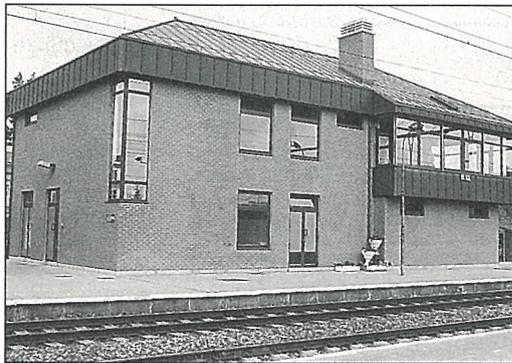


GRAMMONT – JURBISE SOUS TENSION



A



B



C

A LE NOUVEAU PONT DE DEUX-ACREN.

B LA CABINE TOUT RELAIS DE LESSINES.

C ATH, « CORRESPONDANCES POUR... »

UN PEU D'HISTOIRE

Le tronçon de la ligne 90 qui relie Jurbise à Grammont est en fait la jonction de deux lignes anciennes construites par deux compagnies concessionnaires entre 1845 et 1855.

Soucieux de tisser un réseau bien développé, le jeune Etat belge de l'époque faisait appel aux capitaux privés pour établir des lignes car son budget n'aurait pas pu supporter seul la charge de ces travaux.

LA SOCIETE DE TOURNAY A JURBISE

Une société anonyme (formée des concessionnaires Mackenzie, Barry, Bulot, Tercelin-Sigard, Bruneau, Brassey, Paterson, Keunard, Gladstone et Mozley) au capital de 12 millions fut constituée le 2 juillet 1845. Elle était chargée de construire un « Chemin de fer » reliant Tournay à Jurbise en passant par Ath ainsi que de prolonger jusqu'à Hasselt la ligne qui reliait Landen à St-Trond depuis octobre 1839. Les travaux (48 kilomètres dans le Hainaut et 18 en Limbourg) furent réalisés pour un montant de 12,5 millions et dans un délai très court. La dernière inauguration de ligne eut lieu à Hasselt moins de 36 mois après la passation de l'acte constitutif. Mise en service le 30 octobre 1847, la dernière section hennuyère entre Tournay et

Maffles présenta de réelles difficultés à la société : pour la traversée de Ath, place forte à l'époque, elle dut entreprendre des travaux considérables exigés par le génie militaire. Ces infrastructures furent démolies lorsqu'on supprima les fortifications de la ville et de nouvelles constructions plus simples furent réalisées. Finalement, la Société déboursa 182 060 F par kilomètre construit. L'Etat qui assurait l'exploitation de la ligne lui offrit une rémunération représentant 50 % du produit brut du trafic.

DENDRE ET WAES : 13 ANS POUR UN RESEAU

En 1842, on inaugura la construction d'un canal de Jemappes à Alost dans le but d'établir des voies de communication entre le Hainaut producteur de matières premières et les Flandres agricoles et manufacturières. Un concessionnaire provisoire, incapable de remplir ses obligations, fit appel à une compagnie qui construirait à la fois le canal et un chemin de fer latéral avec embranchement vers Gand. Mais ce projet n'aboutit pas davantage. Une nouvelle société (MM. Demot et Gendebien) obtint de la précédente la cession de tous ses droits au chemin de fer. Elle reçut du gouvernement concession pour construire le chemin de fer dit de « Dendre et

Waes» entre Ath et Lokeren via Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zèle ainsi que les sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren. Construites «aux frais, risques et périls des concessionnaires sans charge aucune pour le trésor», ces lignes furent exploitées et administrées par le gouvernement comme si elles faisaient partie du réseau de l'Etat.

Ce dernier devait supporter toutes les dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances. Pendant toute la durée de la concession, il devait abandonner aux concessionnaires les trois quarts des recettes brutes des transports ayant leur lieu de départ ou leur lieu de destination dans l'une des stations ou haltes concédées (déduction faite des parts versées aux autres réseaux parcourus et des recettes perçues pour les trajets en simple transit sur les lignes concédées). La section de Grammont à Ath fut inaugurée le 1^{er} décembre 1855 et comptait 30 kilomètres.

Actuellement, 19 kilomètres seulement séparent les 2 villes. Elle coûta aux constructeurs une moyenne de 203 704 F par kilomètre tout comme le reste de ce réseau de 108 kilomètres.

EN 1988 : 34 KILOMETRES SOUS TENSION

Afin d'intégrer toutes les lignes existantes dans son réseau, l'Etat racheta les concessions à la fin du siècle dernier. En 1876, il reprit la ligne de la Dendre et Waes; il racheta celle de Tournai à Jurbise en 1922. Des sections de ces lignes furent associées pour former une partie de la ligne 90 exploitée par la SNCB. La mise sous tension cette année du tronçon Grammont-Jurbise de la ligne 90 fait suite à celle de la ligne 94 Bruxelles-Tournai (elles se croisent à Ath). La ligne 123 en direction d'Enghien passe aussi à Grammont. Son trafic (également en traction électrique) participe à la liaison Inter région «b» Anvers-Bruxelles – Enghien – Grammont – Tournai. A Jurbise, son autre extrémité, la ligne 90 se greffe sur la ligne 96 Bruxelles-Mons-Quévy-France.

LES TRAVAUX

L'électrification de la ligne 90 entre Grammont et Jurbise a entraîné un certain nombre de travaux de superstructure et de signalisation. Construction d'une sous-station d'alimentation à Jurbise; établissement d'une cabine tout relais à Lessines; adaptation de la signalisation sur la ligne; automatisation du passage à niveau 109 à Lessines (encore à réaliser). La sous-station construite à Ath lors de l'électrification de la ligne 94 Bruxelles-Tournai est également utilisée pour

l'alimentation de la ligne 90. Des travaux de voie ont également été réalisés :

- Rectifications locales de tracé pour autoriser la circulation des trains à 120 km/h. Entre Ath et Lessines, un renouvellement des traverses doit encore être effectué pour autoriser cette vitesse.
 - Aménagements en gares (pose de voies supplémentaires et/ou d'appareils de voie).
 - Adaptation des bifurcations de Jurbise (avec la ligne 96 qui peut dès lors être plus facilement dégagée).
 - Suppression de quatre passages à niveau à Deux-Acren et Isière.
 - Remplacement d'un pont et construction de 2 couloirs sous voies à Deux-Acren suite à la suppression des passages à niveau.
- Le coût total des travaux avoisine 1250 millions de F. La SNCB en a réalisé la majeure partie en régie et en a confié une part à des fournisseurs privés (les travaux de caténaire, répartis entre les firmes Abay et Duchêne; la construction de la cabine de Lessines par la société Favier; la réalisation par Wegebo du pont et des couloirs sous voie à Deux-Acren).

LE TRAFIC

En service voyageurs, les trains tractés diesel sont désormais remplacés, du lundi au vendredi, par des AM électriques. Elles assurent des services cadencés L₁ (omnibus), complétés par quelques trains P. Le passage à la traction électrique entraîne des gains de temps de 4 minutes entre Ath et Grammont et de 3 minutes entre Ath et Jurbise. Les trains P Lessines-Bruxelles (et retour) sont maintenant tractés de bout en bout par une locomotive électrique (gain de temps de 2 minutes tant à l'aller qu'au retour). En traction électrique de bout en bout, les trains de marchandises qui circulent sur la ligne 90 amènent quotidiennement (pour les 3/4 la nuit et en-dehors des heures de pointe) une vingtaine de convois vers Jurbise. Ils sont principalement chargés de minerais et autres matières premières assurés pour les usines Boël de La Louvière en provenance de Zeebrugge et Gand. En sens inverse, le nombre de trains est pratiquement égal. Ce sont des transports d'automobiles à destination de Chislenghien, des flux de produits métallurgiques pour Zeebrugge et Gand; des rames de wagons vides destinés à être chargés dans les ports. De plus, les trains inter-formations entre Merelbeke d'une part et Monceau et Ronet d'autre part circulent dans les 2 sens et ce dans le cadre du plan Top d'acheminement de wagons isolés. Le passage à la traction électrique et le profil favorable de la ligne procurent à ces trafics un gain de temps important et une augmentation de la charge totale admise (de 1700 à 1800 tonnes). □