

Namur à la croisée des chemins

Premières voies de terre et d'eau

La principale route de nos régions au début des Temps modernes n'est autre que l'antique voie romaine Bavay-Cologne. Au début du XVI^e siècle, Guichardin tient encore la fameuse chaussée Brunehaut pour une « œuvre merveilleuse » : cette reine d'Austrasie du VI^e siècle passait pour avoir des pouvoirs merveilleux, comme d'avoir construit en une nuit cet ouvrage dépassant les moyens humains ! Tracée entre les années 50 et 150 de notre ère, elle traverse le nord de l'actuelle province de Namur. Principale voie commerciale des Pays-Bas jusqu'au XII^e siècle – elle est alors supplantée par une nouvelle route reliant la Flandre au Rhin par le Brabant –, elle reste en usage durant des siècles encore. Les autres chaussées romaines, l'une traversant le sud de la province, reliant Bavay à Trèves en passant à Dinant, l'autre perpendiculaire aux deux premières, menant de Metz et Arlon à Trèves, se sont plus tôt effacées, tout comme la voie moins importante menant d'Arlon à Namur, le plus ancien chemin reliant ces deux villes étant seulement attesté au début du XIV^e siècle. Quant au réseau antique de chemins secondaires, les *diverticula*, il s'est souvent perpétué dans nos chemins de campagne.

On se rend d'une ville à l'autre par les « grands chemins ». On les devine sur certaines cartes à partir de la fin du XVII^e siècle, non sans erreurs ni approximations. Ces chemins sont souvent de terre, parfois empierrés, mais sinueux, mal entretenus, sujets à l'empiètement des paysans ; il faut des attelages énormes, jusqu'à 24 chevaux, pour y faire passer un chariot chargé. En 1662, la route sortant de la porte de Bruxelles n'est pavée que jusqu'à la chapelle Sainte-Croix ; au-delà, les chariots s'embourbent à la moindre pluie et la circulation est très difficile en hiver. C'est dans cette direction que la construction de la première chaussée moderne est décidée par le Magistrat de Namur en 1683. Pour financer *l'entreprise de la chaussée qu'on prétend faire de côté de la porte de Bruxelles*, qui va jusque Sombreffe, la Ville emprunte 4000 florins à l'archidiacre de Zurendoncq, autant au receveur des domaines, 500 patacons aux carmélites déchaussées plus diverses sommes à l'hôpital Saint-Jacques et à la caisse des pauvres ! À la fin du XVII^e siècle, les routes pavées namuroises ne comptent encore qu'une douzaine de kilomètres : ce sont deux tronçons (Namur-Temploux et Mazy-Bothey) de la future chaussée de Bruxelles, et la « pavée » de Namur à la Pairelle.

Ville fluviale, Namur voit son commerce alimenté par voie d'eau. Dès le Moyen Âge, les vins de Moselle et du Rhin arrivent ainsi d'aval sur la Meuse, après un transport par route de Cologne à Maastricht. Le développement du commerce, notamment sous le règne des archiducs à la charnière de l'an 1600, repose sur le transport fluvial. Certes, les échanges sont parfois contrariés par les guerres, spécialement contre les Liégeois au XV^e siècle : n'oublions pas que la Sambre est liégeoise à Thuin et Châtelet, la Meuse à partir de Huy. Cependant, le réalisme économique l'emporte souvent ; même au plus fort de la guerre de Hollande, en 1675, le traité de Freyr organise le trafic sur le fleuve. Les « naïveurs », qui ont leur charte depuis 1328, assurent une navigation bien incertaine, gênée par les inondations, les glaces en hiver, les trop bas niveaux en été. La Meuse se présente comme une suite de bassins relativement profonds et aisément navigables, suivis de hauts fonds de gravier au courant plus rapide. Le débit et la largeur du fleuve sont fort variables : si on peut le traverser à pied en période de sécheresse, ses crues sont dangereuses. La navigation sur la Sambre est plus malaisée encore, d'autant qu'au débit faible et irrégulier s'ajoutent les nombreux moulins établis sur les rives. Quatre escales de navigation en jalonnent le cours à Floreffe, Châtelet, Marchienne-au-Pont et Labuissière. Des écluses, nommées « trous », permettent la navigation. On

y transporte de tout, denrées alimentaires, matériaux de construction, bois, et jusqu'à de la houille de la Basse-Sambre, qui est débarquée à Namur dès le début du XV^e siècle. Les barques sont tirées par des chevaux et l'état des chemins de halage est un problème récurrent dont se plaignent les bateliers. Ces chemins sont aussi semés d'obstacles, débris laissés par les crues ou par la négligence de l'homme.

L'essor du XVIII^e siècle

Le XVIII^e siècle change radicalement, mais non sans mal, le réseau routier namurois : c'est que les États voient peu d'avantages à des routes servant des intérêts stratégiques ou politiques qui leur échappent, et rechignent à les financer. La construction de la chaussée de Bruxelles à Luxembourg, vitale pour les communications avec Vienne, est une véritable saga où le gouvernement central doit intervenir. On commence par la route de Bruxelles à Namur. Quand il prolonge en 1716 la chaussée jusqu'aux frontières du Brabant, le gouvernement suggère aux États de Namur de poursuivre de leur côté, mais ceux-ci font la sourde oreille : le pouvoir central doit donc financer la chaussée jusqu'à Sombrefe et prendre en charge le pavage dans l'enclave namuroise de Marbais. La jonction de Bruxelles à Namur n'est ainsi assurée qu'en 1725, six ans après celle de la capitale à Charleroi.

Vers le sud, les travaux avancent plus lentement encore. En 1726, l'autorisation est donnée de construire une chaussée de Jambes à la cense du Tronquoy à Wierde. Deux ans plus tard, la prolongation est décidée jusqu'à Vivier l'Agneau (Courrière). Certains lieux-dits évoquent cette nouvelle « pavée », remarquablement rectiligne. Cependant, on s'arrête à Assesse et un bras de fer s'engage entre le gouvernement et les États de Namur : ceux-ci ne sont autorisés à construire une route vers Warêt-la-Chaussée, puis Tavier, que si la chaussée projetée jusqu'à Emptinne est aussi réalisée ; on peut aussi comprendre les Namurois, qui rechignent à financer une voie allant buter sur la frontière liégeoise. On en est au point où le gouvernement envisage de construire une route allant directement de Mazy à Hastière en évitant Namur ! La prolongation au-delà de Courrière sera finalement décidée en 1768, mais à la fin de l'Ancien Régime, des tronçons de terre subsisteront entre Namur et Emptinne. Deux voies peuvent mener à Luxembourg : cette voie directe et ancienne, qui a l'inconvénient de traverser des terres liégeoises, et une autre, plus longue, qui longe la rive gauche de la Meuse par Bouvignes avant de franchir la Meuse à Hastière et de se diriger vers Beauraing et Neufchâteau. Quand les Namurois se réveillent enfin, cette dernière voie est privilégiée et l'on procède à l'adjudication, en 1760 et 1761, de l'empierrement de toute sa longueur. C'est la fameuse route Marie-Thérèse, terminée en 1772. Elle servira peu : en 1789, les relevés ne feront état que de 600 rouliers l'empruntant annuellement. La carte de Ferraris, dressée de 1771 à 1775, donne une bonne vue de la situation à ce moment : à la sortie de la ville, la « nouvelle chaussée de Namur à Luxembourg » longe la Meuse, tandis que la « chaussée de Namur à Luxembourg », rectiligne jusqu'à Vivier l'Agneau, se transforme ensuite en un « grand chemin » passablement tortueux.

Le projet de route vers Louvain semble d'emblée plus intéressant, et quand cette ville est raccordée par eau à Malines, il devient vital de s'y relier pour s'ouvrir au nord des Pays-Bas : les Magistrats des deux villes en discutent, et l'on décide de relier la nouvelle voie au grand chemin existant de Namur à Éghezée et Boneffe ; dès 1728 en effet, deux lieues de chaussée ont été construites du pont d'Heuvy aux confins de la banlieue. Marie-Thérèse autorise les travaux le 29 août 1753. Les travaux commencent en 1754 et sont rondement menés. Le trafic de la nouvelle chaussée nous est connu par des registres de perception des droits de barrière, tenus à partir de 1770. Un coche assure une liaison régulière entre les deux villes, trois jours dans un sens, trois jours dans l'autre ; parti de Namur à 5 heures du matin, il arrive à Louvain entre 12 et 13 heures. Les voyageurs usent aussi de carrosses, chaises et chevaux de selle, tandis que le transport de marchandises est assuré par des chariots et charrettes. De nombreux troupeaux, surtout de

chevaux, empruntent également la chaussée. La liaison vers le bassin de Charleroi, en plein essor, est plus délicate en raison des enclaves liégeoises : la nouvelle chaussée, construite à partir de 1786, va donc de Gilly à Sombreffe, pour rejoindre celle de Bruxelles. La dernière « levée » entreprise par les États de Namur en 1784 suit la Meuse jusqu'à Ben-Ahin, la ville de Huy assurant la liaison du côté liégeois.

Les grand-routes sont soumises à des droits de barrière, souvent affermés. Les tarifs sont variables, et influent sur le trafic. L'agriculture et l'industrie bénéficient d'exemptions ; clergé, politiques et hauts fonctionnaires se réservent aussi des exonérations, selon des modalités variables et évidemment contestées. Sur la vieille route de Luxembourg, une première barrière est placée au sommet de la Montagne Sainte-Barbe en 1725, une seconde au Tronquoy à Wierde en 1729. Vers Louvain, le premier péage se trouve devant la Porte de Fer, le second à Champion. Une seule barrière ouvre la route Marie-Thérèse à la porte de Buley (La Plante), tandis que les voyageurs doivent ouvrir leur bourse à Sainte-Croix et Jomax s'ils empruntent la chaussée de Bruxelles. Qui dit taxe dit fraude, et nombre de voyageurs s'ingénient à éviter les barrières en empruntant des chemins détournés ! Notons qu'un service postal est assuré sur ces chaussées. L'acheminement organisé du courrier, qui date du règne de Maximilien de Habsbourg, est confié à la famille italienne des Tassis, ou Taxis, assurée d'un monopole dès 1505. Au XVIII^e siècle, la compagnie dispose d'une agence à Namur et de relais sur les principaux axes routiers. Sur le chemin de Luxembourg, ils sont établis à Jambes, Courrière et Emptinne.

À la fin du XVIII^e siècle, les Pays-Bas disposent finalement d'un beau réseau de routes de qualité et bien entretenues, admirées à l'étranger, et les chaussées namuroises totaliseront 182 km en 1795. Moins de progrès par contre sur les cours d'eau, sinon que le transport des personnes sur la Meuse est désormais organisé journalièrement dans les deux sens sur des barques plates nommées *bisawes*, le trafic étant partagé entre opérateurs publics et privés, namurois et étrangers.

Le XIX^e, siècle de tous les possibles

La période française est celle des ambitions non réalisées ; le réseau existant n'est même plus bien entretenu. La démolition en 1803 de la collégiale Notre-Dame a pour prétexte le dégagement de la route d'Anvers à Strasbourg : en fait, aucune route nouvelle n'est créée, sinon un unique kilomètre, entre Dinant et Bouvignes. La période hollandaise amène au contraire des investissements importants : la chaussée moderne de Namur à Bruxelles par Gembloux et Wavre est achevée en 1827. Celle de Luxembourg par Marche et Bastogne est enfin terminée et la création de nombreuses routes en Hesbaye, Condroz et Entre-Sambre-et-Meuse fait oublier aux rouliers et voyageurs les détours causés jadis par les enclaves liégeoises. Les routes sont toujours semées de barrières : le voyageur qui veut traverser la province pour aller de Bruxelles à Givet n'en rencontre pas moins de treize. Des services de malle-poste fonctionnent sur les principaux axes. Le voyageur pour Bruxelles part de Namur à 23h30 pour arriver à six heures du matin, et pour se rendre à Luxembourg, il ne faut pas compter moins de 18 heures de route.

En 1830, la Belgique nouvelle hérite de 330 km de routes, classées en routes de première classe, de seconde classe et routes provinciales. Les chaussées de Nivelles et Louvain sont entièrement pavées, mais la majorité des routes ne sont qu'empierreées, sauf pour la traversée des agglomérations. Elles sont souvent plantées d'arbres, tilleuls sur la route de Marche, ormes sur celle de Huy. La construction de nouvelles voies de communication est une priorité du nouvel État belge, de sorte qu'une grande partie de notre réseau routier actuel date du XIX^e siècle. Dès 1840, la nouvelle route de Namur Hannut est ainsi achevée jusqu'à la frontière liégeoise. La Province n'est pas en reste : les routes de Beauraing, de Fosses à Philippeville, de Namur à Châtelet, et de Ciney à Rochefort sont construites par elle dès les premiers temps de l'indépendance. La voirie vicinale est dans un état déplorable, formée de simples chemins de terre parfois renforcés de schiste,

bordés de haies, traversés d'ornières profondes et souvent impraticables, et la Province encourage son amélioration : de 1842 à 1852, plus de 1000 km de chemins vicinaux namurois sont mis en état. Des barrières sont d'abord omniprésentes, et les droits sont même augmentés en 1850, en contrepartie de l'entretien des routes. Elles ne sont progressivement supprimées qu'à partir de 1867. En 1880 il en reste encore vingt, dix en 1898, trois en 1906. La dernière disparaît en septembre 1910 : elle se situait à Brûly-de-Peschés et rapportait 80 Fr. par an...

La Sambre est canalisée sous le régime hollandais et régulée, dans la province de Namur par huit écluses. Le cours de la rivière se trouve ainsi rectifié – et le sera encore dans la suite – par la suppression de nombreux méandres, souvent devenus aujourd'hui des havres naturels. En 1830, la Meuse, au contraire, est encore un cours d'eau libre. Les hauts fonds et les passages rapides y limitent la navigation aux embarcations plates, tels à partir de 1838 les bateaux à vapeur de la société Cockerill, mis en service entre Namur et Liège. La nouvelle administration des Ponts et Chaussées s'intéresse au fleuve dans les années 1840. Des passes navigables sont creusées dans les hauts fonds, tandis que le chemin de halage est amélioré et rehaussé. La navigation reste cependant limitée par la faible profondeur.

Les inondations de 1850 sont catastrophiques dans les deux bassins. Malgré la nouvelle concurrence des chemins de fer, le transport par eau reste capital pour les industries et charbonnages de la basse Sambre, qui exportent vers les Pays-Bas et la France. De nouveaux travaux sont menés pour faciliter l'écoulement des deux cours d'eau et en rehausser le niveau. En 1862, d'autres chantiers importants sont lancés. Le moulin de Sambre est démoli en 1866 et l'écluse namuroise reconstruite. Sur la Meuse, les travaux de canalisation sont menés à partir de 1862 : 24 barrages écluses sont lancés, dont treize dans la province, de Hastière à Andenelle. L'objectif est de permettre la navigation de bateaux de 600 tonnes tout au long de l'année. En 1880, quand le bassin de Liège est enfin relié à celui de Charleroi et à la frontière française, de nouvelles inondations découragent les ingénieurs. Il est question de creuser un second bras de la Meuse à travers la plaine de Jambes ou de démolir le vieux pont de Jambes. Ces projets n'aboutissent pas, mais on agrandit les barrages écluses, on crée des zones inondables, on consolide les berges. Diverses sociétés assurent la navigation sur la Meuse en amont de Namur, avec des bateaux à aubes ou à hélice. De nombreux passeurs d'eau restent actifs, par exemple à Gravière, Beez, Lives et Brumagne.

Au milieu du XIX^e siècle, d'autres chemins, de fer ceux-là, envahissent le paysage. Le train semble le moyen de transport du futur ; l'État n'investit plus que dans la reprise des chemins vicinaux et communaux et néglige la grande voirie, dont la qualité décline. La première ligne de la province est mise en exploitation le 2 août 1843 : elle relie Manage à Namur par Châtelaineau. Deux ans plus tard, la concession de la liaison de Namur à Liège est confiée à une société privée, qui ne l'achève qu'en juillet 1851. Entre-temps, le tronçon de Gembloux à Rhisnes est ouvert, et l'année suivante, le chemin de fer arrive directement de Bruxelles à Namur. En 1858, la ligne de Luxembourg est mise en exploitation jusqu'à Jemelle, et tout le siècle voit se multiplier des lignes nouvelles, aujourd'hui souvent disparues. À une échelle plus locale, la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux maille dès 1884 notre région d'un réseau secondaire unique au monde. Un système financier original associant les différents niveaux de pouvoir permet la réalisation de 450 km de lignes sur le seul territoire de la province. Il ouvre au monde des régions jusque-là isolées et permet le transport massif de pierre, chaux, charbon, bois et produits agricoles.

La mesure de la vie moderne

Un élément neuf change la donne au XX^e siècle : le développement de l'automobile, que peine à suivre, dès l'entre-deux-guerres, le réseau routier hérité du siècle précédent. Il faut cependant attendre 1955 pour voir naître un plan autoroutier, en lien avec la fondation du Fonds des Routes.

Si l'autoroute Bruxelles-Ostende est mise en service dès 1956, la province de Namur est longtemps négligée, d'autant que s'ouvre une période de contestation et de crise économique qui rend la priorité aux routes ordinaires. Enfin, l'autoroute de Wallonie aborde le Namurois en suivant – clin d'œil de l'Histoire – un axe proche de celui de l'antique chaussée romaine : en 1972, année où 278 km d'autoroutes sont ouverts en Belgique, le tronçon ouest namurois est mis en service ; la partie orientale suit l'année suivante. Dans le sens nord-sud, l'important tronçon Wavre-Courrière est ouvert en 1973. Le chantier tarde ensuite : de courts tronçons sont successivement ouverts jusqu'à Spontin, Custinne et Rochefort, puis il faut attendre 1988 pour relier la partie namuroise de la future E411 au tronçon luxembourgeois.

Sur la Sambre et la Meuse enfin, les ouvrages d'art du XIX^e siècle donnent longtemps satisfaction, mais l'augmentation du tonnage des bateaux et la grande crue de 1926 poussent à nouveaux aménagements : ils dureront 50 ans, de 1930 à 1980. Les anciens barrages écluses sont remplacés par des barrages automatiques moins nombreux. En aval de Namur, le gabarit est porté à 9000 tonnes, même si le fleuve est surtout parcouru par des bateaux de type « grand rhénan », bien plus petits. En Haute Meuse, le gabarit est plus léger (1350 tonnes), tant pour la protection des paysages qu'en raison du « bouchon » français qui interdit les bateaux de plus de 300 tonnes au-delà de Givet.

Marc Ronvaux

Bibliographie

- G. EVERARD, *Les chemins de fer et Les chemins de fer vicinaux* dans *La Province de Namur*, t. 1, Namur, 1930, p. 177-197.
- A. GAUSSIN, *Routes et Chemins et Voies navigables*, dans *La Province de Namur*, t. 1, Namur, 1930, p. 131-176.
- L. GENICOT, *Les chaussées namuroises au XVIII^e siècle*, *Namurcum*, t. 18, 1941, p. 25-36.
- L. GENICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948.
- L. GENICOT, *Les chaussées du Namurois de 1795 à 1830*, *Namurcum*, t. 23 n°1, 1948, p. 25-36.
- J. LAMBERT, *Le trafic sur la chaussée de Louvain en 1770*, *ASAN*, t. 68, année 1994, p. 71-98.
- J. LAMBERT, *Les droits de barrière sur les chaussées de Louvain et de Luxembourg au XVIII^e siècle*, *ASAN*, t. 67, 1991-1992, p. 65-97.
- M. RONVAUX, *Namur à la carte*, Namur, 2008.
- M. SUTTOR, *La navigation sur la Meuse moyenne des origines à 1650*, Liège-Louvain, 1986.
- M. WATHELET, *Chemins impériaux & voies royales*, coll. *Patrimoine cartographique de Wallonie*, Namur-Bruxelles, 1998.