

# A HASSELT



*Façade du nouveau bâtiment des recettes, avec au premier plan la gare d'autobus.*

## L'importance des installations.

Après le prolongement de la ligne Landen-Saint-Trond, en 1847, on vit arriver le premier train à Hasselt. Grâce à la construction des lignes Hasselt-Maastricht (1856), Hasselt-Eindhoven (1866) et Hasselt-As-Maaseik (1870), Hasselt put bientôt s'enorgueillir de disposer de trois lignes internationales.

Actuellement, chaque jour, 70 trains de voyageurs quittent la gare (vers Landen, Eisden, Herenthals, Liège ou Louvain) et 75 y arrivent, avec un mouvement total d'environ 8.000 unités. En complément, quelque seize lignes d'autobus (S.N.C.B. et S.N.C.V.) relient les communes de la province à son chef-lieu.

Pour ce qui est du transport des charges complètes, Hasselt dispose d'une gare de formation ; la zone qu'elle dessert comprend les gares à marchandises de la province, la gare de Mol (province d'Anvers) et les gares du tronçon Louvain-Diest (province de Brabant).

Pour le transport de messagerie, Hasselt est dotée d'un important centre routier dans lequel sont concentrés les anciens centres de Diest, Waterschei, Saint-Trond et Tongres. Ce centre est chargé de la prise et de la remise à domicile journalières de 18 t de messagerie au départ et de 110 t à l'arrivée ; il dessert 203 communes. Le nombre des envois atteint plus de 600 au départ, plus de 4.000 à l'arrivée.

La gare abrite deux ateliers : l'un où l'on entretient 79 locomotives diesel, l'autre où l'on répare en moyenne 15 wagons par jour.

Au total, plus de 1.400 agents, appartenant à différents services, sont utilisés dans les installations ferroviaires hasseltoises.

## Le développement économique.

Le développement ferroviaire en gare de Hasselt est lié au développement économique de la province de Limbourg d'une part, au développement urbanistique de la ville elle-même d'autre part.

Jusqu'en 1920, l'économie du Limbourg avait une vocation purement agricole. En peu de temps, la province s'est transformée en une zone industrielle, dans laquelle le charbon, récente découverte, occupait le rôle principal. Sur le plan des communications, les chemins de fer se sont étendus dans les années 1925 à 1932 grâce aux raccordements miniers.

Pour pallier le recul progressif de la production de charbon, on mène une politique de développement régional et on exécute d'importants travaux d'infrastructure pour la création de zones industrielles. Dans les communes laborieuses, dont les plus importantes sont Genk, Tessenderlo et Lanklaar, on pose des voies, de sorte que les industries qui s'y implantent peuvent se raccorder au réseau ferroviaire.

Un nouveau trafic de marchandises compensera la perte du transport de charbon par fer. Ainsi, aux usines Ford à Genk, on enregistrait en 1968 quelque 16.813 wagons chargés à l'arrivée et 31.099 au départ, contre respectivement 11.250 et 17.104 en 1965. Selon les prévisions, ces chiffres augmenteront au moins de 50 % dans les années à venir. Du fait du manque de place dans les installations ferroviaires de l'usine Ford, raccordées à la ligne 21 C, plusieurs séries de wagons sont acheminées journalièrement vers la gare de Winterslag. Grâce au raccordement de la ligne 21 A à la ligne 21 C, que l'on projette de réaliser, ces séries de wagons pourraient être acheminées vers la gare de formation de Hasselt. L'éco-

# RÉALISATIONS ET PROJETS

nomie qui résulterait de ce changement dans le courant du trafic est évaluée à 6 millions de tonnes/kilomètres par an.

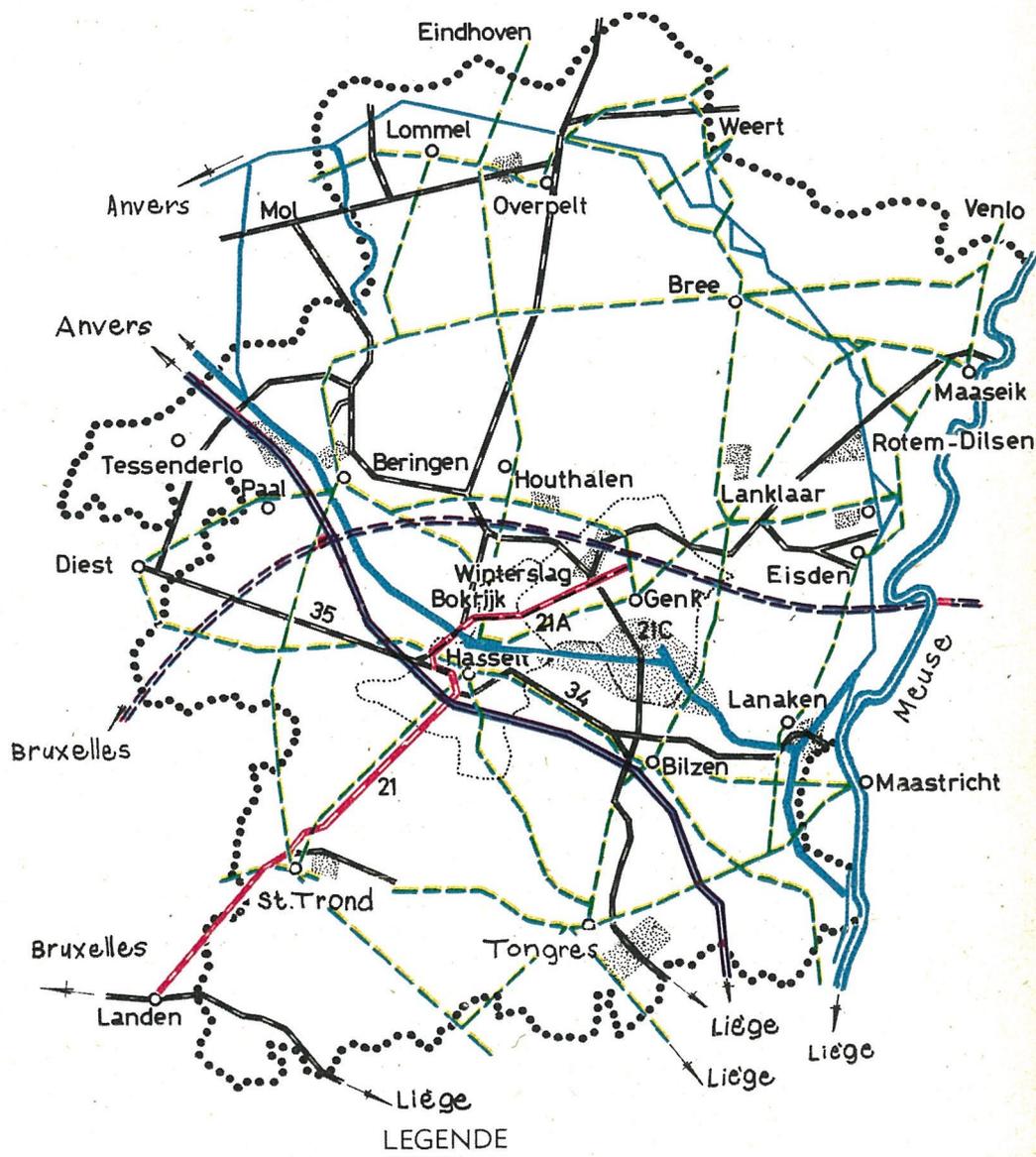
Le développement des communes limbourgeoises a aussi une répercussion importante sur le transport des voyageurs. Le cas de Genk est le plus frappant. Le nombre de ses habitants atteignait déjà 27.000 en 1940 ; il dépasse actuellement 57.000. Des industries importantes s'y sont établies. La commune dispose encore de vastes terrains industriels, tous bien équipés de voies de communication. L'administration communale n'épargne aucun effort pour attirer de nouvelles industries ; elle demande une gare à voyageurs dans le centre de la commune. En prolongeant l'électrification de la ligne 21 A jusqu'à Genk, on permettrait d'instaurer des relations rapides avec Bruxelles et avec Liège, en passant par la gare de correspondance de Landen. Avec un arrêt à Bokrijk durant la saison estivale, cette ligne attirerait pas mal de voyageurs vers ce centre touristique.

A Hasselt même, il faut tenir compte de la croissance explosive du nombre d'habitants dans le quartier de Runkst. De 1920 à 1950, ce nombre est passé de 1.000 à 8.000 ; il est maintenant de 15.000. Ces habitants sont isolés du centre par les voies de chemin de fer, qui coupent la ville en deux.

En 1951, une commission technique envisagea trois solutions : le déplacement des voies (d'après le tracé indiqué en rouge sur le schéma), l'abaissement ou le relèvement des voies (d'après le tracé existant). La solution du relèvement des voies fut retenue.

C'est dans cette perspective qu'on prévoyait le déplacement de la gare de formation vers le nord, l'installation de la nouvelle gare à marchandises sur l'emplacement de la gare de formation à désaffecter et la construction d'un nouveau bâtiment de gare à voyageurs, avec de nouveaux quais.

## PROVINCE DE LIMBOURG - VOIES DE COMMUNICATION



# A HASSELT : RÉALISATIONS ET PROJETS

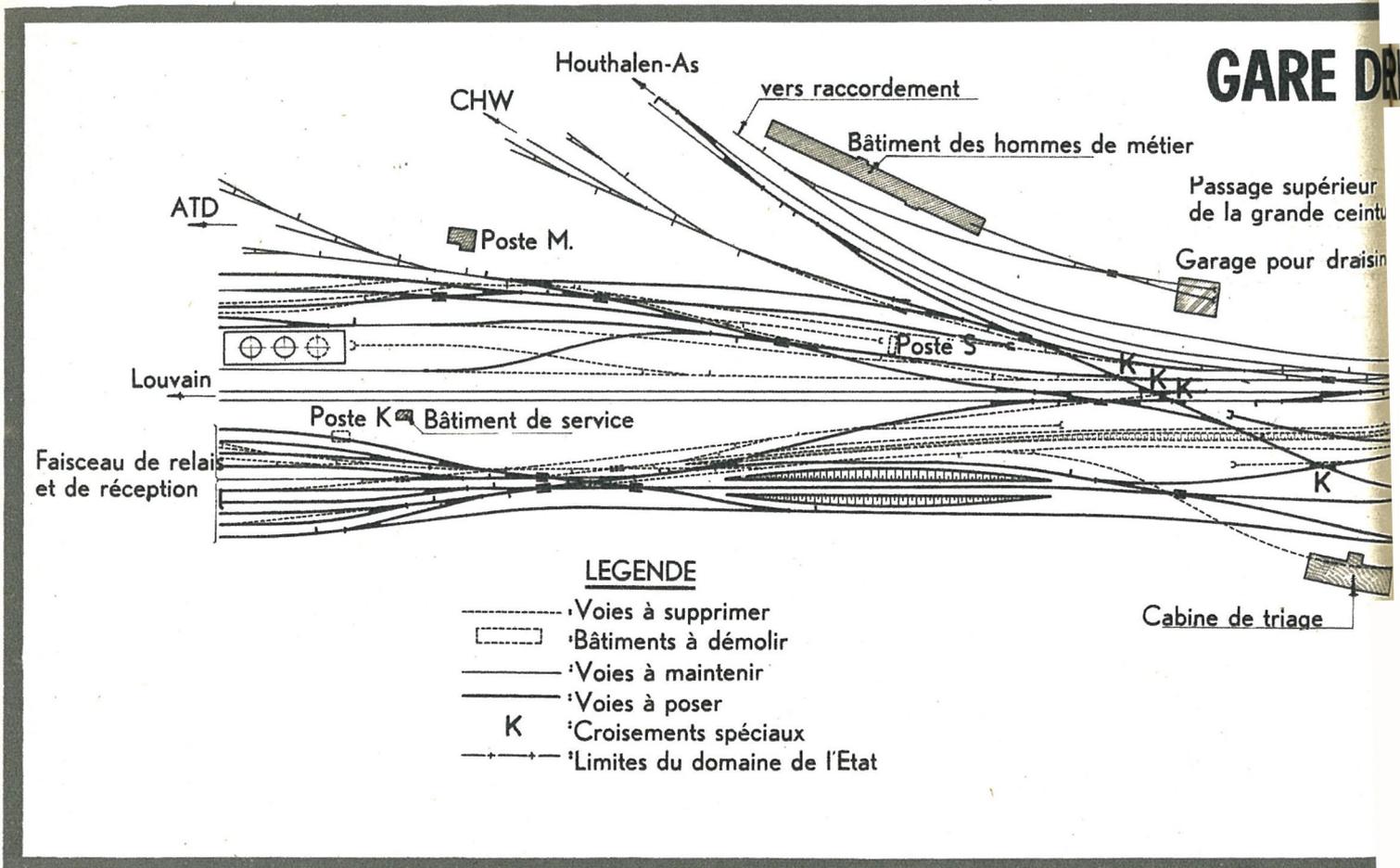
En attendant que la décision fût exécutée, les installations détruites ou endommagées par faits de guerre ne furent déblayées ou reconstruites qu'au strict minimum.

En 1957, le service des Ponts et Chaussées de la province projeta d'établir un passage supérieur pour la chaussée de Saint-Trond. Lors de la réunion qui s'ensuivit et qui avait pour but de supprimer les P.N. 59 (chaussée de Saint-Trond) et 60 (Boomkenstraat), il fut décidé de maintenir les voies au niveau du sol jusqu'à la chaussée de Saint-Trond et de ne commencer le rehaussement de la ligne 34 qu'à partir de ce point. On put enfin commencer la modernisation des installations ferroviaires de la gare de Hasselt.

## Des travaux importants.

Les travaux importants ci-après furent exécutés successivement :

- **Dépôt à locomotives** : construction d'un atelier pour locomotives diesel (1958) avec de vastes dépôts pour gasoil (1965). Les bâtiments administratifs furent achevés en 1969.
- **Atelier de wagons** : construction d'un réfectoire avec lavabos et vestiaires (1959) ; un transbordeur et un atelier de peinture équipèrent l'atelier (1964).
- **Hangar à marchandises** : il a été agrandi deux fois à la suite de la concentration de centres routiers (1954 et 1960) ; une nouvelle adjudication a été décidée pour un nouvel agrandissement.
- **Gare d'autobus** : la première partie fut inaugurée le 8-7-58 ; une extension a été réalisée en 1962.
- **Bâtiments de la direction de la Voie** : le garage pour draines et le bâtiment pour les services du contre-maître et des hommes de métier datent respectivement de 1960 et de 1963.
- **Travaux d'électrification** : à l'occasion des travaux d'électrification de la ligne 21, une sous-station a été construite (1959) ; sa puissance énergétique a été calculée pour permettre d'alimenter en courant les lignes 34 et 35 si elles étaient électrifiées.
- **Installations de la gare** : les quais (1960) et les auvents des quais (1963) ont été renouvelés, et fina-



lement le nouveau bâtiment de la gare a été érigé (1965).

**Équipement électrique** : à la suite de l'équipement de la cabine électrique (block 19), la cabine 1 (à la passerelle) fut supprimée, et le poste de block 2, à la bifurcation Zonhoven (canal), fut transformé en poste satellite du block 19.

### Nouvelle gare de formation.

En raison de ses voies de triage et de formation trop courtes, et des courbes trop prononcées, les installations de la gare de formation ne répondaient plus aux exigences.

Les bâtiments de service pour les signaleurs et les manœuvres étaient vétustes ; leur renouvellement s'imposait.

La modernisation de la gare était aussi nécessaire en raison de l'augmentation progressive du nombre moyen des wagons triés chaque jour.

En accord avec la direction E, le service 36 a élaboré un plan comprenant l'augmentation, de 7 à 10, du nombre des voies du faisceau de relais (1), le raccordement de ce faisceau avec le faisceau de triage au moyen de trois voies, dont la médiane à dos d'âne, et la pose

d'un nouveau faisceau de triage de 23 voies, réparti en cisaille.

La nouvelle cabine de triage sera aménagée pour permettre le triage automatique de la tête de faisceau côté Diest.

A cette fin, les aiguilles sont équipées de moteurs à desserte rapide. Toute la tête du faisceau de triage est divisée en rails isolés. Plusieurs joints de rail collés ont même été incorporés dans les rails de raccord courbés.

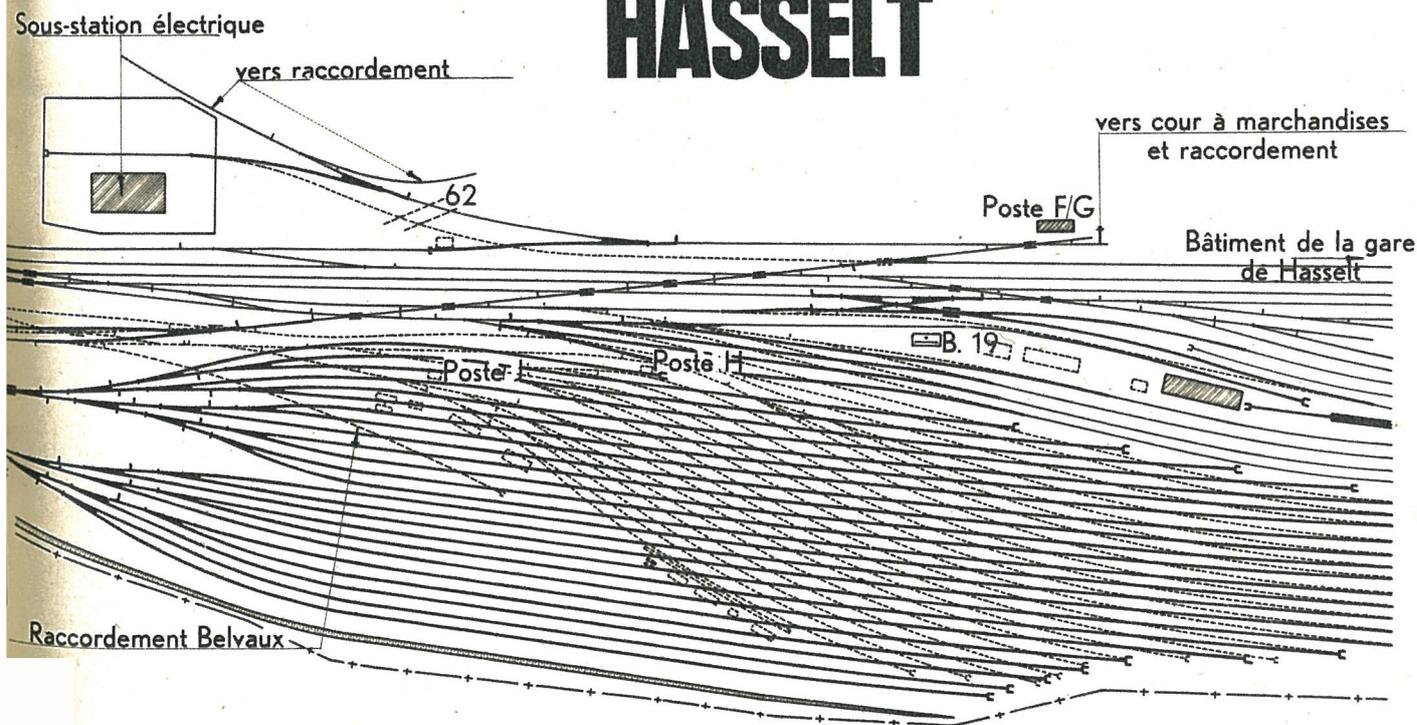
L'intervalle dans les rails isolés tient compte du fait que les wagons d'un empattement maximal de 14 mètres sont susceptibles d'être manœuvrés par gravité. Avant le dos d'âne, direction faisceau de relais, se trouve un rail isolé de 14 mètres de longueur, pour la détection des wagons dont l'empattement est supérieur à 14 mètres. Un élément de détection complémentaire pour le passage des tranches est placé à hauteur du rail isolé qui protège l'aiguille de tête.

La tête du faisceau de triage est équipée des signaux d'entrée et de sortie nécessaires ainsi que d'un signal de triage placé à grande hauteur, compte tenu de la construc-

(1) Faisceau où se garent éventuellement les trains de marchandises directs empruntant les lignes 34 et 35, soit pour éviter des trains de voyageurs ou des trains de marchandises recommandés, soit pour le relais de locomotive ou de personnel.

## TRIGAGE ET DE FORMATION

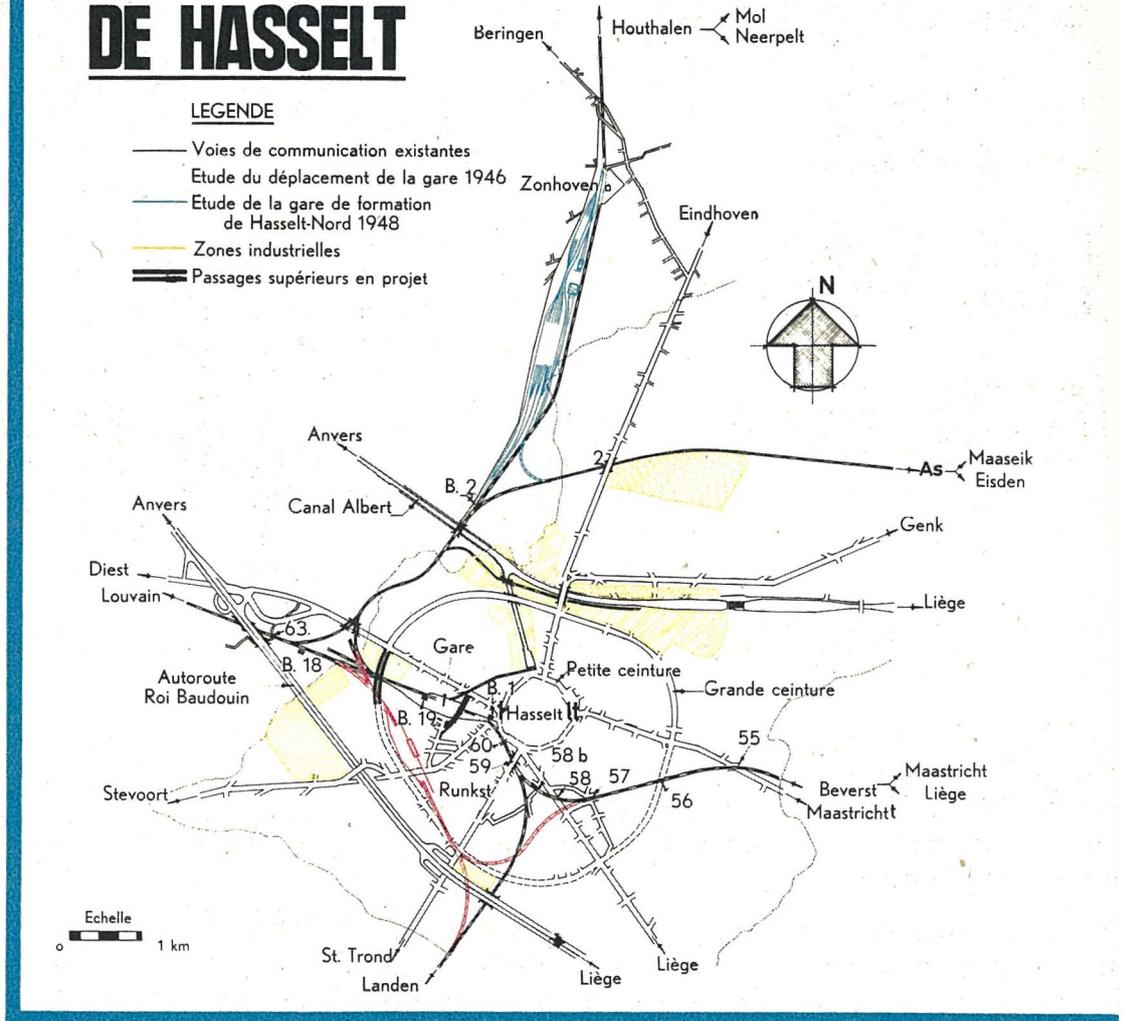
# HASSELT



# VILLE DE HASSELT

## LEGENDE

- Voies de communication existantes
- Etude du déplacement de la gare 1946
- Etude de la gare de formation de Hasselt-Nord 1948
- Zones industrielles
- ▬ Passages supérieurs en projet



Plan de la ville de Hasselt et de ses environs, avec en particulier le quartier de Runkst. En noir : les chemins de fer, d'après leur tracé actuel, avec une numérotation des passages à niveau. En rouge : le tracé de la déviation projetée en 1947 ; en bleu, la nouvelle gare de formation projetée à cette même occasion. En gros traits doubles : les passages supérieurs qui doivent franchir la ceinture et la nouvelle voie d'accès de Runkst vers Hasselt.

tion du passage supérieur prévu pour franchir la grande ceinture autour de Hasselt.

En établissant le projet d'éclairage de la gare de formation, il a fallu tenir compte de ce passage supérieur. On érigea, de part et d'autre du pont, un pylône de 18 mètres de hauteur, dirigé de telle façon que la lumière ne provoque pas d'éblouissement sur la route.

Lors de l'élaboration des projets d'éclairage, il a fallu tenir compte aussi du pont qui, surplombant la gare à voyageurs, constituera une nouvelle liaison avec Runkst.

### Amélioration de la sortie côté Liège.

Dans cette sortie se trouvent, en voie principale, dans des courbes de 252 à 400 mètres, quatre aiguilles rigides articulées. Ces aiguilles, qui subissent un travail intense, doivent être renouvelées trois fois par an.

D'après le nouveau plan, ces quatre aiguilles se trouveront dans une courbe minimale de 800 mètres et seront remplacées par des aiguilles élastiques. La périodicité du renouvellement sera reportée à 5 ou 6 ans.

\*  
\*\*

A l'exception du bâtiment provisoire du préchauffage des trains et de l'atelier des wagons, tous les bâtiments de service ont été renouvelés. Le premier disparaîtra quand le préchauffage se fera à l'électricité ; le sort du deuxième dépend de la réorganisation des ateliers de wagons du réseau. D'importantes dépenses seront encore consenties pour la suppression des passages à niveau restants de la ligne 34 situés sur le territoire de la ville.

Ainsi, Hasselt sera bien équipée pour une longue période.

B. DHAENENS.