

QUAND LE RAIL NAMUROIS

PASSE DU XIX^e AU XXI^e SIÈCLE

• Roland Marganne



SINON/ORBIS

Depuis l'inauguration très réussie de la gare de Namur rénovée, le 19 septembre dernier, le voyageur qui vient y prendre le train a droit à un contraste saisissant. À l'extérieur, une jolie façade XIX^e siècle en pierre de France, complètement restaurée avec le concours des réputés Compagnons Bâisseurs français. À l'intérieur, un décor «high tech» futuriste digne du XXI^e siècle conduit notre voyageur par escalier fixe, escalator ou ascenseur panoramique sur la dalle surplombant désormais les quais. Structures métalliques apparentes, grandes baies vitrées et puits de lumière forment désormais le décor d'une salle des pas perdus nouveau style avec gui-

chets conçus pour personnes en fauteuil roulant, «travel center» toilettes, espace bagages et consigne, locaux de service, commerces variés... et signalétique électronique dernier cri. Au sol, un revêtement gris clair souligne les dalles en relief au dessin codé permettant aux aveugles de se déplacer en toute sécurité. Bref, un petit bijou d'architecture mariant l'ancien et le nouveau.

Ce concept novateur appliqué à la capitale de la Wallonie mérite bien une mise en perspective historique, afin de retracer l'évolution d'un des premiers nœuds ferroviaires de Belgique, des débuts du chemin de fer à cette année 2002.

...

••• **NAMUR ET LE CHEMIN DE FER DU XIX^e SIÈCLE : ÉTAT, NORD-BELGE ET GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG**

De la première gare de Namur, il n'existe sans doute aucune représentation. Érigée en 1843, huit ans à peine après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer de Belgique, elle desservait modestement la ligne Namur - Charleroi - Manage, que l'État belge venait de mettre en service par la vallée de la Sambre. À peine tolérée par les militaires, située au pied des fortifications de l'époque, c'était une construction en bois inspirée des pavillons d'octroi, facilement destructible en cas de conflit armé pour ne pas gêner le tir des artilleurs... Elle ne desservait que quatre voies principales et trois accessoires...

Bien vite cependant, d'autres lignes firent de Namur un nœud ferroviaire. Ainsi en fut-il de Namur-Liège, construite avec des capitaux anglais par la « *Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège* », et dont l'ouverture nécessita le remplacement du chalet en bois par une construction en dur : c'était sans doute un de ces bâtiments sans style ou fioriture, typique des premières constructions ferroviaires de l'époque, orientées résolument vers le « fonctionnel ».

Le *Nord-Belge* apparut alors. Filiale de la puissante compagnie du *Nord Français*, financée par la célèbre famille Rotschild, cette compagnie, baptisée le 19 mai 1854, développa une stratégie d'implantation en Belgique, au départ du nord de la France, afin de se ménager des parts de marché dans le transport des grosses marchandises des bassins houillers et sidérurgiques du Borinage, de la région de Charleroi et du bassin de Liège, mais aussi de la Ruhr et de l'Allemagne. Ainsi, après avoir pris à bail la *Compagnie de Charleroi* en 1854, le *Chemin de fer de Mons à Haumont* (Feignies) et son raccordement vers Maubeuge, le *Chemin de fer de Saint-Ghislain*, il s'empara de

l'importante section Namur - Flémalle - Liège, via Tilleur et Seraing, pris à bail également, pour nonante ans le 1^{er} janvier 1855. Ainsi, le *Nord-Belge* s'installa à Namur, où il disposa rapidement d'une remise à locomotives propre et d'installations diverses pour son personnel, puisqu'il gérait désormais, avec l'aide du Nord-Français, l'axe Paris - Liège, sur lequel il organisa des trains directs dès 1855. Un seul hiatus subsistait en fait sur cette ligne, la section Namur - Charleroi dont l'*État Belge*, propriétaire, ne voulut jamais se défaire, pour des raisons de sauvegarde de souveraineté : dame... la Belgique était un État tout neuf, placé en tampon entre l'Allemagne et la France, et qui se devait de veiller jalousement à sa neutralité et à sa souveraineté.

Pour contourner la section restée propriété de l'État, le *Nord-Belge* construisit, dans la vallée de la Meuse, une ligne de Namur à Dinant et Givet, afin de disposer d'un itinéraire dont il serait propriétaire pour gérer les courants de trafic entre la sidérurgie liégeoise et l'est de la France : transport de coke dans le sens mines liégeoises - sidérurgie lorraine, transport de minerai de fer des mines du bassin de Briey vers les forges liégeoises. La ligne Dinant - Givet fut ouverte au trafic de bout en bout en 1863.

Namur prenait ainsi de plus en plus d'importance comme carrefour ferroviaire tant en trafic voyageurs que marchandises : l'artère Bruxelles - Namur - Luxembourg venait d'être ouverte entre 1854 et 1859. On profita alors de la décision de Léopold I^{er} d'autoriser le démantèlement des fortifications de Mons, Charleroi et Namur pour démolir les remparts à Namur, créer de grands boulevards... et un nouveau bâtiment de gare, flanqué d'une place digne de ce nom.

Les premiers architectes venaient par ailleurs d'être embauchés aux chemins de fer de l'État belge. Ils eurent pour consigne d'abandonner le style fonc-

tionnel, sévère et dépouillé primitif et de créer des bâtiments avenants. Il fallait en outre doter les chefs-lieux de province de bâtiments de gare à la hauteur de leur mission, au sein d'un État encore très centralisé, où les institutions provinciales, directement héritées du modèle napoléonien des départements français, avaient pour fonction première de surveiller les édiles locaux et leurs initiatives...

Ainsi, outre Charleroi-Sud, trois chefs-lieux de province wallons, Mons, Namur et Liège-Guillemins furent dotés d'un bâtiment de gare ornemental de style renaissance française, très prisé à l'époque pour la construction de bâtiments publics.

Le bâtiment de Namur, aujourd'hui restauré, est l'œuvre de l'architecte Lambeaux. Sa façade néo-classique tournée vers la ville est animée par un refend et arbore les blasons des neuf provinces de l'époque. C'est en fait une combinaison d'ailes et de pavillons en pierre autour d'un corps de bâtiment central à trois ouvertures de huit mètres de haut avec attique couronné d'un fronton percé d'une horloge. Deux ailes symétriques complètent l'ensemble, des volumes présentant l'aspect de combinaisons à deux niveaux alors que l'espace n'en a en fait qu'un seul.

Vu le trafic enregistré à Namur, les quais furent couverts de trois verrières, une pour les voies 1 à 5 en face du bâtiment de gare, une deuxième pour les voies 8 à 10 de gare latérale côté Dinant, et une troisième pour les voies en cul-de-sac 11 à 13 de la direction de Charleroi. Bien vite, les voies 8 à 11 devinrent le fief du *Nord-Belge*, qui y réceptionnait et expédiait ses trains pour Liège ou Dinant - Givet. Namur était en effet une gare commune, dirigée par la *Compagnie des chemins de fer belges de l'État* - qui fournissait le chef de gare - mais utilisée en commun avec les deux compagnies privées qui la desservaient aussi. Si la *Grande Compagnie du Luxembourg*, exploitante

de la ligne Bruxelles – Namur – Arlon fut rachetée par l'État dès 1875, le *Nord-Belge*, lui, continua ses activités indépendantes en gare de Namur jusqu'en 1940 : à cet effet, il disposait d'une remise à locomotives et d'autres installations de service distinctes sur un site déjà étriqué, mais desservi depuis 1891 par pas moins de six cabines de type *Saxby*.

Cette cohabitation n'alla pas sans créer des problèmes : il y avait les règlements ferroviaires différents, du plus pittoresque - l'usage de donner le départ au siffler à roulette à l'*État Belge* ou à la trompette au *Nord-Belge* - au plus sérieux, comme l'ordre de classement d'un train avec fourgon en tête au *Nord-Belge*, en queue à l'*État*, en passant par la concurrence. Ainsi *État Belge* et *Nord-Belge* organisèrent-ils, dès 1873, des trains de pèlerinage concurrents, pour mener les fidèles à Lourdes : l'*État* par Charleroi, le *Nord-Belge* par Givet... Il y avait aussi le fait que cheminots-fonctionnaires de l'*État*

et agents privés du *Nord-Belge* n'avaient pas les mêmes traditions et la même manière de concevoir le service au public. Quant aux salaires... à travail égal, le *Nord-Belge* était plus généreux envers ses employés que l'*État*...

NAMUR AU XX^E SIÈCLE : UNE ADAPTATION PROGRESSIVE AU TRAFIC

Tout au long du XX^e siècle, Namur bénéficia d'aménagements dictés par un trafic de plus en plus soutenu.

Dès 1909, la gare fut dotée des deux souterrains pour voyageurs actuels, qui permettaient enfin de desservir les quais en toute sécurité : des aménagements qui furent accueillis avec un réel soulagement par le personnel chargé de la sécurité de la gare. Des cabines électriques remplacèrent par ailleurs les anciennes *Saxby* sur un nœud ferroviaire de plus en plus fréquenté.

Cinq ans plus tard, c'était la Première Guerre mondiale : la gare en sortit aussi meurtrie que la ville. Ainsi, fallut-il rem-

placer quelque 17 000 vitres des verrières effondrées à la suite des bombes lancées par les aviateurs anglais.

En 1928, un travail de remise en valeur du bâtiment fut entrepris, autant pour les façades extérieures, nettoyées et repeintes, qu'à l'intérieur où bureaux et parquets furent rénovés. Au-dessus du fronton, trônait désormais un complexe mais disgracieux portique soutenant tous les fils téléphoniques reliant Namur aux autres gares de la région...

Le plan des voies fut conservé, même si les voies 6 et 7, jusque là réservées aux marchandises, furent dotées d'un quai pour augmenter la capacité d'accueil de la gare pour les trains de voyageurs. Pour l'information, on faisait avec les moyens du bord : il n'y avait ni haut-parleurs ni système automatique d'annonce des trains. C'était le temps des garde-salle, qui mettaient à jour les trois « buffets à tiroirs », tableaux récapitulatifs des trains attendus, situés dans la salle des pas perdus et les salles d'attente respectivement de 1^{re}, 2^e et 3^e classe. Il y avait aussi les « plaqueurs », chargés de disposer sur chaque quai l'indication de la destination du train attendu, sa nature et l'heure, au moyen des célèbres plaques amovibles à fond bleu, aujourd'hui détrônées par les ...



COLLECTION R. MARGANNE

Namur en quelques chiffres (année 2000)

En termes de passagers, Namur est la sixième gare du pays et la première gare de Wallonie, devant Liège-Guillemins et Ottignies.

Nombre moyen de voyageurs par jour ouvrable : 18 553;

Nombre moyen de voyageurs le samedi : 6 412;

Nombre moyen de voyageurs le dimanche : 5 900;

Nombre de trains de voyageurs par jour ouvrable : 400;

Nombre de trains de marchandises par jour ouvrable : 250.

QUAND LE RAIL NAMUROIS PASSE DU XIX^e AU XXI^e SIÈCLE

••• écrans de télévision et autres appareils électroniques... Et quand il y avait un changement inopiné de voie, le sous-chef à quai ne pouvait compter que sur la vigueur de sa voix, relayée par les chefs-gardes des trains, habitués à crier à longueur de journée le nom des gares d'arrêt de leur train...

Namur fut aussi dotée d'un quai de transbordement couvert à trois voies, pour l'acheminement rapide des messageries.

Tous les trains de prestige s'arrêtaient à Namur, au croisement des axes Ostende – Bâle et Paris – Cologne. L'arrêt était mis à profit pour abreuver les locomotives... et pour permettre aux voyageurs intéressés de se rendre à la voiture-restaurant du train, à une époque où toutes les voitures n'étaient pas encore équipées de soufflets d'intercirculation... Les trains Ostende – Bâle étaient systématiquement tractés par les célèbres locomotives à vapeur type 10, notamment un célèbre « Pullman » baptisé « Edelweiss », en correspondance avec les « malles » en provenance de Douvres. De son côté, le Nord-Belge avait progressivement créé avec sa maison mère française des trains de luxe à grand parcours – des « rapides » selon la nomenclature de cette société – qui reliaient Paris et l'Europe centrale et orientale. Parmi ceux-ci, il y eut le célèbre Nord-Express, créé le 9 mai 1896 entre Paris et Saint-Petersbourg, dont l'itinéraire et le terminus évoluèrent au gré des avatars de l'histoire : il ne disparut qu'avec l'apparition des TGV sur la relation Paris – dorsale wallonne – Liège. Il y eut aussi un certain « 185 », Paris – Cologne, qui comportait une voiture directe Paris – ... Spa, décrochée à Verviers pour être ensuite acheminée à destination. Il y eut enfin le « Valeureux Liégeois », un train temporaire créé pour l'exposition internationale de Liège, du 15 mai au 4 octobre 1930, et qui parvenait à couvrir, à la vapeur, le trajet de 367 km entre Paris-



PHOTOS R. MARGANNE

Nord et Liège-Guillemins en... 4 heures. Il eut tellement de succès qu'il fut maintenu après l'exposition et prolongé... à Berlin, jusqu'à ce qu'un certain Adolf Hitler plonge la société allemande dans les cauchemars. En tête du train et sur la totalité du parcours, une machine à vapeur « Nord », toujours rutilante, et qui « tournait comme une horloge »...

D'autres circulations attiraient aussi la curiosité. Il y avait le fameux train-économat que les dirigeants du Nord-Belge, avec un sens social mâtiné de paternalisme, faisaient circuler tous les quinze jours entre Liège-Longdoz,

Namur et Givet : à bord des deux voitures et du fourgon qui le composaient, un véritable bric à brac où les cheminots de la compagnie privée et leur famille pouvaient acheter – à prix très étudié – denrées alimentaires et autres vêtements.

Pour le trafic des marchandises, il y avait aussi des circulations pittoresques. Les anciens colombophiles se souviendront des trains de pigeons expédiant les volatiles sur la ligne de Paris – et même au-delà... – en vue de leur participation à des concours internationaux. Accompagnés de convoyeurs, et guettés par leurs proprié-
taires,

res grâce à l'INR, ces trains étaient « à marche recommandée »... Fin juin et début août, foire namuroise oblige, il y avait aussi les trains de cirque : vingt à cinquante wagons à décharger ou recharger, avec non seulement les métiers des forains, mais aussi les agrès du cirque et leur ménagerie...

Et entre-temps, il y avait les trains de minerais : six rames à charge en provenance de Dinant vers le bassin sidérurgique liégeois, et trois rames doubles à vide dans l'autre sens.

LA PÉRIODE CONTEMPORAINE : RÉNOVATION «HIGH TECH»

Après les malheurs et destructions de la Seconde Guerre mondiale, la gare de Namur, désormais unifiée par la reprise du *Nord-Belge* par la SNCB, subit trois cures de modernisation.

La première fut l'électrification de tout le nœud ferroviaire namurois, une fois la ligne vers Ramillies abandonnée. Les caténaires 3 kV arrivèrent à Namur avec l'électrification de la ligne Bruxelles - Namur - Luxembourg, mise en service le 30 septembre 1956. Namur - Charleroi suivit un an plus tard. Pour l'électrification de Namur - Liège, il fallut attendre 1970, vu l'ampleur des travaux à y réaliser. La liaison Paris - Cologne fut alors entièrement électrifiée, et Namur vit passer les locomotives polytension série 40 100 de la SNCF, épaulées par les 15 et 18 de la SNCB, en tête de tout le trafic international. Ce fut aussi le temps des *Trans-Europ-Express*, assurés d'abord par autorails diesel, puis par les célèbres automotrices quadritension suisses, enfin par des rames tractées aujourd'hui détrônées par le réseau TGV *Thalys*. L'électrification de Namur - Dinant, quant à elle, ne fut réalisée qu'en 1990. La deuxième vague de modernisation toucha les installations voyageurs du bâtiment de gare lui-même, qui furent rafraîchies dans le style « *Expo 58* » entre 1969 et 1977.

La troisième vague, elle, fut déclenchée par trois facteurs : la désignation de Namur comme capitale de la Wallonie en 1986, le réinvestissement gouvernemental dans le rail grâce au 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 décida alors de repenser complètement le nœud ferroviaire, en séparant le trafic des marchandises du trafic des voyageurs, et en veillant à éviter tout cisaillement entre le trafic voyageurs de la dorsale wallonne et celui de l'axe Bruxelles - Luxembourg. La SNCB décida aussi de valoriser l'espace occupé en ville par le nœud ferroviaire : l'idée germa alors de construire une dalle au-dessus des voies à quai, sur un modèle déjà éprouvé à Malmö, Stockholm, Göteborg, Utrecht ou Madrid. La ville de Namur saisit par ailleurs cette opportunité de rénovation urbaine pour désenclaver le quartier de Bomel, tandis que le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports allait faire bâtir le long des voies, de l'autre côté de la gare, un complexe de bâtiments en escalier conçu comme une véritable artère de communication. Commencés en 1993, ces travaux furent menés à la condition expresse de maintenir tout le trafic voyageurs et fret pendant toute la durée du chantier. C'est ce tout nouveau complexe qui a été inauguré le 19 septembre dernier. Les clients de la SNCB, à leur arrivée dans le bâtiment de gare restauré, trouvent une galerie commerciale avant de monter au premier étage de la dalle, d'une superficie de 11 000 m², où sont situés tous les services nécessaires à leur voyage. Escalators et ascenseurs panoramiques avec commande vocale les conduisent sur les quais des onze voies voyageurs - les voies 1 et 2 seront ultérieurement isolées par un caisson phonique et réservées au passage des

trains de marchandises de l'axe Anvers - Athus-Meuse. Une communication avec les installations du MET est par ailleurs prévue.

Et le second étage de la dalle ? D'emblée, la SNCB avait prévu de le céder au secteur privé. Après bien des palabres, on vient d'apprendre que la ville de Namur a délivré le permis d'urbanisme pour la construction d'un complexe cinématographique. Ainsi, dans quelques années, le voyageur en mal de correspondance aura même le loisir d'aller voir son film préféré...

Mais le remodelage du nœud de Namur n'est pas encore terminé. Il reste notamment le renouvellement de la passerelle d'Herbatte et le pont-tube prévu à la sortie est de la gare, pour permettre aux trains de la direction de Liège de passer sous les voies de la ligne du Luxembourg. Plus globalement, le réaménagement de la configuration des voies, des aiguillages et des croisements permettra le passage des trains de voyageurs à une vitesse de 60 ou 80 km/h en avant-gare - au lieu des 40 km/h actuels - sur itinéraires préférentiels, afin de gagner quelque trois minutes de temps de parcours. Il y a aussi la concentration progressive des installations de signalisation dans une seule cabine nodale de type PLP. Bref, à l'horizon 2006, la rénovation fondamentale du site devrait être terminée.

À ce moment, la capitale de la Wallonie sera dotée d'installations ferroviaires dignes du rôle qu'elle doit jouer en ce début de XXI^e siècle... ■