



Charleroi: de nouvelles installations plus performantes pour un meilleur service à la clientèle

Dans le cadre du plan décennal d'investissement 1996 - 2005, la SNCB a entamé le développement dans la région de Charleroi d'un important programme de constructions destinées à regrouper et à rationaliser ses activités de maintenance du matériel roulant. Les travaux, dont le montant total s'élèvera à quelque **2 milliards de FB**, portent sur l'implantation de trois nouvelles installations: un atelier de maintenance des locomotives, des automotrices et autorails à l'est de Charleroi, un atelier de maintenance des wagons à Monceau et un hall de maintenance des voitures à Châtelet, opérationnel depuis peu. Une fois ces travaux terminés, la SNCB disposera d'outils extrêmement performants qui lui permettront d'assumer de manière plus efficace et plus économique la maintenance de son parc de matériel roulant, et ce notamment grâce à une accélération des opérations d'intervention.

D'autres réalisations concernant plus directement les voyageurs sont également prévues en gare de Charleroi: outre la construction d'un nouveau parking de 200 places au sud-est de la gare et le prolongement du couloir sous-voies qui permettra d'y accéder, on prévoit en gare-même la création d'un nouveau centre de voyages plus convivial et mieux équipé.

Tous ces investissements contribueront à renforcer l'important rôle de noeud de communications que jouent la gare de Charleroi et ses installations satellites au sein du réseau ferroviaire belge.



Les investissements:

Les investissements consentis par la SNCB en région carolorégienne sont des plus importants. La réalisation de l'ensemble des travaux entraînera une meilleure gestion en matière de maintenance du matériel, une évolution qui ne manquera pas de se répercuter au niveau des voyageurs par l'assurance d'un service toujours plus performant.

Atelier de maintenance des locomotives, automotrices et autorails de Charleroi-Sud-Quai:	1,200 milliards de FB
Atelier de maintenance des wagons de Monceau-sur-Sambre:	455 millions de FB
Hall de maintenance des voitures de Châtelet:	161 millions de FB
Installations de vidange des WC fermés à Châtelet:	51 millions de FB
Améliorations en gare de Charleroi-Sud	études en cours

Un important noeud ferroviaire

La gare de Charleroi, avec ses 14.500 voyageurs par jour, figure au troisième rang des gares les plus importantes de Wallonie, après Namur et Ottignies. En semaine une moyenne de 245 trains de voyageurs et 125 convois de marchandises s'y succèdent quotidiennement.

La forte concentration industrielle caractérisant le bassin de Charleroi a justifié le développement d'un réseau aux nombreuses ramifications. Très étoffées, celles-ci assurent des liaisons vers:

- Bruxelles, via Luttre, Nivelles et Braine-l'Alleud (ligne 124);
- Namur, via Châtelet, Tamines, Auvelais et Jemeppe-sur-Sambre (ligne 130);
- Mons, via la Louvière (ligne 118);
- La Louvière, via Luttre et Manage (ligne 117);
- Ottignies, via Fleurus (ligne 140);
- Couvin, via Walcourt, Philippeville et Mariembourg (ligne 132);
- Erquelinnes et Jeumont via Thuin (ligne 130a).

L'importance de Charleroi, tant en termes de fréquentation qu'en ce qui concerne les possibilités offertes, a amené la SNCB à renforcer ses efforts de modernisation et à poursuivre sa politique d'amélioration du service et du confort offert aux voyageurs. Les investissements qui y ont été programmés s'inscrivent dans cadre du plan décennal d'investissement 1996 - 2005 adopté par le Gouvernement fédéral, en application du plan STAR 21.

Pour la région carolorégienne, ces efforts se traduisent entre autres par:

- la mise en circulation d'un **matériel roulant** ultramodeme:
 - Depuis septembre 96, des **voitures I 11** ont été progressivement mises en service sur l'axe Charleroi - Bruxelles - Anvers. Bénéficiant d'une climatisation performante et d'une excellente isolation acoustique, équipées de suspensions pneumatiques et de WC en circuit fermé, ces voitures offrent un niveau de confort proche de celui des TGV.

- Des **voitures M4** modernisées: tant la livrée extérieure que l'équipement intérieur de ces voitures (dont la conception remonte à 1978) ont été entièrement revus: les systèmes de chauffage et de climatisation ont été améliorés, tandis que le remplacement des revêtements de sol et le nouvel habillage des sièges leur confèrent un look résolument moderne.
- La mise en service en 1998 d'**automotrices AM 96** (au confort équivalent à celui des I11) sur la dorsale wallonne;
- La mise en circulation progressive, à partir de 1999, de nouveaux **autorails diesel** sur la liaison Charleroi-Sud - Walcourt - Mariembourg - Couvin (lignes 132 et 134). Ces autorails offriront un niveau de confort quasi comparable à celui des voitures I11.
- des transformations destinées à améliorer les conditions d'accueil des voyageurs en **gare de Charleroi-Sud**;
- des **travaux de voies** à l'entrée de la gare de Charleroi (côté Namur) de manière à permettre une accélération du trafic qui emprunte cette courbe;
- le remplacement des ponts sur la **ligne 130a** (Charleroi - Erquennes), afin d'offrir de meilleures possibilités de développement du trafic marchandises de et vers la France;
- de très importants investissements destinés à **optimiser la maintenance** du matériel roulant en vue d'accroître la disponibilité du matériel roulant et d'en assurer la meilleure fiabilité possible (ces investissements sont décrits dans le détail ci-après).

En ce qui concerne l'**offre des trains**, un certain nombre d'améliorations sont prévues dans le cadre du nouveau plan IC/IR qui sera d'application dès le 24 mai 1998:

- La **liaison IR Charleroi - Liège** deviendra une liaison Bruxelles - Namur via Charleroi;
- Les trains de la "**dorsale wallonne**" (Liège - Namur - Charleroi - La Louvière - Mons) seront prolongés jusqu'à Lille, offrant ainsi toutes les heures une liaison directe avec cette ville;
- Dans le service cadencé ou en heures de pointe, des **liaisons directes avec Bruxelles** seront mises en place au départ des gares de Jemeppe-sur-Sambre, d'Auvélais, de Tamines et de Châtelet;



- L'IR Charleroi - la Louvière sera accéléré;
- Les voyageurs en provenance de Charleroi bénéficieront à La Louvière de meilleures correspondances avec les trains en direction de Binche;
- Un renforcement de l'offre de trains de pointe sur la ligne 124 Bruxelles - Charleroi;
- Enfin, dès le 14 décembre 1997, Charleroi deviendra une "ville TGV" en bénéficiant de deux liaisons **Thalys** quotidiennes avec Paris.

Charleroi-Sud-Quai : un nouvel atelier intégré de maintenance des locomotives, automotrices et autorails à Charleroi

Le matériel de traction, souvent soumis à rude épreuve de par l'usage intensif qui en est fait, doit être entretenu régulièrement afin d'offrir la plus grande disponibilité possible. Parfois, il arrive également que des réparations plus importantes doivent être effectuées, à la suite d'avaries ou d'incidents divers. C'est le rôle des ateliers de traction qui sont chargés d'assurer la maintenance courante de ce type de matériel. Désireuse d'améliorer leur efficacité, la SNCB a décidé de concentrer et de regrouper ce type d'activités en un nombre plus réduit d'ateliers à la fois mieux répartis géographiquement et mieux équipés.

Le nouvel atelier de **Charleroi-Sud-Quai**, qui remplacera celui de Monceau devenu par trop vétuste et trop exigu pour les nouvelles missions à assumer, répondra parfaitement aux exigences précitées. Représentant un investissement de 1,2 milliards de FB, cet atelier sera entièrement consacré à la maintenance des locomotives électriques et diesel, ainsi qu'à celle des automotrices et autorails.

L'atelier sera édifié à Marcinelle, sur un terrain de 17 hectares appartenant à la SNCB et situé entre la Sambre et la ligne 130c (vers Couillet), au lieu-dit "Charleroi-Sud-Quai". Ce site, qui était occupé auparavant par un ancien faisceau de voies desservant des installations de Cockerill-Sambre, s'est révélé idéalement situé - parce qu'à la fois proche des gares de Charleroi et de Monceau, ainsi que du poste d'entretien de Châtelet. Une fois opérationnel, l'atelier sera à même d'assurer la maintenance de 81 locomotives électriques, de 120 automotrices, de 125 locomotives diesel et d'autorails appartenant à diverses séries.

Des équipements de pointe

D'une longueur de 180 m sur 110 m de large, le nouveau bâtiment sera subdivisé en quatre halls pour les opérations de maintenance. Il comprendra également un bâtiment pour le personnel (vestiaires, sanitaires, restauration) ainsi que pour les services administratifs et techniques. Il occupera une superficie de près de 20.000 m² et sera équipé des derniers perfectionnements technologiques mis au point en la matière.

D'une conception moderne inspirée notamment de certains exemples français et allemands, les installations offriront tous les avantages d'un atelier "passant": les voies traversant l'atelier de bout en bout, les engins de traction qui doivent faire l'objet d'un entretien pourront entrer d'un côté et sortir de l'autre sans avoir à rebrousser chemin, ce qui évitera bon nombre de manoeuvres parfois complexes et gênantes pour l'efficacité des interventions. Cette disposition constituera une première en Belgique dans le domaine de la maintenance du matériel de traction.

Chaque hall sera spécialisé dans certaines opérations bien spécifiques:

Hall 1:

Ce hall sera consacré à la maintenance tant cyclique qu'accidentelle des locomotives électriques et diesel. Il comprendra 3 voies "passantes" sur pilotis et sera équipé d'un podium d'accès à la salle des machines ainsi que d'une galerie d'accès aux toitures des engins de traction.

Hall 2:

Ce hall comprendra 3 voies "passantes". Deux types d'intervention y seront effectuées:

- les visites approfondies des locomotives diesel;
- le levage des locomotives diesel et électriques ainsi que l'entretien des bogies (berceaux contenant les essieux de l'engin).

Hall 3:

Ce hall comportera trois voies dont une "passante". Parmi celles-ci, l'une servira au levage des automotrices triples ou doubles pour les travaux ne pouvant être effectués dans le hall 4. Il comprendra également une voie destinée aux travaux spéciaux de longue durée ainsi qu'une autre réservée aux visites approfondies pour les autorails diesel. L'ensemble sera complété par une cabine de nettoyage équipée de deux stands (dont l'un doté de vérins de levage) pour locomotives.

Hall 4:

Ce hall affecté à la maintenance des automotrices sera équipé de trois voies "passantes".

Trois niveaux de travail seront possibles:

- 2,6 m (travaux sous caisses)
- + 0,9 m (passerelles donnant accès aux automotrices)
- + 3,9 m (accès aux toitures des automotrices à l'aide d'une nacelle équipée d'une potence de levage).

Cette disposition permettra des interventions simultanées à la fois sous le matériel de traction, à hauteur de certains équipements spécifiques (coffrets électriques notamment) et sur le toit des véhicules inspectés.

Parmi les particularités de l'atelier, il faut mentionner l'adoption de la technique des rails "éclipsables" pour la maintenance des automotrices dans le hall 4. Posés sur des pilotis, les rails éclipsables pourront être escamotés temporairement par sections pour permettre le retrait par le bas des grosses pièces comme des essieux ou des moteurs qui doivent être changés. Par rapport à la technique ancienne qui nécessite un levage de la caisse des véhicules, le gain de temps sera particulièrement appréciable: il ne faudra plus que quelques heures pour remplacer les essieux d'une automotrice alors que ce type d'intervention nécessite à l'heure actuelle plus d'une journée de travail. L'accélération de ces opérations réduira ainsi considérablement le temps d'immobilisation du matériel et augmentera sa rentabilité.

Par ailleurs, de multiples mesures seront prises afin de protéger l'environnement. Parmi celles-ci, il faut citer la construction d'une station d'épuration des eaux usées et la création d'un parc à conteneurs pour les déchets qui, triés sur place, seront enlevés régulièrement avec toutes les précautions requises.

Actuellement, l'Atelier de Monceau emploie environ 150 personnes. Compte tenu de l'accroissement du parc de véhicules à entretenir, de l'adjonction des autorails et de l'augmentation du nombre de locomotives en général, la mise en service des nouvelles installations de Charleroi-Sud-Quai fera passer cet effectif à 270 agents. Les travaux ont commencé en janvier 1997 et se termineront en mars 1999.

Monceau-sur-Sambre:

un nouvel atelier de maintenance des wagons à la pointe du progrès

Dans le cadre de la restructuration de ses activités de maintenance du matériel roulant, la SNCB a aussi redistribué les unités chargées de la **maintenance des wagons de marchandises**. En fonction des interventions à effectuer, ceux-ci sont transférés tantôt vers les ateliers centraux pour y subir des entretiens approfondis et réguliers, tantôt vers d'autres unités spécialisées dans les réparations légères et accidentelles qui doivent parfois être réalisées à la suite de petits incidents ou d'accidents divers.

C'est pour effectuer ce dernier type d'interventions qu'un nouveau centre de maintenance des wagons sera construit à Monceau, en remplacement des installations existantes devenues inadaptées aux exigences actuelles.

Cette décision, qui se justifie amplement par l'importance des activités assurées à la gare de formation de Monceau (la deuxième en importance après Anvers), s'inscrit aussi logiquement dans la politique de regroupement des activités de maintenance suivie par la SNCB.

Le nouvel atelier concentrera ainsi en un même lieu des activités qui étaient jusqu'à présent dispersées en divers endroits - notamment à Saint-Ghislain (dont l'atelier de maintenance a aujourd'hui fermé ses portes) et à Luttre (où le centre autonome de maintenance des wagons sera supprimé en 1998).

Jouant un rôle central au niveau du District Sud-Ouest, cette nouvelle unité permettra d'assurer avec efficacité la maintenance d'une partie du parc de wagons de la SNCB ainsi que de ceux appartenant à certaines sociétés privées (ABTS, Saint-Roch, ACE et On Rail).

Une conception ultra-moderne

L'atelier comportera deux grands halls équipés de voies "passantes", une conception qui permettra d'accélérer le travail en effectuant la majorité des interventions en un minimum de temps. Celles-ci consisteront essentiellement en des réparations accidentelles rendues nécessaires à la suite d'accidents ou d'incidents divers.

- Le premier hall sera spécialisé dans les révisions importantes et nécessitant des immobilisations assez longues - avec ou sans levage des wagons - : vérification des organes de roulement, des suspensions et des freins, réglage des bogies, etc.
- Le second hall sera affecté aux interventions courantes: petites réparations, graissages annuels, révisions des organes de roulement, etc.

Ces investissements permettront une productivité beaucoup plus élevée que par le passé: les réparations les plus importantes, qui pouvaient précédemment entraîner une immobilisation de 4 à 5 jours, se feront désormais en 24 heures. Il en ira de même pour les plus petites interventions, qui prenaient auparavant 2 jours et demi, et qui pourront désormais être réalisées en moins de 24 heures.

L'ensemble sera complété par un bâtiment administratif comprenant également des locaux techniques et un magasin. En outre, un stand de levage extérieur équipé de protections antidéflagrantes permettra la maintenance des wagons spécialisés dans le transport des produits volatils.

Des mesures particulières ont été prises afin de préserver l'environnement: les eaux usées seront traitées dans une installation d'épuration prévue à cet effet.

Les travaux, qui s'étaleront sur deux ans, ont débuté en août 1997 et se termineront en décembre 1998. Ils représentent un investissement de 455 millions de FB.

Châtelet:

construction d'un nouveau hall de maintenance de voitures

Soucieuse d'améliorer le confort de ses voyageurs, la SNCB a entrepris de renouveler ou de moderniser son matériel roulant tout en veillant, de la manière la plus économique possible, à en optimiser la maintenance. Cette évolution a conduit la SNCB à réorganiser ses méthodes de travail ainsi qu'à rationaliser ses centres d'activités afin d'y concentrer ses investissements en équipements performants.

C'est dans ce contexte que la décision a été prise d'établir un tel centre dans la région de Charleroi, un choix d'autant plus justifié que celle-ci joue un très important rôle de carrefour ferroviaire dans le domaine du trafic voyageurs. Dans cette optique, les installations de maintenance et de garage du matériel roulant qui existaient déjà à Châtelet seront développées afin d'accroître leur degré de performance.

Le poste d'entretien technique de Châtelet est situé sur la ligne 130 Charleroi - Namur, au-delà de la gare de Châtelet (au lieu-dit Port de la Praye). Jusqu'à présent, l'essentiel de ses activités consistait à assurer l'entretien quotidien du matériel roulant dont il avait la gestion: nettoyage, approvisionnements divers, etc. Avec la mise en service des nouvelles installations, Châtelet a élargi son domaine d'intervention à la **maintenance régulière ou accidentelle de quelque 240 voitures**, et ce grâce à un effectif d'une centaine de personnes.

Les travaux ont porté sur la construction d'un hall qui permet d'effectuer en un même lieu l'ensemble des interventions à réaliser sur les voitures, sans que celles-ci doivent être transférées ailleurs. Il en résulte une réduction appréciable des temps d'immobilisation.

Les nouvelles installations, dont la construction a commencé en novembre 1995, sont opérationnelles depuis septembre 1997. Elles représentent un investissement de 161 millions de FB.

S'étendant sur une superficie de 2.115 m², le hall de Châtelet comprend 9 stands de travail répartis sur 3 voies longues de 90 m, dont deux "passantes". Un pont roulant d'une capacité d'une tonne surplombe les voies pour se déplacer sur toute la longueur du hall. L'un des stands a été équipé d'une installation de levage qui permet le remplacement rapide d'essieux ou de bogies complets. Un autre a été doté d'installations haute tension afin de procéder à des essais (de chauffage, etc.)

En vue de faciliter l'accès du personnel de maintenance aux équipements des voitures, le niveau du sol ainsi que la profondeur des fosses ont été abaissés à respectivement - 0,9 m et - 1,15m.

Diverses opérations à caractère périodique ou plus accidentel sont effectuées à Châtelet: des "visites complètes" - prévues tous les six mois et qui sont réalisées en une trentaine d'heures; des "grandes visites générales" - qui ont lieu tous les six ans et représentent une charge de travail d'une centaine d'heures pour une immobilisation ne dépassant pas 4 jours; et enfin des interventions nécessitant le retrait des voitures de leur rame, afin d'y procéder - en une trentaine d'heures de travail - à diverses réparations consécutives à des incidents et à des accidents.

Un stand de nettoyage des bogies, installé à l'extérieur côté Charleroi, complète ces installations. Il permet le nettoyage des organes de roulement avant la rentrée des voitures dans le hall. De l'autre côté, un portique extérieur de 10 tonnes a été aménagé en vue de pouvoir décharger et recharger les trains de roues ou les bogies.

Parmi les travaux entrepris à Châtelet, il faut encore mentionner le bétonnage de toutes les pistes de circulation menant au faisceau de voies. Cette amélioration facilite grandement l'acheminement de matériels divers le long des voitures, en garantissant - quelles que soient les conditions atmosphériques - un accès aisé à celles-ci. Ces pistes bétonnées contribuent aussi à maintenir propres les revêtements de sol des voitures

A ces améliorations s'ajoute encore la mise en service d'une installation de vidange des WC fermés pour les voitures voyageurs (I11 et M4 modernisées) en service sur la relation Charleroi-Anvers. La construction de ce bâtiment technique de 10 m sur 3m40 et de la station d'épuration attenante, représente un investissement de 51 millions de FB, qui s'ajoutent ainsi aux 161 millions de FB du hall de Châtelet.

* * *

Travaux d'aménagement de la gare de Charleroi-Sud

Au-delà des modernisations citées ci-dessus, qui visent à assurer un service plus performant, les voyageurs qui fréquentent la gare de Charleroi-Sud pourront bientôt bénéficier de nouvelles améliorations destinées à leur offrir directement davantage de confort et de facilités.

Parmi les projets destinés à faciliter la vie des voyageurs figurent tout d'abord la construction d'un deuxième parking de 200 places au sud-est de la gare, près du Pont Saint-Roch, ainsi que le prolongement du couloir sous voies côté Namur. Ces travaux, qui représentent un investissement de 18 millions de FB, ont commencé début septembre.

La construction du **nouveau parking** portera le nombre total de places de parking disponibles à 512. Ces travaux iront de pair avec le réaménagement de l'un des deux **passages sous-voies** existant actuellement à Charleroi-Sud. Le tunnel qui se présentait en cul-de-sac (côté Namur) sera en effet prolongé afin d'offrir, depuis le bâtiment de la gare, un accès direct au futur parking ainsi qu'à la rue de la Villette. L'aménagement de ce deuxième passage devrait permettre une meilleure répartition des flux de voyageurs, surtout pendant les heures de forte affluence.

Parallèlement à ces travaux d'infrastructure, la SNCB va également aménager en gare de Charleroi un nouveau **Centre de Voyages**, en lieu et place des installations existantes. Celles-ci seront transformées de manière à pouvoir accueillir les voyageurs dans un cadre plus convivial, notamment grâce à l'installation de guichets ouverts.

Enfin, soucieuse de rendre à la gare de Charleroi son image originelle, la SNCB envisage également le ravalement de sa façade côté ville ainsi que l'enlèvement de deux annexes qui y sont accolées - l'aspect de ces dernières nuisant à la cohérence architecturale de l'ensemble.

Ces projets se situent dans la droite ligne de la transformation des abords de la gare pour lesquels la Ville de Charleroi a entamé de très importants travaux d'aménagement en vue de redonner à cet espace public la qualité urbanistique qui lui revient.

Principales améliorations apportées en gare de Charleroi-Sud au cours de ces dernières années

- 1992 installation de nouveaux services pour les trafics intérieur et international (connexion au système SABIN)
- 1992 réfection du couloir sous voies côté Bruxelles
- 1992 modernisation du press-shop
- 1992 installations de poubelles géantes sur les quais

- 1993 réfection du trottoir devant la gare
- 1993 diffusion d'une ambiance musicale en gare
- 1993 inauguration du nouveau buffet de la gare
- 1993 création d'une brigade d'entretien des gares

- 1994 pose de sièges sur les quais
- 1994 adaptation des caissons lumineux sur les quais et dans les couloirs sous voies
- 1995 renouvellement des panneaux porte-horaires
- 1995 installation du système C.ZAM (paiement par carte bancaire)
- 1995 inauguration du nouveau parking de 105 places pour la clientèle, à l'entrée de la gare

- 1996 remplacement des micros aux guichets des voyageurs
- 1996 placement de portes automatiques pour l'accès à la salle des pas perdus
- 1996 installation de nouveaux bancs métalliques dans la salle d'attente
- 1996 renouvellement du quai n°1
- 1996 renouvellement complet de la signalétique

