

## **La ligne 109**

**de Mons à Chimay**

La ligne 109 est curieuse à un double titre.

Entreprise par une société privée, elle a été achevée par l'État belge.

Sa construction a été réalisée de manière très désordonnée: d'abord une ligne au nord, de Mons à Bonne-Espérance, ensuite une autre, de Thuillies à Beaumont, et finalement toute une série de petits raccords au nord et au centre et un prolongement progressif vers le sud.

Dans cette étude, on trouve les origines de la 109 dans le Centre, la construction peu rationnelle de la voie ferrée, une promenade-découverte de la ligne et, brièvement, son démantèlement.

Les plans sont de l'auteur sauf celui de Fauroeux dessiné par Réginald Dumont de Chassart. Les premiers plans de la promenade sont sans doute de l'auteur de celle-ci.

Première édition

Un travail de ce genre est perfectible. Certains renseignements complémentaires peuvent être donnés par d'autres personnes, dont les lecteurs de ce livret. Ces nouvelles informations pourront être reprises dans une seconde édition.

## 1. Les premières lignes belges

(carte n° 1)

En Belgique, la première ligne de chemin de fer, celle de Malines-Bruxelles, fut inaugurée le 5 mai 1835.

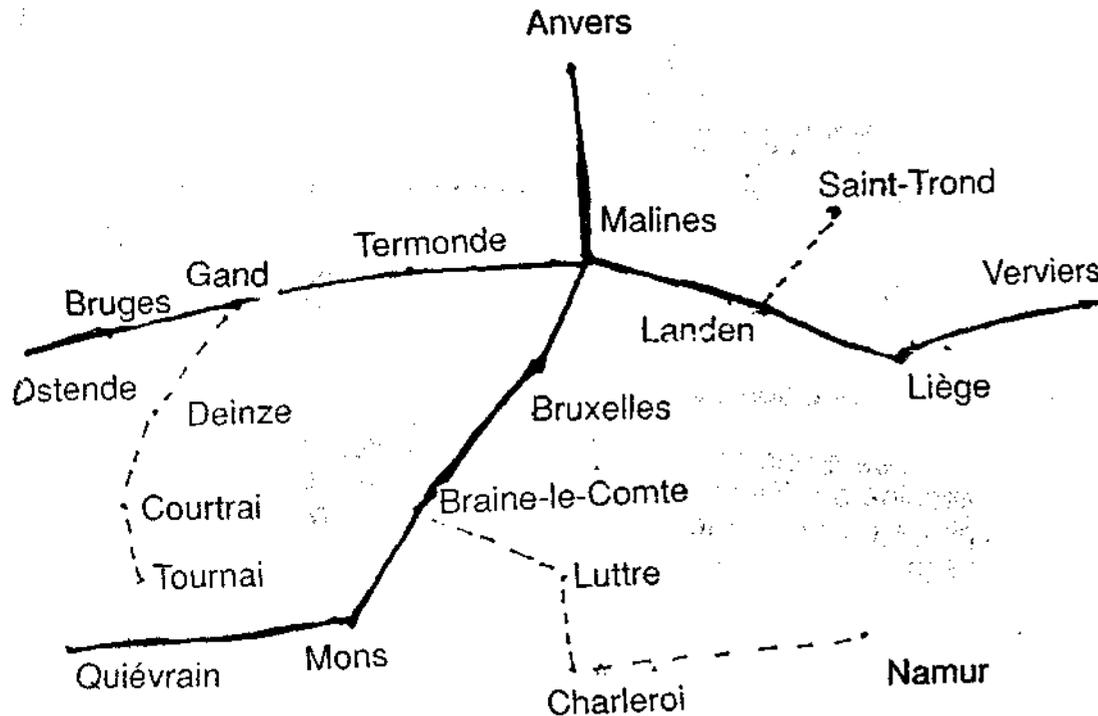
La loi du 1er mai 1834 avait prévu au départ de Malines

- à l'est, vers la Prusse (24-10-1843) par Louvain (20-09-1837), Landen (02-04-1838), Liège (01-05-1842) et Verviers (24-10-1843)
- au sud, vers Bruxelles et la frontière française par Braine-le-Comte (31-10-1841), Mons (19-12-1841) et Quiévrain (14-11-1842)
- au nord, vers Anvers (03-05-1836)
- à l'ouest, vers Ostende (20-08-1838) par Termonde (15-09-1837), Gand (28-09-1837) et Bruges (12-08-1838)

La loi du 26 mai 1837 complète la construction de

- la ligne Gand, Tournai (24-10-1842) et frontière française par Deinze (25-08-1839), Courtrai (22-09-1839) et Mouscron (24-10-1842)
- la ligne Landen à Saint-Trond (06-10-1839)
- la ligne Braine-le-Comte à Namur (02-08-1843) par Manage (26-10-1842), Luttre (02-08-1843) et Charleroi-Sud (02-08-1843)

Il y a lieu de noter que la liaison directe de Charleroi à Bruxelles par Nivelles ne date que du 1er juin 1874.



— Loi du 1er mai 1834

- - - - Loi du 26 mai 1837

carte n° 1

## 2. La ligne 109 dans son contexte ferroviaire

Carte n°2

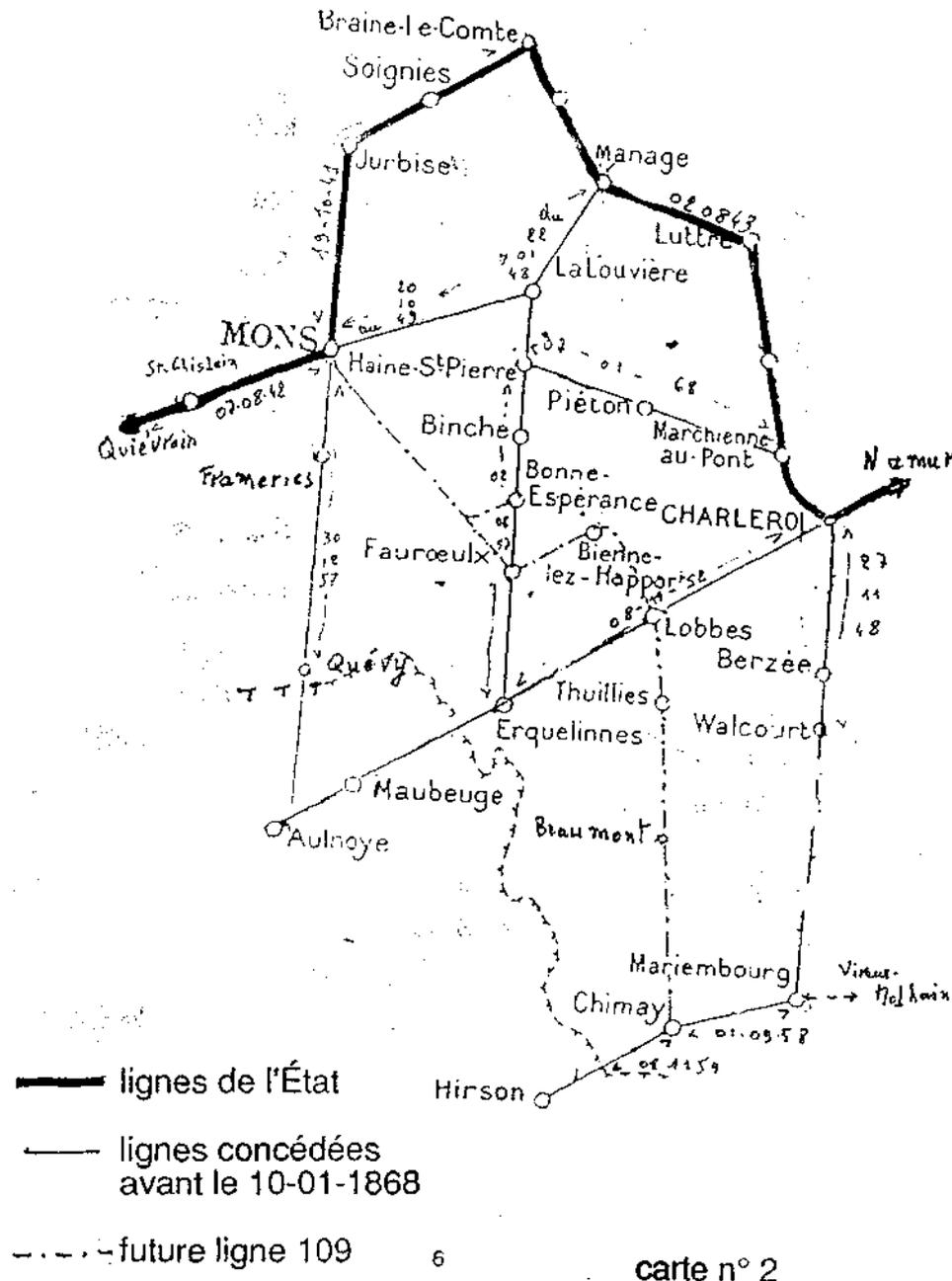
Le nouveau moyen de transport connaît un grand essor et l'État ne peut satisfaire à toutes les demandes de raccordement émanant surtout d'industriels; aussi va-t-il accorder des concessions.

Dans l'ordre chronologique, voyons, dans les environs de Charleroi et Mons, les lignes concédées avant l'établissement de la ligne 109:

Au nord, une première liaison est établie de **Manage** (sur la ligne d'État de Braine-le-Comte à Namur par Charleroi) à **Mons** (ligne d'État de Bruxelles à Quiévrain). Cette liaison est un fragment de la future ligne 112. Au départ de Manage, elle atteint La Louvière et Bois-du-Luc le 22 janvier 1848, se poursuit jusqu'à Obourg le 1er juin 1849 et atteint Mons le 20 octobre 1849. La société concessionnaire est la N.L.M.M., Société des Chemins de Fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, branche de la "Compagnie du Nord Belge", société filiale du Nord français.

A l'est, une liaison sera également citée: la ligne de Charleroi à Vireux-Molhain par Berzée, Walcourt et Mariembourg, construite par l'ESM, Société anonyme du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre-et Meuse. Le tronçon Charleroi-Walcourt, qui nous intéresse, est mis en service le 27 novembre 1848.

Au sud, une autre filiale du Nord belge, la C.F., Société anonyme du Chemin de fer de Charleroi à la Frontière de France, également filiale du Nord Français, établit la liaison entre Erquelinnes et Charleroi le 8 novembre 1852.



Vient ensuite feu la ligne 108, construite par une société belge: la Ce, Compagnie du Chemin de Fer du Centre. Cette liaison part d'Erquelinnes et atteint Haine-Saint-Pierre le 2 août 1857 et La Louvière-Bouvry le 17 janvier 1860. Il est à noter que le 2 août 1857 est la date du premier raccord de Haine-Saint-Pierre avec le réseau ferroviaire.

A l'ouest, on trouve la ligne de Mons à Quévy par Frameries, réalisée par la M.H.S.G., Mons à Haumont et à Saint-Ghislain, provenant de la fusion des Chemins de Fer de Mons à Haumont et de Mons à Saint-Ghislain. La mise en service a lieu le 30 décembre 1857.

Et, tout au sud, la 109 rejoindra in fine à Chimay la ligne d'Hastière à Hirson, la Ch, Compagnie du Chemin de Fer de Chimay, dont le tronçon Chimay-Mariembourg a été mis en service le 1er septembre 1858 et le tronçon Chimay-Momignies (frontière) le 8 novembre 1859.

Dans la suite de notre étude, nous intéressera encore la gare de Piéton sur un autre tronçon de la ligne 112. Celle-ci, construite par le Ce relie, à partir du 7 janvier 1868, Haine-Saint-Pierre à Charleroi par Piéton et Marchienne-au-Pont.

Le décor est planté pour l'installation de la ligne 109.

### 3. Frameries-Chimay et la Compagnie des bassins houillers du Hainaut

Sous la gare de la Chapelle entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Central, se trouvent les archives des Chemins de fer dont le dépouillement apportera des informations complémentaires à celles données ici.

Concession à Du Pré, d'abord, à Philippart ensuite

Le vendredi 15 août 1862, le Moniteur belge publie en page 1718 une loi du 12 août 1862 relative à des travaux d'utilité publique (concession de chemins de fer) dont l'article 1er alinéa D est stipulé comme suit: "*Un chemin de fer de Frameries à Chimay, avec embranchement de Beaumont sur Thuin, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 5 mai 1862*".

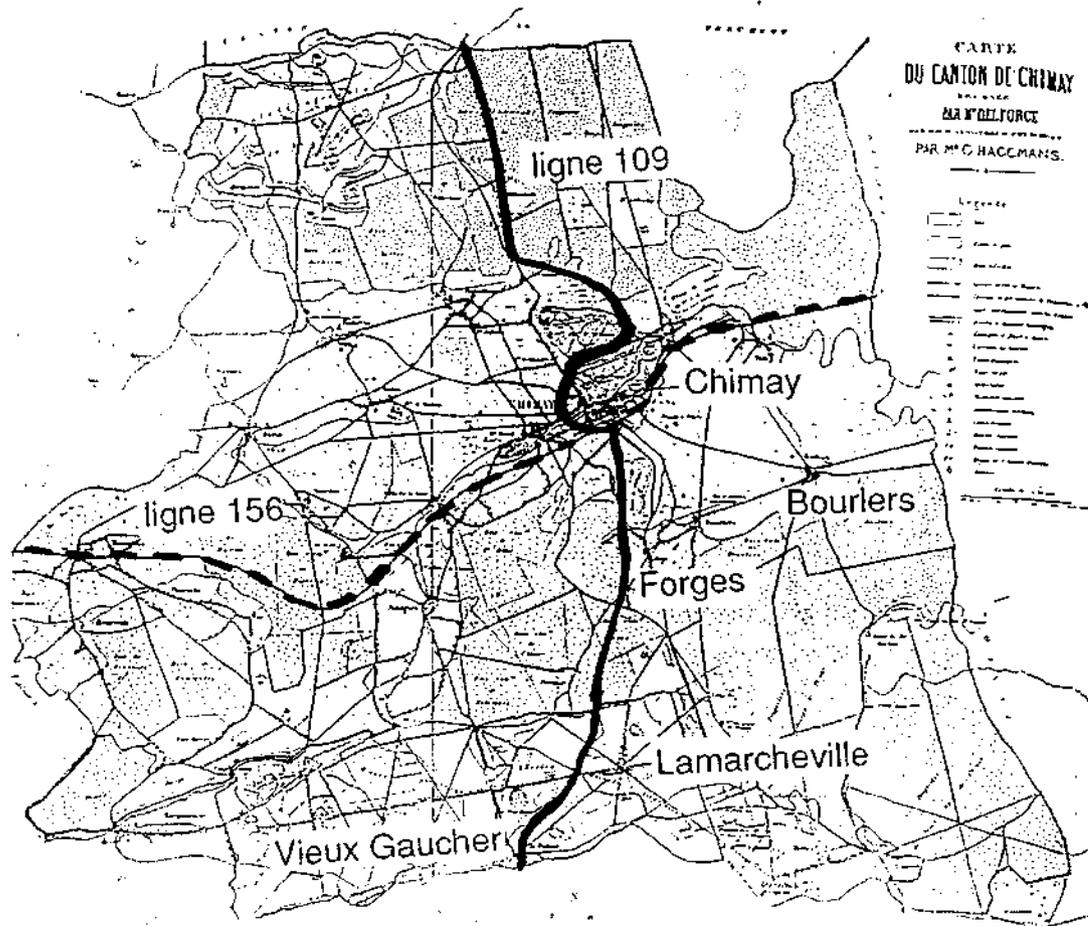
Cette convention est établie entre le gouvernement belge représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux publics, et M. Emile Du Pré, ingénieur civil, domicilié à Lobbes.

Du Pré doit apporter un cautionnement supplémentaire de 500.000 francs pour obtenir définitivement la concession. Malgré trois prorogations, il ne peut réunir la somme et, le 29 mars 1865, ledit sieur déclare renoncer à cette concession en faveur du sieur Simon Philippart, industriel, domicilié à Tournai. Celui-ci est admis comme nouveau concessionnaire le 29 avril 1865 par le Roi Léopold 1er et le Ministre des Travaux publics, Jules Vanderstichelen.

Qui sait-on de ce Simon Philippart<sup>1</sup> et de ses intentions?

La "Chronique de la Belgique" cite le groupe financier Philippart comme négociateur pour la reprise par l'État, en 1873, de la grande Compagnie du Luxembourg.

<sup>1</sup> Au sujet de l'industriel Simon Philippart, il existe, paraît-il, le mémoire d'une universitaire.



Ligne 109 projet initial

carte n° 3

Ligne 156 de la Compagnie de Chimay

La ligne prévue devait se prolonger au-delà de Chimay, en passant à l'ouest et de Bourliers et de Forges, se diriger vers le carrefour étoilé de la Lamarcheville, franchir la frontière au Vieux Gaucher.

Au sud de ce plan, en France, la 109 aurait dû rejoindre la ligne ferroviaire de Charleville à Hirson.

Par cette concession, Simon Philippart s'engage aussi à *construire et à exploiter à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges... un chemin de fer de Frameries à Chimay avec embranchement de Beaumont à Thuin et... nouveauté... prolongement éventuel de Chimay à la frontière française, dans la direction de Signy-le-Petit.*

On trouve même le kilométrage précis:

- de Frameries à Chimay 73 km 942, 32 m
- de Chimay à la frontière française: 11 km 114m

La liaison de Chimay à la frontière (carte n° 3) ne sera pas réalisée.

On voit que la nouvelle voie de communication doit mettre Mons et le Centre en communication directe avec les départements du nord-est de la France; elle doit favoriser l'exploitation des gisements importants de minerais de toute espèce qu'elle rencontrera et l'exploitation des forêts du pays de Chimay, et permettre aux houillères, à des conditions avantageuses, de s'approvisionner en bois dont elles ont usage en grande quantité.

Comment se fait-il que le point de départ soit à Frameries?

Aucun texte n'est actuellement connu à ce sujet: dans un rapport à Monsieur le Ministre des Travaux publics, datant de 1870, on peut lire:

*le chemin de fer de Chimay à Frameries se poursuit par le chemin de fer de Frameries à Saint-Ghislain et le chemin de fer de Hainaut et des Flandres; la société peut ainsi aller sur ses propres rails du bassin de Charleroi et de Mons vers Tournai, Gand, Courtrai, Bruges, Ostende.*

Quelle est cette société dont on fait mention en 1870, cinq ans après que la convention ait accordé la ligne Frameries-Chimay?

La première ligne projetée par Simon Philippart est la ligne 109. Mais, sans tarder, son appétit ferroviaire s'accroît et, le 11 février 1866, il participe à la création de la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut (B.H.H.). Simon Philippart en est le directeur général. Il est entouré par du beau monde dont deux administrateurs de la Banque de Belgique.

Cette société prend notamment le contrôle de la Compagnie du Centre qui a déjà réalisé plusieurs lignes dans la région du Centre et de Charleroi.

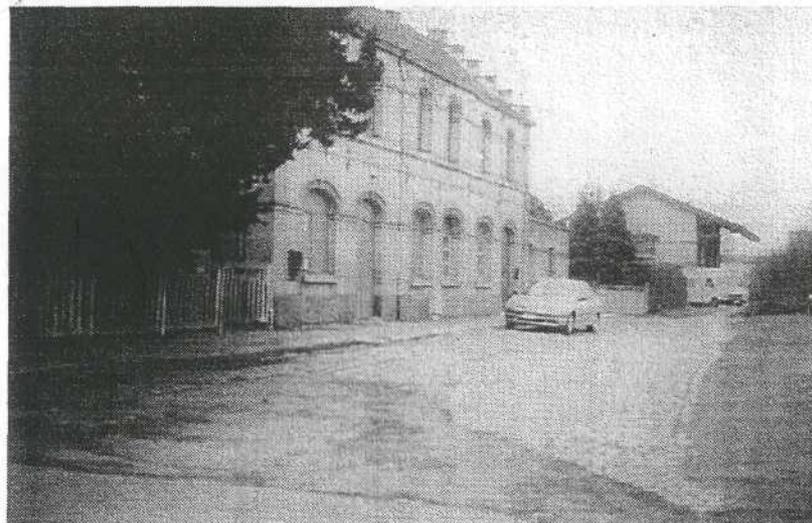
Mons devient le point de départ

La Société obtient d'autres concessions, notamment le 31 mai 1866, un raccord de Mons à Ciply qui autorise la construction d'un chemin de fer de Mons à la ligne de Frameries-Chimay dans la direction de Ciply.

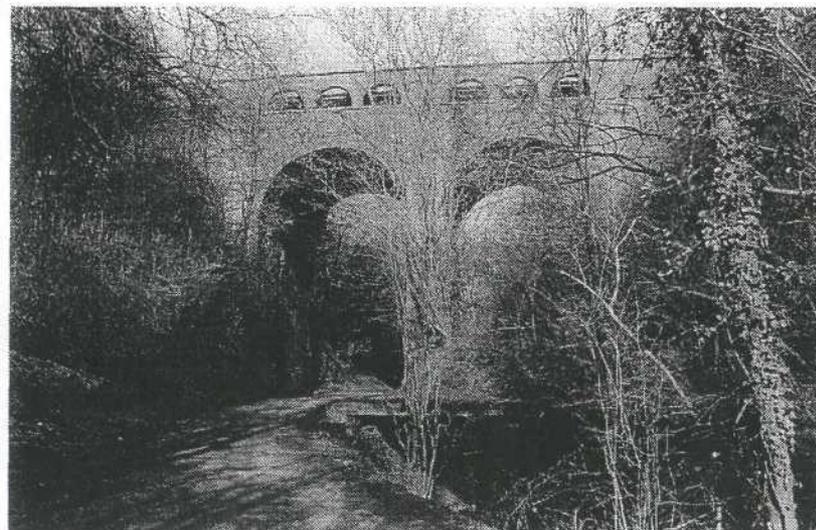
Des sociétés nombreuses mais peu de constructions

Il n'entre pas dans les buts de cette brève étude d'évoquer la constitution successive des sociétés, notamment la Société Générale d'Exploitation, créée le 13 mars 1867, où l'on retrouve toujours ce Philippart. Retenons que la ligne Frameries-Chimay est noyée au milieu de près de vingt autres lignes.

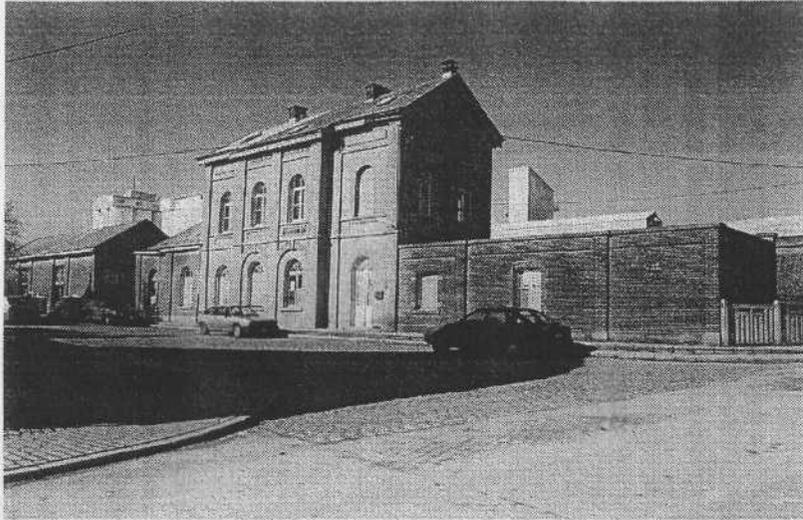
Mais si on négocie beaucoup, on construit peu et la ligne 109 ne connaît sa première mise en service que le 10 janvier 1868: celle-ci s'établit entre Mons et Bonne-Espérance, où elle rejoint la ligne d'Haine-Saint-Pierre à Erquelinnes. En fait, elle établit une nouvelle jonction entre les trois bassins industriels du Hainaut.



la gare de Cuesmes



le pont de la Vallière à Spiennes



la gare de Harmignies et ses carrières, actuel terminus de la ligne 109, dont la vocation est uniquement industrielle



la gare de Bienne-lez-Happart, agrandie en centre scolaire

## Remise des lignes à l'État

Finalement, qui trop embrasse, mal étreint. Simon Philippart travaille avec des sous-traitants qui doivent soumissionner à des prix trop bas, ce qui provoque des faillites.

Le temps est venu pour Philippart d'envisager un autre épisode financier: le 10 avril 1870, les B.H.H. proposent de céder toutes leurs lignes à l'État. La politique de celui-ci tend à récupérer un maximum de lignes. Aussi accepte-t-il de signer une convention le 25 avril 1870. Philippart remet à l'État les lignes construites et celles qu'il doit encore construire. L'État lui rachète le matériel roulant et les gares.

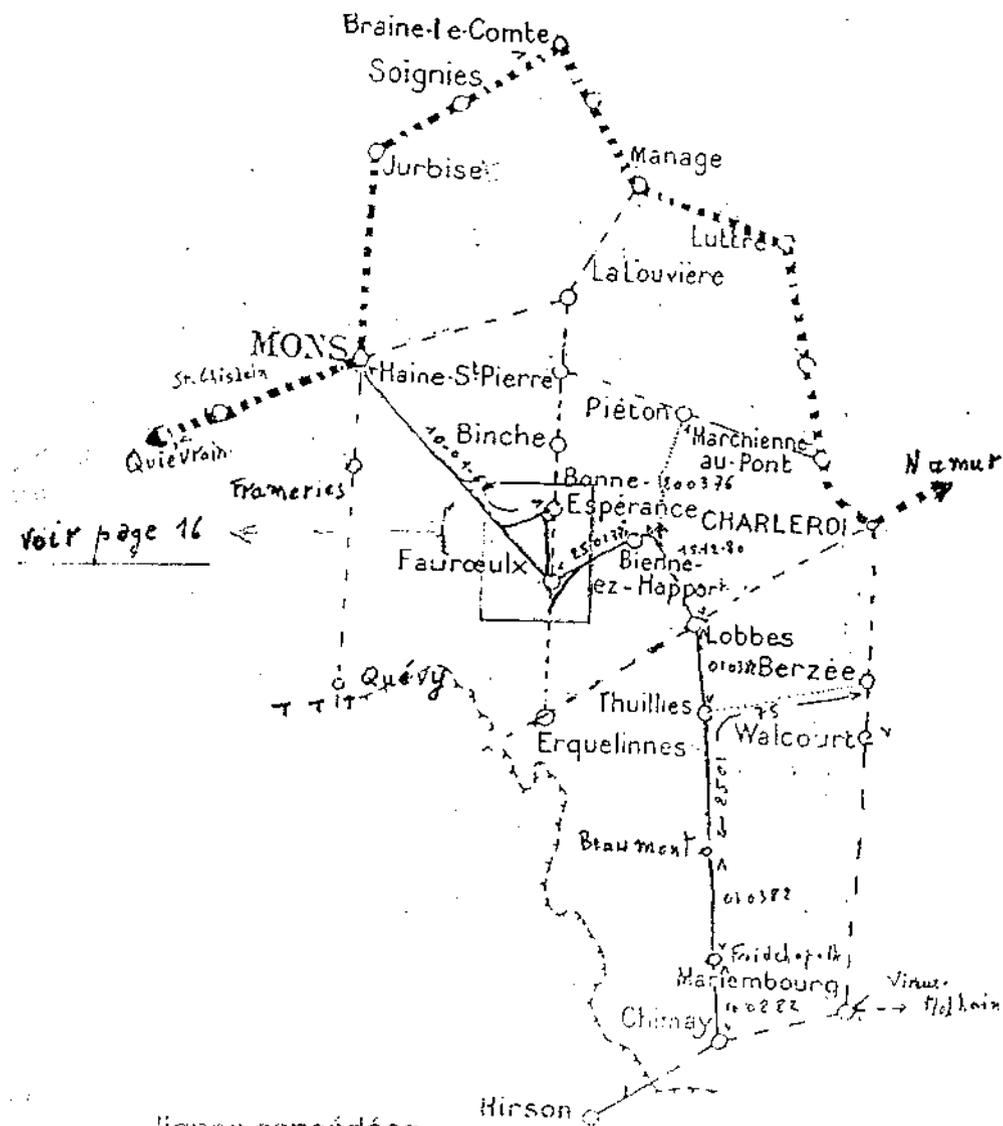
La "Chronique des Belges" de décembre 1870 écrit : "Le plus important réseau est celui des bassins houillers du Hainaut, qui couvre une grande partie de la Flandre."

## Philippart devient constructeur de lignes

Le 18 juin de cette même année 1870, Philippart obtient une nouvelle orientation pour sa société: les B.H.H. se chargent de l'exécution de tout matériel pour chemins de fer, ponts, routes et canaux, construisent des ateliers pour l'exécution de ces travaux et acquièrent des établissements industriels de même nature.

En 1873, Simon Philippart crée la Société de Construction des Chemins de Fer qui se met au service de l'État pour la mise en place des lignes. C'est elle qui va établir le tronçon de Berzée à Thuillies et Beaumont dont nous allons parler maintenant.

Pour en terminer avec ces problèmes économiques, signalons que la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut fait faillite en 1877.



#### 4. Construction de la ligne 109

Carte n° 4

Liaison effectuée par les B.H.H.

Le 10 janvier 1868, les Bassins Houillers du Hainaut avaient donc déjà établi une liaison entre Mons et Bonne-Espérance. Il est à noter qu'à cette date, la gare de Fauroux ne joue pas encore son rôle de noeud ferroviaire.

Pour accéder à Bonne-Espérance, la ligne effectuait une boucle dont le tracé est toujours visible au nord de la gare de Fauroux. Elle aboutissait au sud de la gare de Bonne-Espérance.

Dès le 15 février 1868, une liaison était établie de Bonne-Espérance pour rejoindre Fauroux par la ligne 108. (Voir page 16, la carte n° 5, établie par Réginald Dumont de Chassart)

Liaison Thuillies-Beaumont

Mais voyons comment l'État belge, qui a repris toutes les concessions, va effectuer la liaison de Mons à Chimay.

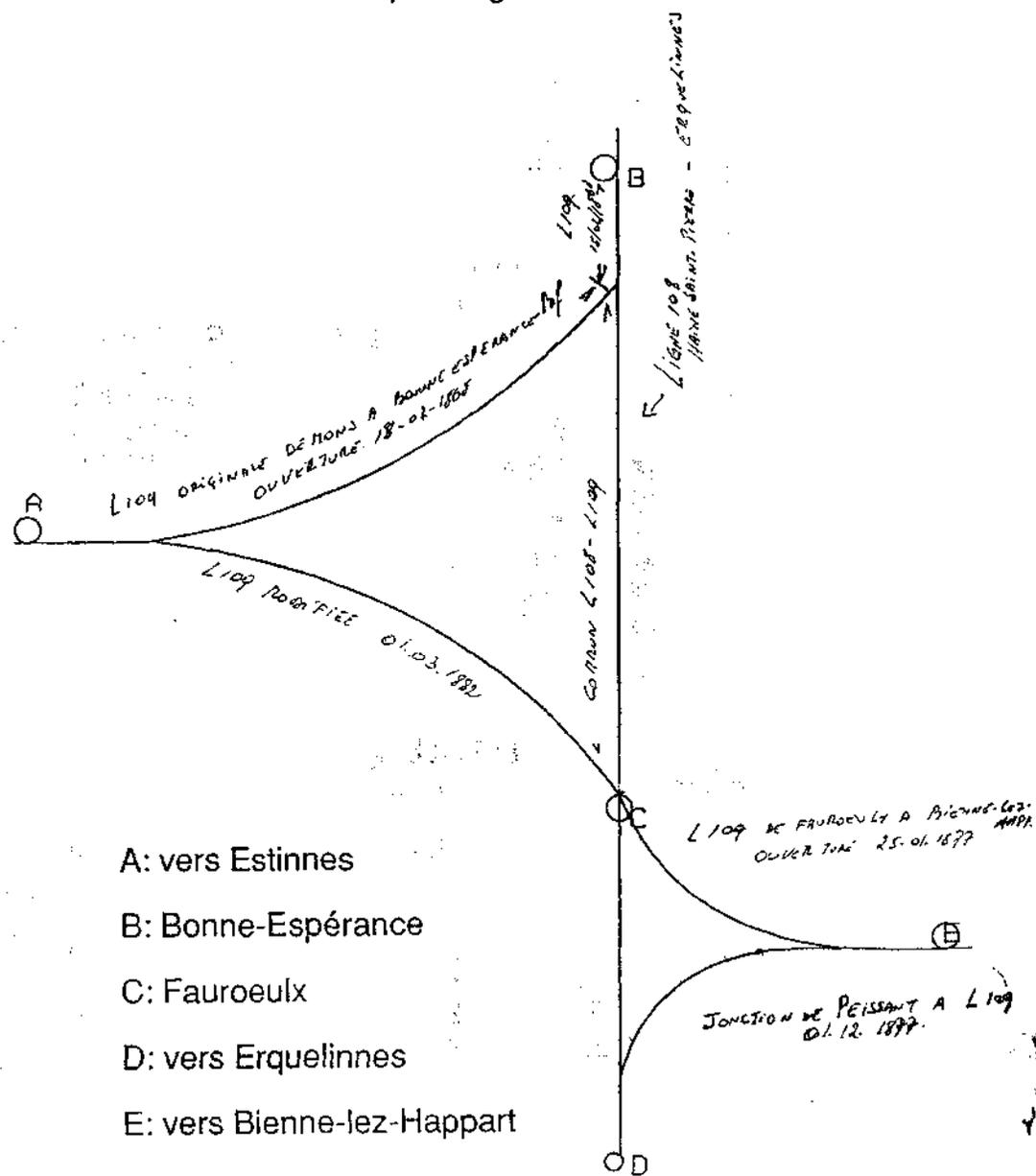
A un tout autre endroit, le 25 janvier 1875, l'État belge avec comme exécuter des travaux la société de Construction des Chemins de Fer créée par Philippart -- qui n'est pas encore en faillite -- va relier Beaumont à Berzée par la ligne 109 de Beaumont à Thuillies et la future ligne 111 de Thuillies à Berzée. Cette liaison est surtout importante pour la sucrerie de Donstiennes.

--- lignes concédées avant le 10-01-1868

..... lignes créées par l'État en rapport avec la 109

— ligne 109

carte n° 4



- A: vers Estinnes
- B: Bonne-Espérance
- C: Fauroeux
- D: vers Erquelinnes
- E: vers Bienne-lez-Happart

### Liaison de Fauroeux à Lobbes

Deux ans plus tard, le 25 janvier 1877, une ligne est construite entre Fauroeux et Bienne-lez-Happart (gare située sur la commune de Buvrinnes).

Ce tronçon permet la liaison de Fauroeux à Piéton car une ligne entre Piéton et Bienne-lez-Happart par Buvrinnes est établie depuis le 20 mars 1876.

Pendant près d'un an encore, le trafic entre Mons et Bienne-lez-Happart passe toujours par Bonne-Espérance.

En fin de cette année 1877, le 1er décembre, au sud de Fauroeux, une liaison est établie par une boucle entre la ligne 108 et la nouvelle ligne 109 de Fauroeux à Bienne-lez-Happart. (Voir carte n°5)

Le 15 décembre 1880, est établie la ligne entre Bienne-lez-Happart et Lobbes en passant par la bifurcation de Mont-Sainte-Genève, à droite de la gare de Bienne-lez-Happart sur notre carte n° 4, page 14.

En 1882, la ligne 109 prend sa forme définitive

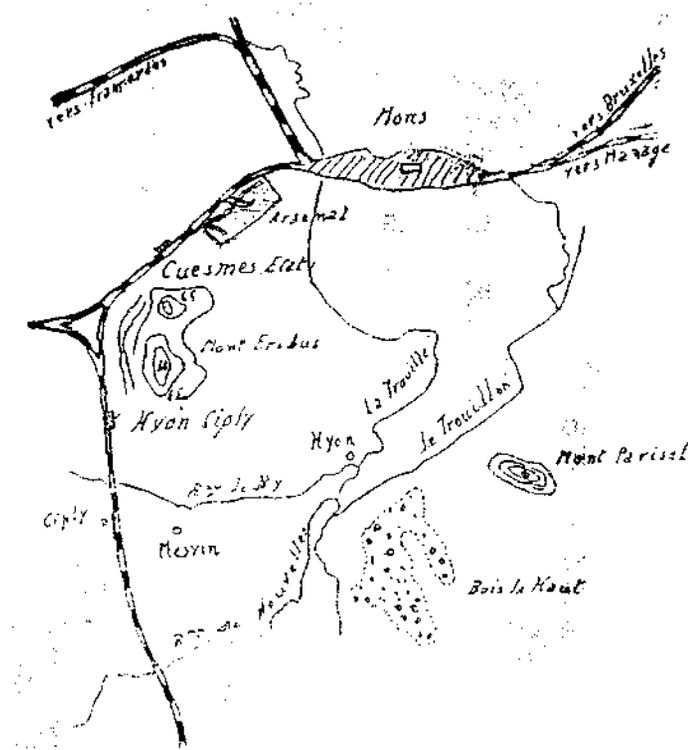
Le 1er mars 1882, la ligne se rapproche enfin de sa forme définitive avec différentes réalisations:

- la liaison de Lobbes à Thuillies par Thuin Ouest
- le prolongement de la ligne de Beaumont à Froidchappelle par Solre-Saint-Géry, Sivry et Rance
- et le petit raccordement d'Estinnes à Fauroeux qui permet une liaison directe sans passer par Bonne-Espérance.

Le 10 août de cette même année 1882, la ligne se termine et le train peut aller de Mons à Chimay.

## 5. Itinéraires

M. Jan Verhaeven, du Service "Archives et Photothèque" de la SNCB à Bruxelles, nous a communiqué un document très intéressant que nous publions ici. Notre interlocuteur ne connaît pas le nom de l'auteur de cette relation, ni la date à laquelle elle a été écrite. Il la situe cependant entre les deux guerres.



### Km 0 Mons

A gauche, l'atelier central des wagons précédant la gare de Cuesmes.

### Km 2 Cuesmes État

On pénètre dans la zone d'exploitation des phosphates s'étendant de Cuesmes à Havré en passant par Mesvin, Nouvelles, Spiennes et Saint-Symphorien.

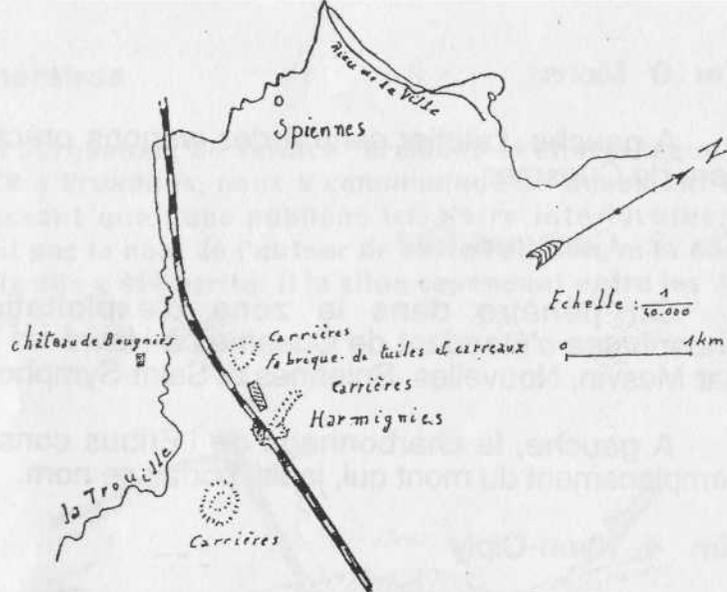
A gauche, le charbonnage de l'Éribus construit sur l'emplacement du mont qui, jadis, portait ce nom.

### Km 4 Hyon-Cibly

Toujours vers la gauche, à 2 km environ, on aperçoit le mont Panisel, colline boisée chère aux Montois. Au pied de la colline, le bois La Haut et le village d'Hyon groupé autour de son clocher élancé.

A droite, contre la ligne, au village de Cibly, les vestiges d'une ancienne abbaye de religieuses qui abrita jadis sous son toit le duc d'Albe, puis Louis XIV et sa suite et plus tard les vainqueurs de Malplaquet: le duc de Malplaquet et le prince de Hesse-Cassel.

Cibly, domaine du crétacé, a fourni des fossiles nombreux et remarquables. C'est le centre de la zone d'exploitation du phosphate et du superphosphate. On a découvert ici la vaste nécropole franque s'étendant sur plus d'un hectare et comprenant 2.000 sépultures.



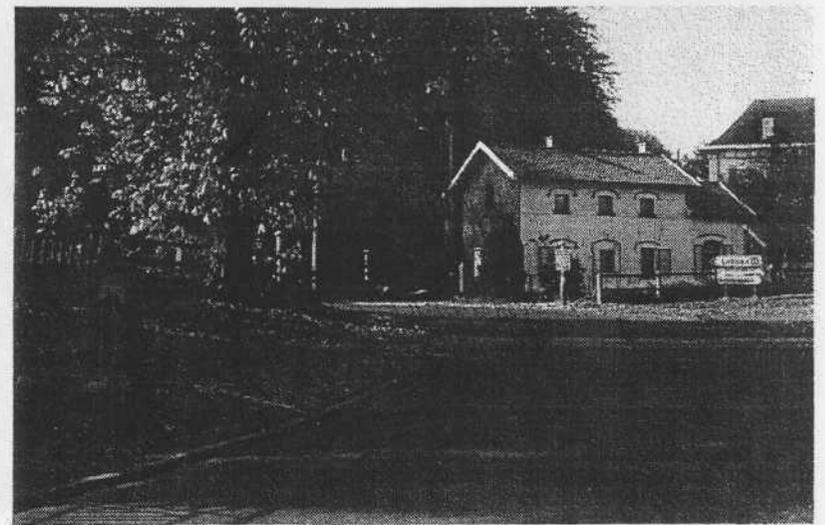
On croise la Trouille, affluent de la Haine.

A gauche, Spiennes et son "camp à cayaux" d'une étendue de 50 hectares et qui attire une foule de savants épris de sciences préhistoriques. A l'époque néolithique, Spiennes fut à la fois un centre industriel et commercial grâce à la présence des bancs de silex que nos ancêtres exploitaient déjà par puits et galeries et taillaient ensuite sur place. Les fouilles ont été fructueuses et nous ont donné entre autres "l'homme de Spiennes" connu par la découverte, en 1911, de deux squelettes, l'un d'homme, l'autre d'enfant.

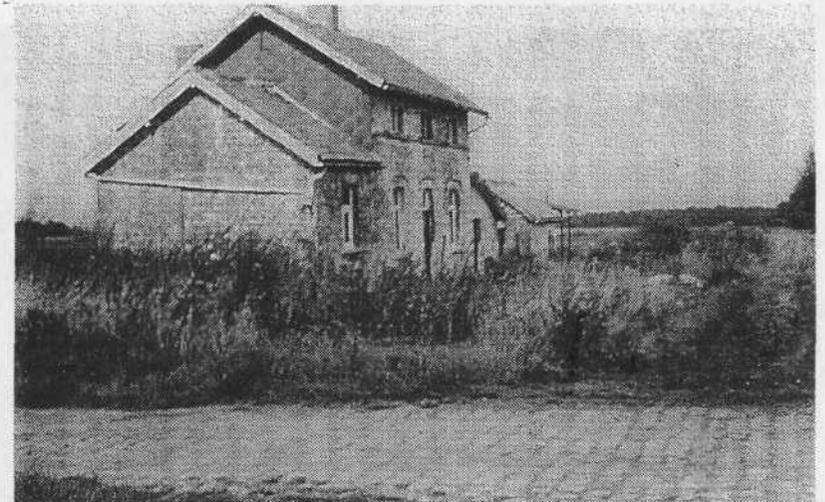
A droite, le château de Beugnies s'élève au milieu d'un parc entouré de verdoyantes prairies. Cette belle demeure seigneuriale construite dans le style Renaissance flamande dont plusieurs parties datent du XVIème siècle, a été habilement restaurée.

### Km 10 Harmignies

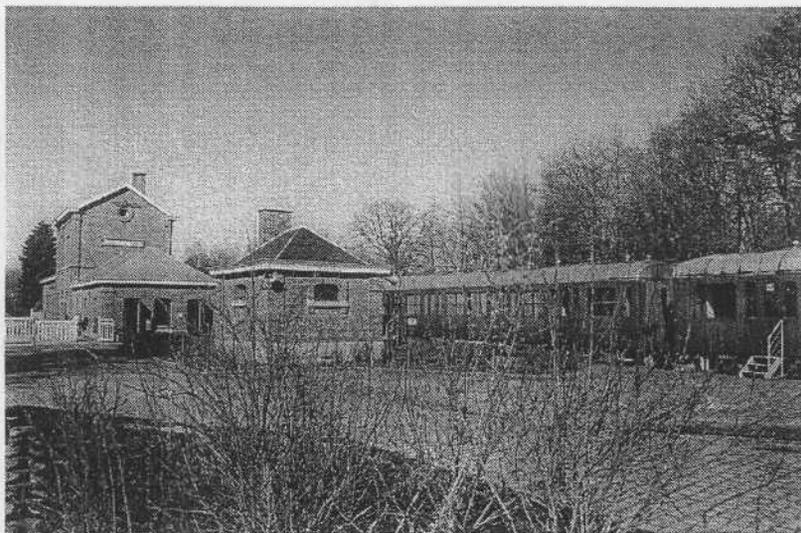
A gauche, les carrières ouvertes dans le crétacé rappellent par leur blancheur les falaises de Douvres.



emplacement de la gare de Thuin-Ouest. Seule subsiste la maison de la garde-barrière.



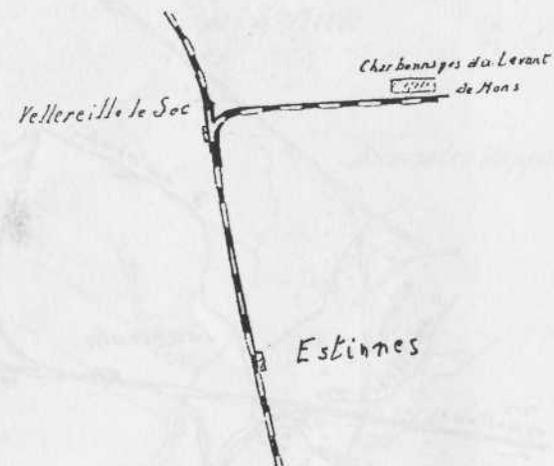
Maisonnette du chemin de fer entre Strée et Beaumont, croisée par le vieux chemin de Beaumont à Charleroi



la gare de Sivry devenue le Centre permanent d'étude de la nature



la gare de Chimay



### Km 13 Vellereilles-le-Sec

A gauche, les charbonnages du Levant de Mons.

### Km 15 Estinnes

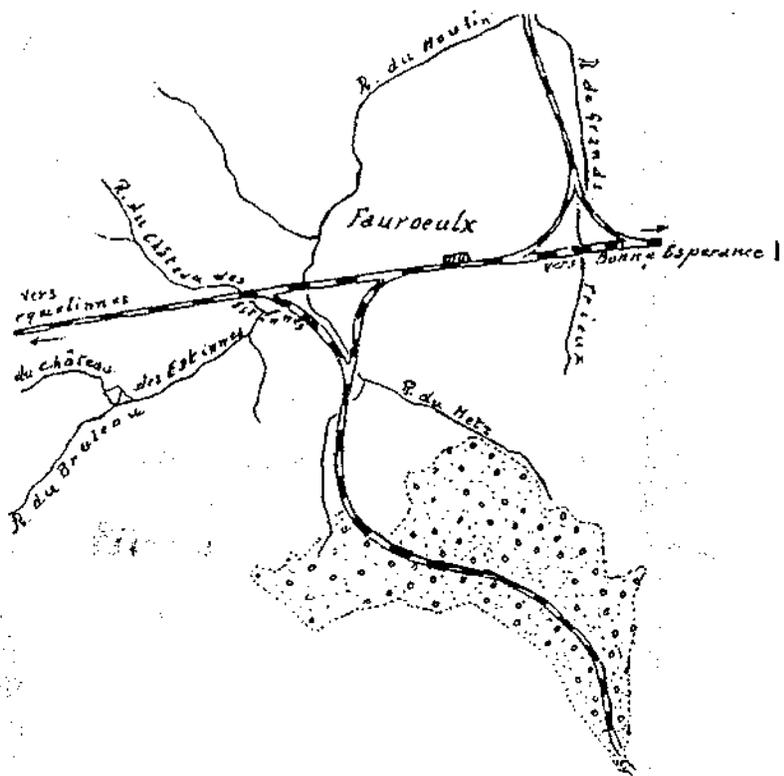
A gauche le clocher d'Estinnes-au-Mont; Estinnes-au-Val est plus au nord.

Estinnes est coupé par l'ancienne voie romaine de Bavay à Cologne sur une longueur de 2.140 mètres.

Ce village paraît avoir été habité sous la période gallo-romaine. Les établissements fondés par les Romains aux Estinnes devinrent manoir royal sous les rois francs des première et seconde générations. Le palais où résida Charles le Chauve fut détruit par les Normands en 881 et ne se releva pas de ses ruines.

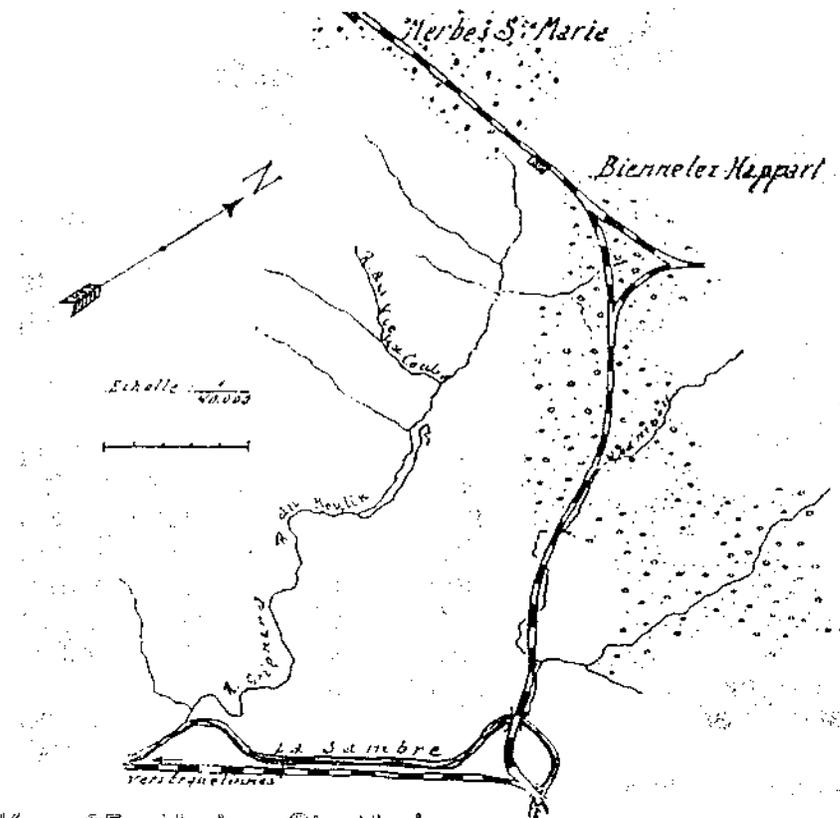
Deux conciles ou synodes se tinrent à Estinnes vers le milieu du VIII<sup>ème</sup> siècle, l'un en 743, l'autre en 756.

De par leur situation sur la chaussée romaine, les Estinnes subirent de nombreux désastres au cours des siècles.



### Km 19 Fauroeux

La ligne s'engage sous bois sur un parcours presque ininterrompu de 10 Km.



Km 25 Merbes-St-Marie

Km 26 Biennes-lez-Happart

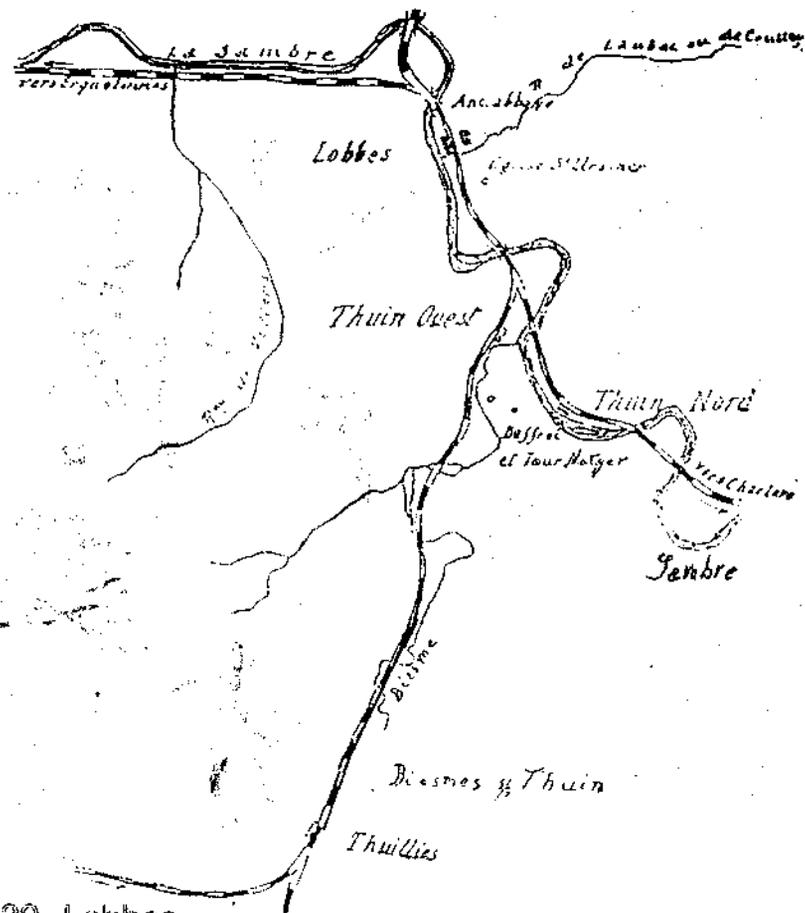
A droite, dans la clairière, Biennes-lez-Happart, petit village déjà connu en 868 comme possession de l'abbaye de Lobbes.

De l'ancien château fort, il ne reste que des bâtiments de ferme flanqués de tours et entourés d'eau.

L'église ogivale restaurée et remaniée possède un beau retable en chêne du XVI<sup>ème</sup> siècle.

En 1794, un combat acharné se livra sur son territoire entre les troupes autrichiennes et les républicains.

On franchit la Sambre. A droite, la grande ligne Paris-Liège; un second pont sur la Sambre et voici Lobbes.



### Km 32 Lobbes

A gauche, près de la gare, au confluent de la Sambre et du Coulley, s'élèvent les restes de l'ancienne abbaye de Lobbes, fondée au VII<sup>ème</sup> siècle par saint Landelin, comme sa soeur l'abbaye d'Aulne, et incendiée par la brigade Charbonnier lors de la retraite de Dumouriez en 1794 plus loin, sur la hauteur, dominant la localité, l'église originale de saint Ursmer qui date du XI<sup>ème</sup> siècle; c'est le plus pur spécimen d'architecture romane du pays. Une crypte, spacieuse et très belle, règne sous le choeur et contient les tombeaux des saints Ursmer et Ermin.

### Km 34 Thuin ouest

On atteint Thuin, jolie petite ville de 6600 habitants, dont la partie basse semble jetée sur les deux rives de la Sambre tandis que la partie haute occupe la crête étroite du promontoire qui s'avance entre la Sambre et son affluent la Biesme. Un raidillon abrège la montée pour les piétons.

Le versant côté nord conserve une partie de l'enceinte du Moyen-âge notamment la tour Notger du nom du prince-évêque de Liège qui, en 792, éleva les premières fortifications de la ville. C'est une belle tour circulaire de 9 m. de diamètre, curieux vestige de nos constructions militaires du X<sup>ème</sup>, le seul que la Belgique possède encore. L'étage inférieur est la seule partie remontant à l'époque notgérienne. Le beffroi, grosse tour carrée datant de 1639, s'élève au point culminant de la colline et domine les alentours.

Thuin est un centre de promenades charmantes avec points de vue magnifiques; la gentille cité mérite de retenir l'attention du touriste.

A partir de Thuin, la ligne abandonne la Sambre pour suivre le cours méandreux de la Biesme.

A gauche, joli coup d'oeil sur les jardins suspendus de Thuin.

### Km 40 Thuillies

En 868, le village de Thuillies était une propriété de l'abbaye de Lobbes qui bâtit l'église en 1787. L'abbé de ce monastère avait le titre de seigneur de Thuillies.

Notre auteur anonyme continue sa description poétique et historique, en poursuivant son voyage par une portion de l'ancienne ligne 111 qui l'amène à Berzée où il rejoint la ligne 132 de Vireux-Molhain à Charleroi.

Pour la suite de notre itinéraire, nous nous basons sur les textes d'Yves Delmarche parus récemment dans le "Courrier de l'Entre-Sambre-et-Meuse". Son style est plus descriptif que poétique.

#### Km 43 Donstiennes

Même si, à la saison betteravière, les arrêts des trains ont été fréquents pour la sucrerie, il n'y a jamais eu de gare à Donstiennes.

La sucrerie de Donstiennes a été construite en 1869 avant l'arrivée du chemin de fer. L'ampleur des bâtiments témoigne de l'importance du site. La circulation des trains sur cette portion de ligne, entre Lobbes et Thuillies, a duré jusqu'en 1989.

Le trajet jusqu'à Strée (environ 1200 mètres), passe par un lieu-dit qui porte un nom cocasse: "le Bout Trawé".

#### Km 44 Strée

A la gare de Strée, l'activité était très animée à cause de la culture du lin et de la proximité d'une boulangerie du Bon Grain. On y déchargeait aussi du papier pour l'imprimerie Dantine. Cette dernière avait d'ailleurs de bons contacts avec le chemin de fer pour lequel elle imprimait (en son usine de Luttre, il est vrai) les grands horaires affichés dans les gares.

De Strée à Beaumont, les 5 km sont ponctués par des maisonnettes: la baraque Boulette, aujourd'hui disparue, porte le nom de l'ancien garde-barrière.

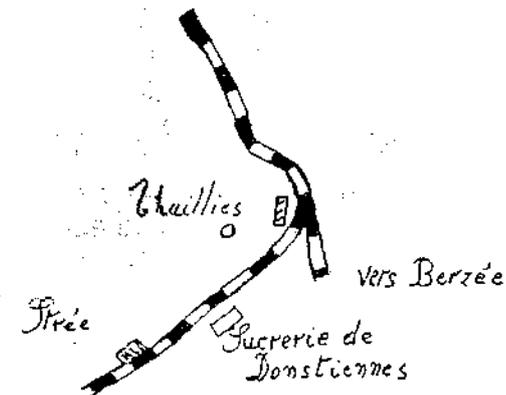
En plein bois, la maisonnette de Tronquoi, lieu où les gens de Strée allaient boire un verre le dimanche après-midi.

A la sortie du bois, un pont surplombe de plusieurs mètres la Biemelle.

Quinze cents mètres plus loin, la demeure du garde-barrière du "Vieux chemin de Charleroi" (qui a précédé la grand-route actuelle de Beaumont à Charleroi). Napoléon est passé ici en se rendant à la bataille de Waterloo en juin 1815.

Sept cents mètres encore et voici la maisonnette de la Gravelines: le nom figure toujours au pignon de l'édifice.

La ligne entre dans un bosquet où se trouvent les ruines d'un important réservoir d'eau construit ici pour l'alimentation des locomotives mais aussi pour celle de la population de Beaumont lors des pénuries d'eau dans la ville.



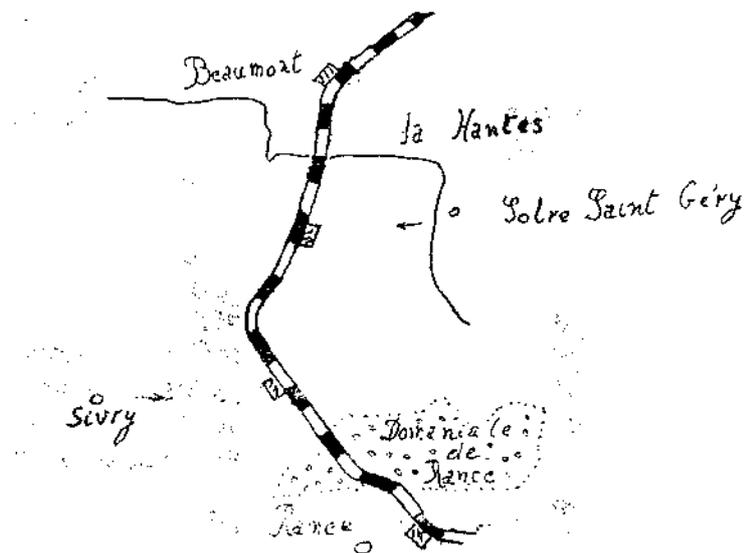
## Km 49 Beaumont

De la station de Beaumont, il ne subsiste que la gare de marchandises.

La gare est située à un kilomètre du centre de Beaumont peu visible du chemin de fer qui longe la ville dans une tranchée.

Ici eut lieu, en 1917, le rassemblement des déportés désignés par l'occupant pour aller travailler en Allemagne.

De Beaumont à Sivry, la ligne franchit la profonde vallée de la Hantes. Un important ouvrage d'art en briques qui comprend sept arches permet ce franchissement. A droite, le touriste a une jolie vue notamment sur le vieux moulin de Solre-Saint-Géry. A sa gauche, pendant près d'un kilomètre, il peut admirer le village construit sur un promontoire.



## Km 52 Solre-Saint-Géry

Ici, on chargeait notamment les cuirs de la tannerie locale ainsi que les arbres de la forêt domaniale.

Après la gare, à gauche, toujours une jolie vue sur le village de Solre-Saint-Géry avant que la voie n'entre dans une très longue tranchée de près de deux kilomètres.

Ensuite sur un remblai, la ligne de chemin de fer va suivre un trajet parallèle à celui de la grand-route de Beaumont à Chimay.

## Km 57 Sivry

Nous arrivons à la gare de Sivry. Située sur le territoire de Solre-Saint-Géry, elle est distante du village de plus de 3 km. Les efforts des autorités communales de l'époque ne purent rien pour raccourcir le trajet.

Actuellement, les bâtiments de la gare abritent le Centre permanent d'Education à la Nature dont certaines classes sont installées dans des wagons amenés là ... par la route

La ligne se poursuit en entrant dans la forêt domaniale de Rance. Un bon kilomètre et, en plein bois, nous atteignons une clairière où la voie est traversée par le "chemin de quinze pieds".

Vers la fin de cette forêt, à droite de la voie, Rance apparaît entre les branches avec sa grand-rue, son église et sa maison communale. Nous sommes à un km du centre de la localité.

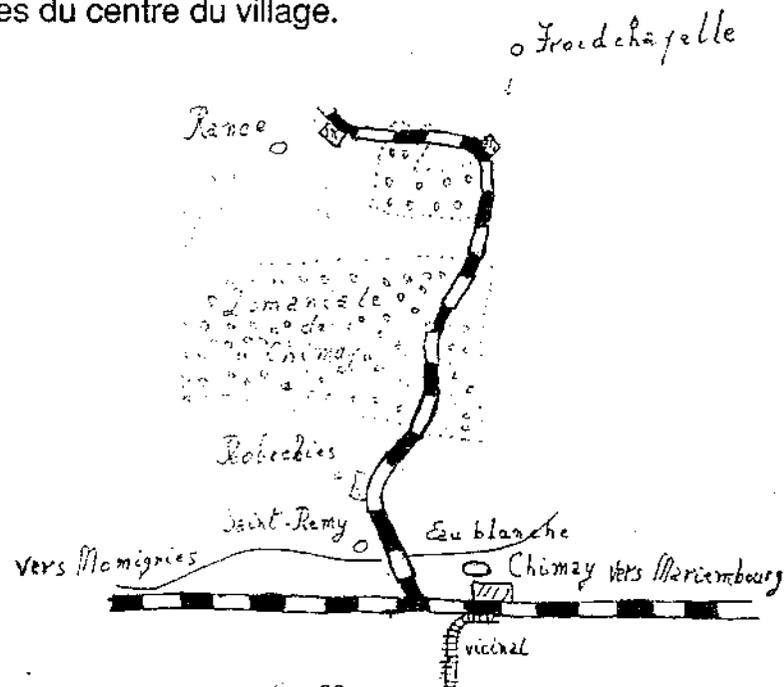
## Km 62 Rance

Rance est connue pour son marbre. Mais lors de l'arrivée du chemin de fer en 1882, les carrières ne sont plus exploitées. Vers 1900, le chemin de fer amènera du marbre pour la production de lambris et d'escaliers ainsi que pour la fabrication des célèbres pendules. Beaucoup de ces produits finis seront expédiés par le rail.

Après Rance, la voie effectue une grande boucle vers l'est dans un environnement de prairies avant d'entrer dans le bois d'Hernoy.

## Km 65 Froidchapelle

La gare de Froidchapelle est assez éloignée du centre de la localité. Ici, plus qu'en d'autres endroits, le quartier de la gare est un groupe de maisons bien séparées du centre du village.



Après la gare de Froidchapelle, la ligne 109 reprend sa direction vers le sud pour atteindre Chimay en traversant la Forêt domaniale de Chimay; ce sont cinq kilomètres d'une promenade magnifique.

## Km 74 Robechies

Un trajet de 700 mètres s'effectue sur le territoire de Robechies où se trouvait une petite gare. La voie descend en ligne droite vers la vallée de l'Eau Blanche. Un important tronçon a été aménagé pour l'épreuve des 4 km 600 du circuit de Chimay.

La ligne traversait encore le village de Saint-Remy où elle croise la route de Chimay à Macquenoise. Une belle maisonnette du chemin de fer se trouve à droite. Mais il semble qu'il n'y ait jamais eu d'arrêt ici. Quelques dizaines de mètres plus loin, la ligne franchit l'Eau Blanche par un viaduc qui offre, à gauche, une des plus belles vues sur Chimay avec le château et la collégiale.

Ce viaduc est situé dans la boucle ferroviaire qui permet à la ligne 109 de rejoindre la ligne 156 qui vient de Momignies. Ce confluent des deux lignes est actuellement dominé par la clinique de Chimay.

Se confondant avec la ligne 156, la ligne 109 peut entrer dans la gare de Chimay.

## Km 78 Chimay

Chimay est le terminus de la ligne. Elle n'a pas été prolongée vers le sud pour atteindre Signy-le-Petit en passant la frontière au Vieux-Gaucher.

A Chimay, passe la ligne 156 de la Compagnie de Chimay qui relie Anor à Hastière en passant par Momignies, Chimay, Mariembourg et Doische.

A Chimay aussi, dès le début de ce siècle, une ligne vicinale partira vers le sud pour atteindre Cul-des-Sarts et Petite-Chapelle et, en France Rocroi et le Tremblois.

## 6. Démantèlement de la ligne

(voir carte n° 6)

Pour la suppression des lignes, diverses dates peuvent être proposées: celle de la fin du service voyageurs, celle de la fin du service marchandises, pour la mise hors service, pour l'enlèvement des voies.

Nous donnons ici les dates des mises hors service:

1962 le tronçon de Vellereille-le-Sec à Fauroeux

1964 Strée à Sivry

1970 Fauroeux à Lobbes

1971 Sivry à Chimay

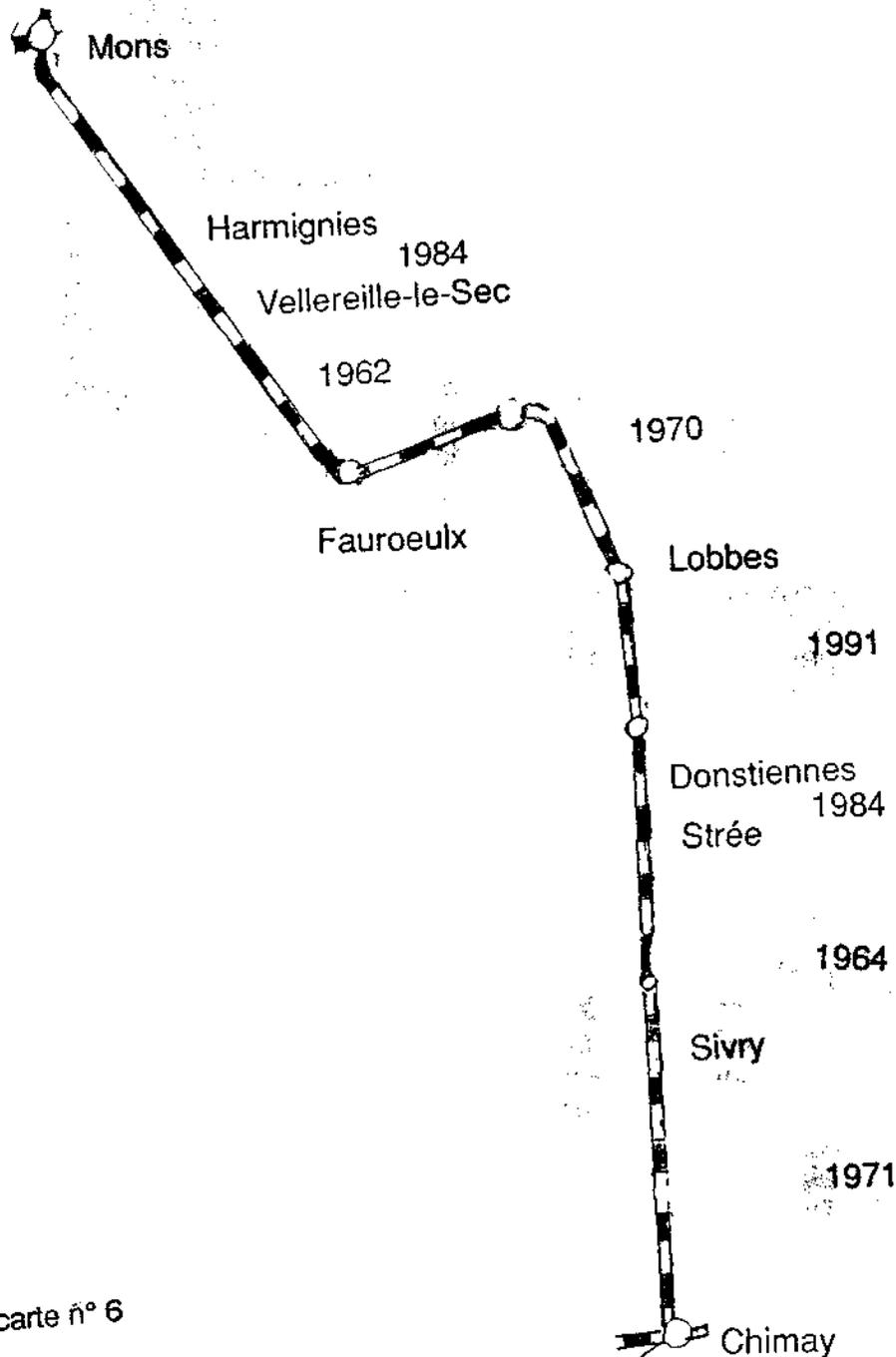
1984 Harmignies à Vellereille-le-Sec

Donstiennes à Strée

1991 Lobbes à Donstiennes

Il est à noter qu'en 1999, la liaison existe toujours entre Mons et Harmignies à cause des carrières.

carte n° 6



## Bibliographie

Jacques MORUE

Chemins de Fer des Bassins houillers du Hainaut  
in "150 ans de rail à Charleroi"

Association ferroviaire des Cheminots de Charleroi

Réginald DUMONT de CHASSART

Inventaire des arrêts et dépendances des chemins de  
fer de Belgique de 1835 à nos jours

Claudine DENIS-ANCELOT

A toute vapeur sur la ligne 109 - Arrêt en gare de Sivry

Le train-train de la Région est avancé  
CIRAC

G. HAGEMANS

Histoire du Pays de Chimay

Gilbert PERRIN

Chemins de traverse

Yves DELMARCHE

Articles du "Courrier de l'Entre-Sambre-et-Meuse" 1996

Félix LOISEL

Les Annuaire des chemins de fer belges des origines  
à 1890

Roland MARGANNE

La ligne Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain  
Transfer édition spéciale n° 2

Roger GOULARD et Paul LIEVENS

En Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le rail.

## Remerciements à

au Service "Archives et Photothèque" de la SNCB à  
Bruxelles et tout particulièrement à Jan  
VERHAEVEN.

au Musée du Chemin de fer, Gare du Nord à  
Bruxelles et tout particulièrement à Jean-Claude  
CHEVALIER.

à André LÉPINE, Conservateur au Musée de la Vie  
régionale à Cerfontaine.

## **Table des matières**

|  | page |
|--|------|
| Introduction   | 3    |
| 1. Les premières lignes belges                                       | 5    |
| 2. La ligne 109 dans son contexte ferroviaire                        | 7    |
| 3. Frameries-Chimay et la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut | 9    |
| 4. Construction de la ligne 109                                      | 15   |
| 5. Itinéraires   | 18   |
| 6. Démantèlement de la ligne   | 33   |
| Bibliographie  | 34   |