

braine-le-comte - luttre électrifiée



Gare de Manage

La ligne électrifiée Braine-le-Comte – Luttre-Pont-à-Celles a été mise en service le 27 mai dernier. Ce tronçon de ligne constitua en son temps la première partie de la transversale wallonne, puisque c'est le 28 décembre 1842 qu'il fut inauguré ; le 29 juillet 1843, il fut prolongé jusqu'à Namur.

Un peu d'histoire

Le choix du tracé – qui nous paraît tellement naturel de nos jours – ne fut pas chose aisée et ne se réalisa pas sans querelles de clocher. Il faut dire que les autochtones de l'époque considéraient le chemin de fer plutôt comme un « objet encombrant ».

Les villes de Braine-le-Comte et de Soignies qui devaient être desservies par les liaisons Bruxelles – Mons, à partir de 1841, vivaient dans un désaccord perpétuel pour des questions d'intérêts tant économiques et financiers que politiques. Ainsi, la ville de Soignies, inspirée par les patrons

carriers, avait orchestré, vers les années 37-38, au sein des communes de sa zone d'influence, une campagne de propagande qui visait rien moins qu'à faire éviter la ville importante de Braine-le-Comte par la ligne de chemin de fer Bruxelles – Mons et à éliminer,



Le bloc 35 de Manage

par le fait même, presque définitivement les carrières d'Ecaussinnes du marché de la construction.

Il en fut de même pour la ligne vers Manage : les palabres n'en finissaient pas et les expropriations traînèrent en longueur.

Cependant, c'est le bon sens qui prévalut finalement et, à la fin de 1840, tout était prêt pour installer la nouvelle ligne de chemin de fer en site propre. Le « gros » morceau de l'établissement de cette nouvelle ligne fut le creusement du tunnel de Godarville entre Manage et Luttre. Il était de bon ton, à l'époque, que toute ligne de chemin de fer qui se respecte fût pourvue de « son » tunnel. Il en existait déjà un entre Hennuyères et Braine-le-Comte. On aurait pu, paraît-il, éviter celui de Godarville... mais le pittoresque l'emporta en fin de compte sur le réalisme. Ce tunnel, qui devait

comporter deux voies, fut exploité durant 130 ans sous le régime de la voie unique. Cette situation ne fut pas, bien sûr, sans perturber son trafic pendant cette longue période... Ainsi, en hiver, il se produisait de temps à autre des bris de rails et, pendant le temps qu'exigeait la réparation, des trains attendaient stoïquement qu'elle soit terminée pour repartir...

L'histoire a retenu cette anecdote. L'établissement de la section Braine-le-Comte – Manage avait été si rapide que la construction des locomotives, prévues pour la desserte de cette ligne, n'avait pas pu suivre. Et c'est ainsi, tout naturellement, que les premiers convois furent tirés par des chevaux, appartenant à un entrepreneur d'Ecaussinnes-d'Enghien.

On a quand même peine à imaginer des chevaux galopant sur des traverses en bois... même si elles étaient d'un gabarit plus petit que celles d'aujourd'hui. Alors, on en conclut qu'on avait pu tracer à cet effet un sentier le long de la voie... Un chemin de halage ferroviaire, en quelque sorte. Les chroniques de l'époque demeurent pourtant muettes à ce sujet.

Près d'un million de tonnes de matériaux divers : sable, cendrées, rails et accessoires, furent amenés sur place par charrois hippomobiles et l'acquisition des terrains fut suivie par l'adjudication de trois grands chantiers : de Braine-le-Comte à Familleureux, de Familleureux à Gouy-lez-Piéton et de Gouy-lez-Piéton à Gosselies (plus tard Courcelles-Motte).

La gare d'Ecaussinnes-Carrières comporta trois voies à ses débuts. La gare de Manage en eut également plusieurs : elle avait à faire face au trafic charbonnier des houillères du Centre.

Quant à Ecaussinnes, elle était un point de chargement privilégié pour les carrières des environs.

Au début, deux trains de voyageurs circulaient dans chaque sens, les départs avaient lieu à 8 h 15 et à 19 h 15 de Braine-le-Comte vers Manage ; à 6 h 30 et à 16 h de Manage vers Braine.

Le rôle de la ligne

La première ligne, située en dehors des centres vitaux des agglomérations, provoqua le déplacement de l'habitat et les gares devinrent peu à peu le pôle névralgique des activités commerciales locales. Le cas de Manage est particulièrement intéressant à cet endroit. Les édiles communaux de Seneffe avaient refusé, en 1840, le passage du chemin de fer à travers leur

commune ; ils préférèrent qu'on utilisât à cet effet le site du hameau de Manage. Moralité : ce hameau, grâce au rail, prospéra lentement mais sûrement et, dès 1880, fut élevé au rang de localité indépendante.

La gare actuelle de Manage – la troisième en date – s'est substituée à une gare bâtie au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle et qui respirait une magnificence de bon aloi : la salle d'attente avait été assortie de vitraux ainsi que d'une cheminée à feu ouvert, ce qu'on ne rencontrait bien sûr nulle part ailleurs.

Le roi Léopold II descendait souvent à Manage. Il était l'hôte du baron Warocqué, propriétaire de charbonnages, dont la résidence était tout simplement le château de Mariemont, situé à quelques empanns de la jolie gare de Manage. Les arrivées et départs du train royal faisaient bien évidemment l'objet d'un cérémonial dont le grandiose était digne du personnage.

Grâce au chemin de fer, les industries prirent un essor nouveau ; les carrières, les charbonnages du Centre, les industries métallurgiques du Centre et du pays de Charleroi, reliés au rail, développèrent leurs activités ferroviaires.

Si les charbonnages ont disparu, si les carrières ont opté pour la route en ce qui concerne leurs transports intérieurs, par contre, la SNCB fait transiter, par cette ligne, les transports de la sidérurgie et de la métallurgie à destination des ports d'Anvers et de Gand, et ce en raison de son profil éminemment favorable. En temps normal, elle constitue un véritable « boulevard » où trains de voyageurs et convois de marchandises se succèdent à une cadence respectable.

L'utilité de la ligne

La création de deux parcs industriels, à Feky Zoning et à Seneffe où se sont installées de nouvelles industries, la nécessité d'établir une liaison électrifiée entre les lignes Bruxelles – Mons et Bruxelles – Charleroi ont incité la SNCB à électrifier le tronçon Braine – Manage – Luttre, long de 26 km. La décision en fut prise en 1970. Cette électrification ne constitue d'ailleurs que la première étape de la modernisation du complexe de la région du Centre, entre Mons et Charleroi.

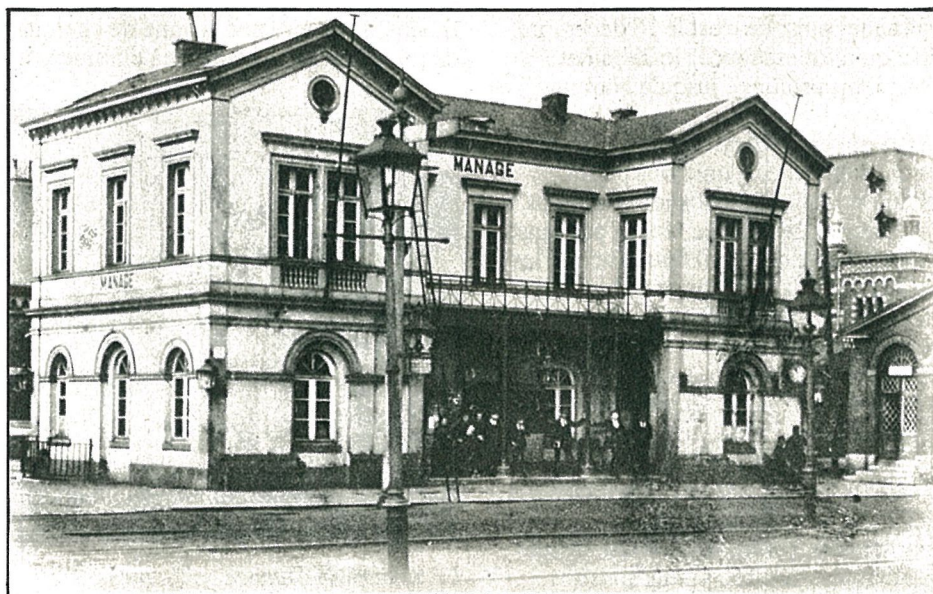
D'autre part, les localités riveraines, regroupant 45 000 habitants, apportent au rail une clientèle appréciable :

	voyageurs/jour
Ecaussinnes-Carrières	2 700
Marche-lez-Ecaussinnes	680
Familleureux	340
Manage	4 000
Godarville	560
Gouy-lez-Piéton	320
Pont-à-Celles	250

La modernisation

La ligne a été entièrement remodelée : de nouveaux appareils de voie ont été installés dans toutes les gares pour permettre une vitesse de 120 km/h (au lieu de 90).

De longs rails soudés, fixés sur des traverses en béton, ont été posés, ce qui entraîne une diminution des charges d'entretien et une augmentation du confort. Certains passages supérieurs ont dû être adaptés en fonction du gabarit électrique plus grand que les anciens gabarits, soit par la mise en place de nouveaux tabliers de ponts (à Manage et à Ecaussinnes), soit par



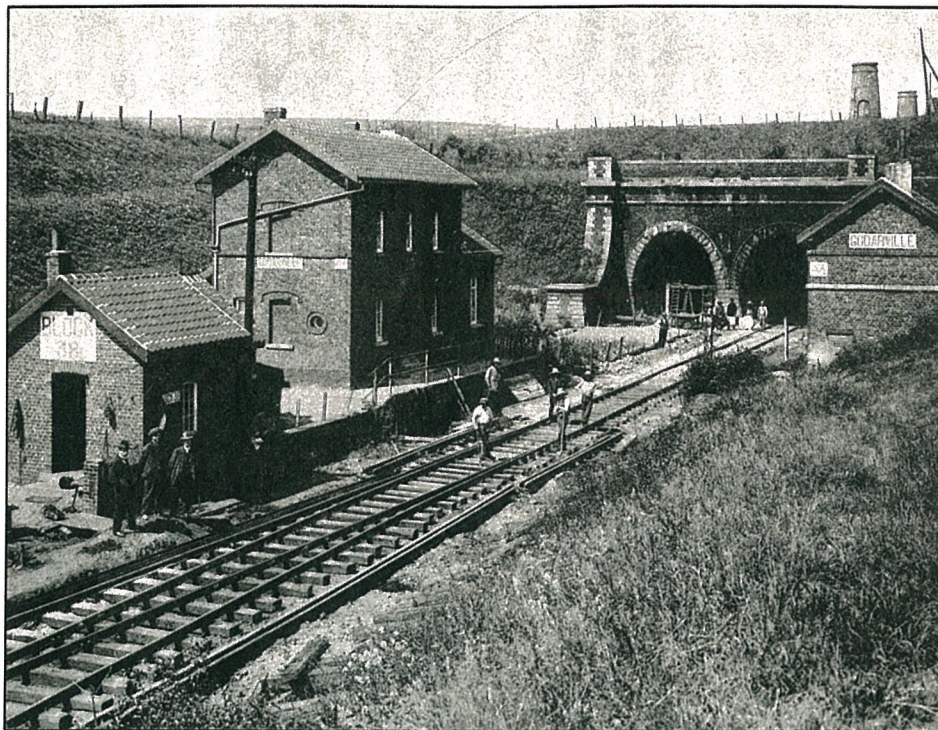
1. Manage
2. Godarville
3. Gouy-lez-Piéton

l'abaissement des voies principales (à Manage, côté Luttre).
 La disparition du tunnel de Godarville (entre la mi-71 et '73 ; voir « Le Rail » de 09/74) fut sans conteste la modification la plus spectaculaire. La mise à double voie, à l'air libre, a permis d'accroître considérablement la souplesse d'exploitation de la ligne. La signalisation, quant à elle, a été entièrement modernisée : les cabines « tout relais » de Gouy, de Manage et d'Ecaussinnes-Carières se sont substituées à dix postes de types anciens Siemens ou Saxby. Enfin, le block automatique lumineux, la signalisation pour la circulation des trains à contre-sens et l'automatisation des passages à niveau ont très heureusement complété l'équipement de cette ligne qui a, en l'espace de quatre ans, fortement changé de physionomie.

Les gares

La gare de Braine-le-Comte a été profondément remaniée : neuf voies électrifiées, à quai, permettent de dissocier les trafics de la ligne Bruxelles – Mons et Braine-le-Comte – Manage. Le bâtiment des voyageurs de Braine-le-Comte, qui date de la fin du siècle dernier, sera remplacé par un nouvel édifice au cours des prochaines années ; un nouveau couloir sous voies, reliant toutes les voies, est en cours d'achèvement. De son côté, le faisceau « marchandises » électrifié comprend cinq voies, dont la plus longue développe 460 mètres de longueur utile.

A Ecaussinnes-Carières, une nouvelle gare a également vu le jour : elle abrite la cabine de signalisation « tout relais » ; son champ d'action s'étend jusqu'à l'entrée du faisceau de Feluy Zoning ; trois voies à quai sont



électrifiées ainsi que le faisceau « marchandises ». A Manage, un bâtiment fonctionnel accueille tous les services de la gare, ainsi que la nouvelle cabine « tout relais » qui, dans le futur, reprendra la commande des cabines de Gouy et d'Ecaussinnes-Carières. Manage dispose de cinq voies à quai et d'un faisceau « marchandises » électrifiés. A Gouy, un petit poste « tout relais » assure le fonctionnement du tronçon Manage – Luttre. Enfin, le faisceau de Feluy Zoning

comprend sept voies électrifiées ; une troisième voie, en cul de sac, a été établie le long des voies principales entre les gares de Marche et de Familleureux : les trains venant de l'est du pays et ceux qui s'y rendent pourront y évoluer, ce qui permettra un dégagement plus rapide de la ligne et une réduction des temps de parcours, grâce à la suppression de l'évolution des locomotives de remorque en gare d'Ecaussinnes-Carières, dont l'exploitation se trouvera ainsi facilitée.



La nouvelle et l'ancienne gare
d'Ecaussinnes-Carières



Les avantages de l'électrification

Les trains de voyageurs Mons – Liège transiteront dorénavant, et provisoirement, par la nouvelle ligne électrifiée. La traction diesel ayant fait place à la traction électrique, les horaires seront accélérés : en effet, il n'y aura plus d'échange de locomotive à Charleroi Sud.

Certains trains de voyageurs omnibus Braine – Luttre sont prolongés jusqu'à Charleroi Sud et inversement.

En trafic « marchandises », les trains venant de St-Ghislain et ceux qui s'y rendent, ceux qui se rendent vers les formations des Groupes de Charleroi, Namur et Liège seront assurés désormais en traction électrique, ce qui confortera les charges remorquées.

L'avenir

Comme nous l'avons dit plus haut, cette électrification constitue la première étape de la modernisation des lignes du Hainaut central.

En 1980, la traction électrique sera installée entre Manage et Mons.

En 1982, elle sera inaugurée entre La Louvière et Marchienne-au-Pont via Piéton et, à plus long terme, il est possible que le réseau du Centre soit complété par l'électrification de l'antenne Haine-St-Pierre – Binche.

Il va sans dire que les travaux d'électrification de la ligne 117 ont requis l'intervention de tous les services : Matériel, Electricité, Signalisation, Voie et Exploitation. Grâce à une étroite collaboration et au dévouement de tous les agents et fonctionnaires intéressés, du plus humble au plus titré, ces travaux ont pu être menés à bien, dans les délais, non seulement sans accident, mais aussi sans incident.

Voilà une réussite qui rejaillit sur la corporation tout entière.

G. Finet

