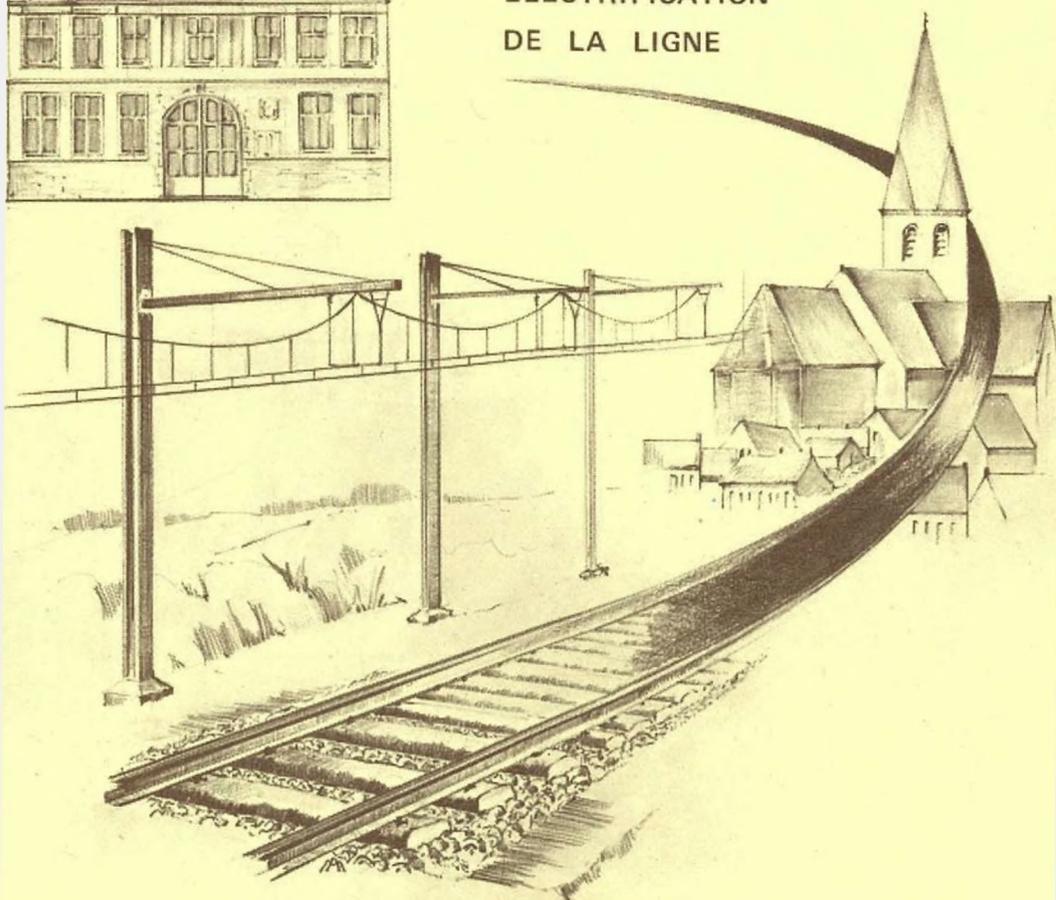


MAI 1979

ELECTRIFICATION
DE LA LIGNE



BRAINE - LE - COMTE - MANAGE - LUTTRE - PONT - A - CELLES

MAI 1979

ELECTRIFICATION

DE LA LIGNE

BRAINE - LE - COMTE — MANAGE — LUTTRE - PONT - A - CELLES

L'HISTORIQUE (*).

La Belgique peut s'enorgueillir, à juste titre, d'avoir créé le premier réseau de voies ferrées du continent.

C'est en effet le 1^{er} mai 1834 que S.M. le Roi Léopold I signait une loi définissant le principe d'exploitation du réseau.

La construction de la première ligne reliant Bruxelles à Malines fut réalisée en un an. L'inauguration eut lieu le 5 mai 1835.

La première locomotive de construction nationale, "LE BELGE", sortit le 30 décembre des Ateliers John Cockerill de Seraing.

Après 1835, le chemin de fer prit, en Belgique, un essor considérable. Une impressionnante toile de voies ferrées fut tissée sur tout le territoire, en dépit des faibles moyens techniques de l'époque.

La loi du 1^{er} mai 1834 prévoyait également l'établissement d'une liaison ferroviaire avec la France, via le Hainaut. Cette relation, dénommée à l'époque "LIGNE DU SUD", devait avoir pour origine Bruxelles-Bogards (la première gare du Midi) et passer par Hal, Tubize, Braine-le-Comte, Soignies, Jurbise, Mons et Quiévrain.

En application de la loi précitée, de nombreuses compagnies privées virent le jour dans le but de construire et d'exploiter des lignes de chemin de fer, qui furent appelées "lignes concédées".

E. WARDY publia en 1852 un "Guide de voyageur sur les chemins de fer de Mons à Manage et de Namur à Liège". Nous lui laissons la parole.

"Dans le système né de l'ensemble des dispositions législatives, le réseau de l'Etat, quoique formant un tout complet (...), présentait néanmoins, pour la partie méridionale, une double lacune, tant sous le rapport des relations entre les trois provinces du Hainaut, de Namur et de Liège, que sous le rapport de la communication des charbonnages du Levant de Mons ou du Centre avec le Railway de l'Etat, à MANAGE et vers MONS. C'est cette double lacune qu'offrit de combler la compagnie formée à Londres sous les auspices de personnalités représentées à Bruxelles par Monsieur William RAYNOLDS.

(*) Bibliographique.

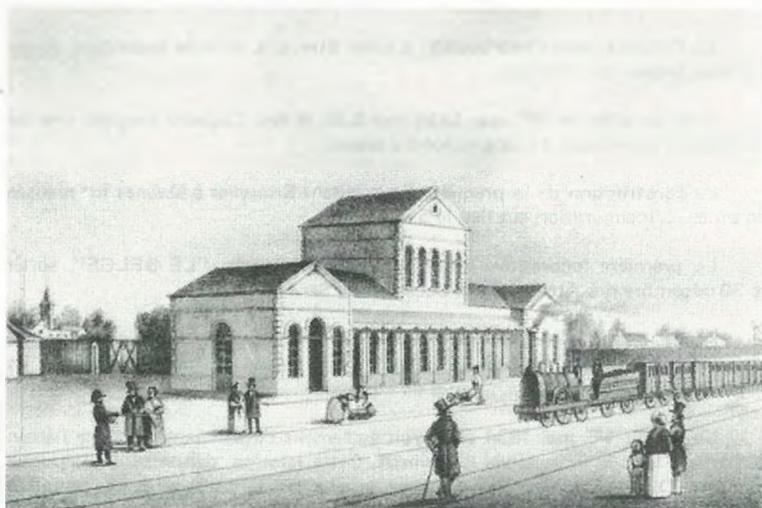
Atlas pittoresque des chemins de fer de Belgique par Alphonse Wouters (1840).

Guide indispensable du voyageur par J. Duplessy (1840).

Les 25 premières années des chemins de fer belges par H. de Lavelye (1860).

Guide du voyageur E. Wardy (1852).

La ligne des chemins de fer de Braine-le-Comte à Luttre par M.P. Vanbellingen (1979) que nous remercions tout particulièrement.



La station de Braine-Le-Comte en 1846.

Le 21 mai 1845 le gouvernement fut autorisé à traiter avec la compagnie ainsi formée, laquelle, par Arrêté Royal en date du 20 juin suivant, fut déclarée concessionnaire des chemins de fer de Namur à Liège et des charbonnages du Centre à Manage et Mons. Les statuts de la Société furent approuvés par Arrêté Royal du 12 août 1845''.

A cette époque, la ligne comportait sept stations intermédiaires entre Manage et Mons, desservant soit des concessions charbonnières, soit des sites industriels.

Les inaugurations des sections de cette ligne eurent lieu de 1848 à 1851.

La compagnie connut pourtant des revers, et elle ne put se procurer qu'à grand'peine les capitaux nécessaires à la poursuite des travaux.

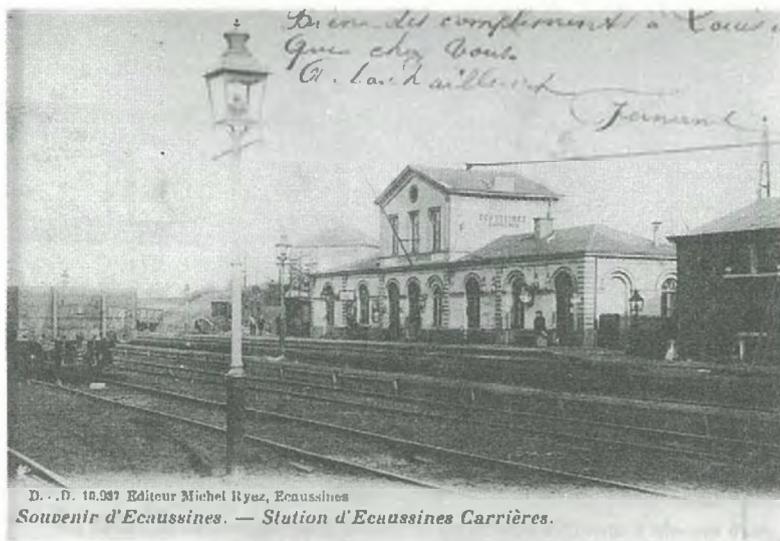
Par convention, en date du 28 juin 1854, elle donna à bail à la "Compagnie française du Nord" la section de Namur à Liège. De son côté, le Gouvernement belge exigea le transfert de la ligne Manage - Mons au réseau de l'Etat en payant à la Société le prix offert par la Compagnie du Nord.

Cette ligne fut reprise en vertu de la loi du 8 juillet 1858. L'Etat en assura l'exploitation, y compris les embranchements, ainsi que le matériel roulant et les approvisionnements. En outre, il décida de créer une liaison ferroviaire entre Braine-le-Comte et Charleroi.

Les ingénieurs et experts furent confrontés avec le problème du tracé.

L'intervention de la Chambre de Commerce de Charleroi amena l'Administration à infléchir le tracé prévu vers le sud afin de desservir la capitale du Pays Noir. Les demandes des charbonniers du Centre firent ainsi adopter l'itinéraire prévu dans le plan de l'ingénieur De Moor.

La desserte de Seneffe, au hameau de Manage, nécessitait, compte tenu de la topographie des lieux, l'inclinaison du tracé vers Braine-le-Comte ou Soignies et ce fut Braine-le-Comte qui fut choisi en faisant passer la ligne par Ecaussinnes afin de pouvoir desservir ses carrières.

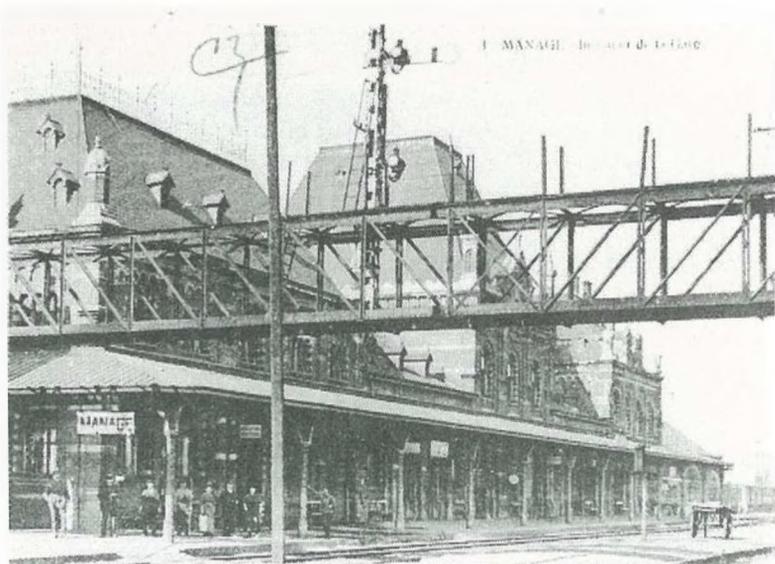


L'acquisition des terrains qui avait eu lieu vers 1840, soit à titre définitif pour la construction de la ligne, soit à titre temporaire pour l'entreposage des matériaux, fut suivie par des adjudications de trois grands chantiers : de Braine-le-Comte à Familleureux, de Familleureux à Gouy-lez-Piéton et de Gouy-lez-Piéton à Gosselies (ultérieurement Courcelles - Motte).

La première section, de Braine-le-Comte à Familleureux, fut adjugée le 1^{er} juin 1841 pour la somme de 689 000 F à Henri Victor Beaulieu de Liège, qui aménagea aussi la gare d'Ecaussinnes.

La deuxième section, de Familleureux à Gouy-lez-Piéton fut adjugée en juillet 1841 à Borguet et Fils de Liège. Ceux-ci construisirent aussi la première gare de Manage, le futur point de chargement des maîtres charbonniers du centre.

En 1843, le même entrepreneur aménagea la gare de Manage pour un supplément de 15 692 F.



Document Pastiels

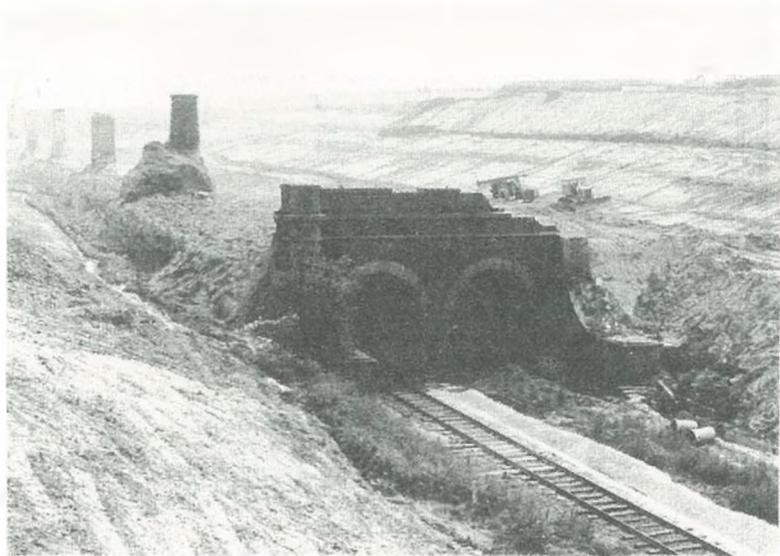
La troisième section, de Gouy-lez-Piéton à Gosselies, fut également adjugée à Henri Victor Beaulieu pour 799 400 F.

La construction du bâtiment de la gare de Braine-le-Comte fut confiée à Joseph Carlier de Liège en 1841.

La mise en service de la ligne entre Braine-le-Comte et Namur, longue de 70 km, nécessita l'édification de remises à locomotives à Braine-le-Comte, Charleroi et Namur.

Le tunnel de Godarville situé en fait sur le territoire de Gouy-lez-Piéton fut construit en 1843. Il semble que nulle raison n'exigeait à cet endroit un tunnel pour le passage de la voie ferrée. On raconte qu'à cette époque on estimait

que tout chemin de fer qui se respecte devait posséder son tunnel. En fait, lors de sa construction on creusa une tranchée et l'ouvrage fut recouvert ensuite d'une couche de terre, épaisse de 25 m. Bien que la ligne fut conçue pour la double voie, la nature du sol ne permit le placement que d'une seule voie.



„Le rail“ (Delise)

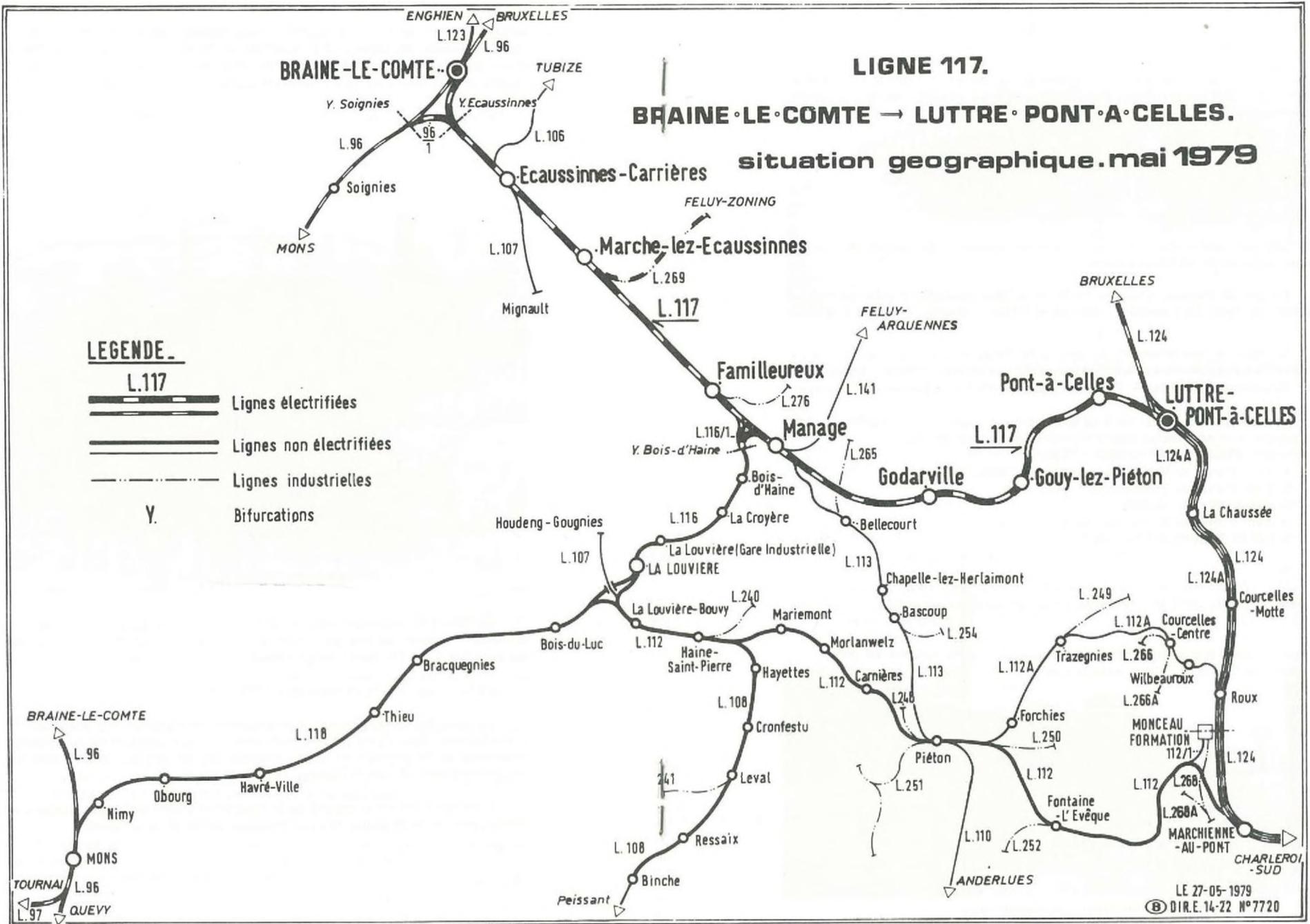
Disparition du tunnel de Godarville.

Au début de décembre 1842 la section de Braine-le-Comte à Manage était terminée du point de vue de l'établissement des voies et de la construction des ouvrages d'art. Dès lors, rien ne s'opposait à sa mise en service.

Ce fut chose faite le 28 décembre 1842.

La ligne fut donc ouverte provisoirement au transport des marchandises et des bagages. Tout s'était passé si rapidement que la fourniture des locomotives nécessaires se fit attendre et que la traction des convois dut être réalisée par des chevaux entre Braine et Manage.

L'inauguration de la totalité de la ligne entre Braine-le-Comte, Charleroi et Namur, eut lieu le 29 juillet 1843 en présence du Roi et de la Reine.



L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE BRAINE-LE-COMTE — MANAGE — LUTTRE — PONT-A-CELLES.

La décision d'instaurer la traction électrique sur la ligne a été prise en novembre 1970 et son électrification constitue un premier pas vers la modernisation du complexe ferroviaire de desserte de la région du Centre entre Mons et Charleroi.

Cette ligne constitue un lien important entre deux gares situées sur les axes radiaux :

- Braine-le-Comte sur la ligne Bruxelles — Mons;
- Luttre - Pont-à-Celles sur la ligne Bruxelles — Charleroi.

Elle est longue de 26 km et dessert un ensemble de communes dont la population est de 45 000 habitants.

La gare de Manage, située au milieu de la ligne, constitue le point de convergence des lignes La Louvière — Manage et Piéton — Manage. (Schéma p. 8 et 9).

La ligne de raccordement du zoning de Feluy se greffe sur la ligne entre Marche-lez-Ecaussinnes et Familleureux, ainsi que les lignes Tubize — Ecaussinnes et Ecaussinnes-Carières — Feluy de part et d'autre d'Ecaussinnes-Carières.

La clientèle qui utilise les 6 gares et points d'arrêts est importante, comme le prouve le nombre de voyageurs montés et descendus par jour :

- la gare d'Ecaussinnes-Carières : 2 700;
- le point d'arrêt de Marche-lez-Ecaussinnes : 680;
- le point d'arrêt de Familleureux : 340;
- la gare de Manage : 4 000;
- le point d'arrêt de Godarville : 560;
- la gare de Gouy-lez-Piéton : 320.



Ecaussinnes : la nouvelle gare.



Manage: la nouvelle gare.

AMENAGEMENTS REALISES DANS LE CADRE DE L'ELECTRIFICATION.

La pleine voie.

En pleine voie les travaux ont permis de relever la vitesse maximale autorisée de 90 à 120 km/h.

La signalisation a été entièrement modernisée, ainsi que les passages à niveau.

De longs rails soudés ont été posés, permettant une diminution de la charge d'entretien et une augmentation du confort de roulement.

Certains passages supérieurs ont dû être adaptés en fonction du gabarit électrique, soit par mise en place de nouveaux tabliers de pont, soit par abaissement des voies principales.

Enfin, les travaux les plus spectaculaires furent sans aucun doute la suppression du tunnel de Godarville. La mise à double voie y a permis d'augmenter la souplesse d'exploitation de la ligne.

Les gares.

La gare de Braine-le-Comte a été profondément remaniée de sorte que le trafic voyageurs de la ligne Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles peut être assuré sans interférence avec le trafic de la ligne Bruxelles — Mons:

- un faisceau de „trains de marchandises“ de 5 voies électrifiées à double issue d'environ 500 m de longueur utile fut également établi;
- trois nouvelles voies électrifiées à quai ont été créées ainsi qu'un nouveau couloir sous voies.

La gare d'Ecaussinnes-Carières a été aménagée et dispose à présent de 4 voies à quai dont 3 à double issue électrifiées.

Une faisceau permettra de faire face au trafic de marchandises engendré principalement par le zoning de Feluy.

La gare industrielle du zoning de Feluy comporte un faisceau de 7 voies à double issue.

La gare de Manage a été complètement remaniée et dispose de 5 voies à quai électrifiées.

Une nouvelle sous-station de traction électrique y fut construite pour assurer l'alimentation en énergie électrique de la ligne actuelle.

Le nouveau bâtiment de Manage fut conçu en fonction des besoins d'exploitation. Il abrite tous les locaux pour le service voyageurs mais aussi toute une série de locaux techniques.

Il a été réparti en quatre constructions distinctes, caractérisées par des styles différents, et répondant chaque fois aux exigences du service qu'elles devaient héberger. On a largement fait appel à la préfabrication, avec tous les avantages que cela représente.

Dans le nouveau bâtiment un poste de signalisation très moderne fut installé. La zone d'action de ce poste couvre la gare même et, ultérieurement, en télécommande, les gares d'Ecaussinnes-Carières et de Gouy-lez-Piéton.

L'avenir.

L'électrification de la ligne Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles constitue la première phase importante des travaux à réaliser entre Mons et Charleroi.

Elle permet le détournement par Soignies des trains qui circulent entre ces deux villes, l'exploitation pouvant être assurée dès à présent en traction électrique.

En outre la ligne Mons — Manage via La Louvière sera ainsi libérée du trafic principal voyageurs. Les travaux sur cette section pourront donc être accélérés.

Sur le tronçon Manage — La Louvière la vitesse maximale autorisée sera portée de 90 à 120 km/h. A La Croyère le passage à niveau rue Parmentier sera remplacé par un passage inférieur et un couloir sous voies pour piétons.

Entre La Louvière et Mons la vitesse maximale autorisée sera relevée jusqu'à 140 km/h.

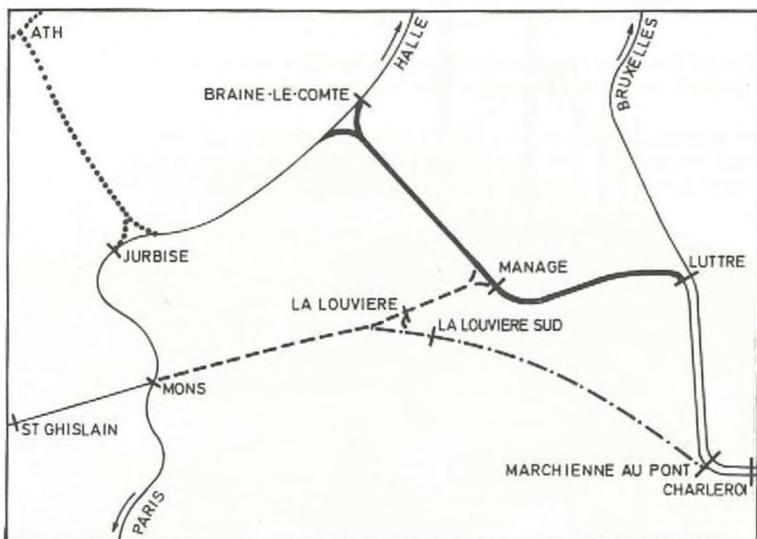
Les trois branches du triangle formé par La Louvière, Bracquegnies et La Louvière — Bouvy verront leur tracé amélioré considérablement pour permettre l'augmentation de vitesse. En même temps plusieurs passages à niveau

y seront supprimés. Les travaux nécessiteront une interruption totale de l'exploitation de la ligne entre Bracquegnies et La Louvière pendant plusieurs mois.

L'adaptation du niveau des voies à Obourg permettra la suppression du passage à niveau rue des Canadiens à proximité de la gare.

A Nimy, le tracé des voies sera adapté de façon à améliorer la courbe d'entrée de Mons.

Les installations de signalisation seront également complètement modernisées sur la ligne Manage – Mons via La Louvière. Outre Havré-Ville et Obourg qui seront dotés d'une nouvelle cabine de signalisation, la ligne sera entièrement équipée d'une signalisation automatique pour voie normale et contre-voie. Les installations de télécommunication seront aussi modernisées.



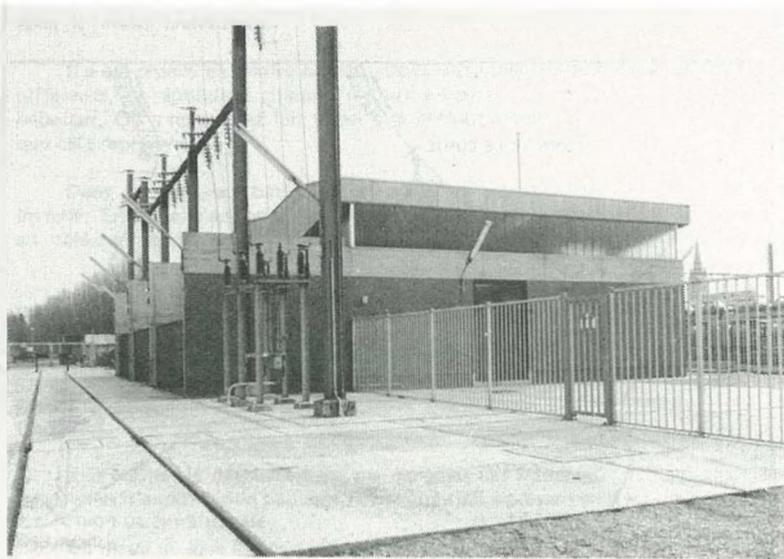
LIGNES POUR LESQUELLES L'ELECTRIFICATION A ETE REALISEE OU DECIDEE.

- | | |
|--|--|
| <p>———— EN SERVICE.</p> <p>———— ACHÉVÉ EN 1979.</p> <p>----- ACHÉVEMENT POUR 1980.</p> | <p>- · - · - · ACHÉVEMENT POUR 1982.</p> <p>·········· REALISATION APRES 1982.</p> |
|--|--|

La ligne La Louvière — Mons constituera un maillon de la dorsale wallonne électrifiée. Cette dorsale sera dotée d'un itinéraire nouveau sur la ligne entre Monceau et Piéton. En effet, La Louvière sera desservie par des nouvelles installations qui seront établies à hauteur du lieu-dit „Mitan des Camps". La nouvelle gare „La Louvière-Sud" qui y sera construite remplacera les gares actuelles de La Louvière - Bouvy et Haine-Saint-Pierre.

La liaison Charleroi — Mons ainsi établie permettra de réduire le temps de parcours de 45 minutes à 30 minutes (situation avant et après électrification).

Ce bref aperçu du programme d'investissements prévu dans la région du Centre démontre donc le souci de la SNCB de parachever l'infrastructure de la „dorsale wallonne", assurant par là, notamment, une liaison de meilleure qualité entre Charleroi et Mons.



Manage: la sous-station de traction électrique.

cliché Wey.

Le service des trains.

L'électrification de la ligne Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles ne trouvera bien entendu sa pleine utilisation que lorsque l'électrification sera étendue aux autres lignes du Centre.

Néanmoins, en première phase, l'électrification permettra:

- de desservir par automotrice la relation Braine-le-Comte — Luttre- Pont-à-Celles avec un temps de parcours réduit;

- le détournement des trains Mons — Charleroi via Manage pour alléger le trafic sur les autres lignes où les travaux d'électrification sont en cours;
- la desserte du zoning de Feluy par des rames tractées par des locomotives électriques.

APRES LA REALISATION DES PHASES ULTERIEURES D'ELECTRIFICATION, IL EST PREVU CE QUI SUIIT :

A partir de septembre 1980.

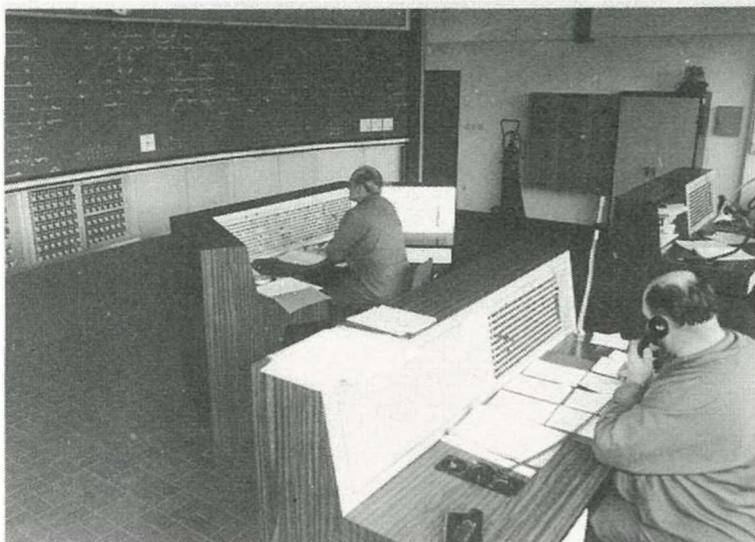
La liaison Manage — La Louvière — Mons sera terminée et les trains de la dorsale wallonne reprendront leur ancien itinéraire. La Louvière sera à nouveau desservie par ces trains dont l'horaire sera réduit de quelques minutes.

Les trains cadencés „Centre — Bruxelles” seront assurés en traction électrique et un service omnibus électrique sera instauré entre Manage et Mons.

En mai 1982 fin des travaux d'électrification de Mons à Tournai.

Les trains de la dorsale wallonne sont systématiquement prolongés jusqu'à Tournai et un service omnibus cadencé sera établi entre Mons et Tournai.

L'année 1982 verra également l'électrification de la ligne Marchienne — Piéton — La Louvière-Sud. A partir de ce moment, les trains de la dorsale wallonne circuleront en traction électrique de Liège à Mouscron et emprunteront l'itinéraire raccourci via Piéton.



Manage: cabine tout-relais.