

# la ligne 35 : **Louvain – Hasselt**

## **Genèse**

La ligne Louvain-Hasselt peut s'enorgueillir d'un passé illustre. Elle a, en effet, été constituée par le croisement de deux lignes internationales du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, le tronçon Louvain-Aerschot faisait partie de la ligne Louvain-Herentals, qui était elle-même une partie de la liaison France – Pays-Bas, via Erquelinnes – Charleroi – Wavre – Louvain – Herentals – Turnhout – Weelde.

Déjà en novembre 1852, Erquelinnes et Charleroi voyaient passer leur premier train, tandis que Louvain ne fut raccordé à la ligne qu'en 1855. De l'autre côté, le tronçon de ligne Lierre – Turnhout fut également mis en service en 1855. Le 24 juin 1853, le ministre des Travaux publics de l'époque fut autorisé à donner la concession de la ligne Louvain – Herentals.

Il ne manquait dès lors plus qu'un seul maillon à cette ligne internationale. La concession en fut accordée le 2 juillet 1861 à la SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique. C'est finalement le 26 janvier 1863 que le premier train en partance de Louvain arriva à Aerschot pour continuer ensuite sa route vers Herentals. La Société de l'Est-Belge se chargeait de l'exploitation des lignes faisant partie de la SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique. A cette dernière, on garantit un minimum de 7 000 F par année et par kilomètre pour le tronçon Louvain – Herentals. Deux ans après, les Louvanistes pouvaient enfin se rendre à Hasselt ou à Anvers via Aerschot.

En 1852, la Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht proposait au gouvernement le prolongement jusqu'à Anvers de la ligne projetée Maestricht – Hasselt via Diest et Aerschot.

La réalisation de ce projet d'une conception très rationnelle aurait sans

aucun doute contribué au développement économique de notre pays, surtout en raison du trafic de transit entre les ports belges et l'Allemagne. Le rejet de cette demande de concession se fondait sur l'égoïsme borné de l'Etat belge. Ce dernier exploitait, il est vrai, la ligne Anvers – Rhin, appelée « Rhin de Fer » passant par Herentals – Mol – Neerpelt, et craignait la concurrence d'une liaison internationale sensiblement plus courte. Finalement, le gouvernement dut s'incliner face aux nombreuses pétitions de plusieurs communes intéressées et du conseil provincial du Limbourg ainsi que devant l'évidence économique. Le tronçon Aerschot – Diest, le premier à être posé, fut ouvert à l'exploitation le 1<sup>er</sup> février 1865. Son trafic était soumis aux conventions suivantes :

- la Société de l'Est-Belge devait recevoir, par an et par kilomètre, 5 000 F des recettes brutes;
- l'Etat, de son côté, recevait l'excédent des recettes, mais avec un maximum de 5 000 F;
- le produit restant devait être réparti moitié-moitié entre l'Etat et la société concernée.

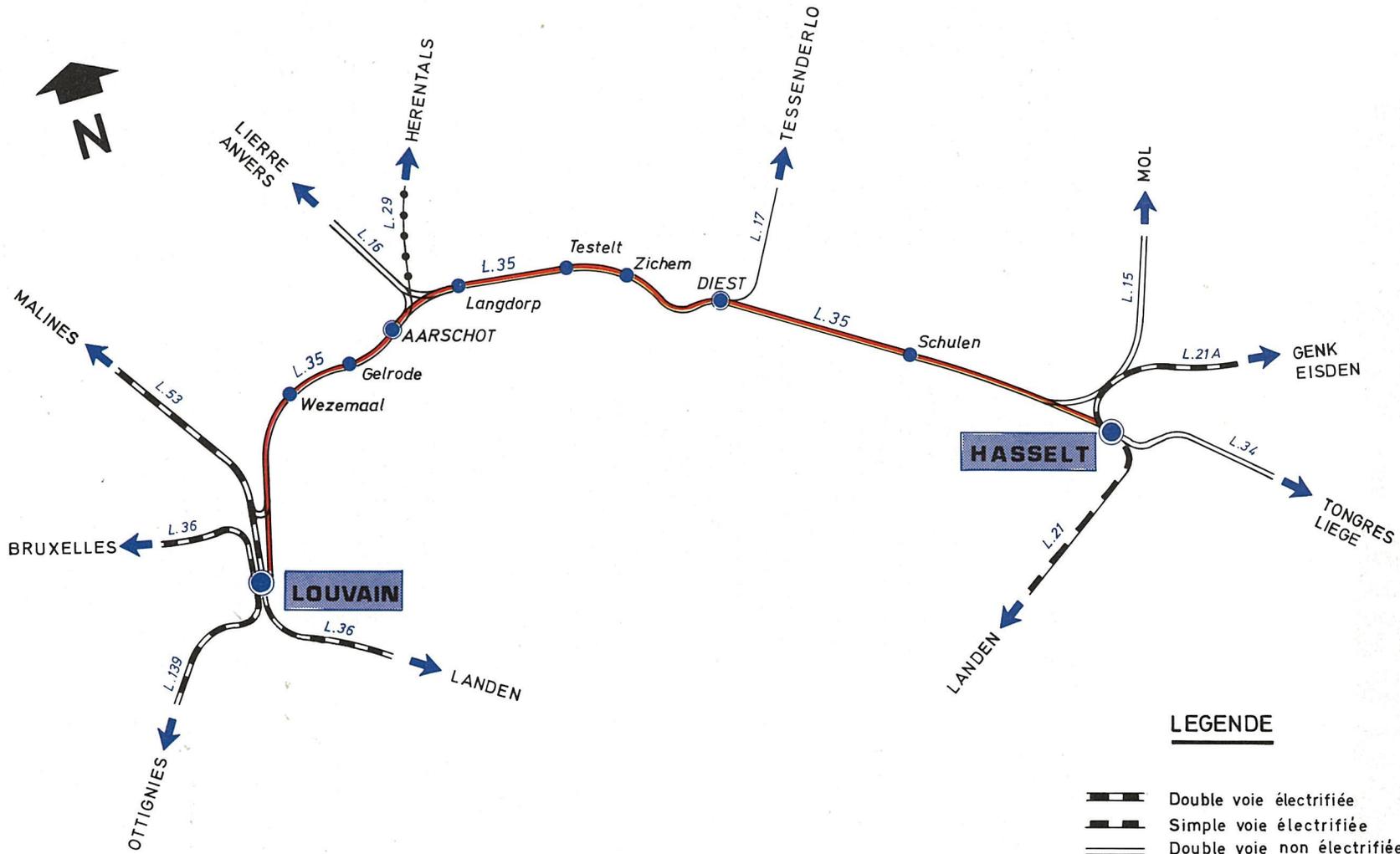
La concession du tronçon Diest – Hasselt de même que celle du tronçon Lierre – Aerschot de la liaison Anvers – Maestricht, fut également accordée à la SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique. Le cahier des charges prévoyait des rails de 34 k au mètre courant et du matériel roulant de fabrication belge.

Le trajet complet Anvers – Hasselt fut ouvert à l'exploitation pour les voyageurs et les marchandises en été 1865. La SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique, reprise d'abord par la Société Anvers – Rotterdam, passa ensuite au Grand Central Belge, qui fut repris à son tour par l'Etat en 1897.

## **Importance de la ligne 35**

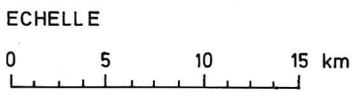
Située dans l'ensemble du complexe ferroviaire existant, on pourrait considérer la ligne 35 comme une ligne plus ou moins méconnue. Elle joue cependant un rôle prépondérant, tant en ce qui concerne le trafic voyageurs que celui des marchandises, et son importance au sein du réseau SNCB n'est nullement négligeable. Il est vrai que pour ce qui est de son trafic voyageurs, d'autres lignes pourraient se targuer d'un nombre plus important d'usagers. La ligne 35 se distingue cependant par le plus grand nombre de voyageurs par arrêt de train (43), alors que la moyenne du réseau pour l'année 1976 n'est que de 19 voyageurs. A noter que les mesures de rationalisation prises au cours des années cinquante, entraînant pour les gares à faible trafic voyageurs l'instauration de services d'autobus, ont joué un rôle important dans l'établissement de cette moyenne. D'autre part, le service actuel des trains est axé surtout sur les besoins des navetteurs. Aussi, grâce à la distance plus étendue entre les points d'arrêt, la vitesse commerciale des trains (56 km/h) est-elle plus élevée que celle des trains circulant sur la plupart des autres lignes ayant la même vitesse de référence.

En ce qui concerne le trafic marchandises, la ligne 35 connaît évidemment une utilisation intense en tant que tronçon de l'axe ferroviaire Anvers – Montzen. D'autre part, elle constitue la voie la plus importante de trafic des charbonnages et des industries limbourgeoises de la zone Hasselt – Genk. Il n'est dès lors pas étonnant d'apprendre que le trafic annuel des marchandises (1975) atteint près de 20 millions de tonnes brutes kilomètres sur le tronçon Aerschot – Hasselt, si bien que ce dernier peut être considéré comme un des tronçons comportant le chiffre le plus élevé de



**LEGENDE**

- Double voie électrifiée
- Simple voie électrifiée
- Double voie non électrifiée
- Simple voie non électrifiée
- Ligne à exploitation simplifiée



toutes les lignes reprises au plan décennal 70-79 pour l'électrification du réseau.

### L'électrification

L'électrification de la ligne 35 offrira des perspectives favorables pour le trafic voyageurs entre Louvain et Aerschot et entre Aerschot et Hasselt au moment où les gares situées sur ces tronçons seront mieux desservies. Par ailleurs, le service ferroviaire y deviendra plus intéressant pour les voyageurs parce qu'un matériel plus moderne, comportant des caractéristiques de roulage plus favorables et un confort plus moderne, sera utilisé. En outre, la liaison ferroviaire entre deux des villes les plus importantes du pays flamand – Anvers et Hasselt – pourra enfin être desservie d'une manière rapide, si bien que le train ne se trouvera plus dans une position d'infériorité vis-à-vis de l'auto, qui dispose de l'autoroute Baudouin.

D'autres possibilités quant au trafic voyageurs sont encore offertes par la prolongation de l'électrification jusqu'à la ligne Liège – Tongres – Hasselt, ce qui peut offrir des liaisons rapides Anvers – Liège via Hasselt. Une reprise éventuelle du trafic voyageurs entre Hasselt et Maestricht, réclamé déjà dans certains milieux limbourgeois, pourrait avoir également une répercussion sur la clientèle de la ligne 35. Cette répercussion peut se comparer à l'influence du trafic de l'antenne ferroviaire vers Genk qui, hormis la liaison directe de et vers Bruxelles – comportant pour les voyageurs de Genk un changement de train à Hasselt – offre une relation rapide avec le centre d'Anvers. Le trafic marchandises sur les lignes électrifiées s'intensifiera tout d'abord

par le transport de minerais entre le port d'Anvers et Liège, acheminé actuellement par les trains électriques utilisant la ligne 36, et sera également dirigé via Aerschot et Hasselt. Dans cette perspective, les rails de 50 k/m de la ligne d'Anvers à Visé sont remplacés sur les lignes distinctes par les rails-VIC de 60 k/m.

A la suite de cette nouvelle orientation du trafic, la ligne Bruxelles – Liège qui connaît un trafic voyageurs très intense, sera allégée au profit de la ligne 35, pour laquelle le trafic marchandises passerait de 20 millions de tonnes brutes/km par kilomètre à environ 26 millions de tonnes brutes/km. En plus des minerais, cette ligne transportera principalement du charbon, des produits métallurgiques, des voitures, des pièces de rechange d'autos et des conteneurs.

Comme telle, la ligne 35 n'a donc pas uniquement une importance locale ou régionale limbourgeoise, elle constitue un des axes de transport les plus importants, tant pour le bassin industriel liégeois que pour le port d'Anvers. Pour le port d'Anvers, elle représente d'ailleurs la liaison principale avec le réseau allemand et avec une grande partie de l'hinterland européen, si bien que la ligne 35 n'a pas seulement une importance nationale mais qu'elle est aussi appelée à jouer un rôle important dans le réseau européen.

Ir. G. Daem



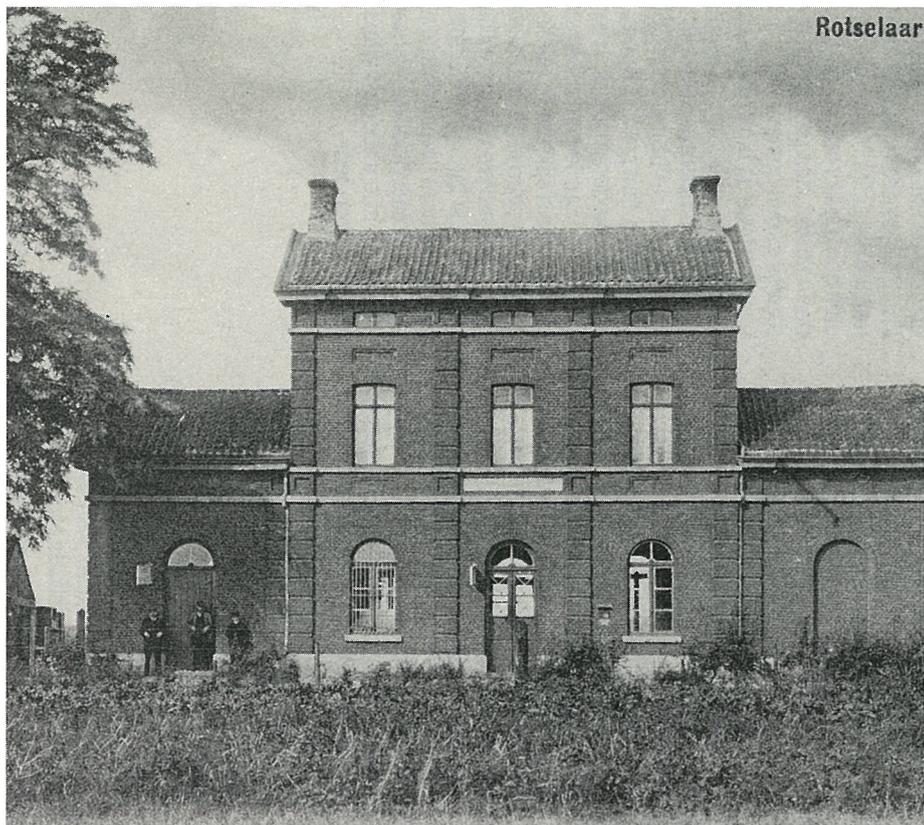
## Caractéristiques Voies

### Avant l'électrification

- Longueur 54 km
- Vitesse de référence 90 km/h
- Zones de ralentissement
  - Louvain 50 km/h
  - Bifurcation Sud triangle Aerschot (vers Hasselt) 60 km/h
  - Hasselt 40 km/h

### Après l'électrification

- Longueur : inchangée
- Vitesse de référence
  - Louvain – Aerschot 120 km/h
  - Aerschot – Hasselt 140 km/h
- Zones de ralentissement
  - Triangle Aerschot 120 km/h
  - Courbe Diest-Molenstede et gare de Diest 120 km/h



## Gares importantes

### ● Voyageurs

Gares comptant à l'entrée plus de 800 voyageurs par jour pour les trains de la ligne 35 (comptage 1977)

Louvain	4 080
Aerschot	2 881
Diest	1 084
Hasselt	885

### ● Marchandises

Gares comptant en moyenne plus de 10 wagons marchandises par jour (arrivée + départ – chiffres 1979)

Louvain	163 wagons
Hasselt	90 wagons

## Ouvrages d'art

### ● Louvain

En vue de l'électrification, la ligne 35 sera rehaussée sur une longueur de 1 592 m (déclivité maximale 12 ‰) afin de pouvoir augmenter la vitesse des trains de voyageurs à hauteur de l'entrée des faisceaux à marchandises et, accessoirement, pour pouvoir séparer les parcours entre les faisceaux marchandises et les lignes 53 et 36 de ceux du trafic voyageurs de la ligne 35.

## Signalisation

### Avant l'électrification

#### ● Pleine voie

Voie normale : système de block par téléphone

#### ● Gares

- Louvain (block 12) : cabine électrique, construite en 1953
- Rotselaar (block 4) : Siemens 1936
- Wezemaal (block 5) : Siemens 1936
- Gelrode (block 6) : Siemens 1944
- Aerschot (block 7 et block 8) : deux postes provisoires tout relais, construits en 1976 à titre de travaux de phase pour le remaniage des installations de voie de la gare.
- Triangle Aerschot (block 9) : cabine tout relais, construite en 1964
- Testelt (block 4) : Siemens 1937
- Zichem (block 6) : Saxby 1924
- Diest (block 8) : Siemens 1947
- Diest (block 9) : Siemens 1958
- Zelem (block 12) : Siemens 1938
- Schulen (block 14) : Saxby 1929
- Kermt-Village (block 16) : Siemens 1938
- Hasselt Bifurcation Ouest (block 18) : cabine tout relais, construite en 1973 lors des travaux de modernisation à Hasselt
- Hasselt (block 19) : poste tout relais, construit en 1962.

### Après l'électrification

- *Pleine voie*

Block automatique pour voie normale et contre-voie avec **blocage matérialisé du sens de circulation.**

- *Gares*

– Pour les gares terminales de Louvain et de Hasselt, on étudie une centralisation des cabines dans un cadre plus étendu que celui de l'électrification de la ligne 35.

– Gare d'Aerschot et triangle d'Aerschot (block 6) : cabine tout relais qui comprend en outre la desserte à distance des postes satellites de Testelt (7.6), Diest (8.6) et Schulen (9.6).

### Installation d'alimentation des caténaires après électrification

- *Sous-stations de traction*

– Louvain  
– Diest  
– Hasselt

- *Postes de sectionnement*

– Aerschot  
– Schulen

### Date d'ouverture des stations (S) et des points d'arrêt (PA)

Hasselt (S)	3/11/1847
Kermt (S)	1/07/1865
Kermt-Village (PA)	1/05/1899
Spalbeek (PA)	1/07/1865
Schulen (S)	1/07/1865
Linkhout (PA)	1/05/1899
Zelem (S)	1/07/1865
Diest (S)	1/02/1865
Zichem (S)	1/02/1865
Testelt (S)	1/02/1865
Langdorp (PA)	1/05/1899
Aerschot (S)	28/02/1863
Gelrode (PA)	3/01/1903
Wezemaal (PA)	3/01/1903
Rotselaer (S)	28/2/1863
Louvain-Formation	1/08/1905
Louvain (S)	10/9/1837

