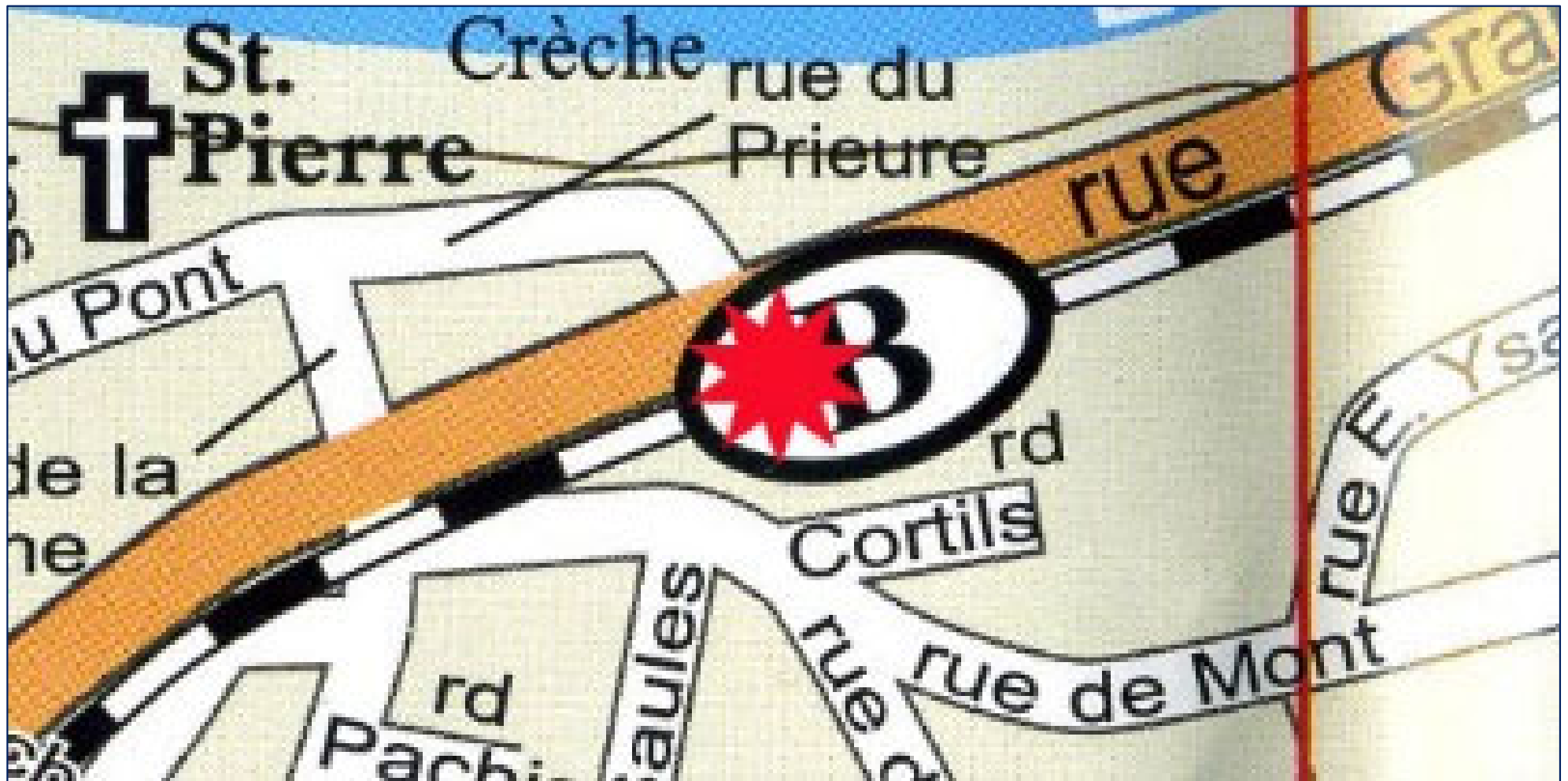


PETIT PATRIMOINE GODINNOIS

**TUNNEL
PIÉTONNIER
SOUS LA GARE**





Dans le prolongement du bas de la rue des Rêches, le tunnel piétonnier se situe entre la rue de Mont et la rue du Prieuré en passant sous la gare.



1 -

BREF RAPPEL

HISTORIQUE



Entrepris en 1860 par la Compagnie du Nord Belge, la construction de la voie ferrée se poursuit pendant deux ans.

Le 10 octobre 1862, on inaugure officiellement la ligne 154, composée d'une seule voie, reliant Namur à Dinant.

Par après, elle s'allongera jusqu'à la frontière française, à Givet.

En 1864, la station godinnoise sera la quatrième de cette ligne ferroviaire.

En 1914, la voie ferrée est dédoublée par les occupants allemands.

Pour assurer le transport de la production provenant de Godinne (bois, fourrages, céréales, betteraves sucrières) et réceptionner les matériaux pour le centre industriel installé à Annevoie mais aussi en expédiant sa production, la gare est dotée, côté fleuve, d'une voie de garage et de chargement, et côté colline, de deux voies de chargement.



Heureusement, ce montage n'évoque que le **tunnel** passant sous la gare et non le bâtiment !

Car si l'extension du parking permet aux nombreux navetteurs (preuve de son utilité) de laisser leur voiture en sécurité, la station, la place et ses abords ne sont guère engageants.

Quelques anciennes photos sont suffisamment éloquentes à ce sujet. De longs commentaires ne sont pas nécessaires pour montrer cette dégradation des lieux.

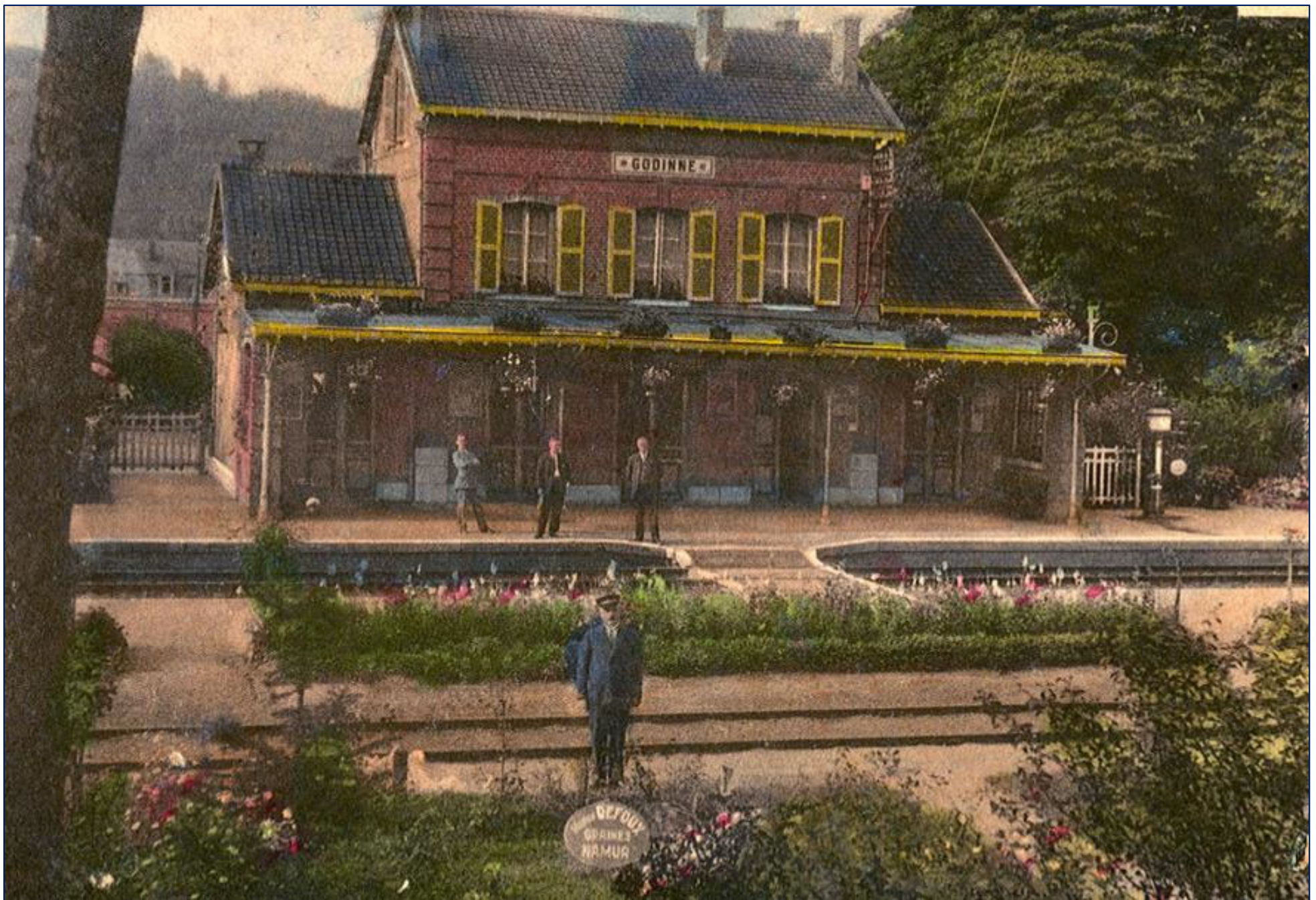
À l'abandon, savez-vous que la gare est un monument classé par la Commission royale des Monuments et des Sites depuis le 23 octobre 1989 ?





Pimpante, nette et accueillante.





Avec ses décorations florales, fierté du personnel de la gare,
dans les années 1950 !



« *Et maintenant...* »

chanterait Bécaud !

Et maintenant... c'est un chameau que
le propriétaire a sur les bras.

À l'abandon depuis des mois, le
bâtiment ne cesse de se détériorer.

Vitres brisées,
fenêtres colmatées vaille que vaille,
il est vandalisé
et fait peine à voir !

Jo Dreessens,
à l'initiative du
classement, doit se
retourner dans sa
tombe.



2 -

LE TUNNEL PIÉTONNIER



Si cette voie ferrée apporte des avantages très appréciables pour l'économie et les facilités de déplacement, et même si un passage est aménagé à cette époque sur les rails pour le franchissement des voyageurs d'un quai à l'autre, elle n'en entraîne pas moins un désagrément important pour la vie des villageois qui voient leur village coupé en deux.

Les passages à niveau et le long tunnel piétonnier ne pourront qu'atténuer cette situation sans la gommer complètement.

« Désormais il y aura les Godinnois du fleuve et ceux des collines, avec l'église d'un côté et le cimetière de l'autre ! »





1854 ! Six ans avant le début des travaux de construction de la ligne ferroviaire, il y avait le Grand Godinne (Les Trys) et le Petit Godinne avec quelques habitations regroupées autour de l'îlot historique monumental. (CTB)



1879, la ligne Namur – Givet sectionne le village en deux.

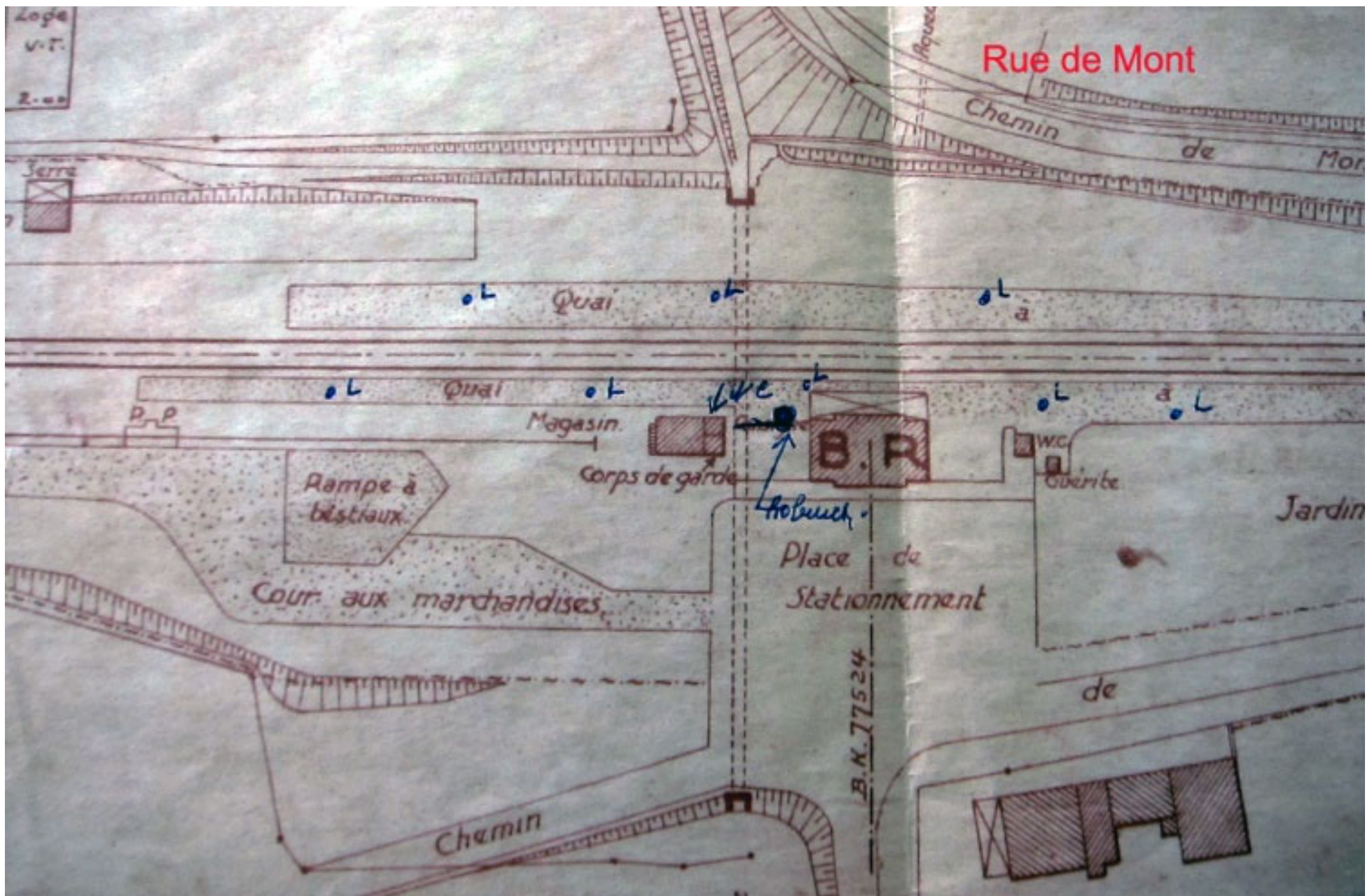
Au centre du village, un passage à niveau (P.N.) franchit la voie ferrée près du cimetière. Le tracé du passage souterrain précise sa situation dans le prolongement de la rue de Rêches vers la Meuse.

La rue de Mont n'est pas encore ouverte ! (ICM)

A -

CARACTÉRISTIQUES DE LA CONSTRUCTION





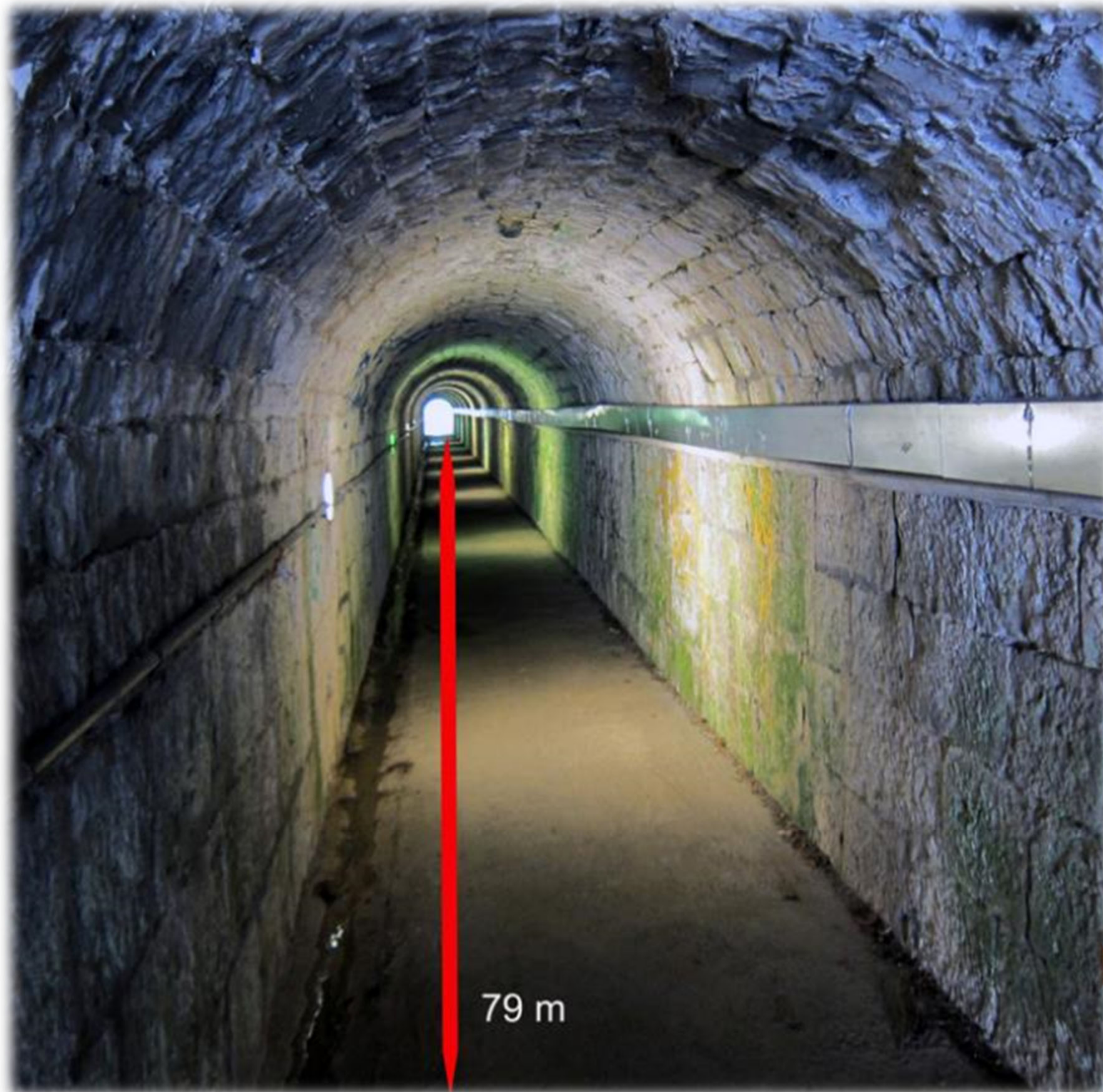
Plan de la gare et de ses annexes en 1955.
Le tracé du tunnel est visible au centre du plan.

(AEN - Fonds Hermann 151.)



Le plus long tunnel piétonnier creusé sous la ligne 154 est situé à Godinne !
Il passe non seulement sous les voies ferrées avec ses quais mais également sous la place de la gare et la route N 947 (Namur – Dinant).

Onze spots
ancrés
latéralement
sur toute sa
longueur
diffusent un
éclairage
diffus et
alterné.



79 m



Accès colline.



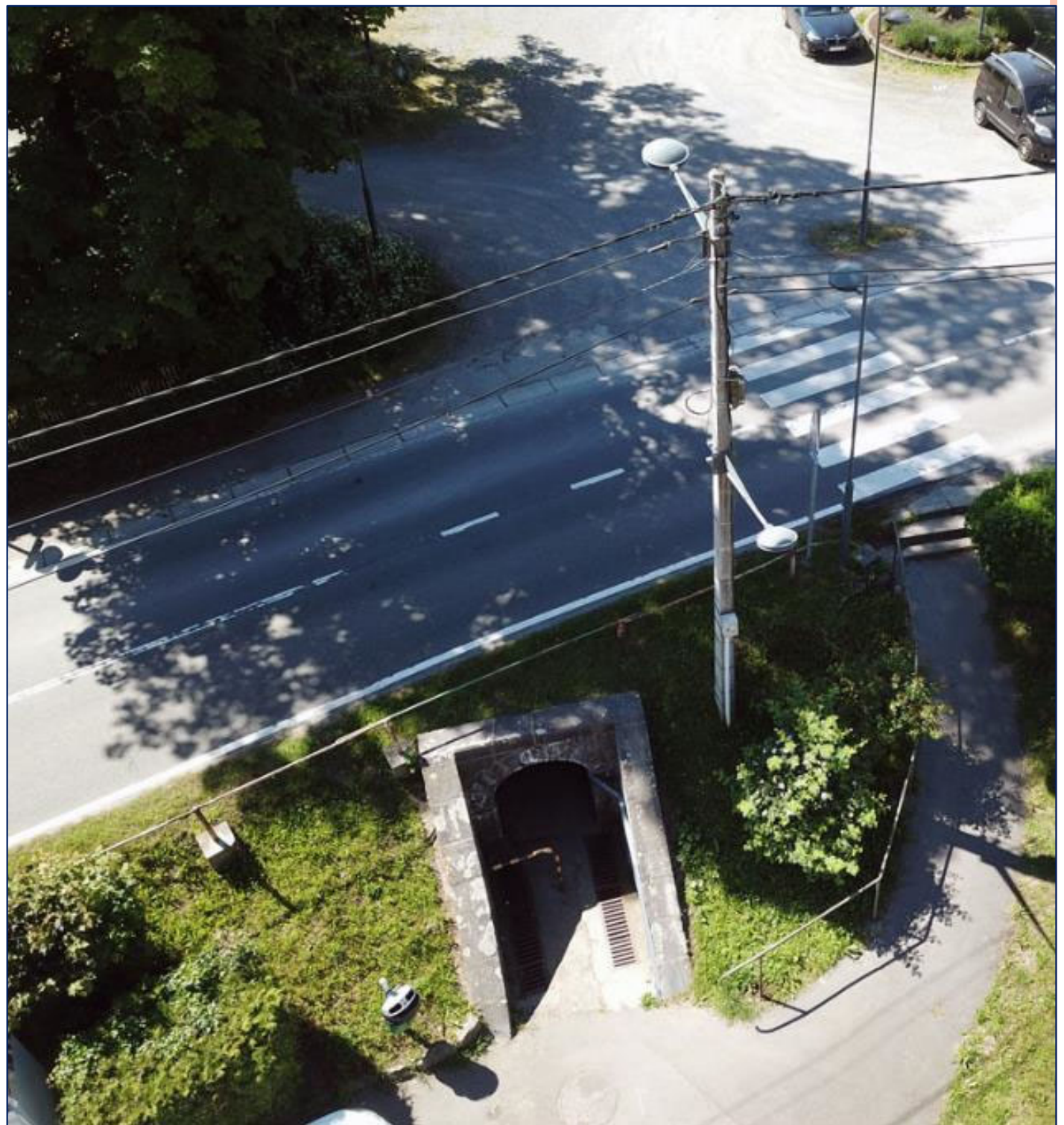




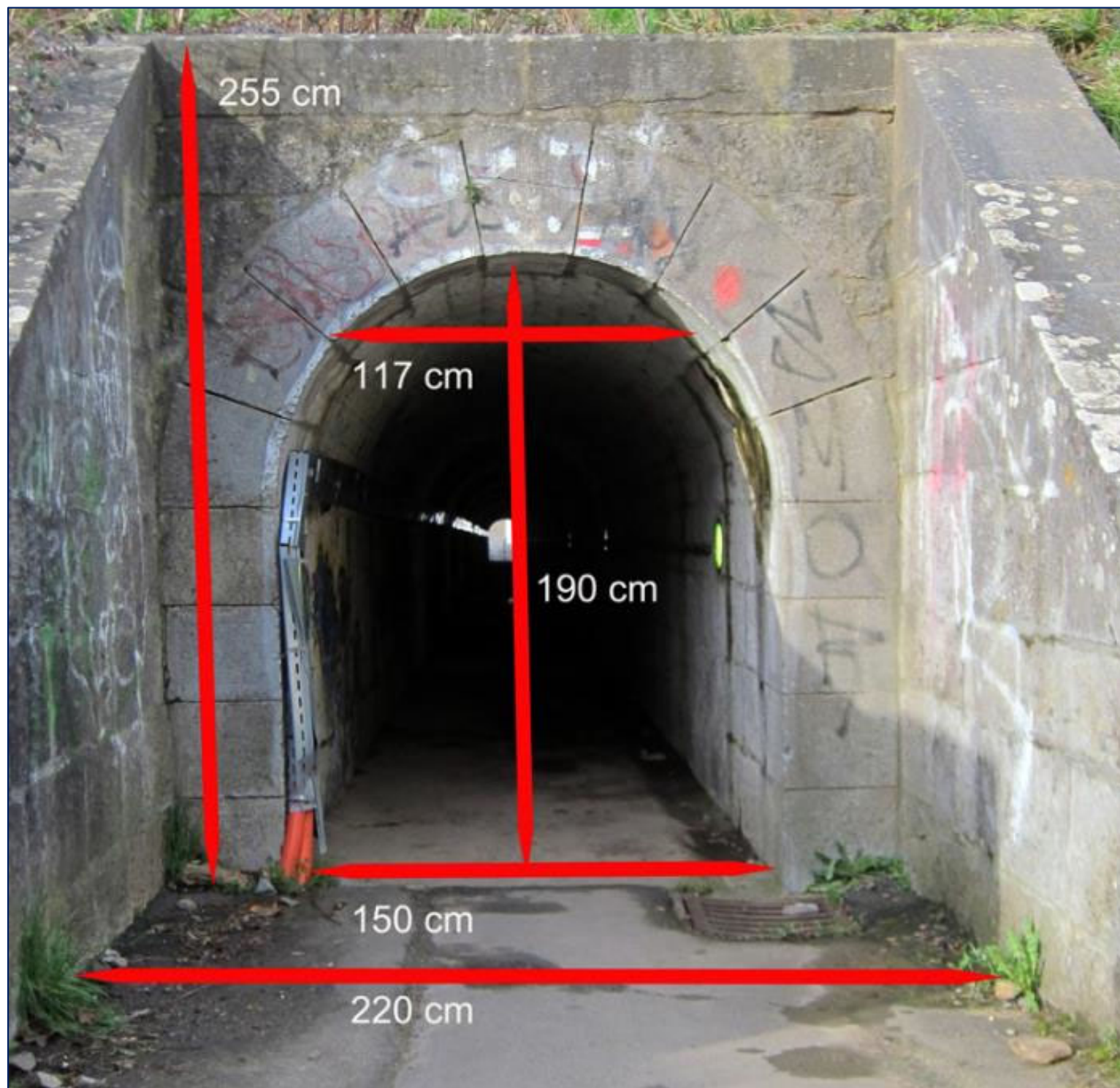
Accès Meuse.



Les deux accès,
sont encadrés par
un mur de parement,
lui-même renforcé
par des murs de
soutènement qui
empêchent les
glissements
de terrain.



Avec ses
190 cm
de hauteur
sur 150
de large,
il est construit
en blocs de
calcaire
taillés et
rectangulaires,
avec une voûte
en plein cintre.

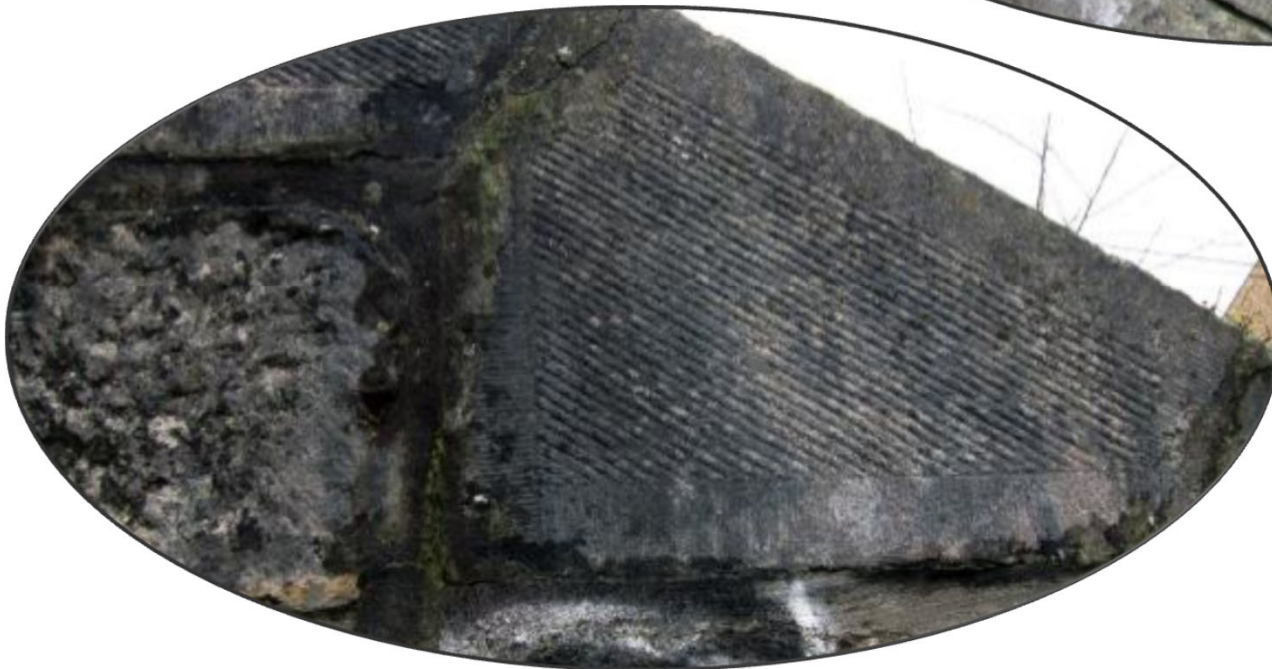
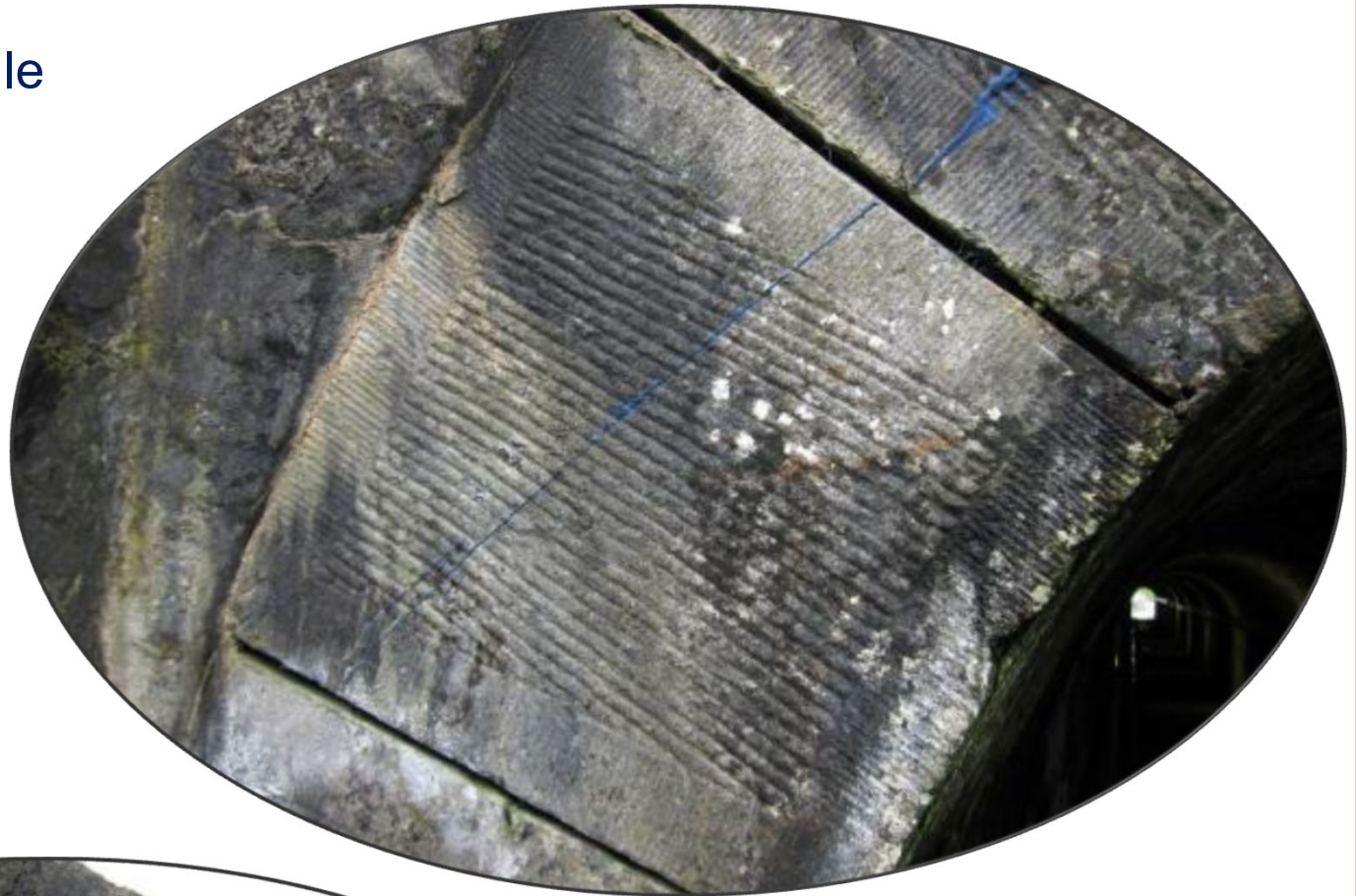


Les soubassements de chaque côté du tunnel sont formés par un alignement de quatre hauteurs de blocs calcaire.

Ils sont plus imposants (h de 45 à 55 cm) que ceux composant la voûte en plein cintre (h 13 à 25 cm).



Toutes les pierres de taille
placées aux arêtes
des entrées
ainsi que celles des
murs de soutènement
sont décorées en
taille rustique.



B -

POURQUOI UN
TUNNEL PIÉTONNIER
EN PLUS DU
PASSAGE À NIVEAU ?





Près de chaque entrée, des grilles captent les eaux de ruissellement qui s'écoulent vers une canalisation dont on aperçoit les taques de fermeture. Cette conduite reprend également les eaux provenant des hauteurs environnantes.



Le tunnel a donc une double fonction :

- ♦ c'est un passage pour piétons vers la Meuse,
- ♦ sous lequel s'étire une canalisation reprenant les eaux dévalant la rue des Rèches.

Et cette canalisation est un élément de réponse à notre questionnement !



Configuration en 1854

En plus des eaux ruisselant depuis la mare de la chapelle, le passage des Godinnois était important à cet endroit.

En effet, les chemins des Grands Saules et des Rêches se rejoignent près de la future gare pour se prolonger vers le bas du village.

Sans doute a-t-on profité de l'obligation d'installer une canalisation pour y creuser un tunnel et diminuer ainsi l'impact négatif de la voie ferrée pour le village !



Actuellement,
le tunnel est plus fréquemment utilisé par les villageois.
Le passage à niveau tout proche étant supprimé,
les abords du pont ferroviaire, côté Meuse,
n'étant pas aisés pour les piétons,
tout naturellement on reprend
la direction du tunnel...
pas toujours sans une
certaine appréhension !

Et si les tags rivalisent
avec les vastes taches humides,
il reste en bon état même si
son gabarit n'est plus aux normes !



D'Yvoir vers Lustin, d'autres passages souterrains existent à Godinne sous la voie ferrée. Ils ont été réalisés au moment de sa construction ou par après par le gestionnaire de la ligne 154.

1 – À la Croix d'Alfau, un passage nettement moins haut que celui de la gare est situé à quelques mètres du tunnel ferroviaire, vers Godinne.

2 – À côté du passage à niveau de la rue Ysaÿe, une conduite recueille les eaux des Trys, de la fontaine et de la rue du Charreau.

3 – À la résurgence de la rivière souterraine de Chauveau (Corniche).

Cette conduite n'ayant pas été prévue lors de la construction de la voie ferrée, des travaux importants ont dû être effectués en 1933 pour parer à l'érosion du remblai et permettre aux eaux souterraines de se déverser dans la Meuse. (Voir plan ci-après.)



3 -

ANECDOTES



- Au début des années 1950,
en jouant près de l'entrée du tunnel vers la colline,
les gosses s'engageaient dans une canalisation.

Pataugeant dans l'eau, tête rentrée,
ils passaient ainsi sous la rue de Mont
dans la direction de la rue des Rêches
pour réapparaître à l'air libre derrière la cabine électrique.

C'était l'aventure avec un grand *A*.

Il y faisait sombre...

Et les rats s'enfuyaient à leur approche...

*Souvenirs de deux octogénaires godinnois,
Marie-Claire et Pierrot Lazard.*



- Dimanche 21 juillet 1981.

Le Syndicat d'Initiative avait installé son bureau d'accueil pour une activité cyclo dans la serre du Grand Hôtel, rue du Prieuré, juste en face de l'entrée du tunnel.

C'était une première du genre qui s'ajoutait à la marche ADEPS traditionnelle qui attirait un nombre appréciable de randonneurs. Mais ce jour, aucun participant, aucun cyclo, aucune famille ! Tout simplement parce que des éclairs striaient les cieux mosans !

Des pluies diluviennes s'abattirent en matinée sur Godinne. Le tunnel, en un rien de temps, fut envahi par les eaux. Seul, l'arc de la voûte était encore visible...



Sources

- ♦ *Jacques Latour, Zoom sur le quartier Saint-Roch, Jacques Latour, Éd. Le Bourdon de Saint-Roch, 2003.*
- ♦ Fonds Hermann (151), Archives de l'État à Namur.

Cartes

Les deux cartes utilisées ont été photographiées à la BNB.

1854 : Carte topographique de Belgique,

1879 : Institut cartographique militaire.



Réalisation :

Jacques Latour

Photos aériennes :

Michel Duriau



Le 30 août 2024

Entrée du tunnel en 1931.