fruits, ni le samedi ni le dimanche n'étaient bien sûr chômés.

Materne, un jour, a quitté Jambes et s'est installé dans une nouvelle usine à Floreffe à la fin des années septante.

Une autre firme de renom, Finet, occupait, quant à elle, quelque 270 ouvriers et employés. Spécialisée dans la construction métallique lourde, elle pouvait

