

Texte non illustré d'une contribution à l'ouvrage *Au Milieu du Monde : Namur Cartes et plans 16e - 21e siècle*, édité par la Société archéologique de Namur (octobre 2015)

VOYAGES ET TOURISME EN NAMUROIS

Pèlerins, voyageurs ou soldats

Les premiers voyageurs de l'histoire sont les soldats en campagne et les pèlerins. Si le pèlerinage est une démarche par nature volontaire, il prend très tôt chez nous un caractère punitif : le délinquant doit se racheter en prenant la route. Saint-Nicolas-de-Port, près de Nancy, Saint-Martin de Tours, puis le Mont-Saint-Michel et Rocamadour sont les destinations courantes ; les courageux, ou les plus criminels, visitent le sépulcre du Christ à Jérusalem, ceux des saints Pierre et Paul à Rome, ou le tombeau de saint Jacques à Compostelle. L'hospice Saint-Jacques, à l'extérieur de *vieille fermeté*, accueille les voyageurs de passage, puis comme la pratique du pèlerinage périclite à partir du XVI^e siècle, il s'ouvre surtout aux *pauvres passants* (vagabonds), soldats blessés et malades étrangers.

La Renaissance se passionne pour la cartographie, et au dos des cartes, apparaissent des descriptions qui trahissent les premiers regards étrangers sur le Namurois. Le Florentin Louis Guichardin (1521-1589) publie à Anvers sa fameuse *Description de tous les Pays-Bas*, parmi lesquels le comté de Namur, qu'il a effectivement visité. Parmi d'autres, Matthias Quad (1557-1613) l'imite dans une notice intitulée *Die Graafschafft Nahmen*, qui flatte les richesses du pays. Les morceaux de charbon qu'on y extrait le fascinent : *ces minéraux ont une nature merveilleuse*, écrit-il : *alors que toutes les autres matières sont enflammées avec de l'huile et brûlent davantage, ces matériaux au contraire sont embrasés par l'eau qu'on y jette et éteints par l'huile*. L'historien anversois Gramaye séjourne à Namur pour en écrire l'histoire et donne aussi au début du XVII^e siècle une description du pays, parfois piquante pour ses habitants, qu'il dit *frustes et doux comme des moutons*.

Le voyage au pays de Namur de la reine Margot est bien connu. Dans ses *Mémoires* rédigés vers 1600, la fille d'Henri II et Catherine de Médicis décrit *la ville si éclairée que les fenestres et boutiques estans pleines de lumières, l'on voioit luire un nouveau jour*. Elle s'extasie de l'accueil que lui fait don Juan d'Autriche, décrit le bal qu'il lui donne et jusqu'à la collation offerte sur l'île *Vas-t'y-Frotte* : *l'après-dîner nous mettans dans un très beau bateau, sur la rivière, environné d'autres bateaux pleins de haults-bois, cornets et violons, nous abordasmes en une isle, où don Juan avoit fait apprester le festin, dans une belle salle faicte exprès de lierre, accomodée de cabinets autour remplis de musique et haults-bois et autres instruments, qui dura tout le long du soupper*.

D'autres voyageurs français livrent leurs impressions. L'avocat parisien Bergeron relate son passage dans *la ville assez belle et grande, assise entre deux montagnes*, où il fait étape en 1619. Il arrive le jour de la dédicace de la collégiale Notre-Dame et assiste à la distribution de nourriture aux pauvres : *on voit dans l'église de grandes piles de pain et de morceaux de chair tout prêts pour être aumônées, et les pauvres nécessiteux affluent de toutes parts*. Le lendemain, il assiste à la procession : *Là se voient des géants et géantes richement vêtues, et assez bien représentées avec plusieurs sortes d'animaux portant de petits enfants et autres mystères et histoires, non sans y entremêler même la chevalerie paladine des douze pairs du temps de Charlemagne, comme Bayard portant les quatre fils Aymond et semblables romances*. *Puis sur un théâtre élevé en la place se représentent des moralités en forme de comédie avec musique et autres intermèdes. Et tous ces jours la ville est en fête, allégresse et bonne chère, ce qui entretient les bonnes coutumes de dévotion*. Le colonel Duplessis L'Escuyer, à Namur vers 1650, est quant à lui impressionné par l'église des jésuites et par les fortifications. *Le peuple*, remarque-t-il, *est assez doux et traittable. Leur langage est un français corrompu qu'on appelle vulgairement wallon en ce pays. Il n'y a pas de grand commerce, mais beaucoup de gentils-hommes s'y habituent ayants mieux leurs demeures dans la ville qu'en leurs maisons dans la campagne*. En 1672 enfin, le voyageur français Boussignault, dans *La Guide universelle de tous les Pays-Bas*, donne ce portrait peu flatteur des Namurois : *Les habitants sont nez aux armes et la plupart d'eux aiment mieux porter l'épée avec la pauvreté que d'amasser du bien en travaillant ; à les ouïr parler, ils sont plus nobles que les Paléologues et il n'y a guères de pauvre gentilhomme qui ne trouve un prince en sa race*.

Les affres de la Guerre de Trente Ans amènent à Namur des visiteurs moins pacifiques, car amis et ennemis sèment meurtres et rapines. Quant aux grands sièges de la fin du XVII^e et du XVIII^e siècles, ils font connaître Namur à l'Europe entière. Les armées y défilent et les historiographes ne manquent pas. Racine, Boileau et Saint-Simon racontent ainsi 1692, tandis que dans le camp adverse, le fameux roman *La Vie et les opinions de Tristram Shandy* de Laurence Sterne, évoque avec humour celui de 1695. Vient le temps des révolutions, qui est aussi celui de la suspicion : étrangers et voyageurs ne sont pas bienvenus aux portes de la ville.

La naissance du tourisme

C'est seulement vers 1875 qu'éclot à Namur l'idée moderne du tourisme. Quelques journaux, comme *Namur-Revue*, rédigé par Victor Rops, militent pour la mise en valeur des beautés de la région : il s'agit de séduire le touriste, qu'on appelle encore plus volontiers « étranger ». Malfrennout publie ainsi en 1878 un *Guide du Touriste et du négociant dans la Ville & la Province de Namur* fort de 388 pages ! Après une longue synthèse historique, il propose et commente promenades aux environs ou excursions lointaines : croisière vers Dinant ou Huy, périple de Namur à Han par la vallée de la Lesse. Il annonce aussi les festivités de la saison. De juin à septembre, les animations sont quotidiennes : concerts, mais aussi concours de pêche à la ligne, courses de chevaux ou démonstrations de gymnastique.

L'exemple de Spa donne à certains l'idée de profiter de l'engouement pour les eaux. Il est question en 1879 de fonder à Salzinnes un grand établissement de bains, un *Salzinnebad* (*sic* !), mais le projet est enterré. Dans les années 1890, fonctionne un Institut d'Hydrothérapie Kneipp, du nom de ce « curé de la thérapie par l'eau ». Enfin, vers 1910, l'échevin Golenvaux, propriétaire de l'étonnante villa qui domine la rue Notre-Dame, obtient de percer le rempart pour y accéder depuis la route Merveilleuse ; le bâtiment est transformé en un institut hydrothérapique qui n'aura guère de succès : Namur n'est pas Baden-Baden... **[Illustration 2]** Pour attirer le beau monde, un kursaal est construit sur l'espace à l'abandon entre l'hospice d'Harscamp et la Meuse. Le bâtiment, long de vingt mètres et large de onze, est destiné aux concerts et réunions mondaines. Il est inauguré le 25 juillet 1880 par le bourgmestre Cuvelier. Fort critiqué, il sera démoli à la veille de la guerre et remplacé par le nouveau casino. Georges Marquet y établit le « Cercle des étrangers » et s'engage à organiser spectacles et concerts. Il obtient, non sans peine, d'y ouvrir une salle de jeux. Personnage étonnant que ce Marquet, arrivé en 1885 à Namur comme serveur au buffet de la gare. Enrichi par l'exploitation des jeux, il deviendra sénateur et magnat de l'hôtellerie européenne, propriétaire du Claridge à Paris, du Negresco à Nice, de l'Astoria à Bruxelles, de l'Héliopolis au Caire ! La question des jeux empoisonne éternellement les débats communaux : les libéraux y sont favorables, les catholiques opposés. Le bourgmestre Mélot taxe fortement les cercles de jeu et contribue, en tant que sénateur, à faire voter en 1902 la loi les interdisant purement et simplement ; cela fait hurler l'opposition libérale, qui crie à la ruine des commerçants.

La « Belle Époque » voit fleurir le tourisme namurois, animé par un syndicat d'initiative, baptisé « Namur-Villégiature », où siègent une dizaine de notables, dont les échevins Golenvaux et Charlier. Il édite des guides, imprime des cartes postales, et le musicien Charles Abras compose même une marche en son honneur. Le « Bureau officiel de renseignements gratuits pour les étrangers » se trouve place de la Gare. On y propose en quatre langues des excursions en voiture attelée ou en auto-taxi ; plus luxueuses, de grandes calèches appelées « mail coaches » mènent les touristes aux châteaux et sites des environs. Pour accueillir les visiteurs, l'hôtel le plus prisé de Namur est alors en ville l'hôtel d'Harscamp ; la reine d'Italie y loge en 1901, Albert I^{er} et Élisabeth en 1908. **[Illustration 4]**

Haut lieu de la vie namuroise, rendez-vous de bien des fêtes, le théâtre accueille tous les répertoires. On y joue plusieurs pièces d'affilée dans l'après-midi et dans la soirée. L'art lyrique surtout, attire du monde : la saison offre longtemps d'octobre à mars un opéra est une opérette chaque dimanche. Les cafés-concerts ont aussi leurs fidèles, tels le *Monico-Concert*, rue Bas-de-la-Place ou *L'Espagnol*, rue Haute Marcelle. Parfois, quelque attraction extraordinaire attire la foule. Ainsi, en septembre 1906, trois trains spéciaux s'arrêtent à Namur et déchargent 301 tonnes de matériel : il s'agit du spectacle *Buffalo's Bill's Wild West*, avec son village indien et ses écuries. La publicité annonce le colonel Cody en personne ! En 1910, c'est une corrida qui est organisée par la Ville ; 10 000 personnes environs assistent au spectacle le 21 août, mais coup de théâtre le lendemain : la course de taureaux est interdite, la gendarmerie arrête les matadors et il faut rembourser les cartes d'entrée...

Après la guerre, Namur veut attirer la clientèle que démocratisation des transports lance sur les routes et déploie une publicité intensive, tant en Belgique qu'à l'étranger. L'hôtel d'Harscamp rouvre en 1925, après une longue transformation qui le dote d'une façade néo-gothique, singulière fantaisie dans l'architecture namuroise ; avec le château de Namur, qui est inauguré en 1932, c'est le séjour le plus luxueux. Les sites de la région connaissent un nouvel afflux, et l'on dépasse les 7000 touristes en 1933, parmi lesquels plus de 2000 Français et 1200 Hollandais. La Chambre de commerce s'est démenée, avec sa « Quinzaine du Namurois » : fêtes à la citadelle, concerts de promenades à pied, en autocar ou par trains spéciaux, et même semaine gastronomique, ont attiré du monde. La grande foire de juillet attire chaque année la foule entre le square Léopold et le boulevard Mélot. Fêtes et concerts animent la ville, où l'on a le goût des cortèges historiques. Autre attraction fort prisée, l'excursion en bateau vers Dinant.

La citadelle

Tant que la citadelle est domaine militaire, on n'imagine pas qu'elle peut avoir un autre intérêt. L'achèvement des forts de la Meuse lui ayant enlevé une grande part de son utilité stratégique, un arrêté royal du 8 juillet 1891 en ordonne le déclassement. Le bourgmestre Henri Lemaître y voit une opportunité, mais quand il tente de persuader ses concitoyens qu'un jour hôtels et cafés pourraient amener du monde là-haut, il a surtout affaire à des inquiets : les commerces du centre-ville ne vont-ils pas être désertés ? *Comment donc, on veut exploiter touristiquement une citadelle dont les flancs sont tantôt arides et tantôt encombrés de sombres murailles ?* Réponse de Lemaître : *comprimé depuis des siècles dans un cercle étroit de fortifications et de servitude, Namur reprendra la liberté et le développement de toutes les richesses naturelles qu'elle possède.* Certains veulent conserver les fortifications, au moins pour leur intérêt décoratif. Le bourgmestre n'est pas d'accord : *Il ne faut pas que l'on conserve ces murailles crénelées, ces fossés que l'ennemi pourrait bombarder.*

En août 1892, l'État propose à la Ville de lui céder des ouvrages et fossés, la partie inférieure du donjon et les tours Joyeuse et César, à condition de les affecter à la création de promenades publiques et de n'y accorder que des concessions pour des installations accessibles au public rentrant dans le cadre des embellissements. Le roi Léopold II s'intéresse au projet, il envoie même son propre architecte paysagiste, de Courtange, évaluer les potentialités du site. Dans une séance mémorable de janvier 1893, le Conseil communal approuve la cession par huit voix pour et quatre abstentions. Le 1^{er} octobre suivant, un public nombreux découvre le site pour la première fois. Un cortège de 24 sociétés parcourt les lieux. Le bourgmestre se fend d'un discours lyrique, du haut de ce donjon, avec ses tours antiques, ses murailles sur les rocs inaccessibles, illustré dans les temps passés par des sièges mémorables et désastreux, discours conclu d'un vibrant *Vive Namur la belle, Namur pour la vie !*

Dès 1894, la construction des futures route Merveilleuse et route des Panoramas est adjugée : le sommet *di noss vî tchestia* sera bientôt abordable aux voitures et aux bicyclettes, s'exclame *Le Journal de Namur* ! L'année suivante, le prince Albert visite les travaux. On décide de construire un vélodrome : une piste de 400 mètres de tour et sept de large avec virages relevés remplace l'ancien tir aux pigeons. Il n'y vient jamais grand monde, malgré le « spectacle barbare » de courses de plusieurs jours. *Il en est des vélodromes comme il en a été des entreprises de patinage à roulettes. La mode a changé et il n'y a rien à faire* constate la presse, philosophe. Un homme déborde cependant de projets pour la relance du site, c'est l'entrepreneur Thonar : il propose la construction du Grand Hôtel de la Citadelle, un palace accessible depuis La Plante par un funiculaire. Thonar est même le père d'une idée neuve, monstre du Loch Ness de l'urbanisme namurois, un tunnel sous la citadelle. L'architecte du Grand Hôtel, inauguré en mai 1899, a vu grand : il a imaginé un pentagone de 2800 m², surmonté d'une tour de 35 mètres, avec des salles de concert et des suites luxueuses. La voie du funiculaire suit le tienne des Biches et la gorge de Buley ; elle s'élève de 125 mètres sur une longueur totale de 558 mètres, avec un évitement à mi-parcours. Les deux voitures sont tractées par un câble dans l'axe des rails. Hélas, il ne vient jamais grand monde au Grand Hôtel. Les actionnaires, qui ont investi près d'un million de francs dans l'entreprise, mettent la clé sous le paillason : en 1900, la Ville rachète, pour 260.000 Fr. le bâtiment, qui sera incendié en 1914.

En 1907, nouveau départ, l'État et la Ville concluent une nouvelle convention. Deux projets voient le jour : la construction d'un tramway, qui doit remplacer le funiculaire sur le versant sud, et l'érection du stade des jeux. Il faut du temps pour que le tram électrique enchaîne enfin lacets, points de vue et tunnels, mais la promenade est jolie, et les promeneurs montent par un côté de la citadelle pour redescendre par l'autre : depuis Salzinnes, le tram fonctionne depuis des années, partant de l'église Sainte-Julienne, où il s'embrancher sur la ligne de Malonne, pour décrire une large courbe au-dessus de la vallée de la Sambre. Les choses vont plus vite pour le stade des jeux et le théâtre de verdure, dont la construction est confiée à l'architecte Hobé et adjugée dès 1907 à l'entrepreneur liégeois Prax. Pour la somme de 329.334 Fr., il s'engage à terminer dans les douze mois les tribunes de 115 mètres avec la loge royale, le théâtre en plein air et les annexes. Si les balcons sont en pierre blanche de Pouillenay en Bourgogne, la structure est faite d'un matériau nouveau, *dernier perfectionnement de la technique du constructeur* : le béton armé, couvert d'un enduit imitant la pierre. Le nouveau stade suscite l'enthousiasme de *La Chronique* : *L'œuvre de l'architecte Hobé constitue un morceau de toute grande architecture. Elle est dans sa simplicité et l'harmonie même de ses lignes, d'une impression intense : les stades antiques n'étaient pas plus beaux...* La route Merveilleuse, qui a atteint le donjon dès 1904, arrive au sommet de la citadelle en 1909. À temps pour l'inauguration du stade et du théâtre, le 14 août 1910 : 3000 personnes entendent *Polyeucte*, de Corneille, par les comédiens français.

Les décennies se succèdent sans grand changement et le site fortifié se dégrade progressivement, même si le téléphérique, en 1957, lance vaillamment les touristes sur son flanc sud, quinze minutes entre ciel et terre au long d'un fil de 2200 mètres. Les petites cabines multicolores deviennent indissociables de l'image de Namur. En 1959 est aussi inauguré le centre attractif de la citadelle, qui prend en 1962 le nom de reine Fabiola, lors de la visite de la souveraine : quel petit Namurois n'y a-t-il pas conduit sa première voiture ?

Lors d'une journée festive, en septembre 1978, les Namurois reprennent possession de « leur » citadelle, qu'on enfin quittée les militaires. Si le site est classé le 20 février 1991 – il le sera au titre de monument le 2 mai 1996 – le tourisme n'y décolle guère, d'autant que sa dégradation s'accroît. La disparition du téléphérique en 1997, a figure de symbole. À défaut de mieux, un circuit d'interprétation et des promenades thématiques sont mis en place pour l'été 2001 ; d'autres idées circulent, notamment autour de la rénovation du théâtre de verdure. On rêve d'un classement au patrimoine mondial de l'Unesco. Plus concrètement, de nouveaux moyens sont obtenus de la Région pour restaurer le site : la citadelle est en chantier pour de nombreuses années, les murailles branlantes sont restaurées l'une après l'autre, en attendant les souterrains. La caserne de Terra-Nova, vétuste et humide, est réhabilitée et le Centre du visiteur y est inauguré en juin 2015. Il est question d'un nouveau téléphérique, qui partirait de la place Maurice Servais, au cœur de la vieille ville. Les choses bougent, même si rien n'est jamais simple à Namur...

À pied, à cheval ou à vapeur ?

Un service de transport est organisé dans la ville dès 1843, et le Conseil communal arrête *des mesures propres à assurer la régularité des voitures dites de place et omnibus circulant dans la commune*. La démolition des remparts au début des années 1860, suivie du percement de nouvelles rues et de boulevards, transforme Namur et ouvre la circulation aux modes de déplacement modernes qui se développent partout. Pour mener le touriste à Namur, le chemin de fer reste incontournable, mais il faut aussi circuler en ville. C'est en 1876 qu'Émile Cuvelier, alors échevin des Travaux publics, planche sur l'installation des premières lignes de trams. Il semble naturel de relier le centre aux faubourgs, mais des citoyens s'opposent au projet, qui va *porter préjudice par suite du danger qu'il en résulterait pour les chevaux et les voitures*. Le premier tram à vapeur ne quitte la gare pour Malonne qu'en 1892 ; suivent Wépion (1897) et Profondeville (1901), Saint-Servais (1899), le sommet de la citadelle (1901) et Forville (1902). En janvier 1909, de nouveaux tramways électriques, peints en vert foncé, desservent la proche banlieue. La première ligne relie les gares de Namur et de Jambes. Bientôt, cinq lignes fonctionnent, avec généralement deux départs par heure. Quant à la navigation sur la Meuse, elle est assurée depuis 1838 par des bateaux à aubes ou à hélice, mais avec l'arrivée des chemins de fer, le tourisme fluvial prend le pas sur le transport utilitaire. En juin 1892, le « Namur-Touriste » est lancé par la Société anonyme des Bateaux à vapeur de Namur, avec 325 personnes à bord : c'est le premier bateau-mouche de la région, acheté comme il se doit à Paris. Il ne navigue qu'en saison et met 3h30 pour relier Namur à Dinant.

À peine apparues à la veille du siècle, les premières voitures automobiles se trouvent à leur tour réglementées ; un arrêté communal de 1900 aligne leur vitesse en ville sur celle du cheval : au petit trot dans les rues, au pas sur les ponts et dans les encombrements. En 1909, malgré les protestations de la Députation permanente qui crie à l'inconscience, la vitesse autorisée des nouveaux monstres mécaniques est portée à 15 km/h en ville et 45 km/h à la campagne. Un service de fiacres automobiles est lancé en 1911, et les premiers articles d'un nouveau règlement visent à assurer *les conditions de solidité et de construction nécessaires à la sûreté et à la commodité du public* : les moteurs de ces engins doivent être faits de matériaux de *premier choix*, les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques, destinés à contenir des produits explosifs ou inflammables, doivent être construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie. Les organes de commande de la direction doivent offrir toutes les garanties de solidité désirables et l'automobile doit être pourvue de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment puissants et efficaces. Le permis de stationnement et de circulation peut être retiré aux conducteurs portant une livrée malpropre, à ceux qui se seront montrés grossiers ou impolis, auront conduit en état d'ivresse ou cesseraient d'offrir les garanties de moralité...

Après la Grande Guerre, le réseau de trams électriques se complète, et le réseau urbain est racheté en 1929 par la SNCV, qui repeint les voitures couleur crème. Les trams à vapeur sont progressivement remplacés par des autorails à essence, puis à moteur diesel, mais il faudra attendre l'électrification des lignes rurales pour voir disparaître ces engins puissants, plus adaptés aux lourds convois du matin et du soir. L'automobile prend de plus en plus de place, tandis que les touristes moins fortunés peuvent désormais voyager en autocar. Dans les années vingt, on se plaint déjà de la mauvaise qualité des routes, qui détournent le touriste du Namurois ; en 1930, les trous sont si profonds dans la chaussée de Marche-les-Dames que la circulation y est interdite. Plus démocratiquement, le cyclisme est en vogue à des fins utilitaires, mais aussi de loisirs. Les piétons sont également invités à la balade, et en 1924, le Touring Club de Belgique publie un guide de 52 promenades pédestres : de 4 à 26 kilomètres, il y en a pour tous les goûts et il n'est guère de sentier des environs qui reste inexploré. Après 1945, on sacrifie tout à la voiture. Les boulevards, jusqu'alors promenades arborées, sont élargis à quatre voies, et toutes les avenues et chaussées sont aménagées pour absorber un maximum de véhicules. Entre 1952 et 1958, les tramways sont remplacés par des autobus, les rails disparaissent. La ligne 7, qui assure la pittoresque ascension de la citadelle, est la dernière à les faire

circuler...

Marc RONVAUX