
LES SUITES DE DEUX INAUGURATIONS

LA presse quotidienne a relaté les cérémonies qui ont eu lieu à l'occasion de deux grands événements ferroviaires : l'inauguration de l'électrification Namur-Liège (22 septembre) et Anvers-St-Nicolas (24 septembre). Le Rail avait parlé, dans le numéro du 1er septembre, des grands travaux que ces électrifications nécessiteront et les auteurs des articles n'avaient pas manqué de noter les nouveaux avantages que la clientèle du chemin de fer en retirerait. Nous ne reviendrons plus aujourd'hui ni sur les travaux effectués ni sur les avantages qui en résultent. MM. Bertrand, ministre des Communications, et de Spot, président du Comité permanent de la S.N.C.B., ont rappelé les uns et les autres au cours de leurs discours. Ils ont aussi annoncé quelles seraient les suites de ces électrifications et, à propos de cet avenir, nous nous plairions à reproduire ce qu'en disent deux brochures publiées par la direction générale de notre société.

L'AVENIR DU CHAINON MOSAN.

L'électrification Liège-Namur sera suivie de celle de ses deux antennes principales : Flémalle - Kinkempois - Bressoux et Liège Guillemins - Liège Palais - Herstal - Ans.

Flémalle - Kinkempois - Bressoux intéresse au premier chef le trafic des marchandises remanié dans l'important triage de Kinkempois où, depuis la Libération, a été concentré le trafic dispersé avant guerre dans une demi-douzaine de gares différentes du bas-

sin. Mais l'électrification de cette section comporte aussi un volet « voyageurs » non négligeable : elle intéresse les deux gares de Seraing et d'Ougrée, très favorablement situées pour la desserte des grandes usines métallurgiques et des quartiers commerciaux riverains.

Liège Guillemins - Liège Palais - Herstal - Ans est une véritable pénétration souterraine urbaine, héritage providentiel du passé, dont l'électrification seule permettra de tirer tout le parti possible pour instaurer une desserte directe par fer du centre de la ville : le point d'arrêt de Liège Palais est à 100 m à peine du cœur urbain que constitue la place St-Lambert ; il est du reste inclus dans le programme d'aménagement général de ce nœud vital de communication.

L'électrification de la section à double voie en tunnel au pied de la colline pose un problème technique particulier : l'agrandissement préalable de l'ouverture de l'ouvrage d'art pour pouvoir y installer les lignes de contact électriques.

Ces travaux doteront l'agglomération du complément indispensable à la constitution d'un réseau ferré électrique suburbain cohérent : au départ de Liège Palais, on disposera des antennes électrifiées suivantes :

- Herstal - Ans - Hesbaye ;
- Tilleur (et plus tard Ougrée) - Flémalle - Huy ;
- Chênée - Verviers, avec l'antenne de Spa.

La voie sera ainsi ouverte à une nouvelle étape de modernisation de la desserte de l'agglomération. Le chemin de fer, en connexion étroite avec les transports en commun urbains eux-mêmes en voie de profonde réorganisation, aidera à la franchir.

L'AVENIR DE LA LIGNE 59.

La mise en service du tronçon de ligne électrifié à double voie Anvers (Berchem) - St-Nicolas via le nouveau tunnel sous l'Escaut marque en même temps l'achèvement de la première phase de la modernisation de toute la ligne 59 Anvers-Gand. Pour le tronçon St-Nicolas - Lokeren - Gand Dampoort, les plans d'exécution sont en cours d'élaboration.

La ligne devra notamment être surhaussée à Lokeren sur une longueur de 1 km, avec suppression de trois passages à niveau en pleine agglomération et construction d'un pont fixe sur la Durme.

Dans la traversée de Gentbrugge, la ligne sera également surhaussée à partir du pont sur l'Escaut jusqu'à la bifurcation de Merelbeke, avec suppression de quatre passages à niveau. Les bâtiments de Gentbrugge Nord et de Gentbrugge Sud seront remplacés par un bâtiment unique situé entre les deux précédents.

La S.N.C.B. espère terminer l'électrification de toute la ligne 59 pour 1973, afin de pouvoir offrir ainsi au pays de Waes la relation rapide depuis longtemps attendue avec les deux grandes villes sœurs d'Anvers et de Gand.

A échéance plus lointaine, il est envisagé d'établir une jonction ferroviaire souterraine entre Anvers Central et Anvers Dam. La réalisation de ce projet permettrait de faciliter considérablement l'exploitation de la gare d'Anvers Central et d'améliorer la desserte du Nord de l'agglomération. Dans cette perspective, les trains internationaux, dont les horaires seraient accélérés, pourraient atteindre directement le cœur de la ville.

UNE CONCLUSION :

Au cours d'un des voyages d'inauguration, nous avons entendu une personnalité s'exprimer ainsi : « Le rail, l'air, la voie d'eau et la route sont complémentaires. Tous les moyens de transport sont au service de la communauté. Le rail, on le voit, s'adapte aux

impératifs de la civilisation urbaine et aux besoins des hommes. Il est devenu le moyen de transport le plus sain, le moins bruyant et il est resté le plus sûr. Quand donc nous apportera-t-on le véhicule sans dégagement toxique que l'industrie automobile n'a pas su ou n'a pas voulu réaliser et que la concentration urbaine rend nécessaire ? Quand donc atténuera-t-on les pétarades insensées que provoquent les échappements libres des motocyclettes ? Quand donc supprimera-t-on les « bangs » néfastes des avions supersoniques ? Quand donc les voies d'eau ne seront-elles plus les égouts empoisonnés de l'Europe ? On oublie que le bruit et la pollution sont devenus des ennemis mortels. Le rail seul échappe aux accusations que lancent les hygiénistes et les psychologues. On ne le dit pas assez : c'est une question vitale. Si l'on se limite à la route, il est certain que la suite des accidents qui lui sont imputables doit être assimilée à une épidémie qui, par ses conséquences, se range parmi les plus graves problèmes du vingtième siècle. Plus de la moitié des enfants déjà nés seront blessés tôt ou tard dans un accident de la route. Un sur cinquante y laissera sa vie... Est-ce cela le progrès ? ».

