

LA GARE DE CHARLEROI-SUD



PORTES OUVERTES
21 - 24 AVRIL 1989

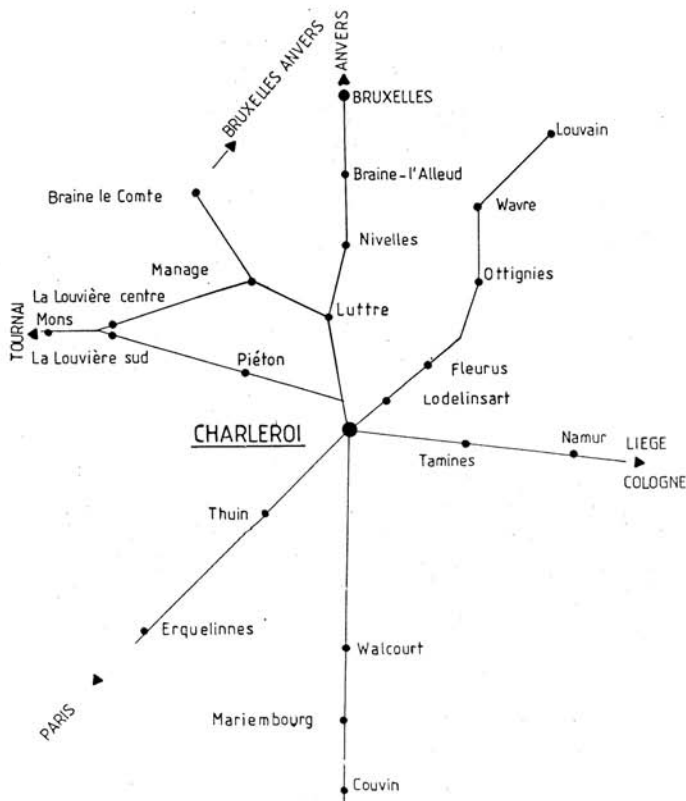
Au cœur de l'étoile

Charleroi, métropole wallonne du Pays noir, au cœur d'une entité de 220.000 habitants, est un pôle d'attraction d'une région de plus de 600.000 âmes.

De tradition industrielle, avec les terrils à l'horizon, témoins de la prospérité charbonnière, et une sidérurgie renaissante aux portes mêmes des installations ferroviaires, la région est en pleine reconversion économique: elle s'engage de plus en plus à la pointe des technologies nouvelles (nucléaire, bio-technologie, électronique, aéronautique, industrie spatiale, etc ...).

Et cela à portée de train de régions plus bucoliques ou touristiques comme la Thudinie, la Molignée, l'Entre Sambre et Meuse, les barrages de l'Eau d'Heure ...

La gare de Charleroi-Sud se pose en bord de Sambre, au centre d'une étoile à sept branches qui orientent les relations ferroviaires en direction de:



1. BRUXELLES (57 km en 39'), ANVERS (88 km en 83') et les Pays-Bas;
2. FLEURUS (13 km en 17'), OTTIGNIES (37 km en 44'), WAVRE (42 km en 53');
3. NAMUR (37 km en 26'), LIEGE (97 km en 66'), l'Allemagne (COLOGNE, 224 km en 165') et l'est des Pays-Bas (MAASTRICHT, 129 km en 123');
4. COUVIN (54 km en 53') via WALCOURT (22 km en 22') et MARIEMBOURG (49 km en 46');
5. La France via Erquelines. On atteint PARIS, à 270 km en 138';
6. PIETON (13 km en 15'), LA LOUVIERE-SUD (22 km en 15'), MONS (41 km en 28'), TOURNAI (90 km en 58') et MOUSCRON (109 km en 72');
7. MANAGE (28 km en 38'), LA LOUVIERE-CENTRE (35 km en 48') et MONS (55 km en 68').

L'édifice et ses abords

A l'origine, la gare de "Charleroi" 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, et qui était situé approximativement là où se dressent les locaux de la douane.

Sur l'emplacement du bâtiment principal actuel fut construit de 1865 à 1874 le premier bâtiment pour voyageurs. En ce temps là, comme Charleroi était déjà au confluent de plusieurs lignes ferroviaires, exploitées par différentes compagnies, se trouvaient des voies aussi bien à l'arrière qu'à l'avant de la gare où aboutissaient notamment les lignes du "Grand Central Belge".

L'édifice de pierre bleue, construit à une altitude de 105,50 m était alors dominé par deux immenses halles vitrées à toiture cintrée. C'est là qu'on percevait, par le bruit et les odeurs, l'atmosphère si particulière des grandes gares au temps de la traction-vapeur.

La halle de la gare centrale disparut en 1958, celle de la gare latérale, en 1968. Des abris fonctionnels ont été érigés en remplacement sur les quais qui longent les 12 voies électrifiées.

La gare - **du moins son bâtiment principal** - était quasi restée dans son état d'origine durant 90 ans. Une modernisation s'imposait.

La première phase des travaux d'aménagement se termina en 1964 et offrit aux voyageurs de nouvelles structures d'accueil : guichets, salle d'attente, bureau de renseignements, kiosque à journaux, restaurant, buvettes, etc ... autour de la salle

des pas perdus. La deuxième phase, entamée au cours des années 1970, vit l'édification, à l'emplacement de l'ancienne gare latérale, d'un nouveau bâtiment à vocation technique et administrative, ainsi que la construction de deux nouveaux quais (voies 9/10 et 11/12), au sud de la gare, côté Marcinelle.

Au sommet de la tour située au milieu de ce nouveau bâtiment se trouve la cabine de signalisation, dénommée aussi "Block 20". De ce poste d'observation, des agents veillent 24 heures sur 24 à la sécurité et à la régularité des circulations dans le périmètre d'action qui est le leur. Cette cabine fut mise en service le 20 janvier 1984. Elle commandera, fin 1989, environ 200 signaux et 250 aiguillages.



Au service des voyageurs

Quelque 10.000 voyageurs franchissent chaque jour nos portes. Pour les transporter, chaque jour ouvrable, 238 trains sont prévus au départ et autant à l'arrivée. Le week-end et les jours fériés, le mouvement est réduit à 131 trains tant au départ qu'à l'arrivée.

A ces trains réguliers s'ajoutent des trains saisonniers à destination d'Ostende, Blankenberge, Narbonne, Biarritz, Venise, ainsi que des trains spéciaux à destination de Lourdes, de l'Italie et de l'Espagne.

L'aire de parage des véhicules automobiles récemment aménagée compte quelque 240 emplacements.

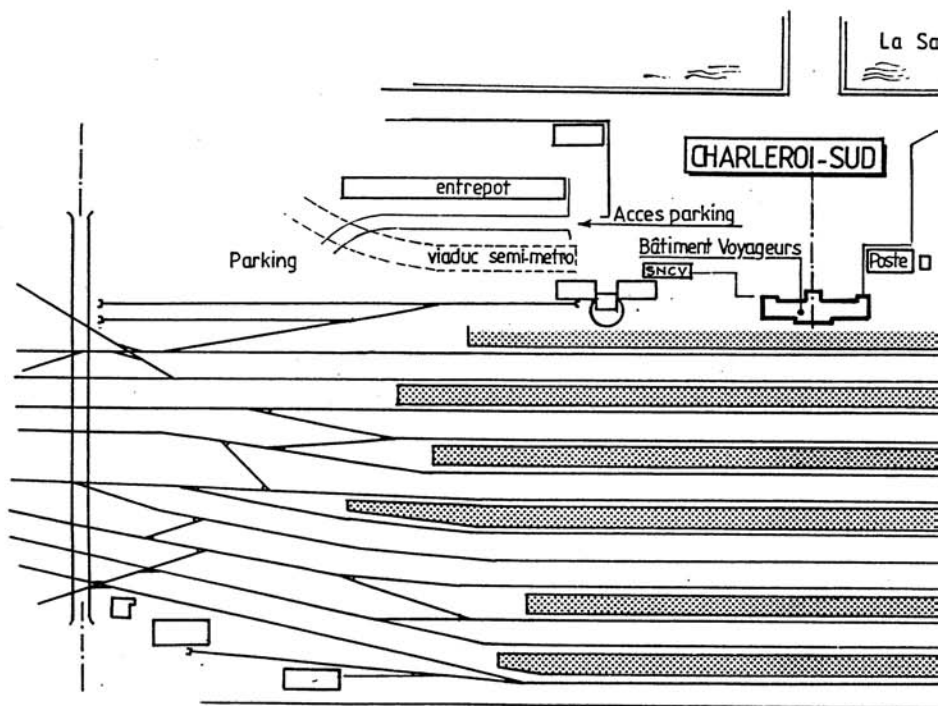
La gare est aussi intimement mêlée à la rénovation des transports publics entreprise à Charleroi dès 1971. Elle accueille sur son parvis autobus, trams et préméto. Son sous-sol est doté d'un tunnel routier pour l'accès des taxis et autres véhicules d'où débarquent et embarquent des voyageurs.

Un tunnel pour piétons relie la rive droite de la Sambre aux souterrains de la gare, qui permet aussi aux voyageurs d'atteindre la rue de la Villette à Marcinelle.

Cet important trafic implique que la gare dispose de services d'accueil diversifiés : les guichets où sont distribués les billets et les abonnements; le service d'accueil, de renseignements et de réservations; le dépôt des bagages et des vélos; le service des objets trouvés.

En outre, l'information des voyageurs est assurée par des tableaux d'affichage électronique à l'entrée de chacun des deux couloirs sous-voies, ainsi que dans la salle des pas perdus. Ces tableaux, commandés par un ordinateur, affichent chaque train





GARE DE CHARLEROI.SUD

Quai de la gare du Sud

Bur. du district

Centre Routier

Rue de la Villette

annoncé au quai prévu 15 minutes avant l'heure de départ. De plus, une installation de sonorisation informe régulièrement les voyageurs, à quelque endroit de la gare qu'ils se trouvent.

D'autre part, pour les voyageurs qui désirent se désaltérer ou se restaurer, un bar, un self-service et un buffet-restaurant jouxtent la salle des pas perdus.

Le bureau de renseignements.

Par téléphone (071/31 44 50 ou 32 41 77) ou lors d'un passage, vous y recevrez 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.

La réservation des places.

Le service de réservation est équipé d'un terminal du système "RESELEC" relié directement à l'ordinateur de Francfort qui le met en liaison avec tous les ordinateurs des réseaux européens.

En quelques secondes, pour tous les trains au départ ou à destination de toutes les grandes villes d'Europe occidentale (excepté quelques trains en Scandinavie) et pour certaines relations de et vers de grandes villes d'Europe orientale, des places (assises ou couchées) peuvent être réservées selon les desiderata des voyageurs.

Pour les relations avec les pays qui ne sont pas raccordés à cet ordinateur, la réservation demande un délai un peu plus long.

Les guichets.

Depuis le 29 juin 1979, la gare de Charleroi-Sud est équipée de machines électroniques qui émettent tous les billets du service intérieur et les billets de validation de tous les abonnements. Le client, en attente au guichet, peut lire sur un petit écran le prix du titre de transport qu'il a demandé. Les guichets du service international, grâce au système "RESELEC", délivrent sans délai des billets et des réservations à destination de toutes les grandes gares européennes.

La correspondance trains, bus et trams.

Des correspondances trains/bus sont assurées par la SNCV pour les relations:

- Charleroi-Sud – Florennes;
- Charleroi-Sud – Mettet;
- Charleroi-Sud – Chimay via Beaumont;
- Charleroi-Sud – Bruxelles via Gosselies et Genappe;
- Charleroi-Sud – Couvin via Tarcienne.

En outre, plusieurs lignes de trams (SNCV) ou de bus (SNCV et STIC) desservant diverses zones de l'agglomération ont leur point de départ ou de passage devant la gare.

Le trafic des marchandises de détail (ou colis)

Pour leurs envois "de détail", les clients ont le choix entre deux possibilités: soit présenter leur envoi dans une gare ouverte à ce trafic, soit (par simple coup de téléphone au 071/43 01 29 ou 36 40 10, poste 2245) demander l'enlèvement de l'envoi à leur domicile.

Pour ce genre de transports, la SNCB a divisé le territoire belge en 19 régions placées chacune sous la coordination d'un Centre routier. Le colis reçoit le numéro d'affectation du Centre routier de distribution auquel il parviendra la nuit même dans la majorité des cas par wagon à marchandises, parfois par semi-remorque.

Le Centre routier fonctionne comme un gigantesque centre de tri postal où les colis, déchargés dès leur arrivée, sont répartis selon leur destination finale. Charleroi-Sud, par exemple, assure la distribution dans 234 localités réparties en 32 secteurs pour la desserte desquels son parc automobile couvre environ 65.000 kilomètres par mois.

Vers 6 h 30, le tri doit être terminé, pour permettre la bonne organisation des "tournées" et le chargement dans les camions. Certains jours, plus de 11.000 colis sont ainsi remis à leurs destinataires.

La possibilité existe aussi d'adresser un envoi "bureau restant". Le destinataire peut alors retirer l'envoi en gare dès qu'il est averti de l'arrivée.

Le trafic des charges complètes

On appelle "charge complète" un wagon entièrement chargé par un seul expéditeur, par opposition à un chargement de colis, dénommé charge incomplète.

L'organisation de ce service est très peu connue du grand public. Le réseau ferroviaire belge compte environ 400 gares ouvertes au trafic des charges complètes. Toute gare de chargement dirige ses wagons vers une des 6 gares de formation du réseau. Celle-ci trie les trains reçus de son "hinterland" et classe les wagons selon la gare de formation qui dessert la gare destinataire. Chacune des gares de formation joue donc un rôle de concentration et de distribution pour sa zone de desserte.

L'application du plan "TOP" (Transport OPTimalisé) permet un délai de livraison de 24 heures pour les charges complètes.

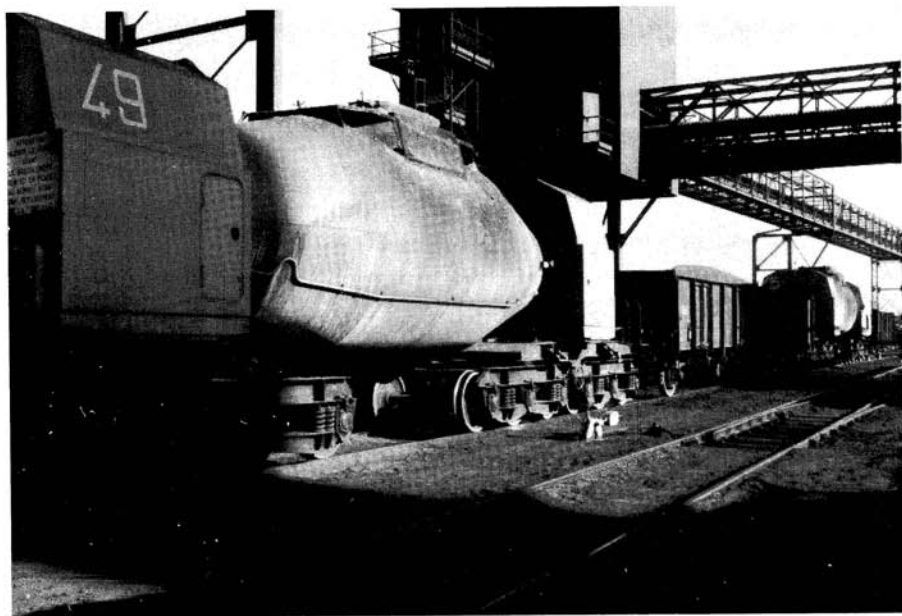
Comme la région carolorégienne est depuis plus de cent cinquante ans le siège d'intenses activités commerciales et industrielles, on comprend aisément que la gare de Charleroi-Sud joue un rôle important dans le trafic "charges complètes" du réseau. Son activité dans ce domaine se déroule essentiellement dans les deux dépendances de Charleroi-Sud Quai et de Marcinelle "E.R." qui ont traité, en 1988, 4.000.000 ton-

nes de marchandises diverses, ce qui a nécessité l'emploi de plus de 114.000 wagons. Marcinelle "E.R.", situé à l'ouest de Charleroi-Sud compte 14 voies affectées principalement à la desserte des raccordements de Cockerill-Sambre et de la Fabrique de Fer.

Charleroi-Sud Quai (à l'est) est affectée à la desserte des raccordements de Cockerill-Sambre et du Centre routier de Charleroi. De plus, cette dépendance dispose d'une cour aux marchandises où les expéditeurs et les destinataires non raccordés peuvent expédier ou recevoir des marchandises par charge complète.

Ces dépendances interviennent dans la coordination et la répartition du trafic sidérurgique de l'amont à l'aval du bassin carolorégien de Cockerill-Sambre, notamment des hauts-fourneaux de l'ouest aux laminoirs de Carlam.

De Marcinelle "E.R.", de la fonte en fusion est également transportée vers les laminoirs de Marchienne-au-Pont et/ou de Chertal dans le bassin sidérurgique liégeois.



Infrastructure et installations

Pour assurer la circulation fluide de tout ce trafic, Charleroi-Sud dispose:

- d'une gare centrale équipée de 12 voies principales, dont 11 à quai pour le service des voyageurs et le transit du trafic marchandises;
- de 6 voies de circulation à l'ouest par lesquelles s'écoule le trafic vers la bifurcation du nord (côté Bruxelles) et sa dispersion vers Luttre-Bruxelles, Monceau, Piéton-La Louvière-Sud et Mons, Erquelinnes et Paris, Walcourt-Mariembourg et Couvin;
- d'une liaison directe vers Charleroi-Ouest et Ottignies;
- d'un tronçon de 4 voies (côté Namur) jusque Châtelet, la ligne continuant ensuite en double voie vers Liège et Cologne;
- des raccordements vers les dépendances précitées.

La gare de triage de Monceau

Si l'atmosphère d'une gare à voyageurs est généralement bien connue, il n'en est pas de même des aspects du service "Marchandises". Ce dernier trafic est généralement traité sur des sites non accessibles au grand public. Aussi, afin de mieux faire connaître cette importante partie des activités des Chemins de fer, la SNCB vous propose de visiter la gare de triage de Monceau à l'occasion des journées portes ouvertes.

Sa situation.

La gare de triage de Monceau est située en bordure ouest du bassin industriel de Charleroi, à l'intersection de plusieurs axes ferroviaires importants qui lui assurent des liaisons rapides aussi bien avec l'agglomération bruxelloise qu'avec les installations portuaires d'Anvers ou de Gand, les bassins industriels du Centre ou de Liège, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Sa mission.

Quel est le rôle d'une gare de triage ?

La circulation rapide des wagons du lieu de chargement vers celui de destination est régie par des règles qui définissent les itinéraires les plus performants et les gares de correspondance "wagons" les mieux situées. Ces gares de correspondance "wagons" sont les gares de triage.

En gros, les wagons d'une zone de départ déterminée sont concentrés dans la gare de triage de cette zone, où ils sont triés pour être incorporés dans des trains directs destinés aux gares de triage des zones de destination - et inversement.

Chaque gare de triage est donc à la fois gare de concentration pour les wagons originaires de sa zone et gare de distribution pour les wagons destinés à cette même zone.

Pour schématiser plus encore, disons que le travail d'une gare de triage consiste essentiellement à recevoir des trains de marchandises et à les trier pour en reformer d'autres.

Les gares de triage sont généralement situées à proximité des centres d'intense activité industrielle ou au croisement d'axes ferroviaires importants. Monceau a, en plus des activités propres à toute gare de triage, la vocation bien particulière d'une gare industrielle appelée à desservir le bassin de Charleroi.

Comme l'industrie lourde du bassin carolorégien a compris et apprécié les deux atouts principaux du rail, la vitesse alliée à sa grande capacité de transport, il ne faut pas s'étonner si le chemin de fer traite pour ces usines un trafic annuel très important, constitué essentiellement par les réceptions de matières premières et par les expéditions de produits sidérurgiques.

Il ne faut pas s'étonner non plus du grand nombre de raccordements industriels desservis par Monceau. Cette infrastructure complexe, où les installations de la SNCB et des unités sidérurgiques se complètent et s'interpénètrent, témoigne de la recherche par l'industrie d'une formule moderne de transport rapide dans un souci de productivité et de rentabilité et, pour le chemin de fer, de la volonté de servir au mieux les intérêts du principal secteur économique de la région, également dans le souci de l'utilisation la plus économique possible de ses moyens.

Dans cette optique, depuis septembre 1988, la SNCB a mis en service un nouveau faisceau au lieu dit "Blanchisserie" à Dampremy, afin d'y traiter les trains de minerais destinés aux hauts-fourneaux de la Division Ouest de Cockerill-Sambre. Cette installation, plus proche du lieu de déchargement, complète harmonieusement le complexe de la gare de Monceau.

Toujours dans le cadre de cette vocation industrielle, le triage de Monceau dessert de nombreuses gares de moindre importance mais au trafic fort appréciable: Piéton, Erquelinnes, Aulnoye (SNCF), Walcourt, Mariembourg, Luttre, Nivelles, Waterloo, Marcinelle, Châtelet, Fleurus, Tamines, Auvelais, Ronet, Ottignies et Gembloux.

Actuellement, 1.600 à 2.000 wagons sortent quotidiennement de Monceau. De ce lot, la gare en a trié de 1.000 à 1.400 pour 73 destinations différentes.