

Historique de la ligne 141

En décembre 1852, la « Belgian Eastern Junction Railway Company », société qui n'avait de belge que le nom donne les premiers coups de pioche des travaux de construction de la voie ferrée Manage-Wavre. Rappelons que l'Etat déjà désargenté à l'époque, concède à des sociétés privées, souvent britanniques, la construction et l'exploitation des voies ferrées.

Le projet est de relier par le rail le bassin charbonnier et industriel de la région du Centre aux grands axes ferroviaires existants et au nord-est du pays.

La ligne, longue de 41 km, va elle-même favoriser le développement d'industries le long de son parcours: les usines de Seneffe, les carrières de pierre bleue de Feluy-Arquennes, les Ateliers Métallurgiques de Nivelles qui deviendront La Brugeoise et Nivelles, la sucrerie de Genappe, la filature de Basse-Laloux, le groupe industriel De Broux à Noirhat et les Usines Henricot à Court-St-Etienne.

Les travaux de construction de la ligne sont menés rondement : en un peu plus de deux ans et demi, des centaines d'ouvriers équipés seulement de pelles, pioches et brouettes achèvent le chemin de fer. Le premier tronçon, Manage-Nivelles, est inauguré le 8 août 1854 et, dès la fin de cette année, la voie ferrée arrive à Genappe.

En mai 1855, le rail atteint Court-St-Etienne et au mois d'août suivant le train relie Manage à Wavre. La ligne permettra aux Nivellois de rejoindre Bruxelles bien avant que ne soit construite la ligne allant de la capitale à Charleroi.

Malgré un certain succès, la compagnie va connaître des difficultés financières et judiciaires qui aboutissent à sa faillite. L'histoire de cette compagnie a été publiée par le Cercle d'Histoire de Genappe : Jérôme Wilson, « La Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est (ligne Wavre-Ottignies-Manage) », Le Lothier roman, 1995, 1er trim.

L'Etat belge reprend la ligne en 1872, d'abord en la sous-louant à une autre société privée, puis en l'exploitant directement à partir de 1877. De nouvelles gares remplacent les premières petites stations bâties par la compagnie britannique.

En 1926, c'est la SNCB, nouvellement constituée qui reprend l'exploitation de la ligne en même temps que l'ensemble des lignes du réseau de l'Etat.

Le tracé est-ouest du chemin de fer explique son intérêt pour les convois militaires allemands se dirigeant vers le front lors des deux guerres mondiales, notamment en mai 1940 et en 1944 suite au débarquement de Normandie.

A partir de l'automne 1952, le trafic « voyageurs » se voit réduit par la création d'un service d'autobus de substitution et un an plus tard, le soir du 3 octobre 1953, va circuler un dernier train de voyageurs entre Baulers et Ottignies. Néanmoins entre Nivelles et Manage, deux convois dans chaque sens assureront en semaine le transport des ouvriers jusqu'en novembre 1959.

Quelques trains de marchandises, notamment tractés par les nouvelles locomotives diesel de la SNCB faisant leurs essais sur la ligne, vont encore circuler mais par la suite, la ligne est déferrée à l'exception des sections Manage-Seneffe et Genappe-Ottignies tandis que les gares sont abattues les unes après les autres, hormis celles de Feluy-Arquennes et de Thy.

Rappelons que, sur l'actuel territoire de Genappe, les usagers de la ligne 141 disposaient de cinq gares ou haltes : Fonteny, Genappe, Thy, Bousval, Basse-Laloux et Noirhat.

La section Genappe-Ottignies, mise à voie unique dans les années septante, continue à être utilisée pour l'acheminement des trains de sucre vers le port d'Anvers jusque fin 2003 mais en janvier 2004, après une dernière campagne betteravière, le groupe Südzucker annonce abruptement la fermeture et le démantèlement de sa sucrerie de Genappe. La SNCB, après avoir reçu confirmation que la voie ferrée ne sera plus utilisée par le groupe sucrier, met celle-ci hors exploitation en avril 2005 et fin novembre 2006 débute son déferrage.

Gérard Defalque