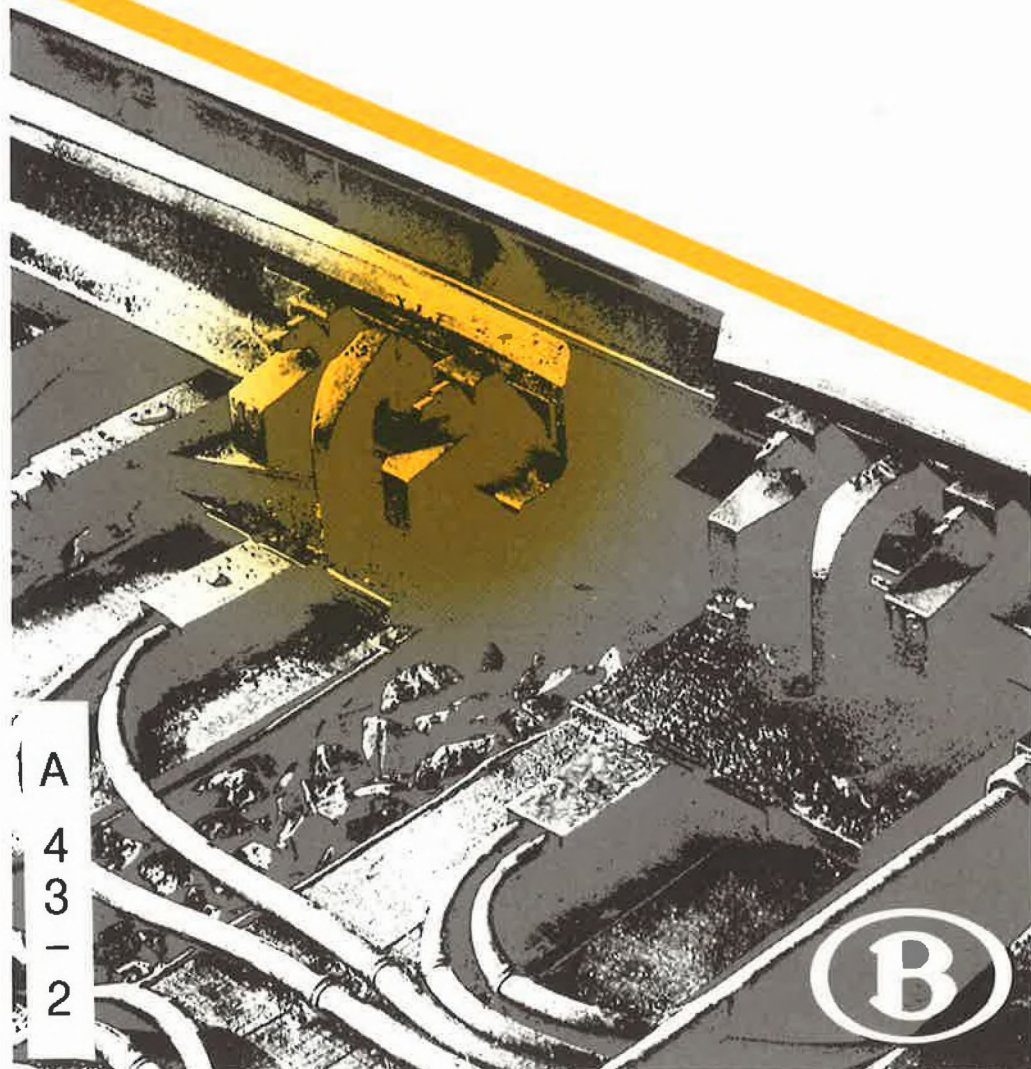




# Gare de Charleroi-Sud



A  
4  
3  
-  
2

B

LA GARE DE CHARLEROI

VOUS INVITE ...

## LA GARE DE CHARLEROI

### Situation géographique

Nous sommes au Pays Noir, dans sa capitale. Au coeur des terrils, vestiges de nos charbonnages, à portée de fusil de plusieurs complexes sidérurgiques et de maintes industries dont des plus sophistiquées (aéronautique, électronique, nucléaire...).

Et si près, presque à portée de voix, des régions bucoliques qui ont nom "thudinie", "Entre Sambre et Meuse", "Basse Sambre" ...

La gare de CHARLEROI-SUD se pose en étoile dans le sillon de la Sambre. Cinq branches pour nos relations IC/IR :

- l'une vers BRUXELLES (57 km en 39') et ANVERS (88 km en 83');
- une encore vers ERQUELINES (30 km en 26'), vers la France, vers PARIS (270 km en 140');
- une autre vers NAMUR (37 km en 26'), vers LIEGE (97 km en 59') et l'Allemagne ou la Hollande;
- une quatrième vers MONS (41 km en 28') et TOURNAI (90 km en 59');
- et la dernière enfin, qui se faufile en 58' jusqu'à COUVIN (54 km).

Notre banlieue vous intéresse ? Le train peut vous y conduire. Vous préférez le tram, l'autobus ou le métro ? Aucun problème : le centre de l'immense toile d'araignée des transports S.N.C.V. et S.T.I.C. est là, devant l'imposante façade de la gare.

### Un peu d'histoire

Deux août 1843 ! Issu d'un élan de vapeur, un premier train, sous les bravos d'une foule enthousiaste, s'arrête en gare de CHARLEROY : il vient de parcourir, 8 ans après l'inauguration du premier chemin de fer continental, la ligne qui relie BRAINE-LE-COMTE à NAMUR par MANAGE et par LUTTRE.

Il s'en est fallu de peu que le ruban d'acier ignorât la région carolorégienne.

L'A R. du 28.08.1838 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...".

L'A R. du 01.03.1840 vient heureusement modifier celui de 1838 : "Le tracé du chemin de fer de NAMUR : ce chemin se dirigera vers BRAINE-LE-COMTE par CHARLEROY".

- o de 1834 à 1858, le nombre d'habitations passe de 972 à 1649 (66 % d'augmentation) : 11.856 âmes, tandis que GILLY, comme JUMET, en dénombre déjà plus de 15000;
- o en 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;
- o 1848 : inauguration de la section CHARLEROI-WALCOURT, prolongée 6 ans plus tard jusque VIREUX par MARIEMBOURG, FLORENNES et COUVIN;
- o 1852 : inauguration de la ligne CHARLEROI-ERQUELINNES qui relie ainsi PARIS à COLOGNE;
- o 1854 : inauguration du tracé LOUVAIN, WAVRE, OTTIGNIES, LODELINSART, CHARLEROI;
- o 1874 : nouveau tracé de la ligne vers BRUXELLES, par NIVELLES et BRAINE-L'ALLEUD;
- o 1984 : réouverture au trafic voyageurs de la ligne 134 MARIEMBOURG COUVIN.

#### L'édifice et ses abords

A l'origine, la gare de CHARLEROY 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, approximativement là où se dressent les locaux de la douane.

Le bâtiment que vous connaissez encore aujourd'hui fut construit de 1865 à 1874. En ce temps là, comme CHARLEROY était au confluent de plusieurs lignes ferroviaires; il s'y trouvait aussi bien des voies à l'arrière de la gare qu'à l'avant. où aboutissaient notamment les lignes du "Grand Central Belge".

L'édifice de pierre bleue était alors écrasé par deux immenses halles à toiture cintrée. C'est là que s'entretenaient, par le bruit et par les odeurs, l'atmosphère si particulière des grandes gares. Le premier disparut en 1958. Le second lui survécut juste 10 ans. Des abris fonctionnels ont été érigés en remplacement sur les quais qui longent nos 12 voies électrifiées.

La gare, du moins le bâtiment principal, était restée dans son état quasi primitif durant 90 ans. Une modernisation s'imposait.

Ces travaux d'aménagement se terminaient en 1964. Dorénavant, la salle des pas perdus offre guichets, salle d'attente, bureau de renseignements, kiosques à journaux, restaurant, buvette...

### Installations au service des voyageurs

Environ 10.000 voyageurs, chaque jour, franchissent nos portes. Pour les véhiculer, nous prévoyons plus de 200 trains au départ et autant à l'arrivée. L'aire de parage des véhicules automobiles, compte quelque 500 emplacements.

La gare fut aussi intimement mêlée à la rénovation des transports publics entreprise à CHARLEROI dès 1971. Elle accueille à sa porte autobus, tram et prémétro. Son sous-sol est doté d'un tunnel routier pour l'accès des taxis et autres véhicules d'où débarquent et embarquent des voyageurs. Et aussi d'un tunnel pour piétons qui relie maintenant le bord droit de la Sambre aux souterrains de la gare qui permettent aux voyageurs d'atteindre la rue de la Vilette.

Pour faire face aux obligations qu'un tel trafic implique, nous mettons à votre disposition une infrastructure administrative dont voici, en quelques traits, l'essentiel des caractéristiques.

Vous trouverez, en gare de CHARLEROI-SUD, outre les traditionnels guichets où sont distribués les billets, un service d'accueil et de renseignements, le dépôt des bagages et des vélos, le service des objets trouvés et, pour ceux qui désirent se désaltérer ou se restaurer, un bar, un self-service et un buffet restaurant.

### Bureau de renseignements

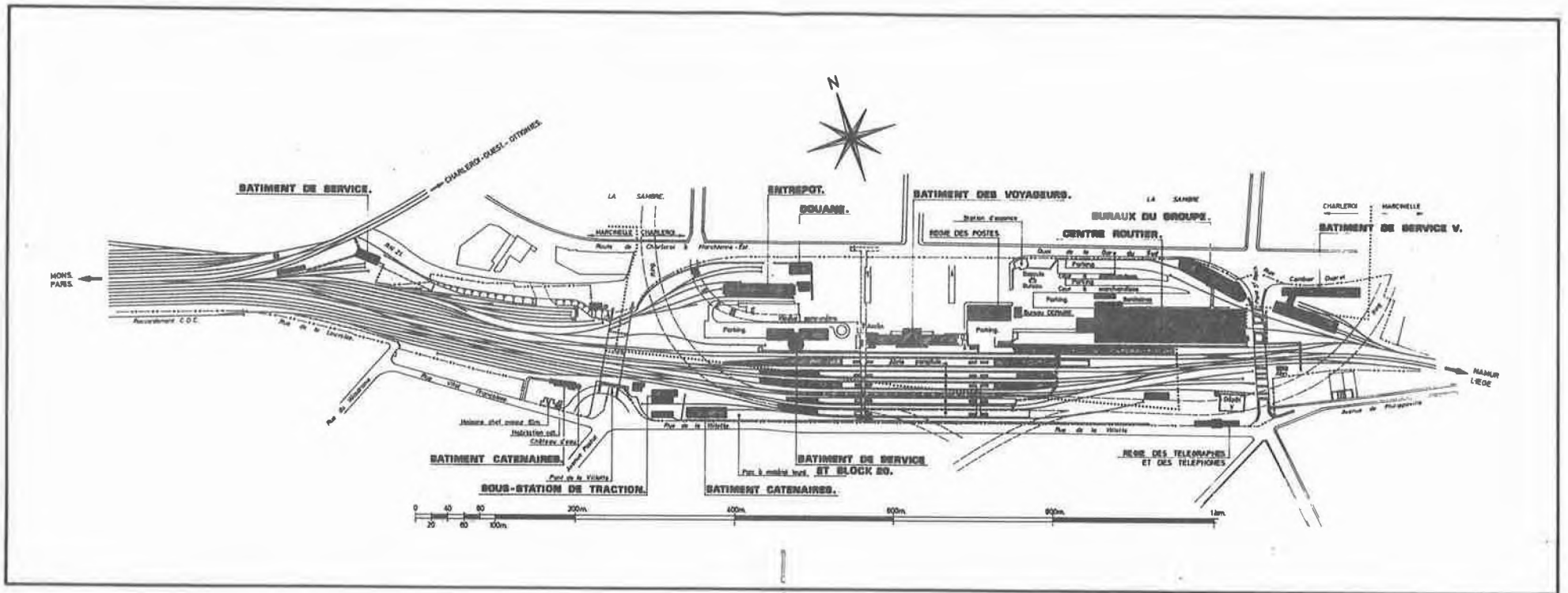
Par téléphone, (071/31 44 50) ou lors d'un passage, il établira un horaire précis, que vous vous rendiez en Belgique ou dans n'importe quelle gare européenne.

Le bureau dispose d'une ample documentation sur l'éventail des possibilités d'évasion, aussi bien pour le service international que pour le service intérieur.

### Réservation des places

Le service de réservation est équipé d'un "terminal" relié directement à l'ordinateur de FRANCFORT : en quelques secondes, au départ ou à destination de tous les pays de l'Europe occidentale sauf au départ de l'Espagne, du Portugal, des pays scandinaves et de la Grande-Bretagne, des places sont retenues dans les trains internationaux TEE ou autres que le voyageur a désignés. Places assises, compartiments fumeurs ou non, couchettes, wagons-lits...

# Gare de Charleroi-Sud



Pour les relations avec les pays qui ne sont pas raccordés à cet ordinateur, un plus grand délai est demandé pour assurer les réservations.

Dans un proche avenir, CHARLEROI-SUD sera équipé en machines électroniques, qui, pour un meilleur service à la clientèle, pourront émettre simultanément ou individuellement tous les titres de réservation et tous les titres de transports internationaux ; ils pourront aussi fournir tous les horaires internationaux des liaisons entre les grandes gares européennes.

### Guichets

Depuis le 29.06.79, la gare de CHARLEROI-SUD est équipée de machines électroniques qui émettent tous les billets du service intérieur et les billets de validation de tous les abonnements. Elles transmettent au client en attente devant le guichet, par lecture sur écran, le prix du titre de transport qu'il a demandé.

Les guichets du service international délivrent, sans délai, des billets à destination de toutes les grandes gares européennes.

### Correspondance trains/bus

Des correspondances trains/bus sont surveillées pour les relations

- CHARLEROI-SUD FLORENNE
- CHARLEROI-SUD METTET
- CHARLEROI-SUD CHIMAY via BEAUMONT
- CHARLEROI-SUD BRUXELLES via GOSSELIES & GENAPPE
- CHARLEROI-SUD COUVIN via TARCENNE

Ainsi, les jours ouvrables, 86 autobus attendent les correspondances, pour 35 le samedi et 26 les dimanches et jours fériés.

### Trafic voyageurs

La gare de CHARLEROI-SUD est, chaque jour ouvrable, desservie par :

- 11 trains internationaux
- 49 trains INTERCITY bien connus des voyageurs sous
- 52 trains INTER-REGIONAUX les appellations IC IR
- 85 trains LOCAUX (omnibus)
- 30 trains P (renfort aux heures de pointe)

En période estivale et en hiver, à la veille des fêtes, des trains spéciaux sont organisés vers les stations de vacances.

### Trafic des marchandises de détails

Les clients ont dès l'abord deux possibilités; soit présenter leur envoi dans une gare ouverte à ce trafic, soit encore - un simple coup de téléphone suffit - demander l'enlèvement à domicile par camion.

Pour le trafic des envois de détail, la S.N.C.B. a divisé le territoire national en 24 régions placées chacune sous la tutelle d'un Centre Routier. Le colis va recevoir le numéro d'affectation du Centre Routier de distribution auquel il parviendra, la même nuit encore dans la majorité des cas, par wagon à marchandises.

Ce dernier Centre Routier va fonctionner comme un énorme centre de tri postal où les colis, déchargés dès leur arrivée, sont triés selon leur destination réelle. C'est alors que commence la phase la plus ardue du travail : CHARLEROI-SUD assure la distribution dans 194 localités (550.000 habitants), réparties dans 51 secteurs réguliers pour la desserte desquels son parc automobile parcourt environ 2800 km par jour.

Vers 6h30 le matin, le tri doit être terminé. Pour permettre le classement des "tournées" et le chargement dans les véhicules routiers. Et il est des jours où plus de 11.000 colis sont attendus par nos clients ...

Et puis, il reste la possibilité d'adresser un envoi "Bureau Restant" en gare : de cette façon, le destinataire pourra disposer de sa marchandise dans un délai maximal de 48 heures, réduit dans la pratique à moins de 24 heures.

### Trafic par charges complètes

La région carolorégienne est depuis plus d'un siècle le siège d'intenses activités commerciales et industrielles.

Par ses deux dépendances de CHARLEROI-SUD-QUAI et de MARCINELLE, la gare de CHARLEROI-SUD traite une importante part du trafic total "wagons" du réseau. Le trafic des charges complètes absorbe bon an mal an, un trafic de 4.700.000 tonnes de marchandises diverses, qui, pour leur transport, nécessitent l'emploi de plus de 135.000 wagons.

On appelle "charge complète" un wagon chargé, par opposition à un chargement de colis, dénommé charge incomplète. L'organisation de ce service est très peu connue du grand public. Le réseau qui couvre à peu près tout le pays, compte environ 400 gares ouvertes au trafic des charges complètes. Toute gare de chargement dirige ses wagons vers une des gares de formation du réseau. La gare de formation trie les trains reçus de son hinterland en les classant par gare de formation desservant la gare destinataire du wagon. Chacune des gares de formation joue donc le rôle de gare de concentration et de distribution pour sa zone de desserte.



### Infrastructure et installation

- Pour assurer la fluidité du trafic nous disposons :
- d'une gare centrale équipée de 12 voies principales dont 11 à quai pour le service des voyageurs;
  - de six sas de circulation par lesquels s'écoule le trafic vers la bifurcation du nord (côté Bruxelles)
  - du tronçon de 4 voies (côté Namur) vers CHATELET
  - d'un poste de signalisation "BL 58" régulant les circulations empruntant la bifurcation de la Sambre (vers Erquelines ou vers Couvin)
  - d'un poste central de commande et de signalisation (cabine nodale) qui, depuis le 6e étage de l'imposante tour dominant la gare, commande la plupart des mouvements des trains au moyen de 71 aiguillages électriques et 53 signaux lumineux. D'ici quelques années, quand ce poste sera totalement opérationnel, il commandera plus de 240 aiguillages électriques permettant plus de 1900 mouvements différents protégés par plus de 200 signaux lumineux.
  - enfin, pour l'information à la clientèle, à l'entrée de chacun des deux couloirs sous-voies, ainsi que dans la salle d'attente, un tableau d'affichage électronique a été installé. Ces tableaux sont commandés par un ordinateur, avec affichage de chaque train annoncé sur le quai prévu. D'autre part, une installation de sonorisation informe continuellement les voyageurs, à quelqu'endroit de la gare où il se trouve.

Nous gérons d'autre part deux dépendances affectées au trafic "marchandises" :

- MARCINELLE E.R. : 14 voies dont une antenne vers l'entrepôt de douane
- CHARLEROI-SUD-QUAI : 24 voies réparties en 3 faisceaux

Dans ces gares, principalement, est coordonné et réparti le trafic sidérurgique reliant l'amont à l'aval du bassin carolorégien de Cockerill-Sambre, et le trafic de cabotage pris en charge par la gare de triage voisine de MONCEAU-FORMATION.

