

la ligne manage mons électrifiée!

L'électrification du tronçon Mons-Manage va entraîner la destruction du bâtiment de la gare d'Obourg. Or sur la façade dudit bâtiment est apposée une plaque commémorative, rappelant que le 23 août 1914, près de cet endroit, le 4^e Bataillon du Régiment de Middlesex a engagé la « Bataille de Mons » et qu'un soldat britannique, juché sur le toit de la gare, a sacrifié sa vie pour couvrir la retraite de ses camarades. La gare démolie, on conservera le pan de mur où se trouve scellée la plaque. Le mur se transformera ainsi en monument commémoratif.

Historique.

Voici les dates qui marquent l'histoire de la ligne Manage – Mons, ouverte au trafic en trois épisodes : le 20 janvier 1848 entre Manage et Bracquegnies en même temps que le tronçon La Louvière – Bascoup via Mariemont; le 1^{er} juin 1849 entre Bracquegnies et Nimy; et entre Nimy et Mons le 20 octobre 1849. Elle a attendu cent trente et un ans (jusqu'au 23 septembre 80) donc avant d'être modernisée et de profiter à son tour des grands avantages de l'électrification.

L'étude et la réalisation de cette ligne avaient dû vaincre de multiples difficultés d'ordre politique et économique. Après la mise en exploitation des lignes de chemin de fer de Bruxelles à Mons (inaugurée le 28 décembre 1842) et de Braine-le-Comte à Namur via Manage, Luttre et Charleroi (inaugurée le 2 août 1843), les patrons charbonniers de la région du Centre s'estimèrent défavorisés vis-à-vis des houillères du Borinage et du Pays de Charleroi qui, toutes, au fil du temps s'étaient reliées aux nouvelles lignes par des embranchements particuliers. Elles se trouvaient ainsi avantagées pour l'acheminement de leurs produits, plus rapide et moins cher, vers les industries et clients utilisateurs.

Le 14 avril 1845, un projet de loi fut déposé par le ministre des Travaux Publics M. Dechamps, originaire de Manage. Il défendait l'idée de la construction d'une ligne de Mons à Manage – deux gares du réseau Etat – à concéder, selon lui, à une société privée, ce qui évitait toute mise de fonds et partant tout risque de la part de l'Etat.

Ce projet fut vivement combattu par les parlementaires élus à Mons et à Charleroi, soucieux de maintenir les avantages économiques dont



▲ Gare de la Louvière

▼ Pont de la Louvière



bénéficiaient les charbonnages de leurs régions respectives. Mais finalement, le projet, mis aux voix, fut adopté par 58 voix contre 5 à la Chambre et 10 abstentions et au Sénat par 33 voix contre 1. L'intérêt général l'avait finalement emporté sur un régionalisme exacerbé.

La concession fut accordée à M. Georges Robert d'Harcourt de Londres qui signa la convention avec le ministre des Travaux Publics au nom de sa compagnie dénommée la « Compagnie du Centre ». Le trafic de cette ligne était alors grosso modo celui que nous

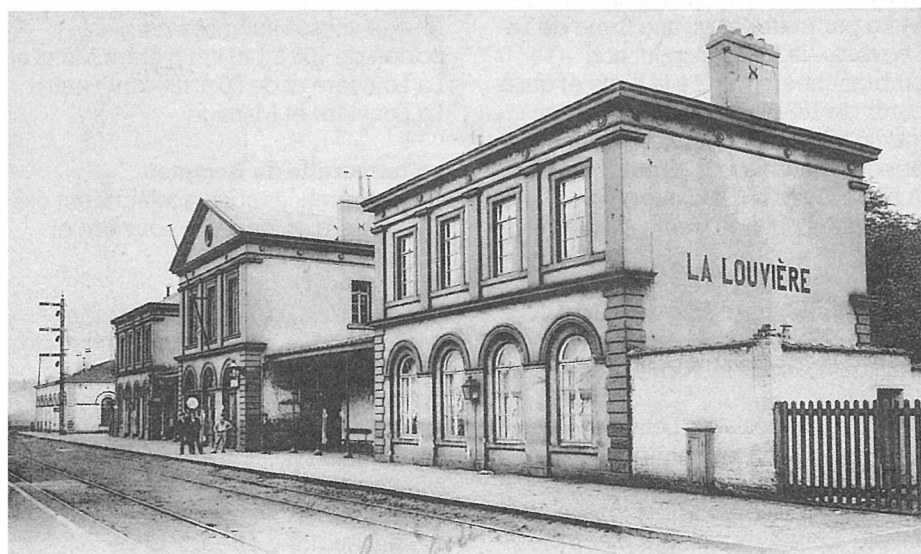
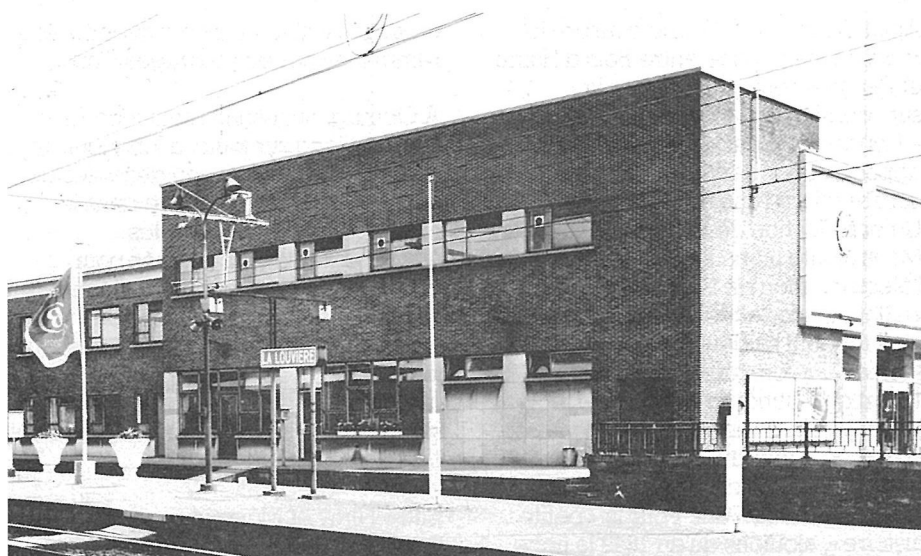
connaissons aujourd'hui; un embranchement quittait la ligne à La Louvière pour se diriger vers la future gare de Haine-St-Pierre (antérieurement Baume) et de là vers Bascoup via Mariemont. Le raccord de la bifurcation de Bois d'Haine à Manage qui aboutissait devant la gare ne fut dévié à son emplacement actuel qu'en 1891. La courbe de La Paix reliant directement Mons à Haine-St-Pierre fut inaugurée en 1923. Le centre névralgique de la ligne, avec remise, dépôt VT, services administratifs, fut, au début, situé à La Louvière dont la gare d'origine fut démolie en 1966.

La ligne à ses débuts était prévue exclusivement pour le service des marchandises; plus tard, la compagnie organisa des services de voyageurs et marchandises, selon une mode qui se généralisait sur le réseau belge. Elle avait un certain temps organisé des trains mixtes comportant du matériel « voyageurs » et des wagons.

Le 29 octobre 1854, la Société des chemins de fer de Namur à Liège usant d'une faculté prévue dans ses statuts avait cédé à bail, à la Compagnie française du Nord, la ligne de Namur à Liège.

Le 3 avril 1856, la Société du Centre donna à bail, à son tour, à la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la section de chemin de fer de Mons à Manage qui devait prolonger la section Feignies – Mons déjà sous l'égide de la compagnie française.

Le gouvernement belge s'opposa à cette cession et racheta la ligne. En effet cette ligne prolongée vers Bruxelles via Nivelles et Groenendael était de 2 km plus courte que la ligne Mons – Bruxelles via Braine-le-Comte. Par ce rachat, le gouvernement obtenait ainsi trois grands avantages : « il empêchait, sans nuire aux concessionnaires, une extension qui



pouvait avoir ses dangers de l'exploitation exagérée en Belgique d'une puissante compagnie étrangère; il détruisait à jamais la possibilité d'une fusion ou d'une coalition de sociétés concessionnaires, nuisible aux recettes des chemins de fer de l'Etat; il acquérait enfin une ligne ferrée, enclavée dans son exploitation déjà

productive par elle-même et qui sous sa direction est susceptible de donner des résultats meilleurs encore. » (extrait du discours du ministre des Travaux Publics à la Chambre le 28 avril 1858).

Le 1^{er} août 1858, la ligne Mons – Manage passait donc définitivement sous la direction « Etat ».

Non seulement tous les charbonnages furent embranchés sur la nouvelle ligne, mais les industries métallurgiques les plus diverses trouvèrent dans le chemin de fer un indispensable collaborateur. En 1862, le trafic « marchandises » de la ligne était de 61 333 tonnes. En 1879 il atteignait 364 143 tonnes. Grâce à l'apport des Usines Gustave Boël à La Louvière, fondées en 1850, et qui furent immédiatement reliées au réseau, des Cimenteries d'Obourg et de Thieu, on manœuvrait à Haine-St-Pierre formation, – gare principale et nœud ferroviaire du Centre, vers 1955 - 60 –, à l'époque de la splendeur des charbonnages, entre quinze cents et deux mille wagons par jour.

Ajoutons qu'en 1965, une courbe de raccord était posée entre Bois d'Haine et Familleureux pour pallier la suppression de la ligne Haine-St-Pierre – Houdeng – Ecaussinnes Carrières, déposée pour permettre la construction d'une autoroute.

L'électrification de la section Manage – Mons ajoute un nouveau jalon à l'électrification de la transversale wallonne, exploitée via Manage-Luttre en attendant sa déviation par Haine-St-Pierre – Piéton, trajet plus court de 12 à 13 km que l'itinéraire via Luttre, et, partant, plus rapide puisque la vitesse autorisée atteindra 140 km/h sur une ligne nouvelle à créer entre Piéton et Marchienne-au-Pont. Pour la « petite histoire », ajoutons qu'en 1849 la ligne Manage – Mons fut armée de rails de 24 kg par mètre et qu'une firme de La Croyère – la firme Dupont non embranchée encore à la ligne et qui à partir de 1837 fabriqua des rails, en même temps que Cockerill – en fut le principal fournisseur. A partir de 1855, la firme Gustave Boël intervint également pour ce genre de fourniture (1).

La nouvelle ligne électrique.

Qui dit « électrification » dit « modernisation » intégrale d'une ligne.

La ligne Manage – La Louvière – Mons a donc été à son tour entièrement modernisée : elle a été inaugurée le 23 septembre dernier. Ses vieux ponts ont été adaptés au gabarit électrique, c'est le cas pour le pont du Thiriau et

celui dit « des soupirs » entre La Louvière et Manage.

Le passage à niveau n° 6 de la Croyère, de la rue Parmentier, a disparu pour faire place à un couloir sous-voies.

Un nouveau tracé entre La Louvière et Bracquegnies a permis la suppression de quatre passages à niveau; la circulation des trains a été interrompue durant sept mois entre les deux gares; la rectification du profil en long autorise un relèvement spectaculaire de la vitesse à cet endroit.

Pour ce seul tronçon, on a manipulé 200 000 m³ de terrassements; quatre passages à niveau ont été supprimés et remplacés par des ouvrages d'art.

A Obourg, on a également modifié le profil en long sur toute la longueur de la gare, l'ancien faisceau des voies de manœuvres a été transféré dans le prolongement des voies des établissements embranchés pour éviter, comme ce fut souvent le cas dans le passé, les traversées des voies principales par des rames longues ou lourdes et les risques d'entraves à la circulation des trains de voyageurs qui sont à présent plus nombreux et surtout plus rapides.

Entre Nimy et Mons, la courbure de la ligne a également été améliorée.

Bref, la vitesse autorisée est ainsi portée de 100 à 140 km/h entre Mons et La Louvière et de 90 à 120 km/h entre La Louvière et Manage.

La passerelle du Hocquet.

Deux opérations spectaculaires ont été menées à bien entre La Louvière et Manage.

Il existait, à la sortie de La Louvière, une passerelle pour piétons longue de 30 mètres et d'un poids de 300 t, inaugurée en 1919. A l'époque, le passage à niveau voisin était souvent fermé : la circulation routière était infiniment moins dense que de nos jours. Les autorités d'occupation avaient eu l'idée en 1916-17 de construire cette passerelle du Hocquet pour éviter que la main-d'œuvre se rendant aux usines Boël notamment, ainsi qu'aux autres entreprises métallurgiques du coin, ne trouve un prétexte fallacieux pour justifier ses arrivées tardives.

A la fin de la guerre 14-18, la passerelle du Hocquet fut donc construite et on

procéda à des « essais de résistance » avant sa mise officielle en service.

Ce jour-là donc, on amena moult sacs de sable sur les escaliers et sur le tablier de l'ouvrage.

A peine les ouvriers eurent-ils fini de hisser à dos d'homme leurs lourds fardeaux, que le ciel, sans doute ému par la peine de ces malheureux, ouvrit grandes ses vannes... pour les rafraîchir un tantinet. Pendant des heures, il plut; il tomba même à certains moments des hallebardes. Après la pluie, on s'aperçut avec consternation que la passerelle du Hocquet s'infléchissait dangereusement en direction des voies, malfaçon? sabotage?... Peut-être... La passerelle n'a pas livré son secret!

Il fallut alors rectifier l'ouvrage... ce qui valut aux autorités communales louviéroises d'inaugurer, seulement en 1919, une passerelle dont les usagers n'eurent qu'à se louer... durant soixante et un ans.

Elle fut aussi le théâtre d'exploits étudiantins respirant l'insouciance d'une folle jeunesse. Soyons francs... qu'aurions-nous fait à leur place? Peut-être la même chose.

Donc, en ce temps-là, autour des années '40, les élèves d'une école voisine s'arrêtaient volontiers sur la passerelle pour faire le « truc » de la machine. Il s'agissait de jeter juste dans les cheminées des locomotives de trains ou de manœuvres, le plus grand nombre de pierres ou... de demi-briques. Il paraît que c'était très amusant...

Ces concours auraient duré longtemps si un effronté galopin n'avait un beau matin confondu une locomotive et un autorail.

L'autorail reçut sur le toit une pierre de belle dimension qui fit grand bruit... au sens propre et au sens figuré... dans le quartier et l'enceinte de l'école... et mit fin au « feu à volonté »!

Nous tenons cette anecdote d'un collaborateur actuel du chef de gare de La Louvière qui, paraît-il, figurait parmi les plus adroits dans le « truc » de la locomotive ».

Le pont levant de « La Louvière ».

Une autre opération spectaculaire eut lieu dans les derniers jours précédant l'électrification. Il existe à la sortie de La Louvière une darse où venaient accoster des péniches amenant du

(1) Nous remercions M. Paul Van Bellingen, auteur, entre autres, de l'ouvrage « Haine-St-Pierre, nœud ferroviaire du Centre », qui nous a autorisé à nous inspirer de ses livres pour rédiger ce court historique de la ligne ».

kaolin pour une industrie riveraine. Depuis plusieurs années, la SNCB menait campagne pour obtenir la suppression du pont levant que l'on devait manœuvrer pour permettre le passage d'unités fluviales de faible tonnage. Ce pont datait d'avant 14-18. Au fil du temps, la darse était de moins en moins utilisée. Le pont levant était lui aussi de moins en moins manœuvré, ce qui n'allait pas sans provoquer des problèmes pour l'exploitation, lorsque les dispositifs de contrôle électromécaniques encrassés par une longue inactivité ne remplissaient plus leur mission après le rabattement des tabliers sur la voie.

La Direction de la Voie obtint finalement du ministre des Travaux publics et de la firme riveraine l'autorisation de faire disparaître le vieux pont levant tout en maintenant provisoirement la vieille darse.

Ces deux opérations se déroulèrent fin juillet pour la passerelle et au début de septembre pour le pont levant. Il était temps! La mise sous tension des caténaires avait lieu le 15 septembre! Il fallait, pour ce faire, interrompre toutes les circulations ferroviaires entre La Louvière et La Louvière gare industrielle pendant les journées des samedis et dimanches et requérir la collaboration de la SNCV et de ses bus. Des moyens puissants furent mis en œuvre sur les deux chantiers. Les délais fixés furent respectés!

Elles constituèrent un bel exemple de collaboration entre tous les services V, ES, M et E, à qui incombait la lourde charge d'acheminer les voyageurs du Centre dans les meilleures conditions, vers Manage, Charleroi et Bruxelles.

En signalisation, deux cabines « tout relais », l'une en service à Havré-Ville

depuis l'an dernier et l'autre à Obourg, assureront dans quelques mois l'écoulement du trafic aussi bien à voie normale qu'à contre-sens. Il existait avant le début des travaux neuf cabines de type ancien « Siemens » entre la sortie de Mons et l'entrée de La Louvière.

Ainsi s'achève une importante étape de l'électrification de la dorsale wallonne qui aboutit aujourd'hui à Saint-Ghislain.

En attendant le passage des « inter-city » Mouscron – Liège par Piéton en 1982, les trains électriques Mons – Charleroi via Manage réaliseront un gain de sept minutes sur leurs anciens horaires.

Georges Finet.

Bracquegnies

