

balade de Flénu
Code FLE
Distance : 10 km

Utilisateurs :

Marcheurs avec bonnes chaussures (indispensables pour une partie du trajet), VTT.

Départ : ancienne gare de Flénu-Produits, place de la gare à Flénu (Borinage).

Accès en transport public :

gare de Mons puis bus TEC 20 « barré » Mons-Quaregnon. Au minimum un bus par heure, deux bus par heure à certaines heures, y compris le samedi et le dimanche (attention, le week-end, pas de bus dans les tranches de 10 h, de 14 h et de 17 h). Info : TEC Mons-Borinage, 065/38.88.15.

Accès en voiture : E19 Bruxelles-Paris puis R5 (périphérique de Mons). Laisser la sortie Cuesmes- Jemappes. Sortir à la suivante, direction Frameries et PASS. Au rond-point, prendre à D la N550 (axiale du Borinage) vers Flénu et Quaregnon. À la première sortie, quitter la N550 et prendre à D vers Flénu. La place de la gare est à G après env. 500 m.

Parking : devant l'ancienne gare.

Attention : dans la situation actuelle, le RAVeL est interrompu à Frameries lorsque le PASS (Parc d'aventures scientifiques) est fermé. C'est à dire en général tous les lundis sauf pendant les vacances scolaires, entre 18 h et 10 h les autres jours (entre 16 h et 20 h les 24 et 31 décembre). Il est également fermé les 25 décembre et 1er janvier ainsi que 15 jours en septembre et 15 jours en janvier. Chemins du Rail a signalé cette situation tout à fait anormale au ministre compétent.

Parcours : D = droite. G = gauche.

Le beau bâtiment des voyageurs (BV) de Flénu-Produits a été construit par les Chemins de fer de l'État dans les années 1880, à l'époque où ils venaient de reprendre toute une série de lignes privées dans le Borinage. Il a été bien préservé et relativement bien restauré. On notera en tout cas le respect des volumes et des ornements en maçonnerie.

Faisant face au BV, on se dirigera quelques dizaines de mètres vers la droite. Au bout du bâtiment, obliquer à G puis tout de suite à D à la hauteur des anciens quais. S'arrêter avant la traversée, face au chemin bétonné qui a pris la place de l'ancienne ligne. *Remarquer de G à D : une ancienne maison de garde-barrière à deux étages. Devant cette maisonnette, deux types de clôtures ferroviaires en béton : l'une à motif en carrés sur pointe (dite Roulers et datant du début du 20e siècle, assez rares), l'autre à motifs rectangulaires (dite VDV et datant des années 1930). On observe également les deux types de l'autre côté de la chaussée, à G et à D.*

Traverser prudemment. *Le cheminement en béton a été aménagé par la Wallonie (SPW) dans le cadre du projet RAVeL (Réseau autonome de voies lentes, réservées aux usagers non motorisés). Il occupe l'ancienne ligne 98 Quiévrain-Mons. Nous le retrouverons au retour.*

Nous prenons immédiatement à droite une autre section du RAVeL, celle de l'anc. ligne 98 C St-Ghislain – Frameries. *Nous observons à D une borne hectométrique (BH) en béton, à tête triangulaire, autrefois marquée 2,8 (le km zéro est à Frameries). Nous en verrons d'autres sur le trajet. Le long du muret des habitations, potelets métalliques qui portaient autrefois les poulies d'un système à fils d'acier commandant à distance les signaux et les aiguillages.*

Ancien passage à niveau de la Cité St-Louis, du nom de l'ancien charbonnage. *Remarquez l'agencement des pavés rappelant la présence des rails. Le bâtiment bas, peint en jaune, à notre G, abritait les bureaux et les douches de la mine. Le gros bâtiment qui sert de hangar était le lavoir et la belle maison au milieu de la pâture était le logement du contremaître.*

Plus loin, à D, ancien coron, signal mécanique, balise (panneau rectangulaire en béton avec un chevron ; elle annonçait au machiniste l'approche du signal ; elle est placée à gauche dans le sens de la marche). Encore plus loin, belle maisonnette de garde-barrière bien restaurée. Un peu plus loin, à G, une amorce triangulaire en béton marque l'emplacement de l'ancien raccordement vers la ligne 98 en direction de Mons. Nous en reparlerons.

Passage sous la N550 (axiale du Borinage) et sous le beau pont d'Ostenne. *Remarquez à G et à D les inscriptions Frameries et Flénu-Produits, avec une flèche, annonçant au machiniste (et aux voyageurs) l'approche de la gare suivante (toujours à G dans le sens de marche).*

300 m plus loin, à D, succession de trois petits bâtiments plus ou moins en ruine. Il s'agit des vestiges des « loges » abritant les aiguilleurs préposés à la bifurcation vers le charbonnage du Crachet. Un peu avant la troisième, à G au pied d'un chemin d'accès au terril, amorce de cet embranchement. Il passait derrière une sorte d'estacade en terre bordée de rails plantés dans le sol. Le raccordement charbonnier descendait progressivement à G le long du RAVeL actuel. Plus loin, à D, série de balises à traits. Plus anciennes et plus rares que les balises à chevron, elles datent de l'exploitation régulière de la ligne. Une balise à G également. Après quelques centaines de mètres, le RAVeL est interrompu par une clôture du PASS. Nous regrettons vivement cette interruption qui oblige à aménager un contournement coûteux.

Nous obliquons à G sur le cheminement en bois qui conduit à l'entrée et au parking du PASS (*Parc d'Aventures scientifique, sorte de « cité des sciences » installée sur le site du charbonnage désaffecté du Crachet*). Des clôtures blanches en croix entourent l'emplacement des anciens puits de mine. Le caillebotis oblique à D de façon marquée en direction de la passerelle d'entrée du PASS. *Suivre cette direction si l'on profite de sa balade pour visiter le Parc*. Sinon obliquer à G vers un haut bâtiment en briques et béton, l'ancien lavoir du charbonnage où se tiennent aujourd'hui des expositions temporaires. *Juste à côté, bâtiment à pignon triangulaire et « oeil-de-boeuf » (fenêtre circulaire) : c'est l'ancienne remise à locomotives de la mine.*

Pour quitter le site :

- soit passer entre les deux bâtiments et entrer dans un escalier marqué « trémies ». Descendre cet escalier jusqu'au niveau de la rue adjacente, la route de Mons. Sortir et tourner à D.
- soit, si cette issue est fermée, longer par la gauche le bâtiment du lavoir, traverser le parking et sortir par le grand portail métallique. Si ce portail est fermé, les marcheurs pourront toujours monter sur le terril à G et redescendre de l'autre côté vers la rue à D.

Pour les autres, voir notre avis en tête de cette fiche. On se trouve sur la route de Mons et on tourne à D. Dans les deux cas, nous longeons la route de Mons sur le trottoir de droite en longeant le mur en briques du charbonnage. Nous atteignons le pont ferroviaire de la ligne 98C. *Beau « passage inférieur » à tympan incurvé, arborant les armoiries des anciennes communes fusionnées en 1977 pour former l'entité de Frameries.*

Juste avant le pont du chemin de fer, nous traversons la chaussée à G et empruntons le RAVeL. Nous laissons à D un chemin d'accès à deux anciennes maisonnettes du chemin de fer; Au sommet de la montée, à côté d'un signal de passage à niveau (Croix de St-André), nous atteignons le remblai d'une autre ligne ferroviaire : l'ancienne ligne 96 Mons – Quévy - Aulnoye, tracé abandonné lors de l'électrification en 1963. *Ici passait, jusqu'à cette date, l'express Bruxelles-Paris !* Nous continuons sur le RAVeL.

Après 400 m, nous rejoignons la ligne 98C que nous avons dû abandonner avant le PASS. La bifurcation est marquée par une traverse en béton placée au sol. Nous continuons tout droit. Nous passons sous un pont en béton sur culées en briques, le pont de la rue Donaire. *Le tablier actuel remplace un ancien tablier métallique. A D avant le pont, on remarque la plate-forme d'une ancienne ligne qui s'enfonce dans une tranchée arborée. C'est l'ancienne ligne charbonnière Frameries-Pâturages. Peu après le pont, on voit d'ailleurs un muret de soutènement de cette ligne.*

Nous atteignons la rue Montavaux, à l'entrée de Frameries. *Les lignes 96 et 98C que nous suivons continuaient en face, légèrement sur la droite, vers un bouquet de bouleaux. Elles aboutissaient à l'ancienne gare de Frameries, là où se trouve maintenant un petit terrain de basket (km 0 de la ligne 98C). La nouvelle gare se situe 300 m plus loin. La ligne 96 continuait alors vers Quévy et Paris sur le tracé actuel.*

À cette traversée de la rue Montavaux, nous notons de G à D : *dans le fond, le pont de la nouvelle ligne de Quévy, puis une série de clôtures VDV, un groupe de maisons ferroviaires (survivance de tout le site qui comportait des remises, un atelier, des plaques tournantes, etc.) ainsi que deux chemins d'accès à ces maisons.* Le RAVeL descend progressivement dans les arbres, juste en face de nous, sur l'ancienne ligne 98C prolongée dans les années 1970 vers le zoning industriel de Frameries. Nous nous y engageons.

A D, nous remarquons un signal STOP dirigé vers Flénu et quelques marches qui permettaient d'accéder au niveau des lignes 96 et 98C. Passage sous la ligne électrifiée Mons-Quévy actuelle (qui n'est plus la ligne de Paris depuis l'irruption du TGV). Dans la tranchée, à G, une balise à deux chevrons (plus tardives que les balises à traits).

Nous poursuivons sur le RAVeL. Après un demi-cercle presque complet, nous retrouvons la rue Montavaux qui s'est élargie entre temps. La ligne du zoning qui n'est pas transformée en RAVeL continue en face. Si on la poursuit, après 100 m, on rencontre une sorte de fourche. La ligne principale continue par la branche de G que nous prenons. *La branche de D est un ancien embranchement ferroviaire du zoning.* Quelques centaines de mètres plus loin, nouvelle fourche où nous

restons sur la G. Nous débouchons sur la rue des Fours-à-Chaux que nous prenons à D le long d'un alignement d'arbres, comme le faisait la ligne du zoning. * *Juste avant un bref tournant à D, près d'un arrêt de bus, la ligne industrielle obliquait à D pour desservir une firme de pneumatiques pour l'aviation. C'est ici que se terminait la desserte ferroviaire.*

Nous prenons la 1e à G, un peu avant le carrefour de la chaussée de Bavai, et franchissons le ruisseau de Cavalagne. La route (à très faible trafic) oblique à G et monte le long de l'autoroute R5. Elle franchit ensuite la ligne électrifiée Mons-Quévy sur un ouvrage en briques jaunes et béton d'un modèle adopté pour l'ensemble de ce « nouveau » tronçon aménagé en 1963. Nous prenons la 1e à D, passons sous le R5 et montons dans les champs. *Dans la montée, belle vue à 360° avec, de G à D : l'église de Frameries, la tour à molettes du Crachet et, derrière, le terril du Grand-Trait à Pâturages, le terril du Crachet derrière une rangée de bouleaux, les deux terrils et la cheminée du Levant de Flénu que nous longerons tout à l'heure. A D du chemin : le beffroi de Mons, le terril de l'Héribus à Cuesmes, puis une colline allongée, le Mont Panisel, et derrière nous à D, un terril presque pyramidal, le terril du Noirchain à Frameries.*

Après un passage qui peut être très boueux par temps de pluie, le chemin agricole débouche sur une petite rue, la rue de l'Espinette. Nous laissons une rue à G. *En face, à D, un chemin agricole suit le tracé d'une ancienne ligne industrielle (n° 236) qui desservait les charbonnages du Midi de Mons (en principe, futur RAVeL). 20 m plus loin, les pavés nous signalent l'ancien passage à niveau de la ligne 98 Mons-Quévrain, aménagée en RAVeL. Remarquez la maisonnette de garde barrière à D (n° 253). A D, le RAVeL mène déjà à Cuesmes. Mais nous le prenons vers la G entre deux barrières en bois. Nous rencontrons à D un signal lumineux (on en rencontrera encore d'autres du même type) puis à G la borne kilométrique 4, en béton. Le km 0 est à Mons. Juste après, parking du site de la Malogne. Au fond du parking, entrée des anciennes carrières souterraines où l'on exploitait le phosphate. On peut les visiter et elles méritent une visite. A G, anciens quais installés dans les années 1990 pour un éphémère et bien sympathique Train Touristique Borain trop tôt arrêté. Les quais ont été rénovés dans le cadre du RAVeL.*

200 m plus loin, à G, nouvelle amorce triangulaire en béton. Elle signale l'ancien aiguillage d'une ligne industrielle qui repartait derrière nous et desservait les carrières de la Malogne et les charbonnages du Midi de Mons, à quelque 2 km d'ici. Un peu plus loin, à D, belle vue sur le terril de l'Héribus à Cuesmes (belles balades). Plus à G, le beffroi de Mons dans le lointain.

Après 600 m, passage sur la passerelle de la chaussée de Mons à Frameries. Un peu plus loin, dans le talus de G, BH 4,8. On en verra plusieurs autres sur la section qui suit. 100 m plus loin, une petite ouverture à D donne vue sur une tranchée herbeuse bordée d'arbustes. Il s'agit d'une des rares traces subsistant de l'ancien tracé de la ligne 96 Mons – Quévy – Aulnoye ; déjà rencontrée à Frameries.

Après un petit passage à niveau près d'une ferme et un passage sous le périphérique de Mons (R5), nous longeons les vastes bâtiments de l'ancien charbonnage du Levant de Flénu, un des charbonnages pionniers en Borinage. La bande de terrain entre le RAVeL et les bâtiments était occupée par l'un des raccordements ferroviaires de la mine. A la fin d'une rangée de bouleau, un sentier mène à un chemin longeant une haie de conifères et un mur de briques, presque parallèle au RAVeL. Ce chemin occupe l'emplacement d'un second et vaste raccordement ferroviaire qui faisait le tour du terril qui se dresse à notre droite. On remarque d'ailleurs une maisonnette du chemin de fer derrière la haie, reconnaissables aux deux fenêtres ajoutées dans le toit. Cet ancien raccordement est aménagé un peu plus loin en chemin asphalté en direction du centre de Flénu. Nous continuons sur le RAVeL.

Un peu plus loin, à D, un sentier herbeux mène à un abri anti-aérien cylindrique en béton qui émerge du sol d'environ un mètre. Il y avait ici autrefois un impressionnant ensemble d'aiguillages et ces abris permettaient aux aiguilleurs de s'abriter en cas de bombardement. Juste à côté, un tourniquet donnait accès au site d'une immense gare de triage, la gare de Flénu-Central dont il ne reste presque plus rien. Nous continuons sur le RAVeL.

Tout le terrain à notre D, entre le RAVeL et les terrils, était occupé par les installations de Flénu-Central où l'on trouvait plus de 40 voies parallèles, des plaques tournantes, des remises et des ateliers. Elle desservait principalement les charbonnages environnants. 400 m plus loin, à G, la borne kilométrique (BK) 6. Nous passons ensuite sous un beau pont dit également pont d'Ostenne, en béton, d'un type que l'on rencontre en plusieurs endroits sur les lignes du Borinage. Juste avant le pont, un sentier à D dans les arbres permet d'aller observer un élégant bâtiment cubique à deux étages. Il s'agit de l'ancienne habitation du chef de gare de Flénu-Central. Au volume de l'habitation, on imagine l'importance de la gare et... de son chef. Propriété privée, merci de respecter la sérénité des habitants. Nous continuons sur le RAVeL.

Juste après le pont, on remarque à G en surplomb une maisonnette du chemin de fer : habitation du responsable de la cabine de signalisation ouest de Flénu-Central (la cabine était un peu plus loin à notre G et a disparu, mais il subsiste un abri-antiaérien bien dégagé par les gestionnaires du RAVeL). Après cet abri, à G, nouvelle amorce triangulaire en béton. Elle marque l'aiguillage du raccordement entre notre ligne 98 et la ligne 98C vers Frameries, parcourue au début de la balade. Dans la pâture adjacente, un talus en courbe, d'env. 2 m de hauteur, signale bien le tracé de cet embranchement. Dans la courbe qui suit, à G, anciennes installations du charbonnage St-Louis, autrefois enserré dans le triangle formé par notre ligne, la ligne de Frameries et l'embranchement signalé ci-dessus.

A l'entrée du site de Flénu-Produits, vestiges de deux signaux mécaniques. Celui de gauche était destiné aux trains de notre ligne. Celui de droite était destiné à une ligne directe reliant le site de Flénu-Central au canal qui passait autrefois à Jemappes (anc. ligne 246). La palette de couleur qui permettait au machiniste de percevoir ces signaux a malheureusement disparu. Ancien passage à niveau de Flénu-Produits (avenue du Champ de Bataille). Nous sommes arrivés.

Carte : IGN 45/7-8

Pour plus de détails ou pour toute information complémentaire : Chemins du Rail asbl, rue Van Opré, 97 à 5100 Jambes
Tél. et fax. +32 (0)81.65.75.96 - Internet : www.cheminsdurail.be