

Le circuit Ford de Lommel

Author : otesanekvinz

Date : 24 février 2014

La Campine est réputée comme « paradis des cyclistes ». C'est tellement vrai que même les circuits automobiles leur sont consacrés, un jour par an. À Lommel, le circuit de test auto est exclusivement dévolu aux vélos et aux skateurs, à l'occasion du « LPG Fietsdag » ou « journée cycliste du Lommel Proving Ground »



On ne sait pas ce que deviendra le circuit après la fermeture de Genk en 2014. Il fallait donc profiter du dimanche de Pentecôte pour tester sa bécane dans les virages et les collines artificielles du « *Lommel Proving ground* » (LPG, ça ne s'invente pas). À « De Kroon », le plus vieux troquet de Lommel (il a fêté son centenaire en 2002), la conversation du jour n'est plus le drame de Sierre, l'accident d'autocar qui a frappé une école de la petite cité campinoise le 13 mars 2012, mais un sujet plus traditionnel : le beau temps, de retour dans un mois de mai pour le moins pluvieux. Joueurs de cartes, cyclistes amateurs, chalands du marché, collégiens de sortie font vivre cet établissement hors du temps, qui n'a connu que trois exploitants en 111 ans d'existence, ce qui est atypique dans l'horeca. Les jeunes continuent à fréquenter l'endroit, malgré la présence de nouveaux lieux plus « tendance », plus « lounge ». Peut-être pas pour les rubans tue-mouches qui pendent du plafond ou le vieux poêle surélevé sur un podium, mais peut-être parce que le prix des bières est lui aussi resté « comme avant ».

Le circuit automobile de Ford se trouve au sud, à l'écart de la ville. En 1964, Ford conclut un accord avec la ville de Lommel pour développer une piste d'essai dans le « Kattenbos », une

lande largement plantée de conifères. La grande richesse de la Campine, c'est la place, les surfaces planes propices à l'industrie. Dans le Kattenbos, personne n'est gêné par le circuit de test. Les voisins les plus proches, ce sont les soldats allemands qui reposent dans le cimetière militaire, en bordure du bois. Les amoureux de la nature pourraient regretter que soient sacrifiés plusieurs kilomètres carrés de landes, qui plus est pour y faire rouler des bagnoles. Malgré les six millions de kilomètres parcourus chaque année (une fois le tour de la Terre chaque jour), l'asphalte du « LPG » voit passer moins de voitures que n'importe laquelle de nos autoroutes.

Le constructeur a décidé de s'installer dans le Limbourg (où il est déjà présent à Genk) car la piste se trouve ainsi à mi-chemin entre ses principaux centres de production en Allemagne et au Royaume-Uni. La piste s'est encore étendue dans les années 2000 et compte aujourd'hui 325 ha et 80 kilomètres de surfaces différentes : bitume, pavés, cailloux, etc. Un parcours artificiellement accidenté sur lequel les Tom Boonen du Pinksterzondag peuvent se mesurer. La petite attraction du jour : la côte à 25% (celle à 30% n'est pas ouverte). Par comparaison, le Mont Ventoux, c'est 11% (évidemment, sur une distance bien plus longue), le Mur de Grammont, 20% et le col de La Redoute, bien connu des amateurs de Liège-Bastogne-Liège, 22%. La signalisation du circuit est plutôt pittoresque, on trouve ici des panneaux insolites, comme celui qui demande de ne pas dépasser les 180 km/h...

Le «LPG» est entièrement clôturé et gardé. Sauf le dimanche de Pentecôte.

C'est ici que sont testées les Ford produites et distribuées en Europe. Durabilité, maniabilité, bruits, performances,... tout est testé. Tous les types de revêtements sont reproduits et toutes les situations de conduite, crevaison comprise, peuvent être simulées. Outre la piste d'essai, l'infrastructure comporte des « chambres d'environnement » et des bassins d'eau douce et même d'eau salée.

Pilotes et ingénieurs sont en nombre variable, selon les modèles à tester. Si on y ajoute le personnel d'entretien et de sécurité, entre 300 et 400 personnes carburent au « LPG ». Comme le constructeur tient à garder un certain secret sur ses modèles qui sont testés ici, le « LPG » est entièrement clôturé et gardé. Il n'est bien évidemment pas ouvert au public. Sauf le dimanche de Pentecôte.



L'annonce de la fermeture de Ford-Genk a jeté un froid. La direction assure que cela ne changera rien pour la piste d'essai de Lommel. Il n'empêche, en octobre, les syndicats mettaient le « LPG » en grève, pour vingt-quatre heures, par solidarité. (Nieuwsblad, 26 oktober 2012) Même si elle n'est pas mentionnée dans les plans de fermeture de Ford, les travailleurs craignent pour leur job. Ils n'ont pas expressément reçu la garantie que la piste n'allait pas fermer. Ils n'ont plus confiance. À Genk, les premières machines-outils, symboles de l'ancrage de Ford dans la région, devraient être démantelées dès septembre, la production de voitures par jour chutant de moitié à partir de cet été. Il y a quelques années, les efforts consentis sur la masse salariale pour assurer l'avenir de Genk jusqu'en 2020 n'auront finalement servi à rien. Sauf sans doute aux intérêts des actionnaires de Ford. Par-dessus le marché, Ford serait engagé dans la construction d'une nouvelle piste d'essai en Turquie...

« LPG » sans pétrole

Rollers et vélos couchés customisés – sans doute la meilleure option pour s'y croire à fond – , buvettes et marchands de crèmes glacées ambulants, donnent au LPG un petit air de village de vacances. Ils sont plus de dix mille à s'y être déplacés aujourd'hui. Bien qu'on soit ici très loin de la côte, Lommel a un petit air marin. Certes, il y a beaucoup d'eau, des canaux surtout. La nature y est relativement bien préservée, bois, tourbières, bruyères et pâturages découpent quelques petites villes et villages. Mais surtout, la Campine, et singulièrement la région de Lommel, est marquée par le sable. Quand on a creusé pour réaliser le canal de Campine, au milieu du XIXe siècle, on a découvert du sable quartzeux. Ce sable blanc a bien vite été exploité et généré toute une industrie, grosses usines extractives, petits commerçants de sable entre autres, qui ont subsisté jusqu'à aujourd'hui.

Peut-être parce qu'elle est peu peuplée, la Campine attira tout ce qui requiert de la tranquillité ou de l'isolement. Les moines y sont venus chercher le calme, notamment à Postel. À l'autre bout du canal de Beverloo, les soldats ont trouvé un terrain propice à leurs manœuvres. Enfin, l'industrie fut la troisième raison du peuplement de la rurale et désertique Campine : briques, argile, mines, industries métalliques firent sa fortune, de quelques-uns du moins. La première centrale nucléaire de Belgique fut établie à Mol qui compte encore un « village atomique ». L'industrialisation se fit à la faveur des imposants canaux de navigation (canal Albert, canal de Dessel, de Kwaadmechelen) qui découpent un paysage fort rectiligne.

Peut-être parce qu'elle est peu peuplée, la Campine attira tout ce qui requiert de la tranquillité ou de l'isolement.

Rectiligne mais fort varié. Le tour du circuit fait, l'exploration des environs immédiats révèle le passé lommelois : agricole, avec le Leyssenmolen comme témoin de la vie rurale d'autrefois, si bien peinte en son temps par Jacob Smits ; militaire et même guerrier, avec le « Baileybrug », pont métallique « provisoire », laissé après le Second Conflit ; industriel, avec les anciennes friches en reconversion, dont subsistent les hautes cheminées. En 1881, une usine de dynamite, « La Forcite » s'établit à Baelen, bientôt reprise par les « Poudreries Réunies de Belgique » (

PRB), qui disposaient de plusieurs sites en Belgique : à Matagne, dans les Fagnes, où les bâtiments abandonnés, envahis par la végétation, font encore la joie des amateurs de paint-ball et d'airsoft ; à Clermont-sous-Huy et à Engis. La demande en dynamite était forte à cette époque, surtout à usage civil, pour les carrières et les mines. On craignait fort les accidents, aussi plaçait-on ces usines dans des zones les plus isolées possibles (quasi en pleine forêt, pour Matagne). À raison, puisqu'en 1975 une énorme explosion à Baelen souffla quatre wagons de marchandises, sur la desserte propre de l'usine PRB, qui étaient chargés de 70 T de TNT. La déflagration fit plusieurs blessés et des dégâts considérables. En juillet 1990, PRB était déclarée en faillite.

Canal historique

Autre entreprise d'origine liégeoise, l'usine de zinc « Vieille Montagne » a été créée à Wezel en 1889 comme succursale de celle de la région liégeoise, fondée en 1837 et dont le siège d'exploitation était à Angleur. Le site changera plusieurs fois de main, « Union minière », « Umicore », « Nyrstar ». Les deux entreprises se trouvaient en bordure du canal de Beverloo, dérivation du Canal Bocholt-Herentals à hauteur de Lommel. La construction de ce canal militaire (1854-1857), sans écluses vu l'absence de relief, devait faciliter le transport de marchandises vers la garnison de Bourg-Léopold. Il servit ensuite aux industries métallurgiques lommeloises ; aujourd'hui, il est exclusivement dévolu à la plaisance. Tout le long, des pêcheurs en veste militaire taquinent le goujon.

Depuis quinze ans, la ville de Lommel, puissamment soutenue par des subventions européennes et flamandes, s'est lancée dans un gigantesque chantier de reconversion du site, après avoir racheté la plupart des terrains. C'est le projet « Kristalpark III », parc industriel équipé de manière ultra-moderne de plus de 1.300 ha, jalonné d'éoliennes. Lommel et ses environs, qui a vu fermer ses industries, comme partout ailleurs, est en pleine reconversion. La région entend tirer parti de sa position stratégique, ses connexions fluviales et ferroviaires avec le port d'Anvers et avec le « Rhin d'acier », qui devrait être rouvert prochainement. Il y a deux ans, à l'occasion du LPG Fietsdag, était inaugurée une piste cyclable flambant neuve, qui traverse le zoning industriel. Dans le Limbourg, on n'oublie jamais les cyclistes.