



3.000 VOLTS DE MONS A MOUSCRON

Liège-Mouscron sans changer de train, voilà ce qu'on peut réaliser depuis le 10 janvier, jour de mise sous tension de la ligne 78 Mons-Tournai-Mouscron.

La construction de la ligne remonte à 1841. Elle quittait alors St-Ghislain et s'arrêtait à Basécles-Carières. Elle avait une vocation industrielle. Elle bifurqua vers Leuze, Audegarde et Gand en 1861 mais elle poursuivit son chemin hennuyer vers Péruwelz en 1867, et Tournai en 1870.

C'est en 1879 que Léopold II inaugura la nouvelle gare de Tournai — là même où se trouve la gare actuelle — édifice monumental qui comprenait une imposante verrière pour... une seule voie.

Pendant longtemps, la ligne 78 fut voisine de la première (et unique) ligne industrielle en traction électrique. Cette pionnière comptait 6 kilomètres, entre le charbonnage d'Hensies et la gare de Bernissart. Sa caténaire, de type tramway, était alimentée en 550 volts continu. Et elle voyait passer des wagons tombereaux porteurs de charbon et des wagons aménagés où prenait place le personnel du charbonnage.

Bernissart, d'ailleurs, vécut entre 1880 et 1890 un autre événement, exceptionnel entre tous : le chargement, sur wagons plats et en pièces détachées, du squelette de l'iguano-don découvert dans la région.

L'infrastructure de la ligne 78 n'avait quasi pas été modifiée depuis sa construction. La vitesse ne pouvait y dépasser 90 km/h. On a profité de l'électrification pour remodeler profondément l'ensemble de sorte à y admettre des vitesses de 140 km/h et même 160 sur certains tronçons après l'achèvement de tous les chantiers.

Quelques chiffres donneront une idée plus précise de l'ampleur du travail accompli. On a, pour renouveler la voie, posé des rails longs soudés, sur 1.666 traverses par kilomètre. On a déroulé 120 kilomètres de ligne de contact électrique, ce qui représente environ 450.000 kilos de cuivre, et posé cette caténaire sur quelque 2.500 supports. Des sous-stations électriques de redressement ont été construites à Tournai et à Bleton, tandis qu'on élevait des postes de sectionnement à St-Ghislain, Maubray et Mouscron.

Antoing a tout bonnement changé de gare. Le bâtiment ancien, terminé en 1914, ne convenait plus aux exigences de l'exploitation, et certains rayons de coube des voies devaient être accrus au profit d'une plus grande vitesse. On a donc sacrifié la vieille gare ; sa remplaçante, qui abrite les services

d'exploitation, d'électricité et de signalisation, s'inscrit davantage dans l'environnement urbain de la petite ville. Un projet prévoit l'aménagement de ses abords en fonction de l'accueil au transport en commun : parking pour 50 voitures, abris pour vélos et vélomoteurs.

Le block 42 (comme la gare et le block 41) a dû disparaître. Mais, plus original que les autres, parce qu'entièrement construit en bois, il continuera à vivre, au Musée des chemins de fer, témoin du rail d'autrefois.

Tournai, au croisement de la ligne 78 avec la 94 venue de Bruxelles, possède à présent 5 voies électrifiées et une sous-station électrique. Le pont des Vendéens, qui a été enlevé au cours d'une opération de génie civil assez spectaculaire, sera remplacé par un nouvel ouvrage d'art à quatre bandes de circulation routière.

Le quartier situé derrière la gare, et qui débouche sur Kain et Mourcourt, bénéficiera aussi dans une certaine mesure de l'électrification : ses habitants pourront laisser leur voiture au parking de 170 emplacements ouvert Boulevard Eisenhower, et rejoindre leur train par le couloir piétonnier sous voie qui reliera le même boulevard à la Place Crombez.

Mouscron, pour sa part, en est à la deuxième phase d'une électrification en trois épisodes. En janvier 81, Mouscron avait été relié électriquement à Courtrai. Voici la jonction avec Mons, et la troisième phase, en mai prochain, vers la frontière française, fera de Mouscron une gare commutable 3.000/25.000 volts, les tensions respectives des réseaux belge et français.

Ajoutons que Mouscron dispose à présent de 10 voies à quai électrifiées au lieu de 4. L'électrification de la ligne 78, dernier grand tronçon de la dorsale wallonne, améliorera incontestablement le service. Ses avantages ne seront pourtant optimisés qu'un peu plus tard, à cause de la persistance de plusieurs chantiers.

Toujours est-il qu'on peut prendre à Mouscron, et toutes les heures, un semi-direct pour Mons ; il en est de même dans l'autre sens. Un omnibus horaire complète ce service entre St-Ghislain et Tournai comme entre Tournai et Mouscron, dans les deux sens.

Aux heures de pointe s'ajoutent des trains de navetteurs, et trois trains semi-directs font un arrêt supplémentaire.

Entre Tournai et Mouscron, le service électrifié est simplement ajouté au service diesel

Bruxelles-Mouscron qui, de son côté, ne change pas.

Les avantages de cette électrification, les personnalités n'ont pas manqué de les souligner lors de l'inauguration officielle, le 19 janvier.

Monsieur Van Spitael, bourgmestre de Tournai, devait exprimer au nom de ses administrés, des sentiments assez mélangés : «Nous apprécions d'autant mieux chacun des égards que l'Etat consent en faveur du désenclavement de notre région, telle aujourd'hui l'électrification de la liaison Mouscron-Tournai-Mons, qui nous vaut le privilège de cette manifestation.»

«Je voudrais aussi rappeler combien nous attendons avec autant de motivation que le sort de la liaison Tournai-Bruxelles par le rail soit également réglé au plus tôt, le sort de cette trop célèbre ligne 94 qui a fait perdre tant d'heures aux travailleurs et qui a fait couler tant d'encre et tant de salive, tant les difficultés de rejoindre la capitale sont nombreuses et se corsent avec le bouchon de Hal».

Pour répondre, Monsieur Herman De Croo, Ministre des communications, dont c'était le premier déplacement es qualités, souligna plusieurs points. Les travaux d'électrification, dit-il en substance, sont inscrits dans des plans quinquennaux, le troisième du genre courant de 80 à 85. D'autres électrifications suivront celle de la ligne 78.

«Le chemin de fer est en train de se réorganiser pour être LE transport public de l'an 2.000». Et de détailler : le chemin de fer est une veine indispensable pour l'écoulement du trafic, le déplacement des travailleurs ; il est fait pour les gens, à leur meilleur service ; il joue aussi le rôle capital de vecteur économique, en transport de marchandises, pour un pays qui exporte plus de la moitié de sa production.

Le gouvernement poursuit la politique de ses prédécesseurs en faveur du chemin de fer. La structure nouvelle, de liaisons entre les grands centres, complétées par des relations inter-régionales, et des éclatements en étoile pour la distribution fine vers les centres d'habitat d'un pays à forte densité de population, requiert des efforts difficilement comparables avec ce que font nos voisins, au lissu ferroviaire moins serré. Les efforts d'investissement vont être poursuivis, le nouveau ministre en a donné l'assurance aux Tournaisiens. C'est une bonne chose.