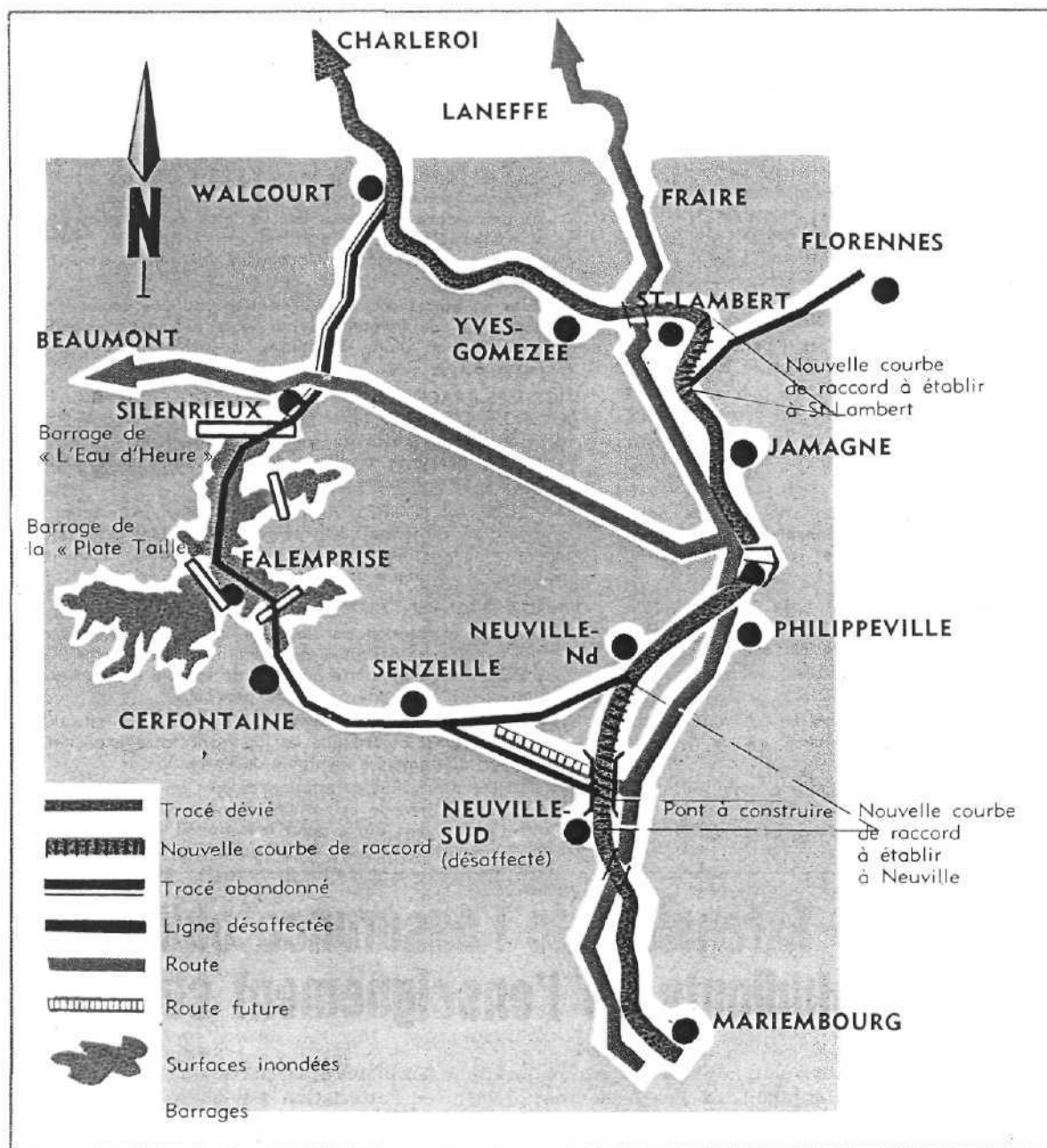


LA LIGNE CHARLEROI



Le barrage de l'Eau d'Heure.

Le ministère des Travaux publics a décidé de construire à Silenrieux un barrage important sur l'Eau d'Heure, qui prend sa source dans le sud de la province de Namur et se jette dans la Sambre à Marchienne-au-Pont. A ce barrage principal s'ajouteront d'autres digues de retenue accessoires, comme le montre le plan.

Les raisons qui justifient une telle réalisation sont les suivantes :

- Besoins toujours croissants d'eau propre pour l'industrie ;
- Soutien de l'étiage de la Sambre, c'est-à-dire maintien d'un minimum indispensable de débit pour assurer l'exploitation normale de cette voie d'eau. En effet, en certaines périodes sèches, le débit de

MARIEMBOURG SERA MAINTENUE

la Sambre à Charleroi descend à 2 m^3 par seconde, ce qui est nettement insuffisant ;

- Alimentation du canal Charleroi-Bruxelles ;
- Promesse de la Belgique de fournir de l'eau douce à la Hollande.

Pour répondre à ces nécessités, il faudrait obtenir de l'Eau-d'Heure un débit minimal de 5 m^3 par seconde, et, pour pallier les périodes déficitaires, une réserve de 54.000.000 de m^3 serait indispensable.

Le barrage de Silenrieux, avec ses 21 mètres de chute, permettra une retenue de 18.000.000 de m^3 .

Pour arriver à la réserve nécessaire, un second barrage sera construit sur un affluent de l'Eau-d'Heure, la Plate-Taille, entre Cerfontaine et Silenrieux. Cette nouvelle retenue fournira un complément de 36.000.000 m^3 d'eau. Mais ce ruisseau ne donnant qu'un débit de 2.000.000 de m^3 par an, le second réservoir sera alimenté par pompage à partir de l'Eau-d'Heure.

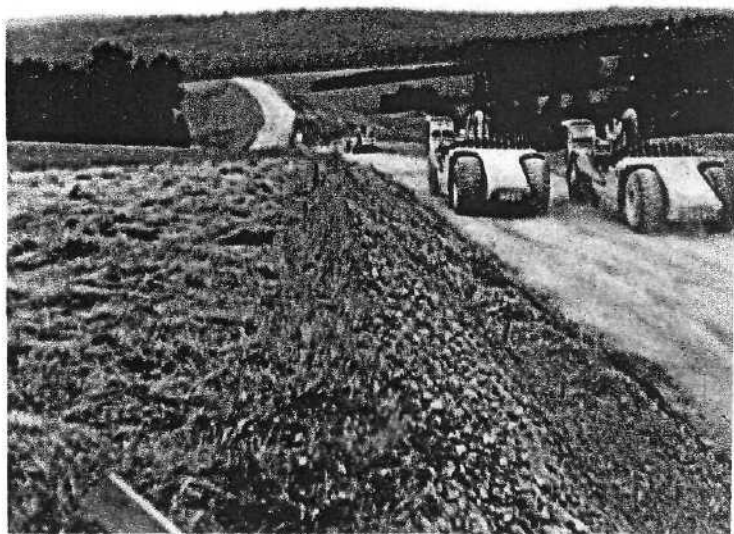
En vue de permettre le maintien d'un niveau suffisant pour la pratique de certains sports nautiques et dans un but touristique, trois « prébarrages » à déversoir fixe ont été également prévus.

Les surfaces inondées couvriront environ 500 hectares.

Les parties de la vallée de l'Eau d'Heure qui seront noyées sont indiquées au plan. On remarquera que la ligne 132 allant de Charleroi à Mariembourg est comprise dans cette zone depuis le barrage de Silenrieux jusqu'à l'entrée de la gare de Cerfontaine.

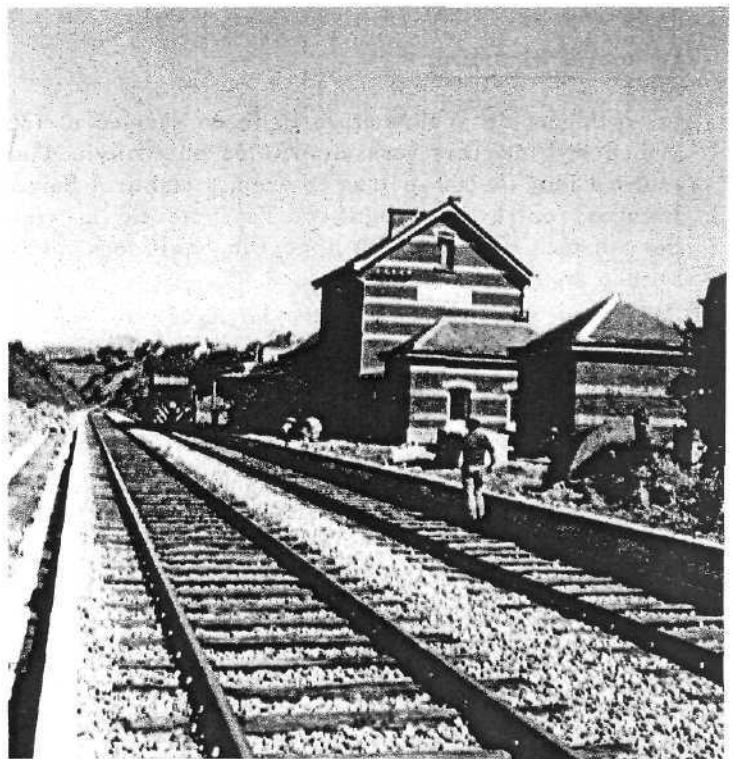
La déviation pure et simple de la ligne en longeant le mieux possible la rive ouest du lac se heurtait à de grosses difficultés. Pour arriver à Silenrieux au droit du barrage à un niveau suffisant, il fallait relever la ligne dès la sortie de Walcourt et détourner la route actuelle. Cette solution exigeait des terrassements extrêmement importants, des expropriations correspondantes ainsi que des ouvrages d'art sur la route Beaumont-Philippeville et sur les antennes du lac. Le tracé n'aurait desservi aucun centre habité, tout en allongeant le parcours de 1 km environ. L'ensemble de ces travaux aurait nécessité des dépenses dépassant les 500 millions de francs.

Une autre solution fut adoptée : elle a le grand avantage d'utiliser des lignes existantes sur 10,4 kilomètres et l'assiette d'une ancienne ligne désaffectée, le fonds appartenant toujours à l'Etat, et de limiter l'établissement de lignes nouvelles à deux courbes de raccord de 3,3 kilomètres de long au total.



Entre Neuville-Nord et Neuville-Sud, de puissants engins remuent plus de 400.000 m^3 de terre, pour réaliser le raccord entre la ligne 132 actuelle et la ligne Senzeille-Philippeville.

La gare de Philippeville s'était endormie voici quinze ans, abandonnée par le trafic « voyageurs ». Les travaux de restauration du bâtiment, la pose de nouvelles voies et de quais sont activement menés.



LA LIGNE CHARLEROI-MARIEMBOURG SERA MAINTENUE

Le creusement de la tranchée de Saint-Lambert est amorcé. Le niveau de la future plate-forme est sensiblement celui du premier plan.



Le nouvel itinéraire.

Au départ de Walcourt, la ligne en service n° 136 Walcourt-Florennes sera empruntée puis suivie d'un raccord long de 600 mètres environ, à établir à Saint-Lambert entre cette ligne et l'assiette de la voie désaffectée Florennes-Philippeville, qui sera donc remise en service sur 6 km.

A partir de cette localité, la ligne en service n° 136 A, de Philippeville à Neuville-Nord, sera utilisée jusqu'à une deuxième courbe de raccord de 2,7 kilomètres de long qui rejoindra la ligne 132 actuellement en service, à Neuville-Sud (point d'arrêt désaffecté).

Indépendamment d'une économie très importante dans les dépenses à consentir, ce tracé présente d'autres avantages :

— Réouverture au trafic « voyageurs » de la gare de Philippeville, qui est un centre important (chef-

lieu d'arrondissement) et un nœud de lignes d'autobus. Cette ville abrite une justice de paix et plusieurs écoles ; son commerce est développé ;

— Seront encore remis en service les points d'arrêt d'Yves-Gomezée, de Saint-Lambert, de Jamagne et de Neuville-Nord, ce qui compense l'abandon des gares de Cerfontaine et de Silenriex et des points d'arrêt de Senzeille et de Falemprise.

La longueur de la déviation n'est supérieure que de 665 mètres au tracé actuel.

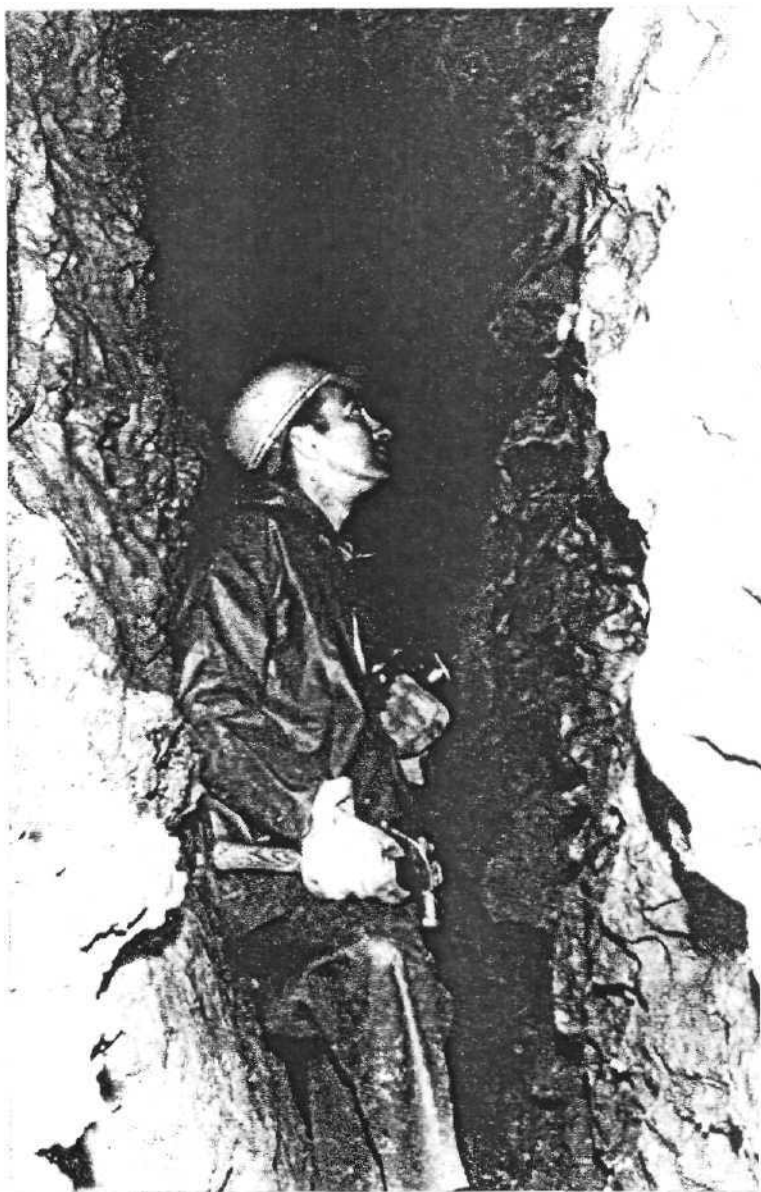
Les travaux.

Voyons maintenant quels sont les travaux les plus importants entraînés par cette modification du tracé de la ligne, en partant de Walcourt :

— De cette dernière gare jusqu'à Saint-Lambert, renouvellement complet de la voie, pose de câbles, appropriation de la signalisation à Walcourt et

aux passages à niveau à signalisation automatique qui sont maintenus, soit le n° 8 à Yves-Gomezée, les n° 10 et 12 à Saint-Lambert ;

- Suppression des passages à niveau n° 5 et 6 à Vogenée par construction d'un pont sur l'Eau-d'Yves ;
- A Yves-Gomezée, suppression des passages à niveau n° 4 et 5 ; la circulation sera déviée par le pont situé sous la ligne entre ces deux traversées. Cet ouvrage sera complètement reconstruit en vue de son élargissement à 8 mètres et du relèvement à 4 mètres au-dessus de la chaussée. Le point d'arrêt sera déplacé à proximité de l'actuel passage à niveau n° 4 et du pont précité. L'ancien bâtiment de la gare ainsi que la maisonnette située près de ce dernier passage à niveau seront démolis ;
- Aménagement du point d'arrêt de Saint-Lambert à son emplacement actuel ;
- Etablissement d'une courbe de raccord entre la ligne en service Walcourt-Florennes et l'assiette de la ligne désaffectée Florennes-Philippeville. Il s'agit d'un travail important de terrassement dans la colline de l'Eau-d'Yves, nécessitant l'enlèvement de 40.000 m³ de terre, dont 30.000 m³ de roche, et la mise en œuvre de 10.000 m³ de remblai, ainsi que la construction d'un pont sur la rivière ;
- Comme la Société nationale dispose toujours de l'assiette de la ligne désaffectée qui reliait Florennes à Philippeville, la nouvelle voie empruntera ce tracé depuis Saint-Lambert ; après débroussaillage, reconstruction d'un pont en mauvais état à Jamagne et restauration du tunnel de Philippeville, rails, traverses et ballast réoccuperont le terrain que l'on croyait à jamais abandonné. Le point d'arrêt de Jamagne sera rétabli, mais se rapprochera de l'agglomération ;
- La gare de Philippeville fera peau neuve : le bâtiment complètement restauré abritera les services de l'Exploitation, une cabine « tout relais » et l'habitation du nouveau chef de gare. Indépendamment du maintien de la cour à marchandises, une deuxième voie de croisement avec quai d'embarquement sera établie en face du bâtiment, qui retrouvera ainsi son animation d'antan ;
- La voie qui dessert actuellement Philippeville depuis Senzeille sera renouvelée jusqu'à Neuville-Nord (qui s'appellera désormais plus simplement « Neuville », son homologue « Sud » restant désaffecté) ;
- Les travaux les plus spectaculaires et les plus importants sont situés précisément entre ces deux points d'arrêt de Neuville puisqu'il s'agit de relier, par une voie entièrement nouvelle, la ligne 136 A Philippeville-Senzeille à la ligne 132 actuelle au



Des galeries naturelles creusées dans le rocher, et dont la formation est semblable à celle de nos grottes les plus connues, ont été découvertes dans la tranchée de Neuville-le-Chaudron. Elles ont jusqu'à 2 et 3 mètres de largeur et plongent profondément dans le sol. Des spéléologues les explorent.

sud du tunnel de Senzeille. Ce raccord comporte trois courbes de 800 mètres de rayon, a une longueur de 2,7 kilomètres et doit franchir une dénivellation de 53 mètres. C'est celle-ci qui a dicté l'emplacement du raccord, étant donné le maximum de pente (20 millimètres par mètre) imposé, ce qui exigeait un développement minimal de la voie. En outre, grâce à ce tracé, on a évité toute expropriation d'habitations.

Les terrassements sont ici très imposants : plus de 140.000 mètres cubes de déblai dans un sol dur (schiste et même possibilité de rencontrer le fameux marbre rose du sud de la province de Namur) et

La ligne Charleroi-Mariembourg sera maintenue



La ligne de Philippeville à Saint-Lambert avait été abandonnée et démontée en 1954. On aperçoit l'entrée du tunnel complètement restauré de Philippeville, qui passe sous un pâté de maisons de cette localité. Au premier plan, la tranchée était devenue un véritable étang, où vivaient poules d'eau et rats musqués. La plateforme asséchée et les voies nouvellement posées attendent le premier train.

mise en remblai de 440.000 m³. En outre, il a fallu construire :

- cinq ponceaux et aqueducs pour la circulation locale ou privée et pour les ruisseaux recoupant le tracé ;
- un grand pont de 28 mètres de portée en poutres préfléchies, à Neuville, près de la jonction avec la ligne 132, pour livrer passage, sous la voie, à la route communale allant de Senzeille à Neuville et à une route projetée par les Ponts et Chaussées pour relier Cerfontaine à la Route nationale n° 5 au sud de Neuville. Cette route empruntera le tracé de la ligne de chemin de fer, qui sera désaffectée, et passera peut-être dans le tunnel ferroviaire de Senzeille.

Ajoutons que le tronçon de la ligne 136 A entre Senzeille et Neuville-Nord sera démonté.

Une autre route sera encore vraisemblablement établie par le ministère des Travaux publics sur l'assiette désaffectée du tronçon actuel de la ligne 132, entre Silenrieux et Walcourt, où elle longerait les installations de la gare, du côté de la remise.

Toutes les dépenses pour la déviation de la ligne 132 viennent à charge du ministère des Travaux publics.

Ainsi, cette ligne, la dernière réservée au trafic des voyageurs et des marchandises dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, et dont l'existence avait été sérieusement menacée après le remplacement des trains de voyageurs par des autobus, sera maintenue. Elle permettra de continuer à desservir par rail toute la région très active qui entoure Mariembourg, où un parc industriel est implanté et d'où l'on peut rayonner vers Couvin et Chimay. N'oublions pas l'attrait touristique du pays, notamment la vallée du Viroin.

Sauf imprévu, la déviation de la ligne pourra être mise en service en juin 1970. Les travaux, malgré leur complexité, commencés en septembre 1968, n'auront même pas duré deux ans.

L. PECHE,
ingénieur principal.