

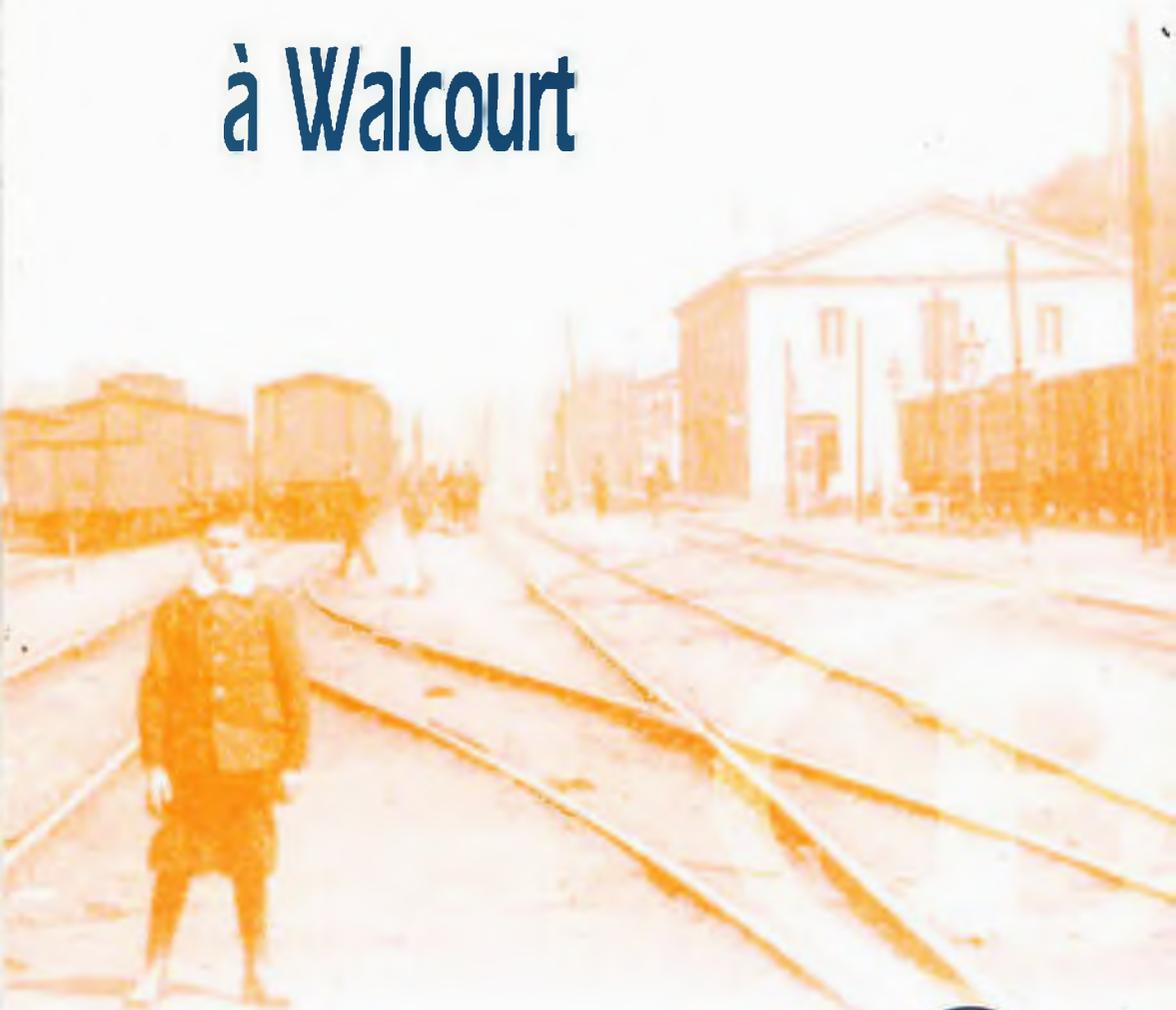
150 ans

de chemin de fer

à Walcourt

1848

1998





Le 27 novembre 1848, la première locomotive, appelée "Notre-Dame de Walcourt", circule entre Charleroi et Morialmé en passant par Walcourt. Cette mise en service est le résultat de longs débats. Aujourd'hui, cela fait 150 ans que le rail côtoie Walcourt en se tournant sans cesse vers l'avenir.

Au 19<sup>ème</sup> siècle, la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse est d'une très grande richesse en minerai de fer. Ses forêts de hêtres et de chênes offrent un bois d'excellente qualité. La région est aussi réputée pour son marbre, son calcaire et son ardoise. En 1832, on affirme déjà que toutes les matières premières peuvent être fournies par le sous-sol de la province.

Malheureusement, les voies de communication ne sont pas adaptées pour transporter toutes ces matières premières vers d'autres régions et pays.

## La ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse

### Le rail anglais, un modèle à suivre

La construction d'une ligne de chemin de fer apparaît très vite comme la solution optimale à ces besoins de transport. Elle est en outre vivement réclamée par les industriels locaux et les investisseurs étrangers afin de relier la région au reste du pays et aussi à la France. Celle-ci souhaite en effet obtenir le minerai qui abonde dans nos régions.

A l'initiative de Léopold 1<sup>er</sup>, partisan d'un chemin de fer "à l'anglaise", la s.a. du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse est constituée en 1845 avec pour mission de construire ce chemin de fer qui devait sortir la région de son isolement.



## Une ligne au fil de l'eau

L'idée maîtresse est de relier la Sambre à la Meuse en traversant l'Entre-Sambre-et-Meuse via les vallées de l'Eau d'Heure et du Viroin. La ligne principale étudiée à l'époque a pour but de relier Marchienne-au-Pont et Charleroi à Vireux en France (65 km) avec des embranchements pour accéder aux établissements métallurgiques alors en activité dans la région (vers Laneffe, Morialmé, Yves-Gomezée et Couvin). L'inauguration de 1848 est très proche de ces objectifs premiers.

## Naissance d'un réseau

En 1862, la société possède déjà 838 wagons, ce qui atteste de l'importance du transport par rail dans la région. En 1863, la ligne transporte chaque jour 493 voyageurs mais aussi, et surtout, 1.600 tonnes de marchandises. Elle tire donc le maximum de ses bénéfices du trafic de marchandises.

Les investissements vont bon train, les hauts fourneaux apparaissent en de nombreux endroits, les forges se multiplient, bref la région est en plein essor industriel. Des gens viennent de partout pour s'installer aux abords de la ligne. La population locale s'accroît de jour en jour.

En 1864, la s.a. du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse fusionne avec les sociétés de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam. C'est la naissance de la **Compagnie du Grand Central Belge** (qui a obtenu une concession de l'Etat pour 33 ans). Elle compte quelque 500 km de lignes reliant la Hollande à la France via la Belgique, traversée ainsi du Nord au Sud. Un véritable réseau est né.



## Fin 19ème - début 20ème siècle: la vapeur se renverse

En 1897, cette compagnie est reprise par l'Etat et, en septembre 1926, l'Etat concède ses attributions pour 75 ans à la SNCB. Les débuts du nouveau siècle sont timides au niveau des investissements et les activités déclinent. Le trafic marchandises local fond comme neige au soleil.

Par contre, les échanges internationaux se développent. La région voit cette fois passer des convois de minerai français qui viennent alimenter les bassins sidérurgiques de Charleroi et du Centre.

La ligne 132 connaît aussi un regain d'activité pendant l'entre-deux guerres avec un important trafic mixte. On peut toutefois situer le début du déclin de la ligne en 1939.

Les usines ferment et les installations ferroviaires se réduisent, car les trains de marchandises sont détournés vers d'autres lignes (l'Athus-Meuse notamment). Certaines liaisons annexes sont supprimées. En cause, la guerre bien sûr. Après celle-ci, l'intérêt de plus en plus marqué pour la voiture et le camion entraîne la fermeture de nombreux embranchements ferroviaires.

Le 12 novembre 1961, la traction vapeur fait place à la traction diesel jugée moins polluante. Les machinistes deviennent des conducteurs.

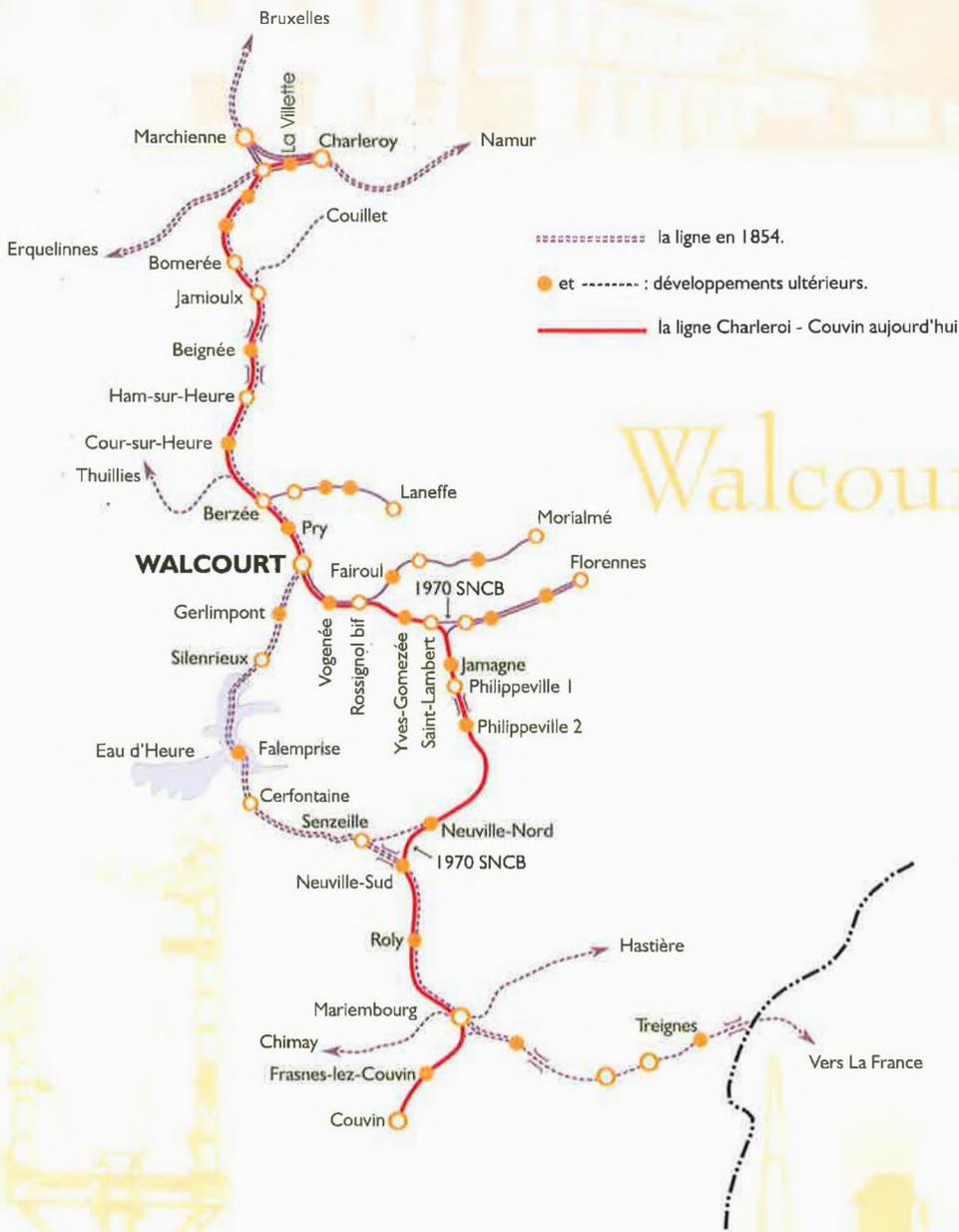
La ligne voit circuler un nouveau type de matériel.

En 1970, pour sauver la région des caprices de l'Eau d'Heure et soutenir l'étiage de la Sambre, la décision de construire des barrages est prise.

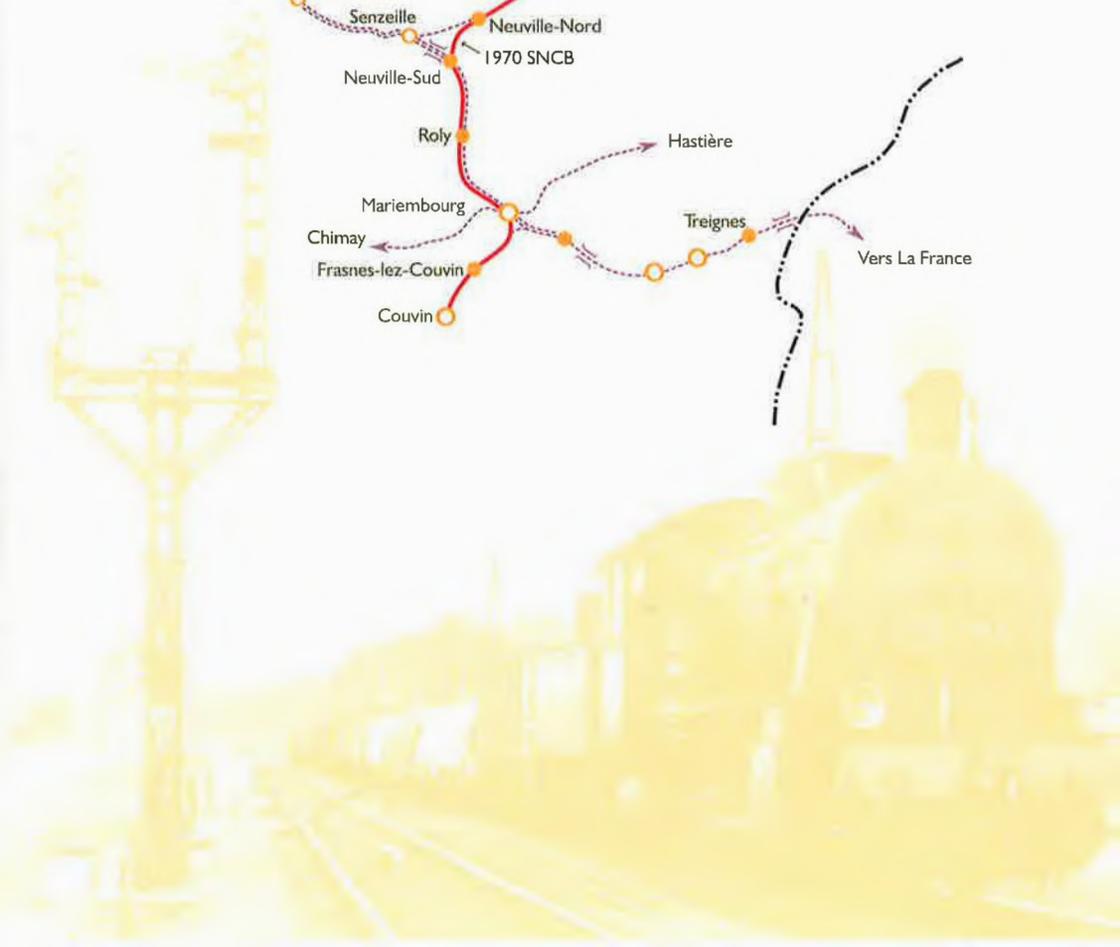
La ligne reliant Walcourt à Mariembourg est donc détournée par Yves-Gomezée et Philippeville et l'ancienne ligne est supprimée entre Walcourt et Neuville-Sud.

**Le trafic marchandises** sur la ligne est aujourd'hui assez réduit. On compte en moyenne un peu moins de 100 wagons par mois avec une très forte proportion d'expédition. Celles-ci ont lieu uniquement au départ de Mariembourg. Les marchandises transportées sont principalement du bois en grume vers l'Allemagne et l'Italie, des traverses traitées au créosote à destination des pays d'Afrique du Sud via Anvers et des produits des carrières.

La ligne 132 occupe aujourd'hui 40 agents de mouvement (y compris les chargeurs), 25 chefs-gardes et 25 agents de la voie.



# Walcourt,



L'histoire de la gare de Walcourt est étroitement liée à celle de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, aujourd'hui connue sous le nom de ligne 132. D'abord, parce que la première liaison inaugurée est Charleroi-Walcourt (1848). Ensuite parce qu'elle est la gare point de départ pour Mariembourg et, de là, Treignes et Couvin (et anciennement pour Florennes).

Enfin, parce que la gare de Walcourt reste encore aujourd'hui le point central de la liaison Charleroi-Couvin, épine dorsale de la région.

## la gare charnière entre Sambre et Meuse

La gare de Walcourt et ses voies ont été construites sur les ruines de l'ancien site de l'Abbaye du Jardinnet. La gare compte 22 voies jusqu'après la 2ème guerre mondiale. Près de 125 convois y défilent à la belle époque. La gare prend de l'importance lorsqu'en 1848, la direction de la s.a. du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse est transférée de Bruxelles à Jardinnet-lez-Walcourt.

Vers 1905, la gare comprend les bureaux des services de la direction mais aussi l'habitation du chef de gare et de sa famille. Outre le bâtiment central, on compte des annexes importantes comme les installations d'alimentation en eau des locomotives à vapeur (une station de pompage, un épurateur, un réservoir décanteur et un château d'eau, installations qui seront démontées en 1995). On trouve alors également une remise à locomotives avec atelier de réparation de locomotives et d'autorails, et un atelier de réparation des wagons couvert.

En 1923, la gare est complètement détruite par un incendie et il ne reste plus que des murs calcinés. Un bâtiment provisoire devra être construit avant la reconstruction du bâtiment en 1924, dans le respect de la plupart des caractéristiques de la gare du siècle passé.

Dans l'entre-deux guerres, la gare compte quelque 700 employés. En 1950, 163 personnes sont affectées au service de la voie et 118 constituent le personnel en gare. Aujourd'hui, la gare de Walcourt compte un chef de gare de 4ème classe, 6 sous-chefs de gare adjoints, 6 chargeurs, 15 agents affectés à la voie, 3 à la signalisation, 26 conducteurs de trains et 5 chefs-gardes. Depuis le 1er novembre 1997, Walcourt est l'une des dépendances de la gare de Mariembourg.



## De la diligence à l'autorail 41, la ligne 132 aura tout vu

Au tout début de l'histoire de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le confort des voyageurs est tout relatif. La plupart des voitures n'ont pas de toitures. Seules les 1ères classes peuvent prétendre au confort des diligences, tandis que les 3èmes classes voyagent dans des wagons non-couverts. En 1858, avec l'apparition des berlines, on note une amélioration: le confort des 2èmes classes équivaut à celui des 1ères, les 3èmes classes à la seconde. En 1864, ce sont les compartiments "fumeurs" qui font leur apparition.

Tout au long de son exploitation, tant pour les voyageurs que pour le transport des marchandises, la ligne a vu passer des locomotives de type 15, 16, 37, 53, 64, 81 et 97. Les types 11 et 16 sont les dernières locomotives à vapeur à avoir circulé sur la ligne dans les années 1960.

Actuellement, le matériel roulant sur la ligne est composé de rames M2 tractées ou poussées par des locomotives diesel. En semaine, on compte 38 trains par jour, et 17 les week-ends. Quelque 400 voyageurs prennent le train à Walcourt pour Charleroi, Bruxelles, Mons et Namur.

Au début des années 2000, lorsque les travaux de modernisation de la ligne 132 seront terminés, de tout nouveaux autorails diesel, les AR 41, circuleront sur la ligne. Ces nouveaux autorails se veulent résolument modernes: climatisation et sonorisation de pointe, affichage électronique des informations, suspension pneumatique pour un meilleur confort de roulement.

Pour toute information  
relative à la ligne 132 ou à la gare de Walcourt,  
vous pouvez vous rendre en gare ou téléphoner au  
078/5.48.05 (tarification zonale).