

1843-1993

150 ans de chemin de fer à Charleroi





l'implantation du rail à Charleroi

30 juillet 1843: surgissant d'un panache de vapeur, sous les bravos d'une foule enthousiaste, le premier train s'arrête en gare de Charleroi.

Huit ans après l'arrivée du chemin de fer continental entre Bruxelles et Malines, le 5 mai 1835, un nouveau tracé est inauguré par le couple royal, entre Braine-le-Comte et Namur via Manage et Luttre.

En 1821 déjà, un certain Thomas Gray, ingénieur anglais, soumet au gouvernement de La Haye un projet de liaison ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles. Pourtant, il s'en est fallu de peu que le ruban d'acier ignorât la région carolorégienne !

L'arrêté Royal du 28 août 1838 prévoyait en effet: ... *celui* (le chemin de fer) *de Namur se dirigera de la vallée de la Sambre, par la vallée de l'Orneau et de son affluent occidental, vers Vieuville, pour aller de là se raccorder au chemin du Midi...* Heureusement, l'arrêté royal du 1^{er} mars 1840 vient modifier celui de 1838. *Le tracé du chemin de fer de Namur se dirigera vers Braine-le-Comte par Charleroi.*

A l'origine, les chemins de fer ne pénétraient pas, ou très rarement, jusqu'au cœur des grandes villes. Les lignes étaient tracées aux confins des cités et les gares étaient implantées à la périphérie des villes. L'évolution urbaine fait que souvent les gares se retrouvèrent ensuite au centre des cités, celles-ci s'étant développées autour et souvent grâce au chemin de fer.

A Charleroi, le rail pénètre dans une agglomération en plein essor. Jugez-en: de 1834 à 1858, le nombre d'habitations passe à Charleroi de 972 à 1.649 (66 % d'augmentation) pour 11.856 habitants, tandis que Gilly comme Jumet, en dénombrent déjà plus de 15.000.

L'arrivée du chemin de fer accentue l'évolution économique de la cité. C'est ainsi que dès 1852, les industries de l'agglomération, inexistantes - ou presque - 20 ans auparavant, se répartissent comme suit: 60 houillères, 25 verreries, 15 fonderies de fer et 11 hauts fourneaux.

En symbiose avec cette révolution industrielle, le rail s'installe et évolue dans la région. Les in-

augurations de lignes nouvelles et les améliorations vont se suivre à un rythme soutenu.

27 novembre 1848: mise en exploitation de la section Charleroi - Walcourt prolongée 6 ans plus tard jusque Vireux par Mariembourg - Florennes et Couvin.

6 novembre 1852: mise en service de la ligne Charleroi - Erquelettes qui permet ainsi de relier Paris à Cologne.

14 août 1855: inauguration de la liaison ferroviaire Louvain - Wavre - Ottignies - Lodelinsart - Charleroi.

1^{er} juillet 1874: ouverture du nouveau tracé de la ligne de Charleroi vers Bruxelles par Nivelles et Braine L'alleud.

20 novembre 1949: mise en exploitation électrique de la ligne 124 Charleroi - Bruxelles. Antoine Lessines en avait été le promoteur. Il décéda le 8 juin 1948 sans connaître l'aboutissement de ses travaux. Une stèle érigée à sa mémoire est dressée dans

les parterres de la gare du Sud.

23 mai 1959: électrification de la ligne 130 entre Charleroi et Namur.

29 janvier 1965: l'électrification de la ligne 130 A entre Charleroi et Erquelettes - Jeumont permet de relier l'Allemagne à la France, en exploitation électrique, via Liège et Namur.

16 janvier 1984: nouveau tracé et électrification de la ligne 112 vers Piéton - La Louvière (sud) et Mons (dorsale Wallonne).

3 juin 1984: réouverture au trafic voyageurs de la ligne 134 de Mariembourg à Couvin.

18 novembre 1984: remise en service de la double voie entre Court Saint-Etienne et Fleurus.

16 avril 1986: électrification de la ligne 140 Charleroi (Ouest) - Ottignies.

26 mai 1987: mise en service de la liaison directe Charleroi sud - Charleroi ouest.

CHARLEROI. — Intérieur de la Gare.

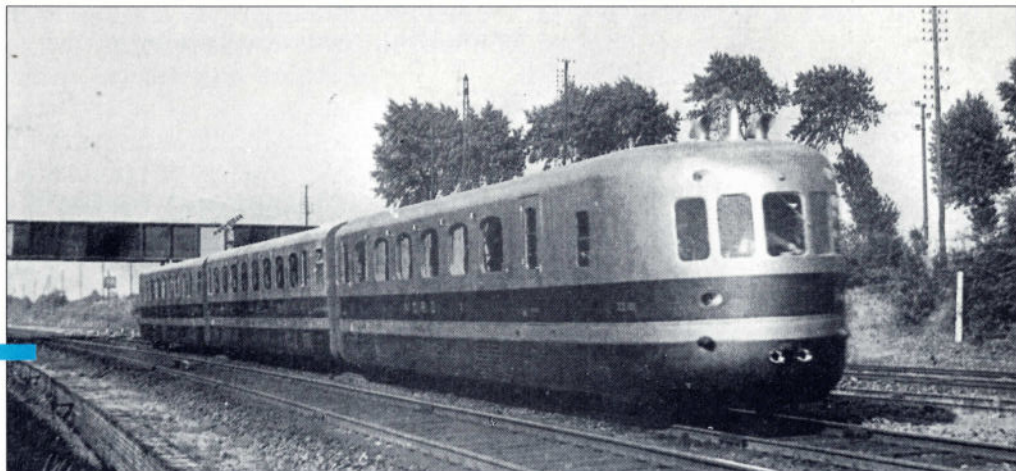


A l'intérieur de la gare, sous les verrières et tout autour, trains de voyageurs et de marchandises donnaient le pouls de la région



L'ancienne gare du Grand Central, sujet de carte postale à l'aube naissante de notre siècle

L'autorail "L'Artois", avant
1940, en liaison Paris - Liège,
sur l'une des sept branches de
l'étoile carolorégienne



Sous la grande verrière,
toute la population d'une agglomération
très active a vécu
dans le progrès industriel et
ferroviaire



la gare du sud et ses bâtiments

La gare de Charleroi-Sud se retrouve au coeur d'une étoile à sept branches qui orientent les relations ferroviaires IC/IR:

- une va vers Bruxelles, Anvers et la Hollande;
- une autre vers Erquelinnes, la France et Paris;
- une se dirige vers Namur, Liège, l'Allemagne et la Hollande;
- une autre encore vers Manage, La Louvière-Centre, Mons et Tournai;
- une cinquième part en direction de Piéton, La Louvière-Sud, Mons et Tournai;
- la suivante serpente jusque Couvin via Walcourt et Mariembourg;
- la dernière enfin nous achemine vers Wavre et Louvain via Fleurus et Ottignies.

A l'origine, la gare de Charleroi-Sud était un bien modeste abri pour les voyageurs. Elle n'occupait d'ailleurs pas l'emplacement actuel, mais plutôt la rive droite d'un canal qui n'hébergeait pas encore La Sambre, là où se situaient encore, il y a peu de temps, les bâtiments de la douane, actuellement le parking SNCB.

Le bâtiment *voyageurs* que nous connaissons encore aujourd'hui fut construit de 1865 à 1874.

En ce temps-là, comme Charleroi était déjà au confluent de plusieurs lignes ferroviaires. On y trouvait des voies de chemin de fer aussi bien à l'arrière (comme actuellement) qu'à l'avant de la gare où aboutissaient notamment les lignes exploitées par la compagnie privée du *Grand Central Belge*.

L'édifice de pierre bleue dressé à une altitude de 105,50 m était alors écrasé par deux immenses halles vitrées à toiture cintrée. C'est là que s'entretenait, par le bruit et par les odeurs, l'atmosphère si particulière des grandes gares.

La première verrière, celle de la gare centrale, couvrant les actuelles voies 1 à 4, fût démolie en 1958. La seconde, celle de la gare latérale, lui survécut juste 10 ans. Des abris fonctionnels furent alors érigés sur les quais qui longent les 12 voies électrifiées.

La gare, du moins le bâtiment principal, était restée dans son état quasi primitif durant 90 ans. Une modernisation s'imposait. La première phase de ces travaux d'aménagement se ter-

mina en 1964 et offrit aux voyageurs de nouvelles structures d'accueil.

La deuxième phase, entamée au cours des années 1970, vit l'édification, à l'emplacement de l'ancienne gare latérale, d'un nouveau bâtiment à vocation technique et administrative, et la construction de deux nouveaux quais desservant les voies 9, 10 et 11, 12.

Au sommet de la tour située au milieu de ce nouveau bâtiment, se trouve l'âme de la gare, le Poste Central de Commande et de Surveillance - *PCCS* - plus communément dénommé *Block 20*. De là-haut, des agents veillent 24 heures sur 24 à la sécurité et à la régularité des circulations dans le périmètre d'action qui est le leur. Mise en service le 20 janvier 1984, cette installation commande environ 200 signaux, 250 aiguillages et est adaptée en permanence aux techniques nouvelles de signalisation (télécommande de postes éloignés, annonce automatique des trains, etc.).

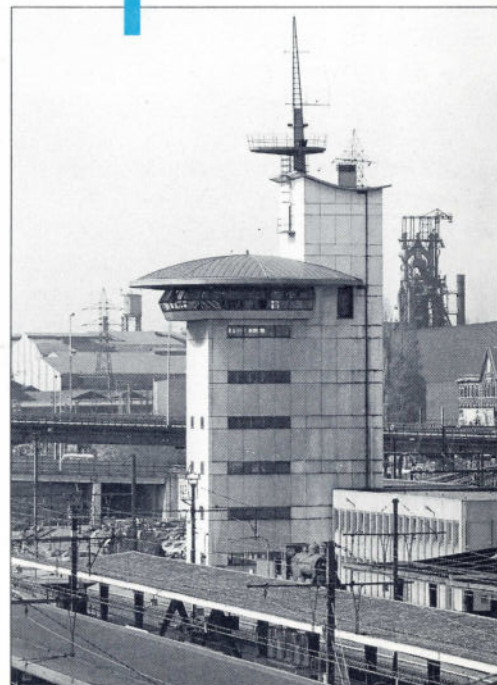
Le TCO - tableau de contrôle optique - permet au personnel de vérifier en permanence l'occupation des voies et la progression des convois dans le secteur commande.

Le tableau des couvertures électriques permet d'interdire l'accès des trains au(x) tronçon(s) mis hors tension suite à un déränge-

ment électrique ou pour des travaux de renouvellement ou d'entretien des caténaires.

Grâce à cet outil moderne, la gare commande en toute sécurité plus de 1.000 mouvements par 24 heures, y compris les mouvements de garage, mises à quai et manoeuvres diverses.

Au sommet du bâtiment technique, le PCCS assure 24 heures sur 24 le contrôle de toute l'activité de la gare





Sur le tableau de contrôle optique, les signaleurs gèrent tous les mouvements de trains de part et d'autre de la gare...



... et les voyageurs en perçoivent le résultat lorsqu'ils lèvent les yeux pour s'informer du quai de départ de leur train

au service des voyageurs

Sise au coeur du Pays Noir, dont elle est la capitale, Charleroi, métropole wallonne, avec ses 220.000 habitants, est le pôle d'attraction d'une région de plus de 600.000 âmes.

De tradition industrielle, avec les terrils à l'horizon, témoins de sa prospérité charbonnière, et une sidérurgie renaissante aux portes mêmes de la gare, cette région est en pleine reconversion économique. Elle s'engage de plus en plus vers les technologies de pointe (le nucléaire, la biotechnologie, l'électronique, l'aéronautique, la technologie spatiale, etc.). Et tout près, à portée de train, voilà des régions bucoliques, voire touristiques comme la Thudinie, la Basse Sambre, l'Entre-Sambre et Meuse, les barrages de l'Eau d'Heure...

Cette situation amène chaque jour à la gare environ 12.000 voyageurs. Pour les véhiculer, chaque jour ouvrable, 242 trains sont au départ et autant à l'arrivée. Le week-end et les jours fériés, ce chiffre est réduit à 127 convois tant à l'arrivée qu'au départ.

A cela s'ajoutent des trains saisonniers à destination d'Ostende, Blankenberge, Narbonne, Biarritz, Venise ainsi que des trains spéciaux à destination de Lourdes, de l'Italie et de l'Espagne.

Complément indispensable, une aire de parage pour 400 véhicules automobiles est proposée aux voyageurs.

La gare est aussi intimement mêlée à la rénovation des transports publics entreprise à Charleroi dès 1971. Elle accueille à sa porte autobus et métro. Son sous-sol est percé d'un tunnel routier pour l'accès des taxis et autres véhicules (d'où débarquent et embarquent les voyageurs). Un tunnel pour piétons relie la rive droite de la Sambre aux souterrains de la gare qui eux, permettent d'atteindre la rue de la Villette à Marcinelle.

L'Information

Par téléphone (071/60 22 94), par fax (071/60 23 90) ou lors d'un passage, le bureau d'information vous établira un horaire précis, que vous vous rendiez en Belgique ou dans n'importe quelle gare européenne.

Le bureau dispose d'une ample documentation et d'ordinateurs qui permettent d'informer sur l'éventail des possibilités d'évasion tant pour le service international que pour le service intérieur. Il est possible pour les personnes disposant d'un ordinateur à domicile de choisir les meilleures relations entre les gares belges, et de connaître le prix de voyage en Belgique, grâce à l'indicateur électronique baptisé *ARIdisc*.

La réservation de places

Le service de réservation est doté d'un terminal du système *Re-selec*, relié directement à l'ordinateur de Francfort qui établit la liaison entre tous les ordinateurs de réservation des réseaux européens.

En quelques secondes, pour tous les trains au départ ou à destination de toutes les grandes villes d'Europe occidentale et pour certaines relations de et vers de grandes villes d'Europe orientale, des places assises, en couchettes ou en lits peuvent être réservées.

Pour les relations avec les pays qui ne sont pas raccordés à cet ordinateur, les réservations peuvent aussi être assurée moyennant un délai de quelques jours.

La vente

Les équipements et services de la gare de Charleroi-Sud permettent de satisfaire aux demandes d'une clientèle nombreuse et variée. Les guichets récemment remis à neuf sont équipés depuis le 8 décembre 1992 de matériel électronique dernier cri *Sabin* pour la vente des titres de transport, billets et cartes train.

Les guichets délivrent également sans délai, grâce au système *Re-selec* déjà évoqué, des billets et des réservations immédiates à destination de toutes les grandes gares européennes. Ils délivrent une moyenne mensuelle de quelque 50.000 billets du service intérieur, 3 à 4.000 billets internationaux, et ils émettent ou renouvellent 8.500 cartes train (les abonnements).

Distributeur automatique de billets, service d'accueil, de renseignements et de réservations, dépôt de bagages et de cycles, service d'objets trouvés et, pour ceux qui désirent se désaltérer ou se restaurer, bar, self-service, friterie et buffet-restaurant, téléphones publics, journaux... sont donc à la disposition immédiate des voyageurs.

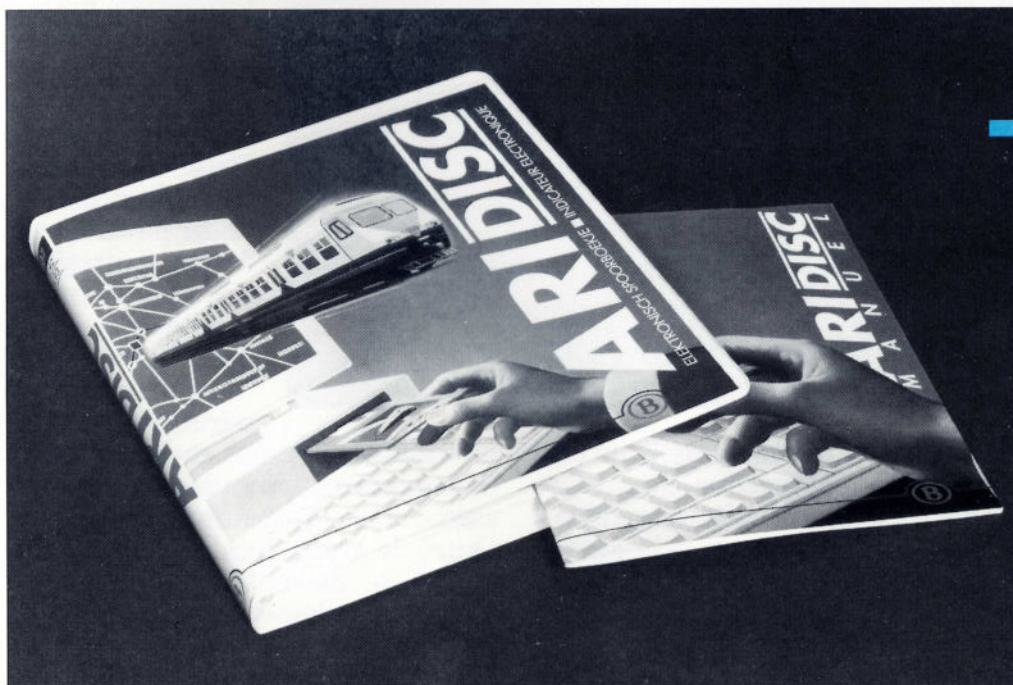
Acheter son billet ou sa carte
train au guichet, c'est une
vieille habitude.

Mais aujourd'hui, pour les
voyageurs très très pressés,
la file n'est plus un handicap
grâce à l'automate à tickets.





Avec Sabin, le tout nouveau système de vente des titres de transport, l'achat est rapide, et le billet - d'un format plus grand - porte nombre d'informations utiles



ARIdisc est pour sa part l'indicateur idéal pour les propriétaires d'un PC. Il donne en un clin d'oeil les horaires, les prix, et d'autres informations bien utiles

le trafic de marchandises

La région carolorégienne est depuis plus d'un siècle le siège d'intenses activités commerciales et industrielles. Par ses deux dépendances *marchandises* - Charleroi-Sud-Quai et Marcinelle - la

colis, dénommé *charge incomplète*, un wagon chargé d'un seul et unique type de marchandise, remis au transport par un expéditeur unique pour un seul destinataire.

L'année dernière, 122.264 wagons ont ainsi transité par les installations de Charleroi pour l'acheminement de 4.576.023 tonnes de marchandises diverses, en ordre principal des produits finis et semi-finis sidérurgiques dont de la fonte en fusion transportée à une température d'environ 1.500°, des brames à une température de 400°

Au coeur d'une région d'acier, des wagons poches-torpilles transportent à 1500° la fonte en fusion dont l'aciérie fera des produits de haute qualité



gare de Charleroi-Sud traite une partie non négligeable du trafic *wagons* du réseau, et ce malgré la mise à l'arrêt du bassin sidérurgique de l'est carolorégien.

On appelle *charge complète*, par opposition à un chargement de

environ au départ, et à l'arrivée des matières premières nécessaires à la fabrication de l'acier. Outre le trafic local, environ 150 trains de marchandises transitent journalièrement par Charleroi-Sud.

un avenir basé sur des atouts

La prochaine mise en service du TGV (Train à Grande Vitesse) et l'application du plan Star 21 (Spoor Toekomst - Avenir du Rail au XXI^e siècle) sur le réseau de la SNCB nous promettent de nombreuses transformations et restructurations pour les années à venir.

Les experts européens prévoient le doublement des besoins en moyens de déplacement tant de personnes que de marchandises à l'horizon 2010. Ces mêmes spécialistes suggèrent de faire confier obligatoirement au chemin de fer certains transports de marchandises (en particulier ceux de marchandises dangereuses), car le rail est plus sûr que la route.

Le réseau routier arrivant à saturation, la nette supériorité du rail en termes de sécurité, de

respect de l'environnement et d'occupation de l'espace terrestre, nous laisse présager un regain des parts de marché du transport aux chemins de fer, à l'aube du 21^{ème} siècle.



Le passé et l'avenir cohabitent dans une région qui se réoriente et que le chemin de fer continuera de servir en valorisant ses atouts

Le rail dispose d'atouts très importants. Son histoire est loin d'être terminée, son avenir est européen. La gare de Charleroi-Sud est prête à relever tous les défis.



Edité par *SNCB Relations extérieures* à l'occasion du cent cinquantième anniversaire du chemin de fer à Charleroi. Mai 1993.