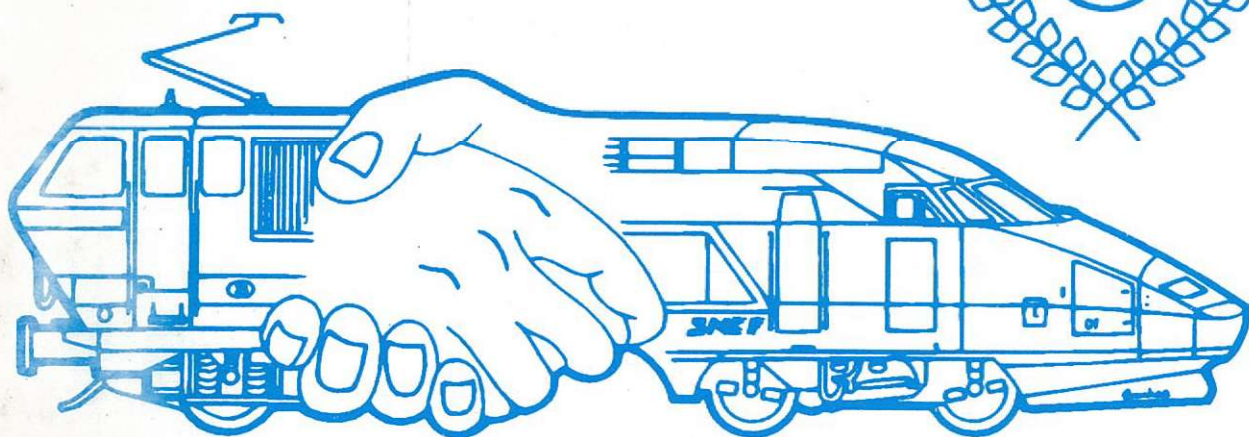


1 0 ans Courtrai - Lille



A
7
0
1
3
0
6



la naissance d'une ligne

A l'instigation du Roi Léopold 1er, qui envisageait de faire de la Belgique un état industriel moderne et d'avant-garde, naquit en 1834 le projet politique de doter l'Etat belge d'un réseau de chemin de fer de 400 km.

Par la loi du 26 mai 1837 fut décidé la construction de nouvelles liaisons vers Namur, le Limbourg et la France via Gand - Courtrai et Mouscron. L'itinéraire par Mouscron devait desservir, selon les plans établis, Lauwe et Aalbeke.

Le 22 septembre 1839, Léopold 1er inaugurait en grande pompe la gare flambant neuve de Courtrai, ainsi que la liaison Gand - Courtrai. Les travaux n'étaient pas encore achevés au-delà de Courtrai, mais le 14 novembre 1842, la ligne Courtrai - frontière française (ainsi que la correspondance Mouscron - Tournai) fut à son tour inaugurée. La correspondance vers Lille et Roubaix était, à cette date, déjà établie. Déjà, le 11 août 1842, un premier train belge aurait été accueilli dans une gare ("Fives") à l'extérieur de la ville. Trois ans et demi plus tard, la liaison Paris - Bruxelles via Lille - Courtrai et Gand entrait en service.

Le fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics chargé des travaux entre Courtrai et la frontière française était l'ingénieur Desart. Celui-ci, pour son mérite, fut élevé par le Roi à la dignité de Chevalier de l'Ordre de Léopold.

Du début des travaux, l'ensemble des coûts était évalué à 1.115.536 francs. Ce montant comprenait :

- 153.240 francs pour l'acquisition des terrains;
- 835.574 francs pour le chemin de fer proprement dit;
- 103.750 francs pour les dépendances;
- 22,972 francs pour les frais d'étude.

Près de cinquante hectares devaient être achetés au prix moyen de 3.000 francs par hectare.

Et par la suite...

Voyager en train, il y a cent cinquante ans, c'était tout autre chose que maintenant. Il s'agissait déjà bel et bien d'une amélioration révolutionnaire par rapport à la situation qui prévalait auparavant. Le carrosse personnel était l'apanage des plus nantis. Les déplacements en diligence ne s'effectuaient que pour des occasions exceptionnelles, inconfortablement, sur des chemins cahoteux et fangeux; de plus, ces voyages étaient lents (à peine 15 km/h) et coûteux. A l'époque, les gens ordinaires se déplaçaient à pied, pour autant qu'ils aient la possibilité de voyager. Le train représentait la première étape de la mobilité démocratisée que nous connaissons à l'heure actuelle. Il était deux fois plus rapide et coûtait deux fois moins que la diligence.

Les premiers trains à vapeur atteignaient à peine la vitesse de 25 km/h. Pour exemple, le voyage durait 4 heures de Courtrai à Bruxelles. Le trajet de Courtrai à Mouscron prenait de 35 à 40 minutes.

En 1842, cinq trains circulaient quotidiennement entre Courtrai et Mouscron dans les deux sens. Dans un premier temps, il n'existait aucune gare entre les deux villes. Les gares de Marke, Lauwe et Aalbeke n'apparurent qu'en 1857. En 1866, on comptait 8 circulations quotidiennes entre Courtrai et Mouscron et 14 en 1903.

A l'issue de la seconde guerre mondiale et à partir de 1950, tout allait rapidement changer. L'image familière de la locomotive à vapeur avec son panache de fumée, son sifflet strident, son tender chargé de briquettes et son chauffeur couvert de suie disparut progressivement. Moins romantique, mais plus efficace, la locomotive diesel prit la relève.

C'était bien au niveau de la vitesse qu'une révolution s'imposait : on trouvait, à présent, partout des autoroutes où les automobiles pouvaient rouler à 120 km/h. Un redoutable concurrent pour le train. Pour pouvoir développer une plus grande vitesse, les lignes de chemin de fer devaient être adaptées et converties à la traction électrique. Le plan d'électrification de la ligne 75 existait déjà dans les années 60, cette ligne constituait un axe ferroviaire majeur, reliant la Flandre aux Pays-Bas au nord et à la France au sud. L'ensemble de la ligne Anvers - Gand - Courtrai fut électrifié en 1980 et une année plus tard, c'était au tour des lignes Courtrai - Mouscron et Mouscron - Tourcoing. Les trains circulent à l'heure actuelle à une vitesse de 160 km/h entre Gand et Courtrai et à 140 km/h entre Courtrai et Mouscron.

Des négociations sont à présent en cours entre la SNCF et la SNCB pour relever la vitesse des relations entre Courtrai et Lille et augmenter le nombre de trains. Entretemps, il a été décidé qu'à partir de 1994, 12 trains au départ de Courtrai auront une correspondance pour Paris, les jours ouvrables. Il n'y en a que neuf à l'heure actuelle.



Vue de face de la gare de Courtrai, avec des arrêts de bus desservant la région.

la gare de Courtrai

i

La gare actuelle constitue le noeud ferroviaire des lignes suivantes :

- ligne IC C Anvers - Gand - Courtrai - Lille;
- ligne IC G Ostende - Bruges - Courtrai - Bruxelles-Nord;
- ligne IR f Turnhout - Gand - Courtrai - Poperinge;
- ligne 89 avec trains omnibus Courtrai - Audenarde - Zottegem;
- ligne 66 avec trains omnibus Courtrai - Bruges - Zeebrugge.

La gare d'autobus a été implantée à proximité de la gare et constitue le point de départ des lignes de bus en provenance et à destination de Deinze, Avelgem, Renaix, Mouscron, Moorsele, Roulers, Helchin, Anzegem, Berchem, Tielt, Estaimpuis, Espierres, Aardooie, Geluwe et Otegem.

L'ensemble de l'installation comprend plus de 60 km de voies (dont 40 km sont électrifiées), près de 220 appareils de voie (aiguillages et croisements) et environ 130 signaux de tous types et fonctions.

Les aiguillages et signaux sont commandés à partir de 4 cabines de signalisation importantes :

- poste de block 21 à l'angle de la gare voyageurs, côté gare d'autobus;
- poste de block 11 dans la gare marchandises;
- cabine de signalisation I à proximité du dépôt des locomotives;
- cabine de signalisation II à proximité du poste d'entretien des voitures.

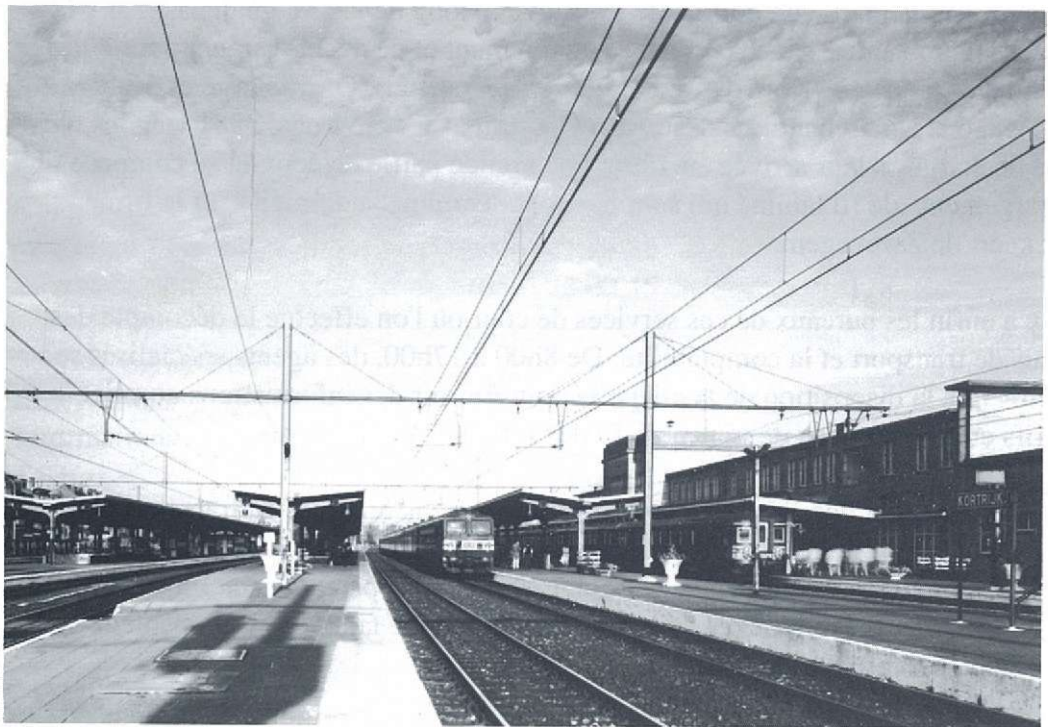
Le poste de block 21, qui commande et contrôle tous les mouvements dans la gare voyageurs, est dirigé par le régulateur - chef de service, qui contrôle tout le trafic ferroviaire de la zone de Courtrai. Il intervient et organise en cas de besoin, de telle façon que les trains circulent sur la bonne voie et respectent l'horaire. Cette cabine de signalisation moderne, de type "tout relais", a été mise en service en 1969. Depuis lors, le chef de service y travaille avec deux signaleurs et un sous-chef de gare, en service continu 24 h sur 24.

50 trains de voyageurs sont formés chaque jour en gare de Courtrai et un nombre égal de trains y ont leur terminus. 100 trains IC et IR s'y arrêtent et assurent des correspondances dans différentes directions.

Le bâtiment principal de la gare voyageurs est la partie la plus connue du public. Outre les guichets, la consigne pour les vélos, le buffet et les bureaux de la direction de la gare, le voyageur y trouve également le bureau de renseignements ouvert de 6 h du matin à 20 h, où un personnel compétent prête assistance à ceux qui souhaitent obtenir des informations sur leur voyage. Chaque jour, près de 8 000 personnes prennent le train à Courtrai et à peu près autant y débarquent.

Il a été prévu, à proximité de la gare, des possibilités de parcage gratuit, d'une capacité d'environ 450 autos et 800 vélos.

A côté de la gare voyageurs totalement rénovée subsiste la gare marchandises sise



100 trains IC et IR assurent quotidiennement des correspondances pour de nombreuses destinations.

entre la Weggevoerdenlaan et la Marksesteenweg. La gare de marchandises a été complètement réaménagée en 1945. Elle compte 4 faisceaux de voies comprenant un total de 46 voies d'une longueur de près de 650 m. Les trains de marchandises sont triés à l'arrivée et formés au départ, en direction de Merelbeke, Mouscron, Ypres et Roulers.

Une troisième partie de notre gare se trouve le long de la "Magdalenastraat": la cour à marchandises avec 5 voies de chargement et de déchargement pour véhicules, appelée "Kortrijk-Weide" (Pré de Courtrai). On y charge et décharge les wagons à marchandises destinés à Courtrai et ses environs. 3581 wagons ont été déchargés à leur arrivée en 1991 : une grande partie de ceux-ci se compose de chargements de fil laminé qui sont livrés par camion "à domicile" à la firme Bekaert de Zwevegem.

Il y a enfin les bureaux de ces services de cour où l'on effectue le décompte des frais de transport et la comptabilité. De 8h00 à 17h00, des agents spécialisés se tiennent à la disposition de la clientèle pour fournir des informations au sujet des tarifs et prescriptions de transport ou des formalités douanières.

Il est également possible d'obtenir des informations relatives au transport de marchandises en trafic intérieur ou international, aux trains complets, aux contrats de transport ainsi qu'aux voyages scolaires et en groupe auprès de l'agence commerciale de la SNCB établie dans le bâtiment de la gare, "Stationsplein" à Courtrai, tél.: (056) 22.00.49.

Il va de soi que le chemin de fer continuera de jouer à Courtrai un rôle économique important. La SNCB s'emploiera à transporter, dans des conditions toujours améliorées, un nombre croissant de voyageurs et à assurer le trafic marchandises de manière efficace et rentable.

Nos services sont à votre disposition:

SERVICES	TELEPHONE	POSTE
Numéro de téléphone général	(056) 22 00 45*	-
Chef de Gare principal	(056) 22 00 48	-
Premier Chef de Gare adjoint	(056) 22 00 45	201
Service marchandises:		
Informations	(056)22 00 45	194
Demandes de matériel	(056) 22 00 45	195
Contentieux	(056) 22 00 45	195
Comptabilité des comptes courants	(056) 22 00 45	134
Wagons à l'arrivée	(056) 21 27 29	-
Envois de détail	(056) 22 00 45	128
Service voyageurs:		
Réservations	(056)22 00 45	210
Informations	(056) 22 00 44	-
Téléfax	(056) 25 94 21	-

(* Pour téléphoner à partir de la France, former 19.32 puis le préfixe 56 au lieu de 056.)

la gare de Lille

La gare voyageurs de Lille a été bâtie de 1843 à 1848. Il y a précisément 100 ans, en 1892, la dernière main fut mise à la réalisation de l'importante halle métallique, en utilisant une partie des matériaux ayant servi à la "galerie des machines" de l'Exposition Universelle de 1889. Ce fut la dernière modification importante jusqu'à la modernisation réalisée de 1981 à 1984.

La gare reçut à cette occasion un nouveau nom: "Lille-Flandres". Il s'agissait de bien plus qu'une simple couche de peinture, la gare fut en effet pratiquement reconstruite. Il en résulta finalement un ensemble efficace qui réunit en soi différentes fonctions pour une des plus grandes agglomérations françaises: Lille-Flandres n'est pas seulement une gare pour les trains aux destinations régionales et internationales, mais également une station de métro et un centre de trafic pour autobus et tramways. Certaines parties de la gare qui dégagent un parfum de style rétro si caractéristique de l'architecture ferroviaire du siècle passé, ont été intégralement conservées et sont même actuellement encore mieux mises en valeur.



Une locomotive belge côte à côte avec un train à grande vitesse (Paris - Sud-Est) dans la halle de Lille Flandres.

Les travaux furent entrepris en collaboration avec la Municipalité et coïncidèrent avec la mise en service du VAL (le premier métro totalement automatique d'Europe), la transformation de la place des Buisses en noeud de transport urbain et régional dans les environs immédiats de Lille-Flandres ainsi qu'avec l'aménagement de la place de la gare.

La SNCF voulait par cette opération rafraîchir et adapter les bâtiments de la gare par l'aménagement d'une porte ouverte sur la ville, et offrir ainsi une réponse aux besoins toujours croissants en matière de transport. Elle a exécuté les travaux suivants:

- ravalement et rénovation des façades;
- rénovation de la salle des pas perdus;
- création de la salle souterraine permettant d'accéder au métro;
- rénovation partielle de la halle;
- édification d'un bâtiment neuf de 2.600 m² de plancher en bordure de la place des Buisses;
- construction d'abris parapluies sur les quais dans le prolongement de la halle;
- abaissement des voies pour la normalisation des hauteurs de quais.

Quelques données au sujet de la gare:

- 45 à 60.000 voyageurs par jour;
- 350 trains, dont 90 % en trafic ferroviaire régional (ce qui fait de Lille la seconde banlieue de la SNCF, après Paris);
- 1,64 million de titres de transport vendus en 1983, ce qui représente 396,1 millions de voyageurs-kilomètres, et un chiffre d'affaires de 121 millions de FF;
- destinations principales des trains directs: Paris, Reims, Mulhouse, Saint Gervais, Bourg-Saint-Maurice, Briançon, Nice, Ventimille, Bruxelles, Rome et Gênes. Il y a en outre un grand nombre de trains-auto vers des destinations typiques de vacances.

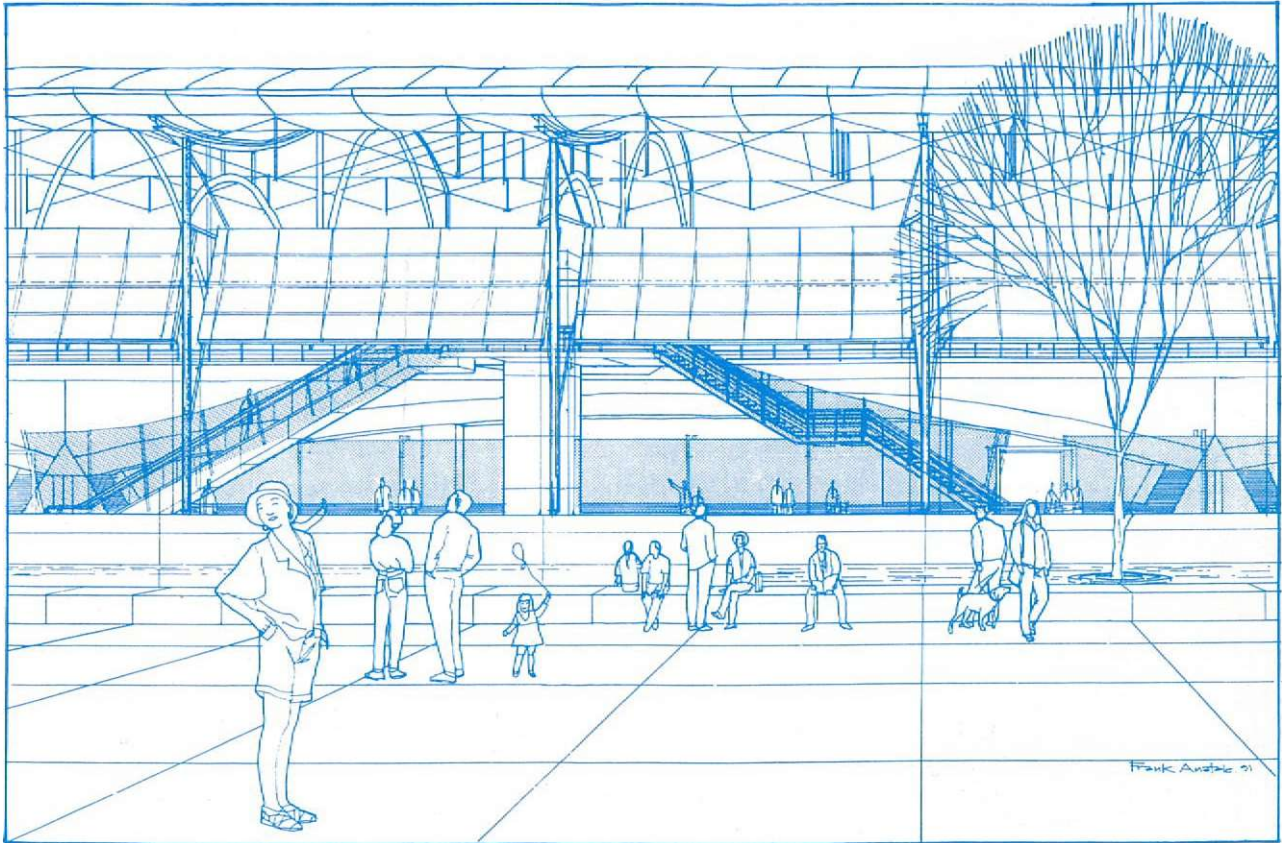
Lille Europe

Des plans existent déjà depuis 1889 pour bâtir à Lille une gare de passage ou pour transformer la gare existante en gare de passage.

La nouvelle gare souterraine de Lille se trouve au coeur du quartier d'affaires "Euralille", à 400 m de la gare actuelle. 252 millions de FF furent investis dans sa construction. Elle comprend 6 voies directes souterraines. Le hall est la seule partie qui dépasse le niveau du sol et est destiné à l'accueil des voyageurs ainsi qu'aux services annexes.

Cette gare sera principalement réservée aux trains à grande vitesse ayant une destination internationale (Bruxelles, Londres) ainsi qu'aux relations interrégionales directes vers Marseille, Montpellier, Rennes, Nantes, etc. Lille Europe ne remplacera toutefois pas la gare actuelle qui conservera le trafic ferroviaire classique, mais aussi presque tous les TGV Paris-Lille. Le TGV Nord parcourra à partir de mai 1993 la distance Paris-Lille en un temps record d'1h20. Le TGV utilisera donc la ligne à grande vitesse nouvellement construite entre Paris et Arras et de là, les voies existantes. A partir de septembre 1993, à l'achèvement complet du tronçon de ligne à grande vitesse entre Arras et Lille, le même trajet prendra à peine une heure.

D'autres trains à grande vitesse passeront aussi par la suite à Lille: le train Eurostar, empruntant le tunnel sous la Manche (Paris-Londres et Bruxelles-Londres) à partir de l'ouverture du tunnel en 1994, ainsi que le PBKA (Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam) à partir de 1996. Le réseau à grande vitesse français se ramifie donc à Lille, avec d'un côté une ligne en direction de Sangatte (point de départ du tunnel sous la Manche) et d'un autre côté, une ligne en direction de la frontière belge. La durée du trajet entre Lille et Londres s'élèvera à 117 minutes en 1994.



Dessin de la future gare de Lille Europe, qui ouvrira ses portes en mai 1993 (source: SNCF, Ateliers d'Architecture. Architectes: JM. Duthilleul - P. Sahoya - B. Tournet)