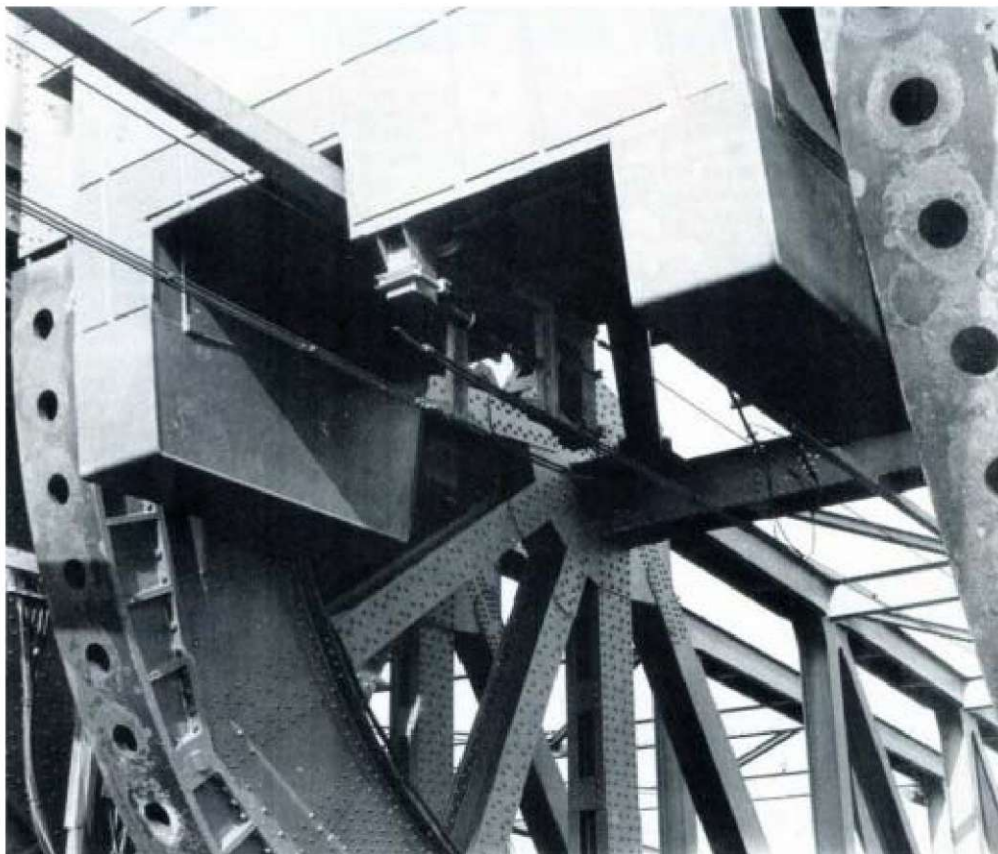


Saint-Nicolas - Malines sous tension

La ligne Saint-Nicolas – Malines a été inaugurée solennellement le 19 mars dernier. Notre service de presse a édité une brochure à cette occasion, dont nous vous présentons ci-dessous un aperçu succinct.

Sommaire ▼

- Un coup d'œil sur le passé
- Une ligne moderne
- Nouvel horaire
- L'avenir



caténaire mobile afin de permettre l'ouverture et la fermeture du pont
(Escaut à Tamise)

▲ Un coup d'œil sur le passé

Peu de personnes savent que la ligne Malines–Saint–Nicolas faisait jadis partie d'une ligne internationale qui reliait Malines à Terneuzen en Flandre zélandaise. Les premiers projets et demandes de concession concernant cette ligne furent introduits en 1860 par l'ingénieur et architecte malinois F.-J. Bauwens.

Trois ans plus tard, le 22 avril, la ligne Malines–Saint–Nicolas fut concédée à F. Lancelot, avocat près la Cour d'appel de Bruxelles. Le 10 septembre 1864, cette concession fut étendue à la section Saint–Nicolas – frontière néerlandaise. Étant donné que Lancelot avait également reçu en concession la section de ligne sise en territoire néerlandais, la compagnie fut baptisée

« Société anonyme du Chemin de fer international de Malines à Terneuzen ».

Les activités de cette société anonyme devaient toutefois être de courte durée. En 1868, le gouvernement belge retira la concession parce que la plupart des travaux n'étaient pas encore exécutés.

Le 16 juin de cette même année, la ligne fut redonnée en concession, mais cette fois, à un collège de 4 personnes formé par Théodore Janssens, Auguste Wouters, Henri Van Berchem et Guillaume d'Hanens ; la dénomination de la compagnie restant inchangée. On entama immédiatement la construction d'une liaison internationale à voie unique. Le 1^{er} avril 1869, un tronçon de 5 km était mis en service entre Sluiskil et Terneuzen.

La section Malines–Schelderbrug (Pont de l'Escaut) à Tamise fut inaugurée le 28 juillet 1870 pour les voyageurs et le 12 septembre pour les marchandises.

Deux mois plus tard, le 11 novembre, les trains purent franchir le pont sur l'Escaut et la liaison ferrée Malines–Saint–Nicolas devint ainsi opérationnelle le 1^{er} décembre de la même année. La ligne internationale Malines–Terneuzen fut solennellement inaugurée le 26 août 1871.

Le siège social du « Malines à Terneuzen » (MT) était établi à Saint–Nicolas.

Comme il y avait déjà à Saint–Nicolas une gare gérée par la Compagnie du chemin de fer Anvers–Gand, on décida de l'utiliser en commun. Le MT dut toutefois pourvoir à sa propre infrastructure, étant donné que la ligne Anvers–Gand avait un écartement différent. Le bâtiment de la gare de Saint–Nicolas se révéla rapidement trop exigü et dut être agrandi en 1875. En 1891, le MT construisit un nouvel atelier destiné à l'entretien des locomotives à vapeur et du matériel tracté.



le pont de Willebroek

Outre la convention conclue avec la compagnie Anvers–Gand, des accords furent passés avec d'autres compagnies de chemin de fer. Le MT croisait en effet d'autres lignes ferrées à Malines, Hombeek, Willebroek, Puurs, Sint–Gillis–Waas, Sluiskil et Terneuzen. Les installations des gares, ainsi que les premiers et derniers kilomètres des lignes étaient exploités en commun. Outre

les trains du MT, les trains du chemin de fer de Gand à Terneuzen circulaient également entre Sluiskil et Terneuzen.

Les ouvrages d'art les plus importants de la ligne internationale Malines–Terneuzen étaient les ponts de Willebroek et de Tamise. Le premier pont de Willebroek fut ouvert à la circulation en 1870.

Quelque quarante ans plus tard, les voies furent rehaussées à Willebroek pour la construction d'un nouveau pont tournant sur le canal maritime. Willebroek fut dotée par la même occasion d'une nouvelle gare. En 1940, le pont de chemin de fer fut gravement endommagé ; il ne put être remis en service que 10 ans plus tard.

Le premier pont sur l'Escaut à Tamise avait 340 m de longueur, il comprenait un élément central pivotant de 2 x 23 m et était destiné exclusivement au trafic ferroviaire et aux piétons. Au cours des deux guerres mondiales, le pont fut rendu maintes fois inutilisable. En 1940, il fut même totalement détruit et il fallut attendre 1956 pour que les trains puissent à nouveau franchir l'Escaut à Tamise. Le 21 janvier 1948, le MT fut repris par la SNCB et les NS. Cette cession prit beaucoup de temps car, d'après les rumeurs, les pourparlers avaient déjà débuté dès 1903.

▲ Une ligne moderne

Afin de permettre l'électrification de la ligne, il se révéla indispensable d'exécuter des travaux tant en pleine voie, que dans l'enceinte et aux abords des gares.

- L'alimentation des caténaires s'effectue à partir de la nouvelle sous-station de traction de Willebroek. La ligne 54 est reliée au reste du réseau électrique via les postes de sectionnement de Saint-Nicolas et de la bifurcation de Heike, installés à l'époque lors de la mise sous tension des lignes Anvers–Gand et Malines–Gand.
- La ligne a été complètement modernisée : ballast, rails longs et traverses en béton, une opération pour laquelle le train de renouvellement P 811 a été mis à contribution. A certains endroits, l'assiette étroite a été élargie afin de maintenir le ballast en place et de garantir une exploitation en toute sécurité.
- La signalisation a été adaptée à la vitesse plus élevée de 120 km/h, tandis que les passages à niveau ont été équipés de demi-barrières.
- La bifurcation de Heike, ainsi que le premier kilomètre de la ligne 54, ont été mis à double voie afin de pouvoir libérer à temps la ligne Malines–Gand en cas de retards sur la ligne 54. La vitesse sur l'embranchement a été portée de 40 à 90 km/h.
- Grâce à la construction d'un passage supérieur à Leest, un passage à niveau a pu être supprimé.
- Étant donné que les contreventements du pont tournant métallique sur le canal maritime à Willebroek empiétaient sur le gabarit électrique, ceux-ci ont dû être rehaussés.

- Outre la construction d'une sous-station de traction à proximité de la bifurcation de la ligne vers Boom et Puurs, l'emplacement de la gare a été redéfini. Une cabine tout-relais a en même temps été installée dans la gare. A Puurs, le schéma des voies a été adapté à sa fonction future de gare de correspondance. Dans un proche avenir, les trains de la relation IR Louvain-Saint-Nicolas donneront correspondance avec les trains en provenance ou à destination d'Anvers, via Boom. Une cabine tout-relais a été également installée dans la gare.
- Le contrepoids du pont-levis sur l'Escaut à Tamise empiétait sur le gabarit électrique, de telle sorte qu'un évidement devenait nécessaire. La caténaire est mobile afin de permettre l'ouverture et la fermeture du pont. A présent, il y a encore deux voies à quai au lieu de 3 et la vitesse autorisée a été portée à 60 km/h. Un poste tout-relais a été installé dans la gare.



la sous-station de traction de Willebroek

▲ Nouvel horaire

Depuis le dimanche 2 juin, la nouvelle relation directe IC Saint-Nicolas – Puurs – Malines – Louvain est effective.

Grâce à l'électrification de la ligne, le temps de parcours a pu être abaissé de 6 minutes ; à la suite de quoi, à Saint-Nicolas, on dispose à nouveau d'une excellente correspondance avec les trains Intercity à destination ou en provenance de Lokeren, Gand, Bruges et Ostende. Les dimanches et jours fériés, le service des trains débute une heure plus tôt, dans les deux sens, afin de permettre un séjour plus long à la mer ou en Ardenne. Rien n'est modifié pour la relation Puurs-Anvers via Boom, de sorte que le service d'autobus qui donne correspondance les jours ouvrables avec les trains en provenance ou à destination d'Anvers, reste maintenu.

▲ L'avenir

Après l'électrification du tronçon à voie unique Puurs-Boom, la SNCB inaugurerà un service de trains Anvers-Puurs et vice-versa en correspondance

à Puurs avec les trains en provenance ou à destination de Louvain et de Saint-Nicolas. La relation la plus rapide entre Tamise, Bornem, Puurs, Willebroek et Anvers passera donc par Boom mais cela ne se concrétisera qu'au plus tôt en 1987.