▪ *ELECTRIFICATION DE LILLE - TOURNAI.*

L'électrification de la ligne LILLE - TOURNAI est, en France, un élément du programme de raccordement et d'électrification régional, en accompagnement de la réalisation du TGV NORD - EUROPE et selon le contrat Etat/Région Nord - Pas de Calais 1990/1994.

Selon ce programme, l'Etat, la S.N.C.F. et le Conseil Régional se partagent, à parts égales, le coût des dépenses : 51 MF, soit pour chacun des partenaires : 17 MF.

Le projet est mis en oeuvre :

- l'électrification sur 12 kms de double voie depuis le Pont de Tournai à FIVES jusque la Frontière Belge ainsi que l'équipement des gares d'ASCQ et de BAISIEUX,

- la mise en câble des circuits de télécommunication et de signalisation.

Les installations sont alimentées en 25000 V - 50 hertz depuis la Sous Station nouvelle de la Flamengrie *(à proximité d'ARMENTIERES)* et ont été raccordées le 8 mai. Deux postes de traction ont été réalisés, l'un à la bifurcation d'HELLEMMES, l'autre à la frontière avec dispositif de comptage de façon à répartir les charges entre les réseaux.

Cette électrification entre LILLE et BAISIEUX est la partie française de l'électrification LILLE - TOURNAI et permet d'assurer la continuité avec le réseau belge électrifié en 3000 V continu. La ligne sera donc exploitée avec du matériel bi-courant de la S.N.C.B. et avec des TER Nord - Pas de Calais . Les trains électriques franchissent à proximité de FROYENNES une courte *(150 m)* section neutre *(non alimentée)* sur leur lancée pour permettre au conducteur de changer le mode d'alimentation de sa locomotive.

Les différentes étapes.

Les travaux d'électrification ont débuté en septembre 1992 et se sont terminés en mars 1993.

La mise sous tension s'est effectuée le 10 mai 1993.

La mise en exploitation est effective depuis le 23 mai 1993 *(Service d'été)*.

Principales modifications de la desserte.

Cette desserte avait été très étoffée au service d'été 1991 grâce à l'intégration à la Convention S.N.C.F. /Région Nord - Pas de Calais. La desserte actuelle concrétise le souhait d'aménager de bonnes correspondances en gare de LILLE FLANDRES avec les TGV à destination ou en provenance de PARIS, tout en facilitant les déplacements *Domicile/Travail* ou *Domicile/Etudes*. Dans ce contexte, la gare de BAISIEUX perd sa fonction de gare *terminus* ou *origine* et toutes les circulations deviennent transfrontalières.

Au service d'hiver, onze relations existaient, le nouveau service prévoit quatorze ou quinze circulations dans chaque sens en semaine. Certaines de ces relations sont réalisées en 20 minutes sans arrêt entre LILLE et TOURNAI.

Voici un extrait de ces horaires la semaine :

LILLE	6.28	7.09	7.40	8.11	10.39	12.09	13.09	14.57	15.48	16.43	17.08	18.09	19.50	21.47
TOURNAI	7.00	7.35	8.10	8.39	11.09	12.41	13.29	15.17	16.18	17.13	17.38	18.39	20.12	22.06
TOURNAI	6.20	7.10	8.10	8.44	9.47	11.19	12.11	13.03	15.40	16.29	17.28	18.01	19.32	
LILLE	6.50	7.40	8.38	9.09	10.07	11.39	12.40	13.34	16.10	16.54	17.52	18.30	19.56	

De nombreuses possibilités de correspondance avec les TGV LILLE permettent de réduire le temps de parcours entre TOURNAI et PARIS à 1 h 54, les améliorations prévues en septembre (*PARIS - LILLE en 1 heure*) devraient faire gagner encore 20 minutes sur la relation.

Par exemple au 23 mai :

En semaine :

PARIS	9.00	10.42	14.11	18.20	20.20
LILLE	10.20	12.01	15.30	19.44	21.40
LILLE	10.39	12.09	15.48	19.50	21.47
TOURNAI	11.09	12.41	16.18	20.12	22.06

TOURNAI	7.10	9.47	11.19	16.29	17.28	18.01	19.32
LILLE	7.40	10.07	11.39	16.54	17.52	18.30	19.56
LILLE	8.14	10.44	11.54	17.01	18.02	19.02	20.32
PARIS	9.34	12.03	13.13	18.24	19.24	20.24	21.51

Par exemple, au 26 septembre, voici quelques horaires en cours de définition :

PARIS	6.59	9.14	10.59	11.59	14.29	17.14	20.20
TOURNAI	8.39	11.09	12.41	13.29	16.18	20.12	22.06
TOURNAI	7.10	8.44	16.29	17.28	18.01	19.32	
PARIS	8.34	10.31	18.03	19.04	20.04	21.33	

Toujours sur le plan commercial, la desserte de FROYENNES a été améliorée par l'adaptation des horaires pour faciliter les déplacements scolaires entre LILLE et le centre desservi par la gare de FROYENNES.

Cette électrification permettra également la circulation des TGV EUROSTAR entre LONDRES et BRUXELLES entre 1994 *(ouverture du Tunnel sous la Manche)* et l'été 96 *(fin prévue des travaux de la ligne TGV entre la Frontière franco-belge et BRUXELLES)*.

CABINET DU
VICE-PREMIER MINISTRE,
MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

1040 Bruxelles
Rue de la Loi 65
Tél. (02) 237 67 96
fax. (02) 237 69 23

Service du Conseiller de Presse

Inauguration de l'électrification de la ligne 94 : Tournai-Lille.

Discours de Guy COëME,
Vice-Premier Ministre,
Ministre des Communications et
des Entreprises publiques

INAUGURATION DE L'ELECTRIFICATION

DE LA LIGNE 94 :

TOURNAI - LILLE.

MARDI 25 MAI 1993

DISCOURS DE GUY COÛNE,

VICE-PREMIER MINISTRE,

MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET

DES ENTREPRISES PUBLIQUES.

Inauguration de l'électrification de la ligne 94 :

TOURNAI - LILLE.

La liaison ferroviaire électrifiée que nous venons d'inaugurer représente bien davantage qu'une simple réalisation technique.

Elle symbolise pour toute une région une confirmation des liens historiques qui unissent le Nord-Pas-de-Calais et le Hainaut. A ce titre, elle est d'une très grande importance pour les déplacements quotidiens et à courte distance qui sont nombreux entre ces deux pôles d'attractivité. Je salue les efforts techniques déployés par les deux réseaux ferroviaires pour surmonter les différences liées à leur mode d'exploitation respectif, notamment en ce qui concerne la tension d'alimentation et le type de signalisation.

Si l'on s'en réfère aux objectifs du marché unique européen, c'est un très bon exemple d'interopérabilité appliquée sur le plan ferroviaire.

Les efforts financiers qui ont été consentis de part et d'autre seront, j'en suis persuadé, récompensés par un regain de l'attrait du transport ferroviaire, en raison de l'amélioration, du renforcement et de l'accélération du service. En France comme en Belgique, de nombreuses dessertes régionales de maillage bénéficieront aussi de cette nouvelle liaison, ce qui souligne son intérêt d'une autre façon.

Le Nord de la France et le Sud-Ouest de la Belgique constituent sur le plan économique et social une véritable euro-région. Les transports en général y ont un rôle essentiel à jouer; en effet, l'on a souvent pu constater, très heureusement d'ailleurs, que les transports agissent en précurseurs de la construction européenne. La décision de créer un réseau de trains à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam, véritable structure centrale du réseau européen adopté récemment par le Conseil des Ministres de la C.E., et celle de réaliser une liaison fixe entre la France et le Royaume-Uni, toutes deux prises au cours de la deuxième moitié de la décennie précédente, placent très particulièrement le chemin de fer à la une de l'actualité.

Au regard de l'avancement de ces projets et de la mise en service à laquelle le Président de la République française a procédé il y a une semaine, je me rends parfaitement compte que nous ne tournons qu'une page relativement modeste avec l'électrification du tronçon entre Tournai et Lille. Cependant, elle est tout à fait indispensable, et ceci pour un double motif :

- d'une part, elle permet, dès maintenant, l'organisation de correspondances que nous cherchons à rendre les plus efficaces en gare de Lille avec la liaison rapide se prolongeant jusqu'à Paris;
- d'autre part, dès le moment où la liaison EUROSTAR entre Bruxelles et Londres sera ouverte à la circulation, elle servira de maillon qu'utiliseront les trains transmanche, en attendant la mise en service de la ligne à grande vitesse sur le territoire belge.

A l'occasion de l'inauguration de ce jour, je voudrais vous confirmer que je continuerai à apporter tout mon appui afin d'accueillir, dans de bonnes conditions, les trains transmanche à Bruxelles dès le mois de mai de l'année prochaine. J'agirai avec la même conviction pour que la ligne à grande vitesse entre la frontière franco-belge et le sud de Bruxelles soit opérationnelle simultanément à la livraison prévue des trains à grande vitesse continentaux.

Dans de bonnes conditions, c'est-à-dire en préservant au mieux les intérêts de chaque région traversée en Belgique, en favorisant pour elles les retombées économiques des différentes phases de travaux, en veillant surtout à l'intégration réciproque des réseaux à grande vitesse et intérieur (l'électrification de cette ligne aujourd'hui en est la preuve vivante), en offrant enfin cette chance unique d'être aujourd'hui présent aux portes d'un avenir ferroviaire nouveau où -et je le souhaite fortement car telle est ma conviction- le service public intérieur ne sera pas laissé pour compte.

Dois-je ainsi rappeler que divers fonds ont été créés au profit des communes traversées (Fonds de compensation - Fonds de modernisation - et à l'initiative de la Région Wallonne, un fonds d'aide complémentaire) et souligner également - c'est une première en Belgique - cette mesure importante prise par la S.N.C.B de financer les fouilles archéologiques sur le tronçon belge FRONTIERE - TUBIZE ?

Passé et avenir sont donc réunis au sein d'un projet au service de tous dont témoigne à son échelle l'inauguration de ce jour.

La réalisation d'un réseau européen à grande vitesse n'est pas une épure de l'esprit ni un rêve élitiste. Avec lui, comptant sur nos efforts mutuels et l'harmonisation au sein d'un réseau intérieur au service de chacun, l'Europe unie deviendra une réalité plus importante ; et le rail y aura contribué de façon marquante. Il aura très opportunément tiré parti des distances relativement courte et de la forte densité de peuplement qui existent en Europe pour mettre à l'avant-plan une technique de transport résolument tournée vers l'avenir et apte à rencontrer les défis que nous pose la mobilité.

****

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20.34

MEDIA

TOURNAI - BAISIEUX - LILLE

Une ligne modernisée et électrifiée

mai 1993

La relation ferrovaireTournai - Lille, longue de 21 km, relie le Hainaut occidental à la grande métropole du Nord de la France. Mise en service en 1865, elle se débranche, à Froyennes, dans la banlieue nord-ouest de Tournai, de la ligne 75, qui relie cette ville à Mouscron et, au-delà à Courtrai. Les mises en service réalisées parachèvent la modernisation des lignes ferroviaires classiques dans la région, puisque, outre la relation Mouscron - Tournai, les lignes partant de cette ville vers Mons d'une part, et vers Bruxelles via Ath d'autre part, avaient elles aussi été modernisées et électrifiées il y a quelques années.

Perspective TGV et nouvel avenir

Dans le cadre du projet TGV en Belgique, l'Etat belge et la SNCB ont décidé, en concertation avec la SNCF et les autorités françaises, de moderniser et d'électrifier la liaison Tournai - Lille. La réalisation de ces travaux permettait en effet d'obtenir un excellent itinéraire pour les rames TGV EUROSTAR devant relier Bruxelles à Londres via Lille et ce, de la mi 94 jusqu'à la mi 96, moment de l'entrée en service complète de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tubize et la frontière française.

Néanmoins, dès à présent, les travaux réalisés ont permis d'intensifier la desserte de la liaison qui offre dorénavant une quinzaine de relations par jour et par sens entre Tournai et Lille. En outre, cette réalisation offre aussi la

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20.34

possibilité de créer des relations directes entre les grandes villes situées sur la dorsale wallonne et Lille.

Modernisation complète

En Belgique, nombre de travaux importants ont été entrepris sur la section Tournai - Blandain-frontière, longue de 6,8 km.

Les installations de voies ont été modernisées. Dans cette optique, les rails et les traverses existants ont été remplacés par des traverses en béton supportant de longs rails soudés.
A cette occasion, la plate-forme des voies a été drainée et légèrement élargie, permettant d'aménager des pistes le long de celles-ci ainsi que la pose d'un caniveau à cables pour les installations de signalisation et de télécommunications.
Parallèlement, la bifurcation de Froyennes - où la ligne de Lille quitte celle de Mouscron - a fait l'objet d'importants aménagements en vue de porter la vitesse de la branche déviée (vers Lille) de 60 à 90 km/h, ce qui permet une accélération appréciable des circulations. Les aiguillages de la bifurcation ont en outre été équipés d'un chauffage afin de pouvoir en assurer l'exploitation en tout temps.
Les quais du point d'arrêt de Froyennes, situé juste à côté de la bifurcation, ont été déplacés et réaménagés à cette occasion. La halte a aussi été dotée d'un couloir sous-voies, ce qui améliore très nettement la sécurité des voyageurs et piétons.

Dans le cadre des travaux de modernisation, quatre passages à niveau ont été supprimés, les voiries étant adaptées pour amener la circulation vers les points de croisement subsistant.
Les installations de signalisation ont elles aussi été adaptées compte tenu entre autres des caractéristiques techniques des trains qui emprunteront à l'avenir celle-ci, parmi lesquels les TGV EUROSTAR.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20.34

MEDIA

De même, les installations de la gare de Tournai ont fait l'objet de divers travaux de voies et d'adaptation des caténaires et de la signalisation, afin que les TGV EUROSTAR puissent la traverser à la vitesse de 60 km/h, sans y marquer d'arrêt.

En France, la ligne, à double voie également, compte 12 kilomètres depuis la frontière belge jusqu'à la bifurcation d'Hellemmes, où elle rejoint les voies principales d'entrée en gare de Lille.

Compte tenu des caractéristiques de la desserte de la ligne en France, les travaux ont surtout consisté à des adaptations des installations de voies et de signalisation dans les gares de Ascq et de Baisieux, dans le cadre de l'électrification de la ligne.

En outre, la SNCF a fait procéder à la pose d'un cable souterrain pour les installations de télécommunication. Cette opération est allée de pair avec la mise en cable des circuits de signalisation et de télécommunication existants.

Electrification

Le réseau belge est électrifié sous la tension de 3.000 volts continu tandis que le réseau SNCF du nord de la France ainsi que les lignes à grande vitesse le sont en 25.000 volts alternatif.
Pour la liaison Tournai - Lille, il a donc fallu prévoir une électrification qui réalise la jonction entre les tensions belge et française. A cette fin, il a été convenu que la ligne serait électrifiée en 3.000 volts continu sur une distance de 800 mètres au-delà de la bifurcation de Froyennes. Suit alors une courte section"neutre" (non alimentée) de quelque 150 mètres qui est parcourue par les trains sur leur lancée, après quoi commence la section alimentée en 25.000 volts alternatif.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20.34

MEDIA

Ce courant est fourni par un poste d'alimentation situé en région lilloise, un dispositif de comptage d'énergie étant installé à la frontière de façon à répartir les charges entre les réseaux.

Dans le cadre des travaux d'électrification, le pont dit du "Vent de bise" a été supprimé tandis que le pont "Sory" a été reconstruit à proximité immédiate de l'ouvrage ancien qui a été enlevé. Ces travaux sont dus à la nécessité de dégager le gabarit requis pour les lignes caténaires d'alimentation électrique des trains. En outre, la reconstruction du pont "Sory" a permis une rectification de la voirie qui améliore nettement la sécurité de la circulation routière locale.

En France, l'opération d'électrification s'est déroulée de manière classique, compte tenu du fait que le réseau encadrant est déjà électrifié en 25.000 volts alternatif et que la ligne partant de la bifurcation d'Hellemmes vers la frontière belge constitue en fait une antenne. De ce fait, l'électrification a consisté à équiper de caténaires 25.000 volts alternatif les deux voies principales depuis cette bifurcation jusqu'au point frontière à Baisieux, de même que des liaisons entre ces voies à Ascq et Baisieux ainsi qu'une voie de garage dans cette gare.

Davantage de trains et plusieurs correspondances

Avant son électrification, la relation Tournai - Lille voyait circuler 11 trains dans chaque sens. Depuis sa mise en service, 15 trains la parcourent quotidiennement. Comme le montre l'extrait du tableau horaire ci-joint, certains d'entre eux effectuent la relation en 20 minutes seulement.

La desserte et son intensification offrent en général de bonnes correspondances avec les trains IC de la dorsale wallonne, assurant ainsi pour nombre de villes de cette région, des relations fréquentes avec la métropole lilloise.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Les correspondances de et vers Bruxelles via Leuze et Ath n'ont actuellement pas pu être toutes optimisées et cela, pour différentes raisons:

- la grille de desserte doit tenir compte des caractéristiques de circulation de nombre de ces trains en France, lesquels ne sont pas tous cadencés pour des raisons d'organisation des services propres à la SNCF. En outre il a fallu tenir compte des possibilités de réception des trains en gare de Lille-Flandres, qui est une gare dite "en cul-de-sac"et qui accueille maintenant davantage de trains depuis la mise en service des TGV en provenance de Paris;

- les horaires de la ligne 94 Mouscron - Tournai - Ath - Bruxelles ont dû être un peu adaptés pour quelques années afin de permettre le déroulement, à partir du second semestre de cette année, de travaux d'infrastructure destinés au projet TGV sur la section Bruxelles - Hal.

Correspondances TGV

Par ailleurs, la relation Tournai - Lille donne maintenant correspondance en gare de Lille à 9 TGV vers Paris et elle y relève la correspondance de 5 d'entre eux en provenance de la capitale française. Grâce à ces nouvelles possibilités, Tournai et l'ouest du Hainaut se trouvent ainsi dorénavant plusieurs fois par jour à 2 heures ou 2 heures 20 minutes de Paris selon les trains. Ces intéressantes perspectives vont encore s'améliorer au mois de septembre, lorsque le temps de parcours entre Paris et Lille passera de 2 heures 15 minutes en moyenne actuellement à 1 heure 20 minutes.

En outre, d'autres correspondances avec le réseau TGV viendront encore s'ajouter à l'avenir à Lille:
- à partir de 1994, vers la Grande-Bretagne avec les TGV EUROSTAR;
- peu de temps après, vers diverses régions de France au-delà de Paris, grâce aux TGV Réseau de la SNCF qui emprunteront la ligne TGV Nord et celle dite "d'interconnexion" contournant par l'est la région parisienne.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20.34

MEDIA

Les travaux de modernisation et d'électrification de la ligne correspondent à un investissement total de 538 millions en Belgique et de 51 millions de francs français (+/- 300 millions FB) pour la seule électrification en France. Ceux-ci étant pris en charge à raison d'un tiers par la SNCF, par l'Etat et par le Conseil Régional.

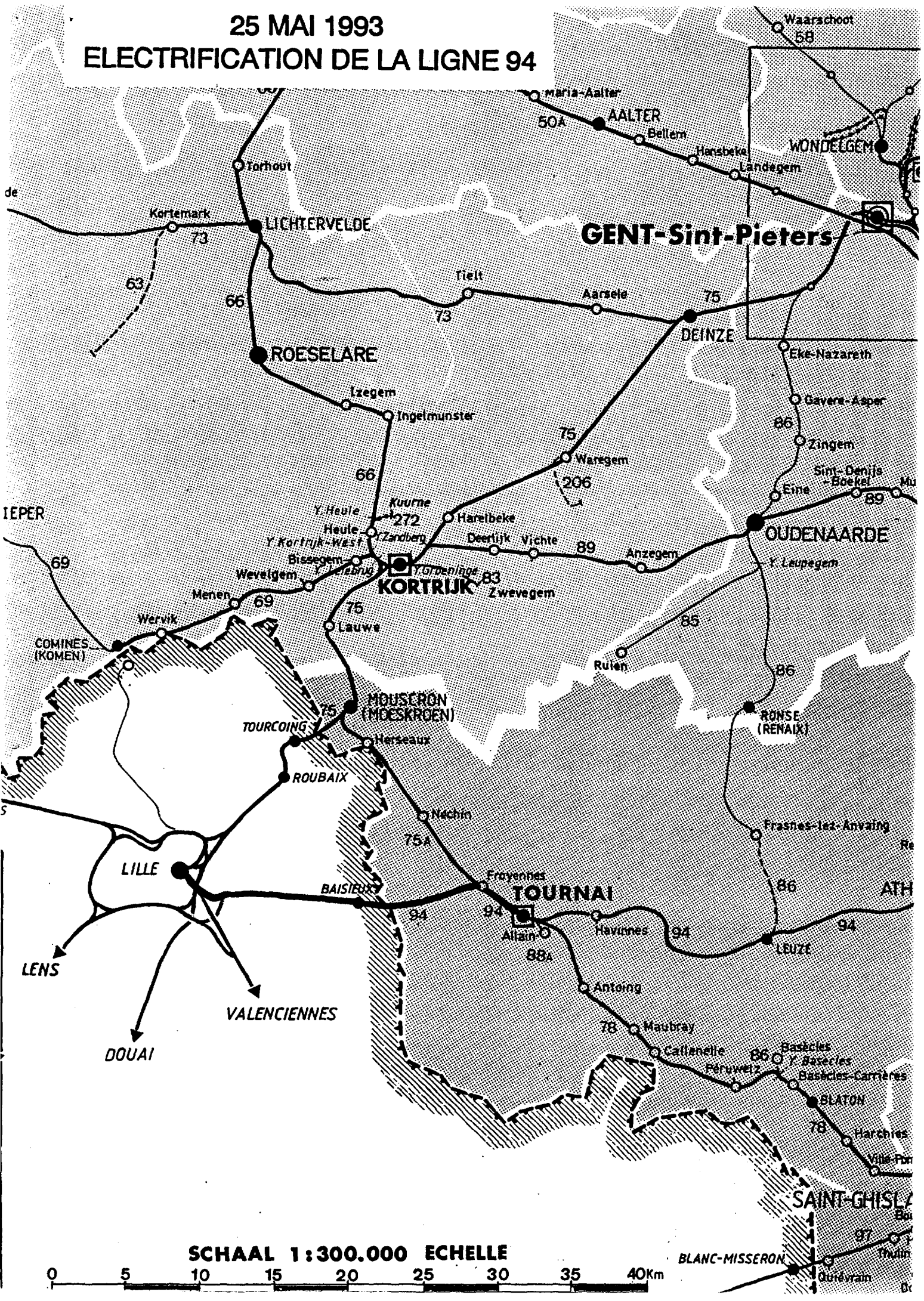
Dans ce pays, les travaux ont débuté en 1992 car ils consistaient essentiellement en une opération d'électrification. Par contre, en Belgique, compte tenu de travaux de génie civil plus importants, ils ont commencé en 1991 et ont été confiés aux entrepreneurs suivants:

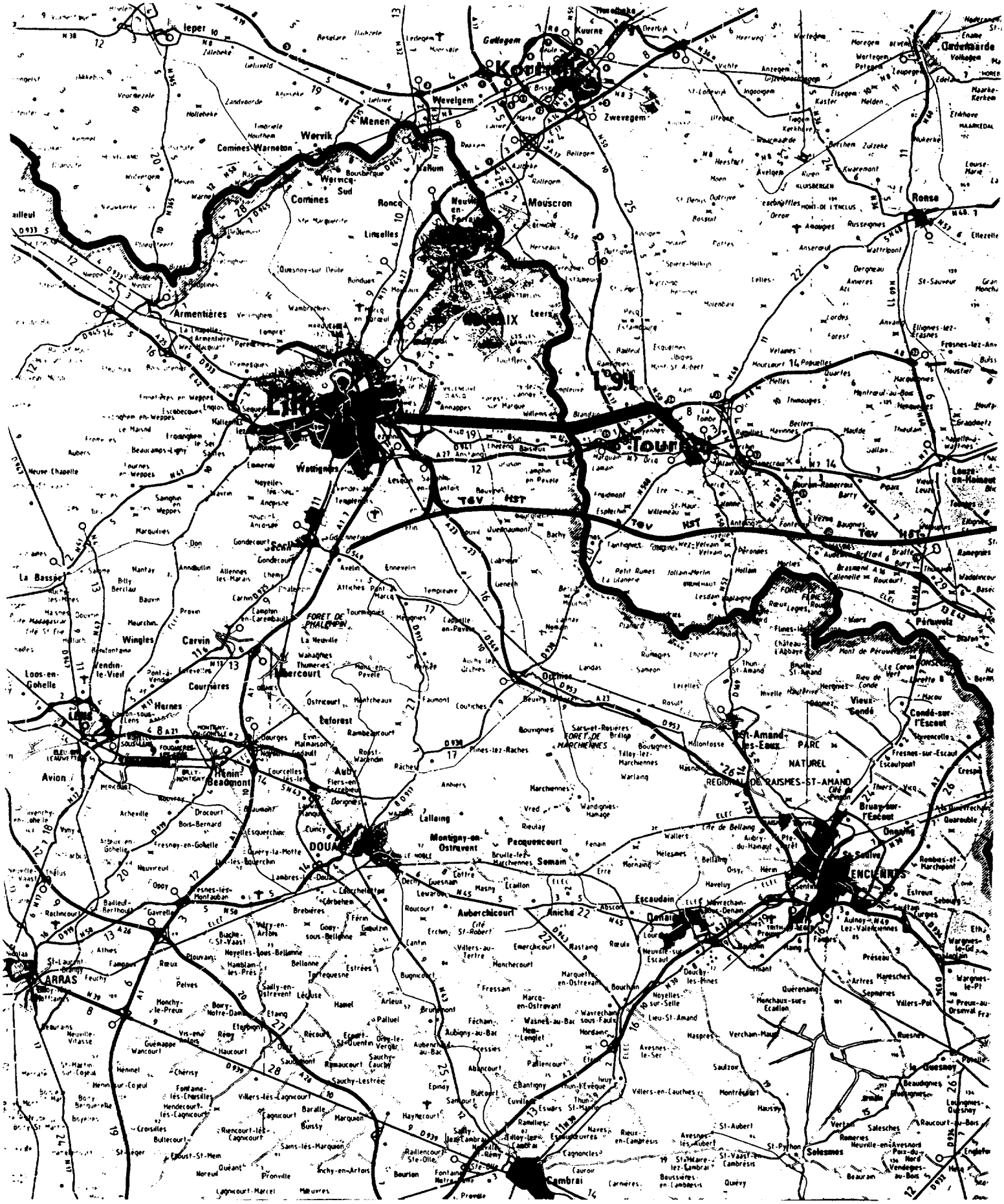
- pour les travaux d'électrification : association momentanée CEI - ABAY TS;
- pour les travaux d'adaptation de la bifurcation de Foyennes et le remplacement du pont Sory : s.a MOENS;
- pour les travaux de voirie relatifs à la suppression des passages à niveau : s.a DESWEBO et TOURNAI - TRAVAUX
- pour les travaux de drainage de la plateforme : TRAMO

Les travaux de voie et de signalisation ont été pour la plus grande part effectués par les services de la SNCB.

---

25 MAI 1993
ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 94





ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 94 : 25 MAI 1993

TGV B