

# DOSSIER

GARES NON AUTONOMES DE 4<sup>e</sup> CLASSE



COLLECTION B. SCORIEL

Dans notre édition du mois d'avril, nous avons ouvert un nouveau dossier consacré aux gares non autonomes de 4<sup>e</sup> classe. Le premier article concernait la gare de Jambes, située dans le district SE. Nous poursuivons aujourd'hui avec la gare de Courcelles-Motte, bien qu'elle ne soit plus gare de 4<sup>e</sup> classe depuis septembre 1994. Pour mémoire, elle se trouve sur la ligne 124, Bruxelles-Charleroi, entre Luttre et Marchienne-au-Pont.

## LA GARE DE COURCELLES-MOTTE

Le samedi 29 juillet 1843, vers 14 h, le convoi royal inaugurant la ligne de chemin de fer de Braine-le-Comte à Namur passe en gare de Gosselies où

M. Fraikin fait fonction de chef de station.

La gare est établie, à proximité du canal de Charleroi à Bruxelles, à la limite de la ville de Gosselies et de la commune de Courcelles, le long de la route qui relie les deux localités. Le passage à niveau situé à côté de la gare subsistera pendant un siècle.

La ligne est officiellement ouverte le 2 août 1843 et la gare assure immédiatement un trafic important. Pour 1844, elle se classe en dixième position parmi les gares les plus importantes en ce qui concerne les expéditions de marchandises dites «de roulage». Si, cette année-là, il n'est chargé que deux wagons en gare de Gosselies, il y en aura 579 l'année suivante et près de 1 000 en 1846.

Charbonnages, verreries, émailleries, autant d'industries en expansion établies dans la zone desservie par cette gare et qui utilisent le chemin de fer pour leurs expéditions.

Les voyageurs embarqués sont déjà 16 000 en 1844 et ce chiffre ne fera qu'augmenter suivant l'évolution de la population de Gosselies et de Courcelles (Gosselies : 4 560 en 1840, 9 790 en 1890 - Courcelles : 3 975 en 1840, 13 440 en 1890).

M. Duvignaud remplacera M. Fraikin de 1844 à 1845. Ce sera ensuite M. Philippet qui assurera la fonction jusqu'en 1852. Il sera alors nommé chef de station de 3<sup>e</sup> classe et restera à ce poste jusqu'en 1861.

C'est au cours des dernières années de son mandat que

furent construits le bâtiment des recettes et le hangar aux marchandises.

Lorsqu'en 1861, M. Marchal succède à M. Philippet, il prend en même temps les fonctions de percepteur des postes et la gare change de nom pour s'appeler Gosselies-Courcelles.

M. Moreau, successeur de M. Marchal, sera élevé au grade de chef de station de 2<sup>e</sup> classe en 1870, poste qu'il occupera jusqu'en 1880.

Entre-temps, les industries voisines ont pu se raccorder aux voies de la gare tant d'un côté que de l'autre de la ligne de Charleroi à Luttre.

Cette disposition provoque de fréquentes traversées des voies principales compliquant l'exploitation de la gare.

Lorsque, en 1894, M. Clara, successeur de M. Marchal, quitte la gare de Gosselies-Courcelles, le bureau des Postes, bien que situé dans le bâtiment de la gare, devient indépendant. Les responsabilités du dirigeant de la gare étant, de ce fait, moins importantes, M. Barthele est nommé chef de station de 3<sup>e</sup> classe de la gare de Courcelles-Motte.

Vers 1910, afin de permettre un élargissement des voies, le bâtiment de la gare fut déplacé de plusieurs mètres. Les fondations furent mises à jour et posées sur un système de rails et de roues minuscules. La gare et la poste furent alors ripées par une cohorte de cheminots devant une foule de curieux.

En 1911, lorsque M. Chenot est installé comme chef de station, la gare reprend sa qualification de 2<sup>e</sup> classe qu'elle gardera jusqu'au 1<sup>er</sup> août 1962, date à laquelle elle deviendra dépendance de Monceau.

Mais entre-temps, la gare de Courcelles-Motte aura subi quelques modifications. Les plus importantes, au point de vue configuration des voies, se situent immédiatement après la Seconde Guerre mondiale.

Pour installer deux voies principales supplémentaires électrifiées, les installations ont dû être profondément modifiées. Les nouvelles voies principales allaient être parcourues par des trains rapides, il fallait y éviter les prises en pointe des aiguillages. Bien que la gare soit uniquement desservie par la formation de Monceau, les accès directs à partir de cette formation ainsi que de Luttre furent supprimés, les garages devaient se faire par rebroussement.

La gare fut équipée de quais hauts pour le trafic électrique et le couloir mixte pour piétons et pour voyageurs fut prolongé en dessous des nouvelles voies. Le pont vicinal qui avait permis la suppression du passage à niveau fut relevé de 60 cm.



Le service électrique sur les deux nouvelles voies principales débuta le 14 novembre 1949. Il se fera sur les deux autres voies principales le 25 novembre 1957.

La gare de Courcelles-Motte, dont les raccordements n'assuraient plus un trafic suffisamment important, fut déclassée le 1<sup>er</sup> août 1962 et devint d'abord dépendance de Monceau-Formation.

La gérance de la gare fut transférée à Luttre le 1<sup>er</sup> février 1973. La même année, la cabine de signalisation est supprimée, le block «tout relais» est installé au bâtiment voyageurs et le block automatique est mis en service entre Luttre et Courcelles-Motte.

A ce moment, la gare occupe encore près d'une dizaine d'agents : chef de gare, commis de mouvement, chargeurs et signaleurs. Le magasin est toujours en service, on y accepte les colis et on y livre et reçoit les bâches dont Glaverbel, le raccordé principal, est un gros utilisateur.

Hélas, bientôt, les voies accessoires situées à gauche (sens Charleroi-Luttre) des voies principales ne sont plus utilisées, et sont finalement démontées. De l'autre côté le trafic de Glaverbel est en baisse. En 1979, le magasin désaffecté est démolit. Le personnel perd quelques unités.

Le bâtiment de la gare est démolit en 1979/1980 et remplacé par un bâtiment neuf mis en service le 20 juillet 1980.

Un important marchand de mitraille – la SA Keyser et fils – s'installe entre la gare et le canal et vient ainsi compenser la perte de trafic avec Glaverbel.

En septembre 1994, le dernier chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Lucien Tamigneau, est supprimé d'emploi. La gare est maintenant desservie par un seul sous-chef de gare adjoint qui assure une prestation de 6 h 15 à 14 h 15. Le chargeur effectue l'entretien de la gare mais également celui d'autres dépendances de Luttre.

Au point de vue des installations de voies, la gare de Courcelles-Motte comporte d'abord quatre voies principales électrifiées équipées du block automatique. Aucun aiguillage n'est installé dans les trois premières de ces voies (voies A et B de la ligne 124 A et voie B de la ligne 124).

En voie A ligne 124, un aiguillage donne, par rebroussement, accès à un tiroir de manœuvre d'où il est possible d'atteindre un faisceau de trois voies de manœuvre. Cette liaison ainsi que les signaux qui la protègent sont commandés par le poste «tout-relais» de Courcelles-Motte qui en prend

la commande locale sur autorisation du block 14 de Luttre.

La gare conserve ainsi une certaine activité sur le plan des marchandises grâce à ses deux raccordés.

L'activité de la SA Keyser donne un trafic moyen journalier de cinq wagons, elle reçoit des mitrilles qu'elle traite et réexpédie vers les aciéries de Charleroi. Le placement et la reprise des wagons sur le raccordement sont assurés par la locomotive du train de desserte.

Le trafic de Glaverbel est moins important (deux wagons par semaine). Toutefois une réserve de cinq wagons spécialisés pour le transport de glaces est constituée sur les voies accessoires de Courcelles-Motte. Glaverbel dispose d'une locomotive de manœuvre qui est autorisée à circuler en gare de Courcelles-Motte sous la surveillance d'un agent de la gare.

Courcelles-Motte est desservi par un train venant de Luttre et garé par rebroussement. Ce train est accompagné d'un agent de la gare de Luttre chargé d'assurer les manœuvres en gare et sur le raccordement. Ce train est ensuite expédié vers Monceau-Formation.

Voici comment une des plus anciennes gares de la région de Charleroi a pu conserver un peu de vie, malgré la disparition de nombreuses industries charbonnières et verrières qui avaient assuré ses jours de pleine activité et malgré sa position géographique entre deux communes relativement florissantes mais dont le centre commercial et administratif est éloigné de la gare. □

**Association ferroviaire des Cheminots de Charleroi.**