

ligne 132 : Charleroi - Mariembourg

Lorsqu'on consulte une carte du réseau ferroviaire de la Belgique, à l'apogée de son développement, la densité importante de voies ferrées et leur enchevêtrement complexe dans la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse attire immédiatement l'attention et suscite des questions. Aujourd'hui, suite à l'inévitable rationalisation du réseau effectuée par la SNCB, il ne subsiste plus que le tronçon de ligne Charleroi - Walcourt - Mariembourg exploité en trafic « voyageurs ». Que s'est-il donc passé ?

Un peu d'histoire...

Le projet d'une construction d'un chemin de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, établi par De Puidt et consorts, remonte déjà à 1834 ! Le tracé projeté part de la route de Lodolinsart à Châtelet, suit la vallée de la Sambre jusqu'à Marchienne, remonte le cours de l'Eau-d'Heure jusqu'au-delà de Silenrieux pour franchir la crête de partage de l'Entre-Sambre-et-Meuse à Cerfontaine, au moyen d'un double plan incliné. Il descend ensuite à Mariembourg pour se diriger vers la France, à Vireux-sur-Meuse. Des embranchements sont prévus pour desservir les nombreuses forges et minières de la région : Mariembourg - Couvin, Walcourt - Florennes, Thy-le-Château - Morialmé. L'exploitation de ces deux derniers tronçons est encore envisagée en traction chevaline... ! Suite aux conclusions favorables de l'enquête de 1835 dans les provinces du Hainaut et de Namur, l'Arrêté Royal du 16/04/1836 décrète l'utilité publique d'un chemin de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Les travaux débutent aussitôt dans la vallée de l'Eau-d'Heure. Ils ne tardent pourtant pas à être abandonnés car une grave crise industrielle sévit alors dans le pays et la dissolution de la société anonyme concessionnaire est prononcée en 1839... Les réclamations des industries intéressées et des populations locales se font de plus en plus pressantes. Le Département des Travaux Publics charge, dès le 12/1/1842, l'ingénieur Magis d'étudier un tracé définitif se

rattachant, dans la vallée de la Sambre, au réseau des chemins de fer de l'Etat. Le tracé établi se rapproche très fort du précédent. Un nouveau système d'embranchements est néanmoins proposé : celui de Laneffe (6 km), des « minières » (Fraire, Morialmé, Florennes) (14 km), de Froidmont (5,5 km), de Couvin (5 km). La voie ferrée, établie à simple voie et longue de 64 km entre Marchienne et Vireux, sera pourvue de 15 gares d'évitement.

Une société belgo-anglaise s'est formée afin de construire le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, moyennant concession de péages et garantie d'un minimum d'intérêts. Deux ingénieurs anglais sont même dépêchés sur place pour étudier les aspects commerciaux et techniques de l'entreprise. Le montant se chiffre à 15 millions de francs. La loi du 7 mars 1845 octroie à la firme anglaise « Richards et Fearon » la concession du chemin de fer et la SA « Chemin de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse » se crée par acte du 3 avril 1845. Le capital social s'élève à 650 000 livres.

G. Stephenson vient même en Belgique, en avril 1845, pour examiner ce projet de chemin de fer. A cette occasion, les ingénieurs belges l'invitent à un fastueux banquet, à l'Hôtel de Ville de Bruxelles, présidé par J.-B. Masui, directeur des chemins de fer belges. Le lendemain, le 5 avril 1845, le roi Léopold I le reçoit en privé. Après avoir construit une partie de la ligne (42 km) qu'elle s'était engagée à terminer le 7 mars 1849, selon le cahier des charges, la

compagnie se trouve bientôt à bout de ressources. Malgré de nouvelles facilités accordées afin d'éviter la déchéance de la concession, la compagnie reste dans l'inaction. Grâce à des arrangements financiers, et après vingt années de vicissitudes en tous genres, la ligne est enfin livrée à l'exploitation, sur toute son étendue, dès 1854. Les dates d'ouverture successives des tronçons sont les suivantes : 27/11/1848 Charleroi - Walcourt ainsi que Walcourt - Morialmé et Berzée - Laneffe ; 06/11/1852 Walcourt - Silenrieux ; 31/12/1853 Silenrieux - Cerfontaine ; 08/06/1854 Cerfontaine - Mariembourg ; 15/06/1854 Mariembourg - Vireux et Mariembourg - Couvin. La compagnie exploite aussi le tronçon français, long de 2 km. Huit ans plus tard, en avril 1862, le chemin de fer français des Ardennes se soude enfin à celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Les services des voyageurs et marchandises sont établis immédiatement : la voie aux transports internationaux est ouverte. N'oublions pas que, à la même époque, l'ouverture de la liaison rivale Givet - Dinant - Namur offre aussi au bassin de Liège de nouvelles perspectives commerciales (voir Le Rail de novembre 1980). Après une première tentative de fusion en 1857, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse se regroupe finalement, le 1^{er} juillet 1864, avec celle de l'Est-Belge (lignes Charleroi-Louvain et Châtelineau-Morialmé) qui résulte déjà, depuis le 1^{er} janvier 1864,

d'une fusion avec la Société d'Anvers à Rotterdam. La fusion ultime de ces trois compagnies constitue le « Grand Central Belge ». La création de ce vaste réseau (long de plus de 477 km) permet de relier, sans aucune discontinuité, les ports de Rotterdam et d'Anvers aux chemins de fer français de l'Est à Givet ou à Vireux. A Charleroi, la ligne fait également sa jonction avec celle du Nord-Belge. Le rachat de ce réseau concurrent par les chemins de fer de l'Etat Belge s'effectue le 1^{er} janvier 1897, après de longues négociations politiques et bancaires.

Importance de la ligne

A l'origine, dix locomotives sont en service sur la ligne exploitée à simple voie (rails « Vignole » de 37 kg/m, longs de 6,20 m, posés sur des traverses en chêne). Ces machines portent toutes des noms évoquant la région : Morialmé, Thyria, Eau-d'Heure, ... Le doyen Parmentier baptise même la « Notre Dame », lors des festivités inaugurales ! L'effectif du matériel utilisé au 1^{er} janvier 1862 atteste déjà l'importance du trafic : 24 locomotives abritées au dépôt de traction de Walcourt, 17 voitures et 838 wagons à marchandises. A l'époque du Grand Central, de nombreuses marchandises transitent en service international (France - Pays-Bas) par la ligne Charleroi-Vireux. Ce trafic entre en concurrence avec celui des chemins de fer de l'Etat. Cette vive concurrence résulte du parallélisme, des nombreux points de rencontre et de l'enchevêtrement anarchique des deux réseaux. La reprise du Grand Central par l'Etat Belge n'annonce pas pour autant le déclin économique de la ligne 132 bien que la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse se désindustrialise en cette fin du XIX^e siècle : épuisement des sites miniers, disparition des bas-fourneaux et des forges locales. D'autre part, le nombre de hauts-fourneaux augmente considérablement dans les bassins sidérurgiques de Charleroi et du Centre. Il s'avère rapidement nécessaire d'adapter l'infrastructure de la ligne

132 à l'accroissement du trafic de minerai de fer en provenance du bassin de Briey : une mise à double voie de la ligne s'impose. Treignes reçoit ainsi respectivement 30465 et 55874 wagons en transit pour les années 1909 et 1910 et on dénombre 38 trains de marchandises (dont 12 formés à Treignes) circulant quotidiennement sur la ligne. De plus, un trafic de charbon s'installe vers les Ardennes françaises pour les industries de Sedan, Mézière et Charleville. La ligne 132 acheminera, jusqu'en septembre 1939, tout le trafic de minerai de fer lorrain vers les industries sidérurgiques de Charleroi et du Centre.

Après la seconde guerre mondiale, la ligne 132 ne connaîtra plus qu'un trafic local de marchandises. Le démantèlement du réseau ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse s'amorce dès 1953 avec la fermeture progressive de presque toutes les lignes au service « voyageurs ». La ligne 132 n'est pas épargnée : fermeture respective au trafic voyageurs des tronçons Vireux-Treignes et Treignes-Mariembourg les 10 décembre 1962 et 29 septembre 1963. Le tronçon Charleroi - Mariembourg est aujourd'hui la seule dorsale ferroviaire qui subsiste dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Signalons pourtant, pour la petite histoire, la reprise, le 27 mars 1976, de la section Mariembourg - Treignes par le chemin de fer touristique des Trois Vallées, pour la plus grande joie des fervents de la vapeur.

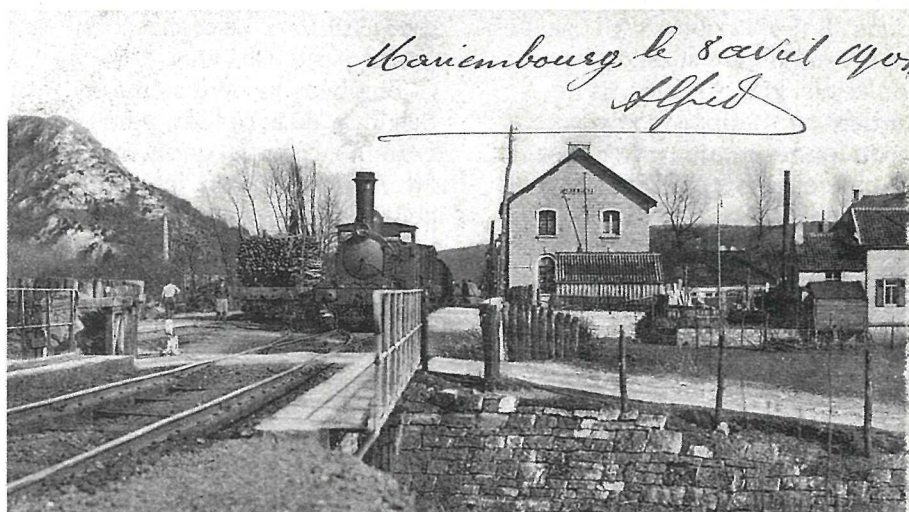
Les barrages de l'Eau-d'Heure :

Suite à la construction de barrages sur l'Eau-d'Heure entre Cerfontaine et Silenrieux, l'existence du tronçon Walcourt-Mariembourg de la ligne 132 a été sérieusement compromise : le détournement pur et simple de la ligne, en longeant au mieux la rive ouest du lac, se heurte à de nombreuses difficultés techniques. Une solution rationnelle a été finalement adoptée : utilisation de lignes existantes sur 10,5 km et de l'assiette d'une ancienne ligne désaffectée, l'établissement de lignes nouvelles se limitant alors à deux courbes de raccord de 3,3 km de longueur totale.

L'itinéraire de déviation de la ligne 132 est donc le suivant :

- Au départ de Walcourt, la ligne 136 (Walcourt-Florennes) est empruntée et suivie d'un raccord, long de 600 m environ, établi à St-Lambert entre cette ligne et l'assiette de la voie désaffectée Florennes-Philippeville, qui est donc remise en service sur 6 km.
- A partir de Philippeville, dont la gare a retrouvé son teint de jeunesse, la ligne 136A est utilisée jusqu'à Neuville Nord d'où un deuxième raccord, long de 2,7 km et composé de trois courbes de 800 m de rayon avec une dénivellation maximale de 53 m, permet de rejoindre la ligne 132 à Neuville Sud.

Ce nouvel itinéraire de la ligne 132 a été inauguré le 31 août 1970. La remise en service voyageurs du tronçon Walcourt - Saint-Lambert



de l'ancienne ligne 136 constitue une grande première, fait rarissime dans les annales de la SNCB!

Caractéristiques :

Voies :

- Longueur : 60,8 km, subdivisées en
 - Charleroi - Walcourt : 21 km
 - Walcourt - Mariembourg : 26,7 km (25 km pour l'ancien tracé)
 - Mariembourg - Treignes : 13,1 km (touristique)
 - Vitesse de référence : 90 km/h
 - Zones de ralentissement permanent :
 - Tunnel de Jamioulx : 50 km/h
 - Beignée : 80 km/h
 - Gare de Berzée : 70 km/h
 - Gare de Walcourt : 40 km/h
 - Gare d'Yves-Gomezée : 80 km/h
 - St-Lambert à Jamagne : 70 km/h
- La ligne 132 a été mise à double voie entre Charleroi et Walcourt au début du siècle. Les travaux de mise à double voie du tronçon Walcourt - Mariembourg - Nismes seront achevés par les Allemands au cours de la première guerre mondiale. Ce tronçon a été remis à voie unique en 1959.

Gares importantes :

- Voyageurs :
 - gares comptant à l'entrée, en février 1981, plus de 200 voyageurs par jour pour les trains de la ligne 132 :
 - Charleroi : 1100
 - Berzée : 295
 - Walcourt : 580
 - Mariembourg : 230
- Marchandises : trafic local de desserte, centre routier à Mariembourg.

Ouvrages d'art :

Citons les tunnels de Jamioulx (145 m), de Ham-sur-Heure (421 m), de Philippeville (238 m), de Nismes (525 m) et de Najauge (243 m).

Signalisation :

- Système de block :
 - Le block matérialisé avec signaux mécaniques a été pratiquement remplacé par le block matérialisé avec signaux lumineux. La circulation à contre-voie entre La Sambre et Walcourt est possible depuis le 3 octobre 1976.

- Cabines :
 - Des postes tout relais sont installés à Montignies-le-Tilleul (block 6), Berzée (block 13), Walcourt (block 15) et Mariembourg (block 22).

15 de deuxième catégorie, numérotés de 108 à 235 à partir de la bifurcation de La Sambre.

- Passages à niveau :
 - On dénombre encore 62 PN, dont Situés sur le tracé actuel

Date d'ouverture des gares (S), des haltes (H) et des points d'arrêt (PA) :

Charleroi Sud (S)	02/08/1843
Mont-sur-Marchienne (S)	27/11/1848
Montignies-le-Tilleul (PA)	?
Bomerée (S)	27/11/1848
Jamioulx (S)	27/11/1848
Beignée (PA)	01/07/1899
Ham-sur-Heure (S)	27/11/1848
Cour-sur-Heure (H)	?
Berzée (S)	27/11/1848
Pry (PA)	?
Walcourt (S)	27/11/1848
Yves-Gomezée (PA) (réouverture)	31/10/1970
St-Lambert (S)	15/12/1853
Jamagne (PA)	31/10/1970 (réouverture)
Philippeville (S)	14/11/1854
Neuville (PA)	01/05/1908
Roly (PA)	15/09/1975 (privé et hors service)
Mariembourg (S)	08/06/1854
Sur le tronçon exploité touristiquement, nous avons :	
Nismes	01/12/1868
Olloy-sur-Viroin	15/06/1854
Vierves	15/06/1854
Treignes	après 1903
	P. Pastiels

Bibliographie : *Annuaire Loisel 1865.*

