

# « HAUT PAYS DE SAMBRE »

édité par

le Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes a.s.b.l.

Adresse : rue de l'Entreville 66 à 6540 LOBBES

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	:	Mr Jean Meurant
Présidents d'honneur	:	Mr Marcel Duterne Mr Yvan Dussart (†) Mr Paul Dusolon (†)
Vice-président	:	Mr Noël Patris
Secrétaire	:	Mr Olivier Hecq
Trésorier	:	Mr Michel Dubois
Publications	:	Mme Lieve Dubois - Dekuyper
Animateurs	:	Mrs Roland Poliart et Jacques Ternet

## COTISATION ANNUELLE :

Membre adhérent : 12 €

Le paiement de la cotisation se fait par virement au compte

IBAN : BE57 0680 7222 7035

du Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes

rue du Champ du Loup 10A à 6540 LOBBES

## EDITEUR RESPONSABLE :

Lieve et Michel DUBOIS

Rue du champ du loup 10A

6540 LOBBES

La publication des articles se fait sous la seule responsabilité  
des auteurs

# Lobbès et ses lignes de chemin de fer

## Table des matières

<b>1. Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Histoire des chemins de fer en Belgique .....</b>	<b>3</b>
2.1. La première période de 1833 à 1844.....	4
2.2. La seconde période, de 1844 à 1870. ....	5
2.3. La 3 <sup>ème</sup> période commence en 1870 .....	6
<b>3. La ligne 130A de Charleroi à la frontière française ....</b>	<b>6</b>
3.1. Les débuts de la ligne 130A.....	6
3.1.1. La société des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France .....	6
3.1.2. La Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge. .....	9
3.2. Lobbès sur la ligne 130A.....	15
3.2.1. Mise en service de la gare de Lobbès.....	16
3.2.2. Les expropriations pour la construction de la ligne et de la gare .....	16
<b>4. La ligne 109, de Mons à Chimay (aujourd’hui fermée). .....</b>	<b>25</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>30</b>

# Lobbes et ses lignes de chemin de fer

## **1. Introduction**

Les récents travaux de remplacement des ponts sur la ligne ferroviaire 130A Charleroi – Erquennes nous amènent à nous intéresser à l’histoire de cette ligne. Ce chantier s’inscrit dans le cadre d’un programme de modernisation entamé dans les années 1990. En l’espace de deux décennies, neuf ponts ont déjà été renouvelés. L’ancienne structure métallique des ponts était fortement corrodée.

Durant la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, la ligne 130A était celle qui rapportait le plus par jour et par kilomètre. Elle était construite sur des entités économiquement florissantes et permettait d’avoir une activité de fret importante.

La situation a malheureusement fortement changé. Une note interne d’Infrabel envisageait sa fermeture définitive. En février 2013, Infrabel a classé la ligne en catégorie C. Celle-ci est la moins favorable de toutes et ne permet pas d’entreprendre des travaux majeurs d’infrastructure avant 2030. De plus, la ligne a été mise en voie unique entre Lobbes et Hourpes, Cette situation implique le risque qu’un train en panne ne bloque toute la circulation.

Face à cette situation, un comité citoyen s’est formé en février 2019 pour défendre la ligne.

Je pense que l’espoir de la conserver repose sur le fret. La lutte contre le réchauffement climatique est devenue une priorité de nombreux gouvernements. Cette ligne pourrait peut-être retrouver toute son importance pour le fret dans le cadre d’un axe ouest (France/Grande-Bretagne) – est (Nord de l’Allemagne et au-delà).

## **2. Histoire des chemins de fer en Belgique**

L’histoire des lignes 130A et 109 s’inscrit évidemment dans celle, beaucoup plus large, des chemins de fer de Belgique.

L’Etat belge est loin d’avoir toujours suivi la même politique

dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. L'histoire de la constitution du réseau en Belgique se divise en trois périodes nettement tranchées.

## 2.1. La première période de 1833 à 1844.

En 1830, dès le lendemain de l'indépendance, le choix de la valorisation du chemin de fer par rapport aux voies navigables est décidé. Plusieurs raisons poussent les personnalités politiques de l'époque à prendre cette décision :

- les grands fleuves traversent les Pays-Bas dont la Belgique vient de se libérer pour rejoindre la mer,
- la population belge était très dense et laissait présager un important transport de voyageurs,
- construire des lignes de chemins de fer coûte moins cher que creuser des canaux,
- une industrie active, un commerce florissant et une agriculture prospère se trouvaient dans des régions du pays que le train pouvait atteindre plus facilement.

Pendant dix ans, l'Etat va construire un réseau embryonnaire.

- Le 5 mai 1835, un an à peine après l'approbation de la loi, la ligne reliant Bruxelles (Allée Verte où se situait la première gare) à Malines était inaugurée. Les premières locomotives mises en service furent importées de Grande-Bretagne et conçues par Stephenson. Elles tractaient des wagons à banquettes et des diligences. Le 30 décembre 1835, la locomotive à vapeur « Le Belge » construite par Cockerill est mise en circulation. Une maquette en bois est présentée au public à l'échelle 1/1 à Vresse-sur-Semois. C'est la première machine construite en Belgique et en Europe continentale. Rapidement, l'industrie belge devint un des grands producteurs de locomotives,



Reproduction en bois de la locomotive Le Belge

wagons, rails et appareils ferroviaires.

- Malines, située sur la ligne reliant Anvers à l'hinterland allemand, fait office de plaque tournante. En 1837, c'est au tour de Louvain et de Gand d'être reliés par le chemin de fer. Le train fait son entrée à Ostende en 1838. Dès 1842, le train donne accès à Liège, Tournai, Mons et Manage.
- En 1843, quand les axes principaux Nord-Sud et Est-Ouest furent terminés, des compagnies privées ont été autorisées à construire et exploiter leur propres systèmes de chemins de fer. Ce boom ferroviaire joua un rôle important dans l'industrialisation du pays.

## 2.2. La seconde période, de 1844 à 1870.

Jusqu'en 1840, la loi du 19 juillet 1832 qui conférait au Gouvernement le droit de concéder des péages n'avait guère reçu d'application en matière ferroviaire. Six voies ferrées exclusivement destinées au transport des produits de grandes exploitations charbonnières ou industrielles avaient été données en concession.

Dès 1844, commença la période des concessions pour les raisons suivantes :

- la Belgique possédait une économie nationale et avait considérablement développé son industrie, son commerce et son agriculture. Elle ne craignait plus l'influence et l'argent des banquiers hollandais,
- cette époque correspond avec l'arrivée de capitalistes anglais qui ont l'espoir de réaliser de substantiels profits en exploitant les chemins de fer belges,
- les milieux industriels de Wallonie veulent améliorer les voies de communication pour l'acheminement des matières premières et des produits finis.
- Jusqu'en 1870, en l'espace d'un quart de siècle, l'Etat concède en effet successivement à diverses compagnies la construction et l'exploitation de la plupart des lignes de chemin de fer. Au 31 décembre 1870, sur un réseau de 3.136 kilomètres, l'Etat n'en avait construit que 585 et n'en exploitait que 902.

### 2.3. La 3<sup>ème</sup> période commence en 1870

En 1869, dans un contexte tendu qui débouchera sur la Guerre franco-prussienne de 1870, la Belgique redoutait de perdre le contrôle de son réseau ferré. Elle craignait que le monopole de deux compagnies françaises (la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge et la Compagnie de l'Est-Belge) sur plusieurs lignes importantes ne nuise aux industries et charbonnages belges. Si la rivalité franco-prussienne venait à dégénérer en guerre, elle appréhendait également être impliquée dans un conflit armé. En 1870, l'Etat inaugure brusquement l'ère des rachats. Il les poursuit durant toute la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. En trente ans, l'Etat avait racheté 2.129 kilomètres et en exploitait 4.021 sur un total de 4.552.

## 3. La ligne 130A de Charleroi à la frontière française

### 3.1. Les débuts de la ligne 130A

#### 3.1.1. La société des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France

##### **A) *Fondation de la société***

La société des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France est une société anonyme belge autorisée par arrêté royal du 10 août 1845. Son capital social était formé de vingt-six mille actions de cinq cents francs chacune, soit 13 millions de francs. Son objet est la concession du chemin de fer de Charleroi à la frontière française. Elle construit la ligne et l'ouvre à l'exploitation le 6 novembre 1852.

##### **B) *Construction de la ligne***

On remarque qu'il a fallu 7 ans pour construire 28,9 km de rails. Plusieurs raisons expliquent cette longue période.

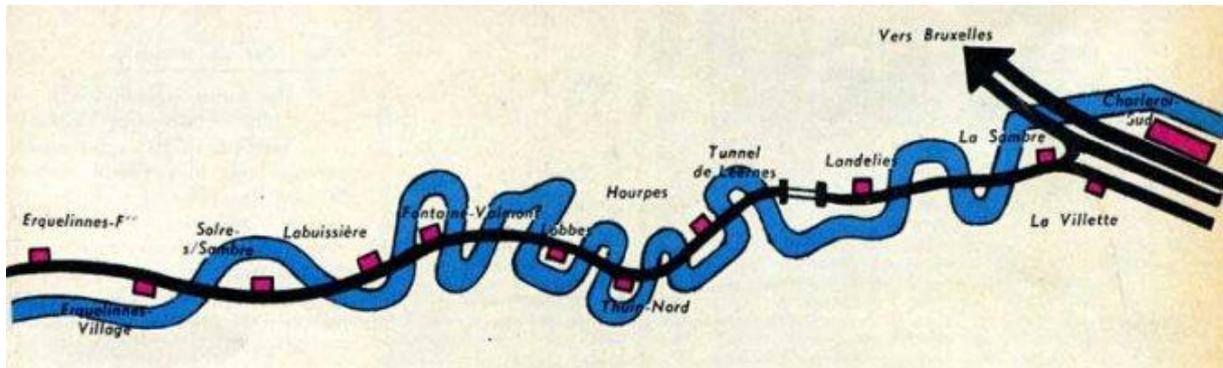
Les crises économiques et financières de 1846, 1847 et 1848.

- En 1846, on assiste à une crise économique en France. Celle-ci est due à de mauvaises récoltes de céréales aggravée par une maladie touchant la pomme de terre. Le prix du blé double.

- Le krach de 1847, l'un des principaux du XIX<sup>ème</sup> siècle, fut la conséquence d'une bulle spéculative sur le chemin de fer en France et en Angleterre. Il déboucha sur la Révolution française de 1848. Comme la plupart des Krachs boursiers, celui de 1847 fut précédé d'une période d'euphorie économique. En effet, l'industrie du chemin de fer connaît un essor important à partir de 1842. La sidérurgie profite très largement de cette expansion des réseaux avec une croissance autour de 6 % par an jusqu'en 1847. Ce phénomène stimule la croissance française qui augmente de 5,3% en moyenne entre 1842 et 1847. Mais comme pour chaque crise économique, la phase d'euphorie va rapidement s'emballer et la spéculation va prendre le dessus. Les cours des compagnies de chemin de fer augmentent de près de 70% entre 1840 et 1847. L'économie perd le contact avec la réalité.
- Les compagnies concessionnaires avaient sous-estimé les dépenses de constructions. Elles doivent lancer de nouveaux emprunts et les dividendes chutent. Les actionnaires revendent massivement leurs titres. Les cours des actions des compagnies ferroviaires subissent une baisse brutale qui dépasse 50% et parfois même 75 % par rapport à leurs cours de 1846. Nous allons prendre comme exemple la *Compagnie des chemins de fer du Nord* créée en 1845 par James de Rothschild. Son prix d'émission était de 500 francs, il atteint 757 francs en 1846 pour tomber en dessous des 300 francs au début de 1848.
- Les industriels réduisent leurs livraisons, anticipant une demande qui va se ralentir fortement. → Les stocks de composants, en particulier de rails, sont épuisés dès 1848. Il faudra attendre 1850 pour voir une reprise de la construction des lignes concédées lors de la bulle spéculative. Cette reprise a relancé la production des fournisseurs de rails et de locomotives.
  - Face à cette situation, les actionnaires de la société des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France ont même dû réclamer le concours du Gouvernement qui avait garanti, pendant 10 ans un minimum de recettes de 90.000 francs afin de faciliter les appels de fonds.

Il y a eu de nombreux ouvrages d'art à réaliser. Le coût au kilomètre revenait à 800000 francs.

- Il faut tenir compte du fait que cette ligne suit la vallée de la haute Sambre et franchit la rivière à 15 reprises.

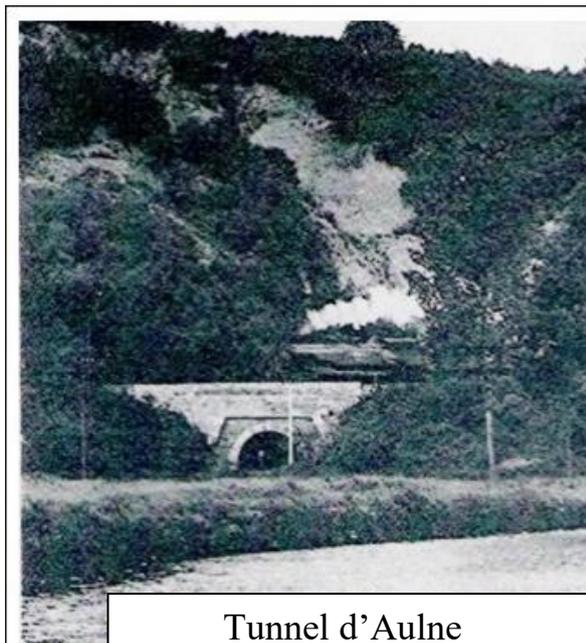


- Le long de cette ligne on retrouve des ouvrages d'art remarquables.

Le pont *de la Jambe de bois* avec sa triple arche. Après celui-ci, il a fallu creuser une tranchée de 250 mètres de longueur et de 15 à 40 mètres de profondeur dans le roc. On a extrait de celle-ci 55 mille mètres cubes de pierre. Pour réaliser cet ouvrage, il a fallu miner sur toute la longueur.



Pont de la Jambe de Bois. Marchienne-au-Pont.



Tunnel d'Aulne

Le tunnel d'Aulne vient ensuite : il a 441 mètres de long. Une énorme masse de 52 mètres de terre le surplombe sur toute sa longueur.

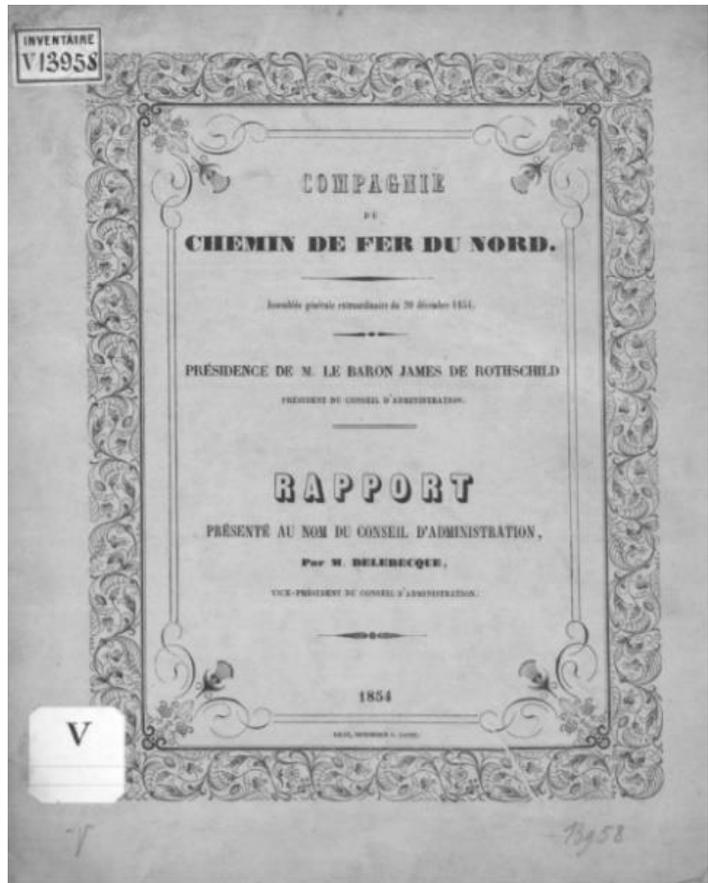
La tranchée dite *Saint-Éloi* est encore une admirable construction. Cette tranchée de 400 mètres a nécessité le déplacement de 110 mille mètres cubes de terre.

### 3.1.2. La Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge.

#### a) *Présentation de la Compagnie*

La Société du « *chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* », sollicite l'autorisation de remettre l'exploitation de la ligne à une autre société, sous condition que celle-ci remplirait les obligations découlant de la concession.

En 1840, la révolution industrielle était en cours dans le nord de la France et la Wallonie. Il y avait un grand besoin de bonnes liaisons ferroviaires des deux côtés de la frontière. la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge était la branche administrative belge de la société française « Compagnie des Chemins de Fer du Nord ».



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

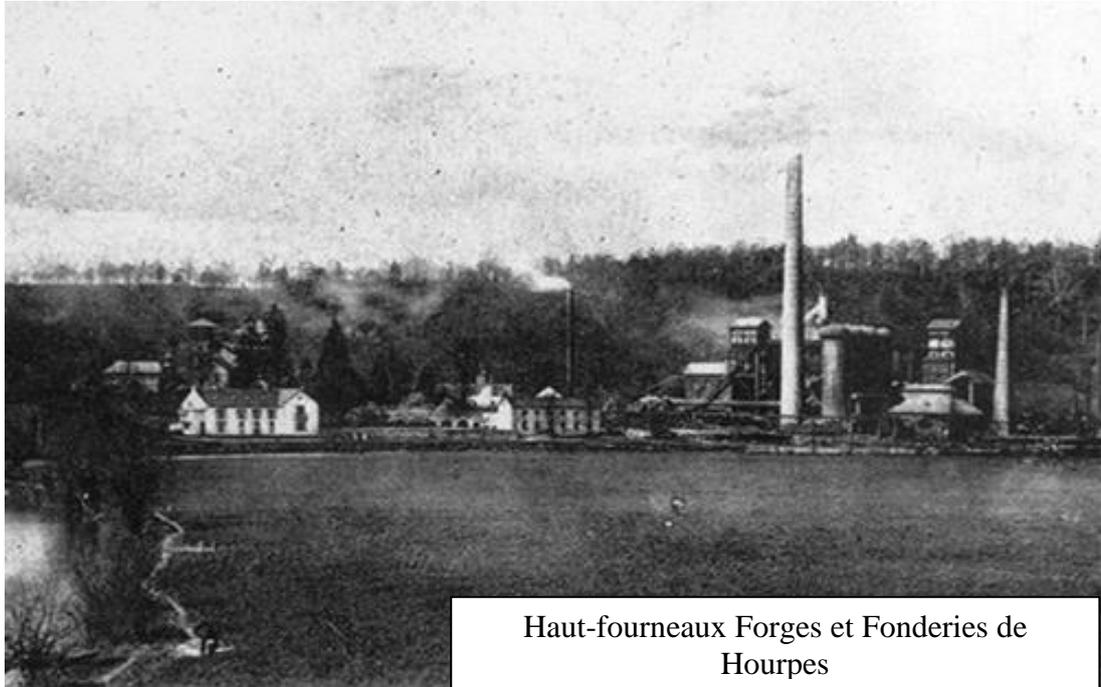
Les actionnaires de la Société française faisaient partie de la famille « Rothschild ».

Les Administrateurs de la compagnie sont : M. le baron J. de Rothschild, M. le marquis Dalon Delebecque, M. le vicomte Jules de l'Aigle, M. le duc de Galliera – Poisat - Phil. Hottinguer – Marc Caillard - Joly de Bammerville - Pépin Lehalleur – Adam – Lebobé – Jameson - Nathaniel de Rothschild - Jules Mallet - Auguste Dassier - - De Saint-Didier - - Ant. de Rothschild - John Moss – Baxendale - Ch. Picard - Chaplin - Lionel de Rothschild - De Lagrenée - Deschamps. Secrétaire : M. E. Castel.

## ***b) Les avantages de cette reprise pour la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge***

- Cette entreprise exploitait déjà le réseau ferroviaire du Nord de la France depuis le 20 septembre 1845. Elle exploitait entre autre la ligne de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes, avec des embranchements annexes. Elle avait comme objectif principal d'obtenir une place prépondérante dans le transport du charbon wallon vers Paris.
- Le chemin de fer d'Erquelines à Charleroi faisait partie intégrante de la ligne la plus directe de Paris à Cologne.
- La ligne 130A avait beaucoup d'attrait à cette époque. Les gares étaient construites sur des entités économiquement florissantes. Cette importante production industrielle permettait d'avoir une activité de fret importante. Nous allons lister ci-dessous les communes traversées avec leurs productions.
  - ✓ Le sol d'Erquelines renfermait du sable et du marbre.
  - ✓ Solre-sur-Sambre était connu pour ses carrières de marbre et de pierres à bâtir, ses fours à chaux, ses forges, sa fonderie, sa meunerie et sa sucrerie.
  - ✓ A Labuissière, on trouvait des pierres à bâtir et une usine importante exploitait le marbre (cette usine a employé jusque 600 personnes dans sa période faste).
  - ✓ Fontaine-Valmont possédait les carrières de marbre très renommé (Sainte-Anne), de moellons, de pierres de taille, une fabrique de sucre (avec de nombreux arrivages de betteraves par le train), des fours à chaux.
  - ✓ A Lobbes, on trouvait des carrières, une fabrique de chicorée et de petites clouteries.

- ✓ Thuin était connue pour ses carrières, ses tanneries, ses corroieries, ses savonneries, son chantier de construction de bateaux, ses fonderies de fer, ses laminoirs, ses charbonnages.
- ✓ A Hourpes, depuis 1826, la Société des haut-fourneaux Forges



Haut-fourneaux Forges et Fonderies de Hourpes

et Fonderies N. Waroqué et Cie possédait une cokerie ainsi que le premier haut-fourneau moderne d'Europe continentale.

- ✓ A Landelies, on répertoriait des fours à chaux, un chantier pour la construction des bateaux, des carrières de pierres, de castines (pierre calcaire utilisée en fonderie comme fondant) et de calcaire blanc.
- ✓ A Marchienne-au-Pont, on pouvait voir les grands ateliers de la Compagnie, des charbonnages, des chaudronneries, des boulonneries, des sucreries, des meuneries, des brasseries, des clouteries, des fonderies de fer et de cuivre, des tréfileries, des poêleries, des aciéries, des hauts-fourneaux, des laminoirs,
- ✓ A Charleroi, le sol est d'une richesse pour ainsi dire inépuisable en charbon. On y a découvert 70 couches de charbon fossile. C'est également le pays du fer et du verre. Nombreuses sont aussi les usines, telles que fonderies, chaudronneries, boulonneries, clouteries, manufactures de glaces, produits

réfractaires, etc... Charleroi est le centre des affaires commerciales et industrielles du bassin et le lieu de réunion des puissantes sociétés métallurgiques environnantes. C'est une véritable grande ville, elle se tient à l'avant-garde du Pays.

***c) Exploitation de lignes en Belgique par la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge.***

Le 17 juin 1853, la Compagnie des chemins de fer du Nord-Belge signe un traité provisoire avec la société des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1854, elle exploite la ligne de Charleroi à Erquelinnes. Elle signe un accord définitif de location, pour la durée de la concession, le 3 novembre 1854 avec la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière française.

Le 4 juin 1854, un accord fut passé avec la Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont pour l'exploitation de la ligne Mons - Quévy - Hautmont.

Le 28 juin 1854, elle conclut un accord avec les propriétaires anglais de la Compagnie de Namur à Liège en vue de l'exploitation de la ligne Namur-Liège.

En plus du droit de passage sur la ligne Charleroi - Namur concédé par les chemins de fer de l'Etat Belge, elle obtint une nouvelle concession pour la ligne de Namur à Givet.

En 1875, elle se rapprocha de la Compagnie de Chimay, ce qui lui permit de faire transiter ses trains entre Anor et la vallée de la Meuse.

***d) Les conditions de la cession de bail par Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France***

On connaît les conditions de la cession de bail par Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France.

Le prix consiste dans le paiement

- d'une somme égale à la dette flottante, soit 1.264.367 francs (la Compagnie pouvait disposer du mobilier et du matériel),
- d'une somme de 293.928,75 francs par an pendant la durée de la concession, moins un jour (5 novembre 1942). Celle-ci est payable par moitié les 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> juillet, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1854. Cette somme représente un intérêt fixe annuel de 16,875 francs pour chacune des 17418 actions,
- d'un fond pour l'amortissement des dites actions (intérêts à 5%) payables par semestre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1854,
- de l'amortissement en cinq ans, à partir de 1857, de 2000 obligations de 1000 francs chacune émises par la compagnie de Charleroi.

#### ***e) Absorption par la SNCB***

- La compagnie fut officiellement absorbée par la SNCB le 5 février 1941 avec effet rétroactif au 10 mai 1940, date de l'invasion allemande. Dans les faits, la reprise eu lieu en juillet 1940 au fur et à mesure que le service ferroviaire redémarrait dans le pays. La SNCB a repris le matériel, les installations et le personnel qui le désirait mais avec une perte de salaire.
- Le 29 janvier 1965, la SNCB inaugure la traction électrique sur cette ligne. La gare de commutation se trouve en France, à Jeumont.
- En 1988, la cour à marchandise d'Erquelinnes est désaffectée. Avec elle, la desserte fret locale de l'essentiel de la ligne (à l'exception de Marchienne Zone) prend fin.
- En septembre 2012, le trafic « voyageurs » en provenance de Charleroi est limité à Erquelinnes. Il n'y a donc plus de trafic « voyageurs » transfrontalier.

#### ***f) Caractéristiques du Nord-Belge***

Tout l'environnement du Nord-Belge (les gares, les signaux, les passages à niveau, les locomotives, les voitures et les wagons) était typiquement français. Même l'emploi des langues au Nord-Belge

était différent de celui en vigueur à l'État. Au Nord-Belge, on parlait d'un bâtiment voyageur et à l'État, d'un bâtiment de recettes.

Dans les premières années, on utilisait 36 locomotives dont quelques-unes pour les fortes rampes avaient 8 roues.

Le service des voyageurs s'effectuait au moyen de voitures du Nord-Français. 255 wagons à marchandises étaient en service et pouvaient véhiculer 2378 tonnes.

De toutes les exploitations des chemins de fer belges, la ligne de Charleroi à Erquelinnes est celle qui rapporte le plus par jour et par kilomètre. En 1866, le résultat a été de 194,27 francs tandis que celui des chemins de fer de l'Etat n'était que de 132 francs. La recette les autres exploitations belges était encore bien inférieure.

Vis-à-vis de son personnel, cette société avait une attitude



Le personnel de la gare de Lobbes en 1900

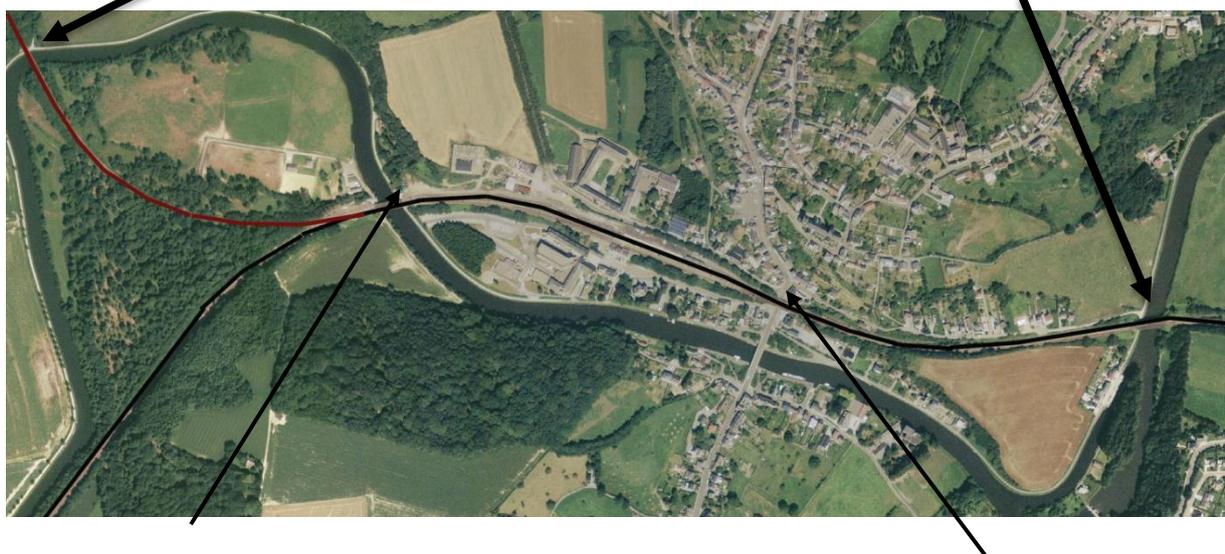
paternaliste. Les salariés avaient de bons salaires et des avantages en nature. La photo ci-dessus montre le nombre de personnes affectées à la gare de Lobbes en 1900.

### *h) Les gares sur la ligne 130A (H : point d'arrêt)*

km		Ouverture	Fermeture
0.0	Charleroi Sud	23.10.1843	-
1.8	La Vilette (H)	?	26.09.1993
2.5	La Sambre (H)	?	03.06.1984
4.1	Marchienne-Zone	06.11.1852	-
4.5	Jambe de Bois (H)	?	03.06.1984
8.0	Landelies	06.11.1852	-
11.6	Hourpes (H)	?	-
14.9	Thuin-Nord	06.11.1852	-
16.9	Lobbès	06.11.1852	-
21.8	Fontaine-Valmont	1879	-
23.7	Labuissière	06.11.1852	-
25.7	Solre-sur-Sambre	18.6.1853	-
27.6	Erquelinnes-Village (H)	1886	-
29.1	Erquelinnes	06.11.1852	-

### 3.2. Lobbès sur la ligne 130A

Pont sur la ligne 109 (pont de la Planchette)    Pont numéro 7 de la rue des Villas  
(remplacé en 2019)



Pont numéro 6 sur la Sambre  
(pont du Brûlé)

Pont du Nord sur la nationale 559  
(remplacé en 2019)

Sur cette vue de 1850, on voit très bien le pont sur la nationale 559 tel qu'on l'a connu jusqu'il y a quelques mois.



Vue de Lobbes en 1850. A l'avant-plan, le pont et un train

### 3.2.1. Mise en service de la gare de Lobbes

La **gare de Lobbes** est mise en service le 6 novembre 1852 par la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France.

### 3.2.2. Les expropriations pour la construction de la ligne et de la gare

#### ***a) Introduction***

Pour la commune de Lobbes, les documents concernant la création du chemin de fer s'étendent sur une période de 7 ans. Au total 23 parcelles seront expropriées, certaines par contrats, d'autres par jugements. Le premier contrat a été signé le 11 mai 1846, le dernier jugement a été rendu le 26 octobre 1850, le dernier paiement a été effectué le 27 décembre 1853.

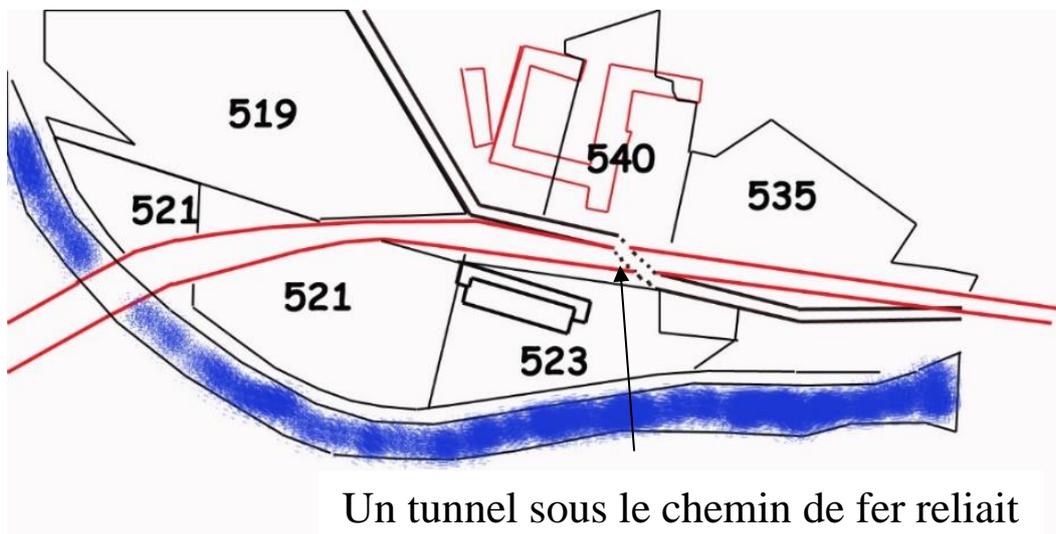
Cette première ligne traverse

- le jardin et le quartier de l'Abbé,
- le bâtiment des archives,
- la Porte et la cour du donjon.

La construction d'un pont très légèrement à l'est de la gare actuelle sera nécessaire pour rejoindre la route menant à la Portelette.

***b) Quelques exemples d'expropriation de terrains.***

<u>N°</u>	<u>Propriétaire</u>	<u>cadastre</u>	<u>Nature</u>	<u>Contenance</u>
15	Lavary Ch. Bourgeois	531	Jardin	39a30ca
16	Lavary Ch. Bourgeois	535c	Terre inculte	1ha23a60ca
17	Lavary Ch. Bourgeois	540	Jardin, cour maison	1ha21a
18	Coppée Ernest Banquier	523	Vergers	1ha56a40ca
19	Lavary Ch. Bourgeois	521	Pré	3ha01a10ca
20	Halbrecq Alex	519	Pré	5ha52a70ca



Un tunnel sous le chemin de fer reliait la rue de Binche à la rue de la Station



Plan parcellaire

Les parcelles 15, 16 et 17 ont été acquises de Charles Lavary de Lobbes par jugements d'expropriation prononcés par le Tribunal civil de Charleroi, les 26 octobre 1850 et 10 mai 1851. Monsieur Lavary ayant interjeté appel du jugement qui fixe l'indemnité, la Cour de Bruxelles a rendu le 2 juillet 1856 un arrêt qui fixe définitivement l'indemnité.

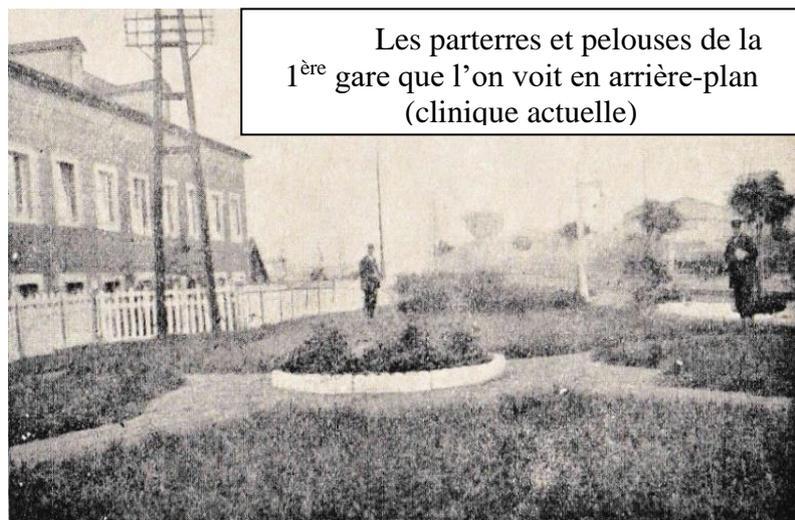
La parcelle 19 avait été acquise le 18 mai 1846, suivant acte passé devant Me Pierard, notaire à Thuin, transcrit au bureau de Charleroi, le 26 juin 1846.

La parcelle 18 était acquise par jugement d'expropriation du Tribunal civil de Charleroi du 13 juin 1846.

La parcelle 20 appartenait à M. et Mme Alexandre Halbrecq de Bachaut. Elles ont été acquises par deux jugements d'expropriation rendus par le Tribunal civil de Charleroi, le premier qui a prononcé l'expropriation du 16 juillet 1846 enregistré et transcrit le 30 septembre 1846, le second qui a fixé l'indemnité du 22 septembre 1846.

### *c) La 1<sup>ère</sup> gare*

Le 19 août 1849, la société anonyme des chemins de fer de Charleroi à la frontière de France achète à Monsieur Ernest Coppée un grand bâtiment et le terrain sur lequel il est construit. Celui-ci



Les parterres et pelouses de la 1<sup>ère</sup> gare que l'on voit en arrière-plan (clinique actuelle)

à une superficie d'environ 2 hectares et est traversé par le Lobbac. Le bien est occupé sans bail par diverses personnes. L'acquéreur pourra les faire déguerpir aux frais du vendeur.

Ce bâtiment en brique et pierre, élevé sur celliers voutés composé d'un rez-de-chaussée, d'un étage et d'un grenier couvert d'ardoises va abriter pendant près de 50 ans la première gare. Cet édifice, toujours existant actuellement, a été mis en vente publique le 3 février 1896 mais n'a pas trouvé d'acquéreur. Lors d'une 2<sup>ème</sup> vente publique le 12 juillet 1897, le bien a été acquis par Monsieur François Verhees, marchand brasseur demeurant à Thuin. Le 18 juin 1903, les sœurs de Saint-Joseph d'Avignon vont acquérir les bâtiments en vue d'y créer un hôpital.

#### *d) La gare actuelle*



La gare actuelle est construite sur un plan utilisé par la compagnie pour l'ensemble des gares de taille plus modeste. Vingt-huit gares similaires furent construites à Amay, Ampsin, Andenne-Seilles, Bas-Oha, Dave, Engis, Flémalle-Grande, **Fontaine-Valmont**, Godinne, Hastière, Hermalle-sous-Huy, Jambes, Jemeppe-sur-Meuse, **Landelies**, **Lobbes**, Lustin, Marche-les-Dames, **Marchienne-Zone**, Namèche, Ougrée, Sclaigneaux, Seraing, **Solre-sur-Sambre**, Statte, **Thuin-Nord**, Tilleur, Val-Saint-Lambert et Yvoir.

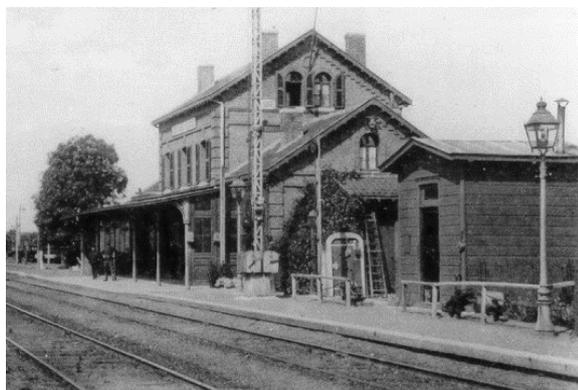


Gare de Lobbes – Façade avant



Gare de Lobbes – Façade arrière

*e) Photos des gares de la ligne 130A construites sur le même plan que la gare de Lobbes*



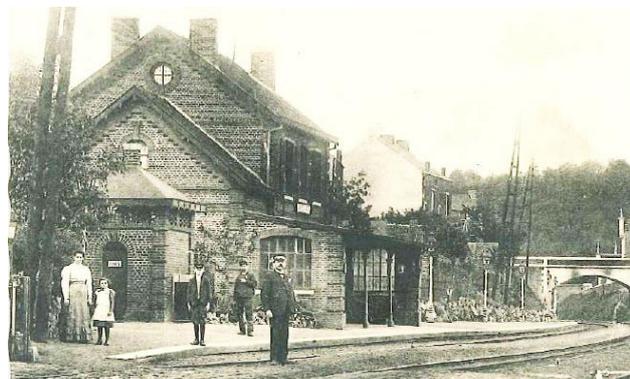
Fontaine-Valmont



Solre-sur-Sambre



Thuin-Nord



Landelies



Marchienne-zone

On remarque sur les photos ci-avant de grandes similitudes entre les 6 gares de la ligne 130A. On peut en déterminer les caractéristiques suivantes :

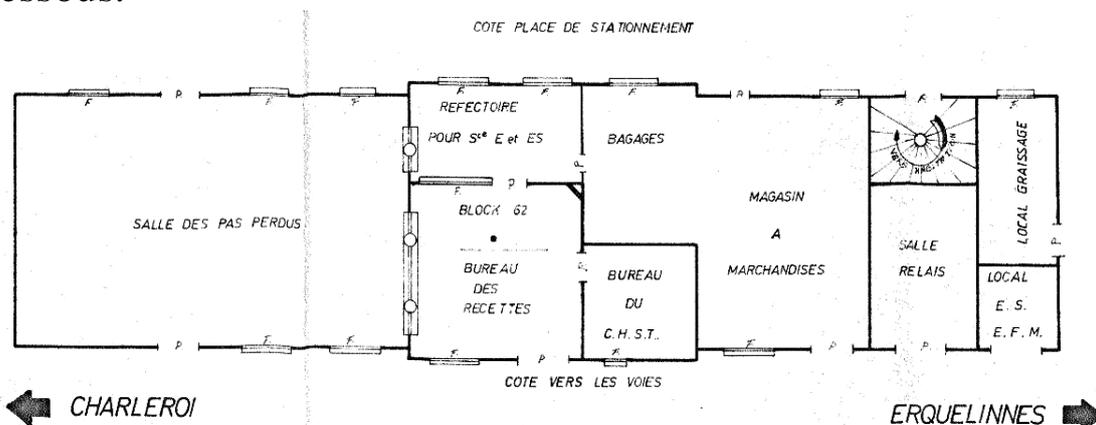
- une partie centrale à 2 étages et deux annexes à un étage,
- l'ensemble du bâtiment est recouvert d'un toit « à bâtière »,
- une symétrie parfaite dans la structure,
- l'appareillage des briques permet de souligner des espaces par la création de lignes verticales et horizontales,
- sur la façade se trouve une porte centrale et des fenêtres de même dimension répartie symétriquement autour de la porte,
- sur la façade arrière, on retrouve des portes en face des fenêtres de façades.

En fonction de l'importance des communes desservies, les annexes avaient des dimensions différentes. On peut imaginer leur largeur en fonction du nombre de fenêtres :

- 4 pour Thuin-Nord et Lobbes,
- 2 pour Fontaine-Valmont et Solre-sur-Sambre,
- 1 pour Landelies et Marchienne-Zone.

Les Chemins de fer de l'État avaient prévu à l'attention de leur personnel un logement de fonction qui était spacieux pour l'époque. L'étage inférieur de la partie médiane du bâtiment était partiellement réservé à la famille du chef de gare. Un bureau avec des guichets était installé dans l'autre partie. Les chambres à coucher se trouvaient au premier étage. Une aile basse était aussi destinée à la famille du chef de gare tandis que l'autre aile était réservée au service « voyageurs ». C'est là que se trouvait la salle d'attente pour les voyageurs de 3<sup>ème</sup> classe. Parfois, une salle d'attente séparée était prévue pour les voyageurs de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classe. Un magasin était parfois aussi aménagé pour le service des colis.

Le logement de fonction pour le chef de gare a été supprimé et l'aménagement a été remanié comme nous pouvons le voir sur le plan ci-dessous.



### *f) La gare de Lobbes durant la guerre*

Le 14 mai 1940, il y eut deux raids successifs sur la gare de Lobbes. Vers 19h30, plusieurs Stukas plongèrent pour bombarder la gare et surtout le train qui venait de s'y arrêter. Ces bombes étaient destinées à des troupes françaises qui étaient concentrées en cet endroit mais le malheur voulut que 68 victimes civiles, principalement des réfugiés pressés d'atteindre la France, trouvèrent la mort. Il fallut les ensevelir hâtivement sur place, au hasard de leur chute, aux abords de la gare et dans le petit bosquet y adossé.

Ce bombardement mit au chômage tout le personnel de la gare. Après le rétablissement de la circulation des trains, Lucien Préaux (chef de gare) fit servir son domicile de la rue Albert I<sup>er</sup> pour délivrer les billets aux voyageurs car la gare était inutilisable.



Le 20 mai 1944, les alliés veulent anéantir les voies de communications. Des P51 Mustang et P38 Lightning bombarderont principalement les environs de la gare.

On peut voir sur les photos ci-dessus que ni les voies, ni les quais ne sont endommagés mais que la façade et les toits ont exigé de grosses réparations.

### ***g) Création de la gare de marchandise et de la ligne 109 (1874-1890)***

Entre 1874 et 1890, des agrandissements importants sont réalisés et vont changer sensiblement les abords de la ligne de chemin de fer à Lobbes.

Ces agrandissements sont rendus nécessaires par le projet d'une gare de marchandises et la création d'une nouvelle ligne (109) qui relie Mons à Chimay.

Expropriations nouvelles :

- une grande partie du jardin des moines,
- les bâtiments claustraux et le quartier des hôtes,
- le château Lavary construit vers 1838,
- la lingerie prolongeant la ferme

seront expropriés pour le détournement de l'ancienne route de Lobbes à Binche et l'aménagement de la rue de l'abbaye telle que nous la connaissons actuellement.

Les terrains au sud de la grange serviront d'emplacement à la future gare de marchandises.

Au sud de la première ligne, les jardins seront détruits pour y implanter une nouvelle gare de voyageurs et y aménager une place (après la seconde guerre mondiale, la place et le chemin d'accès seront réaménagés).

#### **4. La ligne 109, de Mons à Chimay (aujourd'hui fermée).**

Cette ligne fut établie de 1868 à 1882 par tronçons au gré des besoins de l'industrie. Elle a constitué une infrastructure cohérente durant la première moitié du XXe siècle. La section de Thuin-Ouest à Biesme-sous-Thuin fut transformée en voie de tram par l'A.S.V.I. (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) pour l'exploitation touristique. Un RAVEL en béton/asphalte a été aménagé de Fauroeux à Chimay.



Le ravel

##### **4.1. Les débuts de la ligne 109**

###### **4.1.1. Mise en service**

En 1860, le chemin de fer connaît un grand essor et l'État se voit obligé d'accorder des concessions aux sociétés privées. Le 5 mai 1862, une convention est établie entre le gouvernement belge et M. Emile Du Pré, ingénieur civil domicilié à Lobbes. Celle-ci porte sur la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Frameries à Chimay.

Il s'engage à construire et à exploiter à ses frais cette ligne de chemin de fer, avec un prolongement éventuel de Chimay à la frontière française qui ne sera pas réalisé à cette époque. Cette nouvelle voie de communication doit mettre Mons et le Centre en communication avec le nord-est de la France et favoriser ainsi l'exploitation des gisements de minerais et du bois des forêts du pays de Chimay.

#### 4.1.2. La Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut

En 1865, Simon Philippart participe, en compagnie de la Banque de Belgique, à la création de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut. Celle-ci est une société anonyme créée par l'acte du 1<sup>er</sup> février 1866, approuvé par l'arrêté royal du 11 février 1866 (publié dans le Moniteur le 16 février 1866).

Génie selon les uns, vil intrigant selon les autres, Simon Philippart est un industriel prospère de Tournai. Il vend à son cousin ses usines textiles pour se lancer dans les chemins de fer avec la fondation de la Société anonyme des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut. L'affaire est montée sur un grand pied, au capital de 30 millions de francs. En rachetant des lignes à de petites sociétés ou en obtenant la concession de lignes nouvelles, la nouvelle compagnie s'attache à développer un réseau destiné au transport des marchandises. Elle va également unifier l'exploitation des lignes secondaires non seulement dans le Hainaut mais encore dans les provinces limitrophes. En un peu plus d'un an la nouvelle compagnie acquiert le contrôle de 381 km de lignes dans le Hainaut.

Philippart nourrit des projets plus ambitieux. En 1867, un an après la fondation de la société, elle s'allie à la Société anonyme d'Exploitation de Chemins de Fer pour fonder la Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer. La nouvelle société reprend à sa charge l'exploitation de toutes les lignes de ses deux fondatrices moyennant paiement d'une redevance annuelle aux compagnies concessionnaires. En 1870, 950 km de chemins de fer sont exploités principalement dans le Hainaut (le Centre et le Borinage) et les Flandres.

## a) Les étapes de la mise en service de la ligne 109

### Dates de mise en service des tronçons

	<b>km</b>	<b>mise en service</b>
Mons – Hyon-Ciply	3.1	10.01.1868
Hyon-Ciply - Harmignies	5.9	10.01.1868
Harmignies - Estinnes	5.6	10.01.1868
Thuillies - Beaumont	9.3	25.01.1875
Bienne-lez-Happart - Fauroeux	4.9	01.12.1877
Lobbès – Bienne-lez-Happart	6.9	15.12.1880
Estinnes - Fauroeux	4.0	01.03.1882
Lobbès - Thuillies	8.1	01.03.1882
Beaumont - Froidchapelle	16.1	01.03.1882
Froidchapelle - Chimay	13.2	10.08.1882

### Date d'ouverture et de fermeture des gares

<b>km</b>	<b>Gare</b>	<b>Ouverture</b>	<b>Fermeture voyageurs</b>	<b>Fermeture Marchandises</b>
0,0	Mons	19.12.1841	-	-
2,0	Cuesmes	10.01.1868	03.04.1984	?
3,1	Hyon-Ciply	10.01.1868	30.09.1962	24.09.1994
9,2	Harmignies	10.01.1868	30.09.1962	01.01.2005
12,1	Vellereille	10.01.1868	30.09.1962	1982
14,8	Estinnes	10.01.1868	30.09.1962	30.09.1962
18,8	Fauroeux	02.08.1857	04.11.1962	1978
24,0	Merbes	01.12.1877	30.09.1962	1978
25,7	Bienne-lez-Happart	01.12.1877	30.09.1962	30.09.1962
31,4	Lobbès	06.11.1852	-	?
33,3	Thuin-Ouest	01.03.1882	30.05.1964	?
36,7	Biesme-sous- Thuin	?	30.05.1964	X

39,5	Thuillies	25.01.1875	30.05.1964	01.06.1991
43,6	Strée	25.01.1875	30.05.1964	1984
48,8	Beaumont	25.01.1875	30.05.1964	30.05.1964
53,9	Solre-Saint-Géry	01.03.1882	30.05.1964	30.05.1964
58,3	Sivry	01.03.1882	30.05.1964	1970
63,9	Rance	01.03.1882	30.05.1964	1968
66,9	Froidchapelle	01.03.1882	30.05.1964	?
75,8	Robechies	10.08.1882	30.05.1964	?
80,1	Chimay	15.10.1858	30.05.1964	1998

Près de Lobbes, la ligne franchit la Sambre à trois reprises. Le premier pont, le pont de la Planchette, situé au nord de Lobbes, est un haut pont métallique ; le second, désormais disparu, était accolé au pont de la ligne 130A ; le troisième, situé à la sortie de Lobbes, se faisait par l'emprunt du pont de la ligne 130A.



Pont de la planchette durant la guerre 14/18



Pont de la planchette en 1941

Gérard HUBERT

## **Bibliographie**

M.A. Courtois, Des opérations de bourse : manuel des fonds publics et des sociétés par actions dont les titres se négocient en France, en Belgique et en Suisse, 2<sup>ème</sup> édition revue et corrigée, Guillaumin et Cie librairies, 1856

Aristide Piérard, Le pays de Charleroi au point de vue historique, industriel et commercial, Imprimerie Alphonse Deghistelle, 1855,

Felix Loisel, Annuaire spécial des chemins de fer Belges – Années 1866 et 1867, ed.V. Devaux et Cie, 1869

Chez nous au nord Belge - Dialogues de Jean-Jacques ou les Mystères de l'Exploitation Commerciale, Edition revue et corrigée, mars 1929

N.Patris-M Guerriat, L'enclos de l'abbaye de Lobbes - L'évolution d'un site depuis 1794, Cral, 1994

J.Devys, Les chemins de fer de l'état Belge, ed. Arthur Rousseau, 1910

J. Meurant, Les souvenirs de Jean Préaux, un ancien de Lobbes, Haut Pays de Sambre n° 77, Avril 2010

Ginette Kurgan-Van Hentenryk, La victoire du rail - La Wallonie, le pays et les hommes - Histoire-économies-sociétés, tome II, de 1830 à nos jours, la renaissance du livre, 1980.

Marc Reynebeau, Histoire Belge – 1830/2005, Editions Racine, 2005

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_109\\_\(Infrabel\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_109_(Infrabel))

<http://users.pandora.be/brail/lijn/lijn109.htm>

<http://www.quenovel.be/feo5.htm>

Histoire des chemins de fer en Belgique par Michel Marin

1940-1945 - La tragédie de Lobbes. <http://bioul-notre-village->

natal.eklablog.com/1940-1945-la-tragedie-de-lobbes-a122825016

<http://www.fb-bourse.com/krach-boursier-1847/>

<http://www.trainworld.be/fr/collections/1-histoire-des-chemins-de-fer-belges/2-la-belgique-sur-les-rails-xixe-siecle>

<https://www.freebelgians.be/articles/print.php?id=76>

<http://www.belrail.be/F/infrastructure/lignes/130.html#130A>

