



**Balade du 22 novembre 2025 du Bâtiment à Bossière**

## **Sur les pas du passé**



**La carte de la balade se trouve en fin de document**

## **Le Bâtiment**

Le nom actuel de ce lieu-dit est étonnant et pose question car sur la carte de Ferraris (1778), il s'appelle Bureau et l'endroit Bethlehem.

D'après des recherches effectuées par JC Genard, le Bureau en question était en fait un bureau de douane. Car cet endroit était stratégique, il était en effet le point convergent de deux chemins importants dans la région : celui de Philippeville et celui de Charleroy. Il était aussi au XVIII<sup>ème</sup> siècle à la limite entre les seigneuries de Saint-Gérard et de Bossière. D'où la nécessité de contrôler les flux de marchandises transitant par ce point (vers Charleroy et vers Philippeville, et donc la France) et de les imposer. D'autant plus qu'un peu à l'ouest de la seigneurie de Bossière, on trouvait une enclave liégeoise, donc en quelque sorte un autre pays puisque tant Brogne que Bossière faisaient partie du Comté de Namur. Le trafic était donc susceptible d'y être intense !

Cette situation perdura certainement jusqu'à l'arrivée des français sous l'empire.

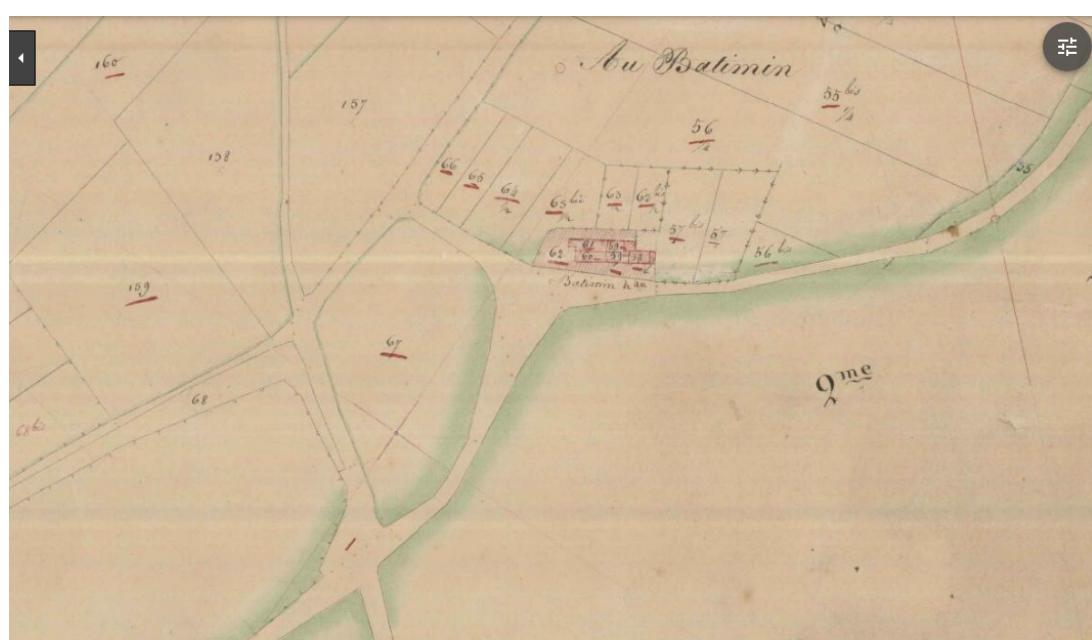
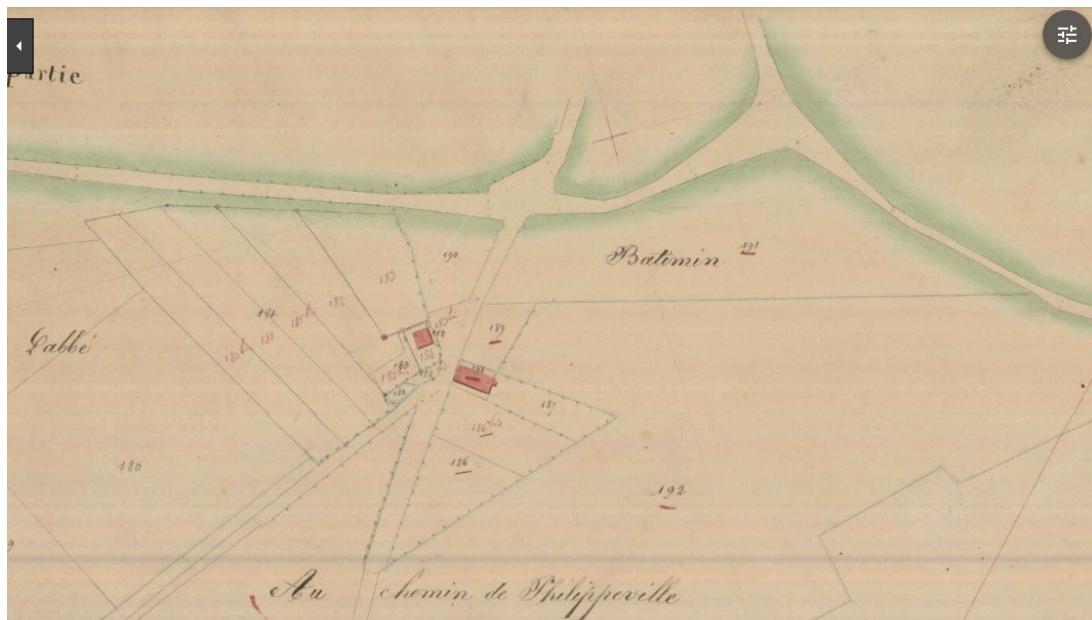
Par après, ce bureau de douane disparut puisqu'il n'avait plus aucune utilité, le Comté de Namur et la Principauté de Liège ayant été intégrés à l'empire français de Napoléon.

Par après, un nouveau nom apparaît sur le cadastre primitif de 1833, « Au Batimin ». En wallon donc, ce qui atteste une probable origine populaire du nom, le wallon étant à l'époque la langue la plus couramment parlée dans les campagnes.

On peut aussi voir que deux ensembles de constructions existent :

- sur la première carte, un bâtiment situé tout près de l'embranchement des deux chemins, c'est probablement l'ancien bureau de douane ainsi qu'une autre construction de l'autre côté du chemin qui correspond à la maison des Ghyse aujourd'hui

- sur la deuxième carte, plus au nord une construction plus grande au dessus de laquelle le nom du lieu est indiqué 'Au Batimin'. Cette construction correspond à ce qui était la ferme du Bâtiment et qui modernisé, est toujours debout aujourd'hui.

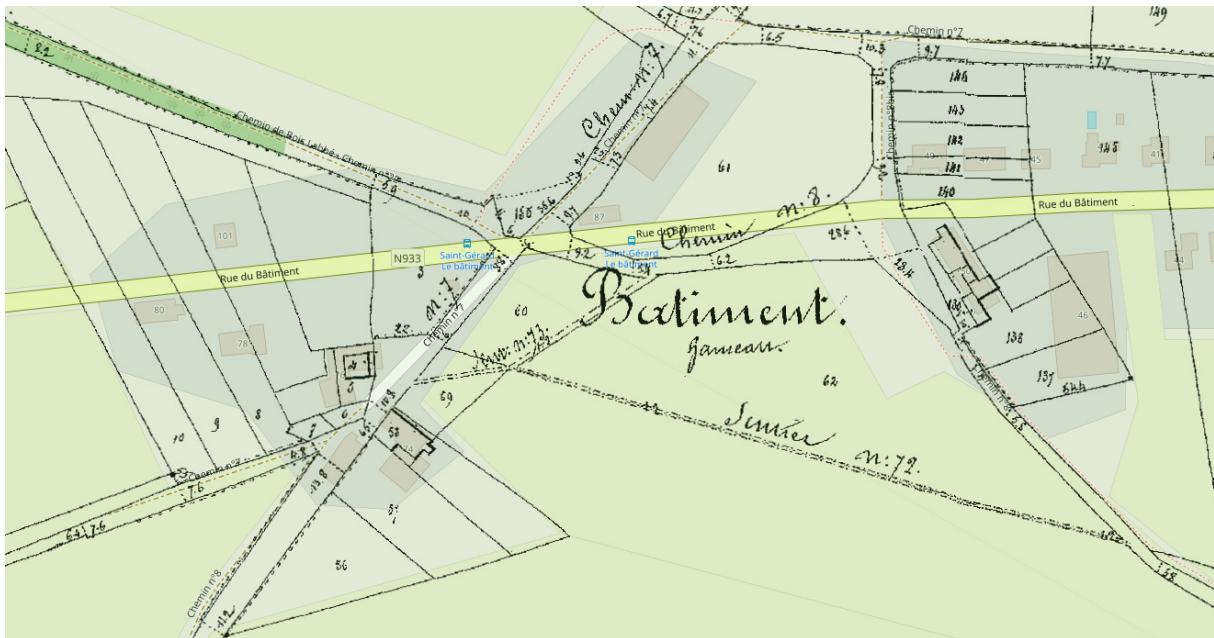


Extraits du Cadastre primitif de +/- 1833.

Les cartes ne sont pas orientées vers le nord et l'orientation est différente pour les deux !

Le lieu est malheureusement sur deux feuilles et leur superposition compliquée par le fait qu'elles ne sont pas orientées de la même manière par rapport au nord...

Enfin, vers 1840-45, on retrouve Le Bâtiment sur la carte de Vandermaelen et sur l'Atlas des Chemins de 1841.



Enfin, des recherches via l'IA ont été effectuées. Les quelques informations collectées ne donnent aucune certitude quant à l'origine de ce nom Bâtiment.

Les seuls résultats obtenus ne sont qu'hypothèses, rien de certain n'a été trouvé :

1. **Absence de mention explicite** : aucun document en ligne trouvé ne donne l'étymologie du toponyme exact « Le Bâtiment » pour ce secteur de Mettet.
2. **Origine descriptive probable** : en toponymie, un nom comme *Le Bâtiment* est souvent **descriptif** — il désigne un *bâtiment notable* (maison seigneuriale, **corps de ferme**, grange, moulin, dépôt, bâtiment militaire ou administratif) qui, par usage local, devient le nom du lieu.
3. **Possibilités historiques** :
  - un ancien **corps de ferme / château-ferme** ou annexe d'un domaine (la région a plusieurs châteaux/fermes patrimoniaux).
  - un **bâtiment public ou militaire** (dépendances d'une abbaye, caserne, dépôt) — l'abbaye de Brogne étant proche, des dépendances pouvaient porter des noms simples.
  - nom courant issu du cadastre/plan Napoléon qui a retranscrit un toponyme oral en « Le Bâtiment ».

Ces hypothèses restent donc des **conjectures** tant qu'on n'a pas trouvé une mention historique datée (cadastre, cadastre napoléonien, cartes anciennes, actes notariés).

Nous en resterons donc à l'explication élaborée ci-dessus.

## Bois l'Abbé

Il a pris ce nom car à une certaine époque, il a appartenu à l'Abbé de l'Abbaye de Brogne. Le chemin que nous empruntons se situe sur un tige, sommet arrondi d'un banc de grès.

## Croix des Français 1940

Le lieu-dit 'Croix des Français' est situé dans le Bois L'Abbé à un croisement avec le chemin vers Maison. Il est lié au 8ème régiment de dragons qui est le nom complet de ce régiment français. Il fut levé le 1er mars 1674

par le marquis D'HEUDICOURT. Sa devise était : "Terrâque, marique" (sur terre et sur mer) et est aujourd'hui : "Là où passe le vent, quand bien même le diable y perdrat sa queue, le 8<sup>ème</sup> Dragons passera".



En mai 1940, au moment de l'attaque allemande le 8<sup>e</sup> régiment de dragons est alors composé de quatre escadrons de cavaliers et d'un escadron d'armes lourdes hippomobile, pour un effectif total de 900 hommes et 1200 chevaux. Il fut taillé en pièces entre le 10 et le 24 mai en Belgique où il combattait, 15 % de ses effectifs étant mis hors de combat, 50 % étant faits prisonniers.

Les 42 chars du régiment disparaissent au cours des durs combats du mois de juin 1940. Le 16 juin, faute de matériel et de personnel, le 8<sup>ème</sup> régiment de Dragons a totalement cessé d'exister.

À partir du 24 mai, le 8<sup>e</sup> dragons est reconstitué sur chars Hotchkiss H35 et Hotchkiss H39, il est intégré à la 7<sup>e</sup> division légère mécanique, qui naît de la réorganisation de la 4<sup>e</sup> DLC.

Pour en revenir à la croix qui a été élevée dans le bois, elle commémore la mémoire du capitaine de Saint-Sernin et du lieutenant Desjeux du 8<sup>ème</sup> Régiment de Dragons tombés le 16 mai 40 alors qu'ils couvraient leurs troupes qui se repliaient vers le sud sous la pression des allemands qui arrivaient de Maison.

## Ligne de chemin de fer 150

Elle reliait Tamines à Dinant, et de là rejoignait Athus par les lignes 165 et 166.

Elle était à l'origine destinée à transporter des minerais de fer et du coke pour alimenter la Basse-Sambre d'un côté et la région sidérurgique d'Athus de l'autre.

Le trafic voyageur fut inauguré en septembre 1879 jusque Mettet d'abord. Ensuite jusque Dinant une dizaine d'années plus tard à travers la difficile vallée de la Molignée qui exigea de nombreux ponts et tunnels.

Elle a toujours été handicapée par ce qu'on appelait la 'bosse de Mettet' et les pentes assez importantes qu'elle comportait de part et d'autre. Le point haut était situé au niveau du pont de Bure, qui fut surnommé par les cheminots le pont des soupirs ! Car en arrivant là, ils pouvaient enfin souffler un peu et arrêter d'alimenter le foyer de la locomotive en charbon puisque la ligne descendait quelque soit la direction du train.

Les locomotives utilisées étaient très grosses et consommaient donc beaucoup de charbon, ce qui rendait l'exploitation de la ligne assez onéreuse. Trop pour qu'elle puisse être conservée à la fin des années 50 / début des années 60. Les trains auraient alors très bien pu être remplacés par des autorails (les michelines), beaucoup plus économiques. Il n'en fut rien. La ligne cessa donc de transporter les voyageurs fin août 1962 et fut progressivement déferrée dans les années 1990-2000.



Un train typique de la fin des années 50 en gare d'Ermeton.

## Gare et ligne du tram 6



La gare de Saint-Gérard au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

La gare de Saint-Gérard sur la ligne 150 était aussi le terminus du tram 6 venant de Namur.

Cette ligne fut inaugurée le 21 septembre 1895 sous la forme d'un tram à vapeur qui reliait Namur à Saint-Gérard. Les locomotives du tram avaient une forme typique due aux tôles qui cachaient tous les organes en mouvement au niveau des roues. En effet, comme elles circulaient aussi en ville et plus généralement à proximité des chevaux sur les routes de l'époque, il ne fallait pas qu'elles leur fassent peur.



De la gare le tram filait vers le Bâtiment, descendait à travers champs jusque la route de Fosse qu'il traversait pour rejoindre la route de Namur à travers les campagnes.



Arrêt du tram à Saint-Gérard. La vue est dirigée vers le centre du village.

Il y avait des arrêts fixes à la gare, à la route de Fosse (où le bureau des recettes était situé) et à la Responnette. Un 'arrêt sur demande' existait aussi au Bâtiment.

Par la suite, des autorails et de grosses motrices électriques furent utilisées.



Ce fut la première ligne complètement électrifiée en 1947. De gros trams venaient donc jusqu'à Saint-Gérard comme en atteste la photo prise devant la gare.

La ligne voyageur fut partiellement remplacée par des bus dans les années 50 et disparut complètement en 1953 pour être substituée par des bus qui eux allaient aussi jusqu'à Mettet..

## Bossière, Cottapré et Planson

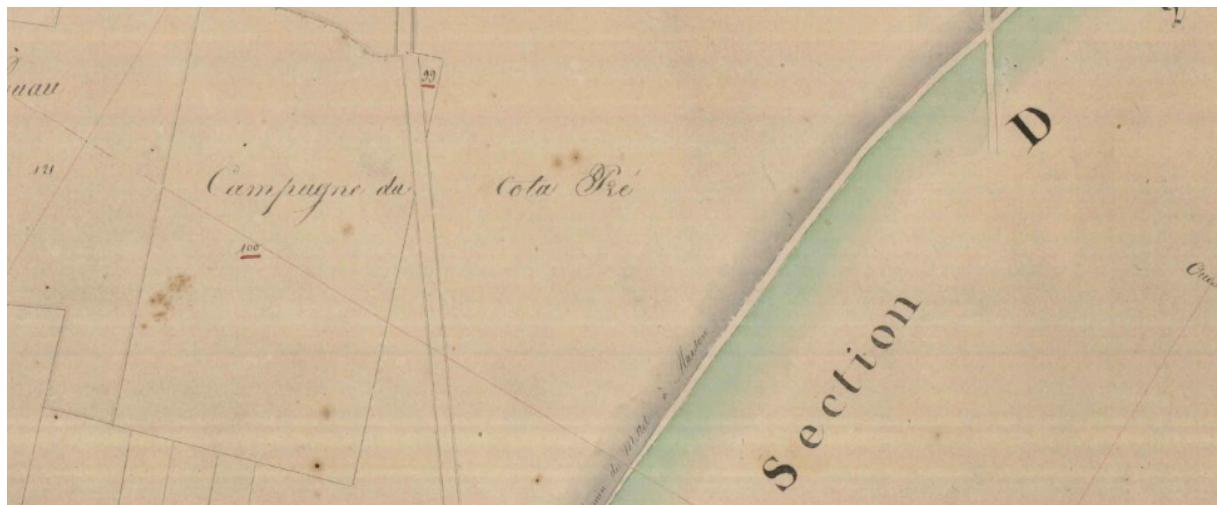
Quelques mots concernant les différents hameaux qui nous entourent.

Bossière vient du latin Buxerias, lieu planté de buis suggère une occupation très ancienne. C'était le nom du hameau au bas de la rue du château.

Bossière a été habité depuis l'antiquité, un cimetière à incinération datant du II-III<sup>ème</sup> siècle a en effet été découvert entre l'église et le cimetière actuel. Le territoire fut par la suite propriété de l'abbaye de Lobbes mais détachée et donnée aux Bossière, famille qui prit le nom des terres reçues et qui en resta propriétaire jusqu'au 13<sup>ème</sup> siècle au moins. Vers 1680, Cornelis Thomas devint propriétaire et sa famille le garda jusqu'à la révolution française. Par la suite le domaine se morcela et se réduisit à une zone située aux alentours de l'église actuelle à l'emplacement de laquelle a existé une 'Thour' de guet servant aussi de refuge. Ce fut enfin Augustin Thomas qui devint Seigneur de Bossière. Il est aussi à l'origine du patronyme de Thomaz de Bossierre.

Cottapré était à l'origine le nom du hameau près de la gare. Ce nom apparaît pour la première fois sous la forme de la campagne du Cota Pré dans le cadastre primitif de 1833 puis Cotapré sur la carte de Vandermaelen.

Cela donne à penser que ce fut une personne possédant cette parcelle qui donna son nom au lieu-dit qui devint hameau.



Le troisième hameau est Planson, de l'autre côté de la gare en direction de Favauge et Belle Eau. Nous n'avons pas trouvé d'explication concernant l'origine de ce nom.

## Le monument américain de la rue du Cottapré

Le 2 mars 1944, un avion américain B17 fut abattu et tomba près de la gare de Saint-Gérard.



Trois aviateurs perdirent la vie dans ce crash, trois furent faits prisonniers par les allemands qui avaient un poste de DCA près de la gare et quatre purent prendre la fuite et furent pris en charge par la résistance. Ils durent rester en

Belgique (à Maredret principalement) jusqu'à la libération car plus aucune filière d'évasion n'existait encore à ce moment.

Le monument rend mémoire aux trois aviateurs décédés dans leur avion qui avait en partie explosé et était en feu avant de s'écraser.

## Grand Chemin de Charleroy à Namur

Il reliait deux places fortes de l'ESEM et passait par Bossière pour continuer vers le Bâtiment. Il contournait ensuite Saint-Gérard par le trou des nutons et filait vers Lesve.

## Grand Chemin de Philippeville à Namur

Il reliait aussi deux places fortes de l'ESEM et donnait aussi accès à la France toute proche.

Il venait du sud de Toijol, passait dans le bas de Bossière, suivait un peu la route en béton vers Saint-Gérard mais bifurquait à gauche pour rejoindre le Bâtiment.

Après avoir fusionné, ces deux chemins se poursuivaient en contournant Saint-Gérard par le nord, passaient près du trou des nutons et filaient vers Lesve puis vers Namur.

Novembre 2025

Claude Palate, avec des informations aimablement communiquées par Jean-Claude Genard et d'autres extraites du livre 'Bossière, pages d'histoires' de Françoise Auvenne et Jean-Claude Genard

