

LA GARE  
DE CHARLEROI-SUD  
VOUS INVITE

1926

1926

1926

1926

1926



HISTORIQUE DE LA GARE

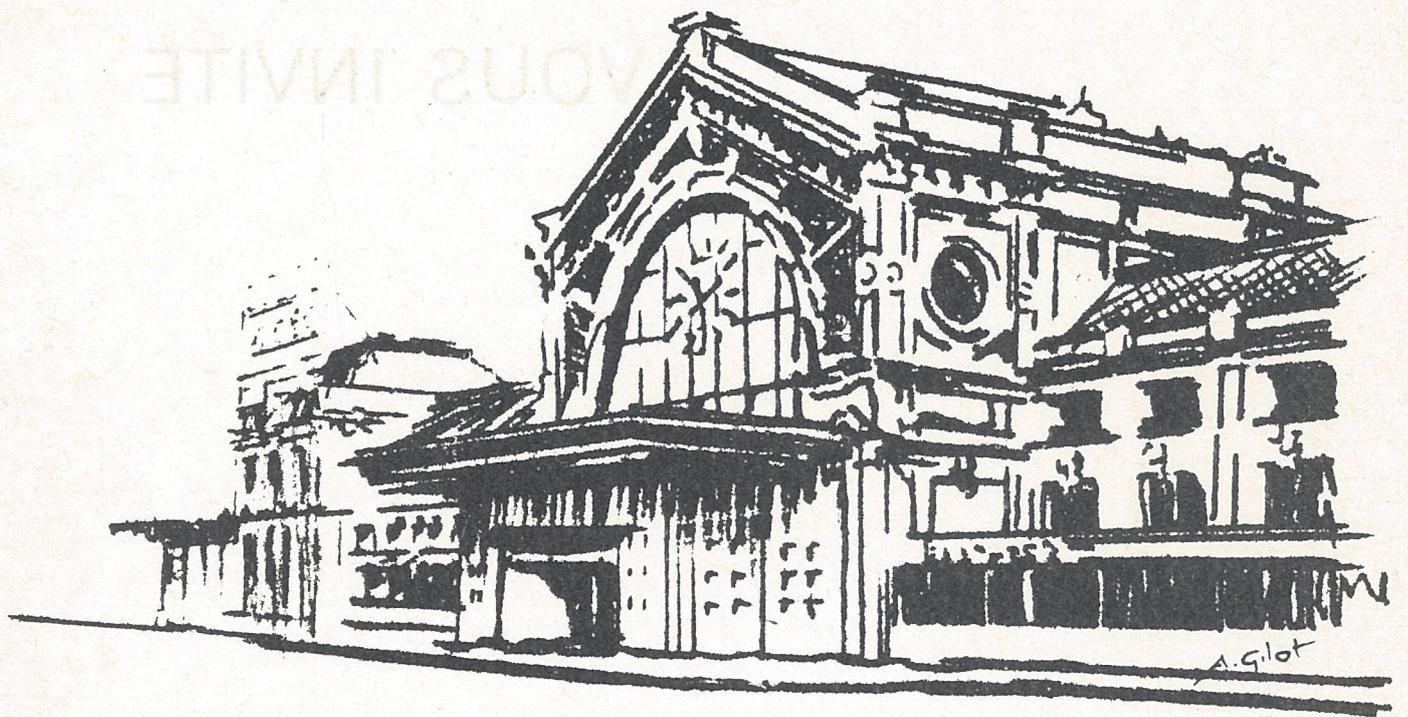
# LA GARE DE CHARLEROI-SUD VOUS INVITE



Il s'en faut pourtant de peu que le ruban d'acier  
ignorer la région carolo-génée

Le 28 08 1838, le décret n° 10000  
le chemin de fer de NAMUR se dirigea de la vallée  
de la Sambre, par la vallée de l'Escaut, et se  
dirigeant vers VIEUVILLE pour aller de là se  
rejoindre au chemin de fer de

LA GARE  
DE CHARLEVOIX-SUD  
VOUS INVITE



## HISTORIQUE DE LA GARE.

### **Le rail à Charleroi.**

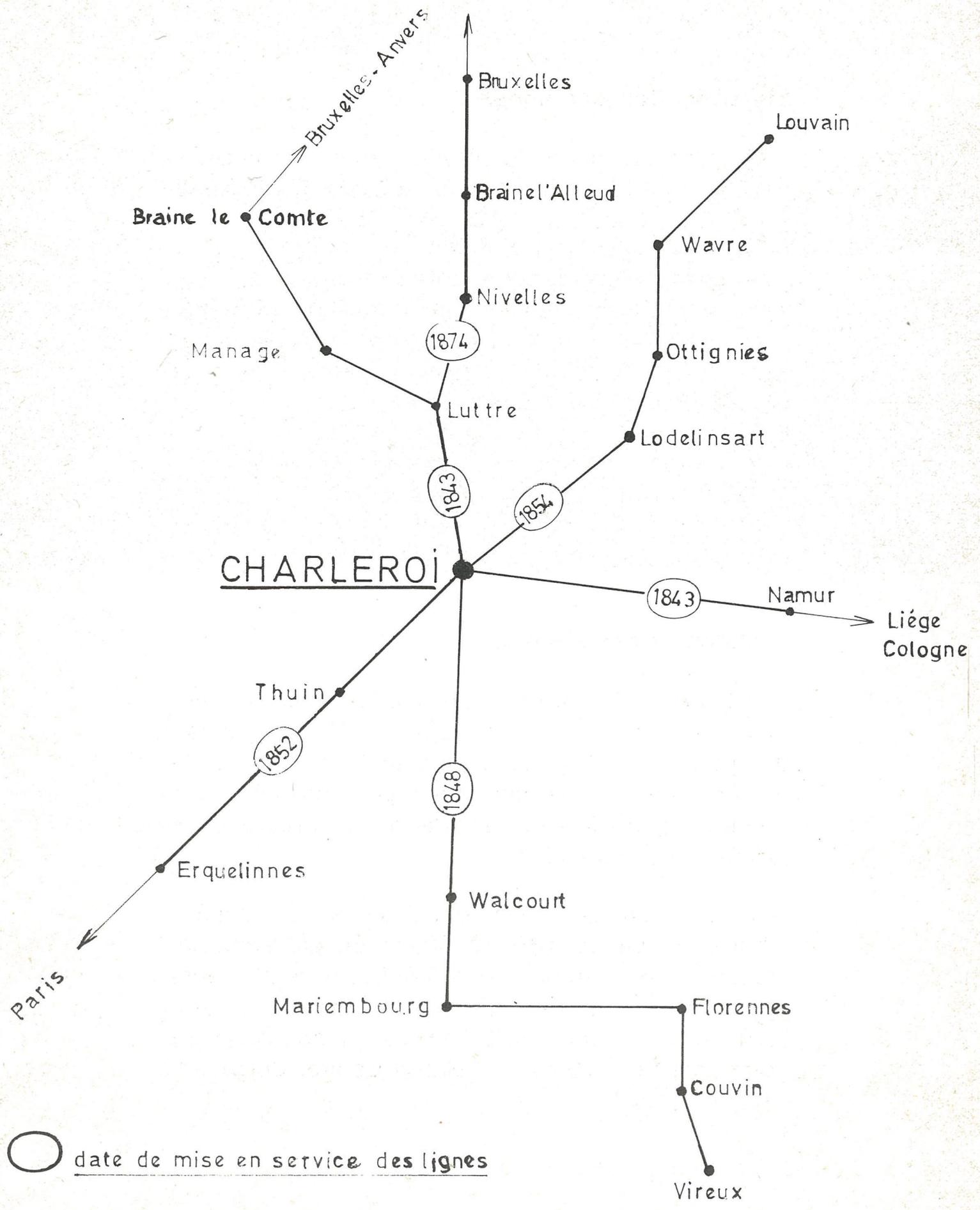
Deux août 1843! Issu d'un élan de vapeur, un premier train, sous les bravos d'une foule enthousiaste, s'arrête en gare de CHARLEROY : il vient de parcourir, 8 ans après l'inauguration du premier chemin de fer continental, la ligne qui relie BRAINE-COMTE à NAMUR par MANAGE et par LUTTRE.

Il s'en fallut pourtant de peu que le ruban d'acier ignorât la région carolorégienne.

L'A.R. du 28.08.1838 prévoyait en effet : « . . . celui (le chemin de fer) de NAMUR se dirigea de la vallée de la Sambre, par la vallée de l'Orneau et de son affluent occidental, vers VIEUVILLE pour aller de là se raccorder au chemin du Midi . . . ».

L'A.R. du 01.03.1840 vient heureusement modifier celui de 1838 : « Le tracé du chemin de fer de NAMUR : ce chemin se dirigera vers BRAINE-LE-COMTE par CHARLEROY ».

- de 1834 à 1858, le nombre d'habitations passe de 972 à 1649 (66 % d'augmentation) : 11.856 âmes, tandis que GILLY, comme JUMET, en dénombre déjà plus de 15 000;
- en 1852, les industries de l'agglomération, inexistantes ou presque 20 ans auparavant, se répartissent comme suit : 60 houillères, 25 verreries, 15 fonderies de fer et 11 hauts fourneaux;
- 1848 : inauguration de la section CHARLEROI-WALCOURT, prolongée 6 ans plus tard jusque VIREUX par MARIEMBOURG, FLORENNES et COUVIN;
- 1852 : inauguration de la ligne CHARLEROI-ERQUELINNES qui relie ainsi PARIS à COLOGNE;
- 1854 : inauguration du tracé LOUVAIN, WAVRE, OTTIGNIES, LODELINSART, CHARLEROI;
- 1874 : nouveau tracé de la ligne vers BRUXELLES, par NIVELLES et BRAINE-L'ALLEUD.



## **Electrification des lignes.**

La première ligne du réseau ferroviaire belge, à bénéficier de l'électrification fut celle de BRUXELLES à ANVERS. C'était en 1935.

Interrompue par la seconde guerre mondiale, cette vaste entreprise de modernisation posa un deuxième jalon en 1949, trois ans seulement après le début des travaux, par l'inauguration de la ligne qui relie CHARLEROI à BRUXELLES.

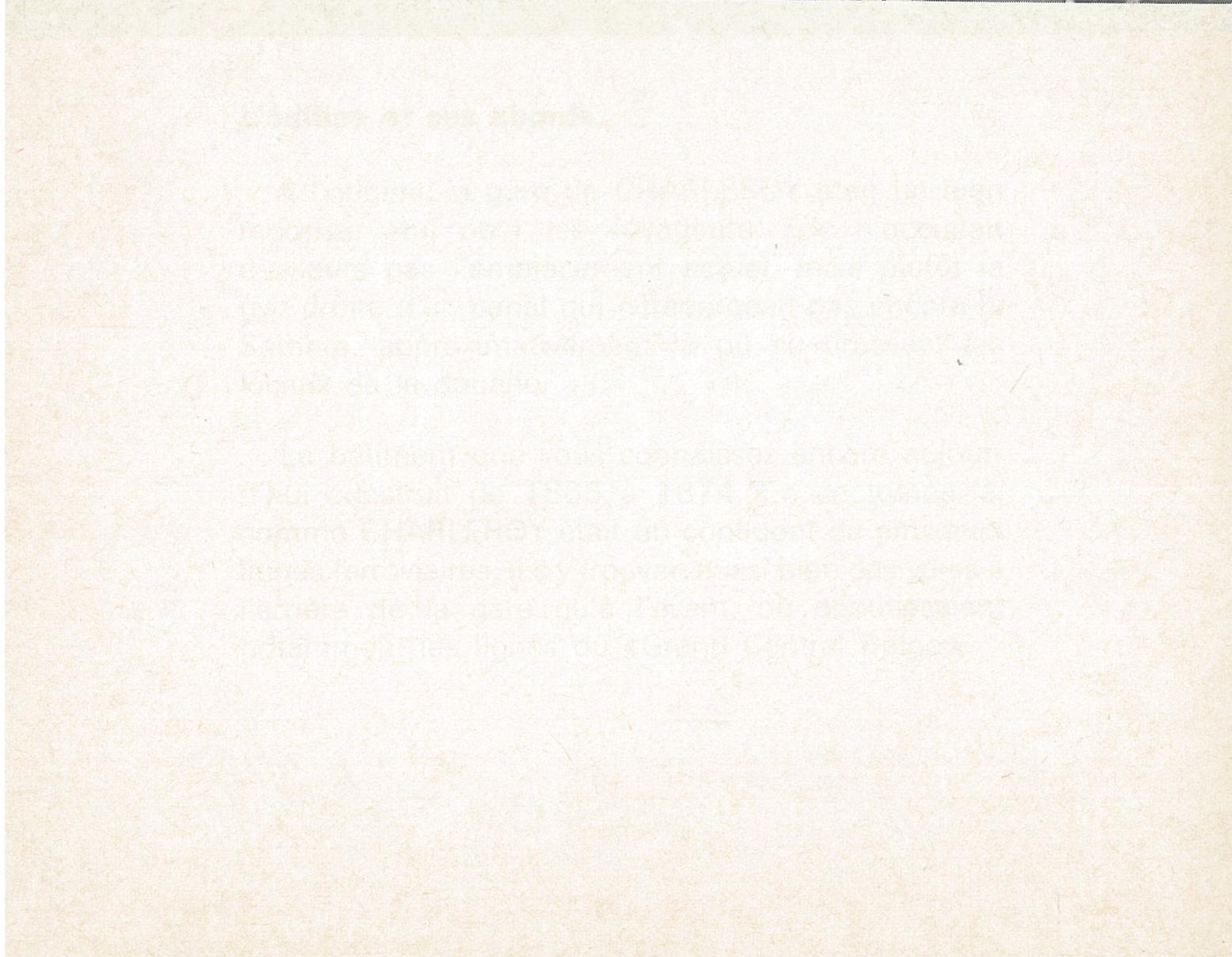
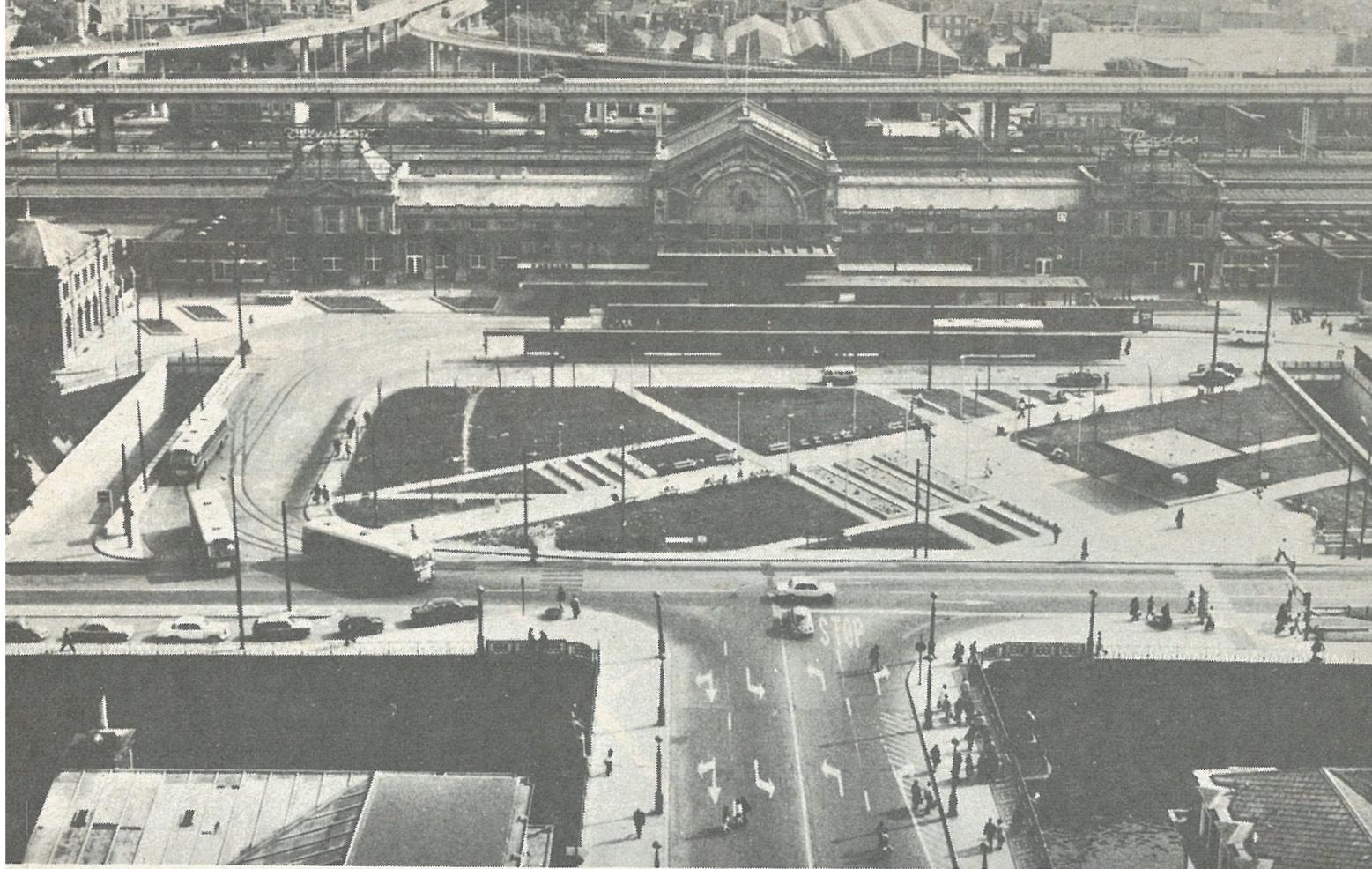
En 1959 la ligne CHARLEROI-NAMUR fut électrifiée et 1965 vit l'inauguration du tronçon CHARLEROI-ERQUELINNES : la traction électrique relie désormais la France à l'Allemagne.

## **L'édifice et ses abords.**

A l'origine, la gare de CHARLEROY était un bien modeste abri pour les voyageurs. Elle n'occupait d'ailleurs pas l'emplacement actuel, mais plutôt la rive droite d'un canal qui n'hébergeait pas encore la Sambre, approximativement là où se dressent les locaux de la douane.

Le bâtiment que vous connaissez encore aujourd'hui construit de 1865 à 1874. En ce temps là, comme CHARLEROY était un confluent de plusieurs lignes ferroviaires, il s'y trouvait aussi bien des voies à l'arrière de la gare qu'à l'avant, où aboutissaient notamment les lignes du « Grand Central Belge ».





L'édifice de pierre bleue était alors écrasé par deux immenses halls à toiture cintrée. C'est là que s'entretenaient, par le bruit et par les odeurs, l'atmosphère si particulière des grandes gares. Le premier disparut en 1958. Le second lui survécut juste 10 ans. Des abris fonctionnels ont été érigés en remplacement sur les quais qui longent nos 12 voies électrifiées.

La gare, du moins le bâtiment principal, était restée dans son état quasi primitif durant 90 ans. Une modernisation s'imposait.

Ces travaux d'aménagement se terminaient en 1964. Dorénavant, la salle des pas perdus offre, dans un même périmètre, guichets, salle d'attente, bureau de renseignements, kiosques à journaux, restaurant, buvette ...

La gare fut aussi intimement mêlée à la rénovation des transports publics entreprise à CHARLEROI dès 1971. Elle accueille à sa porte autobus, tram et préméto. Son sous-sol est creusé d'un tunnel routier pour l'accès des taxis et autres véhicules d'où débarquent et embarquent des voyageurs. Et aussi d'un tunnel pour piétons qui relie maintenant le bord droit de la Sambre aux souterrains de la gare qui, pour les voyageurs, abordent la rue de la Villette. Jusqu'à l'assise de ses voies qui sert de support à la portion du « Ring » autoroutier qui la surplombe.



La gare fut aussi intimement mêlée à la révolution  
des transports publics antérieurs à CHARLEBOI des  
1871. Elle accueillit à sa gare autobus, tram et  
/tramway. Son sous-sol est creusé d'un tunnel routier  
pour l'accès des taxis et autres véhicules. On y  
accueillait et embarquait des voyageurs. Et aussi  
d'un tunnel pour piétons qui relie maintenant le bord  
dort de la gare aux souterrains de la gare qui  
dort les voyageurs abordent la rue de la Ville  
dort. Le passage de ses voies qui sert de support à la  
tour de la gare extérieure qui la surplombe.

### **Au service des voyageurs.**

Environ 14 000 voyageurs, chaque jour, franchissent nos portes. Pour les véhiculer, nous prévoyons plus de 200 trains au départ et autant à l'arrivée. L'aire de parcage des véhicules automobiles, compte quelque 500 emplacements.

Pour faire face aux obligations qu'un tel trafic implique, nous mettons à votre disposition une infrastructure administrative dont voici en quelques traits l'essentiel des caractéristiques.

### **Bureau de renseignements.**

Par téléphone, voir « in fine », ou lors d'un passage, il établira un horaire précis, que vous vous rendiez en Belgique ou dans n'importe quelle gare européenne.

Le bureau dispose d'une ample documentation sur l'éventail des possibilités d'évasion, aussi bien pour le service international que pour le service intérieur belge.

## **Guichets.**

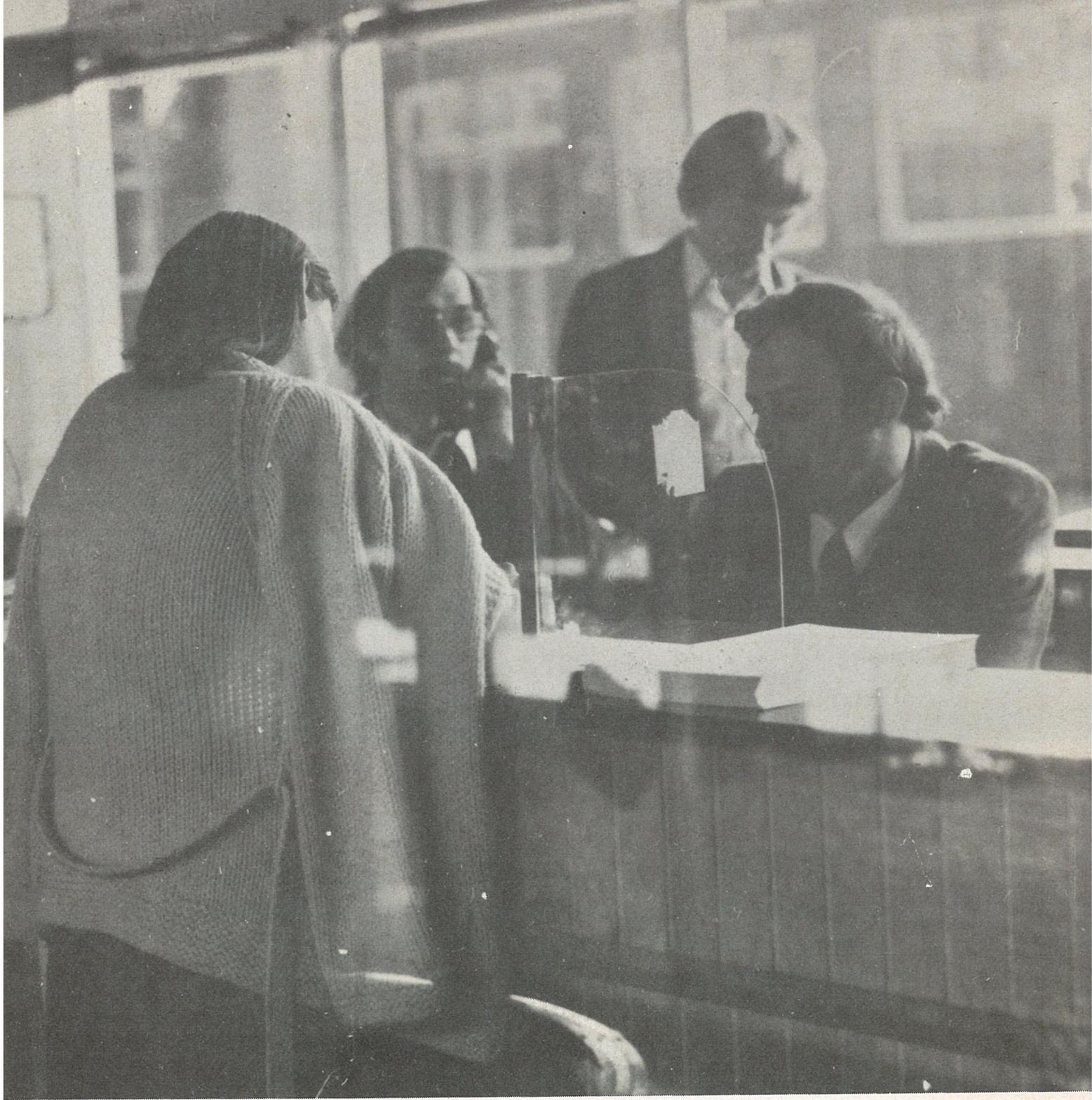
Depuis un quart de siècle, des machines autonomes impriment les billets à destination des gares belges, mais dans un proche avenir, CHARLEROI-SUD, sera équipée en machines électroniques qui, pour un meilleur service encore, transmettront au client en attente devant le guichet, par lecture sur écran, le prix du titre de transport qu'il a demandé.

Les guichets du service international délivrent, sans délai, des billets à destination de toutes les grandes gares européennes.

## **Réservation des places.**

Le service de réservation est équipé d'un « terminal » relié directement à l'ordinateur de FRANCFORT : en quelques secondes, au départ ou à destination de la plupart des pays de l'Europe occidentale, des places sont retenues dans le train international, TEE ou autre, que le voyageur a désigné. Places assises, compartiments fumeurs ou non, couchettes, wagons-lits ...

Pour les relations avec les pays qui ne sont pas raccordés à cet ordinateur, un plus grand délai est demandé pour assurer les réservations.



... de la ...  
... de la ...  
... de la ...  
... de la ...  
... de la ...

## **LES MARCHANDISES : LE CENTRE ROUTIER.**

### **Principes de fonctionnement.**

La région carolorégienne est depuis plus d'un siècle le siège d'intenses activités commerciales et industrielles.

Par ses deux dépendances de CHARLEROI-SUD-QUAI et de MARCINELLE, la gare de CHARLEROI-SUD traite environ un dixième du trafic total «Wagons» du réseau. Le trafic des charges complètes absorbe bon an mal an, un trafic de 6 500 000 tonnes de marchandises diverses, qui, pour leur transport, nécessitent l'emploi de plus de 170 000 wagons.

On appelle charge complète, un wagon chargé, par opposition à un chargement de colis, dénommé charge incomplète. L'organisation de ce service est très peu connue du grand public. Le réseau qui couvre à peu près tout le pays, compte environ 600 gares ouvertes au trafic des charges complètes. Toute gare de chargement dirige ses wagons vers une des 13 gares de formation du réseau. La gare de formation trie les trains reçus de son hinterland en les classant par gare de formation desservant la gare destinataire du wagon. Chacune des gares de formation joue donc le rôle de gare de concentration et de distribution pour sa zone de desserte.



Les clients ont dès l'abord deux possibilités; soit présenter leur envoi dans une gare ouverte à ce trafic, soit encore — un simple coup de téléphone suffit — demander l'enlèvement à domicile par camion.

Pour le trafic des envois de détail, la S.N.C.B. a divisé le territoire national en 31 régions placées chacune sous la tutelle d'un Centre Routier. Le colis va recevoir le numéro d'affectation du Centre Routier de distribution auquel il parviendra, cette nuit encore dans la majorité des cas, par wagon à marchandises.

Ce dernier Centre Routier va fonctionner comme un énorme centre de tri postal où les colis, déchargés dès leur arrivée, sont triés selon leur destination réelle. C'est alors que commence la phase la plus ardue du travail : CHARLEROI-SUD assure la distribution dans 127 localités (523 000 habitants), réparties dans 46 secteurs réguliers pour la desserte desquels son parc automobile parcourt environ 2 700 km par jour.

Vers 4 heures le matin, 6 heures au plus tard, le tri doit être terminé. Pour permettre le classement des « tournées » et le chargement dans les véhicules routiers. Et il est des jours où plus de 12 000 colis sont attendus par nos clients ...

Et puis, il reste la possibilité d'adresser un envoi « Bureau restant » en gare: de cette façon, le destinataire pourra disposer de sa marchandise dans un délai maximal de 48 heures, réduit dans la pratique à moins de 24 heures.

## **Matériel de transport et de manutention.**

Le chemin de fer utilise des engins de manutention mécanique (les transpalettes) ou électriques (les chariots élévateurs à fourche) qui peuvent soulever et transporter des charges pesant jusqu'à 1 500 kg.

Il y a aussi des tricycles, ces longs chariots étroits qui s'accrochent l'un à l'autre derrière un tracteur électrique, formant ces convois qui sillonnent les quais des grandes gares.

Pour leur efficacité, il est souhaitable que les marchandises soient faciles à manier. D'où l'emploi d'une gamme de matériel spécial :

### **LA PALETTE.**

C'est un socle, ou plateau de chargement, en bois, de forme rectangulaire et de dimensions normalisées. Sa partie inférieure présente des ouvertures dans lesquelles s'engagent la double fourche des engins de manutention.

### **LE BOX-PALETTE.**

Une palette, mais métallique et munie de parois latérales, parfois d'un couvercle. Il en existe de plusieurs types, dont certains utilisables en service international.

Le volume de chargement, surtout avec le couvercle, est évidemment moindre que celui offert par la palette traditionnelle, mais dans de telles conditions, la marchandise voyage avec moins de risque.



LE BOX-PALLETTE

Le box-palette est un moyen de transport et de stockage des marchandises. Il est composé de deux parties principales : le box et le plateau. Le box est une caisse en carton ou en bois, et le plateau est une surface plane en bois ou en métal. Le box-palette est utilisé pour transporter des marchandises en vrac, et il est très pratique pour le chargement et le déchargement des camions et des trains. Le box-palette est également utilisé pour le stockage des marchandises en attendant d'être transportées.

### **LE PETIT CONTAINER.**

Il s'agit ici d'un parallépipède rectangle muni d'organes de roulement et d'un timon d'attelage.

Selon le type, la capacité volumétrique est comprise entre un et trois mètres cubes.

L'expéditeur, dans ses installations, y charge sa marchandise, plombe ou cadenas le container qui, remis à domicile, livrera son contenu intact.

### **LE COLLICO.**

C'est une caisse en métal léger, repliable à l'état vide, et répondant à des dimensions déterminées pour chaque type de « collico ». La S.N.C.B., pour une période de 12 mois en principe, loue ce matériel qui offre les mêmes avantages que le petit container pour une capacité volumétrique beaucoup moindre (de 0,053 à 0,45 m<sup>3</sup>).