

# Le boulevard du Nord et les chemins de fer du Nord – Belge

Eugène Hermann

Bien que le boulevard du Nord se situe au Nord de la corbeille namuroise, sa dénomination n'a pas de lien avec son orientation géographique, mais bien avec la présence de la prestigieuse Compagnie du Nord, dont les installations ferroviaires se situaient au pied de la chaussée de Louvain et de l'Arquet, qui coulait encore à ciel ouvert. Du temps des fortifications, ce chemin de terre traversant la plaine de la Froidebise, était dénommé « Chemin des Glacis ».

Le Nord-Belge, une filiale administrative de la prestigieuse « Compagnie du Nord » appartenait aux « ROTHSCHILD de Paris ». Le siège de son Administration et de sa Direction y avait été fixé au n° 18 de la rue de Dunkerque, dans le 10<sup>ème</sup> Arrondissement de Paris, à deux pas de la gare du Nord. Cette puissante société, créée le 10 septembre 1845 par le baron James de Rothschild, était une des six grandes compagnies ferroviaires privées françaises, qui toutes rivalisaient entre elles pour être la plus prestigieuse ! Elle pénétrera en Belgique par la reprise à bail dès le 28 juin 1854, de l'exploitation des lignes de Namur à Liège, de Charleroi à Erquennes et de Mons à Quévy, qui avaient été initialement concédées en 1845 à une société anglaise. Le 19 mai 1854, sera adoptée pour la partie du réseau ferroviaire établie en Belgique, l'appellation "Nord-Belge". Elle fut proposée par l'ingénieur Jules Petier, chef de l'Exploitation de la Compagnie du Nord.

## CHEMINS DE FER DU NORD-BELGE

**Relations internationales : Trains rapides et trains de luxe** entre Paris - Charleroi - Namur - Liège - Cologne - Berlin - Varsovie ;  
Paris - Bruxelles - Anvers - Amsterdam et les pays du Nord

**Relations interprovinciales : Trains rapides et express** entre Liège - Huy - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Aulnoye - Lille - Valenciennes - Dunkerque

LE RESEAU DU  
NORD-BELGE  
DESSERT DES  
REGIONS TOURISTIQUES  
DU PLUS GRAND INTERET

### LA VALLÉE DE LA MEUSE

SES VILLES HISTORIQUES :

**LIÈGE** — La Cathédrale et son trésor ; le Palais des Princes-Evêques ; les Eglises de style roman, gothique et renaissance ; Les Musées ; les superbes Panoramas sur la ville et sur la région Industrielle d'Ougrée-Seraing-Tilleur ; l'Exposition des célèbres Cristaux du Val-Saint-Lambert.

**HUY** — La Collégiale, une des plus belles églises du pays ; le Château fort ; l'ancienne Abbaye, fondée par Pierre l'Ermite ; le Vieux Pont.

**ANDENNE** — L'Eglise renaissance (tombeau et chaise de Sainte-Begge).

**NAMUR** — La Cathédrale et son trésor ; le Musée archéologique ; le ravissant circuit de la Citadelle ; le Théâtre d'Été et le Stade de Joux.

**DINANT** — La Ville Martyre ; la Collégiale au clocher bulbeux ; l'antique Citadelle ; les Grottes ; les Rochers.

SES CHATEAUX qui s'échelonnent le long du fleuve ;  
SES ANCIENNES ABBAYES, ses ruines de Bouvignes, de Polivache, de Waulsort ;  
SES GROTTES de Dinant et d'Engihoul, ses cavernes préhistoriques de Montaigne, de Furfooz ;  
SES CHAINES DE ROCHERS à Marche-les-Dames, Frénes, Profondeville, Lustin, etc... Les gorges de l'Hermeton, etc.

### LA VALLÉE DE LA SAMBRE

SES VIEILLES VILLES DE THUIN ET DE LOBBES ; SES RUINES DE LA CÉLÈBRE ABBAYE D'AULNE.

Publicité parue dans *LA REVUE BELGE*,  
15 mai 1933

Le 1<sup>er</sup> janvier 1855, la Compagnie du Chemin de fer du Nord entra en possession de la ligne de Namur à Liège. Elle avait été construite à double voie dans la vallée de la Meuse avec des capitaux anglais, et ouverte au trafic le 20 septembre 1851. Le chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes, construit également à double voie et traversant 15 fois la Sambre, l'était déjà depuis le 6 novembre 1852.

Le Nord-Belge, dénommé ainsi depuis 1854, était en fait administré de Paris. Il disposait d'une direction bicéphale siégeant à Paris et à Liège-Longdoz. C'est là que résideront l'Inspecteur général et le Chef du Service Central. Un Inspecteur du Mouvement dirigera de Liège l'ensemble du trafic, sauf celui au-delà de Charleroi, qui sera de la responsabilité d'un second Inspecteur du Mouvement siégeant à Charleroi. L'Ingénieur chef du Service de la Voie sera installé à Namur. L'Ingénieur chef de la Traction et du Matériel siègera à l'Atelier de Saint-Martin, près de Lobbes. Les locomotives de la Cie du N-B y seront réparées et même transformées. Cet atelier de Saint-Martin sera appelé à un grand développement. Les Dépôts, centres de regroupement du personnel et du matériel de la Traction, furent répartis en plus de celui de Saint-Martin, à Kinkempois, Namur et Framerie. Au 1<sup>er</sup> janvier 1869, le N-B utilisait 737 agents, répartis sur ses lignes belges (Liège-Givet ; Charleroi – Erquelinnes ; Mons – Quévy).

Les gares de Namur et de Charleroi-Sud étaient des gares mixtes, régies par une convention bilatérale liant les Chemins de Fer de l'Etat, puis, à partir de 1926, la SNCB et la Cie du N-B. Celle de Namur datait du 20 octobre 1864. Le Dépôt namurois du Nord-Belge dépendait de celui de Kinkempois. L'effectif de celui de Namur comprenait une centaine de cheminots. En 1920, et jusque 1940, le chef de celui de Namur, un ingénieur technicien du nom de Delplace, habita rue d'Arquet, presqu'en face de l'église de Bomel. La Compagnie disposait également en pleine propriété d'un immeuble situé au n° 10 de la rue Adolphe Bastin. Il servit de dortoir à son personnel roulant jusqu'en 1936, année du transfert de la remise aux locomotives du N-B à Ronet. Les chambres y étaient aménagées pour héberger des brigades de 2 personnes. Les effectifs relevant du N-B s'élevaient en 1936 à 4.224 cheminots.



## **Création du pont de Louvain**

Depuis la création de la gare de Namur, inaugurée les 29 et 30 juillet 1843, en même temps que la ligne venant de Charleroi, la circulation routière en direction du faubourg de Bomel et de Louvain s'effectuait par un passage à niveau ouvert en 1843, dans le prolongement de la Porte de Fer. Mais depuis la mise en service des lignes de Liège (1851), d'Arlon (1858) et de Dinant (1862), la fermeture de ce passage à niveau, jusqu'à 7 fois par heure, afin d'assurer le passage de près de 120 trains journaliers, entravait lourdement le trafic de la chaussée de Louvain. Il fut donc question de le remplacer par un pont qui effectuerait la jonction entre la zone désaffectée des fortifications et le quartier des casernes avec une rue nouvelle à créer. Mais pour les habitants

de Bomel et d'Heuvy, il n'en était pas question, car ils n'acceptaient pas d'être privés de tout accès direct à la ville par un détour de 290 mètres.

D'un autre côté, la Commission des Travaux Publics de la Ville s'opposait également farouchement à la suppression de ce passage à niveau. Dans le PV de sa réunion du 17 avril 1860, il était fait mention que : « *Le passage à niveau, dans les conditions indiquées, doit paraître préférable sous tous les rapports au passage au-dessus du chemin de fer sur une route en remblai de 6 m (...) Le passage au-dessus du chemin de fer au moyen d'un viaduc est plus dangereux, attendu que les voitures et cavaliers ne voudront pas s'exposer à franchir cette partie de route lors du passage des convois, quand même elle serait pourvue de garde-corps sur toute son étendue* ».

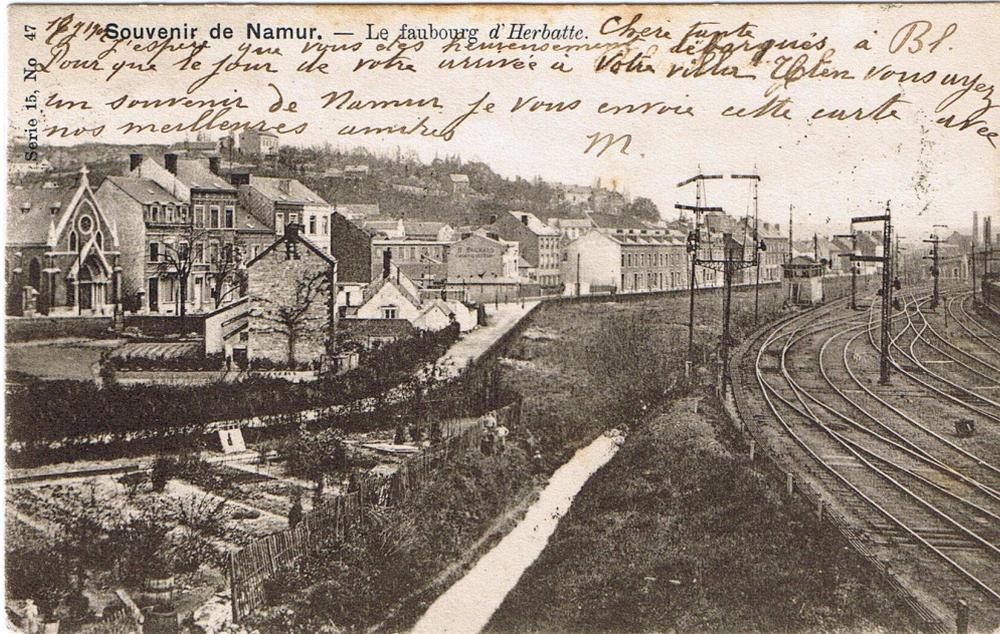
Et pourtant :

- Le 7 mai 1863, le passage à niveau de la gare de Namur sera remplacé par le premier pont de Louvain. Ce dernier se composait de 2 éléments insérés dans le remblai qui supportait la chaussée de Louvain. Le profilage de ce remblai était déjà terminé depuis le début du mois de février 1863, au même moment où l'on terminait la destruction de la Porte de fer. A son extrémité située du côté de la place Léopold, un pont de 53 m de portée surplombait les 8 voies principales issues de la gare aux voyageurs. Du côté de Bomel, le 2<sup>ème</sup> élément, un pont de 22 m, permettait le passage de 2 voies accessoires ainsi que l'accès à la plaque tournante. Une distance de 120 m séparait le boulevard du Nord de la place Léopold. Le 25 janvier 1864 eut lieu l'adjudication des travaux de placement d'un garde-corps plein en tôle ondulé et galvanisée d'une hauteur de 1.80 m, qui s'élèvera au dessus du pavage du viaduc de la chaussée de Louvain. Le devis était fixé à 3.923,60 francs. Du côté du boulevard du Nord, entre ce remblai et la gare aux marchandises se situait la remise (45 m x 25 m) avec ses 4 voies.



- Les bureaux du N-B (40 m x 15 m) se trouvaient en bordure du boulevard du Nord et séparés du viaduc de Louvain par le local des accumulateurs (25 m x 6 m). De l'autre

côté du remblai, se situait la plaque tournante de 18,50 m de cette même compagnie, ainsi que des potagers cultivés le long de l'Arquet, qui coulait encore à ciel ouvert en direction de la plaine St Nicolas.



- Le deuxième pont de Louvain sera mis en service le 3 mars 1928. Les travaux de celui-ci avaient été adjugés le 10 mai 1925 à la « Société de Construction » et aux « Ateliers de Willebroeck » à Bruxelles pour un montant de 1.383.167,24 fr. La partie métallique de cet ouvrage, dont de la charpente débordait essentiellement au dessus du niveau de la route, jaugeait 400 tonnes d'acier.
- Un troisième, d'un gabarit énorme, correspondant à l'idéologie de pénétration des autoroutes jusqu'au cœur des villes, construit en béton précontraint, ayant une longueur de 204 mètres, sera rapidement construit dans l'axe du précédent. D'une largeur de 28 mètres, il comportera finalement 6 bandes de 3,50 mètres et 2 trottoirs de 2,50 mètres. Avec une pente de 4 %, il passera à 7 mètres au-dessus du boulevard d'Herbatte. A sa mise en service, 9.700 véhicules le franchiront chaque jour de la semaine, dont 7.000 en transit. La fin des travaux sera célébrée le 14 avril 1977. En 2007, environ 30.000 voitures l'empruntent chaque jour...

Aux Chemins de Fer de l'Etat, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1883, les passages à niveau étaient gardés par du personnel masculin, qui gagnait 2,20 fr. par prestation de 12 h. Le bilan des comptes des Chemins de Fer de l'Etat présentant un déficit de 7.070.494 fr. pour l'exercice 1882, le Ministre décida le remplacement de ceux-ci par du personnel féminin qui sera rétribué au barème de 0,80 fr. pour une prestation identique...

## **Le boulevard du Nord**

Lors du Conseil communal du 12 avril 1864, l'échevin Themon déposait une proposition ayant pour but « *la création d'un boulevard de 25 mètres qui se situerait au delà de la station, sur l'ancien chemin du cimetière* ». Lors de celui du 14 janvier 1865, celui-ci réitéra sa demande en réclamant l'urgence.

En vertu du paragraphe 2 du n° 2 de la loi du 14 juillet 1860, article 1, la Ville fut tenue d'abandonner gratuitement à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat la partie du cimetière enclavée dans la station de Namur. Mais, en contrepartie, elle disposera du terrain nécessaire pour l'établissement d'un entrepôt central à édifier dans la station aux abords de la rue de Fer. Dès le 9 avril 1865, une ordonnance fermera l'ancien cimetière de la ville de Namur et ouvrira le nouveau cimetière communal, dit de Belgrade, le 20 avril 1865.

Dès lors, la Ville est libre d'envisager la construction du boulevard de ceinture réclamé par l'Echevin Themon. C'est ainsi que le 5 mars 1866, l'Echevin Pépin, en charge des Travaux publics, déposa son rapport sur la création d'un boulevard extérieur. Il y précisa : « *Je n'exproprie aucune habitation, si ce n'est une partie de l'écurie des Petites Sœurs des Pauvres* ». Lors de sa création, cette nouvelle artère s'appellera le « boulevard d'Heuvy ».

Le mercredi 4 juillet 1866, eut lieu à la station de Bruxelles-Nord l'adjudication des travaux de construction d'un hangar aux marchandises à construire en gare de Namur. Il le sera à l'emplacement d'une partie des bâtiments actuels du MET. Cette petite construction était apte à recevoir sur chacune de ses 2 voies, à peine 15 wagons.

Le 10 janvier 1867 fut emporté par un nommé Gilles, l'adjudication de la construction de la « route d'Herbatte ». Le montant de celle-ci s'élevait à 44.300 fr., alors que le devis était fixé à 45.849, 28 fr. La Députation permanente du Conseil provincial approuvera la dépense le 14 juin 1868. Le fruit de la vente des arbres croissant le long du « chemin d'Herbatte » s'éleva à 1.474 fr. La même année, le 2 août 1867, ce sera à l'unanimité que le Conseil communal de Namur donnera son approbation à l'acte de cession d'une portion de l'ancien cimetière faite à l'Etat par la Ville, afin de pouvoir agrandir l'assiette des voies en gare de Namur.

L'année suivante, le 14 janvier 1868, le Conseil communal proposa aux Travaux publics la construction d'un mur haut d'1 mètre « *pour renfermer l'enceinte de la station depuis le viaduc de la rue de Bruxelles jusqu'au bâtiment nouveau des marchandises, situé à la route d'Heuvy* ». Et le 7 avril suivant, le Conseil communal adopta les conclusions du rapport de l'échevin Cuvelier ayant en charge les Travaux publics, en ce qui concernait le plan d'aménagement du hangar aux marchandises proposé par l'Etat.

En décembre 1871, les terrains de l'ancien cimetière furent cédés à l'Etat afin d'en assurer l'incorporation dans l'enceinte de la station du chemin de fer. La ville, gardant cependant son droit de propriété, fut autorisée par l'Arrêté royal du 22 novembre 1877, d'en exproprier une partie (9 a, 43 ca) au prix de 8 fr le m<sup>2</sup>, afin de pouvoir créer le boulevard du Nord. Ce ne sera cependant que le 21 juillet 1882 que la Ville mettra en adjudication la démolition de l'ancien cimetière, l'adjudicataire devant payer la somme de 263 frs, tout en étant autorisé à réutiliser les matériaux.

L'Arrêté royal du 17 août 1873 décréta la construction d'une prison cellulaire à Namur. Les travaux seront adjugés le 27 novembre 1875 à l'entreprise Delpoorte de Schaerbeek pour 737.515

fr. Le montant du devis s'élevait à 695.768 fr. Les travaux furent réceptionnés le 20 août 1876 et l'établissement fut ouvert le 1<sup>er</sup> novembre 1876. La nouvelle prison de Namur, construite sur le modèle Ducpétiaux, sera ouverte en bordure de la place de la prison, aujourd'hui place Abbé Joseph André. Sa proximité avec la gare de Namur se justifiait à cette époque, car le transport des prisonniers s'effectuait dans des wagons cellulaires construits par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat. La spécificité du matériel roulant était telle avant guerre que des wagons mortuaires aménagés en chapelle ardente étaient même à la disposition de la clientèle.

L'Arrêté royal du 28 novembre 1877 déterminait les nouveaux alignements du boulevard d'Heuvy, le futur boulevard du Nord. Lors de la séance du Conseil provincial du 8 août 1879, on fit état d'une demande de la Ville en vue d'obtenir de la Province une intervention dans les frais de la création du boulevard extérieur à ériger au Nord de la station du chemin de fer, sur l'emplacement du chemin des Glacis. Il fut d'abord, dès cette même année, baptisé « Boulevard d'Heuvy ». La dépense totale avait été estimée à 123.296 fr. Le 25 avril 1884 débutèrent les travaux de pavage du boulevard. Ils furent réalisés par l'Entreprise Trussart de Namur qui termina son chantier en août 1885.

Le 17 juillet 1899, un accord permit, par voie d'expropriation, l'élargissement du boulevard à hauteur de la gare à marchandises. C'était nécessaire pour permettre l'implantation dans le boulevard des voies du chemin de fer que la Société nationale des Chemins de fer vicinaux (SNCV) allait poser dans le cadre de la construction de la nouvelle ligne de tram Namur-Forville. Le 23 janvier 1900, la section de cette voirie située entre le tunnel du chemin de fer et l'usine Thonar sera rebaptisé « Boulevard du Nord ».

En 1881, dans le prolongement du boulevard d'Heuvy, depuis le boulevard d'Herbatte, la passerelle d'Herbatte sera construite par dessus les voies du chemin de fer, entre ce dernier et le boulevard Cauchy. Elle était munie de plans inclinés pour permettre le passage des charrettes à bras des maraîchers. Si les Chemins de fer éclairaient l'ancien passage à niveau, dorénavant la Ville assurera à ses frais l'éclairage de la passerelle. Déjà à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, elle menaçait ruine, le plancher étant semé de trous assez grands pour y passer la jambe. En 1925, elle sera remplacée par celle en béton qui, en 1955, sera rehaussée sur sa partie centrale, pour permettre le placement des caténaires. En 2005, elle fut remplacée par une nouvelle construction métallique desservie par ascenseurs et qui enjambe également boulevard Cauchy.

En octobre 1907 furent adjugés les travaux de démolition des 3 bâtiments à usages divers qui entravaient les travaux projetés dans le cadre de l'agrandissement du hangar à marchandises. Ce dernier mesurera 125 mètres de long, sera large de 30 et sera desservi par 2 voies de passage et 3 quais de transbordement. Les 2 quais intérieurs situés le long des murailles de briques donneront passage par de nombreuses portes en chêne aux deux quais extérieurs, dont l'un bordait le boulevard du Nord et l'autre la cour aux marchandises. Elles avaient pour fonction d'assurer le groupement des colis de la prise et de la remise à domicile, à l'emplacement même où les véhicules stationnant perpendiculairement au quai allaient les prendre en charge. Cette construction se situait en bordure du boulevard du Nord et entre l'entrée de la rue de la Pépinière et de la rue Piret Pauchet.

Un accord signé le 17 juillet 1899 permettra l'élargissement du boulevard à hauteur de la gare à marchandises. Le 19 septembre de cette même année, on achèvera la démolition des maisons expropriées situées en face de la gare aux marchandises.

Un embarcadère pour le chargement des wagons tombereaux des Chemins de fer fut établi à la limite de l'ancien cimetière. Il fut d'abord destiné au chargement des minerais de Frizet, Florissant jusqu'à la fin des années 1880, ce trafic fut progressivement remplacé par celui de la chaux. La « rampe à chaux » fut d'ailleurs agrandie en 1889, après la publication de l'AR du 24 juin qui décréta l'exécution de ces travaux d'agrandissement nécessitant une expropriation.

Au début de 1882, le faubourg d'Heuvy comprend la rue Koller, la ruelle Wihnet-Hedebeau, la rue du Houyoux et la ruelle Nanon. Il compte 158 maisons et 1775 habitants. Le 2 juin 1896 débiteront les travaux de construction d'un mur de soutien de la berge du Houyoux située « au pied de Bomel ». Le 16 octobre 1898 débiteront les travaux d'égouttage à Bomel, ainsi que le voûtement de l'Arquet. L'ancien chemin empierré qui gravissait la côte sur laquelle avait été érigé en 1692 le fort Saint Antoine, prit le nom de « rue de Bomel » à la date du 9 mai 1899.

Le 8 juillet 1892, le Conseil provincial proposa l'agrandissement des dépendances de la gare de Namur, en y incorporant des terrains jouxtant le cours de l'Arquet le long du boulevard d'Herbatte et aux abords du pont de Louvain. Le 15 avril 1911, l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat adjugea les travaux nécessaires au voûtement du ruisseau Arquet entre la passerelle d'Herbatte et l'extrémité de la verrerie du même nom. Les 4 plans avaient déjà été dressés et signés une 1<sup>ère</sup> fois le 11 janvier 1906. Ils furent complétés par un dernier exemplaire, daté 11 février 1910. Le cahier des charges portait le n° 107/1911. La pierre de taille à mettre en œuvre était le « petit granit ». Le délai d'exécution était fixé à 90 jours et le devis à 54.754,14 fr. Les travaux furent exécutés par les entreprises de Gustave Denis et Jules Collard de Wépion.

La plaque tournante de 18,50 m du Nord-Belge trouvera son site d'implantation du côté de Liège, tout contre le parapet du talus prolongeant le primitif pont de Louvain. De l'autre côté du chemin, presque au centre du nouveau grill, se trouvait la remise aux locomotives (45 m x 25 m) appartenant à cette même Compagnie. Elle abritait 4 voies de garage. Construite en 1891 sur un terrain exproprié (AR du 19 février 1891), elle sera désaffectée en 1936 et livrée à la pioche des démolisseurs l'année suivante. Les locomotives qui y trouvaient refuge seront transférées dans celle de Ronet, construite en 1926 par la SNCB. Elles y occuperont les voies qui lui furent réservées et qui étaient situées du côté de la Sambre. L'immeuble sans étage contenant les bureaux du N-B (40 m x 12 m), qui se trouvait implanté entre le pont de Louvain, le local des accumulateurs (25 m x 6 m) et l'entrée de la cour aux marchandises, fut épargné.

L'entrée de la cour aux marchandises se situait dans l'axe de la descente de la chaussée de Louvain et c'est là que le charroi disposait d'un pont à peser, qui permettait de contrôler le poids des marchandises en vrac enlevées ou amenées sur la cour à marchandises. Cette bascule permettait également, en cas de besoin, le tarage précis des véhicules.

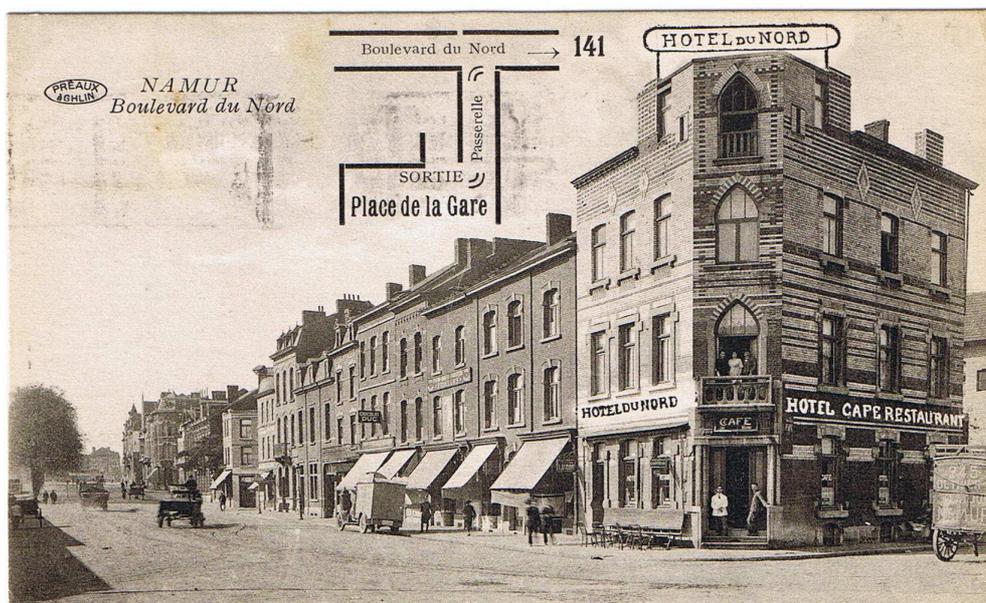
Les anciens bureaux du N-B deviendront après 1936 le siège des bureaux de la gare aux marchandises, dont les halls se situaient juste à côté et en bordure du boulevard du Nord. Tant du côté du boulevard, que du côté opposé qui bordait la cour à marchandises, des quais surélevés à la hauteur des planchers des véhicules se prolongeaient au dehors de l'enceinte des halls qui étaient traversés par 2 voies de chemin de fer. Le quai central situé entre les 2 voies, servait à transférer les marchandises de wagon à wagon. Cette enceinte, construite en briques cuites sur place et recouverte d'une toiture en plaques ondulées, était pourvue de nombreuses portes coulissantes en chêne, permettant le transfert des marchandises à bord des véhicules routiers alignés perpendiculairement aux quais et toujours dans l'axe de la porte désignée pour la tournée des livraisons à effectuer. Un trafic dense de prise et remise à domicile s'effectuait ainsi par les bons soins de la firme Latour, dont le siège commercial se situait au boulevard du Nord. Avant la

guerre, elle assurait encore ses transports à l'aide d'un charroi hippomobile, qui progressivement laissera la place à des camions motorisés.

Dans le courant du 19<sup>ème</sup> siècle, suite à la cession du terrain nécessaire par le pépiniériste David Aelens, la ville avait transformé le chemin vicinal n°25, dénommé ruelle d'Heuvy, en une rue qui fut baptisée le 2 mai 1899 rue de la Pépinière. Lors de sa séance du 17 novembre 1911, les rues privées, dites rue Petite Hébette et Grande Hébette, deviendront les rues Piret-Pauchet et Adolphe Bastin.

Ce ne sera que le 23 janvier 1900 que le boulevard situé entre le tunnel du chemin de fer et l'usine Thonar deviendra le boulevard du Nord. Par la suite, un AR datant du 18 octobre 1902 permettra la création de 2 rues, larges de 10 m. Ce seront les rues Maquet et Delimoy qui déboucheront sur le boulevard.

Très rapidement, grâce à la proximité du rail, qui monopolisait les transports d'une certaine distance, le boulevard du Nord et le début des rues qui y débouchaient, deviendront le siège d'une activité industrielle et économique intense. Des entreprises de transport (Latour, Dubois, etc.), la boulangerie industrielle « Le Bon Pain Namurois », la Câblerie namuroise, les Etablissement Dermine, commercialisant les bois de construction, les Etablissements Delvaux fournissant les matériaux de construction, les Ateliers de soudure autogène et électrique Boulanger, le concessionnaire des voitures Chevrolet, bientôt remplacé par le dépôt namurois de Coca Cola, quelques débits de boissons, et bien d'autres activités commerciales, envahirent les abords de la gare aux marchandises, créant dans ce quartier bomellois, de l'aube au crépuscule, une véritable ruche bourdonnante d'activités. La proximité du rail et de la gare à marchandises n'y était pas pour rien ...



Sur le plan du trafic des trains de voyageurs mis en circulation par la Compagnie du Nord, on notera que la première relation directe reliant Liège à Paris datait déjà du 21 octobre 1855. Le parcours, dans sa totalité, nécessitait une durée de 7 heures 30. Le matériel roulant était exemplaire pour l'époque, et la bonne réputation de la Compagnie du Nord s'imposera

rapidement dans les couches populaires, qui verront défiler, de plus en plus rapidement, ces trains de rêve ! Depuis le 9 mai 1896, date de sa création par la Compagnie du Nord, le célèbre "Nord-Express" assura à travers la grande ligne du N-B, en dehors bien entendu des périodes de conflit, la relation de Paris à Saint-Pétersbourg. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1902, suite à la Convention de Paris datant du 23 septembre 1902, la traction des trains rapides et des express sur le tronçon ferroviaire de l'Etat (Namur - Charleroi) était assurée par des locomotives du Nord ou du Nord-Belge. C'est ainsi que les changements qui s'opéraient précédemment à Charleroi furent reportés à Erquennes ou à Jeumont, voire à Aulnoye. Le "Valeureux Liégeois" qui circula du 15 mai au 4 octobre 1930, à l'occasion de l'Exposition internationale de Liège, et qui était remorqué par une Super-Pacific du Nord, couvraient les 367 km de Paris à Liège en 4 heures malgré le tracé extrêmement sinueux de la ligne, entre Erquennes et Namur. Les 238 km reliant Paris-Nord à Jeumont étaient franchis en 2 h 22, soit à la vitesse moyenne de 100,5 km / h.

L'exploitation des lignes françaises prit fin avec la nationalisation créant, le 1er janvier 1937, la SNCF. C'est à cette date que le réseau de la Compagnie du Nord situé en Belgique, devint effectivement la « Compagnie du Nord-Belge ». Les lignes de cette dernière, personnel et matériel compris, furent reprises par la SNCB le 5 février 1941, avec effet rétroactif au 10 mai 1940, étant donné que le N-B avait cessé toute activité. La valeur de la reprise sera reportée ultérieurement, et fixée sur base d'un inventaire à arrêter de commun accord. Une convention entre l'Etat belge et la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, datée du 27 novembre 1946, fixa le montant de la reprise, intérêts compris, à une somme de 500.000.000 fr. Celle-ci, compte tenu de l'acompte de 171.005.908 fr. déjà reçu par la Compagnie, sera payée en cinq versements s'étageant du 15 janvier au 15 décembre 1947. Par la suite, un arrêté-loi, datant du 30 décembre 1946, autorisera avec effet rétroactif au 10 mai 1940, la SNCB à incorporer les lignes N-B dans son réseau. Mais, encore durant bien des années, des procédures judiciaires seront entamées par les Français, dans le cadre de litiges concernant la propriété d'immeubles « *acquis au nom du domaine privé de la Compagnie* ». Mais tout finit par s'arranger...dans l'intérêt de la famille de Rothschild...



Eugène Hermann  
 © Comité de quartier de Bomel, mars 2007  
 Reproduction autorisée en citant la source.