

DENDERLEEuw - ZOTTEGEM SOUS TENSION

De nombreuses autorités nationales, locales et ferroviaires se pressaient à Denderleeuw le samedi 22 mai pour donner le coup d'envoi au premier train électrique pour Zottegem. Et bon nombre d'usagers étaient venus, tant dans les deux gares extrêmes qu'aux points d'arrêt où les invités montaient dans le train : ils voulaient voir «leur» première rame électrique.

Cet intérêt pour l'événement était à la mesure de son importance pour la région qui, depuis longtemps, connaît avec le chemin de fer une relation privilégiée. Les Dendriens vivent par et autour de leur gare. Des communes telles que Denderleeuw, Burst ou Zottegem, autrefois bourgs peu importants, doivent leur croissance au chemin de fer : grâce à lui, elles sont devenues, dans une région peu productrice d'emploi, des agglomérations de bonne taille.

Les bonnes liaisons ferroviaires avec de grands centres actifs comme Gand et Bruxelles sont vitales ; elles protègent ces

communes du dépeuplement qui frappe d'autres régions moins bien desservies par les moyens de transports publics. Et cela explique l'attention soutenue que les habitants et les autorités ont portée à la modernisation de leur ligne.

L'électrification de la ligne Denderleeuw - Zottegem (20,2 kilomètres de voie double, 2,6 kilomètres de voie annexe et 12 kilomètres de faisceau sous caténaire) est en réalité la phase initiale d'un plan plus vaste qui concerne toute la ligne 89, Bruxelles - Courtrai. Monsieur Van De Meulebroucke, bourgmestre de Zottegem, parla donc le 22 mai d'une «symphonie inachevée» et exprima le vœu que l'électrification se poursuive au plus vite vers Audenarde et Courtrai.

Monsieur Herman De Croo, Ministre des communications, devait d'emblée le rassurer. L'investissement dont on mesurait l'effet ce jour là perdrait toute signification si l'effort n'était pas poursuivi en direction du bout de la ligne.

A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de rouler de Bruxelles à Courtrai en traction électrique. Seul donc le service omnibus entre Denderleeuw et Zottegem est assuré par des rames électriques, à la cadence d'un voyage horaire dans les deux sens. Ces omnibus précèdent le train direct pour Bruxelles, de sorte que les usagers aient une bonne correspondance pour la capitale à Denderleeuw ; dans le sens contraire, c'est l'inverse qui se passe.

Si les directs Bruxelles - Courtrai sont encore tirés par des locomotives diesel, aux heures de pointe, grâce à des rames électriques entre Bruxelles et Zottegem, la SNCB offre aux navetteurs un plus grand confort dans un matériel roulant moderne.

Des travaux aux installations fixes ont accompagné l'électrification : un parking et un passage souterrain construits à Denderleeuw, la courbe de Welle rectifiée au profit de la vitesse, une nouvelle gare, un poste de sectionnement et un passage sous voles construits à Burst, deux ponts remplacés par un seul à Leeuwergerm, et enfin un nouveau bâtiment de service abritant la cabine de signalisation et le passage souterrain prolongé jusqu'à la place de la gare à Zottegem, où la nouvelle gare devrait être achevée au printemps prochain.

Il reste encore à supprimer quelques passages à niveau pour que la vitesse puisse être accrue sur la ligne. Et le travail continue : l'électrification complète de la ligne 89 devrait être réalisée en 1985.

Denderleeuw — arrêtons nous un instant — est un point de convergence. On y arrive — en train — de Courtrai, d'Alost, de Grammont et de Bruxelles. Inversément, on part, de cette gare, dans les quatre mêmes directions.

Les navetteurs sont donc nombreux à Den-

derleeuw. Beaucoup y connaissent, jusqu'il y a quelques semaines, le problème souvent aigu du parcage automobile. Rejoindre la gare en voiture puis prendre le train, c'est une solution intelligente, bien entendu, mais le casse-tête commence lorsqu'il faut abandonner la voiture pour la journée dans le quartier de la gare.

Une solution a été offerte fin mai à ces usagers : Denderleeuw possède à présent un vaste parking, qui débouche par un couloir piétonnier sous voies de l'autre côté de la gare. Ce couloir donne d'ailleurs accès aux quais.

Ce parking contribue à dégager les abords de la gare, où la circulation automobile devient dès lors plus fluide. Il permet peut-être à ceux qui l'avaient déserté de renouer avec le chemin de fer, trouvant de meilleures conditions d'utilisation.

LA DORSALE ACHEVEE

D'Hasselt, on peut rallier Liège par deux voies. Les voyageurs empruntent la ligne 34, tandis que les marchandises décrivent une boucle par Visé, pour descendre alors vers Bressoux et la grande formation de Kinkempois sans traverser l'agglomération liégeoise.

Tout cela se fait désormais en traction électrique : depuis le 23 mai, en effet, le dernier tronçon de la dorsale flamande est sous caténaire, achevant cette grande liaison dont on parlait depuis longtemps.

Ces travaux, les industriels liégeois en attendaient aussi la fin avec intérêt : la liaison avec le port d'Anvers — et les autres ports belges — est à présent réalisée complètement en traction électrique via Hasselt, ce qui ne manquera pas d'apporter quelques avantages au trafic. La mise à double voie

d'un tronçon de 16 kilomètres est de nature à faciliter et accélérer l'écoulement du trafic, tout comme l'augmentation des vitesses que la rectification de l'infrastructure autorise à présent. C'est en tout cas un ensemble de modernisations qui ouvre de nouvelles perspectives au trafic de marchandises sur cet axe. Notons que, la voie ayant été renouvelée, voire doublée, on a choisi de poser des rails longs soudés de deux poids différents : 50 kg par mètre dans le sens Liège - Anvers, 60 kg par mètre dans l'autre sens. Les rails les plus lourds sont appelés à supporter le passage des convois massifs et nombreux de minerais et de combustibles, tandis que le trafic en sens inverse est davantage constitué de rames vides qui achèvent une rotation.

La SNCB a effectué de nombreux travaux à Hasselt, Bilzen, Tongres et Visé. Elle a profité de l'électrification pour remodeler certains tracés, supprimer 9 passages à niveau, construire une nouvelle gare à Visé, jeter à Hasselt, au-dessus de voiries communales et nationale un viaduc de 630 mètres, renforcer la protection à certains passages à niveau qu'il était exclu de rayer de la carte, adapter la signalisation, en particulier en l'automatisant, etc.

Monsieur Bertels, chef de cabinet du Ministre des communications, devait déclarer, au terme du voyage de reconnaissance effectué avec le presse le 17 mai :

«Le Belge d'aujourd'hui se rend-il compte des efforts qui sont faits ? Ceux qui ont déserté le transport en commun dans les années de haute conjoncture vont-ils y retourner ?

Le train doit de nouveau avoir sa chance. Je crois que le chemin de fer sera à même de relever le défi.»

Et Monsieur Flachat, Directeur général de la

SNCB, s'est pour sa part, intéressé au transport de marchandises :

«Par ailleurs, une nouvelle liaison électrifiée est créée pour l'acheminement des trains de marchandises entre le bassin industriel liégeois et le port d'Anvers. La ligne numéro 36 Bruxelles - Liège, dont la vocation voyageurs est plus affirmée, se trouvera ainsi heureusement délestée et un meilleur équilibre créé entre différents courants de transport.

Sans doute le grand public est-il moins sensible aux problèmes liés au trafic marchandises. C'est pourquoi je voudrais insister sur l'importance considérable du secteur ferroviaire aux confins duquel nous nous trouvons. La gare frontière de Montzen, notamment, est l'une des plus importantes du pays. L'électrification de l'antenne vers cette grande plaque tournante de Montzen, prévue pour 1984, améliorera sensiblement les conditions d'exploitation en créant deux importantes liaisons électrifiées entre Anvers et Montzen d'une part, entre Kinkempois et Montzen d'autre part.»

Pour conclure son allocution, Monsieur Flachat ajouta :

«Ainsi donc, petit à petit, la modernisation fondamentale du réseau ferroviaire belge se parachève, ce qui est pour ses gestionnaires signe de foi et d'espérance en son avenir.

Un avenir dont nous savons qu'il sera notamment dominé par d'impérieuses contraintes énergétiques et par une revendication plus affirmée d'une meilleure qualité de la vie. Le chemin de fer est, sans doute, le seul moyen de transport à y apporter une réponse conforme.»

Les 130 kilomètres électrifiés en 1982 (compte tenu de l'axe Mons - Mouscron en janvier) portent à 1760 kilomètres la longueur totale des lignes électriques du réseau belge. Presque la moitié.