

10. Le tram

Résumé :

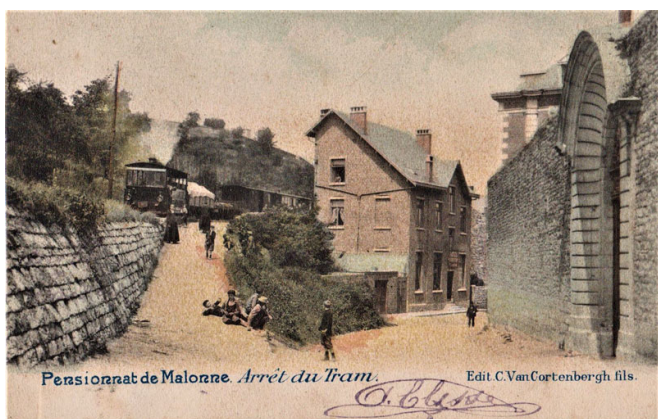
La construction de la ligne Namur - Saint-Gérard via Malonne fut l'aboutissement de vingt années de discussions : on en parlait déjà en 1874. Un premier tronçon de huit kilomètres, jusque Malonne Port, via Salzennes et Bauce, fut ouvert en 1892. Trois ans plus tard, la ligne était achevée, desservant le Malpas, Insepré, Bois-de-Villers et Lesve. A certains endroits, le tram suivait la grand-route ; ailleurs (notamment au Fond de Malonne), il roulait en site propre, passant derrière les maisons.

Dès 1913, la section Namur – Malpas était électrifiée, mais sa prolongation jusque Saint-Gérard ne le fut qu'en 1947. Au lieu-dit Les Anges, entre Bois-de-Villers et Lesve, un embranchement permettait de rejoindre la vallée de la Molignée, via Bioul et Warnant.

La section Malonne – Saint-Gérard a été fermée au trafic en 1952. Le dernier tram entre Namur et Malonne a circulé le 16 mai 1953.

La construction de la ligne Namur - Saint-Gérard via Malonne fut l'aboutissement de vingt années de discussions : on en parlait déjà en 1874. En 1885, le tracé était adopté, au grand mécontentement des habitants de Fosses, qui auraient préféré une liaison vers leur ville.

Un premier tronçon de huit kilomètres, démarrant du bord de Meuse fut ouvert en 1892. Il allait jusque Malonne Port, via le boulevard Cauchy, la gare de Namur, la place Wiertz, les Balances, la Gueule du Loup et Bauce, avec neuf points d'arrêt fixes, cinq départs quotidiens dans chaque sens et un trajet de 33 minutes. Trois ans plus tard, la ligne était achevée, desservant le Malpas, Insepré, Bois-de-Villers et Lesve. De grandes réjouissances, dans ces deux dernières localités, marquèrent l'inauguration, synonyme de progrès.



A certains endroits, le tram suivait la grand-route ; ailleurs (notamment au Fond de Malonne), il roulait en site propre, passant derrière les maisons.

Au Port de Malonne, des remises permettaient le rangement des convois. Elles existent toujours.

Il y eut plusieurs exploitants successifs : la *Société anonyme pour l'exploitation des chemins de fer régionaux en Belgique* ; la

Société anonyme d'exploitation des Chemins de fer vicinaux de Namur et extensions, la *Société anonyme mosane*, puis la SNCV à partir de 1929.

La traction, durant les premières décennies, se faisait à vapeur. Dès 1913, la section Namur – Malpas était électrifiée, mais sa prolongation jusque Saint-Gérard ne le fut qu'en 1947. Au lieu-

dit Les Anges, entre Bois-de-Villers et Lesve, un embranchement permettait de rejoindre la vallée de la Molinee, via Bioul et Warnant. Par contre, celui qui, depuis les Six-Bras, était prévu en direction de Fosses, ne fut jamais réalisé.

L'arrêt « Pensionnat », à hauteur de l'institut Saint-Berthuin, était particulièrement fréquenté, par les élèves internes et leurs familles. On y trouvait un restaurant, Baufays-Patiny, à l'enseigne « A Saint Nicolas » (la statue est toujours là).



Il y eut plusieurs accidents, parfois spectaculaires. Vers 1925, près du pensionnat, un piéton sortant d'un café fut tué par le tram. Dans les années 1930, l'explosion de la chaudière d'une locomotive au dépôt du Port fit plusieurs victimes. En 1937, une remorque ayant brisé ses freins descendit deux kilomètres, avec une dame âgée à bord. En 1944, la chute d'un avion allié sur la voie, entre Insepré et Malpas, forma un vaste cratère dans lequel un convoi plongea, ce qui fit plusieurs blessés.

La section Malonne – Saint-Gérard a été fermée au trafic en 1952. Le dernier tram entre Namur et Malonne a circulé le 16 mai 1953. Il sera remplacé par des autobus.

Les rails ont été démontés par étapes successives, jusque dans les années 1990. Certains tronçons en site propre ont été revendus à des riverains, d'autres aménagés en routes ou sentiers. Là où la

ligne longeait la route, à Insepré notamment, son assiette est encore bien visible.

Texte : Jean-François Pacco

Anecdote de Pierre Ducarme :

Depuis le début du XX^{ème} siècle, jusque dans les années 50, le fond de la carrière d'Insevaux était une prairie qui servait de plaine de jeux à tous les enfants du quartier. C'était la S.N.C.V. qui se chargeait – involontairement – de l'entretien. En effet, le tram à vapeur descendait tous les matins vers 6 heures et remontait au soir. Chaque année, il déposait délicatement quelques braises sur l'herbe sèche, qui mettait le feu à la carrière. Le temps que les pompiers arrivent, le sol était nettoyé. Et, à cause des « falaises » créées par la carrière, le feu s'arrêtait de lui-même et ne se communiquait pas aux bois.

