

Guy Heynen

La ligne 132,

première et dernière ligne

dans l'Entre-Sambre-et Meuse

A
3
3
0
6
4
7

1^{ère} édition

novembre 2009

La Ligne 132, première et dernière ligne dans l'Entre-Sambre-et-Meuse



Préalables

L'auteur signale qu'il n'étudie ici que le sud de l'Entre Sambre et Meuse, c'est-à-dire la région située à l'est et à l'ouest de Berzée, aussi bien dans la Botte du Hainaut que dans l'Entre-Sambre-et-Meuse namuroise.

L'auteur donne aux lignes la numérotation la plus récente

Il est à noter aussi que les dates de mise en service ou de suppression d'une voie ferrée sont parfois différentes si on envisage l'achèvement des travaux, l'inauguration ...

Avant-propos

Pourquoi des lignes de chemin de fer ? Pourquoi cette ligne de chemin de fer 132 ?

Peu de routes existent avant le début du XIXe siècle. Les canaux semblent une option intéressante et nous en connaissons de très importants : Mons-Condé par exemple.

Avant 1815 (période française chez nous) et plus tard avant 1830 (fin de la période d'occupation néerlandaise), a été envisagé le creusement d'un canal le long de l'Eau d'Heure (ou avec l'Eau d'Heure)¹ Mais le roi Léopold Ier vient d'Angleterre où le transport par rail est considéré comme efficace et très lucratif.

Tout Belge connaît la première ligne belge établie le 5 mai 1835 entre Malines et Bruxelles, immédiatement suivie des autres lignes dépendant de l'Etat.

Mais, pour des raisons financières, l'Etat ne s'intéresse qu'aux grandes lignes du centre du pays. Et, pour des régions comme les nôtres (l'Entre-Sambre-et-Meuse), il va accorder des concessions pour l'implantation de lignes privées.

Pour l'Entre-Sambre-et-Meuse, des projets sont envisagés dès 1836 mais ils ne se concrétiseront qu'en 1845 par la création de la Société Anonyme du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, société anglaise.

Soulignons ici la politique suivie par les constructeurs privés pour la réalisation des lignes de chemin de fer dans notre pays : il s'agit de longer les cours d'eau le plus possible. La ligne 132 est un exemple parfait de cette politique: la voie suit le cours de l'Eau d'Heure de Charleroi à Senzeilles et puis l'Eau Blanche et le Viroin jusqu'à la Meuse.

¹. Roland Marganne cite cette possibilité dans son ouvrage « la ligne Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes » édition GTF asbl juin 1984, ouvrage de références fort apprécié. Je n'ai pas trouvé d'autres écrits à ce sujet. Mme De Vuyst-Hendrix aurait aussi évoqué ce projet. Il m'a aussi été dit que Hannonay-Gendarme, le célèbre industriel du fer à Couvin aurait voulu voir le creusement d'un canal de Charleroi à Couvin pour amener du coke de Charleroi pour ses usines.

« Des conditionnels n'aboutissent jamais à une affirmation mais demandent des études complémentaires que les auteurs précités et nous-même n'avons pas entreprises. ».

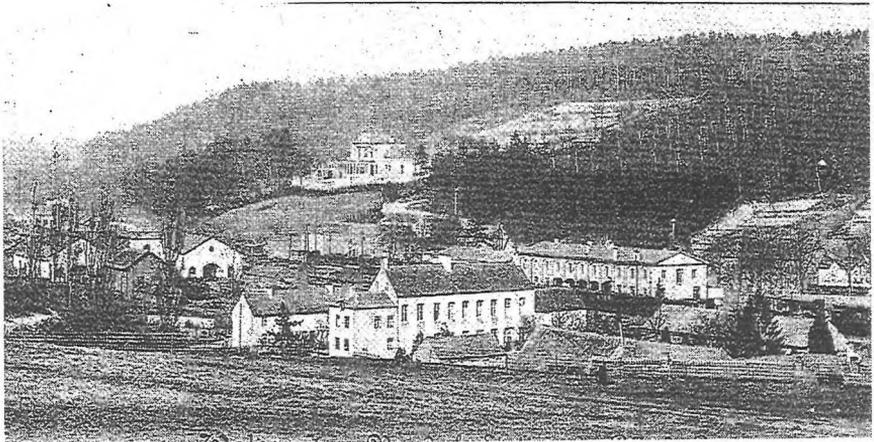
30 novembre 1848 : Walcourt

Le premier train venant de Charleroi entre en gare vers 2 heures, accueilli par le bourgmestre et le doyen (qui bénit la locomotive « Notre-Dame-de-Walcourt »).

Les organisateurs dont M. Sheward, président administrateur de la S.A. du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, emmènent les invités en train jusqu'à Morialmé.

Mais c'est la ligne 132 qui est surtout mise à l'honneur

La liaison Charleroi-Walcourt est assurée mais ce ne sera que le 10 mai que le but poursuivi par les promoteurs sera atteint: la liaison entre Charleroi sur la Sambre et Vireux-Molhain sur la Meuse en France.



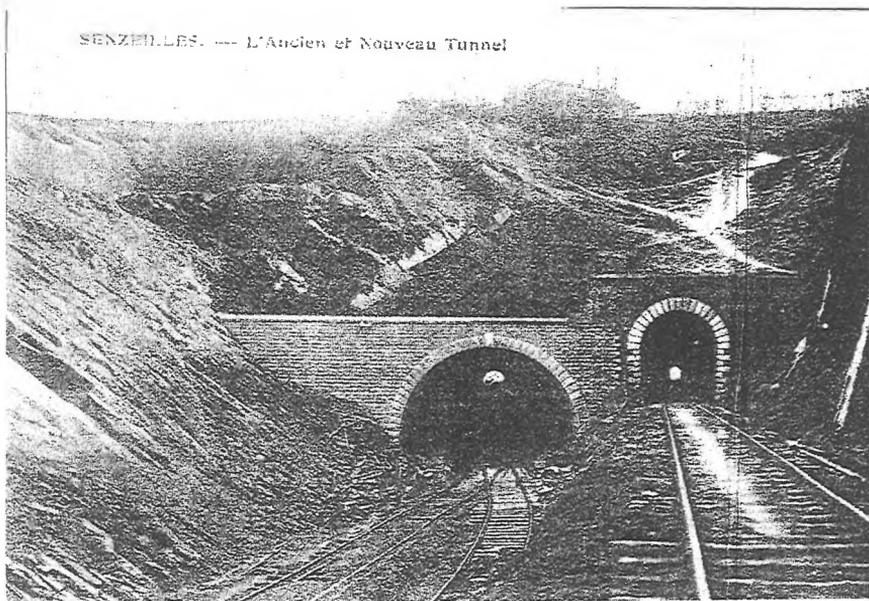
A l'avant-plan, l'abbaye du Jardin, siège de la S.A. du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La gare se trouve à l'arrière et les voies ont été aménagées dans les jardins de l'abbaye.

Les tunnels

La Société peut être fière du travail déjà accompli: depuis Charleroi, deux tunnels existent déjà: celui de 145 m à Jamioux et celui de 421 m à Ham-sur-Heure.

Trois autres tunnels sont en construction :

-la ligne de partage entre les deux vallées nécessite la construction d'un tunnel entre Senzeilles et la halte de Neuville-Sud. Le tunnel a une longueur de 580 m.



Le premier tunnel de Senzeilles couvre une seule voie. Vers 1920, l'importance du trafic (voir p. 32) entraînera la construction d'un deuxième tunnel pour le passage de deux voies)

Sont aussi en chantier deux autres tunnels entre le centre de Nismes et Vireux-Molhain :

- le premier de 499 m sous le plateau des Abannets entre Nismes et Olloy-sur-Viroin,
- et le second de 143 m à Najauge entre Treignes et Vireux, entre la Belgique et la France.

Minerai de fer, crayats (scories) pierres

Mais si les travaux, déjà entrepris sur toute la ligne 132 ont été retardés pour des raisons financières, deux lignes adjacentes sont inaugurées ce même jour, le 30 novembre 1848.

-de Berzée à Laneffe (ligne 111)

-de Walcourt à Morialmé (ligne 135)

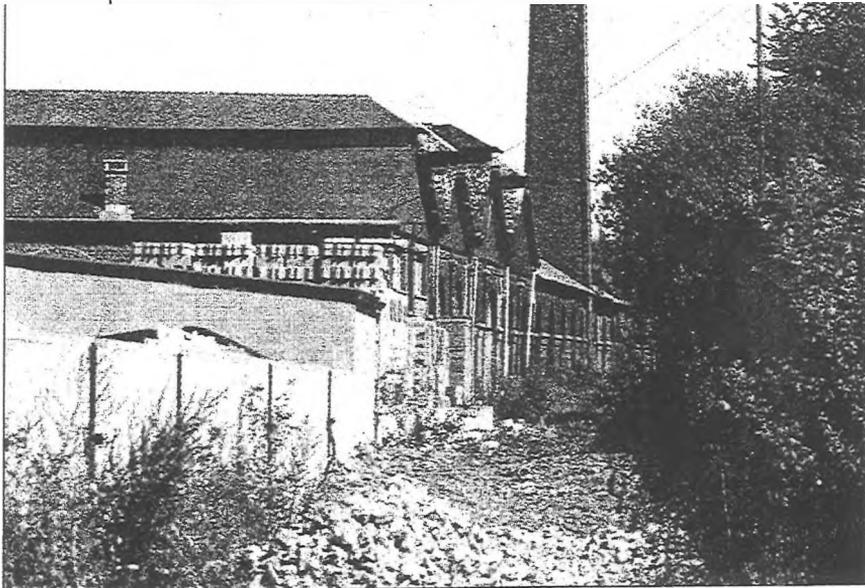
Le tracé des lignes 111 et 135 et la partie de la 132 est indiqué en rouge sur le plan que vous trouvez sur la feuille insérée en fin de ce livret.

Le but poursuivi par la Société est de ramener du minerai de fer pour les usines de Charleroi.

Berzée-Laneffe (ligne 111 a)

La ligne part de Berzée vers Laneffe, passe par Thy-le-Château, localité appelée à jouer un rôle important dans l'industrie du fer (Thy-Marcinelle). Les premiers convois furent tractés par des chevaux.

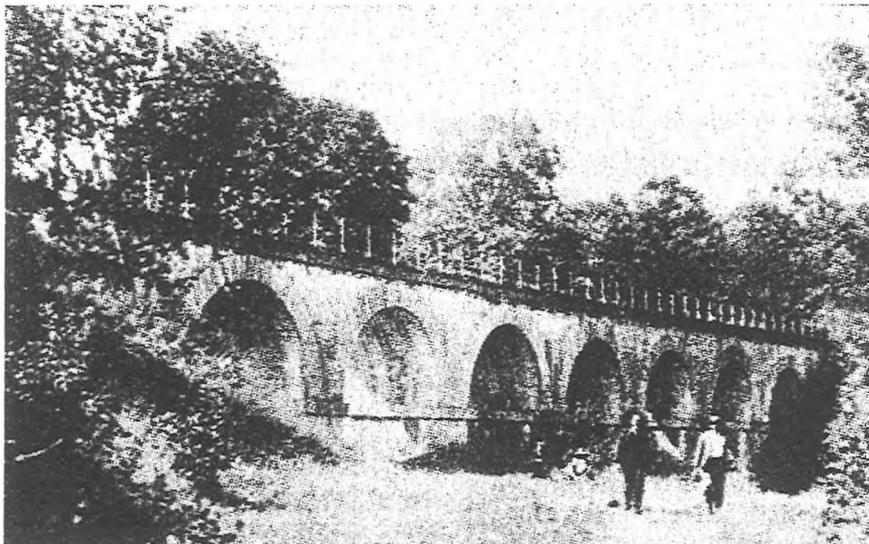
La ligne dessert ensuite une grande carrière à Gourdinne, passe par le lieu-dit « pont du diable » et se termine à Laneffe .



La voie longeait l'usine de Thy-le-Château.

Walcourt-Morialmé (minières) ligne 135

L'autre ligne de Walcourt à Morialmé s'impose parce que l'extraction du fer y est très développée. Le nom même de deux villages traversés, Fairoul et Fraire témoignent de la présence du fer. Le terminus au site minier de Morialmé est très riche de ce minéral.



Sur cette ligne 135, se trouve le plus beau viaduc de la région déjà réalisé en 1848 : un viaduc de 7 arches appelé « les sept ponts » près de Fairoul sur la ligne 135.

Le roi Léopold Ier

Au début du mois de décembre 1850, le roi Léopold Ier s'est rendu à son château d'Ardenne en passant par chez nous. A partir de Charleroi, son train emprunte la ligne 132 jusqu'à Walcourt, la ligne 135 jusqu'à Morialmé. Il effectue le voyage retour le 23 décembre 1850 et rend hommage à notre région : « ... combien il lui avait été agréable de parcourir le beau et pittoresque pays de l'Entre-Sambre-et-Meuse »²

² D'après Roger Golard et Paul Lievens dans « En Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le rail »

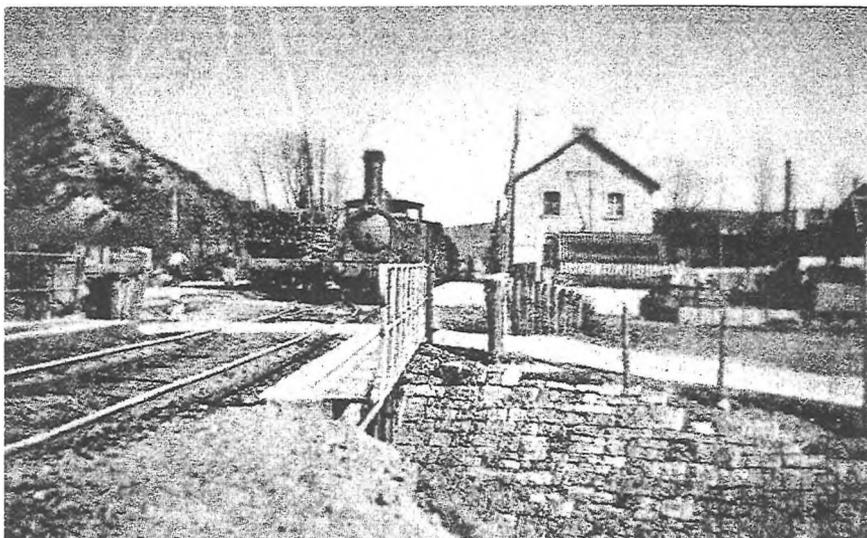
Les scories dites crayats

Le chemin de fer arrive un peu tard. Le fer a été exploité depuis de nombreux siècles par les Romains d'abord, puis par les célèbres maîtres de forge.

Mais après l'exploitation du fer dans leurs bas-fourneaux, les Romains et les maîtres de forge belges ont laissé des scories. Ces scories, appelées « crayats » dans la région, sont des résidus de fer qui n'ont été exploitées que par des bas fourneaux. Les procédés modernes peuvent en extraire le fer restant.

Des quantités importantes vont être collectées par le chemin de fer dans la région dont nous avons parlé jusqu'ici.

Mais signalons ici que, plus au sud, six ans plus tard (le 10 mai 1854), la ligne 132 récoltera aussi des scories à Nismes (où le surnom des habitants est « crayats »). Et au terminus de la ligne, le site de Vireux-Molhain recèle également des scories. Leur acheminement vers Charleroi sera la deuxième source de bénéfices pour la S.A. du Chemin de Fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.



La gare de Nismes au pays des « crayats »

L'extension des lignes de la S.A. Sambre-et-Meuse

Roger Golard et Paul Lievens dans leur livre déjà cité donnent les dates de mise en service des lignes de la S.A d'Entre-Sambre-et-Meuse.

Le tracé des lignes 111 et 135 et 132 est indiqué en vert sur le plan que vous trouvez sur la feuille insérée en fin de ce livret.

La ligne 132 d'abord :

Le tronçon Charleroi-Walcourt est fonctionnel dès le 30 novembre 1848.

La ligne est prolongée jusqu'à

... Silenrieux, le 6 novembre 1852

... Cerfontaine, le 1^{er} janvier 1854

... Vireux-Molhain le 10 mai 1854

Cette dernière étape sera fêtée à Walcourt par un banquet somptueux

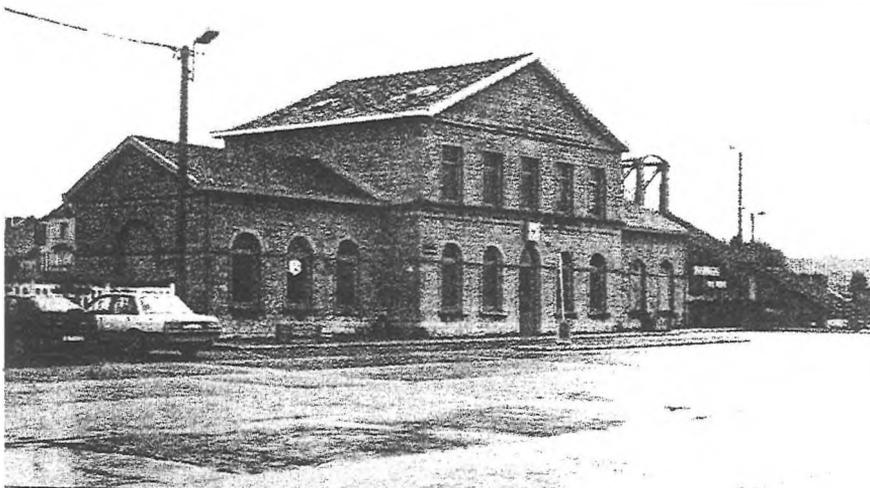
10 mai 1854

Inauguration officielle de la ligne 132

Salle du Jardinot à Walcourt

Personnalités anglaises, françaises et belges

Discours



La gare de Mariembourg appelée à être la plus importante de la région.

La ligne 111a vers Lanefte

ne sera pas prolongée mais complétée vers l'ouest en 1875
(voir p.20)

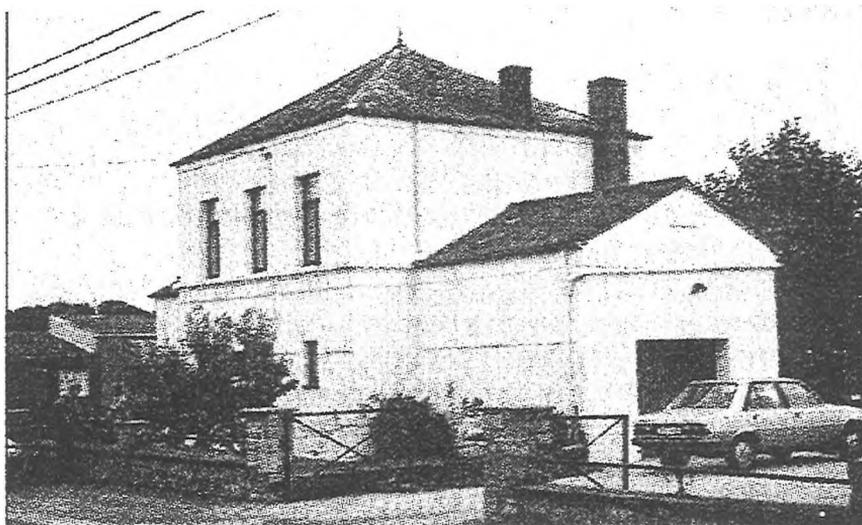
La ligne 135 vers Morialmé

ne sera pas prolongée non plus mais reliée à la ligne 138 en
1855 (voir p.12)

La ligne 136 vers Florennes Sud

-au départ de Walcourt, elle longe la ligne 135 jusqu'à
Rossignol et de là se dirige vers Yves-Gomezée-Saint-
Lambert, le 1^{er} janvier 1854

-Saint-Lambert-Froidmont-Hemptinne-Saint-Aubin-Florennes-
Sud, atteint le 7 juillet 1854.

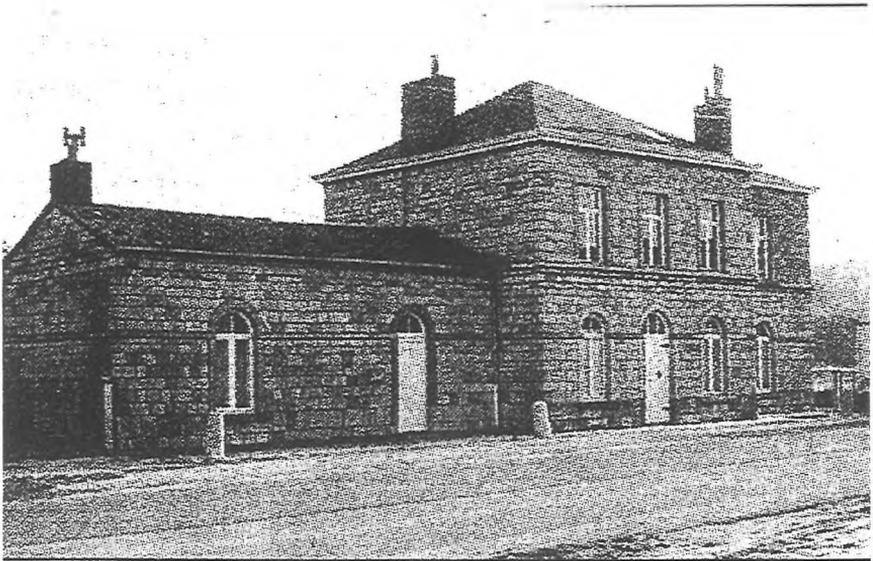


La gare de Florennes-Sud, actuellement propriété privée est située sur le territoire de Saint-Aubin à l'est de Florennes.

La ligne 136 de Florennes-Sud à Philippeville

Le 14 novembre 1854, cette ligne est mise en service, de manière peu rationnelle.

Au départ de Walcourt, le voyageur emprunte la ligne 136(B), présentée ci-dessus, passe par Froidmont pour atteindre Florennes-Sud. Ici le train retourne vers Froidmont où une bifurcation permet d'atteindre Philippeville par Jamagne. Le terminus à Philippeville se situe à l'ancienne gare dans la rue qui porte toujours ce nom.



La première gare de Philippeville construite en 1850 et non utilisée depuis 1914 (?). Avec celle de Florennes-Sud (page précédente) et aussi entre autres de Yves-Gomezée et la première gare de Philippeville ces gares sont des gares rurales de style néo-classique

La ligne 134 de Mariembourg à Couvin.

A l'époque c'est l'ébauche d'une ligne jamais finalisée qui devait permettre de rejoindre Charleville-Mézières. Cette liaison a aussi une vocation industrielle en faveur des nombreuses forges de la vallée de l'Eau Noire.

Trois autres compagnies privées de chemin de fer vont exploiter des lignes en Entre-Sambre-et-Meuse :

Les lignes sont indiquées en bleu sur le plan que vous trouvez sur la feuille insérée en fin de ce livret.

Au centre du plan

**1 Le chemin de Fer de l'Est belge (ligne 138)
14 juin 1855**

A droite du plan

**2 La Compagnie française du Nord Belge (ligne 154)
1863**

Horizontalement et perpendiculairement aux autres plans :

**3 La Compagnie (du Prince) de Chimay (ligne 156)
1^{er} septembre 1858**

1) La ligne 138, chemin de fer de l'Est belge ...

Ce nom donné plus tard à cette importante voie ferrée de la Sambre à la Meuse.

Mais, au départ, le premier tronçon est construit par la S A du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau par la vallée de l'Acoz. Les travaux seront rapidement terminés (septembre 1853-juin 1855).

Cette ligne sera la deuxième à traverser l'Entre-Sambre-et-Meuse ; elle sera à peu près parallèle à la ligne 132 et va même connaître un point commun avec elle à Morialmé-Bifurcation, lieu qui semble attirer les sociétés de transport ferroviaire.

Cette société s'intéresse aussi à l'extraction du fer (minerai ou scories).

En 1859, la S A des chemins de fer de l'Est belge qui a englobé la S.A. du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau par la vallée d'Acoz», va relier Morialmé-Bifurcation par Florennes et Doische jusqu'à Givet, ville française atteinte le 24 juin 1862. Cette ligne contourne Florennes du nord au sud par les gares de Florennes-Pavillons et Florennes-Est.



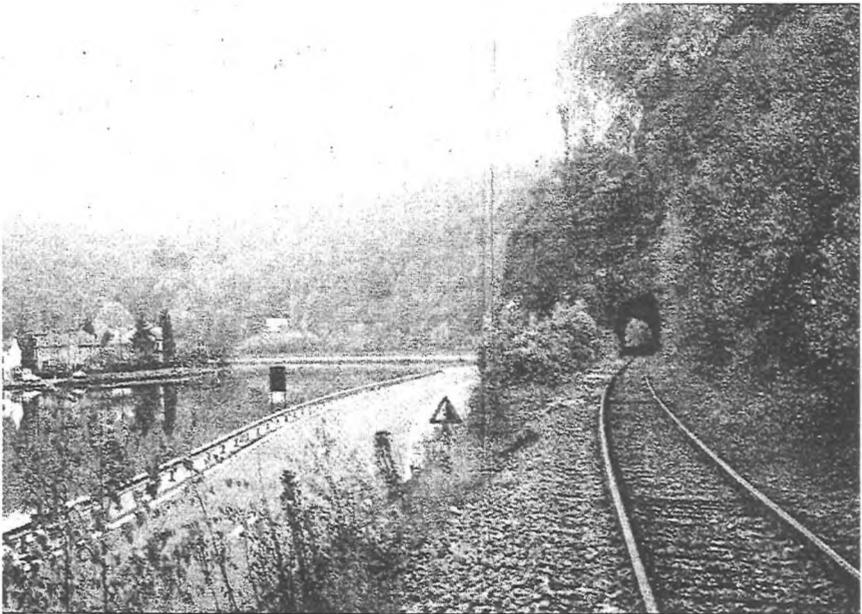
Officiellement, cette dernière gare, quoique située à l'est de Florennes, porte ce nom parce qu'elle est située sur la ligne de la Compagnie de l'Est

... et le Chemin de Fer Grand Central Belge

Pas de concurrence entre les lignes 132 et 138

Les deux premières lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse (qui relie la Sambre à la Meuse) ne se feront pas concurrence: dès 1864 (deux ans après la finition de la ligne 138) se crée pour une concession de 33 ans la société le syndicat d'exploitation dénommé Chemin de Fer Grand Central Belge qui collabore aussi avec la Compagnie Anvers-Rotterdam, ce qui va permettre d'assurer une importante liaison internationale entre Vireux-Molhain ou Givet et par Anvers à Rotterdam,. On peut dire que la société a pignon(s) sur rue puisqu'une rue du Grand Central existe toujours à Charleroi au début du XXIe siècle.

Nous reparlerons de cette société lors de son rachat par l'Etat belge en page 18



Cette liaison avec les chemins de fer français de même que celle de la Compagnie du Nord Belge (photo de cette ligne 154 au tunnel-grotte creusé dans le rocher de Moniat) n'est possible que depuis le 28 avril 1862 quand la jonction est établie entre Charleville-Mézières et Givet.

2) La ligne 154 de S.A. des Chemins de Fer du Nord

C'est une filiale, la NLMM, (Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage) de la S.A des Chemins de Fer du Nord belge (société française) qui s'intéresse à la construction de la ligne 154. Cette compagnie appartenant aux frères Rothschild est bien implantée dans le Nord de la France ... et en Belgique.

Dans notre pays, elle a déjà une liaison ferroviaire depuis Erquelines par Charleroi et Namur jusqu'à Liège et la Ruhr.

Mais la ligne ne leur appartient pas entièrement. La compagnie doit payer des taxes à l'Etat, propriétaire de la voie entre Charleroi et Namur.

Depuis le 28 avril 1862, la ligne française depuis Charleville-Mézières atteint Givet (note p. 12)

Pour ne plus devoir payer le passage de Namur à Charleroi, la Société obtient d'installer une liaison -en longeant la Meuse- de Givet à Namur (cette liaison passe par Hastière, c'est important de le savoir pour la suite) sera inaugurée en février 1863.

Plus tard, en 1866, cette ligne recevra en effet à Hastière la ligne 156 du prince 'de Chimay.



Sur le trajet, la gare de Hastière dont le rôle est important pour la ligne 134

3) La Ligne 156 du Prince de Chimay

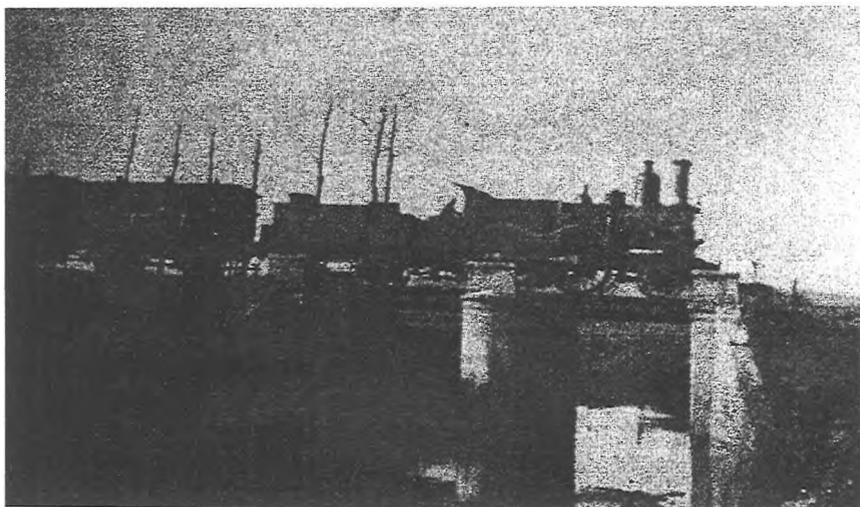
Le prince de Chimay de l'époque, appelé « le grand prince » est soucieux du développement économique du sud de la Botte du Hainaut. Avec quelques financiers, en mai 1856, il crée la Compagnie de Chimay qui aura un tracé perpendiculaire aux autres lignes déjà présentées ici et sera parallèle avec la frontière sud de la région.

-Par le premier tronçon Chimay-Mariembourg, mis en service le 1^{er} septembre 1858, la société peut se relier à Charleroi.

-Un an plus tard le tronçon Chimay-Momignies sera inauguré le 8 novembre 1859.

-Et la liaison avec Doische le 15 mars 1864, permet d'atteindre Châtelineau au nord et Givet au sud.

-Au départ de Doische, la ligne atteindra Hastière le 15 mars 1865. C'est une liaison appréciée des Chimaciens car maintenant ils atteignent Namur et Liège



Un petit train de la ligne du prince de Chimay photographié près de la gare de Mariembourg avant 1914.

-La très courte liaison internationale d'Anor à Momignies, est réalisée le 28 mai 1868³.

Ce petit trajet de quelques kilomètres sera très apprécié par la S. du Chemin de Fer du Nord Belge pour assurer une nouvelle liaison entre la France (bassin parisien) et l'Allemagne.

Ce sont cependant les Allemands qui s'en serviront les premiers pour atteindre le front pendant la guerre 1914-1918. Descendant par la ligne 132, ils éviteront les manoeuvres à Mariembourg en aménageant une liaison courbe -dont l'infrastructure est encore visible aujourd'hui-entre les deux lignes du nord à l'ouest de cette localité.

Mais à la fin de la guerre, elle sert au transport du charbon venant de la Ruhr et livré par l'Allemagne comme dommages de guerre.

Sur cette ligne sont passés aussi en octobre 1940 Hitler et von Ribbentrop qui se rendaient en Espagne pour rencontrer Franco à Hendaye et en France, à Hontoire, pour l'entrevue avec Pétain.

L'Etat belge avait livré la concession de la ligne jusqu'en 1948. Reprise par les autorités militaires en 1940, elle sera rendue après la seconde guerre mondiale à la Compagnie qui reprendra l'exploitation jusqu'en 1948.

Il y aura toujours une grande collaboration, -on pourrait écrire « connivence »- entre les deux sociétés la belge du prince de Chimay d'une part et les sociétés françaises des frères Rothschild de l'autre :du bassin parisien à l'ouest, des Ardennes à l'est.

L'importance de cette ligne ou du moins son utilisation est évidente.

Les anciens cheminots de la « Compagnie de Chimay » en gardent un souvenir ému. Et même émouvant quand ils parlent des gentilles moqueries de leurs confrères des autres lignes. Ils sont également fiers de leurs uniformes.

*

³ On nous a dit parfois que dans ces années proches de la guerre de 1870, la France éprouvait de la réticence pour la création de cette dernière liaison .

L'Etat belge et les lignes d'Entre-Sambre-et-Meuse.

L'Etat belge va prendre des initiatives pour l'exploitation des chemins de fer en Entre-Sambre-et-Meuse. Je dis bien l'Etat belge qui va œuvrer vers la fin du XIXe siècle car la Société nationale des chemins de fer ne verra le jour qu'en 1926. Si, dans la première moitié du XIXe siècle, l'Etat a favorisé des concessions, il n'en est plus de même quand il voit la rentabilité des sociétés.

1) L'Etat va nationaliser les lignes où il le peut.

Dans notre région d'Entre-Sambre-et-Meuse, la nationalisation portera surtout sur le « Grand Central » qui a pu, pour une période de 33 ans, regrouper toutes les lignes autour des lignes 132 et 138. Les autres lignes que nous avons vues jusqu'ici ont été concédées à des compagnies jusqu'en 1940 et 1948: l'Etat ne peut donc pas les récupérer.

Nouvelles lignes

Le tracé des lignes 111, 109, 150, 136a, 136b est indiqué en brun sur le plan que vous trouvez sur la feuille insérée en fin de ce livret.

D'autre part, chez nous, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, l'Etat va maintenant créer de nouvelles lignes

- La 109 de Mons à Chimay
- La ligne 150 de Tamines à Anhée et au delà
- Toute une série de liaisons dans les environs de Florennes,
 - Florennes Ermeton-sur-Biert 136a
 - Florennes Senzeilles 136 B
- Le réseau ferroviaire de Florennes et l'importante gare construite en 1911

Le rachat du Grand Central

Les bénéfices plantureux réalisés par les sociétés privées et particulièrement par le « grand Central » ont titillé l'Etat belge et l'ont incité à acheter cette société. Après 33 ans de discussions, l'Etat va prendre possession de cette société quoique la somme demandée pour la reprise est faramineuse (200 millions à l'époque !).

La reprise est voulue par les conservateurs et aussi par les premiers socialistes présents à la Chambre⁴. Ces derniers voient dans la reprise par l'Etat le moyen de diminuer les prix demandés pour les déplacements des petites gens. La convention signée le 10 février 1897, sera approuvée par la loi du 16 avril 1898.

Le minerai de Lorraine

L'Etat belge arrive à point pour bénéficier d'une nouvelle retombée financière issue du transport de minerais. En effet, en France et au sud de la province du Luxembourg, du Grand Duché du Luxembourg, on vient de découvrir en Lorraine un minerai particulier appelé la « minette phosphorescente ». L'exploitation de cette dernière exige de la coke que l'on produit à Charleroi. Des usines s'adaptent à la nouvelle production à Charleroi et à Lamorteau.

On va connaître un trafic intense surtout sur la ligne 132. Des trains transportent le minerai de Lorraine et ramènent de la coke de Charleroi vers Lamorteau, nouveau centre sidérurgique.

Jusqu'après la seconde guerre mondiale, ces trains sont fort nombreux et désignés, par les gens de la ligne 132 notamment, comme les « trains de Lorraine » ou les « trains de minerai ».

Pour ce transport au début du XXe siècle, (photos p. 31) les lignes sont mises à double voie (sauf pour le passage du tunnel des Abanets), un nouveau tunnel est construit entre Senzeilles et Mariembourg, (notre photo p.4), Une nouvelle gare frontière est installée à Treignes et, ne l'oublions pas, à Cerfontaine une nouvelle gare installée sur un pont enjambe les deux voies. Avec les lignes de l'Etat s'amplifie aussi le transport des personnes : les voitures⁵ sont bien remplies entre les deux guerres et contribuent aux bénéfices de la Société.

⁴ Les principales interventions émanaient de deux importants élus socialistes : Emile Vandervelde et Jules Destrée.

⁵ Information qui peut être utile : une voiture est destinée aux voyageurs un wagon transporte des marchandises

2) L'Etat construit des lignes

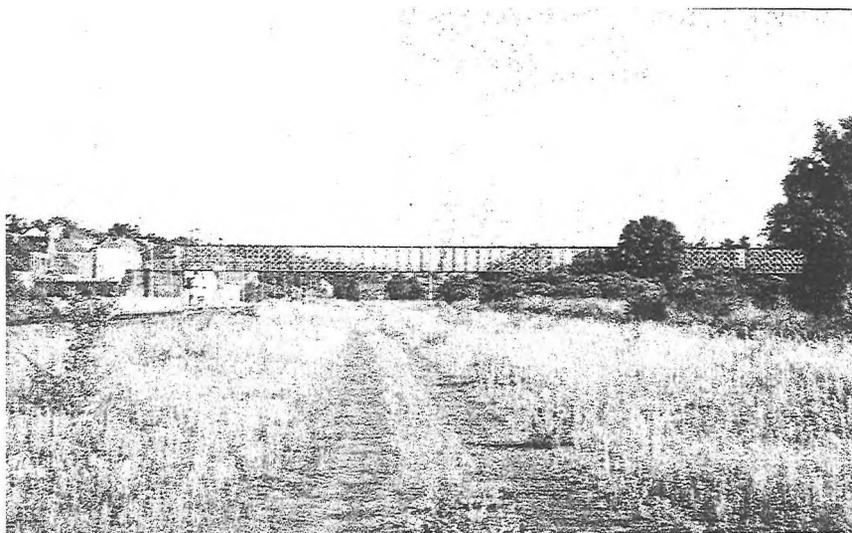
Extension de la gare de Berzée

Le 25 janvier 1875, l'Etat belge construit une petite ligne qui part de Berzée vers Thuillies (c'est la partie ouest de la ligne 111). Dans cette dernière localité, cette ligne bifurque par la future ligne 109 vers Beaumont avec un point d'arrêt à la « mélasserie » de Donstiennes.

Il s'agit en effet de transporter jusqu'à la raffinerie de Tirlemont la mélasse produite à Donstiennes, centre de nombreux champs de betteraves sucrières, localité située entre Beaumont et Thuillies.

La gare de Berzée devient très importante. Elle est déjà impliquée dans le trafic des « trains de Lorraine », mais voici qu'elle doit gérer aussi les « trains de mélasse ».

Jusqu'il y a peu se voyait à Berzée une longue passerelle qui permettait de compter le nombre de voies.



Vers la fin du XIXe siècle, les voies étaient très nombreuses à la gare de Berzée. En plus des trains de minerai de Lorraine, arrivaient ici les trains de mélasse en provenance de Donstiennes

Si l'établissement de la ligne 111 (ouest) ne demande aucun commentaire, il n'en est pas de même pour le tronçon de la ligne 109 entre Thuillies et Beaumont.

L'Etat reprend une initiative privée

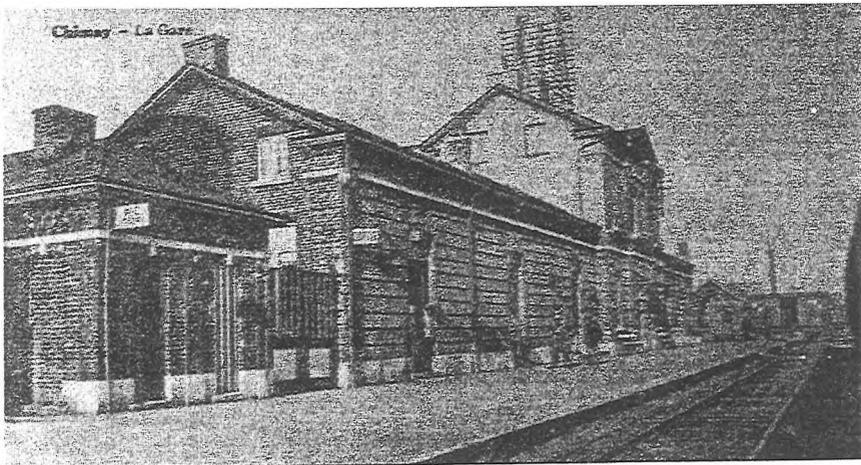
En 1865, le groupe financier BHH (Bassins houillers du Hainaut) dirigé par Simon Philippart projette une ligne de chemin de fer qui partirait de Mons jusqu'à Chimay.

Ensuite la société éprouve des difficultés financières et abandonne complètement le projet en 1870.

L'Etat belge se substitue à la Société de Philippart.

Nous avons étudié l'évolution de cette ligne 109 depuis Mons⁶. Elle se construit par bribes et morceaux mais pour le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la progression est plus rationnelle :

- le 2 mars 1882, de Lobbes à Thuillies,
- le 25 janvier 1885, de Thuillies à Beaumont, nous l'avons vu plus haut
- le 2 mars 1885, de Beaumont à Froidchapelle
- le 10 août 1885, de Froidchapelle à Chimay



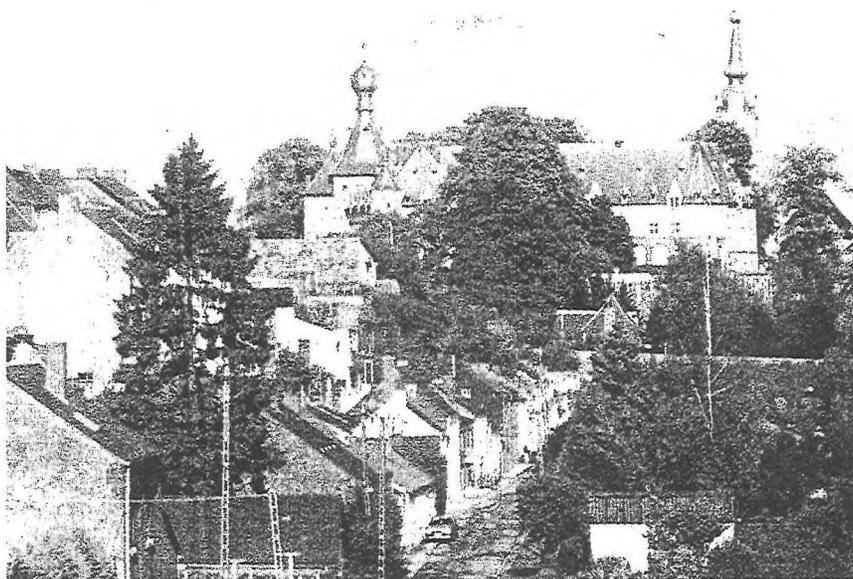
gare de Chimay

⁶ Voir notre livret sur la ligne 109

La ligne 109 aurait pu être une troisième liaison entre le nord et le sud. Le premier projet envisageait de descendre jusqu'en France pour s'y connecter à la ligne Hirson-Charleville-Mézières. En 1885, le promoteur projetait, au départ du bassin minier de Mons, d'exporter du charbon vers le nord de la France.

La ligne 109, dans la partie sud qui nous intéresse a surtout servi au transport de la mélasse au départ de Donstiennes mais aussi du marbre de Rance et de sa production d'objets en marbre (la bimmeloterie). Souvenons-nous de la pendule en marbre de la cheminée de nos grands-parents.

La conversion progressive de cette ligne en Ravel offre de beaux parcours aux promeneurs.



Une des plus belles vues de Chimay, prise de la ligne 109 sur le pont de l'Eau Blanche.

Les dernières liaisons autour de la gare de Florennes

A cheval sur les deux siècles, toutes ces lignes sont organisées par l'Etat belge

Ermeton-sur-Biert-Florennes ligne 136a

A l'est, une liaison est établie d'Ermeton-sur-Biert à Florennes.

De Ermeton-sur-Biert à Stave le 1^{er} mai 1895

De Stave à Florennes-Etat le 10 novembre 1895

Il est à remarquer que la ligne aboutit à Florennes-Etat, une nouvelle gare à Florennes.

Petite question aux connaisseurs :



Où se trouve actuellement cette plaque tournante ?
A-t-elle toujours été à cet endroit ?

Réponse p.30

Florennes-Philippeville-Senzeilles ligne 136 a

« Pauvre Philippeville, prends patience »

La ville, chef-lieu d'arrondissement, mérite une meilleure liaison avec Charleroi que celle décrite en p.

Un nouvel accès à Charleroi est mis sur pied en prolongeant la ligne 136b. Construite par l'Etat belge, c'est la dernière ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Nous sommes en 1908.

Pour ce faire, l'ancienne gare de Philippeville est désaffectée. La voie venant de Florennes traverse un tunnel, dépasse les gares de Philippeville, de Neuville Nord pour se terminer à Senzeilles. Dans cette localité, ils atteignent la ligne 132 pour se rendre à Charleroi. Dans ce nouveau trajet, il n'y a plus qu'une correspondance de deux précédemment. La ligne ne rencontrera pas le succès escompté et connaîtra une nette désaffectation quand les cars Piot permettront une liaison directe avec Charleroi.

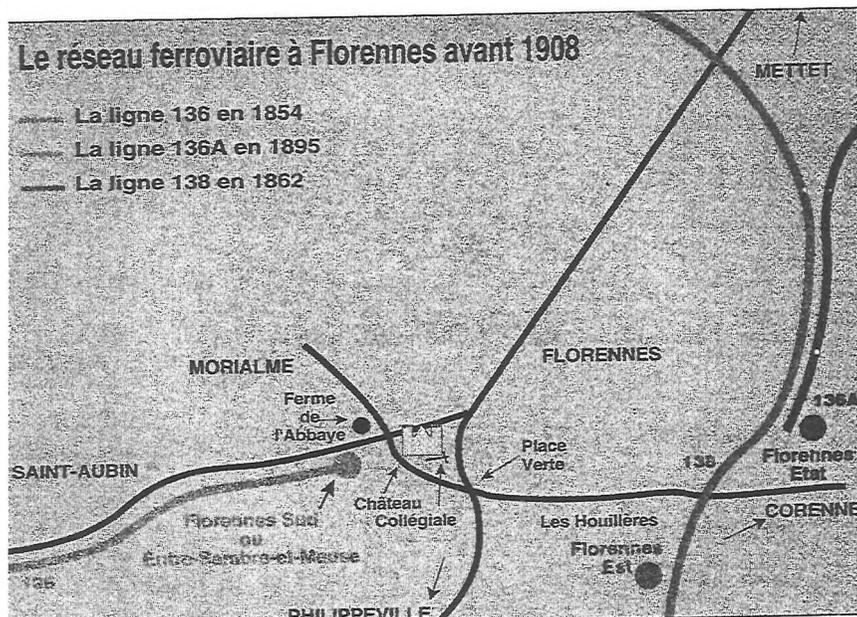


la nouvelle gare de Philippeville

La gare de Florennes-Central (1911)

La plus imposante gare de l'Entre-Sambre-et-Meuse est celle de Florennes-Central qui a rassemblé toutes les lignes aboutissant ou passant par cette localité.

Avec deux plans montrons l'imposante réalisation de l'ensemble des liaisons réalisées à Florennes-Central.



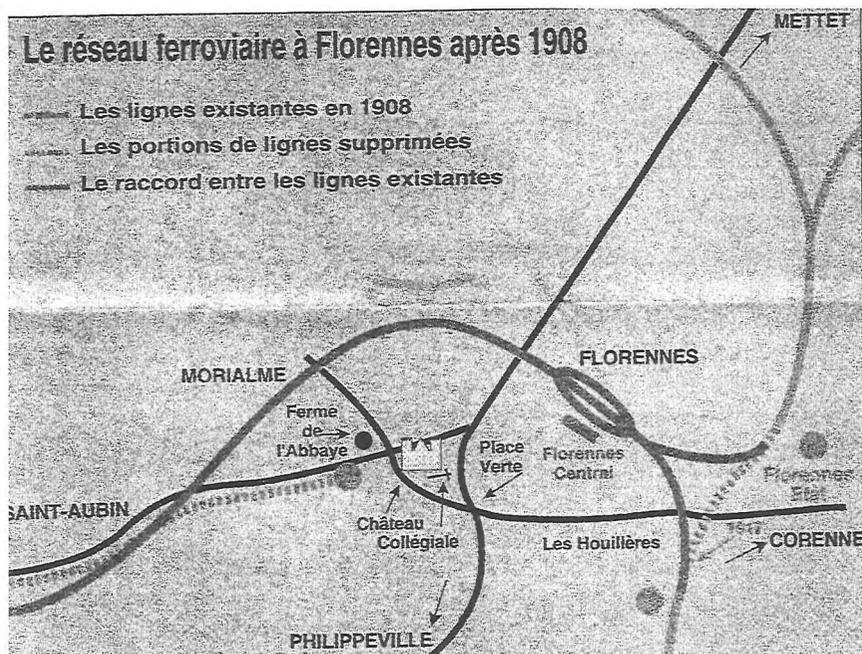
Avant 1908

A l'ouest de la localité, la gare de Florennes-Sud au terminus de la ligne 136 depuis 18

A l'est de la localité, la gare de Florennes-Est sur la ligne 138 depuis 18

A l'est de la localité aussi, la gare de Florennes-Etaterminus de la ligne 136a qui vient d'Ermeton-sur-Biert depuis 1895

Toutes ces gares vont être raccordées par la construction de la gare de Florennes et d'importants travaux de génie civil qui dureront dix ans.

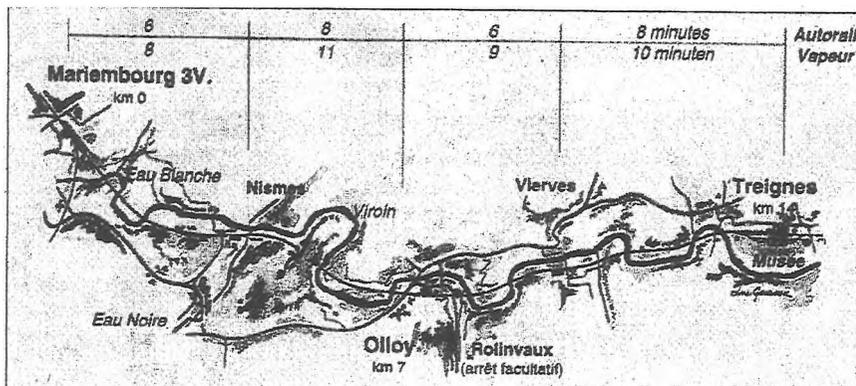


De Saint-Aubin, la voie 136 est déviée : elle prend pendant 2 kilomètres une direction nord-est pour s'incurver ensuite vers le sud-est et rejoindre ainsi le site de la gare. D'ici une voie prend la direction sud et passe sur le nouveau remblai qui précède la gare de Florennes-Est : c'est la direction de Givet. Dans le prolongement de la gare un autre remblai accueille les voies 138 en direction de Châtelaineau et 136A en direction d'Ermeton-sur-Biert.

Tous ces travaux sont utiles en raison de l'importance du trafic de minerais de Lorraine. En venant de Givet ou d'Ermeton-sur-Biert, les trains peuvent maintenant se diriger vers Walcourt en traversant la gare de Florennes.

A cette époque, il reste la ligne inemployée d'Ermeton-sur-Biert à Anhée qui a une vocation militaire,

Et, bien sûr, exploité touristiquement par le Chemin de Fer des Trois Vallées (le CF3V) le tronçon très connu et très apprécié de Mariembourg à Treignes .



La même société a aussi voulu exploiter touristiquement la ligne de Mariembourg à Momignies et de Givet à Dinant. Mais les projets n'ont pas été poursuivis⁷.

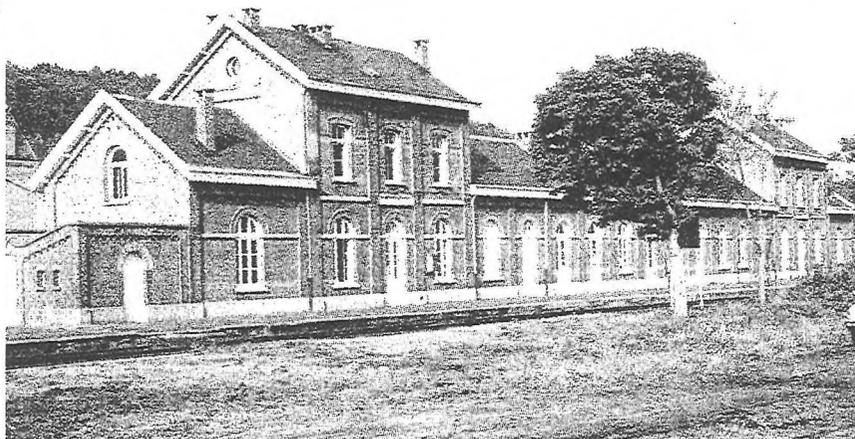
Seule subsiste donc la ligne 132 de Charleroi à Couvin avec des arrêts à Berzée, Walcourt, Philippeville et Mariembourg.

Réponses à la double question de la page 32

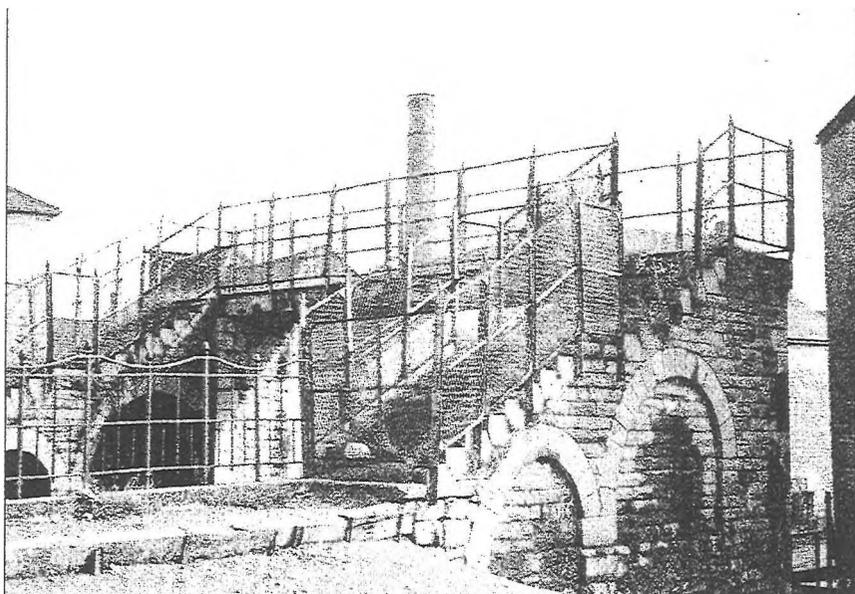
- 1) la plaque tournante se trouve en gare de Treignes
- 2) elle vient de la gare de Florennes Central.

⁷ Il est à noter que l'extrémité de la ligne Chimay-Mariembourg a été rachetée par les carrières de Wallers (en France) pour le transport de pierres. Auparavant

Ligne 132 modifications lors de la mise à deux voies vers 1920:voir p 18



La gare-frontière de Treignes (1904) avec les deux demeures du chef de gare et du responsable des douanes.



Pour la sécurité, les passerelles sont construites, telles celles de Walcourt et Mariembourg. Ici celle de Cerfontaine

Table des matières

La Ligne 132, première et dernière ligne.....	1
dans l'Entre-Sambre-et-Meuse	1
Préalables	1
Avant-propos.....	2
30 novembre 1848 : Walcourt	3
Les tunnels	4
Minéral de fer, crayats (scories) pierres	5
Berzée-Laneffe (ligne 111 a)	5
Walcourt-Morialmé (minières) ligne 135.....	6
Les scories dites crayats	7
L'extension des lignes de la S.A. Sambre-et-Meuse.....	8
Trois autres compagnies privées de chemin de fer vont exploiter des lignes en Entre-Sambre-et-Meuse :	11
1) La ligne 138, chemin de fer de l'Est belge	12
2) La ligne 154 de S.A. des Chemins de Fer du Nord.....	14
3) La Ligne 156 du Prince de Chimay.....	15
L'Etat belge et les lignes d'Entre-Sambre-et-Meuse.	17
1) L'Etat va nationaliser les lignes partout où il le peut.	17
Le rachat du Grand Central	18
2) L'Etat construit des lignes	19
Extension de la gare de Berzée	19
L'Etat reprend une initiative privée.....	20
L'Etat belge se substitue à la Société de Philippart.....	20
La ligne 150 de Tamines-Dinant (vallée de la Molinee)	22
La ligne 150 Tamines-Dinant (vallée de la Molinee).....	23
Les dernières liaisons autour de la gare de Florennes.....	24
Ermeton-sur-Biert-Florennes ligne 136a	24
Florennes-Philippeville-Senzeilles ligne 136 a.....	25
« Pauvre Philippeville, prends patience »	25
La gare de Florennes-Central (1911)	26
En 1970, les Lacs de l'Eau d'Heure imposent le détournement de la ligne 132	28
Il ne reste plus que la ligne 132	29
Conclusion	
Table des matières.....	32

*Avec l'intelligente collaboration technique
de Mlle Anne-Catherine Heynen et de M. Claude Glady.

On en vient à se demander pourquoi cette ligne 132 s'est maintenue.
Pour sa fréquentation par les usagers ? Certes elle semble s'améliorer
mais il n'y a pas lieu de pavoiser.
Pour son soutien par le monde politique. Les navetteurs ne les voient
pas souvent emprunter la ligne qu'ils défendent dans leurs discours.
Et pourtant la ligne est toujours là.

Est-ce un cadeau de la SNCB ?

Voyons-y plutôt un retour aux sources, à l'exploitation du sous-sol.

En 2009, la carrière des Pétons à Yves-Gomezée et peut-être sans
doute bientôt celle de Hemptinne et Saint-Aubin rappellent le but premier
de la ligne: la recherche des ressources minières.

Les promoteurs de la moitié du XIXe siècle ont bien choisi leur trajet:

**La 132,
première et dernière ligne
dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.**