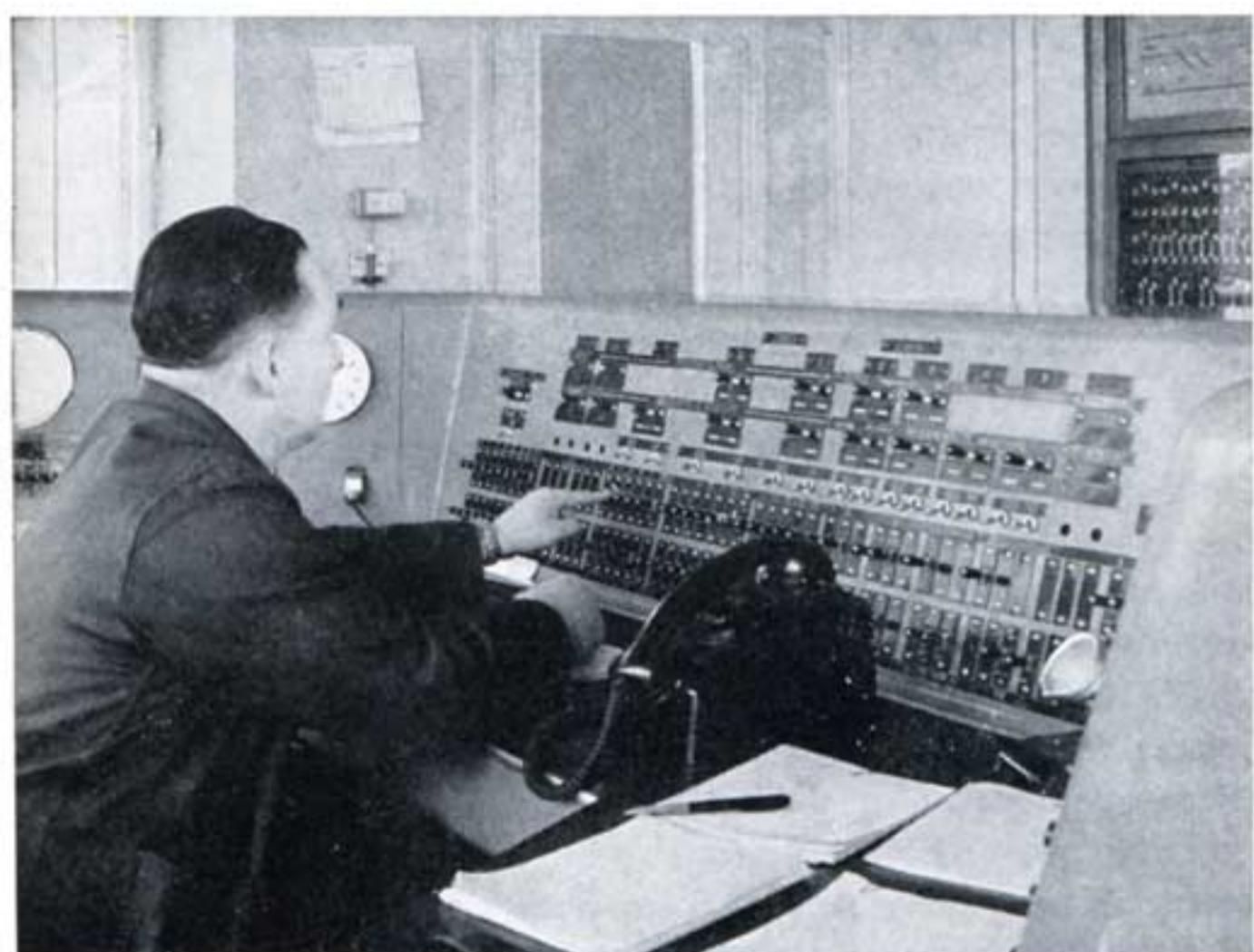


La ligne électrifiée à Lobbes en direction d'Erquelinnes

L'extension du réseau ferroviaire électrique en Belgique. L'importance de la ligne 130 bis Charleroi - Erquelinnes - Jeumont.

La cabine "tous relais" d'Erquelinnes



La Société Nationale des Chemins de fer Belges vient de nouer, il y a quelques jours, une nouvelle ligne électrifiée à la toile qu'elle tend de plus en plus sur notre pays. Depuis la fin du mois de janvier, en effet, la ligne 130bis, Charleroi-Erquelinnes-Jeumont, a été mise en service.

L'importance de ce tronçon n'échappera à personne. Il constitue un des chainons de l'axe Paris-Cologne, rattaché à la ligne, déjà électrifiée, de Charleroi-Namur qui trouvera, dans les prochaines années son prolongement vers Liège et, au delà de cette ville, en direction de Herbesthal-Aachen en cours de modernisation.

Par cette artère, transitent chaque année, entre la France et l'Allemagne, voire les pays scandinaves, des centaines de milliers de tonnes de combustibles minéraux solides, une centaine de milliers de tonnes de produits sidérurgiques, des dizaines de milliers de tonnes de produits chimiques, de verreries, de matériel de transport, de matériaux de construction, de boissons et de liquides divers. Cette ligne sert aussi aux trafics de transit entre les Pays-Bas et la France. Près de trois cent mille tonnes de charbons du Limbourg hollandais passent annuellement par la gare frontière d'Erquelinnes.

Et ce n'est là qu'une partie du trafic. Il convient de tenir compte de l'alimentation en matières premières diverses des usines, forges et chantiers de la région industrielle de la Sambre.

C'est peut-être pour la clientèle des voyageurs que la modernisation de la ligne 130bis sera le plus directement spectaculaire. La S.N.C.B. a eu en vue d'apporter à cette clientèle des communications tout ensemble plus rapides, plus fréquentes et plus confortables.

Plus rapides, en effet, puisque, pour le seul parcours Charleroi-Erquelinnes et vice-versa, désormais ramené à 35 minutes, le gain de temps sera de l'ordre de 15 à 20 minutes.

Plus fréquentes, puisque un train sera mis en marche, au moins une fois par heure, ce qui portera le nombre de trains, pour les deux sens réunis, à 46 contre 30 précédemment.

L'emploi, dans la composition des convois, d'automotrices à deux voitures du type utilisé sur la ligne Charleroi-Namur, est propre à offrir plus de confort à la clientèle. Ces automotrices, qui peuvent être accouplées à d'autres, permettent une meilleure composition des trains en fonction des nécessités du trafic. Une cadence absolue n'a pas encore pu être fixée aux horaires. Il a fallu tenir compte des exigences d'une clientèle très diversifiée qui comprend notamment de nombreux travailleurs désireux d'assurer des prestations de jour et de nuit dans les établissements industriels de la ligne.

Il est toutefois d'ores et déjà prévu un train par heure de Charleroi à Erquelinnes et vice-versa, quatre d'entre eux étant toutefois limités à Lobbes.

Ces trains sont omnibus afin de permettre leur utilisation par une clientèle nombreuse à parcours partiels. Mais, dix-neuf d'entre eux sont soudés à des trains de la ligne Charleroi-Namur. Ce qui ne manquera pas d'intéresser les voyageurs à moyen et long parcours. Cette soudure évite le transbordement à Charleroi, des voyageurs en transit de l'une à l'autre ligne.