



Inaugurant les voitures M4 de deuxième classe, fin mars, le Ministre des Communications a conduit les invités sur deux chantiers de travaux. Deux phrases de son discours expliquaient bien cette démarche. "La pénurie en énergie nous oblige à élaborer notre avenir suivant des critères autres que ceux appliqués auparavant (...). Par une électrification accélérée de notre réseau ferroviaire, nous avons voulu rendre indépendant d'une source énergétique primaire ce secteur vital de notre économie nationale".

Effectivement, les deux chantiers visités se situent sur les travaux d'électrification des dorsales ferroviaires wallonne et flamande, qui, dans l'ensemble des électrifications, ont obtenu la priorité absolue, sur demande des conseils économiques régionaux.

La Louvière

A l'occasion de l'inauguration de la ligne électrifiée entre Braine-le-Comte et Luttre-Pont-à-Celles, en mai 1979, l'amélioration du tracé des voies sur les trois branches du triangle de La Paix formé par La Louvière, Bracquignies et La Louvière-Bouvy avait été annoncée comme phase suivante importante dans la réalisation de la dorsale wallonne ferroviaire.

Ces corrections de tracé ont pour but l'augmentation de la vitesse des convois ferroviaires et la suppression des passages à niveau numéros 15, 16, 19 et 21 de la ligne 118. Elles nécessitent la réalisation de travaux de génie civil importants, qui ont requis l'interruption du trafic des trains entre Barcegnies et La Louvière à partir du 18 février 80, à cause du croisement à des niveaux différents des tracés ancien et nouveau à hauteur de la bifurcation de La Paix.

Depuis cette date, les anciennes voies ont été déposées et les nouvelles voies de la ligne Mons-La Louvière seront posées à la fin du mois de Juin.

L'électrification sera alors réalisée, et la mise en service interviendra à la fin du mois de septembre. A partir de ce moment, le tronçon Manage-La Louvière-Mons sera parcouru par les rames électriques.

Les trains semi-directs cadencés de la dorsale qui sont provisoirement détournés par l'itinéraire Manage-Ecaussinnes-Soignies-Mons reprendront leur ancien itinéraire. La régularité de la liaison Bruxelles-Mons en sera également nettement améliorée.

Les travaux d'électrification imposent également d'importantes contraintes à la circulation des trains sur la ligne 78 Saint-Ghislain-Tournai depuis le 1er juin.

Deinze

Les chantiers de Deinze constituent la partie la plus importante des travaux d'électrification de la ligne 75 (Gand-Courtrai).

L'entreprise de relèvement du complexe ferroviaire de Deinze a commencé le 6 février 1978.

Ces travaux furent exécutés en plusieurs phases car le tracé définitif des voies suit en majeure partie celui de l'ancienne ligne, mais à un niveau relevé.

La première phase importante portait sur le détournement des anciennes voies. Dans ce but, il fallut établir des voies provisoires ainsi que des quais, mais assurer le maintien de l'ancienne gare. Sur le tracé ainsi dégagé, les travaux de relèvement purent être effectués avec de la terre sablonneuse.

En plus, un viaduc et sept ponts et passages sous voies furent construits, dont un pont et un passage sous voies en deux phases.

Le nouveau complexe ferroviaire a été mis partiellement (2 voies en remblais) en service en avril 1980. Un nouveau bâtiment de service à côté du viaduc comprend une nouvelle cabine de signalisation qui ne commande pas seulement les signaux de la gare de Deinze mais également, et à distance, ceux des gares de Waregem et de Tielt.

L'ancienne gare de Deinze restera encore en service durant environ six mois, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par le nouveau bâtiment, qui se trouvera partiellement sous le viaduc. Ce bâtiment sera mis en service en même temps que la troisième voie en remblais.

A ce moment, la ligne 73 (Gand-Adinkerke) sera également établie sur voies de remblai et le dernier passage à niveau à supprimer à Deinze disparaîtra.

Un parking important, déjà en service, a été aménagé à proximité de la nouvelle gare. L'espace sous le viaduc est réservé à la nouvelle gare et aux services de la RTT. En outre, l'espace encore disponible sous le viaduc sera aménagé en gare pour autobus et en garage pour bicyclettes. La place de la gare deviendra plus spacieuse.

Enfin, précisons que les cinq voies de remblai seront couvertes par un toit collectif.

Fin mai, c'est Courtrai qui recevait les personnalités pour célébrer l'électrification de sa liaison avec Gand.

Le 22 septembre 1839 fut jour de liesse à Courtrai où l'on fêta l'arrivée du premier train venu de Gand par la toute nouvelle ligne de chemin de fer qui serait prolongée en 1842 jusqu'à Roubaix.

Au fil des années, cette gare allait prendre de plus en plus d'importance grâce à la construction des lignes vers Bruges, Wervik, Ypres, Audenarde, etc.

Gravement endommagée lors d'un bombardement en juillet 1944, l'ancienne gare fit place en 1956 à un nouveau bâtiment moderne et fonctionnel.

Quant à la ligne Gand-Courtrai, son électrification va lui donner une nouvelle jeunesse. Venant après celles de Anvers-Saint-Nicolas en 1970 et de la prolongation vers Gand en 1973, elle réalise presque entièrement la modernisation de la grande transversale flamande du réseau, qui unira Aalbeke à Vreeren-Nerem.



Fin 1973, le Conseil d'Administration de la SNCB donna le feu vert pour les travaux d'électrification. Comme d'habitude, on en profita pour réaliser la modernisation de toute l'infrastructure, en particulier pour supprimer la plus grande partie des 67 passages-à-niveau.

C'est aussi une étape importante vers la liaison avec le réseau français, qui sera réalisée en 1981 avec la mise sous caténaire du tronçon Courtrai-Mouscron.

La réalisation par la SNCF de l'électrification du tronçon entre la frontière et Lille ouvrira d'intéressantes perspectives pour les liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas, Anvers et Lille d'où l'on aura accès au réseau "Intercity" français.

Trois nouveaux bâtiments de gare ont été construits à De Pinte, Deinze et Waregem. Les appareillages modernes de distribution de l'énergie électrique, de surveillance des aiguillages et des signaux de télécommunication exigeant beaucoup moins de place qu'autrefois, l'espace ainsi libéré est mis à profit pour la correction des tracés de voies, l'amélioration des accès, une meilleure intégration avec les autres modes de transport, l'aménagement de parkings pour automobiles mais aussi pour les vélos, qui gardent une grande vogue dans cette région.

Dans son allocution, Monsieur Lambrecht, bourgmestre de Courtrai, a souligné plusieurs points fort intéressants.

"L'inauguration de la ligne électrifiée de Gand à Courtrai ouvre de nouvelles perspectives pour le développement de la région sud-ouest de la Flandre. Nous pouvons considérer cet événement comme une première étape vers de meilleures relations ferroviaires avec les principaux centres nationaux et internationaux.

(...)
"Un coup d'œil sur la carte du réseau ferroviaire belge avec ses lignes électrifiées et non électrifiées nous démontre que la région du sud-ouest de la Flandre n'a pas été gâtée. C'est pour ce motif que je viens de parler d'une première étape dans le domaine de l'électrification du chemin de fer dans notre région. Je sais qu'il existe des plans pour la poursuite de l'électrification et je m'en réjouis. La liaison avec le réseau français via Mouscron et Tourcoing est de grande importance. Elle constitue un pendant à l'E 3 d'Anvers à Lille.

(...)
Si l'on pense qu'il y a 45 ans la distance Courtrai-Bruxelles était couverte en 56 minutes et de nos jours en 80, il ne faut pas d'autres arguments pour démontrer le bien-fondé de l'électrification que nous inaugurons aujourd'hui. Les habitants de notre région comprennent parfaitement que tout ne peut être réalisé en un tour de main mais tenant compte du retard pris, il nous paraît équitable d'accorder la priorité à cette partie du pays lors de l'élaboration des plans ultérieurs. Cela trouve aussi la plus entière justification dans le caractère économique et commercial de la région d'une part et la densité de la population d'autre part.

(...)
Nous pouvons nous réjouir également de la croissance permanente des transports en commun, principalement des chemins de fer. De plus en plus la population semble vouloir effectuer non seulement ses longs déplacements mais aussi ceux d'importance moyenne, en train; et la modernisation en cours ne fera qu'accroître cette tendance. Il y a aussi d'autres facteurs comme par exemple la hausse constante des prix de l'essence.

(...)
Actuellement, on compte chaque jour plus de 9.000 personnes prenant le train à Courtrai. Un pourcentage important de celles-ci garent leur voiture aussi près que possible de la gare durant des périodes allant de 8 à 10 heures."

Le représentant du Ministre des Communications devait, dans sa réponse, donner la conclusion qui s'impose en ces temps où nous révisons nos habitudes de vie:

"Tout cela s'inscrit avec bonheur dans les lignes de force d'une nouvelle politique qui doit privilégier les transports publics et spécialement les chemins de fer, économes d'espace, respectueux de l'environnement, non polluants.

Alors que la crise d'énergie se profile avec une acuité grandissante, l'intensification de l'électrification du réseau apporte une réponse spécifique aux nécessités d'économie. En déclarant ouverte la ligne électrique Gand-Courtrai, je forme le vœu, au nom de Monsieur le Ministre, que dans une telle perspective d'avenir la SNCB puisse jouer un rôle éminent."