

VAL DE DENDRE

Silly/Enghien : victimes de leur succès ?

Les gares de Silly et Enghien accueillent chacune plusieurs milliers de navetteurs par jour. Ce succès est taché par des problèmes de mobilité.

• **Pauline FOUCCART**

La gare de Silly, telle qu'on la connaît aujourd'hui, est relativement jeune comparée à d'autres. Elle n'a en effet vu le jour qu'au début des années 1980. Avant sa création, c'est à l'ancienne gare de Bassilly que les navetteurs se rendaient pour rejoindre la capitale. « La gare de Silly a été créée quand il y a eu un changement sur la ligne 94, c'est-à-dire celle qui relie Halle à Tournai, raconte Christian Leclercq, le bourgmestre de Silly. À ce moment-là, beaucoup de petites gares ont été supprimées. On évoquait à l'époque la possibilité de supprimer la gare de Bassilly, qui glanait déjà un public très large. Cette nouvelle a eu l'effet d'une bombe parmi les navetteurs qui se sont unis pour le maintien de la gare de Bassilly. » Herman De Croo était ministre des Communications à l'époque. « Il ne voulait pas croire que cette gare était à ce point prisée par les navetteurs. Il m'a alors raconté qu'un matin, il avait demandé à son chauffeur de l'y conduire, afin qu'il rejoigne son bureau en train. Le ministre n'a pas trouvé de place assise en première classe. Arrivé à son bureau, il a approuvé la création d'une gare à Silly. » La gare de la commune s'est donc déplacée et retrouvée au milieu des champs. Un endroit qui s'est au fil du temps révélé stratégique. « La

gare de Silly est la plus optimale en termes d'accessibilité. La gare a connu un succès croissant, à tel point qu'on recense le passage d'en moyenne 2 000 navetteurs par jour. Sur les 2 000 personnes qui prennent le train chaque jour, on ne compte que 40 % de Silliens. Les navetteurs viennent surtout d'Ath, du Brabant Flamand, d'Enghien ou de Lessines qui n'a pas de liaison directe vers Bruxelles. »

Un parking bondé

La satisfaction de disposer d'une gare à succès est contrebalancée par l'apparition éminente de problèmes de stationnement. « Il y a quatre ans, la commune a, sur fonds propres, réalisé des parkings de décompression, afin de désengorger le parking. » Ce n'est évidemment pas suffisant. « 182 emplacements supplémentaires sont en cours de réalisation. Le chantier devrait être terminé pour cet été. » La situation devient difficile à gérer pour la petite commune, qui a demandé à IDETA d'analyser la possibilité de créer un nouveau parking sur le terrain qui se situe de l'autre côté de l'actuel parking. « Nous avons demandé à la SNCB d'être partie prenante pour ce projet. Mais ce dernier, s'il se concrétise, ne pourrait pas voir le jour avant plusieurs années, car on ne peut pas prévoir un parking sans penser à un nouvel accès à la N7. Ce parking pourrait



La gare de Silly accueille 2 000 navetteurs par jour. Sa liaison directe vers Bruxelles et son accessibilité séduisent le public.

être relié à cette nationale via un rond-point aménagé entre Silly et Bassilly. Celui-ci permettrait de désengorger le carrefour des Quatre Vents, qui en heures de pointes va finir par être saturé. »

Solution radicale à Enghien

Depuis le mois de décembre, cinq trains par heure relient Enghien à la capitale, parmi eux, trois RER. La gare est ainsi convoitée par plusieurs milliers de navetteurs par jour. Comme à Silly, la question du stationnement pose problème, d'autant que la gare d'Enghien est située en plein centre-ville. « C'est une grande satisfaction de voir que la gare attire du monde et que le RER s'installe petit à petit, affirme Olivier Saint-Amand, le bourgmestre

de la commune. Mais le problème est que le parking n'a pas été prévu en conséquence. Ici, à force de taper sur le clou, on va est passer de 250 à 400 places, mais cela reste faible. » Les rues d'Enghien servent aujourd'hui de parking pour les navetteurs. « La situation est devenue tellement insupportable que nous avons imposé une zone bleue dans tout le centre-ville, afin de mettre la pression à la SNCB et qu'elle s'intéresse enfin à notre problème. » Et c'est chose faite, car le ministre Bellot a annoncé qu'il réserverait 500 000 € pour des travaux, et notamment pour le parking. « On ne connaît pas la nature de ces travaux. La gare étant en plein centre-ville, la SNCB préconise depuis les années 2000 la création d'un parking à étages, mais ce pro-

jet a toujours été remis. Je doute que les 500 000 € soient suffisants pour ce type de projet. » La commune privilégie quant à elle la réouverture d'un arrêt à Saintes, entre Enghien et Halle, depuis 2008, mais la SNCB a toujours refusé cette demande. « L'endroit est idéal, à côté de la sortie d'autoroute, à proximité du zoning et avant le goulot d'étranglement de Halle. Ce nouvel arrêt permettrait de désengorger le centre-ville d'Enghien et on pourrait aménager des parkings sur les prairies à des coûts moins importants. » Depuis l'installation de la zone bleue en centre-ville, la SNCB a annoncé qu'une personne allait étudier la demande de la commune. « C'est la première fois en dix ans. » Affaire à suivre... ■

La gare de Leuze a voyagé depuis Tournai

• **Pierre-Laurent CUVELLER**

Chaque jour, des milliers de navetteurs transitent par la gare de Leuze, qui fait office de point de passage obligé sur la très fréquentée ligne 94 (Tournai-Bruxelles). En dépit de cette affluence, ceux qui franchissent les portes du bâtiment de la SNCB ne le font plus que pour s'abriter, ou presque. S'il reste bien un guichet ouvert le matin pour l'achat des billets et l'abonnement parking, l'endroit apparaît bien vide et peu animé depuis la fermeture de la petite librairie.

Le blason de Tournai figure toujours sur la gare

De l'extérieur, la gare de Leuze semble figée dans le temps. Il faut dire que son visage, certes rafraîchi à plusieurs reprises, a relative-

ment peu évolué en plus d'un siècle. Saviez-vous à cet effet que l'actuelle gare de Leuze, que l'on doit au grand architecte Bruno Renard, a voyagé depuis Tournai, sa ville d'origine ?

Devenue trop exigüe pour la cité des cinq clochers, l'infrastructure, bâtie en 1840, fut démontée pour être reconstruite de 1883 à 1887 dans la cité bonnetière.

Cette histoire commune entre les deux villes, on en retrouve encore des traces sur l'ouvrage du Tournaisien Bruno Renard, qui marqua son temps de par ses nombreuses constructions dans le style néoclassique, à l'image de l'ancien charbonnage du Grand-Hornu. Les plus observateurs

auront peut-être remarqué qu'au sommet de plusieurs colonnes de la gare de Leuze figure toujours le blason sculpté de la ville de Tournai.

« À l'origine, le site comprenait également une gare de marchandises (rasée en 2003) à l'emplacement de l'actuel parking de la SNCB », nous ap-

prend Frédéric Delforge, le vice-président du cercle d'histoire et d'archéologie de Leuze.

Véritable point stratégique pour les troupes allemandes durant la guerre, la station fut assez épargnée par les deux grands conflits mondiaux, même si quelques bombes sont tombées à proximité. ■



Le visage de la gare de Leuze n'a pas beaucoup changé en un siècle.