

BRAINE-LE-COMTE et SOIGNIES

150' Anniversaire du rail



B



BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES

150 ans de trains

L'Angleterre est le berceau de la locomotive à vapeur qui apparaît en 1825. À ce moment, les chemins de fer sont très vite construits.

Les premières locomotives sont utilisées notamment pour les houillères et l'industrie textile anglaise. Après quelques expériences de véhicules à traction par la vapeur, Richard Trevithick lance ses premières locomotives à vapeur. C'est sa locomotive de Pennylarret qui, dès 1825, tire l'wagon de charge et le passager, à la vitesse folle de 40 km/h.

En fait, la locomotive à vapeur acquiert une forme générale stable dans les ateliers de Robert Stephenson à Newcastle. Et en 1825, le premier chemin de fer public est inauguré sur une ligne qui relie le port de Stockton, via Darlington, au grand houillier de Durham. Stephenson livre pour cette ligne deux locomotives à type Locomotion.

La nation belge est née en 1830. C'est donc un pays jeune et dynamique qui veut se doter d'un réseau de chemins de fer.

Le 27 mars 1834, une loi est promulguée. Elle prévoit en son article 1^{er}: Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant vers le nord vers la Prusse par Louvain, Liège et Verviers, au nord vers Anvers, à l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges et au sud par Bruxelles vers les frontières de France par le Hamoir.

Les ingénieurs Simons et De Keyser élaborent en 1835 le premier projet de réseau ferroviaire centré sur Malines. En 1838, le pays compte déjà 233 kilomètres de rails et 5 ans plus tard, il atteint 559 kilomètres. L'ouverture de la ligne de Bruxelles à

La Belgique opte pour le rail.

BRAINE-LE-COMTE
ET SOIGNIES
150 ans de trains

De Sheffield à Braine-le-Comte

L'Angleterre est le berceau du chemin de fer. Le rail métallique y apparaît en effet en 1776 dans les mines de Sheffield. Et dès ce moment, les choses vont très vite.

Les premières machines industrielles à vapeur sont construites notamment pour les houillères et l'industrie textile anglaise. Après quelques expériences de véhicules mus par la vapeur, Richard Trevithick lance ses premières locomotives sur rails. C'est sa *locomotive de Pennydarren* qui, dès 1804, tire 15 tonnes de charge et 70 passagers, à la vitesse folle de 8 km/h !

En fait, la locomotive à vapeur acquiert une forme générale stable dans les ateliers de Robert Stephenson, à Newcastle. Et en 1825, le premier chemin de fer public est inauguré sur une ligne qui relie le port de Stockton, via Darlington, au district houiller de Durham. Stephenson livre pour cette ligne trois locomotives du type Locomotion.

La nation belge naît en 1830. C'est donc un pays neuf et dynamique qui veut se doter d'un réseau de chemins de fer.

Le 27 mars 1834, une loi est promulguée. Elle précise en son article 1^{er}: *Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers, au nord vers Anvers, à l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges et au midi par Bruxelles vers les frontières de France par le Hainaut.*

Les ingénieurs Simons et De Ridder élaborent en 1834 le premier projet de réseau ferroviaire centré sur Malines. En 1838, le pays compte déjà 235 kilomètres de voies, et 5 ans plus tard, il atteint 559 kilomètres. Lourd projet pour le jeune Etat Belge. Si

La Belgique opte pour le rail

lourd qu'en 1841, le Gouvernement accorde une première concession de ligne privée entre Anvers et Gand. La période des concessions voit le réseau se développer rapidement. En 1870, l'Etat ne possède que 863 kilomètres de lignes tandis que 2.231 kilomètres sont concédés. Les compagnies privées détiennent une position dominante et leurs capitaux proviennent de plus en plus de l'étranger.

Mais, les gouvernants ont pris conscience de la valeur capitale du réseau pour l'économie belge. Ils décident de racheter les concessions. Cela se fait progressivement. En 1912, le réseau des Chemins de fer compte 4.786 kilomètres de lignes étatisées et 275 kilomètres de lignes privées. Les dernières lignes privées reprises par la SNCB sont le *Nord-Belge* le 10 mai 1940 et la *Compagnie de Chimay* en 1948.

Une ligne vers la France


Le réseau a donc comme point de départ Malines. Une colonne milliaire marque encore actuellement l'emplacement de la cumulée 0 du réseau (c'est-à-dire son point central).

De Malines, la première ligne rejoint Bruxelles. On est le 5 mai 1835. Ensuite, comme prévu par la loi, les premières lignes vont rallier les grands centres. C'est ainsi qu'Anvers est atteint en mars 1836, Ans, près de Liège, en 1840, et Gand en 1837. Mais l'objectif est aussi d'atteindre les pays voisins, parmi lesquels la France.

A l'origine, les chemins de fer sont créés surtout pour transporter les marchandises et pas spécialement les voyageurs. Ils doivent concurrencer la voie d'eau en permettant un acheminement plus rapide et moins cher, et desservir des régions non accessibles par voie fluviale.

BRAINE-LE-COMTE. — Passage à niveau rue de l'Industrie





Aussi, lorsque le gouvernement annonce la construction d'une ligne d'Anvers vers la Prusse, les charbonniers hennuyers y voient la source d'une concurrence qui peut s'avérer déloyale. Ils obtiennent que soit pris en compte un projet de construction d'une ligne devant rallier la France et passant par le Hainaut. Comme Namur doit aussi être desservie, il est convenu d'établir une antenne à un endroit situé entre Soignies et Lembeck, convergeant vers Nivelles ou Feluy ou Seneffe et se dirigeant ensuite vers Viesville, Charleroi et la Vallée de la Sambre jusque Namur.

Plusieurs experts sont confrontés au problème du tracé. Trois projets sont pris en considération: celui des ingénieurs Simons et De Ridder, celui de l'inspecteur Vifquain et, finalement, celui de l'ingénieur De Moor. Les trois projets prévoient des tracés différents entre Tubize et Soignies et le raccordement vers Charleroi se trouve modifié dans chaque hypothèse.

Dans le premier, de Tubize, on se dirigerait vers Soignies par Quenast et Steenkerque, le raccordement vers Viesville s'opérant à Tubize; la ligne passerait par Nivelles. Dans le second, de Tubize, on rejoindrait Soignies par Ronquières où il y aurait un raccordement vers Viesville; la ligne passerait également par Nivelles. Selon le troisième, de Tubize, on gagnerait directement Soignies par Hennuyères et Braine, et la ligne de Charleroi se détacherait au sud de Braine. Elle passerait par Feluy et Ecaussinnes.

Ces trois hypothèses sont analysées et consignées par l'ingénieur-directeur De Moor dans un rapport où il laisse apparaître que la troisième hypothèse semble devoir être retenue. D'abord parce que les distances à parcourir à travers le Hainaut y seraient plus courtes et la circulation plus facile, plus rapide et

plus sûre grâce à la disposition favorable des courbes et des pentes. Ensuite, parce que si Tubize, Soignies et Viesville étaient communs aux trois projets, on prévoit en plus dans le troisième la desserte des importantes communes d'Hennuyères, de Braine-le-Comte, des Ecaussinnes et de Feluy.

Comparaison faite entre les trois systèmes, il s'avère, en plus, que dans la troisième hypothèse, on réduirait la distance entre Bruxelles et Mons de 6,6 km, celle de Bruxelles à Namur de 1,1 km et la distance Mons - Namur de 28,5 km. L'économie totale estimée selon cette hypothèse devrait osciller entre 1.354.000 et 2.370.600 francs. Ces économies permettraient d'établir les terrassements d'une deuxième voie de la ligne de Namur primitivement prévue pour la simple voie.

En 1839, le Ministère consulte les communes et instances de la région. L'administration communale de Braine-le-Comte, notamment, signale que ses six filatures de coton, ses fabriques de cotonnettes, ses teintureries... ont grand besoin de la nouvelle voie de communication. Les communes de Fayt, Familleureux et Feluy, les charbonnages et autres établissements du centre se rallient à la troisième hypothèse et à la variante tendant à faire passer la ligne par le centre de la commune de Seneffe ainsi que le propose cette dernière commune.

La ville de Soignies accepte finalement ce projet. Il faut remarquer que cette ville avait, de son côté, obtenu le passage sur ses terres du chemin de fer vers la France.

Finalement, un arrêté royal daté du 31 janvier 1839, composé d'un article unique, formule ce qui suit: *Le chemin de fer du Hainaut se dirigera de Tubize sur Soignies par Braine-le-Comte; celui*

Le train à Braine-le-Comte et Soignies

de Namur passera au-delà de Viesville entre Seneffe et Arquennes, et se dirigera par Feluy et les Ecaussinnes vers la ville de Braine-le-Comte, près de laquelle s'opérera le raccordement des deux lignes formant le système des chemins de fer du Midi.

Les travaux sont conduits avec célérité mais quelques difficultés rencontrées près de Lembeck retardent légèrement leur exécution. La mise en service du tronçon de Tubize à Jurbise par Braine-le-Comte et Soignies a lieu officiellement le 31 octobre 1841.

Les travaux se poursuivent entre-temps vers Manage en direction de Namur. Au début du mois de décembre 1842, la section Braine - Manage est achevée; l'inauguration de ce tronçon a lieu le 26 décembre de la même année. A cette occasion, un train spécial emportant les principaux invités est mis en circulation au départ de Bruxelles vers Manage. Il fait le parcours en 1 h 30.

L'inauguration de la totalité de la ligne entre Braine-le-Comte et Namur a lieu le 29 juillet 1843 en présence du Roi et de la Reine. C'est le début d'une ère de prospérité industrielle pour le Hainaut en général et la région du Centre en particulier.

Autour des deux lignes principales (Bruxelles - Mons et Braine - Charleroi) viennent ensuite se greffer différentes antennes qui favorisent le développement des exploitations de charbon, des verreries, de la métallurgie et des carrières de la région. Il s'agit notamment des tronçons de lignes Manage - La Louvière - Mons, Haine-Saint-Pierre - Houdeng - Ecaussinnes, Houdeng - Soignies...

Ce n'est que beaucoup plus tard - en 1870 - que Braine-le-Comte est reliée à Enghien. Cette ligne raccourcit notoirement le trajet

Charleroi - Gand et permet, par la même occasion, d'acheminer plus rapidement la main d'oeuvre flamande vers les charbonnages du Centre et de Charleroi.

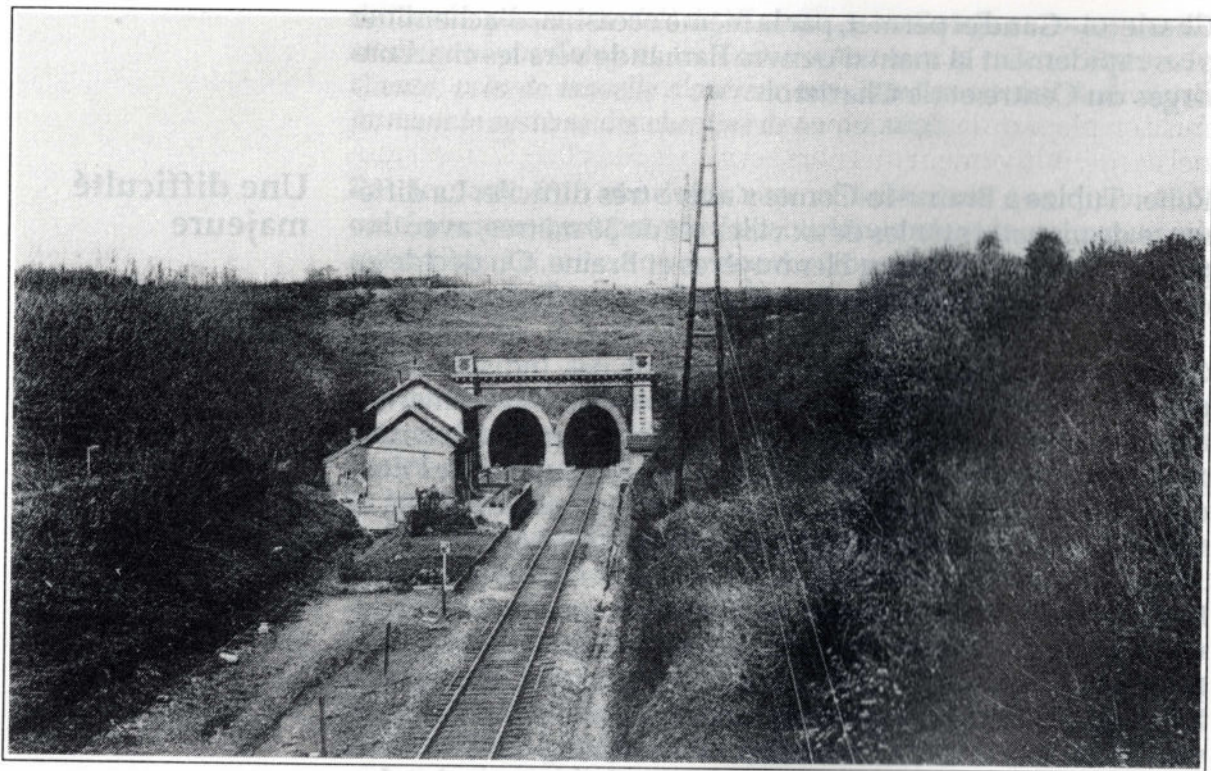
Relier Tubize à Braine-le-Comte s'avère très difficile. La différence de niveau entre les deux villes est de 30 mètres, avec une pointe de 50 mètres entre Hennuyères et Braine. On décide en conséquence de franchir cette crête au moyen d'un tunnel.

Ce moyen coûteux n'était probablement pas indispensable, puisque 120 ans plus tard, il serait possible de le supprimer... Il faut néanmoins savoir qu'à l'époque, chaque grande compagnie se doit de posséder *son* tunnel. Il en est de même de l'Etat, qui prouve par là le savoir-faire de ses ingénieurs. Dans la région, on en construit un à Braine et un autre à Godarville.

Long de 544 mètres, le tunnel de Braine est construit à ciel ouvert. On creuse une énorme tranchée dans laquelle on édifie le tunnel en briques qu'on recouvre ensuite de terre. Il est prévu à l'origine pour la double voie, avec un pertuis pour chaque voie et deux entrées. Pendant la construction, un des deux pertuis s'effondre et on décide de ne pas le reconstruire. Les mêmes déboires et contraintes se manifestent à Godarville. Inutile de dire que cette voie unique obligée sur une ligne internationale n'est pas sans conséquence néfaste pour l'exploitation, d'autant plus que le franchissement du tunnel nécessite le recours à un pilotage ! Les trains de la relation Bruxelles - Charleroi doivent transiter par deux tunnels à voie unique !

Le tunnel de Braine sera jusqu'en 1930 le passage obligé de tous les trains. La puissance grandissante des engins de traction permettant de gravir des pentes plus importantes, on décide enfin

Une difficulté majeure



de contourner l'obstacle pour la voie vers Bruxelles. Le nouveau tracé est inauguré en 1930. L'électrification de la ligne Bruxelles - Paris permet d'éviter définitivement le tunnel par la mise en place de la deuxième voie sur l'assiette prévue. Le tunnel est définitivement mis hors service le 5 avril 1957. Il est toujours visible de nos jours, bien que du côté Braine, le remblai ait été partiellement comblé. Il n'est d'ailleurs pas permis de bâtir sur la partie surplombant l'ouvrage.

La ville, en 1840, est un gros bourg rural pelotonné autour de son clocher et de son hôtel communal. L'arrivée du rail bouleverse complètement la petite commune qui doit s'adapter au nouvel outil. L'impact du chemin de fer est énorme, ne fut-ce que pour la fourniture des matériaux nécessaires à sa construction et à son entretien.

Comme la plupart des gares, on construit celle de Braine un peu à l'écart du centre, qui est d'ailleurs rapidement relié à la gare par une artère commerçante appelée souvent d'ailleurs *rue de la Station* ou *rue de la gare*.

Lors de la création des chemins de fer, les architectes sont confrontés au problème de la conception de bâtiments entièrement nouveaux. Un compromis est trouvé entre l'esthétique de l'architecte et la technique de l'ingénieur. Les architectes puisent leur inspiration en Angleterre où le néo-classicisme fait fureur à l'époque. Ce style se répand en Belgique et les premières gares participeront à la tendance néo-romane: Braine-le-Comte est de celles-là, tout comme d'autres gares de la ligne du Hainaut: Forest, Tubize, Ecaussinnes, La Louvière.

La gare de Braine-le-Comte, construite en 1842, reste la seule

Une gare qui se développe

du réseau à témoigner de l'origine du rail. D'un aspect mi-citadin mi-campagnard, le bâtiment comporte une aile principale coiffée d'un fronton et d'une rotonde comportant un étage, à laquelle sont adossées deux ailes symétriques. L'ensemble est maçonné et une partie du bâtiment abrite le bureau des télégraphes. Au fil des ans, la gare se verra recouvrir d'une verrière qui chapeaute les cinq voies à quai. En 1917, un incendie détruit la partie principale et on profite de la reconstruction pour supprimer l'étage au-dessus de la rotonde. Il est remplacé par une plate-forme qu'encadre une balustrade.

Les installations comportent à l'origine cinq voies à quai par lesquelles transitent tous les trains de voyageurs. Trois voies de marchandises permettent la réception de trains en escale et des wagons destinés au trafic local. L'ensemble est complété par une cour à marchandises desservie par deux voies.

Lorsque le chemin de fer se développe et que le trafic va grandissant, on établit à Braine-le-Comte une remise aux locomotives et un atelier de réparation des wagons.

Au début des années 20, les installations sont modernisées et une remise aux locomotives de 11 voies édiflée. On y adjoint un parc à charbon et une station de traitement des eaux pour l'alimentation des locomotives à vapeur. La gare en est alors à son développement maximal avec une superficie d'environ 10 hectares.

L'électrification de la ligne Paris - Bruxelles intervient en 1963; celle de la ligne de Manage en 1979. D'importants travaux sont exécutés pour permettre la mise à quai de 9 voies réservées à la circulation des trains de voyageurs et 6 voies pour la réception des trains de marchandises. L'atelier des wagons disparaît à

Braine-le-Comte. — La Gare





une remise aux locomotives de 11 voies édifiée. On y adjoint un parc à charbon et une station de traitement des eaux pour l'alimentation des locomotives à vapeur. Le parc en est alors à son développement maximal avec une superficie d'environ 10 hectares.

L'électrification de la ligne Paris - Bruxelles intervient en 1963, celle de la ligne de Manage en 1979. D'importants travaux sont exécutés pour permettre la mise à quai de 9 voies réservées à la circulation des trains de voyageurs et 6 voies pour la réception des trains de marchandises. L'atelier des wagons disparaît à

cette époque. A la fin de la traction vapeur, en 1966, la remise aux locomotives est abandonnée, de même que les installations de traitement des eaux.

Deux parkings sont édifiés sur les anciennes emprises: côté Mons, il recouvre d'anciennes installations du service de la voie et les installations du traitement des eaux, tandis que côté Bruxelles, il remplace l'ancienne gare latérale et une partie de la cour à marchandises.

Il ne reste donc plus, comme vestige du passé, que le château d'eau, des bâtiments de l'ancienne remise aux locomotives et le bâtiment, heureusement classé, de la gare.

Braine-le-Comte. — Vue de la Gare couverte.





Un équipage de
cheminots

La gare, un service "tout

La gare est un peu la boutique du chemin de fer: on y passe pour acheter des voyages, les commencer, les terminer. Les différents services à la clientèle s'organisent autour du point de vente principal, les guichets où l'on délivre billets et cartes train, où l'on vend l'indicateur, où l'on régularise les situations particulières. Pour délivrer les titres de transport à la carte, les caissiers disposent d'un petit ordinateur qui calcule lui-même les prix (et les imprime sur les billets) en fonction des données introduites via le clavier. Quelles données ? La destination, bien sûr; la formule choisie (billet Week-end, excursion avec carte d'entrée à un parc d'attractions...), la réduction éventuelle (famille nombreuse, enfant, pensionné...), l'indication trajet simple ou aller - retour, la classe (1^{ère} ou 2^{ème}). Un autre système informatique assure la vente des billets internationaux et la réservation des places pour ces voyages; il est relié à l'ordinateur européen de Francfort et peut, en très peu de temps, répondre à une demande précise.

A deux pas, voici le bureau des bagages. On y fait enregistrer ses valises pour voyager les mains libres, ou bien on les y met en consigne pendant quelques heures.

Autre point d'attraction accessible: le bureau d'information. Vous y recevrez quantité de renseignements et de documentation sur les formules possibles, les horaires des trains, les prix des voyages. Si vous ne pouvez vous y rendre, téléphonez-lui; vous trouverez son numéro à la rubrique *chemins de fer* de l'annuaire des téléphones.

Et la gare étant un lieu très fréquenté, on ne s'étonnera pas d'y voir installés des commerces gérés par des sociétés privées ou des indépendants. C'est le buffet, l'aubette à journaux...


compris" à la clientèle

L'information n'est pas confinée dans le bureau du même nom. Dans la salle d'attente, vous trouverez de petits stocks de dépliants informatifs ou de brochures-horaires, en libre service. Vous lirez aussi des affiches qui annoncent des excursions, ou des événements ponctuels auxquels, bien entendu, la SNCB participe. Un écran indicateur annonce, dans l'ordre, les départs des trains, avec heures, voies, destinations. Il évolue au fil de la journée. Et la synthèse en est donnée sur des affiches-horaires jaunes, véritable agenda journalier des mouvements des trains. En plus, un système de sonorisation annonce les trains au départ, et donne, à leur arrivée, des indications utiles sur les correspondances possibles.

Reste à parler des panneaux et cadres vitrés, qui reçoivent la publicité de sociétés, écoles, produits sans rapport avec le chemin de fer. Ces espaces publicitaires sont gérés par une régie spécialisée.

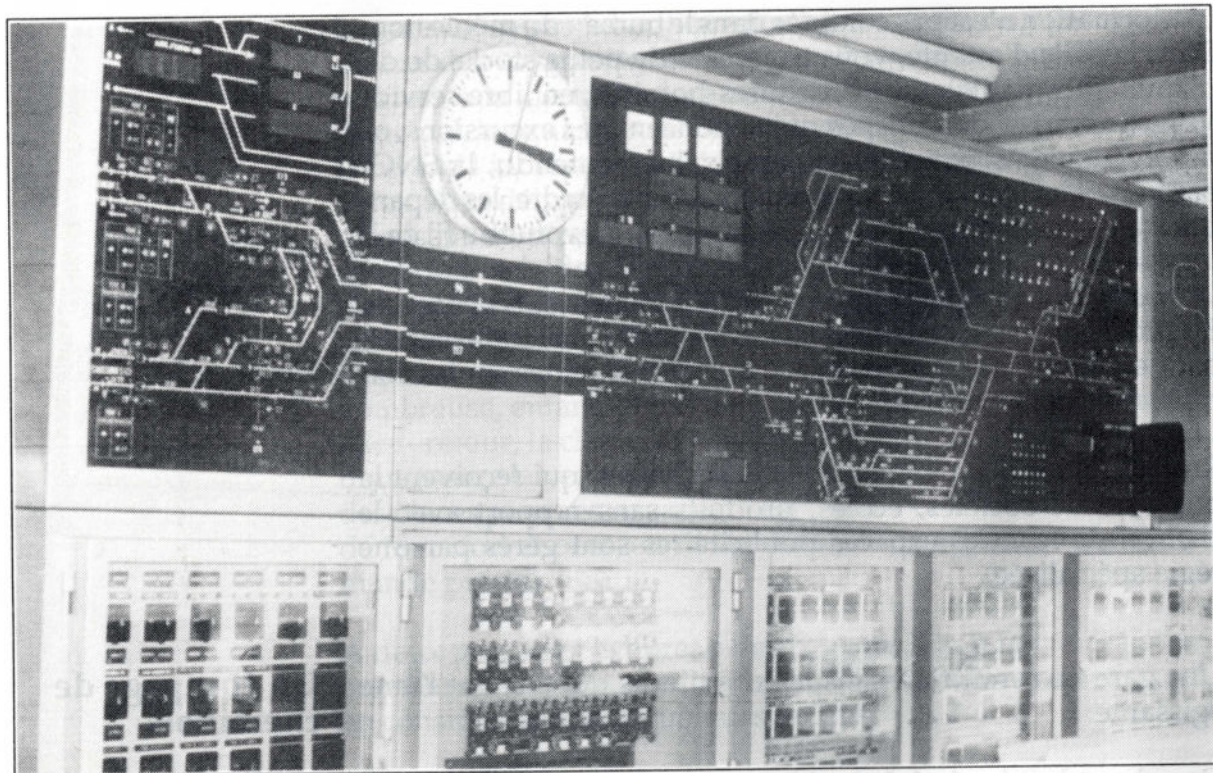
Une gare ne serait rien sans les cheminots qui en sont l'âme agissante.

Grand patron, le chef de gare, en costume bleu nuit et képi rouge-amarante, est en quelque sorte le capitaine de ce navire. Il est assisté par un adjoint et un ou plusieurs sous-chefs, qui se relaient aux commandes. Ainsi, à tout moment, il y a dans la gare un responsable chargé de coordonner le travail et gérer le trafic ferroviaire. Autour d'eux gravite l'équipage, composé d'hommes et de femmes, chacun dans une fonction déterminée qui correspond à son grade ou à sa formation. En passant à la gare, vous en avez croisé: les caissiers, le personnel d'entretien, les agents des bagages...



**Un équipage de
cheminots**

Les agents des communications



Grand patron, le chef de gare, en costume bleu marine et képi rouge-rouge, est en quelque sorte le capitaine de ce navire. Il est assis par un côté et dirige plusieurs sous-chefs, qui sont reliés aux commandes. Ainsi, le responsable de la gare est responsable de la gare, de la formation, du travail et du matériel ferroviaire. Autour d'un grand tableau composé d'hommes et de femmes, chacun dans une fonction déterminée, qui correspond à son grade ou à sa formation, il y a une liste de noms en lettres noires, le personnel d'entretien, les agents des bagages, les agents de la gare, les agents de la gare, les agents de la gare, les agents de la gare.

Passons sur le quai. Le personnel qui travaille de ce côté est en général moins connu du public. C'est le personnel de voie, qui veille à ce que le "chemin" de fer soit en parfait état, l'entretient, le répare au besoin. C'est le personnel électricien, dont vous devinez la mission. C'est le personnel de la cabine. Car comme les aéroports, la gare a sa tour de contrôle: la cabine de signalisation où travaillent régulateurs et signaleurs, responsables de la sécurité et de la régularité du trafic.

Les signaleurs, sous la responsabilité du régulateur, organisent les mouvements de l'entrée à la sortie de la gare, à quelques centaines de mètres sur les voies de part et d'autre du bâtiment. Les dispatchers contrôlent, de quelques points du réseau, les mouvements des trains entre les grandes gares; ils mettent bout à bout, si l'on peut dire, le travail des signaleurs.

Braine-le-Comte et Soignies

De la théorie des pages précédentes à la pratique, il n'y a qu'un pas, franchi jour après jour dans les gares.

Braine-le-Comte

A Braine-le-Comte, les affiches-horaires jaunes nous apprennent que chaque jour, 57 trains de voyageurs prennent la direction de Bruxelles, que 29 rejoignent Mons, 18 La Louvière et 14 Manage.

Les plus rapides sont les "IC". Ils relient chaque heure la capitale du Hainaut à l'Aéroport de Bruxelles-National et mettent de la sorte Braine-le-Comte à 16 minutes de Bruxelles, sans arrêt intermédiaire. Les trains "IR" de Binche à Bruxelles font arrêt à Braine-le-Comte. Ils desservent aussi les localités de Leval, La Louvière, Ecaussinnes, Tubize et Hal. Grâce à l'insertion de ces trains dans la cadence des trains IC, Braine-le-Comte dispose d'une relation toutes les demi-heures avec Bruxelles, sans tenir compte des nombreux trains supplémentaires mis en marche aux heures de pointe et des trains "L" vers Louvain. Ces fréquences, importantes aux heures de pointes - on compte 8 trains vers Bruxelles entre 7 et 8 heures en semaine ! - permettent à quelque 4.000 voyageurs de prendre journallement le train au départ de Braine-le-Comte. Si la destination la plus demandée est Bruxelles, d'importants flux de voyageurs se dessinent également vers Soignies, Mons, Tubize et La Louvière.

Pour assurer le fonctionnement correct de toute la machine, une équipe de 51 personnes veille au meilleur confort du voyageur: ce sont les employés qui délivrent les billets, les sous-chefs qui veillent à l'exactitude des circulations, les nettoyeurs qui entretiennent locaux et matériel roulant.

A cette équipe, il faut ajouter 24 conducteurs de trains, 11 chefs-gardes attachés à Braine-le-Comte, 20 agents chargés de l'en-

en gare, jour après jour

retien des installations électriques et 18 affectées à l'entretien des voies.

Le service à la clientèle doit évidemment être un souci constant de la part de tous les cheminots. Récemment, de nouveaux locaux ont été aménagés pour favoriser le contact direct; ainsi, les renseignements peuvent être obtenus 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 au bureau d'information dont l'entrée se situe juste en face de l'accès principal. Par téléphone, on peut joindre la gare au numéro 067/55 20 38.

Les billets sont délivrés en semaine et le samedi de 5 h 00 à 20 h 45, et le dimanche de 6 h 00 à 21 h 45. En dehors de ces heures, il convient de s'adresser au chef de train qui délivre lui-même les billets pour la destination demandée. Les billets internationaux et les réservations de place sont délivrés au *Bureau International*, à gauche de l'entrée. C'est là également que l'on peut déposer ou reprendre un colis en semaine de 6 h 30 à 18 h 00.

La location de vélos est possible pour la visite de la région: les Vallées de la Senne, Sennette et Samme offrent au touriste un paysage varié, parcouru par de petits chemins champêtres. La SNCB offre la possibilité de louer pour un ou plusieurs jours, à un prix dérisoire, une bicyclette en parfait état de marche, pour messieurs, dames et juniors. Des sièges pour enfants sont disponibles gratuitement. Pour faciliter l'excursion, le personnel remettra au touriste une feuille bilingue détaillant les trois excursions les plus courantes.

Service client

En toute sécurité

Journellement, sept hommes se relaient toutes les huit heures pour régler la circulation de quelque 222 trains de voyageurs et 172 trains de marchandises; ce sont les signaleurs, dirigés par un régulateur, présents dans le poste de signalisation situé à 200 mètres du bâtiment de la gare.

Dans ce poste, les signaleurs disposent d'un pupitre de commande: environ cinq cents boutons-poussoirs qui leur permettent de *tracer* les différents itinéraires par lesquels passeront les trains.

Les différents mouvements annoncés ou en cours d'exécution sont visualisés sur un *tableau de contrôle optique* qui reprend schématiquement l'ensemble des installations depuis Soignies et Ecaussinnes jusque Hennuyères: il permet aux desservants du poste de se rendre compte précisément de l'état des manœuvres en cours.

Tous les contrôles des systèmes de sécurité sont repris sur ce tableau; c'est ainsi notamment qu'un aiguillage mal positionné, qu'un passage à niveau dont une barrière ne descendrait pas, qu'un feu éteint sur un signal, ne permettent pas le passage du train. Grâce à des systèmes de secours, il est toutefois permis d'effectuer le mouvement, après avoir évidemment pris les dispositions de sécurité qui s'imposent.

Le poste de signalisation commande les mouvements en gare, mais le dispatching, installé à Mons, contrôle la ligne 96 de Quévy à Bruxelles. Il donne les ordres de garage ou de continuation des trains et informe des retards annoncés par les autres gares.

Les colis d'ABX

Outre le transport des voyageurs et de leurs bagages, les chemins de fer Belges assurent également celui des petits colis et des marchandises par wagon entier.

Les petits colis sont maintenant pris en charge par un service dénommé ABX Transport: ces trois lettres signifient qu'un colis déposé le jour A est remis au destinataire le jour B et qu'un service eXpress permet de réduire encore le délai.

Les petits colis peuvent être remis au bureau ABX en gare (jumelé avec le bureau du service International) en semaine de 6 h 30 à 18 h 00. Les colis express sont acceptés au guichet du service intérieur tous les jours pendant les heures d'ouverture. Sur demande à la gare ou au numéro 071/43 01 29, on procède à l'enlèvement des colis à domicile; cette solution est très pratique pour les personnes qui ne peuvent s'absenter de leur lieu de travail et pour les colis encombrants.

Les marchandises par *wagons complets* (c'est-à-dire au moins un wagon entier à la fois) peuvent être chargées et déchargées sur la cour à marchandises; une installation électrique appropriée permet à l'utilisateur de disposer gratuitement de courant pour l'emploi d'une sauterelle notamment.

C'est ainsi qu'en 1990, on a traité 15 wagons à la cour aux marchandises de Braine-le-Comte, 111 à celle de Hennuyères et 42 sur le raccordement particulier des Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis, pour un tonnage total de 8.328 tonnes.

Aux heures de haute fréquentation, il est possible d'acquérir journaux, revues, hebdomadaires à la librairie située sur le quai 1. Le buffet, accessible de la salle d'attente et du plateau de

Et encore, en gare...

la gare, permet de prendre une collation en attendant le train. Trois parkings sont mis à la disposition du voyageur qui utilise la souplesse de la voiture personnelle en complément de la fréquence et de la régularité des trains. Les deux premiers sont gratuits et accessibles par les rues du 11 Novembre et Emile Heuchon. Ils offrent une capacité de 350 emplacements. Le troisième est payant et se situe dans l'enceinte de la gare aux marchandises; 12 emplacements y sont réservés à la clientèle de la SNCB.

La complémentarité des transports en commun est certainement un objectif majeur de la part des différentes Sociétés de transport. A défaut d'infrastructure spéciale, les autobus du TEC, ex-SRWT, stationnent devant la gare, sur quatre emplacements délimités au sol. Différentes lignes de bus sillonnent la région, en complément des trains: la 115 B relie Soignies à Hal en traversant Braine-le-Comte, Rebecq, Quenast et Tubize; les 565 A et 565 B rejoignent Nivelles, la première par Ronquières, la seconde par Hennuyères et Virginal. Quant à la ligne 473, elle permet aux habitants de Petit-Roex de gagner Braine-le-Comte.

Deux taxis peuvent, sur demande, être appelés pour amener le voyageur à destination; leurs emplacements sont délimités près de la porte d'entrée principale.

Soignies

La gare de Soignies emploie un total de 32 personnes dans sa zone d'activités, qui comprend aussi les gares de Neufvilles, Masnuy-St-Pierre, Jurbise et Erbisoeul sur la ligne 96 Bruxelles - Mons ainsi que Lens sur la ligne 90 Jurbise - Ath. Toutefois, seules les gares de Soignies et Jurbise sont desservies par du personnel.

La gare de Soignies voit s'embarquer chaque jour ouvrable plus ou moins 2.500 voyageurs (1.000 le week-end) dont la plupart se rendent dans la zone de Bruxelles. Parmi les voyageurs passant en gare de Soignies, on rencontre régulièrement des personnes anglophones qui se rendent au SHAPE. Outre le personnel des firmes installées au zoning industriel, des carrières du Hainaut, de la S.A. Semailles et de Durobor, une importante population scolaire transite chaque jour par la gare de Soignies.

Huit lignes d'autobus vicinaux, dont deux pour le Brabant et six pour le Hainaut, desservent la gare, venant de Hal, Nivelles via Ecaussinnes, Mons, Horrues, Silly, Enghien, La Louvière et Neufvilles. La gare est une véritable plaque-tournante des transports publics qui assurent ainsi principalement l'acheminement des nombreux navetteurs de la région.

Les voyageurs profitent de l'arrêt en gare de 90 trains de voyageurs, dont 39 pendant les heures de pointe. En dehors de ces heures, Soignies est desservie par un service de trains cadencés, à savoir:

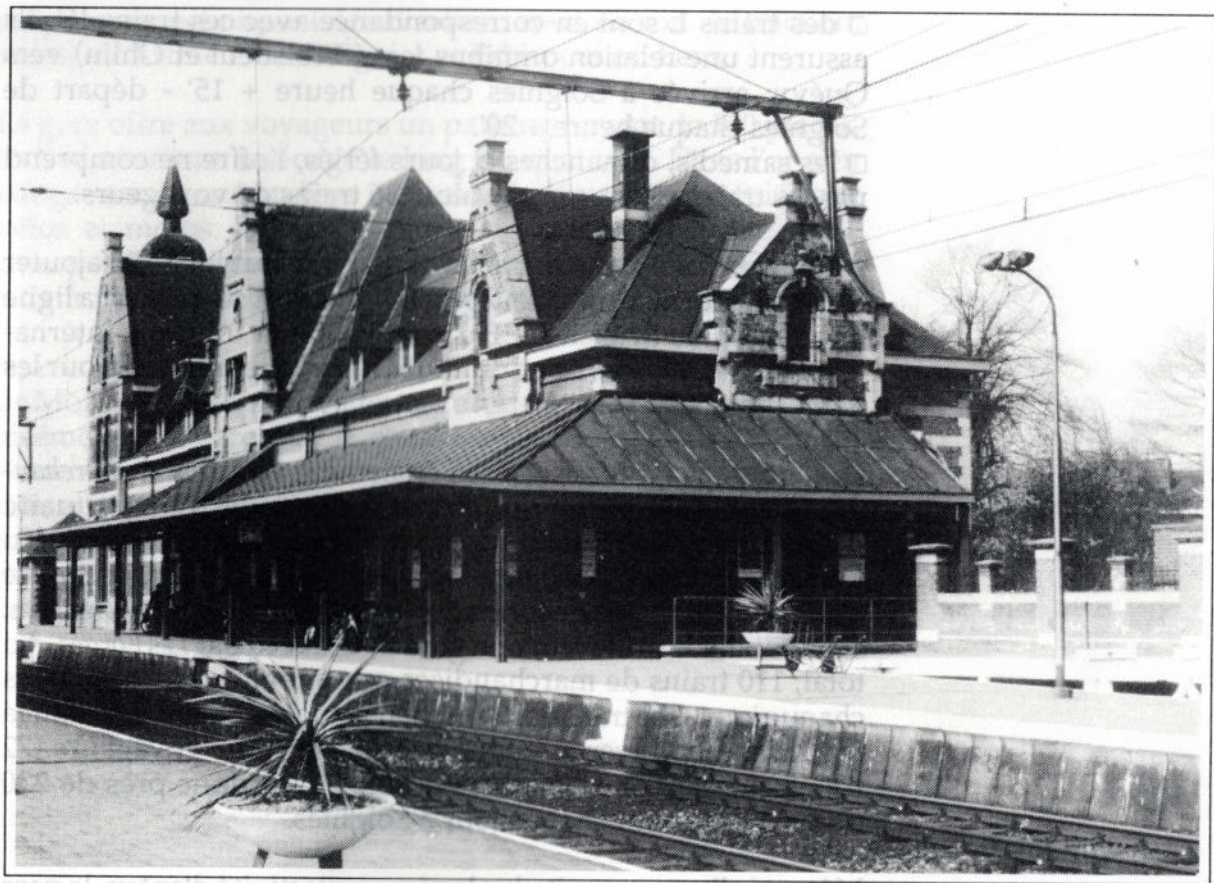
- les trains IC de St-Ghislain vers Bruxelles-National-Aéroport (départ chaque heure 27') avec arrêt à Braine-le-Comte, Bruxelles-Midi, Central, Nord et Schaerbeek.
- les trains IC de Bruxelles-National-Aéroport vers St-Ghislain (départ chaque heure 16') avec arrêt à Mons, Jemappes et Quaregnon.





Soignes — Square de la gare.

heures, Soignes est desservie par un service de trains cadencés à savoir:
 Les trains IC de St-Ghislain vers Bruxelles-National-Aéroport (départ chaque heure 27) avec arrêt à Braine-la-Comte, Bruxelles-Midi, Central, Nord et Schatbeek.
 Les trains IC de Bruxelles-National-Aéroport vers St-Ghislain (départ chaque heure 16) avec arrêt à Mons, Jemmapes et Oua-
 region.



Même si elle ne connaît plus le niveau d'activité d'antan, la gare est néanmoins ouverte au trafic marchandises de 9 h 00 à 17 h 00. Il est possible de venir y déposer ou y retirer des colis au bureau des marchandises situé à l'entrée du parking.

Pour faire tourner la machine et servir la clientèle, 25 personnes occupent les postes de travail de la gare. Des équipes spéciales s'occupent en outre de l'entretien et des réparations de tout l'é-

□ des trains L sont en correspondance avec ces trains IC. Ils assurent une relation omnibus (sauf Erbisoeul et Ghlin) vers Quévy; arrivée à Soignies chaque heure + 15' - départ de Soignies chaque heure + 20'.

□ les samedis, dimanches et jours fériés, l'offre ne comprend pas les trains P. On compte alors 36 trains de voyageurs.

A tous ces trains qui font arrêt en gare, il faut bien sûr ajouter tous ceux qui ne s'y arrêtent pas. Soignies est située sur la ligne internationale Bruxelles - Paris, qui connaît un trafic international voyageur très important: 15 trains relient chaque jour les deux capitales.

La gare de Soignies est située également sur un axe *marchandises* caractérisé par un important trafic de la zone portuaire d'Anvers vers la France et par celui de la zone industrielle du Centre (Cockerill, Boël) vers le port de Zeebrugge, ainsi que le trafic entre les gares de formation de Schaerbeek et St-Ghislain, sans oublier le trafic remis en gare de Clabecq par *Les Forges*. Au total, 110 trains de marchandises passent en gare de Soignies chaque jour. Ces transports ont lieu principalement pendant la nuit afin d'entraver le moins possible le trafic voyageurs (72 trains entre 19 et 5 heures). Au total, c'est donc près de 230 trains qui passent chaque jour à Soignies.

Même si elle ne connaît plus le niveau d'activité d'antan, la gare est néanmoins ouverte au trafic marchandises de 9 h 00 à 17 h 00. Il est possible de venir y déposer ou y retirer des colis au bureau des marchandises situé à l'entrée du parking.

Pour faire tourner la machine et servir la clientèle, 25 personnes occupent les postes de travail de la gare. Des équipes spéciales s'occupent en outre de l'entretien et des réparations de tout l'é-

quipement technique (signalisation, sous station de traction, voies, etc.) situé entre Soignies et Erbisoeul ou Lens.

La gare offre aux voyageurs un parking payant de 160 places, tout récemment aménagé le long du quai n° 1. Dans l'ancien hangar aux marchandises a été aménagé un abri gratuit pour vélos et motos. Un bel exemple de complémentarité entre transport individuel et transport de masse, apprécié à sa juste valeur par les nombreux clients et abonnés de la gare.

Le couloir sous voies qui relie la rue de la station à la chaussée de Mons permet aux voyageurs de tout un quartier de se rendre aisément à la gare. Par la chaussée de Mons, la chaussée du Roeulx, la rue des 3 planches et la rue Prévot, toute une clientèle, accrue ces dernières décennies par l'extension des zones résidentielles, évite ainsi le contournement via le viaduc pour accéder, non seulement à ses trains habituels, mais aussi au centre ville.

Le rail est depuis très longtemps un acteur économique majeur pour la région et ses services se coupent en quatre pour satisfaire la clientèle qui lui est fidèle. Les festivités du 150^{ème} anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Soignies et Braine-le-Comte rapprocheront plus encore - la SNCB en forme le voeu - ces deux gares de leurs villes et des populations qui y vivent.

