

MOL

• Roland Marganne

LA RENAISSANCE D'UN NŒUD FERROVIAIRE CAMPINOIS



SNCF - GOOSEMARTS

LE RAIL 10 MARS 2003

Économiquement déshéritée au XIX^e siècle, progressivement industrialisée au XX^e, la Campine s'est graduellement couverte d'agglomérations dynamiques, qui sont devenues autant de nœuds ferroviaires.

Mol est l'un de ceux-ci : il dessert une cité de quelque trente mille habitants, située à la lisière est de la province d'Anvers, au cœur de la Campine, sur un site occupé depuis le III^e siècle par les Germains.

En matière de communication, Mol présente aujourd'hui beaucoup d'avantages. La SNCB ne l'ignore pas et a entrepris de dynamiser ce nœud ferroviaire.

Le plan IC-IR de 1984 avait déjà remis en valeur l'axe voyageurs Anvers - Lierre - Mol - Neerpelt, long de 79 km. Depuis cette époque, une relation IR cadencée relie Anvers à Mol et Neerpelt. D'abord assurée par des rames réversibles diesel de type M 1, puis par leurs homologues type M 2, cette relation bénéficie depuis quelques mois des nouveaux autorails série 41 de la SNCB. Et c'est le succès. Les trains sont composés

au minimum de deux autorails accouplés, aux heures de pointe, pas moins de quatre - voire cinq - autorails, offrant chacun quelque 150 places, suffisent à peine à transporter tous les navetteurs. Aussi a-t-il fallu porter la commande de ce type d'autorails de 80 à 96 unités, afin de faire face à cette affluence.

Quant à la liaison Mol - Hasselt, elle fut maintenue après bien des hésitations dans le plan IC-IR de 1984. Elle était assurée par un tram L toutes les deux heures. Depuis le 15 décembre dernier, elle bénéficie du nouveau concept de « ligne à qualité totale » que la SNCB a mis en œuvre. Elle est maintenant desservie par un train « IR » accéléré à cadence horaire en correspondance avec le service IR en provenance d'Anvers. Cette relation est systématiquement assurée par les nouveaux autorails série 41.

Les installations fixes sont aussi concernées par ce renouveau. Elles seront renouvelées et le séculaire bâtiment de la gare remplacé.

MOL ET LE GRAND CENTRAL BELGE

L'histoire ferroviaire de Mol est inséparable du *Grand Central Belge*, un puissant groupe privé regroupant plusieurs sociétés qui firent les beaux jours du rail belge dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le *Grand Central Belge* fut créé en 1864. Il reprit à l'époque l'exploitation des lignes de l'Anvers - Rotterdam, de l'Est belge de la SA du chemin de fer du Nord de la Belgique (qui avait lui-même repris en 1862 la ligne Anvers - Lierre - Hasselt donnée en concession par le chemin de fer du Nord de la Belgique), de la SA Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de la SA du Chemin de fer liégeois - limbourgeois. Le 1^{er} août 1867, c'était au tour du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht d'être repris.

Quels intérêts économiques un tel groupement servait-il ? En fait, comme toute société privée, le *Grand Central Belge* recherchait le profit qui, à l'époque, passait par le transport des marchandises : il s'agissait de capter les courants de trafic les plus juteux générés par le port d'Anvers. Le *Grand Central belge* offrait aux industriels des liaisons ferrées à caractère international à la fois vers le sud et vers l'est. Ces axes ferroviaires sont bien différents de ceux que nous connaissons aujourd'hui : ainsi, il proposait une ligne axiale nord - sud internationale Moerdijk (Pays-Bas) - Anvers - Lierre - Louvain - Wavre - Ottignies - Charleroi-Ouest - Walcourt - Mariembourg - Treignes - Vireux-Molhain (France) afin de permettre notamment au bassin charbonnier et sidérurgique de Charleroi l'accès le plus court au port d'Anvers. Vers l'est, le *Grand Central Belge* disposait d'une ligne ouest - est joignant Anvers à l'Allemagne via Lierre, Aerschot, Hasselt, Maastricht, Schin-op-Geul et Aix-la-Chapelle.

Mais cette dernière liaison ne donnait pas toute satisfaction. Le *Grand Central Belge* chercha dès lors à disposer d'une relation plus courte encore entre Anvers et la Ruhr, dont le potentiel économique - sidérurgique notamment - était en plein développement. Il profita de ce que l'une de ses sociétés constitutives - la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique - disposait depuis 1869 d'une concession d'établissement d'une relation ferrée entre Anvers et Gladbach, par le nord de la Campine, pour mettre la main sur l'exploitation du futur *Rhin de fer* (cfr *Le Rail* 7/2002).

C'est ainsi qu'un traité belgo-néerlandais, signé le 13 janvier 1873, reconnut la Société du chemin de fer du nord de la Belgique concessionnaire du *Rhin de fer* et le *Grand Central Belge* son exploitant. De ce fait, le *Grand Central Belge*, préfigurant l'Europe, disposa d'un réseau de voies ferrées d'un total de 767 km, réparti dans quatre pays : 607 km en Belgique, 5 en France (Treignes - Vireux-Molhain et Doische - Givet), 35 en Allemagne et 120 aux Pays-Bas.

Grâce à la construction du *Rhin de fer*, Mol fut desservi par chemin de fer dès le 27 mai 1878 et devint ensuite la gare de passage d'un chemin de fer international, puisque des



R. MARIGNANNE

Les installations fixes sont aussi concernées par les travaux de modernisation. Le séculaire bâtiment de la gare sera remplacé.

trains directs circulèrent aussitôt entre Anvers et la Ruhr, aussi bien pour le transport des voyageurs (des liaisons Anvers - Dortmund par voitures directes !) que pour celui des marchandises. Ce nouveau courant de trafic fut une source de profits croissants au grand bénéfice des actionnaires de l'exploitant.

Rapidement, le *Grand Central Belge* fit construire le bâtiment actuel de la gare de Mol. D'un type standard, il était flanqué d'une remise à locomotives, dont la fermeture n'intervint qu'en 1966 !

À la fin du XIX^e siècle, les autorités belges favorisèrent la nationalisation d'un maximum de lignes de chemin de fer. L'unification du réseau, dont une étape essentielle fut par ailleurs la création de la SNCB en 1926, fut dictée non seulement par des raisons économiques, mais aussi stratégiques et politiques : les tensions entre la France et l'Allemagne étaient de plus en plus fortes et la Belgique tenait à préserver la neutralité à elle imposée par les grandes puissances qui lui avaient accordé son indépendance en 1830. La maîtrise du ...

L, LA RENAISSANCE

réseau de chemin de fer par l'État paraissait indispensable.

Le *Grand Central Belge* fit les frais de cette opération : il fut racheté par l'État le 10 février 1897, et l'exploitation du *Rhin de fer* reprise par la Compagnie des chemins de fer de l'État à la même époque.

LA LIGNE MOL - HASSELT, UNE MOSAÏQUE

Mol, c'est aussi la bifurcation de la ligne vers Hasselt. À la différence de la ligne axiale Anvers - Neerpelt, section du *Rhin de fer*, l'actuelle relation Mol - Hasselt résulte en fait de l'assemblage bout à bout de sections de ligne qui n'avaient pas la vocation première de relier Mol au chef-lieu du Limbourg. Ainsi, la plus ancienne section de cette ligne, entre Hasselt et Houthalen a été ouverte le 20 juillet 1866 comme tronçon de la défunte ligne internationale 18, Hasselt - Neerpelt - Achel - Eindhoven : œuvre de la compagnie privée *Liégeois - Limbourgeois*, cette ligne avait pour vocation d'établir une liaison directe entre le bassin sidérurgique et houiller liégeois et les Pays-Bas.

Le 27 juillet 1878, le tronçon Mol - Bourg-Léopold fut à son tour mis en exploitation, comme partie de la ligne 17, Mol - Bourg-Léopold - Diest. Cette ligne était en fait la partie nord d'un axe Tirlemont - Mol, ouvert par l'État le 27 mai 1878, afin d'irriguer une région jusqu'alors privée de transports en commun.

C'est enfin le 1^{er} juillet 1925 qu'Houthalen, puis Heppen furent reliés à Bourg-Léopold, dans le cadre de l'équipement du bassin houiller limbourgeois après sa mise en exploitation après la Première Guerre mondiale.

Bref, l'actuelle ligne Mol - Hasselt correspondait il y a plus d'un siècle à des intérêts économiques et humains très différents.

LE NOEUD FERROVIAIRE DE MOL AU XX¹ SIÈCLE : UNE ÉVOLUTION CONTRASTÉE

Après la Première Guerre mondiale, le *Rhin de fer* tomba progressivement en désuétude. Pourtant, la ligne Neerpelt - Mol - Herentals garda toute son importance tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises. Pour les voyageurs campinois, les mines du Limbourg et le port d'Anvers étaient deux bassins de main-d'œuvre très importants. Pour le trafic des marchandises, il fallait assurer la liaison entre les différentes entreprises vouées à la chimie et aux métaux non ferreux embranchées notamment entre Neerpelt et Mol d'une part, les mines du Limbourg et les installations portuaires d'Anvers, d'autre part.

Quant à la ligne Mol - Hasselt, elle a perdu une bonne partie de son importance à partir de 1980 à cause de la disparition du trafic consécutive à la fermeture des mines de charbon du Limbourg. La section Mol - Bourg-Léopold a dès lors été mise à simple voie. Vers 1995, ce fut le tour de la section bifurcation Zonhoven - Zolder, puis Beringen-Mines - Bourg-Léopold. Il n'y a plus de double voie qu'entre Zolder et Beringen-Mines.

Subsiste encore la desserte épisodique des installations militaires de Bourg - Léopold.

La section Mol - Neerpelt a perdu son trafic voyageurs en 1953, dans le cadre d'une vaste opération de rationalisation d'un réseau belge concurrencé par les moyens de transport individuels. Vingt-cinq ans plus tard, en 1978, la SNCB se rendit compte que la situation socio-économique le long de cette section avait changé : la population s'était accrue, notamment à Lommel et à Overpelt-Neerpelt. Étant donné l'insuffisance d'emplois sur place, les travailleurs se voyaient

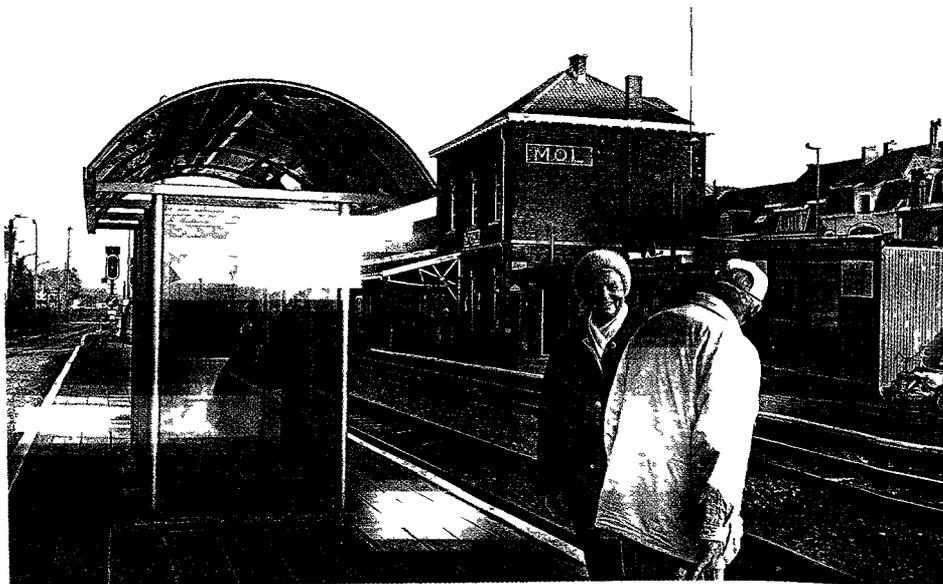
**Les quais étriqués actuels seront élargis,
rehaussés et allongés afin de recevoir les
trains les plus longs aux heures de pointe.**

LES VICINAUX À MOL

Dans la grande tradition belge, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux compléta l'offre de transports en commun à Mol - à partir de 1895 - par une longue ligne de 54 km à voie métrique et à traction vapeur établie entre Turnhout, Mol, Westerlo et Zichem. Cette ligne avait la particularité d'être équipée de quatre files de rails entre la gare de Mol et la sablière, sur une longueur de 3,750 km, afin de permettre l'acheminement des wagons à grand écartement « chemin de fer » vers le site d'extraction. Cette ligne subsista jusque dans les années 1956-1958.

obligés de se déplacer, dans la direction d'Anvers notamment. Aussi, une desserte voyageurs, orientée vers la métropole, fut-elle remise en service entre Mol et Neerpelt à partir du 28 mai 1978. C'est à la même époque que le caractère strictement régional de la ligne Mol - Hasselt, fut redéfini, puisque le chef-lieu du Limbourg était lui-même relié à Anvers par une ligne autrement plus directe et performante en cours d'électrification à l'époque : la relation par les lignes 35 et 16, via Diest et Lierre.

Finalement, l'axe Anvers - Mol - Neerpelt a retrouvé son importance au sein du réseau ferré belge, même s'il fait par-



tie des quelques lignes que la SNCB ne compte pas électrifier à terme : outre son trafic voyageurs fourni, il assure aujourd'hui la desserte des entreprises clientes du chemin de fer à Mol, mais aussi de celles qui sont embranchées entre Mol et Neerpelt. Il y a aussi le train quotidien de minerai mis en ligne entre le port d'Anvers et la fabrique de zinc de Budel, de l'autre côté de la frontière et du village belge de Hamont Et il y a enfin le projet de rétablissement du Rhin de fer, ardemment souhaité par les milieux industriels anversoïses et flamands.

MOL AU XXI^e SIÈCLE : UNE NOUVELLE GARE

Le bâtiment des voyageurs originel de la gare, construit par le *Grand Central Belge*, est toujours en place à Mol : il accuse son âge et ne correspond plus aux impératifs d'une exploitation moderne. L'intérieur offre un aspect désuet digne des années cinquante, malgré de modestes opérations de rafraîchissement. À l'extérieur, les gros pavés arrondis sont toujours de mise, aussi bien côté voies que côté ville, avec une gare d'autobus indigne de ce nom. Pour les voyageurs débarquant à Mol des autorails flambant neufs venant d'Anvers, Neerpelt ou Hasselt, le contraste avec les installations fixes est saisissant.

Aussi, la SNCB met actuellement en œuvre un projet de rénovation totale des installations de Mol. Les travaux ont commencé au mois d'août dernier.

La première phase comprend le renouvellement complet du bâtiment des voyageurs : la tâche des architectes de la SNCB n'a pas été mince, car le site occupé par le chemin de fer est étiré en longueur, tandis que la place de la gare n'offre pratiquement aucun recul.

À côté du bâtiment de gare actuel, côté Herentals, et à la place du parking réservé au personnel et des arrêts d'autobus, prendra place un tout nouveau bâtiment à deux étages, avec une vaste salle d'attente, deux guichets, et un buffet. Une galerie couverte sera aménagée pour protéger les voyageurs des intempéries lors de leur accès aux quais. Une signalétique moderne et automatique d'annonce des trains sera installée. Un vaste système sécurisé de parking pour vélos sera par ailleurs installé. Le nouvel édifice sera prêt pour l'été 2003. Le bâtiment historique actuel pourra alors être démoli.

En 2003, les abords de la gare seront aussi remodelés en partenariat avec la commune et *De Lijn*, qui installera six quais pour le stationnement des autobus. De l'autre côté de la gare, un parking pour voitures sera aménagé.

Enfin, les quais étripés actuels desservant les trois voies de réception des trains de voyageurs et la voie de gare latérale côté Herentals seront réaménagés. Ils seront élargis, rehaussés et allongés, pour recevoir les trains les plus longs aux heures de pointe : jusqu'à cinq autorails série 41 accouplés. Par ailleurs, un bien nécessaire couloir sous voies permettra aux voyageurs de prendre leur éventuelle correspondance en toute sécurité.

Les installations ferroviaires de Mol seront ainsi prêtes pour l'avenir : les trains « IR » Anvers - Neerpelt seront-ils prolongés jusqu'à Hamont ? Un projet de ce type est actuellement à l'étude... D'ici quelques années, une bonne dizaine de trains de fret quotidiens devraient par ailleurs circuler entre Anvers et la Ruhr via la gare de Mol, rétablissant ainsi le *Rhin de fer* pour laquelle elle avait été construite quelque 125 ans plus tôt... •