

La Société Nationale des Chemins de fer Belges a été créée le 23 juillet 1926 et célèbre donc en 1976 son cinquantième anniversaire. A cette occasion, plusieurs festivités sont organisées.

En vue de permettre au public de jeter un regard dans les coulisses et lui montrer des activités qu'il ignore, des journées portes ouvertes sont organisées à Châtelineau-Châtelet.

HISTORIQUE

Le 5 mai 1835, le premier train du continent quitte la gare de Bruxelles Allée Verte, en direction de Malines.

Dès 1936 déjà, existe un projet de construction d'un chemin de fer à simple voie d'une longueur de 86 km entre Louvain et Châtelineau. Aucune suite n'y est toutefois réservée.

Il faut attendre le 2 août 1843 pour voir les agglomérations de Châtelineau et de Châtelet desservies par la ligne ferrée Braine-le-Comte - Namur. Celle-ci est la propriété des Chemins de Fer de l'Etat.

En 1855, soit 12 ans plus tard, est construite la section Châtelineau - Gilly, prolongée en 1876 jusque Luttre via Jumet.

En 1855 également, est mise en exploitation la ligne Châtelineau - Morialmé. Elle a été concédée à la Société du «Chemin de Fer de l'Est Belge» et atteint Givet en 1862.

Le 23 juin 1862 débute l'exploitation de la ligne Châtelineau - Lodelinsart via Montignies-sur-Sambre et Charleroi-Nord.

Depuis plus de 130 ans, Châtelineau-Châtelet est un nœud ferroviaire important au service d'une région dont l'industrialisation va croître sans cesse au rythme de l'exploitation intensive des charbonnages et de l'implantation de vastes complexes sidérurgiques et chimiques.

A la fin du XIXème siècle, Châtelineau est déjà un centre ferroviaire important en relation directe avec la France (ligne Châtelineau - Givet) et avec le port d'Anvers via Lodelinsart - Fleurus - Louvain. Par là s'écoulaient les charbons d'une partie du bassin houiller de Charleroi ainsi que les produits de l'industrie sidérurgique.

Toutes les lignes passant par Châtelineau ou ayant Châtelineau pour origine sont parcourues à la fois par des trains de voyageurs et par des trains de marchandises.

A son origine, la gare s'appelle simplement Châtelineau. Ce n'est qu'en 1876 qu'elle prend la dénomination de Châtelineau-Châtelet parce que desservant les deux agglomérations. Elle gagne en importance au fil des années et devient en 1908 gare de première classe de même que sa voisine immédiate Montignies - Formation.

Quelques détails sur cette époque : Châtelineau-Châtelet compte 7 voies voyageurs et un groupe de 15 voies réservées au trafic marchandises. La gare est pourvue d'un service de camionnage, d'un pont à peser les chariots, d'une grue fixe de 10 tonnes et d'une grue sur chariot de 2,5 tonnes. On y trouve également un service de manœuvres de wagons «par chevaux». Il y existe aussi une remise aux locomotives, une lampisterie, une chaufferie, ainsi qu'un dortoir équipé de 5 lits à l'usage du personnel roulant. Bref un équipement très complet pour l'époque.


CHATELNEAU-FORMATION COMPLEXE ACTUEL

Vocation.

Du fait de son implantation à la périphérie Sud-Est de l'agglomération carolorégienne, à proximité d'importants complexes sidérurgiques, métallurgiques et chimiques, la gare de formation de Châtelaineau est à la fois :

- une gare de formation, c'est-à-dire, une gare disposant des installations et des moyens d'action nécessaires pour recevoir, trier et former un grand nombre de trains de marchandises. Elle assure la concentration et la distribution des wagons de et vers tous les points desservis de sa zone d'action et les relations avec les autres gares de formation.
- une gare de desserte de raccordements industriels importants. Dans ce domaine, ses activités consistent essentiellement à amener à pied d'œuvre les wagons chargés de matières premières (minerais, coke, mitrailles...) et le matériel vide permettant d'écouler la production vers les différents centres portuaires, industriels et commerciaux belges et étrangers tels les ports d'Anvers et de Gand Maritime, les bassins industriels de Liège, du Centre et du Borinage, L'Allemagne, la France et la Hollande.

Actuellement, la gare principale de Châtelaineau-Châtelet assure la gestion d'une zone comprenant 57 raccordements en activité et 14 dépendances à vocation industrielle situées sur les lignes 119, 130, 137, 138, 140A, 257 et 261.



La nouvelle gare de «formation» telle que nous la connaissons aujourd'hui a été mise en service en 1958.

Après avoir repris la gestion de Montignies-Formation en 1960, la gare de Châtelaineau va, en moins de 3 ans, regrouper sous sa gestion directe la majorité des gares voisines de sa zone desserte: Farciennes, Tergnée, Bouffioulx, Gerpennes, Acoz, Montignies-sur-Sambre, Gilly-Haies, Gilly-Sart-Allet, Jumet-Brulotte, Hamendes, Gosselies, Thiméon, Hauchies et Couillet-Montignies.

En 1975, Châtelaineau devient gare principale.

Installations de voies.

Pour faire face à sa mission, Châtelineau-Châtelet dispose d'installation de voies importantes.

— En gare voyageurs.

Un faisceau de réception pour trains de marchandises de 5 voies (Faisceau A).

— A la gare de formation.

Un faisceau de réception de 6 voies (faisceau B).

Un faisceau de départ de 5 voies (faisceau D).

Un faisceau de triage de 29 voies (faisceau K).

La longueur utile des voies des différents faisceaux se situe entre 550 et 700 m.

— A Montignies-formation.

Un faisceau de réception de 6 voies (faisceau E).

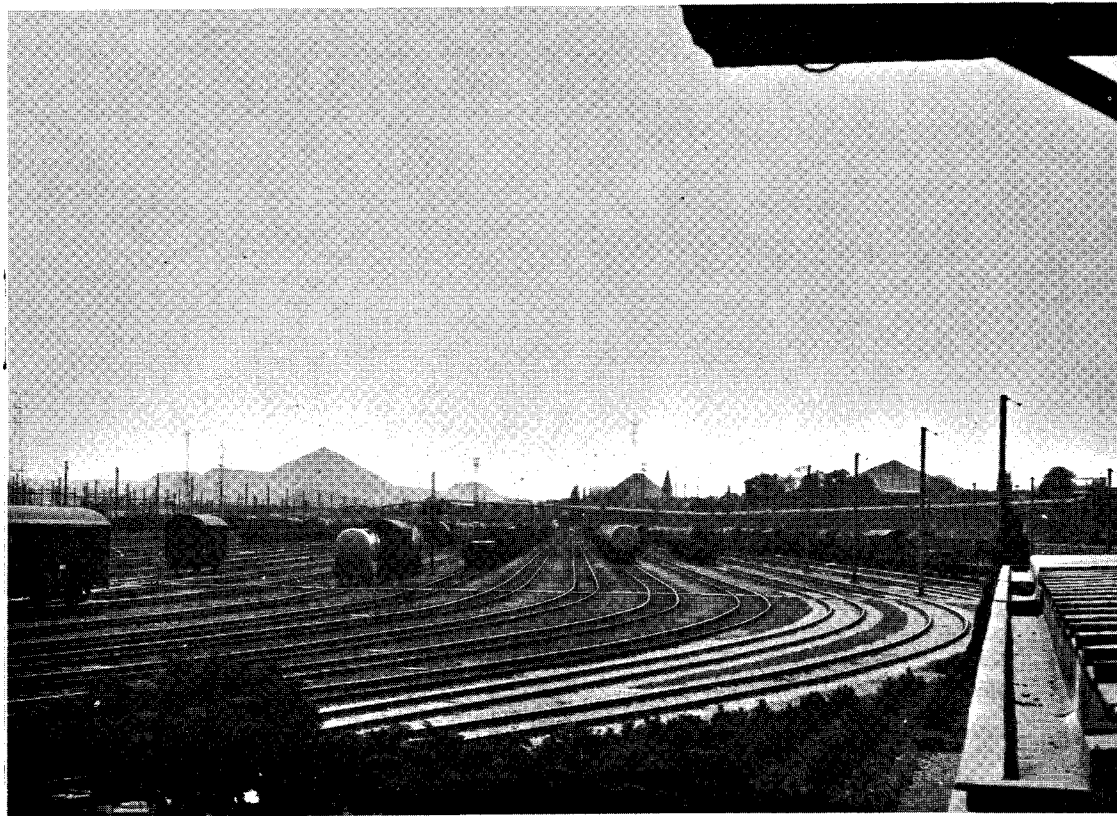
— A Couillet-Montignies.

Un faisceau de réception de 3 voies.

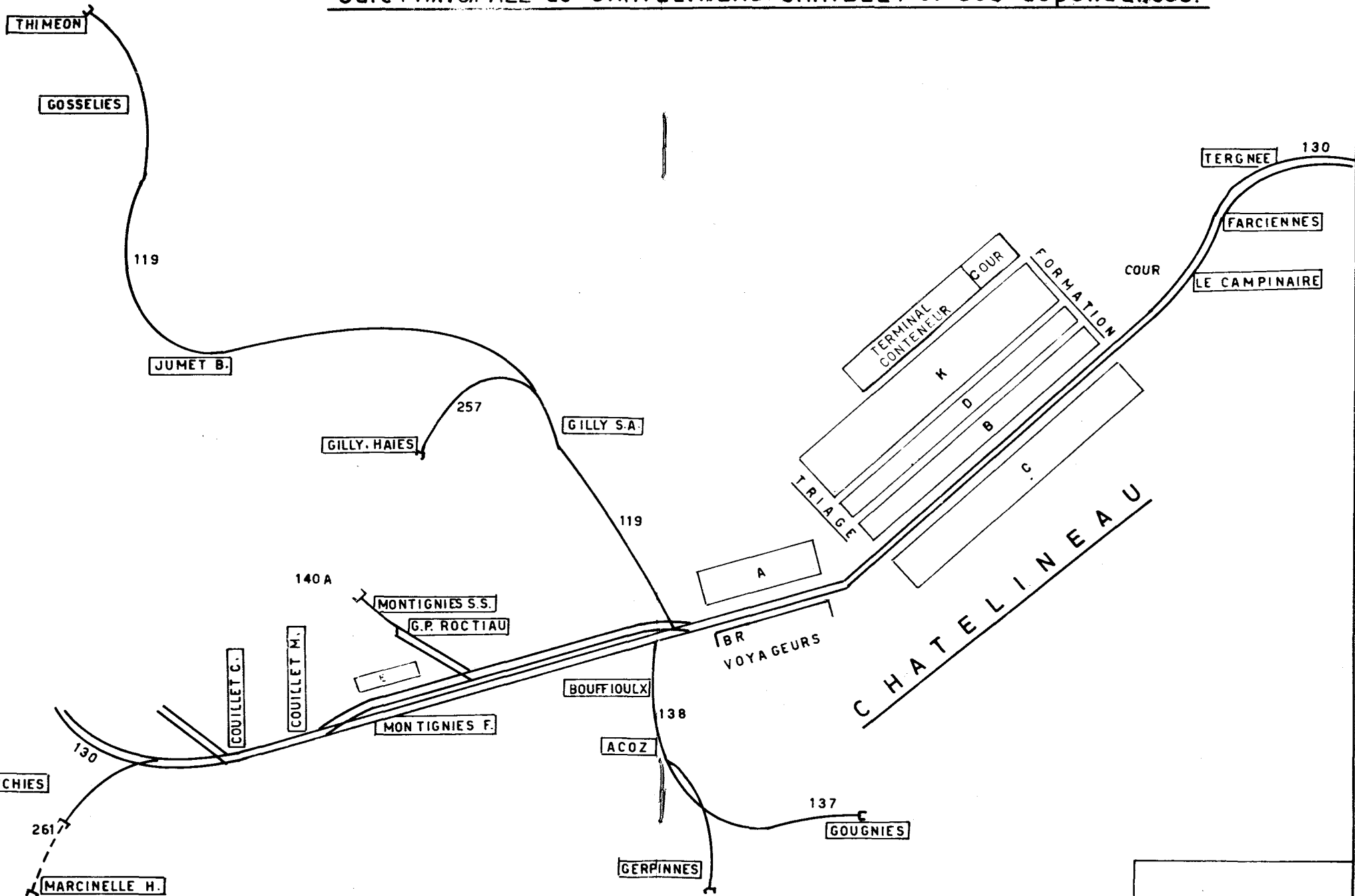
Installations de signalisation.

La manoeuvre des aiguillages et des signaux est assurée par 11 postes de signalisation échelonnés le long de la ligne 130 entre Couillet-Centre et Tergnée.

Le plus important, le block 48, situé au cœur de l'installation, assure à la fois la circulation des trains et les opérations de débranchement et de formation des trains de marchandises.



Gare PRINCIPALE de CHATELNEAU-CHATELET et ses dépendances.



ORGANISATION DU TRAVAIL A LA FORMATION

Chantier de triage.

Les rames à débrancher sont poussées par une locomotive vers le sommet d'une bosse à 2 voies, d'une hauteur de 2,625 m. Les wagons sont décrochés au moyen d'un bâton avant d'en atteindre le sommet. Celui-ci, une fois franchi, sous l'effet de la gravité, les wagons acquièrent la vitesse suffisante pour atteindre leur voie de classement.

Pour les amener sans heurt à cet endroit, il est nécessaire de réduire progressivement leur vitesse par l'opération «d'enraiment».

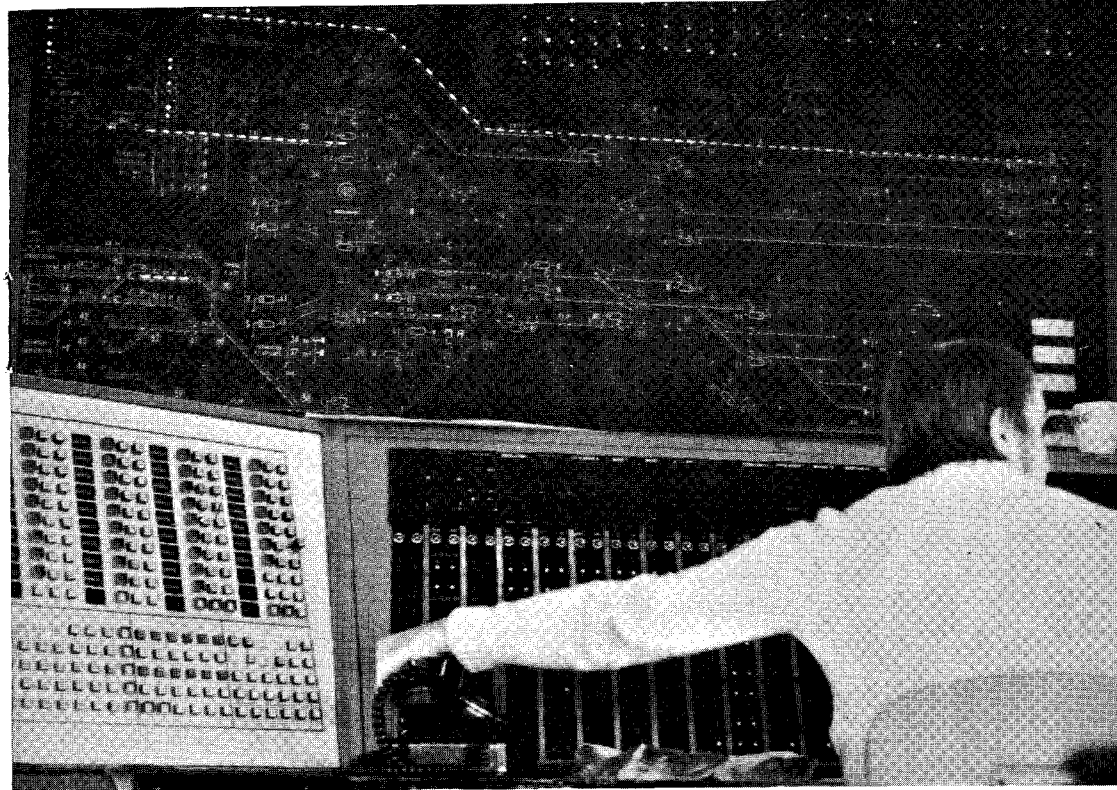
Celle-ci consiste à freiner les wagons au moyen de blocs d'arrêt lors de leur passage dans 2 zones de calage successives distantes de 80 m.

Chantier de formation.

Sa fonction essentielle consiste à regrouper les wagons manœuvres par le chantier triage en vue de former les divers trains et rames.

A cet effet, il est équipé de 2 bosses de 1m.50 de hauteur donnant accès aux voies 6 à 33 du faisceau K.

Les techniques de travail utilisées y sont comparables à celles du chantier de triage.



ORGANISATION DU TRAVAIL DU FACTAGE

Factage.

Le rôle essentiel du factage consiste à traiter les bordereaux des trains et les documents d'accompagnement des wagons, tant à l'arrivée qu'au départ.

Au fur et à mesure du triage, les documents des wagons sont classés par voie et dans l'ordre, ce qui permet l'établissement de bordereaux. Avec ces données du triage, effectué dans la formation, les bordereaux des trains au départ de Châtelineau-Châtelet sont créés.

Ordinateur.

Depuis le 26 avril 1976, les bordereaux des trains ayant Monceau pour destination sont transmis directement à l'ordinateur installé dans cette gare.

Ultérieurement, dans le cadre de la gestion électronique du trafic des marchandises, Châtelineau-Châtelet aura son propre terminal branché directement sur l'ordinateur de Monceau.

Container Terminal.

Inauguré le 25.9.1975, le portique est utilisé principalement pour la manutention de containers et de semi-remorques.

L'agrès principal de levage est le «spreader» équipé :

- de quatre verrous tournants pour manipuler les containers;
- de bras et pinces pour la préhension des semi-remorques;
- de dispositifs de fixation d'élingues pour soulever les petits containers;
- d'un palonnier pourvu d'un crochet.

Principales Caractéristiques.

- portée de 20 m enjambant deux voies ferrées, une chaussée routière et une aire de stockage;
- chemin de roulement de 335m de long;
- force de levage du spreader 35 T, du crochet 25 T;
- hauteur de levage sous spreader 9,2 m ;
- vitesse maximum de levage 1 5m/minute;
- alimentation électrique sous 3.000 volts.

Fonction.

- assurer le transport par container dans l'important bassin industriel de la région, en assurant la succession de passage d'un mode de transport à l'autre, sans que la marchandise ait été manipulée directement;
- charger ou décharger directement d'un wagon une remorque routière en combinant ainsi la route et le rail.



INSTALLATIONS VOYAGEURS

Gare à voyageurs.

Située sur la ligne axiale Paris - Cologne à trafic très dense, elle comprend 5 voies à quai électrifiées dont 4 sont équipées de quais hauts.

Des bus de substitution assurent la desserte des lignes 137 et 138 respectivement vers Florennes et Mettet.

En 1972, le bâtiment actuel fut restauré et remanié dans sa partie intérieure. L'objectif poursuivi a porté essentiellement sur une adaptation aux exigences de l'exploitation d'une grande gare moderne, sur une intégration dans la perspective d'un complexe ferroviaire et urbanistique complètement rénové, sur l'accueil de la clientèle, le confort, l'hygiène et les installations sociales en faveur du personnel.

FAISCEAU C : Garage du matériel à voyageurs.

Ce faisceau est équipé de douze voies électriques dont les voies 3 à 12 servent au garage et à l'entretien du matériel à voyageurs.

Toutes les voies sont équipées de prises de préchauffage électrique, la voie 11 étant de surcroît posée sur une fosse de visite continue. Un nouveau bâtiment à usages divers inauguré récemment abrite les services du matériel et de l'exploitation.

Nos services à votre disposition :

	Téléphone	Extension
1) Réseau privé de la S.N.C.B.		
Chef de Gare Principal		971 - 6100
1er Chef de Gare Adjoint		971 - 6101
Chef de Bureau		971 - 6103
Sous-chef de gare Voyageurs		971 - 6113 971 - 6119
2) Réseau R.T.T.	071/36.40.10	
Sous chef de gare Voyageurs	38.52.80	