

MAI 1979 : NOUVELLES GARES

Les investissements, fort importants, engagés par la SNCB, s'étalent souvent sur plusieurs années. La construction d'une nouvelle gare, l'électrification d'une ligne, cela prend d'autant plus de temps que les entreprises adjudicatrices des travaux n'ont pas toujours les coudées franches : le trafic doit être maintenu en parallèle, dans les meilleures conditions de sécurité.

Aussi, les nouveautés que nous présentons ici ne sont pas à mettre au bilan de 1978. Les décisions remontent bien plus loin. Mais c'est en 1978, malgré tout, que furent accomplis des travaux dans lesquels le public a pu voir le terme de son attente, la fin des menus désagréments qu'il a dû subir.

Mai 1979 fut une période faste : à deux reprises, Monsieur Jos Chabert, Ministre des communications, a rehaussé de sa présence les cérémonies d'inauguration. Voyons-en le détail.

HUY-NORD

La première gare de Huy-Nord fut mise en service en 1892, sur le raccordement direct Liège-Namur, qui remplaçait l'ancien système de deux tronçons, Namur-Huy et Liège-Huy, dont la jonction se faisait dans une gare à rebroussement.

Mais cette gare ne répondait plus aux critères fonctionnels.

Mieux valait la remplacer par une autre, plus adaptée aux besoins de l'exploitation moderne.

Le 16 mai dernier, le nouveau bâtiment, long de 83 mètres, large de 12, fut inauguré officiellement. Ce bâtiment inclut la cabine de signalisation très moderne, construite antérieurement, et dont le fonctionnement devait se poursuivre durant les travaux de construction de la gare, y compris la période de battage des pieux, au cours de laquelle l'entrepreneur des travaux dut redoubler de prudence, afin de ne pas nuire aux systèmes électroniques, très délicats, de cette cabine. Comme à Roulers, le bâtiment nouveau doit s'intégrer dans un complexe de communications, comprenant gare d'autobus et parking. Mais ceci sera réalisé en 1980.

La gare présente un aspect moderne, avec



Huy-Nord : une nouvelle gare bien intégrée dans le paysage régional

ses éléments de façade en béton préfabriqué et ses chassis en aluminium.

Mais sa conception a tenu compte des ressources régionales : 50 m³ de pierre en provenance des carrières de Vinalmont entrent dans la maçonnerie, et la toiture est faite d'ardoises fournies par les ardoisières de Warmifontaine et de Martelange.

MANAGE

C'est le 29 juillet 1843 que le Roi et la Reine inaugurèrent la ligne Braine-le-Comte - Charleroi - Namur, l'année même où fut construit le tunnel de Godarville, sans nécessité absolue, a-t-on souvent dit, sinon que tout chemin de fer qui se respecte devait posséder son tunnel.

Depuis le 22 mai dernier, la ligne de Braine-le-Comte à Luttre-Pont-à-Celles est ouverte à la traction électrique.

Elle constitue un lien important entre deux gares situées sur les axes radiaux Bruxelles - Mons et Bruxelles - Charleroi. Longue de 26 kilomètres, elle dessert un ensemble de communes d'une population totale de 45.000 habitants et aussi le raccordement ferroviaire du zoning industriel de Feluy.

Les travaux d'électrification ont permis quelques améliorations notables : élévation de 90 à 120 km/h de la vitesse en pleine voie, modernisation de la signalisation et des passages à niveau, mise à double voie entre Godarville et Gouy-lez-Piéton, grâce à la suppression du tunnel...



Manage : électrification nouvelle, gare aux lignes modernes

La gare de Braine-le-Comte a été profondément remaniée, de sorte que le trafic vers Luttre-Pont-à-Celles puisse être assuré sans interférence avec celui de la ligne Bruxelles - Mons. La gare d'Ecaussines-Carrières a été aménagée; elle dispose à présent de quatre voies à quai. La gare de Manage a été complètement remaniée également, et dispose aujourd'hui de cinq voies à quai électrifiées. Le nouveau bâtiment de Manage fut conçu en fonction des besoins d'exploitation. Il est réparti en quatre constructions distinctes, caractérisées par des styles différents et répondant aux exigences des services qu'elles hébergent.

L'électrification de cette ligne constitue la première phase d'importants travaux à réaliser entre Mons et Charleroi. En 1982, le réseau de cette région sera entièrement sous tension ainsi que toute la dorsale wallonne, de Liège à Mouscron. Si bien que cette inauguration du 22 mai, mieux qu'un aboutissement, donne, en quelque sorte, le coup d'envoi d'une nouvelle partie qui va se jouer.