



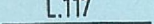

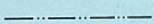
**ELECTRIFICATION
DE LA LIGNE
MONS – LA LOUVIERE –
MANAGE**

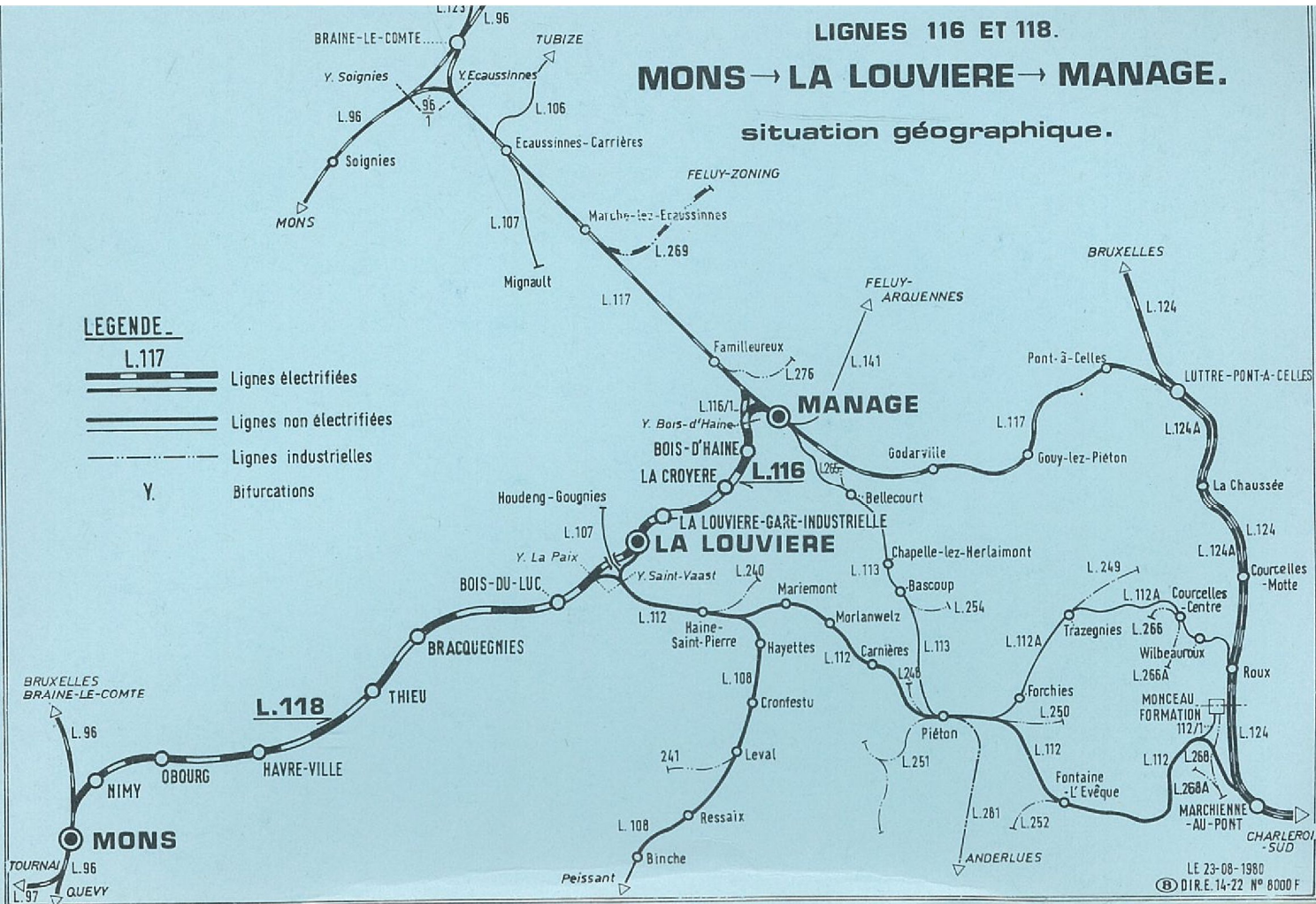
23 SEPTEMBRE 1980

LIGNES 116 ET 118. MONS → LA LOUVIERE → MANAGE.

situation géographique.

LEGENDE

- L.117**
 Lignes électrifiées
-  Lignes non électrifiées
-  Lignes industrielles
- Y.** Bifurcations



ELECTRIFICATION DE LA LIGNE MONS – LA LOUVIERE – MANAGE.

UN PEU D'HISTOIRE...

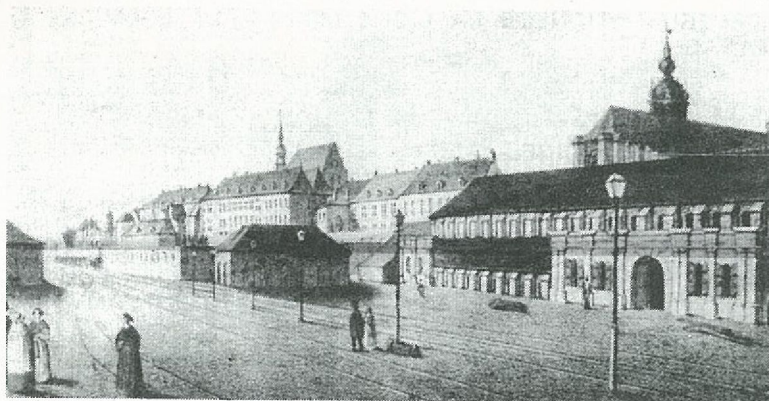
C'est le 20 octobre 1849 que la ligne Mons – Manage fut ouverte au trafic ferroviaire sur toute sa longueur. Cent trente et un ans plus tard, le 28 septembre 1980, cette liaison, au terme d'importants travaux de modernisation, va enfin profiter des grands avantages de l'électrification.

Réalisée en trois phases: Manage – Bracquegnies et La Louvière – Bascoup via Mariemont en janvier 1848, Bracquegnies – Nimy en juin 1849 et Nimy – Mons en octobre de la même année, la création de cette ligne se situait dans un contexte économique.



L'ancienne gare de Bracquegnies était opérationnelle dès janvier 1848

En effet, les patrons charbonniers de la région du Centre s'estimaient défavorisés par rapport aux houillères du Borinage et du Pays de Charleroi, reliées par des embranchements particuliers aux lignes de chemin de fer unissant Bruxelles à Mons depuis le 28 décembre 1842 et Braine-le-Comte à Namur via Manage, Luttre et Charleroi depuis le 2 août 1843, ce qui leur permettait un acheminement plus rapide et moins cher de leurs produits vers les industries et clients utilisateurs.

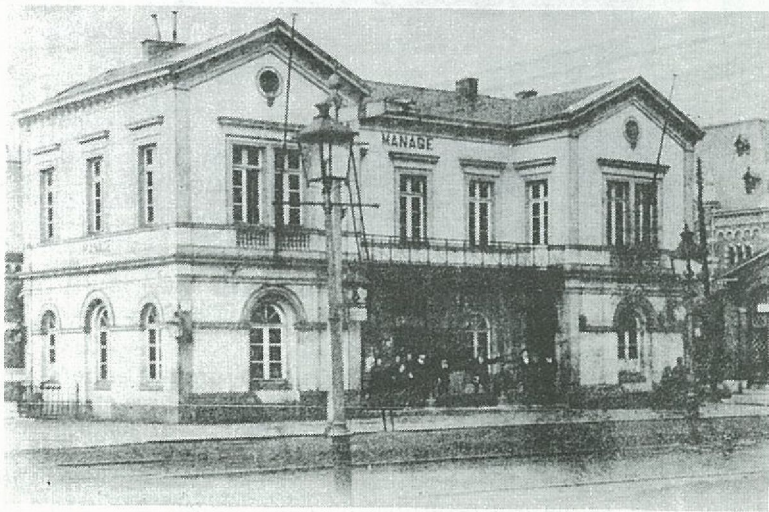


La première gare de Mons, construite en 1841.

Le ministre des Travaux publics de l'époque, M. DECHAMPS, fut sensible aux revendications des charbonniers de la région du Centre et le 14 avril 1845 il déposa un projet de loi de construction d'une ligne entre Mons et Manage, deux gares intégrées au réseau de l'Etat.

Pour éviter toute mise de fonds et écarter tous risques pour l'Etat, il suggérait que la future ligne soit concédée à une société privée.

Le projet fut approuvé par 58 voix contre 5 et 10 abstentions à la Chambre et par 33 voix contre une au Sénat.



La gare de Manage accueillit les premiers voyageurs dès 1848.

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 la "Compagnie du Centre", créée pour la circonstance.

LA LOUVIERE, CENTRE NEVRALGIQUE.

Le tracé de la ligne, adopté à l'époque, diffère peu de celui que nous connaissons aujourd'hui: un embranchement quittait la ligne à La Louvière pour se diriger vers la future gare de Haine-Saint-Pierre, appelée antérieurement Baume, et de là vers Bascoup, via Mariemont.

Ce n'est qu'en 1891 que le raccord de la bifurcation de Bois d'Haine à Manage aboutissant devant la gare fut transplanté à son emplacement actuel. Quant à la courbe de la Paix, reliant directement Mons à Haine-Saint-Pierre, elle fut inaugurée en 1923.

Le tracé de la ligne s'inspira de la conformation géologique du bassin charbonnier du Centre qui présentait une double inclinaison, ainsi que des méthodes d'exploitation, tout en considérant les développements futurs des exploitations minières.

Le centre névralgique de la nouvelle ligne, avec sa remise de locomotives, son dépôt de rails et traverses, ses services administratifs fut, au début, installé à La Louvière, dont la gare de l'époque subsista jusqu'en 1966, année de sa démolition.



La première gare de La Louvière, telle qu'elle subsista jusqu'en 1966.

Créée pour répondre aux besoins des charbonnages, la ligne Mons — Manage fut initialement prévue exclusivement pour le service marchandises. Ce n'est que plus tard que la compagnie y organisa, de pair, des services voyageurs et l'on vit même pendant un certain temps des trains mixtes composés de voitures voyageurs et de wagons marchandises.

Pour les passionnés de petite histoire ferroviaire, signalons qu'en 1849 la ligne Manage — Mons fut principalement équipée de rails de 24 kilos par mètre, fournis par la firme Dupont, de la Croyère ... non encore raccordée au chemin de fer et qui en fabriquait depuis 1837, en même temps que Cockerill. A partir de 1855 les usines Boel livrèrent également des rails.

REPRISE PAR L'ETAT.

Le 29 octobre 1854, comme l'y autorisait ses statuts, la Société des Chemins de fer de Namur à Liège céda l'exploitation de cette ligne à la Compagnie française du Nord. Le 3 avril 1856 la Société du Centre voulut céder à bail à cette compagnie la ligne Mons — Manage, qui prolongeait ainsi la section Feignies — Mons, déjà exploitée par la compagnie française, mais le gouvernement belge s'y opposa.

Le ministre des Travaux publics justifia cette position devant la Chambre des Représentants, le 28 avril 1858: elle empêchait, sans pour autant nuire aux concessionnaires, une extension des activités en Belgique d'une puissante compagnie étrangère; elle écartait définitivement la possibilité d'une fusion ou d'une coalition de sociétés concessionnaires pouvant nuire aux Chemins de fer de l'Etat; par le rachat de la ligne, enclavée dans un réseau rentable, et en la plaçant sous sa direction, l'Etat en améliorerait l'exploitation.

Le 1^{er} août 1858, la ligne Mons — Manage fut donc intégrée au réseau de l'Etat qui en assura la direction.

L'EXPANSION DU TRAFIC.

La ligne Mons — Manage n'allait pas tarder à affirmer sa vocation économique. Comme prévu, tous les charbonnages furent raccordés à la nouvelle ligne et les industries métallurgiques les plus diverses, grâce à elle, purent développer leurs activités.

Quelques chiffres illustrent d'ailleurs l'expansion du trafic marchandises sur cette ligne. En 1862, il était de 61.333 tonnes et en 1879, de 364.143 tonnes. Avec l'apport des Usines Gustave Boel, à La Louvière, fondées en 1850 et qui furent immédiatement reliées

au réseau, avec celui des Cimenteries d'Obourg et de Thieu, on manoeuvrait vers 1955 - 1960 à Haine-Saint-Pierre Formation, "gare principale et nœud ferroviaire du Centre", alors que les charbonnages connaissaient encore une intense activité, entre quinze cents et deux mille wagons par jour.



C'est en 1870 que fut inaugurée à Mons une nouvelle gare.

Ajoutons qu'en 1965, un raccordement fut construit entre Bois d'Haine et Familleux pour compenser la suppression de la ligne Haine-Saint-Pierre - Houdeng - Ecaussinnes-Carières, démontée pour permettre la construction d'une autoroute.

L'électrification de la section Manage - Mons ajoute un nouveau maillon à la mise sous caténaire de la transversale wallonne, actuellement exploitée via Manage et Luttre, en attendant sa déviation par Haine-Saint-Pierre - Piéton, qui offrira l'avantage d'un trajet de 12 à 13 km plus court que l'itinéraire via Luttre utilisé actuellement.

Trajet plus court, mais aussi plus rapide puisque la vitesse des trains pourra atteindre 160 kilomètres à l'heure sur une ligne nouvelle à construire entre Piéton et Marchienne-au-Pont.

Nous remercions M. Paul VAN BELLINGEN qui nous a autorisé à nous inspirer de son ouvrage "Haine-Saint-Pierre, nœud ferroviaire du Centre" pour rédiger ce court historique de la ligne.

BUTS ET AVANTAGES DE L'ELECTRIFICATION.

Les lignes 116 (Manage — La Louvière) et 118 (La Louvière — Mons) constituent momentanément un tronçon de la dorsale wallonne compris entre Manage et Mons.

Ce tronçon est parcouru actuellement par les trains Charleroi — Mons, dans l'attente de la modernisation et de l'électrification de la ligne 112 Marchienne-au-Pont — La Louvière, via Piéton.

Une relation électrifiée réunit maintenant Liège et la frontière allemande à Mons et son agglomération (Quévy et Saint-Ghislain), via Namur et Charleroi.

La région du Centre possède une relation électrifiée directe entre Charleroi et La Louvière d'une part, par la ligne 117 (tronçon Lutre-Pont-à-Celles — Manage) mise en service en 1979, et entre La Louvière et Mons d'autre part, par les lignes 116 et 118 inaugurées le 23 septembre 1980.

La liaison Charleroi — Mons ainsi établie permet de diminuer le temps de parcours de 6 minutes.

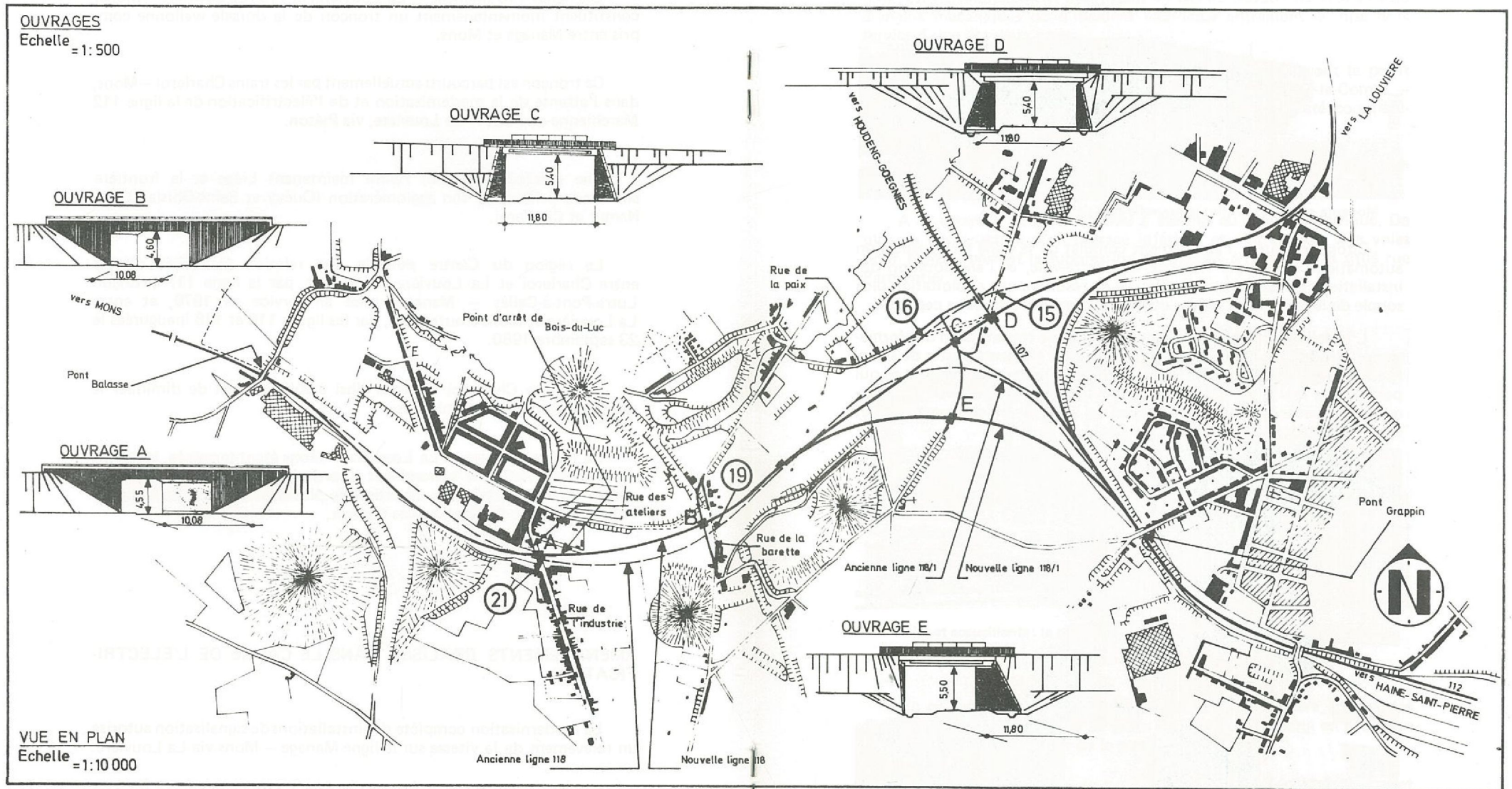
La liaison Manage — La Louvière — Mons étant terminée, les trains de la dorsale wallonne reprendront à partir du 28 septembre 1980 leur ancien itinéraire après une déviation de plusieurs mois via Ecaussinnes et Soignies, pour l'exécution des travaux.

AMENAGEMENTS REALISES DANS LE CADRE DE L'ELECTRIFICATION.

La modernisation complète des installations de signalisation autorise un relèvement de la vitesse sur la ligne Manage — Mons via La Louvière.

La vitesse maximale est portée de 90 à 120 km/h sur le tronçon Manage — La Louvière et relevée jusque 140 km/h de La Louvière à Mons.

L'AMENAGEMENT DU TRIANGLE DE LA PAIX A LA LOUVIERE.



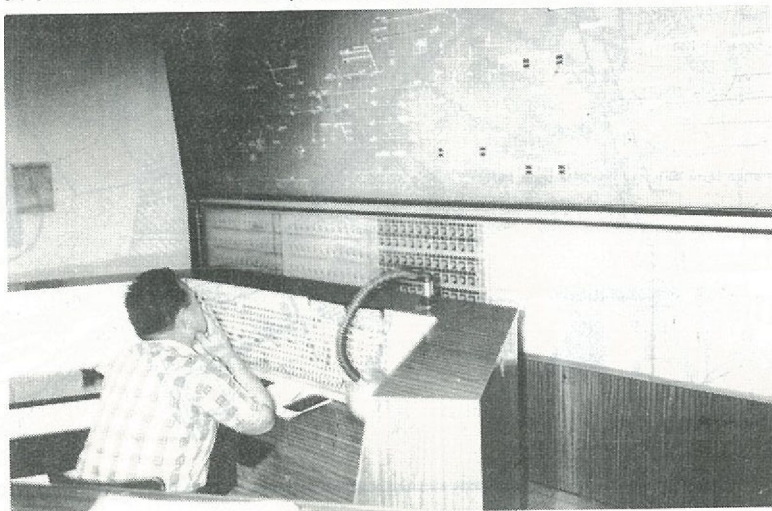
La modernisation et l'électrification de la dorsale wallonne ont nécessité d'importants travaux à La Louvière où le "Triangle de la Paix" a dû être complètement réaménagé (notre schéma ci-dessus). Dans le cadre de ces travaux, il fut procédé à la suppression des passages à niveau marqués 15, 16, 19 et 21 sur la carte.



Moderne et fonctionnelle : la nouvelle gare de Manage.

Citons, en outre, l'équipement complet de la ligne en signalisation automatique pour voie normale et contre-voie, et l'amélioration des installations de télécommunication. Il en résultera une exploitation plus souple de la ligne, et du même coup une augmentation de sa capacité.

L'installation de moyens sûrs et rapides de transmission d'informations a rendu possible la desserte à distance de plusieurs postes de signalisation, à partir d'un seul pupitre installé dans un poste central, ce qui permet une meilleure exploitation des ressources des installations, puisque le desservant dispose en permanence des moyens de commande et de surveillance d'une zone plus étendue.



Le nouveau poste de signalisation de La Louvière réunit les techniques les plus évoluées.

La signalisation pour contre-voie entraîne une banalisation des voies, c'est-à-dire que chacune d'elles peut être parcourue dans un sens ou dans l'autre à vitesse normale, selon les nécessités du moment. Ce système est particulièrement intéressant en cas de travaux de voie à l'aide d'engins mécaniques ou d'incident technique entraînant la mise hors service d'une des deux voies.

Rappelons, ensuite, que la gare de Manage, constituant le point de convergence des lignes La Louvière — Manage, Braine-le-Comte — Manage, Luttre — Manage et Piéton — Manage, avait été complètement remaniée en 1979.

La zone d'action du poste de signalisation de Manage s'étend jusque la Croyère sur la ligne 116.

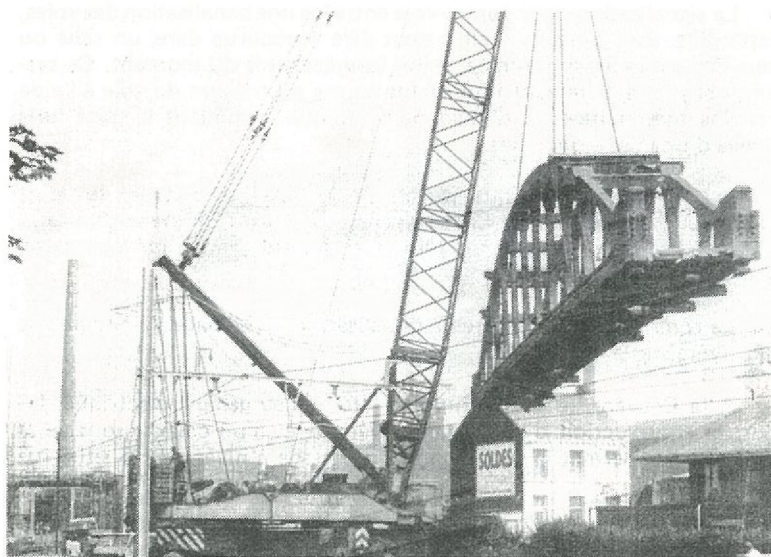
A la Croyère, le pont Thiriau a été mis au gabarit électrique. De plus, la construction d'un passage inférieur et d'un couloir sous voies pour piétons permet la suppression du passage à niveau n° 6 situé rue Parmentier.



Claire et accueillante : la gare actuelle de La Louvière.

En ce qui concerne la gare industrielle de La Louvière, le pont des Soupis a été également mis au gabarit électrique et élargi en prévision de l'aménagement ultérieur de la gare.

A La Louvière même, la suppression de la passerelle du Hocquet s'est faite par la dépose spectaculaire de cet ouvrage en béton armé d'un poids de 300 tonnes.



Le démontage spectaculaire de la passerelle du Hoquet à La Louvière.

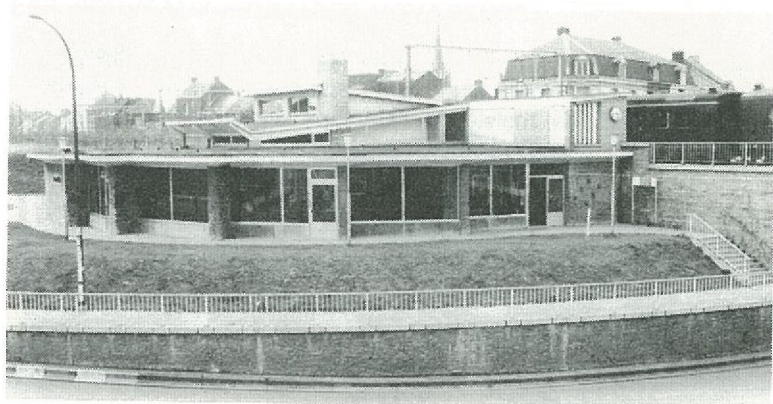
Entre La Louvière et Bracquegnies, une importante rectification du tracé et du profil en long de la voie permet un relèvement de la vitesse non seulement sur la ligne 118, mais également sur le tronçon de la bifurcation de la Paix vers Haine-Saint-Pierre et ce en vue de l'électrification prochaine de la ligne 112 Mons – Charleroi-Sud via Piéton.

De nouveaux appareils de voie, dont entre autres, une traversée à aiguilles, ont été posés à cette bifurcation, permettant une vitesse en voie déviée de 90 km/h.

Cette rectification de tracé permet la suppression de quatre passages à niveau (PN 15, PN 16, PN 19 et PN 21), remplacés par des ouvrages d'art: construction de deux passages inférieurs, de deux passages supérieurs, d'un pont-rails et remise en état d'un second pont-rails.

La construction de ces ouvrages fut complétée par des travaux de terrassement volumineux puisque plus de 200.000 m³ furent déplacés.

Les travaux ont d'ailleurs nécessité une interruption totale du trafic entre La Louvière et Bracquegnies pendant plusieurs mois.



Sur un site entièrement remodelé, la nouvelle gare de Bracquegnies.

Havré-Ville et Obourg ont été dotés d'une nouvelle cabine de signalisation.

A Obourg, une modification du profil en long de la ligne (abaissement de 1,80 m) et un nouveau passage supérieur ont permis de supprimer tant le passage inférieur d'accès à une cimenterie que le passage à niveau 28 situé rue des Canadiens, à proximité de la gare.

A Obourg encore, un nouveau faisceau d'échange est aménagé pour faciliter la desserte des cimenteries et éviter ainsi les manœuvres en voies principales, que la situation de l'ancien faisceau nécessitait.

De plus, les services techniques locaux (brigades d'entretien des services Matériel, Voie, Electricité et Signalisation) ont été regroupés dans un nouveau bâtiment.

Entre Nimy et Mons, le tracé des voies a été amélioré, notamment dans la courbe d'entrée de Mons. Sur cette seule section, la vitesse permise est ainsi passée de 60 km/h à 120 km/h.

L'AVENIR.

L'électrification des lignes Manage — La Louvière et La Louvière — Mons constitue la seconde phase importante des travaux à réaliser entre Charleroi et Mons.



L'actuelle gare de Mons, inaugurée en 1963, construite à l'emplacement de celle qui avait été gravement endommagée par un bombardement en 1944.

La troisième phase verra la modernisation et l'électrification de la ligne 112 La Louvière — Charleroi, maillon important de la dorsale wallonne.

La ligne 112 sera dotée d'un itinéraire nouveau entre Piéton et Monceau.

De plus, de nouvelles installations sont prévues à hauteur du lieu dit "Mitan des Camps". Une nouvelle gare y sera construite: "La Louvière-Sud". Ces travaux sont entamés.

D'autres aménagements débiteront prochainement, notamment entre Haine-Saint-Pierre et Morlanwelz et dans la gare de Piéton.

L'exécution des travaux d'électrification de la ligne 112 est prévue pour fin 1982.

A ce moment, compte tenu de l'électrification pour fin 1981 de la ligne Saint-Ghislain — Mouscron, les trains de la dorsale wallonne seront systématiquement prolongés jusqu'à Mouscron.

LES NOUVEAUX HORAIRES VOYAGEURS.

En raison des travaux d'électrification et de modernisation de la ligne Mons — Manage, les trains Liège — Charleroi — Mons et vice-versa (série 3100 de la dorsale wallonne) circulaient via Ecaussinnes. Fin septembre 1980, ils reprendront leur ancien itinéraire, via La Louvière et desserviront à nouveau cette gare.

Ces trains circuleront suivant l'horaire cadencé ci-après :

	Minutes	Minutes
Charleroi	A. 08	D. 55
	D. 11	A. 53
Manage	A. 30	D. 32
	D. 31	A. 31
La Louvière	A. 38	D. 24
	D. 39	A. 23
Mons	A. 52	D. 10

Un gain de l'ordre de six minutes est ainsi réalisé sur le trajet Charleroi — Mons.

A la même date, un service omnibus sera instauré entre Mons et Manage selon l'horaire cadencé ci-après :

	Minutes		Minutes
Mons	D. 15	Manage	D. 13
La Louvière	A. 38	La Louvière	A. 23
	D. 39		D. 25
Manage	A. 50	Mons	A. 48

LIGNE 108 (BINCHE — LA LOUVIERE — BRUXELLES).

L'électrification de la gare de La Louvière permettra la mise en service d'un certain nombre de trains assurés par automotrices électriques entre cette localité et l'agglomération bruxelloise.

Le temps de parcours entre La Louvière et Bruxelles-Central, actuellement de 55 minutes, sera ramené à 46 minutes.

Toutefois, les trains des heures de pointe, tant du matin que du soir, continueront à être assurés en traction diesel, afin d'éviter aux voyageurs le désagrément d'un transbordement à La Louvière.