

Un peu d'histoire.

L'idée de la construction d'un chemin de fer en Belgique naît en 1830 avec l'indépendance du pays. Elle se concrétise très vite et en mai 1834 la décision est prise d'établir un réseau de chemin de fer ayant Malines comme point central. Le 05 mai 1835, la première liaison, Bruxelles-Malines est inaugurée.

La présence dans notre région d'importantes industries nécessite très vite le besoin d'un moyen de transport plus rapide que la voie d'eau.

La solution de joindre Gand à Tournai par voie ferrée, via Courtrai et Mouscron est adoptée en 1837. La volonté d'implanter une gare à Tournai est exprimée en octobre 1840.

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

Cette première gare est située au quai de l'Arsenal à peu près à l'endroit de l'actuelle clinique St Georges; les trains, venant de la direction de Kain, longeaient l'Escaut avant de s'immobiliser 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 exigüe, est démolie et remplacée au même endroit par une gare plus importante (Tournai II - Cette gare, démontée pierre par pierre entre 1883 et 1887 a été reconstruite à Leuze). La ligne Tournai-Lille est ouverte en décembre 1865.

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

En 1864 déjà, des projets de déplacement de la gare sont à l'étude; le principe en est acquis en décembre 1865. Elle se situe entre la place Crombez et le boulevard du Nord d'une part et entre les ponts Morel et du Viaduc d'autre part. L'architecte Beyaert en dresse les plans (Tournai III); elle est inaugurée par SM le roi Léopold II le dimanche 24 août 1879.

Prendre 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

La gare est gravement endommagée le 05 mars 1912 par un incendie. Elle ne retrouve son vrai visage qu'en 1914. Pour peu de temps hélas, car 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 sans cesse, ses infrastructures.

### Les temps modernes.

Le 1er septembre 1926, naît la SNCB et avec elle l'épopée des temps modernes. Possédant le réseau le plus dense du monde avec ses 4800 km de voies ferrées et ses 1368 gares, la SNCB poursuit ses programmes de modernisation et d'amélioration du service rendu à la clientèle pour laquelle oeuvrent près de 120.000 agents.

Vient alors la seconde guerre mondiale. Les bombardements allemands 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 allemande, les alliés bombardent ce centre vital qu'est la gare de Tournai; celle-ci est pratiquement détruite.

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

Les principales liaisons ont été maintenues et souvent même renforcées; les liaisons secondaires sont cédées à la SNCV en 1950 provoquant par là la suppression de nombreuses gares de la région.

L'expansion économique lors 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 entrepris par la SNCB. Au plan local, nous gardons en mémoire :

- le remplacement de la traction-vapeur par la traction Diesel au début des années 60;
- le remplacement progressif du matériel roulant vieillot par des véhicules modernes et de grand confort.

Les années quatre-vingts connaissent plusieurs "temps forts"

- 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.

Notre objectif : l'an 2000.

Le chemin de fer évolue avec son temps. La SNCB remplit incontestablement une mission internationale; la Belgique a depuis belle lurette la réputation d'être une plaque tournante des transports internationaux, en particulier de transports ferroviaires. La gare de Tournai peut se prévaloir de sa position géographique sur la toile tissée par le TGV européen pour prétendre y jouer un rôle de complémentarité nullement négligeable.

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

Les cheminots tournaisiens sont preneurs et ils entendent bien contribuer, avec la SNCB, à donner, à terme, à la collectivité un moyen de transport efficace et bien de son temps.

