

**Ce congrès a été organisé par la
SOCIETE D'ARCHEOLOGIE, D'HISTOIRE ET DE FOLKLORE DE
NIVELLES ET DU BRABANT WALLON**

**Avec l'aide du
MINISTERE DE LA COMMUNAUTE FRANCAISE, DU CREDIT COM-
MUNAL, DE LA PROVINCE DE BRABANT ET DE LA VILLE DE
NIVELLES**

**L'édition des Actes est assurée par :
De uitgave van de Verhandelingen wordt verzorgd door :
Die Veröffentlichungen der Kongressakten wird gesichert von :
Jacqueline CESSION-LOUPPE, Ghislain LADRIERE, Françoise LAR-
SIMONT et Charles QUEWET.**

**Correspondance pour le Congrès :
Briefwisseling i.v.m. het Congres :
Korrespondenz für den Kongress :
Ghislain LADRIERE, rue des Récollets, 4 à 1400 Nivelles.**

*Le dessin du sceau du chapitre de Nivelles (13^e siècle - 1580) est dû à Paul
COLLET et a été publié en 1926 dans « Le Folklore brabançon » n° 31-32.*

XLVII^e CONGRES DE LA FEDERATION DES CERCLES
D'ARCHEOLOGIE ET D'HISTOIRE DE BELGIQUE

et

2^e CONGRES DE L'ASSOCIATION DES CERCLES
FRANCOPHONES D'HISTOIRE ET
D'ARCHEOLOGIE DE BELGIQUE

CONGRES DE NIVELLES



23 - 26. VIII. 1984

ACTES

TOME II

NIVELLES

1984

**BUREAU DE LA SECTION -
BUREAU VAN DE SEKTIE -
BÜRO DER SEKTION**

Président - Voorzitter - Vorsitzender

Luc-F. GENICOT, Professeur à l'U.C.L., Collège Erasme, Place Blaise Pascal, 1 à 1348 Louvain-la-Neuve.

Vice-Présidents - Vice-Voorzitters - Vice-Vorsitzenden

Pierre CLAEYS, Membre du Comité de «Archéolo-J», Service des Jeunesses archéologiques.

Pierre DUCARME, Président de la Société d'Histoire régionale de Rance.

Secrétaire - Secretaris - Sekretär

Jean-Pierre HENDRICKX, Conseiller adjoint à l'U.C.L., Rue Defalque, 69 à 1490 Court-Saint-Etienne.

LA LIGNE DE MANAGE A WAVRE, DE LA S.A. DES CHEMINS DE FER BELGES DE LA JONCTION DE L'EST

André DAGANT

La situation des chemins de fer belges en 1847

Bases de notre réseau

La décision de construire un chemin de fer en Belgique, procède des études de 1832, visant à éviter le territoire hollandais pour le trafic entre Anvers et la frontière prussienne. Les discussions consécutives à ces études, nous ont valu la loi constitutive de 1-5-1834, prescrivant la réalisation d'un réseau disposé en étoile autour de Malines. Ce n'était pas mauvais, mais plutôt proche de la Hollande. Quant à la capitale et au Sud du pays...

Réalisation du projet

A. Première tranche: 1835-1839

Les lignes sont réalisées en pays flamand:

- Malines-Bruxelles;
- Malines-Anvers, avec raccordement à l'Escaut;
- Malines-Termonde-Gand-Bruges-Ostende Quai;
- Embranchement Gand-Courtrai;
- Malines-Louvain-Tirlemont-Landen-Ans;
- Embranchement Landen-Saint-Trond.

B. Deuxième tranche: 1840-1842

La ligne du Midi est réalisée dans sa partie essentielle:

- Bruxelles-Braine-le-Comte-Mons-Frontière française (Quiévrain);
- Embranchement Braine-le-Comte-Manage;
- Ligne des boulevards, établissant une liaison entre les gares bruxelloises;
- Prolongement Courtrai-Mouscron-Tournai;
- Embranchement Mouscron-Frontière française (vers Tourcoing);
- Plans inclinés de Ans à Liège.

C. Troisième tranche: 1843

La ligne de Prusse, premier objectif, est achevée:

- Liège-Verviers-Frontière de Prusse (Herbestal);
- Poursuite de travaux sur la ligne du Midi dont la majeure partie n'est établie qu'à voie unique: Manage-Luttre-Charleroi-Namur.

L'Etat Belge est à bout de souffle: il va devoir passer la main.

De 1844 à 1847, on ne met en service que le chemin de fer économique privé «De Ridder», à voie étroite, de Gand à Anvers par le pays de Waas, avec bateau de transbordement à Anvers.

L'ère des concessions

L'Etat céda alors les droits de construire et d'exploiter certains chemins de fer à des sociétés privées. La plupart d'entre elles seront d'émanation britannique.

Ces lignes étaient des transversales réunissant deux axiales de l'Etat Belge, ou se détachant d'une ligne de l'Etat pour desservir des centres isolés, des régions minières et les mettre en relation avec la voie d'eau.

Remarquons parmi les relations à l'actif de ces concessionnaires:

- En 1847-1848:
Tournai-Jurbise et le prolongement Saint-Trond-Hasselt (1);
- En 1848-1849:
Manage-La Louvière-Mons, avec raccordement au canal de Condé et embranchement de la Louvière à Bascoup;
- A partir de 1848:
Le réseau minier de l'Entre-Sambre-et-Meuse;
- En 1851:
Namur-Liège (Guillemins et Longdoz);
- En 1853-1856:
Le réseau Dendre-Waas, à savoir Bruxelles-Schellebelle et Lokeren-Termonde-Alost-Grammont-Ath (1);
- A partir de 1854:
 - Le réseau de la Flandre Occidentale, à savoir Courtrai-Ypres...;
 - Anvers-Rotterdam;
 - Les chemins de fer belges de la Jonction de l'Est;
 - Pepinster-Spa;
 - Le réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg;
 - Charleroi-Louvain;
 - Lierre-Turnhout, etc.

Mentionnons encore, plus tard (1857-1865), la Compagnie du Chemin de fer du Centre:

- Baume-Erquelines;
- Baume-Ecaussinnes;
- Baume-Marchienne (par Piéton);
- Piéton-Leval;
- L'exploitation de nombreux embranchements industriels.

Le chemin de fer Manage-Bascoup-Piéton est conçu en 1865.

Activités de l'Etat Belge durant la période creuse de 1843 à 1870

Le railway national s'est borné :

- A établir une série de raccordements de bassins portuaires (Anvers Kattendijk, Bruges, Gand, Termonde);
- A reprendre le chemin de fer Mons-La Louvière-Manage et embranchements (1858);
- A exploiter les lignes (1), ainsi que Hal-Ath et Tournai-Blandain-Frontière française (vers Lille), toutes construites par des compagnies privées;
- A réaliser une liaison directe Bruxelles-Louvain (1866).

Par contre, l'Etat cèdera l'exploitation de la ligne Landen-Hasselt à une nouvelle société privée!

Les problèmes des petites compagnies privées

Le développement de ces lignes de jonction était forcément limité, en trafic comme en kilomètres. Par contre, leurs charges administratives englobaient tous les services de sociétés plus importantes. Aussi, le besoin de concentration se fit-il rapidement sentir. Suivant des modalités variables, les petites sociétés s'unirent au sein d'ensembles plus considérables pour former des groupes cohérents, géographiquement et économiquement, en réduisant leurs frais généraux, en normalisant des limites, parfois même par des soutiens financiers. C'est ainsi qu'apparurent des groupements comme le GCB (Chemin de fer du Grand Central Belge), le NB (Lignes belges de la Compagnie du Nord), les BH (Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut) et le SGE (Société Générale d'Exploitation de Chemins de fer). La GCL (Grande Compagnie du Luxembourg) avait une taille suffisante dès le départ, mais elle ne put soutenir, seule, l'ampleur de ses besoins.

Ajoutons à tout ceci qu'un autre inconvénient de taille était la tarification mixte imposée par l'Etat.

La Société anonyme des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est

La première concession du chemin de fer de Manage à Wavre remonte à 1845. Une société anonyme fut fondée pour la réalisation d'un petit réseau (A.R. du 2-8-1847), moyennant un capital énorme de 21.250.000 F, que le groupe anglais ne put réunir. L'Etat dut accorder une garantie d'intérêt minimum de 4 % en 1851, pour qu'un second groupement, plus modeste, se charge de la seule ligne Manage-Wavre, avec un capital de 5.312.500 (A.R. du 31-8-1852). La société émettra encore deux emprunts par obligations: l'un de 2.000.000 F à 3 % (1858), l'autre de 1.000.000 F, en augmentation du capital, au même taux (1863).

Objets de la société

La société, initialement formée « des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est », était chargée de la création de tout un réseau :

- Ligne principale de Manage à Wavre;
- Prolongements facultatifs :
 - a) à la frontière française, vers Chimay;
 - b) vers Verrijk, Neerwinden ou Landen.
- Embranchements facultatifs :
 - a) vers Braine-le-Comte;
 - b) vers la future ligne éventuelle de Tirlemont à Malèves;
 - c) vers Luttre;
 - d) vers Verrijk;
 - e) vers la future ligne éventuelle de Diest à Hasselt;
 - f) d'autres éventuels, en vertu du cahier des charges : entre autres, vers le canal de Charleroi à Bruxelles, si nécessaire.

Seule, la ligne principale fut réalisée, après modification des statuts, en coordination avec l'exécution du chemin de fer Charleroi-Louvain :

- 07-08-1854 : Manage-Nivelles;
- 02-12-1854 : Nivelles-Genappe;
- 12-02-1855 : Louvain-Wavre;
- 13-08-1855 : Court-Wavre (chemin de fer de Charleroi);
- 14-08-1855 : Court-Charleroi;
- 19-05-1855 : Genappe-Court;
- 23-08-1855 : Court-Wavre (chemin de fer de Manage).

Remarquons que le 9-6-1855, la GCL atteignait Wavre (Bruxelles-Gembloux). La ligne sera encore recoupée en 1874, quand l'Etat ouvrira sa ligne directe entre Bruxelles et Luttre, amenant la création d'un palier de gare, avec station et remise à locomotives à Baulers, et comme conséquences, vu la reprise de la ligne avec la SGE (1871), l'abandon du dépôt de Nivelles et un hiatus prononcé dans le profil Nivelles Nord-Bousval.

La ligne de Manage à Wavre, longue de 41 km, avait été établie à simple voie, sauf entre Court et Wavre où son parcours était commun avec celui de la ligne Charleroi-Louvain, chaque société entretenant une des deux voies.

Deux affluents imprévus vont cependant être exploités par le chemin de fer Manage-Wavre. En 1863, la création d'un embranchement de 1,4 km fut décidée à Feluy. Il était destiné au service des carrières et des fours à chaux de cette localité. La traction serait hippomobile.

En 1865, la Jonction de l'Est se chargea de l'exploitation du nouveau chemin de fer Manage-Piéton, de 10 km de long. Il fut ouvert le 20 juin de Manage à Bascoup, et le 5 octobre, jusqu'à Piéton. Son trafic de

45.000 t serait bénéfique à l'exploitation, car un tiers de ce tonnage emprunterait ensuite sa propre ligne. Le raccordement au bassin-canal de Bellecourt ne serait toutefois réalisé qu'en 1873, après les reprises successives de la Société Générale et de l'Etat.

Naissance des Ateliers Métallurgiques de Nivelles

En 1858 (A.R. du 23 août), la Compagnie Centrale pour la Construction et l'Entretien de Matériel de Chemins de fer fut créée au capital de 3.000.000 F. Son objet englobait les ouvrages en bois et en métal pour toutes voies de communication, le matériel roulant et autre (sauf les locomotives et bateaux à vapeur), en exécution, location, exploitation, entretien, vente. Elle pouvait aussi assurer l'éclairage au gaz des localités avoisinant les ateliers (d'où, la présence des gazomètres à Nivelles). F. Preud'homme faisait apport de ses établissements de Morlanwelz; Mark Waring, de son côté, des terrains de Nivelles avec les plans de l'établissement, des traités pour la réduction des droits d'octroi.

Groupement, scission, regroupement du chemin de fer et des ateliers

Connaissant les problèmes financiers des petites sociétés, la reprise de la ligne par l'Etat avait été envisagée — sans aboutir — en 1860 et en 1862. Le 1-1-1868, ce fut la Société Générale d'Exploitation de Chemins de fer qui reprit à bail la Jonction de l'Est (SGE). La Compagnie Centrale (devenue en 1864, «de Travaux Publics et de Construction de Matériel de Chemins de fer»), fut dissoute en 1868, et ses ateliers de Nivelles furent rachetés par la SGE. Le 1-1-1871, l'Etat reprenait, avec beaucoup d'autres, les lignes de Manage-Wavre, Manage-Piéton, Baume-Piéton-Marchienne. La SGE apportait les établissements de Nivelles dans une nouvelle firme, la «Société métallurgique et charbonnière belge» (15-5-1873), comprenant également les Ateliers de Tubize et de la Sambre, le Charbonnage du Viernoy, un immeuble social à Bruxelles et l'usine métallurgique de Châtelaineau.

Les conseils d'administration

Le premier conseil d'administration, formé en 1847 avec les statuts de la nouvelle société anonyme, comprenait des aristocrates anglais: Smith, Barrington, Conyngham, Ashley, Seton, Hopkinson. Ils furent remplacés par un second conseil qui allait réaliser la ligne principale, et dans lequel nous retrouvons des personnalités communes aux autres sociétés (X): les Waring (X), Charles et William, Davignon (X), Perrot (X), Wheeler (X), Depage (Commissaire Gouvernemental).

A la Compagnie Centrale, nous trouvons Ad. Dechamps (Ministre, Administrateur du CF du Nord) (X), le Banquier Oppenheim (Président du CF Anvers-Gand), Mark Waring (Entrepreneur du CF Manage-Wa-

vre) (X), F. Preud'homme (aussi Directeur Général) (X), Perrot (X), Reed (Administrateur du Grand Luxembourg), Schaeken (Administrateur des CF Séville-Cordoue et Lyon-Méditerranée), F. Spitaels (Administrateur du CF Charleroi-Louvain), trois autres, et parmi les 7 Commissaires, Davignon (X), E. Prisse (Directeur du CF Anvers-Gand), R. Lamarche (Administrateur du CF PLM, Entrepreneur), Faignart (Administrateur du CF du Centre), deux autres, intéressés au CF Anvers-Gand.

Quant au chemin de fer de Manage à Piéton, il est représenté par 5 Administrateurs: Perrot (X), A. Warocqué (Charbonnages de Mariemont et Bascoup), Preud'homme (Concessionnaire et Administrateur Délégué) (X), Ad. Dechamps (X) et 't Serstevens, ainsi que par 5 Commissaires: Davignon (X), et deux membres de la famille Warocqué, Hamoir et Van Volxem, notamment.

Les locomotives

Le service de la ligne n'exigeait que peu de machines. Une première tranche de 4 locos fut fournie par la Société de Saint-Léonard en 1854. Les ateliers de Tubize livrèrent les deux suivantes en 1855-1856. Il fallut attendre 1859 pour disposer d'une nouvelle unité provenant de Cockerill, cette fois. La dernière livraison sera l'œuvre des Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre (1865).

Toutes les machines possédaient deux essieux moteurs, sauf la n° 5, qui n'en avait qu'un.

Selon l'usage et la réglementation de 1853, elles reçurent un nom de baptême. Le choix des noms est symptomatique de l'époque:

- La n° 1, «Jean de Nivelles», portait le blason du héros local;
- La n° 2, «Godefroy de Bouillon», évoquait l'«Astérix» de ce temps; tout railway à la hauteur possédait ce grand croisé dans ses tablettes;
- La n° 3 était un tantinet plus léger en rendant hommage à la mémoire de «La Camargo». Cette danseuse, née à Bruxelles, et bien que disparue depuis 1770, devait avoir laissé une tradition bien vivace dans la littérature et à l'Opéra de Paris. Elle fut la première à battre les entrechats à quatre;
- La n° 4 évoquait «Laurent Delvaux», décédé à Nivelles en 1778. Nous devons à ce sculpteur, les chaires de vérité de Saint-Bavon à Gand et de Sainte-Gertrude à Nivelles; les cartouches de la fontaine archiducal de Mariemont, et une statue colossale d'Hercule à Bruxelles;
- La machine n° 5 répondait au nom de «Wellington». La Wallonie contribue toujours au paiement de la rente servie à la famille de ce duc, émergé des coalisés de Waterloo, en 1815;
- «Tinctoris», musicien nivellois, portait le n° 6;

- «Mark Waring», administrateur et entrepreneur de la construction de la ligne, était célébré par le n° 7;

- Quant au n° 8, il était attribué au «Baron Seutin». Ce grand médecin issu de l'armée impériale, aurait, certes, mérité davantage une rente pour les siens... On lui doit, entre autres, de grands progrès dans la chirurgie conservatrice, en un temps de chirurgie mutilante; des techniques d'extraction du péroné et désarticulation de l'épaule, des progrès de l'anesthésie, le traitement de la hernie ombilicale chez les enfants en bas âge, le bandage amidonné (plâtre), la prophylaxie de l'infection (notamment, dans l'hygiène des accouchées), la subdivision des hôpitaux en sections spécialisées, la lutte contre la gale, etc.

Toutes ces locomotives avaient été dispersées lors de la reprise de l'exploitation par la Société Générale, le 1-1-1868. A la reprise de la SGE par l'Etat, le 1-1-1871, on dut rechercher les locomotives pour en rétablir l'inventaire. A ce moment, elles se trouvaient: les n° 1 et 2 étaient tendérisées pour le service de gare: la n° 1 sur la ligne de Taminés à Landen, la n° 2 en gare de Monceau (formation du Centre); les n° 3 et 4 étaient restées au service mixte de Nivelles; la n° 5 était au petit dépôt de Lichtervelde; la n° 6 assurait le service de réserve au dépôt-annexe d'Erquennes; la n° 7 avait gagné Courtrai, et la n° 8 était passée au groupe du Centre, remise de Baume (= Haine-Saint-Pierre), pour la ligne de Mons, où chaque jour, elle assurait les manœuvres en gare de Ciply, de 9.00 h du matin à 3.45 h du soir...

Le matériel remorqué

Ce matériel comportait 17 voitures et 6 fourgons fournis par Pauwels, de Molenbeek, ainsi que 442 wagons à marchandises, fournis par Pauwels, ou construits à Nivelles par la Compagnie Centrale ou dans les ateliers du chemin de fer (Waring).

Télégraphe

Un appareil de la compagnie fonctionnait dans les gares de Manage, Piéton, Bascoup, Nivelles, Genappe, Bousval, Court-Saint-Etienne, Feluy-Arquennes, Seneffe. Il n'y en avait pas à Ottignies, Wavre, Limal où le service était assuré par la société de Charleroi à Louvain. Noirhat et Baulers n'existaient pas encore. Les points d'arrêt n'ont pas de bâtiment.

Infrastructure et superstructure

Les deux lignes ont des tracés rectilignes importants. Le rayon minimum des courbes est de 625 m. Les 19,5 km de rampes comprennent 13 km de 9 à 11 mm/m, 3,5 km de 7 à 9 mm/m et 3 km de 5 à 7 mm/m. Quelques remblais considérables ont été édifiés dans les vallées des nom-

breux ruisseaux rencontrés. Le viaduc d'Arquennes était considéré comme l'un des plus importants ouvrages métalliques européens de l'époque. Etudié par l'Ingénieur Quillac, de la société d'Anzin, il avait été construit par le Grand-Hornu. Cet ouvrage avait nécessité la mise en œuvre de 300 t de fer et de 200 t de fonte. Il était constitué de 4 poutres à treillis, à longerons parallèles et lattes rivés. Ses 7 travées, de 24 m d'ouverture, reposaient sur des piles de 9 à 15 m de hauteur. Le rail passait à 25 m au-dessus de l'eau. Ce viaduc enjambait la Samme, le canal de Charleroi à Bruxelles, des chemins, etc. Au cours des essais effectués à l'aide de 3 locomotives roulant à « 4 lieues/h », avec « enrayage » du train sur le pont, la flèche maximum ne fut que de 0,01 m.

D'autres ouvrages furent réalisés sur les ruisseaux, des routes, l'embranchement principal du canal, à Seneffe, sous la ligne de Manage à Luttre.

Le dépôt-atelier était établi à Nivelles, avec des annexes à Wavre et à Manage. L'alimentation principale en eau s'effectuait à Nivelles, à partir d'une rigole, au départ des installations hydrauliques de la Maille-botte. La nuit, cette eau était cédée à la Compagnie Centrale, pour ses besoins industriels. Des machines avaient été placées sur la Dyle, à Genappe, en 1856, et à Ottignies, en 1857. A Manage, il y avait les installations de l'Etat, et à Wavre, celles du chemin de fer Charleroi-Louvain (Dyle).

Les rails étaient de modèle anglais, à un bourrelet, posés sur coussinets, avec cales, pesant 30,5 kg le mètre courant et en barres d'environ 6 m.

Le trafic

L'horaire du 11 octobre 1856 prévoyait 4 convois mixtes dans chaque sens. La distance de 41 km était franchie entre 1.50 h et 3.00 h dans le sens vers Wavre, et entre 2.00 h et 2.30 h vers Manage.

Un service spécial de navette existait également entre Ottignies et Wavre. De bonnes correspondances étaient assurées à Manage et à Ottignies, de et pour Tournai, Mons par La Louvière, Bruxelles par Braine ou par la GCL, Namur, Louvain. Curieusement, aucune mention pour Charleroi !

En 1865, d'après Loisel, il y avait 9 convois à voyageurs (1 fourgon et 4 voitures), et 7 trains de marchandises composés de 2 douzaines de petits wagons.

Le trafic riverain s'est développé, avant de décroître: carrières de Feluy, Usines Henricot à Court-Saint-Etienne, Ateliers de Nivelles, sucrerie de Genappe, établissements de Seneffe, agriculture...

Le trafic de transit fut alimenté par les productions du Centre et du Borinage (charbons, métallurgie, mécaniques, ciments, produits chimi-

ques...), vers Anvers, la ligne de l'Est, etc. Durant les deux guerres, elle fut l'itinéraire de nombreux convois stratégiques. Les transports d'ouvriers et d'écoliers étaient importants.

La ligne constituait encore un excellent axe de délestage pour le trafic direct à voyageurs entre le Centre et la capitale, ou de détournement — en cas d'obstruction — de Mons-Bruxelles. C'était aussi le chemin emprunté vers les Ateliers Centraux — flamands — de la SNCB. Bien que loin d'être en tête des lignes déficitaires, elle vit son trafic de voyageurs supprimé dès le 23-11-1959, tandis que section par section, elle allait être abandonnée, puis démontée, ce qui n'est toujours pas le cas d'autres lignes, 25 ans plus tard, cependant placées bien avant notre itinéraire (n° 141) au classement général du hit parade des déficitaires...