

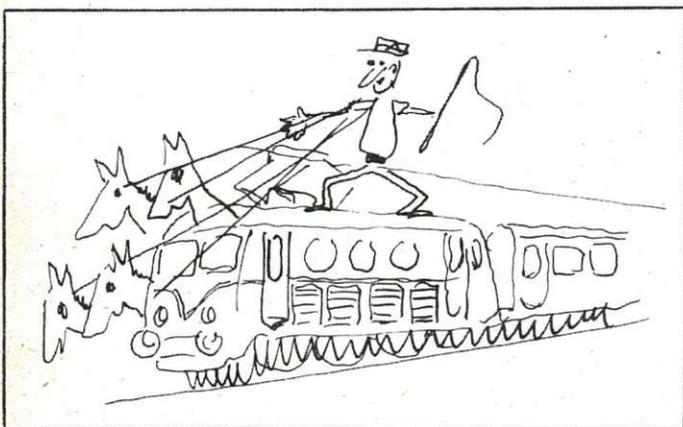
CHARLEROI-NAMUR EST ELECTRIFIE !

Les progrès de la traction électrique

En 1958, les engins moteurs de traction électrique, locomotives et automotrices, de la S.N.C.B. ont effectué au total environ 46,2 millions de kilomètres (1.150 fois le tour du monde !), assurant ensemble 37,5 % du trafic total du réseau.

En 1959, c'est sur Charleroi-Namur que disparaissent les locomotives à vapeur !

Charleroi-Namur est une ligne au profil pratiquement plat, presque aussi sinuose que la Sambre dont elle suit la vallée. Le tronçon Namur-Jemeppe était parcouru — depuis 1957 — par les trains électriques de marchandises passant par Ronet et Gembloux.



Dépenses de conduite..

La disparition de la traction à vapeur sur la ligne constitue pour les cheminots la phase finale d'un travail important.

Les études préalables

L'étude de l'électrification d'une ligne exige d'abord une série de calculs, effectués par une équipe de financiers qui mettent, dans une « balance », les frais actuels de traction à vapeur et les frais présumés de la traction électrique. Pour cette étude, dite de rentabilité, ils se basent sur des avant-projets d'un tas de choses : modernisation des gares et du tracé de la ligne, modifications d'ouvrages d'art existants, création d'ouvrages nouveaux, établissement des sous-stations et des lignes de contact, acquisition de matériel roulant, aménagements d'ateliers, compléments d'outillages, etc. Tout ceci étant exprimé en francs et en centimes, ainsi qu'il convient pour des financiers !

Une autre équipe — et celle-ci a adopté la minute et le kilowatt-heure comme unités — a calculé les nouveaux horaires de trains et leur consommation d'énergie. Ces horaires, impatientement réclamés par des spécia-

listes, sont incorporés dans des graphiques de circulation des trains sur la ligne. Les complications créées par les correspondances à assurer dans les gares de coïncidence conduisent à de véritables réactions en chaîne. On exagère à peine en affirmant que changer les horaires sur Charleroi-Namur conduit à revoir la circulation des trains sur... Liège-Maestricht !

On détermine enfin l'effectif de matériel roulant électrique nécessaire, ainsi que les dépenses de conduite, d'entretien et de réparation correspondantes.

Si le bilan de cette première phase, qui est celle des documents chiffrés, est favorable, on convient de proposer l'électrification.

Les préparatifs

Dès que la décision d'électrifier est prise, et qu'il s'agit maintenant de donner une forme concrète et plus précise à tous les avant-projets, les discussions reprennent. En gros et en... détail ! Beaucoup de palabres auront lieu sur le chantier, en plein vent, souvent sous la pluie, parfois sous la neige.

En phases successives, tous les corps de métier vont se donner rendez-vous le long de la voie.

Les arpenteurs d'abord, munis de piquets, de décimètres et de pots de couleur. De mauvaises langues prétendent qu'ils craignent tout à coup de ne plus trouver les mille mètres réglementaires entre deux bornes kilométriques successives ! C'est faux, bien sûr. Ils sont accompagnés de gens très dignes, qui portent d'imposants rouleaux de dessins : ils viennent matérialiser sur le terrain — piquets de bois et larges traits de couleur sur le rail — l'emplacement des supports de caténaires, les limites des ouvrages d'art à construire, les axes des nouveaux appareils de voie, etc.

Mais la ligne conserve, à quelques détails près, son aspect ancien.

Les premiers travaux

Dès que les véritables travaux commencent, le paysage change au contraire tous les jours.

Tel sémaphore, avec ses beaux bras rouges, est déplacé. Tel autre sémaphore, remplacé par un panneau lumineux, porte une grande



... et d'entretien.

croix de bois, en attendant d'être basculé sur le bord de la voie.

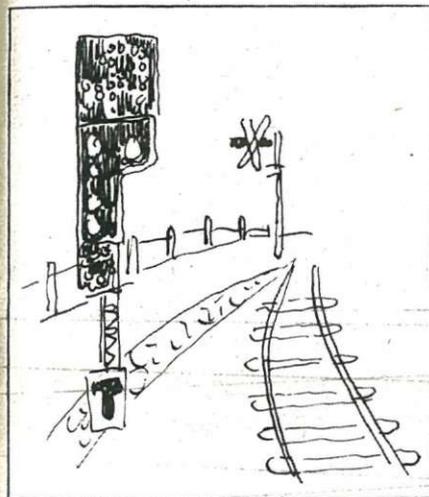
Des équipes de terrassiers creusent d'immenses trous qu'une autre équipe remplit de béton ! Plus tard, on y plante de lourdes perches d'acier, solidarises par groupes de deux, au moyen de poutres transversales. Des oiseaux installent leur nid dans les assemblages, à l'abri des chats et... des gamins. Des trains de wagons plats, chargés de lourdes bobines, circulent sur la ligne, et des acrobates se mettent à dérouler des kilomètres de fils et de câbles avant de les suspendre aux portiques. D'autres acrobates, spécialistes en pendulage, juchés sur des échelles roulantes, règlent la flèche des câbles dans chaque portée, pour en faire de gracieuses chaînettes, et, vu l'horreur que leur inspire la ligne droite, ils mettent les fils de contact en... zigzag !

Ils ne se doutent pas qu'avant d'en arriver là, les bureaux ont vécu, pendant des semaines, dans un état de fièvre intense :

rédaction des cahiers des charges, demandes de prix, examen et discussion des offres, commandes, surveillance des fabrications, formalités de réception, etc., etc.

La mise sous tension

C'est fini, ou presque. Derniers signaux avant la visite générale de réception de l'installation. On lance



Des signaux avec une croix.

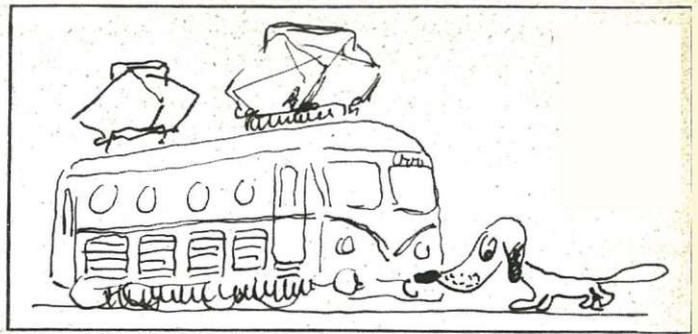
les avis de mise sous tension. A partir de cet instant, la ligne doit être considérée comme dangereuse, génératrice d'accidents par électrocution pour les imprudents.

Au jour fixé, d'autres techniciens, qui entre-temps ont travaillé dans l'ombre, soit pour compléter l'équipement de sous-stations existantes, soit pour vérifier une dernière fois le câblage compliqué d'une sous-station nouvelle, procèdent, avec beaucoup de précautions, à la première mise sous tension des lignes.

Sur un tableau, des lampes de signalisation passent du vert au rouge, des sonneries tintent un instant, l'aiguille d'un voltmètre se stabilise aux environs de trois mille volts...

Le premier voyage

Sur une voie d'attente quelque part en gare de Charleroi, un nouveau conducteur, fier de la science qu'il a patiemment acquise sur les bancs d'une salle de théorie et dans la cabine de conduite d'un engin moteur circulant sur les lignes déjà électrifiées, attend...



Cet engin silencieux.

Derniers échanges de vues entre des représentants de divers services, responsables de ce premier voyage, et on s'en va, à vitesse réduite.

Le sous-chef de gare, qui leur donne l'autorisation de partir, les regarde d'un œil inquiet. Ils lui promettent de revenir !

Partout le long de la ligne, le personnel des gares et des postes de block, les gardes-barrières et les équipes de la voie interrompent un instant leur travail et regardent passer le train électrique.

Tous les pantographes sont levés, crachant du feu tout le long du parcours : on brûle le charbon déposé sur le fil.

Des écoliers, qu'un instituteur bien renseigné a amenés en rang près d'un passage à niveau, saluent de la main en poussant des cris joyeux.

Un gros chien, mis en colère par ce nouvel engin qui s'est approché sans bruit, se met à courir dans la voie, en sautant sur les traverses, devant la locomotive. Après une centaine de mètres, il fait un bond sur le côté — il était temps ! — en aboyant furieusement.

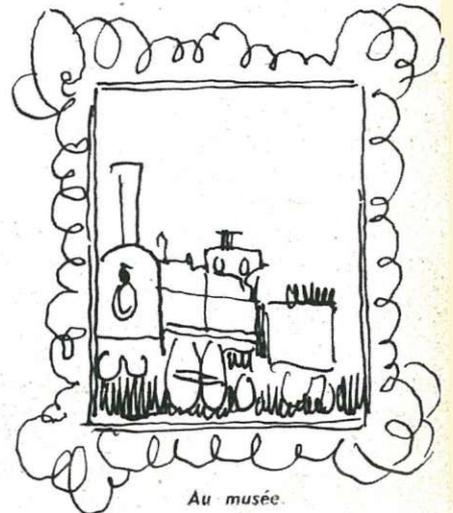
On file doucement vers le but.

Demain, on circulera à vitesse normale. Après-demain, il y aura un communiqué neutre dans la presse quotidienne, et puis ce sera l'oubli.

Et dans les bureaux, le même « jeu » a déjà recommencé. Pour Bruxelles - Mons, et Mons - Saint-Ghislain, et Landen - Hasselt, et Bruxelles - Gand.

En attendant la glorieuse journée qui verra le transfert de la dernière locomotive à vapeur vers le musée de Bruxelles-Nord !

F. B.



Au musée.