

## électrification de la ligne mons-tournai- mouscron.



Le 19 janvier 1982, a eu lieu l'inauguration de la ligne électrifiée Mons-Tournai-Mouscron.

C'est un événement qui mérite d'être marqué d'une pierre blanche, car la mise sous caténaires de cet important tronçon constituait la modernisation de l'avant-dernier maillon de la fameuse dorsale wallonne qui doit relier entre elles toutes les grandes villes du sud du pays.

On peut dès à présent se rendre à nouveau de Liège à Mouscron sans avoir à changer le train, ce qui réjouira les usagers.

Cette électrification n'apportera dans l'immédiat que des gains de temps somme toute minimes, compte tenu des travaux d'infrastructure encore en cours qui exigent toujours des ralentissements à 90, 60 et même 40 km/heure.

Dès qu'ils seront achevés, la vitesse, qui était naguère de 90 km/heure, pourra être portée à 160 km/heure. On croit rêver. Il faut dire que la SNCB a profité de l'occasion que lui fournissait l'électrification de la ligne pour améliorer sensiblement une voie qui en avait bien besoin. Outre qu'elle a renouvelé toute la superstructure : traverses, ballast, rails soudés, etc., elle s'est également attachée à améliorer le tracé des courbes et du profil en long.

Si la ligne 78, par exemple, n'autorisait pas le passage des trains à une vitesse supérieure à 90 km/h, c'est en raison de ses multiples courbes et contrecourbes, qu'avait nécessitées, lors de son implantation, le refus d'expropriation des nombreux « barons de la gaillette » qui possédaient dans cette région pittoresque de jolies résidences. Là où la chose était possible, il a été mis fin à cette situation. Le tracé de la ligne a été rectifié de manière à aménager des courbes de plus grands rayons, désormais négociables à des vitesses sensiblement plus élevées (140 km/h).

On a, en outre, construit des ouvrages d'art de grande portée sur les canaux à grande section ; on a, là où on le pouvait, élargi l'assiette de la voie, porté l'entrevoie de 2 m à 2,25 m. La gare de Blaton a été remodelée ; celles de Calenelle et d'Antoing ont été sacrifiées aux nécessités de la vitesse et de la modernisation. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs...

On a supprimé des passages à niveau, qu'on a remplacés par des passages supérieurs ou inférieurs ; on a déplacé le pont Morelle à Tournai de façon spectaculaire avant de le livrer au chalumeau des ferrailleurs (« Rail » de décembre '81) : on y substituera un nouvel ouvrage à quatre bandes de circulation. Etc., etc.

Pour dérouler ces 120 km de caténaires, 450 000 kilos de cuivre ont été nécessaires. Pas moins. Chacun peut mesurer dès maintenant les progrès qu'on peut attendre de cette modernisation du réseau qui va aider une région importante du pays à se désenclaver.

Enfin, cette « excursion » inaugurale entre Mons, capitale du Pays Noir, et Mouscron, qui passait par deux autres capitales : Antoing, celle du Pays Blanc, et Tournai, berceau des Rois francs, a permis de révéler à plus d'un que cette région, tant au point de vue de ses charmes naturels que de son patrimoine artistique, méritait mieux qu'une traversée hâtive ou même qu'une brève escale.

A.T.