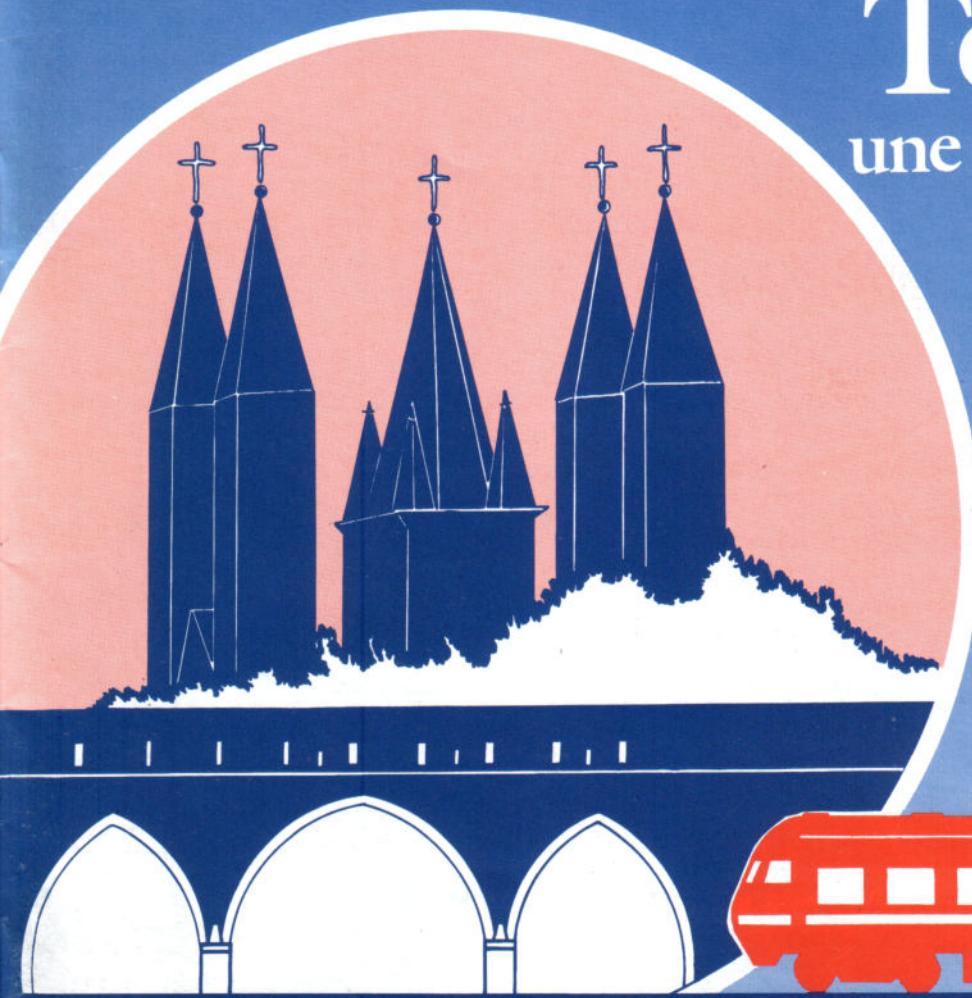


Tournai,
une gare, des trains.





148 ans de gares et de trains

L'idée de doter la Belgique d'un chemin de fer naît en 1830, avec l'indépendance du pays. Elle se concrétise très vite: en mai 1834, la décision est prise d'établir "un réseau de chemin de fer qui aura Malines pour point central". Le 5 mai 1835, la première liaison est inaugurée, entre Bruxelles et Malines.

Les nombreuses industries présentes dans le Hainaut occidental éprouvent le besoin de disposer d'un moyen de transport plus rapide que la voie d'eau. L'idée de relier Gand à Tournai par une voie ferrée qui passerait par Courtrai et Mouscron est adoptée en 1837. Et la volonté d'implanter une gare à Tournai s'exprime en octobre 1840.

Le 23 octobre 1842 a lieu le premier trajet Gand-Tournai, et la première gare (Tournai I) est inaugurée officiellement le 14 novembre de la même année par le roi Léopold I.

Cette première gare est construite au quai de l'Arsenal, à peu près à l'endroit de l'actuelle Clinique St-Georges. Les trains arrivent de Kain, longent l'Escaut, et s'immobilisent dans la gare en cul-de-sac.

Entre 1848 et 1850, une liaison Tournai-Jurbise, vers le Borinage puis vers Bruxelles, est ouverte. Accroissement de trafic oblige: la gare, trop exiguë, est démolie et remplacée au même endroit par une autre, plus importante, Tournai II, qu'on démontera pierre par pierre entre 1883 et 1887 pour la reconstruire à Leuze. La ligne Tournai-Lille est quant à elle ouverte en décembre 1865.

Trois gares en 37 ans



Au temps de la grande verrière

Le démantèlement des fortifications entre 1863 et 1869 permet, en désenclavant la ville, de songer à modifier le tracé des voies de pénétration.

En 1864 déjà, des projets de déplacement de la gare sont à l'étude; le principe en est acquis en décembre 1865. La nouvelle gare (Tournai III) est construite dans un quadrilatère délimité par la Place Crombez, le pont Morel, le Boulevard du Nord et le pont du Viaduc. L'architecte Beyaert en dresse les plans. Et le dimanche 24 août 1879, en toute solennité, le roi Léopold II l'inaugure.

Prenant Tournai comme centre géographique, de nouvelles liaisons viennent s'ajouter aux Tournai-Lille, Tournai-Mouscron, Tournai-Mons (via Péruwelz en 1870), Tournai-Bruxelles (via Ath en 1866) déjà existantes:



- Tournai-St-Amand via Antoing et Bléharies en 1881;
- Tournai-Pecq-Amougies vers Bassilly en 1882;
- Tournai-Orchies via Rumes, La Glanerie en 1883.

Une gare pour la fin du siècle

La gare est gravement endommagée par un incendie le 5 mars 1912. Elle ne retrouve son visage qu'en 1914. Pour peu de temps hélas, puisqu'en novembre 1918, l'occupant allemand, en pleine déroute, détruit les ponts et toutes les installations vitales de la gare.

Entre 1919 et 1926, la gare panse ses plaies et voit s'améliorer ses infrastructures.

Les temps modernes

Le 1er septembre 1926 naît la SNCB, et avec elle l'épo-
pée des temps ferroviaires modernes. Exploitant le
réseau le plus dense au monde - 4.800 kilomètres de
lignes et 1.368 gares - la SNCB poursuit des pro-
grammes de modernisation et d'amélioration du ser-

vice rendu à la clientèle pour laquelle oeuvrent près de 120.000 agents.

Vient alors la seconde guerre mondiale. Les bombardements allemands de la campagne des 18 jours n'affectent pas trop les installations ferroviaires, mais il n'en va pas de même en 1944. Pour couper les possibilités de retraite à l'armée d'occupation, les alliés bombardent ce centre vital qu'est la gare de Tournai, et la détruisent presque totalement.

Une gare provisoire est établie en 1945 au Boulevard des Nerviens dans deux petits bâtiments qui se font face. Les travaux de reconstruction s'éternisent, et la gare, remise à neuf, n'est exploitable de nouveau qu'en janvier 1954. La grande verrière qui abritait les quais ne sera toutefois pas reconstruite.

Les principales liaisons sont maintenues et souvent même renforcées; les liaisons secondaires sont cédées à la SNCV en 1950, ce qui entraîne la suppression de nombreuses petites gares de la région.

Les années de progrès

L'expansion économique des années soixante, nécessite de la part de la SNCB un effort croissant en matière de moyens de transport des personnes et des biens. De nouvelles performances sont mises à l'actif du chemin de fer.

La gare de Tournai participe à l'effort général. Au plan local, nous gardons en mémoire:

le remplacement de la traction vapeur par la traction diesel au début des années 60;

- le renouvellement progressif du matériel roulant, en faveur du confort.

Les années 80 connaissent plusieurs temps forts à Tournai:

- l'inauguration en janvier 82 de la dorsale wallonne, exploitée en traction électrique de Liège à Mouscron;
- la mise en application en 1984 du plan IC-IR, qui introduit la notion de cadencement horaire;
- l'ouverture en avril 86 du couloir sous voies prolongé jusqu'au Boulevard Eisenhower;
- l'électrification en mai 86 de la ligne Tournai-Bruxelles.

Le chemin de fer évolue avec son temps. La SNCB remplit incontestablement une mission internationale; la Belgique est depuis toujours une plaque tournante pour les transports internationaux, en particulier les transports ferroviaires.

Par ailleurs, la Belgique ne veut pas être absente d'un réseau international à grande vitesse dont la mise au point permettra d'améliorer et de rentabiliser davantage son réseau traditionnel.

Les cheminots tournaisiens entendent bien contribuer, avec leur entreprise, à faire du chemin de fer, pour la collectivité, un moyen de transport efficace et bien de son temps.

A l'horizon 2000



La gare, une grosse entreprise

Comme les magasins des commerçants, la gare est un peu la boutique du chemin de fer, où l'on passe pour acheter des voyages, les commencer, les terminer.

La porte franchie, nous voilà dans le grand hall, centre d'accueil de la gare pour les voyageurs. Les services de la SNCB sont installés autour de ce hall.

A commencer par le point de vente principal - les guichets - où l'on délivre billets et cartes train, où l'on vend l'indicateur, où l'on régularise les situations particulières. Pour délivrer les titres de transport "à la carte", les caissiers disposent d'un petit ordinateur qui calcule lui-même les prix (et les imprime sur les billets) en

Un centre d'accueil



fonction des données introduites via le clavier. Quelles données ? La destination, bien sûr; la formule choisie (billet week-end, excursion avec carte d'entrée à un parc d'attractions...), la réduction éventuelle (famille nombreuse, enfant, pensionné...), l'indication trajet simple ou aller-retour, la classe (1^{ère} ou 2^{ème}). Un autre système informatique assure la vente des billets internationaux et la réservation des places pour ces voyages; il est relié à l'ordinateur européen de Francfort et peut, en très peu de temps, répondre à une demande précise.

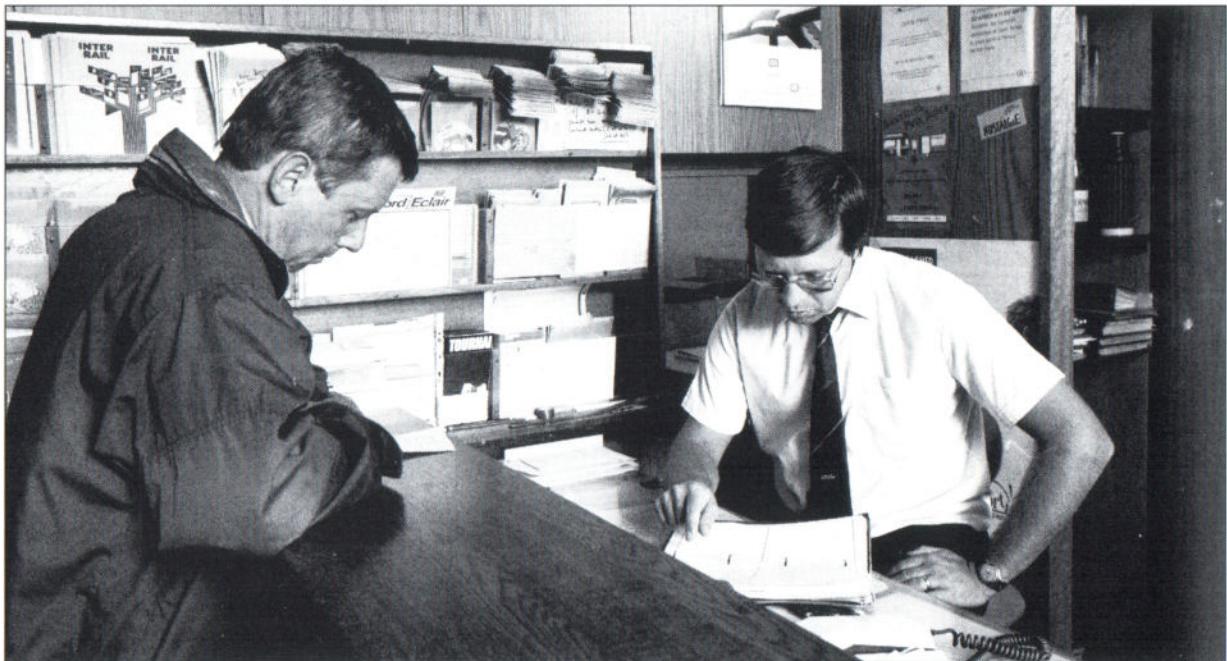
A deux pas, voici le bureau des bagages. On y fait enregistrer ses valises pour voyager les mains libres, ou bien on les y met en consigne pendant quelques heures. Dans ce local peuvent aussi être garés des vélos, sous surveillance.

Un centre d'information

Autre point d'attraction accessible depuis le hall: le bureau d'information. Vous y recevrez quantité de renseignements et de documentation sur les formules possibles, les horaires des trains, les prix des voyages. Si vous ne pouvez vous y rendre, téléphonez-lui; vous trouverez son numéro à la rubrique "chemins de fer" de l'annuaire de la Régie.

La gare étant un lieu très fréquenté, on ne s'étonnera pas d'y voir installés des commerces gérés par des sociétés privées ou des indépendants. C'est le buffet, l'aubette à journaux, le marchand de gaufres...

L'information n'est pas confinée dans le bureau du même nom. Dans le hall, sur les quais, vous trouverez



de petits stocks de dépliants informatifs ou de brochures-horaires, en libre service. Vouserez aussi des affiches qui annoncent des excursions, ou des événements ponctuels auxquels, bien entendu, la SNCB participe. Un panneau indicateur annonce, dans l'ordre, les départs des trains, avec heures, voies, destinations. Il évolue au fil de la journée. Et la synthèse en est donnée sur des affiches-horaires jaunes, véritable agenda journalier des mouvements des trains. En plus, un système de sonorisation annonce les trains au départ, et donne, à leur arrivée, des indications utiles sur les correspondances possibles.

Reste à parler des panneaux et cadres vitrés, qui reçoivent la publicité de sociétés, écoles, produits sans rapport avec le chemin de fer. Ces espaces publicitaires sont gérés par une régie spécialisée.

Un équipage de cheminots

Une gare ne serait rien sans les cheminots qui en sont l'âme agissante.

Grand patron, le chef de gare, en costume bleu nuit et képi rouge-amarante, est en quelque sorte le capitaine de ce navire. Il est assisté par un adjoint et un ou plusieurs sous-chefs, qui se relaient aux commandes. Ainsi, à tout moment, il y a dans la gare un responsable chargé de coordonner le travail et gérer le trafic ferroviaire.

Autour d'eux gravite l'équipage, composé d'hommes et de femmes, chacun dans une fonction déterminée qui correspond à son grade ou à sa formation.

Traversant le hall, vous en avez croisé: les caissiers, le personnel d'entretien, les agents des bagages...

Des visages peu connus

Passons sur le quai (munis d'un titre de transport valable ou tout au moins d'un ticket de quai). Les agents qui travaillent de ce côté sont en général moins connus du public.

C'est le personnel de voie, qui veille à ce que le "chemin" de fer soit en parfait état, l'entretient, le répare au besoin. C'est le personnel électricien, dont vous devinez la mission. C'est le personnel de la cabine. Car comme les aéroports, la gare a sa tour de contrôle: la cabine de signalisation où travaillent régulateurs et signaleurs, responsables de la sécurité et de la régularité du trafic.

Les signaleurs, sous la responsabilité du régulateur,

organisent les mouvements de l'entrée à la sortie de la gare, à quelques centaines de mètres sur les voies de part et d'autre du bâtiment. Les dispatchers contrôlent, de quelques points du réseau, les mouvements des trains entre les grandes gares; ils mettent bout à bout, si l'on peut dire, le travail des signaleurs.

Pour être complets, ajoutons que la gare possède un dépôt de chefs-gardes et de conducteurs, en d'autres mots le point d'attache des agents qui conduisent et accompagnent les trains.

La gare est une grosse entreprise à l'organisation très poussée, dans laquelle chaque cheminot joue un rôle précis.



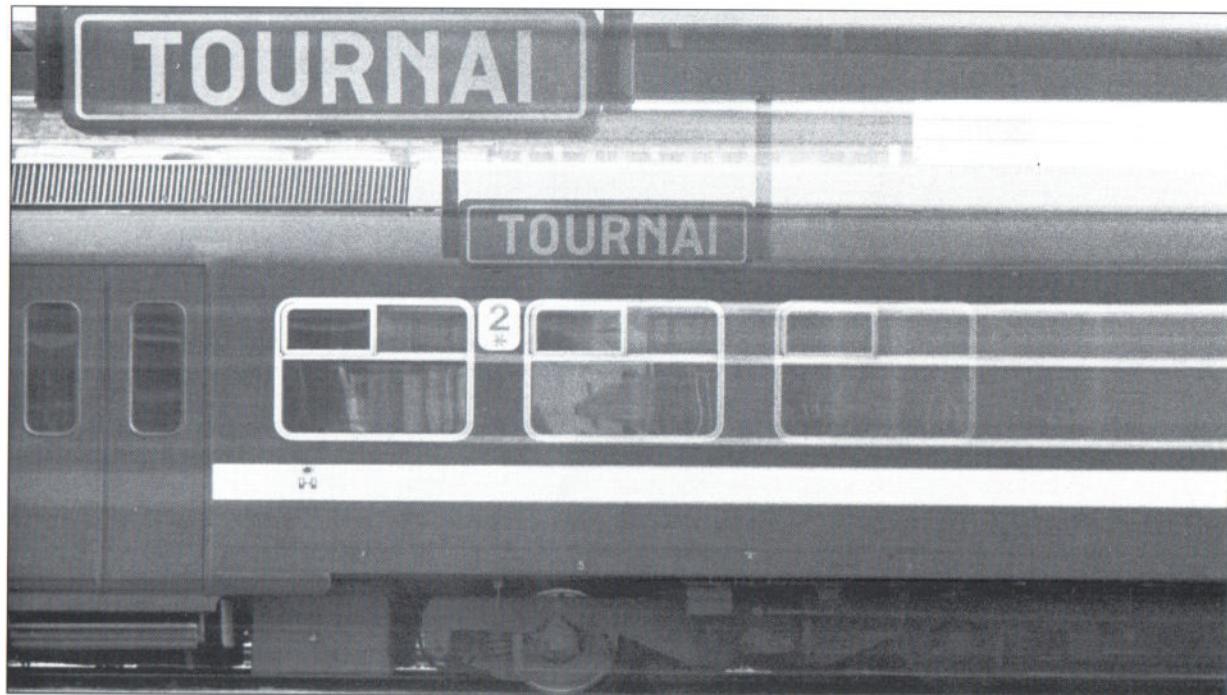
CENTRE
NORD → W.C.
← VOIES 2345

Tournai-gare, jour après jour

De la théorie des pages précédentes à la pratique, il n'y a qu'un pas, franchi jour après jour dans le voisinage de la Place Crombez.

Ainsi, en lisant attentivement les affiches-horaires, vous apprendriez que chaque jour ouvrable, 95 trains prennent le départ en gare de Tournai ou y font étape. D'entre eux, 33 prennent la direction de Froyennes,

Chaque jour, 95 trains et 5.400 voyageurs



pour conduire leurs passagers vers Mouscron et Lille; et 62 filent vers Warchin, en direction de Bruxelles par la ligne 94 ou de Mons par la dorsale wallonne.

Trains cadencés ou trains de pointe, le mouvement est continu, de tôt matin à tard le soir.

Le samedi, le dimanche et les jours fériés, l'offre ne comprend pas les trains P, dits "de pointe", qui viennent en renfort du service cadencé pour transporter toutes les personnes qui se rendent au travail - et en reviennent. On compte alors 71 trains au total, 25 vers Froyennes, et 46 vers Warchin.

Vous dire combien de voyageurs empruntent les différentes directions n'aurait guère de sens. Mais il est possible d'évaluer à 5.400 par jour le nombre de personnes qui embarquent à Tournai en semaine, et 1.500 en moyenne le week-end.

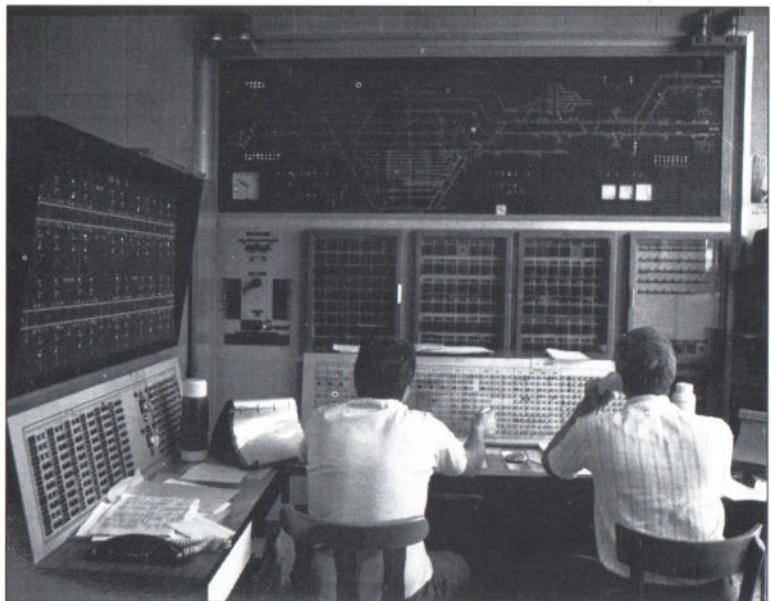
98 cheminots se relaient

Pour faire tourner la machine et servir cette clientèle, 98 cheminots occupent les postes habituels de la gare. Parmi eux, il faut compter 8 électriciens affectés notamment à la sous-station de traction voisine du pont Morel, 10 signaleurs et 6 régulateurs qui se relaient en cabine, et 20 agents regroupés dans des brigades de maintenance des voies et des installations électriques.

Tournai dispose de 4 guichets, équipés de 4 appareils "prodata", pour la délivrance des billets jaunes, et 2 terminaux "reselect" utilisés pour la vente des billets internationaux et la réservation des places. En journée, 2 agents sont à la disposition de la clientèle derrière la grande vitre des guichets; ce qui nous donne, compte tenu de la longueur des plages d'ouverture, un effectif total de 4 vendeurs par jour.

Services à la clientèle

Le bureau d'information, logé au centre de la façade principale, et accessible par le hall d'accueil, ouvre ses portes en semaine de 8 h à 18 h; des heures applicables



Signaleurs et régulateurs suivent les mouvements sur le tableau de contrôle optique, dans l'univers clos de la cabine. Les annonces sur les quais donnent un signe tangible de leur travail.



Entrez, posez votre question: toutes les réponses sont là.

également pour la réponse aux appels téléphoniques, après quoi le relais est pris par le service national, au 02/219 26 40.

A droite de l'entrée, le service des bagages est ouvert en même temps que les guichets. Il assure également la garde des vélos, rangés en hauteur pour économiser la place.

A gauche, c'est le buffet, exploité par un indépendant. Rafraîchissements, repas simples, accès par le grand hall ou par l'esplanade, le buffet voit passer chaque



jour une clientèle variée, et connaît un volume d'activité relativement comparable à celui des grands établissements des artères voisines de la gare.

Dans le coin droit de l'esplanade, si vous faites face à la gare, une grande grille donne accès au parking de la SNCB. Des véhicules rouges la franchissent également, venus des quais de chargement du bureau de poste riverain du boulevard. Le parking SNCB offre 40 emplacements, pour la plupart occupés par des abonnés du lundi au vendredi.

Complémentarité





L'ouverture du couloir sous voies jusqu'au Boulevard Eisenhower a rendu un fier service à tout un quartier situé au nord de la gare. Par les rues du Crampon, Jeanne d'Arc et du Nord, toute une clientèle, accrue ces dernières décennies par l'extension des zones résidentielles, évite ainsi le contournement de la gare pour accéder à ses trains habituels. Et les 90 emplacements de parking en épi le long du boulevard augmentent singulièrement la capacité de stationnement pour les usagers du chemin de fer.

Les utilisateurs des services d'autobus ont aussi leur avantage. La gare routière implantée à l'orée de l'esplanade de la gare ferroviaire voit passer les services routiers importants, urbains et vicinaux. Et si l'on



compte les surfaces occupées par les sociétés de taxis à proximité des issues, on peut dire que Tournai gare est une plate-forme de transport bien axée sur la complémentarité privé/public, ferroviaire/routier.

Tournai traite les messageries dans un "centre routier", aujourd'hui plus important que naguère: il est l'un des treize maintenus après la restructuration du service, et il travaille à présent sous la nouvelle appellation: ABX Transport.

Le centre de Tournai traite, à l'arrivée, une moyenne mensuelle de 34.000 envois. Il dispose de dix camions dont la capacité va de 1,5 tonne à 6 tonnes; et 15 camions de transporteurs privés complètent les moyens

Les colis d'ABX

routiers mis en oeuvre pour la prise et remise à domicile des colis dans 238 localités, de Mouscron aux portes de Mons, de Tournai à Enghien.

Au départ, c'est de 65.000 envois par mois qu'il faut parler. Les principaux clients travaillent dans le secteur de la vente par correspondance. Ils s'appellent 3 Suisses, La Redoute, Yves Rocher, Phildar, Damart,... toutes entreprises bien connues dans la région.

Le volume traité est échangé avec les autres centres routiers du pays, après un "lotissement" (c'est-à-dire une répartition selon les grandes destinations) soigneusement opéré par un personnel spécialisé. Chaque nuit, 12 wagons prennent ainsi le départ de Tournai.

TOURNAI

VOIES A.B.



695

J'habitais la petite ville,
dont un pont n'est fait que de trous,
et dont les clochers à la file
sonnent l'heure et battent le pouls.
Comme une route de grisaille,
le fleuve y charrie en pagaille
les barges et aussi les chalands
dont le rêve est un cabestan.
A ma fenêtre une colline
se dresse comme une sanguine
inscrite dans un cadre blanc
par un peintre au rêve haletant.
J'aime encore le chemin de pierres
qui s'enfonce près du château
dans une terre roselière,
et suit la courbe d'un ruisseau.

Depuis le beffroi séculaire
on voyait toute la région,
la terre s'étalait entière
dans le cercle de l'horizon.
Le regard comptait les écluses
comme des portes bien gardées
devant les étendues diffuses
où rien ne pouvait exister.
Il n'y avait d'autre royaume,
de Marguerite à Nicolas,
que ma ville bâtie en psaume
de la Madeleine à Saint-Piat.
Mais rien ne vaut ma cathédrale
que du monde on vient regarder,
comme une grande fleur séchée
qui offrirait ses cinq pétales.

Mon quartier, c'était un village
derrière le chemin de fer;
on y rêvait de longs voyages,
on croyait entendre la mer
au souffle des locomotives
qui perçaient comme des bateaux,
de leur voix sonore et plaintive,
les larges nappes de repos.
L'été embaumait le feuillage,
la fraise et le rosier grimpant,
et résonnait de l'équipage
qui s'essoufflait au creux des champs.
La vie allait sa lente ligne
dont on s'éveille rarement,
quand il vient que le regard cligne
à un étrange événement.

(chanson inédite, avec l'aimable autorisation de l'auteur)