

RESTRUCTURATION ET MODERNISATION DU RESEAU SNCB DANS L'AGGLOMERATION DE CHARLEROI

PRINCIPE GENERAL

La SNCB est obligée, de plus en plus, pour assurer le transport des voyageurs et des marchandises au départ des grandes agglomérations, de scinder ses centres d'activité.

Les activités concernant essentiellement les voyageurs (correspondances entre les différentes relations et autres facilités) doivent être concentrées dans une gare bien située et bien équipée, tandis que les « services » (entretien des rames, réparations, etc.) seront transférés dans une gare extérieure. Quant à l'activité marchandises, pour offrir une garantie de qualité, elle est appelée à mettre à la disposition de la clientèle des installations de desserte bien équipées.

Cette activité marchandises ne se limite d'ailleurs pas aux charges par wagons complets, mais concerne aussi l'échange « rail-route » pour une foule de petites marchandises.

Dans ce domaine, la zone de Charleroi sera équipée de tous les moyens modernes de manutention qui compléteront la desserte du nouveau centre routier et du nouvel entrepôt ; les vieilles installations sont appelées à disparaître d'un site voué au développement de l'urbanisme.

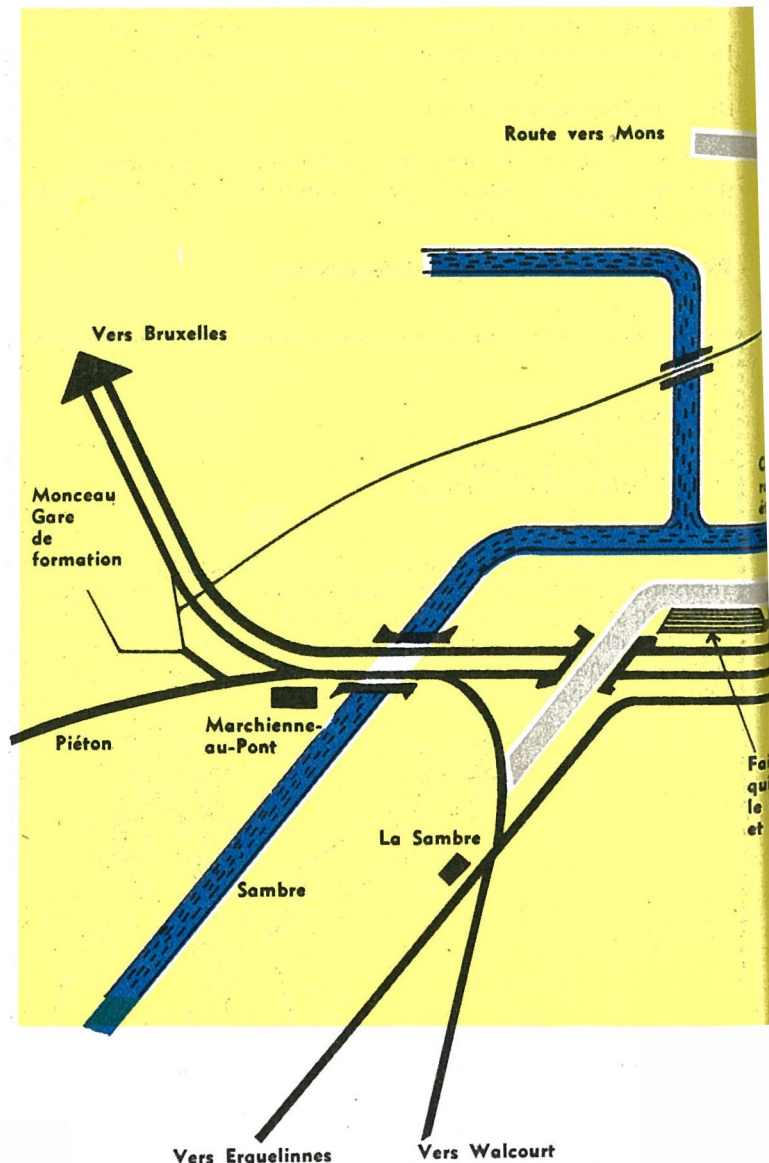
Des travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire vont donc être entrepris très prochainement dans la région de Charleroi ; ils s'étendront le long de l'axe ferroviaire principal longeant la Sambre depuis Marchienne-au-Pont jusqu'à Châtelaineau. Certains d'entre eux seront menés en coordination avec ceux qui sont exécutés par le ministère des Travaux publics, pour l'établissement des routes et, avec la promotion des transports, pour l'amélioration des circulations des transports en commun.

Cette restructuration générale « route, bus et rail » permettra aux différents modes de transport de se compléter et d'offrir à la clientèle un réseau de desserte urbain et suburbain très efficace.

RESTRUCTURATION DES DIFFERENTES INSTALLATIONS

Activités voyageurs

La gare de Charleroi Sud, où le trafic des voyageurs est le plus important, sera remplacée par de meilleures correspondances entre les services propres à la SNCB et les



services urbains. Les autres activités seront reportées à Châtelineau, à la périphérie de l'agglomération.

Courbe de raccord entre la ligne d'Ottignies et Charleroi Sud

La gare de Charleroi Sud, approximativement située au centre de gravité de la zone s'étendant de Roux à Châtelineau, et sous l'axe ferroviaire le plus important du système carolorégien, reste la gare primordiale.

Malheureusement, si la plupart des correspondances entre les différentes lignes sont possibles, d'autres ne le sont pas. En effet, la ligne Ottignies-Charleroi Ouest, qui draine le Nord de l'agglomération, n'aboutit pas à Charleroi Sud. Pour que la ligne d'Ottignies puisse desservir l'agglomération avec un rendement maximum, il s'indique de réaliser la liaison directe par une nouvelle ligne de raccord avec la gare de Charleroi Sud.

Accès ferroviaire de Charleroi Sud

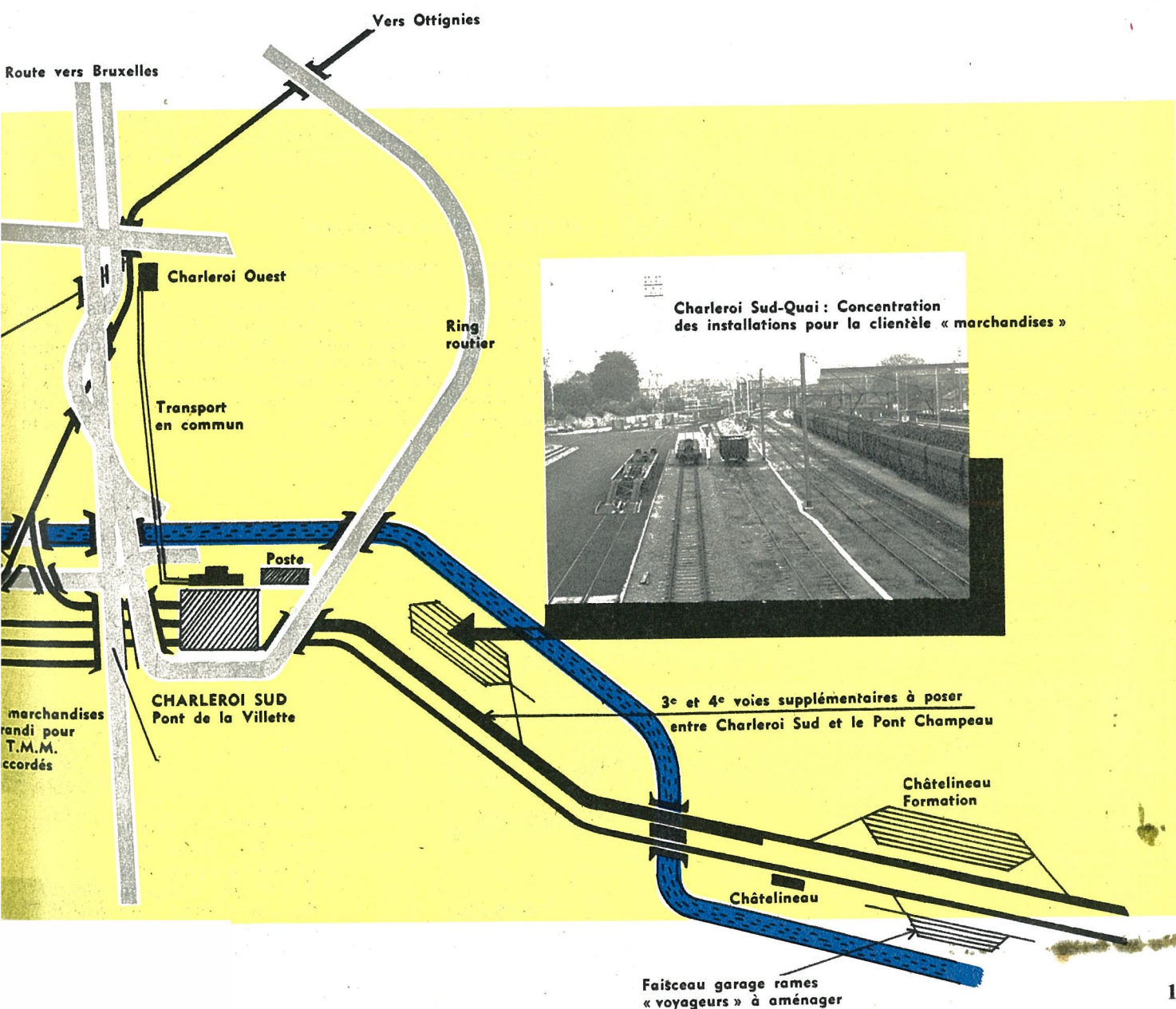
La restructuration du complexe voyageurs consistera notamment à permettre la traversée complète de l'agglomération par les trains, quel que soit le point d'entrée.

La gare latérale ne correspond plus au principe même d'exploitation. La disparition de cette gare, dont l'accès ferroviaire était orienté directement vers les voies de Bruxelles, la nouvelle liaison avec Ottignies, l'augmentation du nombre de voies à quai imposeront un aménagement des grils d'accès, qui facilitera les circulations de trains en évitant le plus possible les recoupements à niveau.

Tout en maintenant le maximum d'installations, l'infrastructure de la gare sera complétée par de nouvelles voies dont la longueur autorisera, pour la plupart, l'accès des trains composés de 16 à 18 voitures.

Le gril d'accès ouest se prolongera par un système de 6 voies : les deux voies « Sud » pour les liaisons internationales ; celles du centre pour le trafic des marchandises et des voyageurs vers Mons ; et les deux voies « Nord » pour l'écoulement du trafic voyageurs vers Bruxelles.

Le gril doit être adapté afin d'offrir les mêmes possibilités d'écoulement, puisque Charleroi devient presque exclusivement une gare de passage. Ce tronçon connaît un trafic extrêmement intense et varié : trains



RESTRUCTURATION ET MODERNISATION DU RESEAU SNCB DANS L'AGGLOMERATION DE CHARLEROI

lourds de charbon, de minerais, de coke, de produits métallurgiques alternant avec les trains de voyageurs de toutes catégories : convois de main-d'œuvre pour les industries riveraines, trains omnibus de desserte locale, trains directs et trains internationaux.

De plus, des gares étriquées, des raccordements multiples accumulent les difficultés de circulation. Il est donc indispensable que l'infrastructure actuelle soit complétée par 2 voies supplémentaires entre Charleroi Sud et Couillet-Montignies. L'établissement de ces nouvelles voies permettra une amélioration du service voyageurs : deux ou trois voies seront réservées exclusivement aux trains de voyageurs, à certains moments de la journée, tandis que la quatrième servira de liaison entre tous les raccordements et les gares de Châtelineau et de Monceau.

Ces aménagements seront complétés par différents travaux concernant le service voyageurs, parmi lesquels :

- la construction d'une nouvelle gare entre Couillet-Montignies et Couillet Centre, avec suppression des deux gares précitées ;
- l'allongement et la transformation de « quais bas » en « quais hauts » à Châtelineau et à Charleroi Sud ;
- l'aménagement des abords de la gare de Châtelineau : le percement d'un couloir pour piétons sous voies en bout de quais, ouvrant un accès facile vers la ville et vers le nouveau parc de voitures automobiles ;
- le prolongement du couloir sous voies de Charleroi Sud vers la rue de la Villette, offrant aux voyageurs venant de Marcinelle un accès direct vers nos installations ;
- enfin, pour les besoins propres de la SNCB, le percement d'un pertuis supplémentaire au pont du Gouffre, reliant ainsi directement les voies à quai au faisceau de garage.

ACTIVITES MARCHANDISES

Transports par wagons complets

L'activité de la zone de Charleroi est intense, non seulement en raison de la circulation du trafic de transit vers la France, mais surtout du potentiel économique de la région. D'importantes sociétés sont situées le long de l'axe principal de la SNCB : notamment la Société Hainaut-Sambre, un client important de la SNCB, qui est raccordé en dix points du réseau ferré et la Société

Pont de la Villette avec, à l'avant-plan, les culées du futur pont.

Amorce des ponts de la ceinture de Charleroi qui enjamberont la Sambre et les installations de la gare du Sud.

Marcinelle, extension de l'usine métallurgique de TMM et ébauche de la courbe de raccord Charleroi Sud - Ottignies.

des Forges de Thy-Monceau-Marcinelle, dont les installations, trop étriquées pour le trafic ferroviaire, ne permettent plus d'offrir au client toutes les facilités que doit comporter la desserte d'un tel complexe.

Le faisceau d'échange de TMM situé à Marcinelle doit être agrandi ; ce qui ne peut être fait qu'en allongeant les voies empiétant sur les faisceaux actuels, affectés au garage du matériel voyageurs, qui sera transféré à Châtelineau.

Enfin, pour que la desserte du complexe « Marcinelle » puisse être exécutée avec un minimum d'entraves, le faisceau Marcinelle sera relié directement à la zone de Monceau par une cinquième voie.

Transport des charges incomplètes

Dans la zone industrielle carolorégienne, les gares aux marchandises sont restées nombreuses et rapprochées ; leurs structures et leurs équipements ne répondent plus aux besoins actuels, tandis que leur coût d'exploitation tend à s'approcher du chiffre de leur recette, parfois à le dépasser.

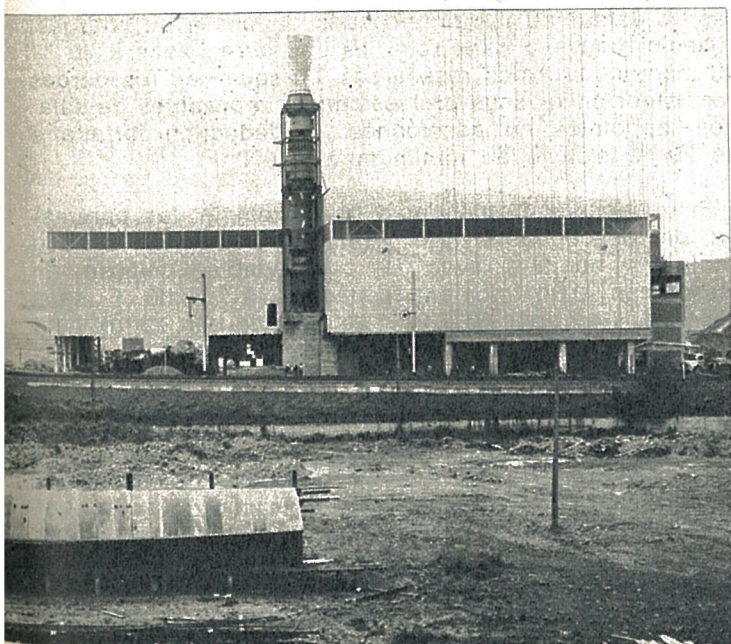
L'équipement des cours aux marchandises est presque toujours insuffisant pour recevoir simultanément certains camions, et pour assurer le déchargement par des moyens modernes de manutention.

Par ailleurs, les surfaces utiles du centre routier et de l'entrepôt, à Charleroi Sud, devraient, d'après une première estimation, être augmentées.

Le portique roulant affecté à cette zone étant inutilisable à Charleroi Sud, un nouveau portique roulant, d'une charge maximale de 35 tonnes, est souhaité dans la région pour la manutention des grands conteneurs et des semi-remorques.

Dans l'état actuel des choses, toute structure nouvelle pour le service des marchandises dans une telle agglomération devra, autant que possible, avoir comme point de base une gare centrale de marchandises, dans laquelle des conditions d'exploitation rationnelles seront réalisées.

Cette gare sera reliée directement au réseau routier principal et elle sera desservie facilement par fer.



Elle sera située à Charleroi Sud Quai, où les deux premières installations de manutention sont déjà terminées.

POSTE CENTRAL DE COMMANDE ET DE SURVEILLANCE

Tel qu'il est structuré actuellement, le réseau carolorégien, composé de quatre grandes installations (Monceau, Marcinelle, Charleroi Sud et Châtelineau) commandées par des postes distincts (parfois de conception ancienne) interdit pratiquement l'application de méthodes modernes d'exploitation et d'acheminement du trafic : commande et contrôle centralisés, automatisation des circulations et surtout séparation bien distincte des diverses catégories de trafic.

Ces méthodes seront applicables grâce aux aménagements qui prévoient entre autres de concentrer en une seule gare toutes les installations qui commandent soit l'écoulement du trafic, soit la manipulation des différents trafics à l'intérieur du nœud ferroviaire de Charleroi.

Ce regroupement comprend :

- le triple itinéraire Monceau - Charleroi Sud ;
- la nouvelle liaison avec Charleroi Ouest ;
- les installations de Charleroi Sud proprement dites ;
- le double itinéraire Charleroi Sud - Montignies.

Les installations secondaires telles que Marcinelle et Charleroi Sud Quai sont intégrées à la zone, mais par l'intermédiaire de postes satellites.

Toute la zone sera donc commandée et contrôlée par un seul poste qui sera établi dans une tour de six étages sur l'emplacement de l'actuelle gare latérale.

BATIMENTS

Que ce soit pour l'activité voyageurs ou pour l'activité marchandises, des « services » sont nécessaires. Tout sera mis en œuvre pour en réduire au minimum les points de concentration.

Ces services intéressent essentiellement la commande et la surveillance des circulations de trains et l'entretien du matériel roulant.

La signalisation sera regroupée à Charleroi Sud, l'entretien à Châtelineau. Les services V et ES ont également souhaité d'autres regroupements.

En définitive, il faut mentionner :

- **pour la commande et la surveillance des circulations**, outre un bâtiment destiné au service de signalisation, qui comportera tous les services techniques, une annexe destinée principalement aux services E, ES et MA, qui sera érigée à côté du bâtiment des voyageurs : une tour semblable au bâtiment principal de Montzen. La zone de Marcinelle sera contrôlée par un poste satellite ; celle de Charleroi Sud Quai également ;
- **pour l'entretien du matériel**, le bâtiment principal sera érigé au faisceau de Châtelineau ; il abritera tous les services du matériel chargés de la « maintenance » du matériel voyageurs ;
- **pour le service des caténaires**, un bâtiment à construire dans un site à désigner ultérieurement afin de concentrer les installations d'entretien des caténaires et des sous-stations de traction ;
- **pour le service V** : un bâtiment dans lequel seront regroupés tous les services d'entretien, menuiserie, etc.

R. DECOOMAN,
ingénieur principal adjoint.