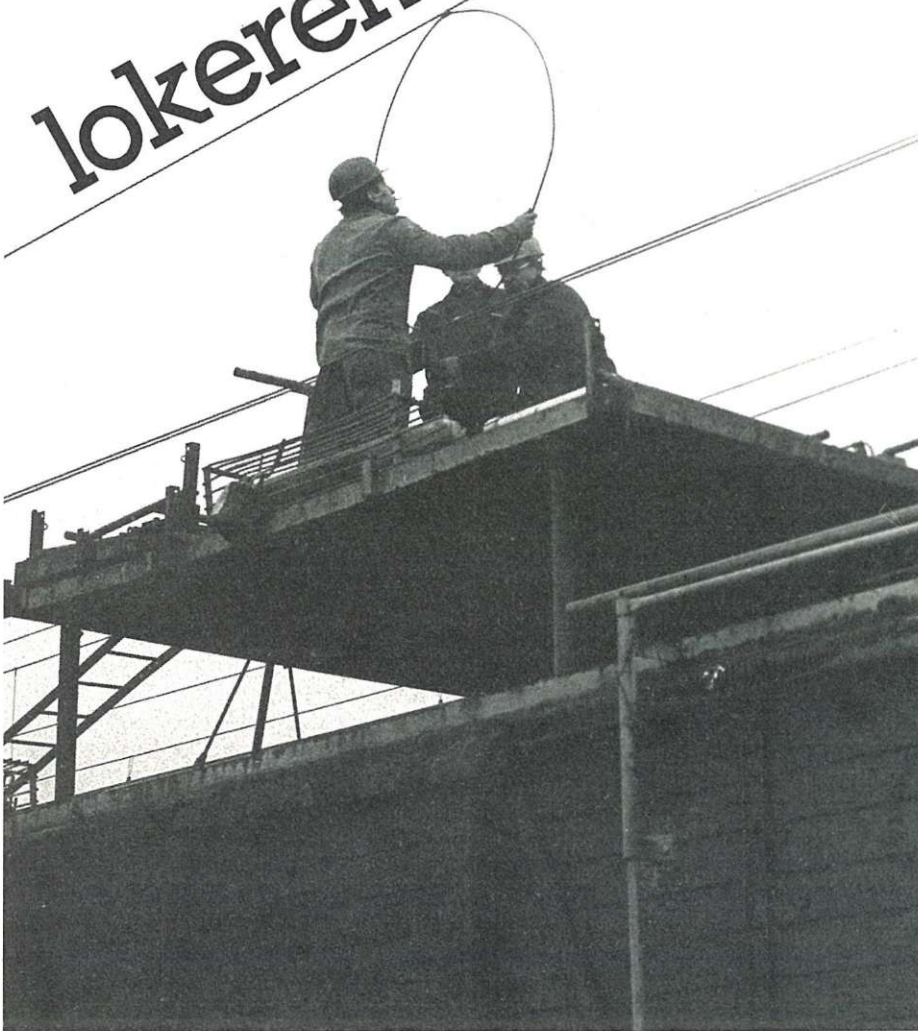


lokeren termonde bruxelles

électrification de la ligne



Montage des caténaires

La ligne Lokeren – Bruxelles peut être scindée en deux tronçons : de Lokeren à Termonde, villes distantes de 15 km (selon l'indicateur officiel) et de Termonde à Bruxelles Nord soit 33 km.

Le premier tronçon est exploité sous le régime de la voie unique avec gare de croisement à Zele.

Le second est doté de la double voie.

A partir de mai 1976, le service des trains de voyageurs de la ligne Lokeren – Termonde avait été remplacé par des autobus. En mai 1979, un service d'autorails fut établi sur le tronçon Zele – Grembergen–Termonde.

La gare de Termonde est d'ailleurs dotée d'une gare autobus avec quatorze quais d'embarquement.

Mais la ville de Lokeren est une ville qui, depuis peu, s'est forgé une place importante dans l'actualité sportive belge. Depuis quelques années, en effet, le FC Lokeren participe en football à la coupe de l'UEFA et son comportement en championnat de division I attire de plus en plus de monde à Lokeren (Lokeren termine le championnat 80-81 à la deuxième place, derrière le SC Anderlecht). C'est ainsi que la liaison directe Bruxelles – Lokeren se justifiait déjà sportivement...

La crise de l'énergie, l'environnement, la pollution, le prix des carburants et quelques autres facteurs économiques locaux ont incité la SNCB à rétablir la ligne entre Zele et Termonde. Depuis le 1^{er} juin, la ligne électrique Bruxelles – Termonde – Lokeren figure sur le même tableau horaire.

Des liaisons rapides avec la capitale, un nouvel itinéraire de délestage en cas d'incident ou d'accident pour les lignes voisines constituent les moyens nouveaux qui justifient cette initiative de la SNCB. Lors de la cérémonie officielle d'inauguration de Termonde, le bourgmestre de cette localité a demandé la remise en service de la halte de Grembergen à l'intention des navetteurs de cette localité qui pourraient ainsi abandonner la route et revenir au train.

La gare de Termonde est une importante gare de coïncidence dotée de 9 voies à quai à double issue et d'une voie latérale en cul-de-sac.

De Termonde on peut se rendre à Gand, à Malines (lignes non encore électrifiées), à Lokeren et enfin à Bruxelles.

Historique de la ligne

La ligne Lokeren – Termonde – Bruxelles est une ligne axiale très typique. Partant de Lokeren, elle se greffe sur la dorsale flamande qui passe par Termonde, où elle croise également la ligne de Gand à Malines. Bruxelles, le nœud ferroviaire le plus important du réseau, se trouve à l'autre extrémité de la ligne.

La loi du 1^{er} mai 1834, prévoyant la création d'un réseau ferré en Belgique, stipulait que Malines en serait le point central et que les premières lignes partiraient de cette ville pour joindre les frontières aux quatre points cardinaux. Après l'inauguration, le 5 mai 1835, de la ligne Bruxelles – Allée Verte – Malines, les plans furent exécutés comme prévu. La liaison Malines – Gand via Termonde fut ouverte au trafic le 2 janvier 1837. Un an plus tard, cette ligne atteignait Ostende en passant par Bruges.

Selon la loi initiale, la création et l'exploitation du réseau de base incombaient à l'Etat mais n'excluaient pas pour autant l'octroi de concessions à des compagnies privées.

L'ingénieur De Ridder, qui fut un des principaux pionniers du rail en Belgique, fut aussi le premier concessionnaire d'une ligne privée. En effet, en 1842, il demanda et obtint la concession d'une ligne devant relier Anvers Rive Gauche, dite Tête de Flandre, à Gand en passant par Saint-Nicolas-Waes et Lokeren. L'exploitation effective débuta en 1844.

A partir de ce moment, les villes et les provinces commencèrent à s'intéresser de plus près à l'établissement de lignes ferrées. C'est ainsi que la commune d'Asse sollicita en 1845 la création d'une liaison directe de Bruxelles à Gand transitant par son territoire. Alost appuya ce projet mais Termonde protesta, alléguant que l'itinéraire idéal passait par Termonde via Jette, Asse et Merchtem.

A Opwijk on ne resta pas inactif non plus. Les autorités communales proposèrent, en 1863, la création de la ligne Lierre – Opwijk – Denderleeuw mais ce projet ne fut pas réalisé.

En décembre 1837 la province de Flandre Orientale avait demandé la construction d'une ligne allant de Saint-Nicolas-Waes à Termonde avec un embranchement vers Lokeren. Il fallut attendre des dizaines d'années pour voir se réaliser l'actuelle liaison Bruxelles – Termonde. C'est l'Etat qui s'en chargea. Les tronçons furent mis

en service aux dates suivantes : Laeken – Jette : 1 juin 1872; Asse – Termonde : 18 mai 1879; Jette – Asse : 15 novembre 1881. Pendant deux ans, les trains circulèrent entre Termonde et Asse, en attendant l'achèvement du tronçon Asse – Jette qui devait assurer la jonction directe avec la capitale.

Encore en 1879, une ligne ferroviaire fut créée entre Londerzeel et Alost croisant la ligne Termonde – Bruxelles à Opwijk. Ainsi fut réalisée une deuxième jonction entre la ligne Malines – Ostende via Termonde et de Bruxelles à Ostende via Alost. Le tronçon Londerzeel – Opwijk disparut en 1952, celui de Moorsel à Alost en 1962.

La Compagnie des Chemins de Fer de Dendre et Waes (Ath – Lokeren via Alost – Termonde) avait obtenu en 1845 une concession qui allait permettre de relier la vallée de la Dendre au Pays de Waes. Cette concession incluait une liaison ferroviaire de Bruxelles à Gand via Alost où les deux lignes devaient se

conceptions particulières en matière d'architecture, il voulait créer des gares pittoresques et variées dont le caractère devait s'harmoniser avec l'aspect de la campagne et le voisinage des maisons et des arbres encadrant ces constructions.

Il réalisa ainsi les gares de Rebaix, Lessines, Acren, Grammont, Zandbergen, Ninove, Denderleeuw, Alost, Lede, Gijzegem, Termonde, Zele, Lokeren, Ternat et Schellebelle. Beaucoup de ces constructions ne répondaient plus aux exigences actuelles et ont disparu.

Lokeren – Termonde – Bruxelles.

Les lignes Bruxelles – Termonde et Bruxelles – Gand avaient un tronçon commun entre la capitale et Jette.

A Jette, la ligne bifurquait vers Termonde en passant par Zellick, Asse, Opwijk et Lebbeke.

La gare d'Asse fut inaugurée le 18 mai 1879 en même temps que le

sur le nouveau pont de l'Escaut



croiser. La ligne Ath – Lokeren fut réalisée par le privé, celle de Termonde à Bruxelles par l'Etat.

Signalons en passant que les gares du chemin de fer « Dendre et Waes » furent conçues par l'architecte J.P. Cluysenaer. Par l'utilisation de matériaux choisis et par ses

tronçon Asse – Termonde. A Opwijk, le bâtiment de la gare fut inauguré en 1878. Lebbeke n'eut son B.V. qu'en 1892.

Déjà en 1905 la première gare de Termonde fut remplacée par une construction provenant d'Anvers où on lui substitua la gare monumentale

actuelle conçue par de La Censerie et aujourd'hui « monument classé ».

Lokeren disposait de deux gares privées, la première de la Cie Dendre et Waes (reprise par l'Etat en 1876) et la seconde de la ligne Anvers – Gand, de l'ingénieur De Ridder. En 1896, l'Etat reprit aussi l'exploitation de celle-ci et céda la gare aux PTT.

La gare de Lokeren fut détruite aux cours d'un bombardement aérien en 1940. La gare de Termonde fut gravement avariée en 1944 et reconstruite dans les années 50. Celle de Zele fut rasée en 1979/1980.

Electrification de la ligne

L'électrification de la ligne Lokeren – Termonde fut décidée par le plan quinquennal 1976-80 de la SNCB et devait être achevée avant celle du tronçon Termonde – Bruxelles. De nombreuses difficultés techniques provoquèrent d'importants retards dans la réalisation de cet objectif; ainsi le nouveau pont sur l'Escaut ne put être mis en place qu'en 1981.

A Lokeren, il fallut réaliser cinq ouvrages d'art (dont deux ponts-tubes de 30 m et deux tunnels de 40 m) afin de permettre la suppression de cinq passages à niveau. L'ouvrage le plus important fut cependant un viaduc de 215 m à 9 arches.

De Lokeren à Bokselaer, la voie a été surélevée. Toute l'infrastructure de la ligne a été renouvelée et renforcée, les écoulements et les canalisations renouvelés et reprofilés tandis que les passages à niveau restant étaient modernisés.

A Zele, un passage à niveau a été supprimé et remplacé par un pont. De Grembergen à Termonde, les voies ont été relevées afin de permettre la suppression de passages à niveau et le franchissement de ruisseaux. Un important ouvrage d'art fut construit au-dessus de la route de et vers Termonde, un pont fut jeté sur l'Escaut, etc.

La signalisation a également été modernisée et complétée par un dispositif de circulation à contre-voie. Des sous-stations de traction furent construites. Enfin un poste de signalisation tout-relais a été construit à Zele. Un autre PRS est en cours d'installation à Termonde pour être en service en octobre prochain. Plus tard, il commandera à distance le PRS de Zele.

Plus de sécurité et moins de passages à niveau.

L'électrification d'une ligne permet généralement de plus hautes vitesses et la circulation de trains plus fréquents.

Entre Termonde et Grembergen, les huit passages à niveau ont été supprimés ainsi que les deux ponts mobiles franchissant la Dendre et l'Escaut.

De Grembergen à Zele, deux passages à niveau ont disparu et six autres ont été modernisés. De Zele à Lokeren, six PN ont été modernisés et un supprimé.

A Lokeren même, les cinq PN furent supprimés et remplacés par des ouvrages d'art. De Lokeren à Termonde 16 des 31 passages à niveau ont été mis hors service et 3 fermés au trafic. Après l'électrification, il n'en subsistera donc que 12. Pour deux des 16 PN supprimés, les ouvrages d'art seront achevés ou construits plus tard.

De Termonde à Jette, il y avait 38 PN de toutes catégories. Il n'en subsistera que 12.

Quelques données statistiques

Terrassements et ouvrages d'art : 240 000 m³ de remblais; 20 000 m³ de déblais, 9 ouvrages d'art.

Bâtiments – Une sous-station de traction à Termonde et un poste de sectionnement à Opwijk.

Remaniement des installations de gares et des bifurcations.

Modification des voies à Zele, Merchtem, Opwijk, Asse et Jette 42 aiguillages et 8,6 km de voie nouvelle.

Placement des caténaires.

Caténaires compound au-dessus des voies principales; ± 55 km;

Caténaires simples pour voies secondaires et complexes d'aiguillages : ± 16 km

Mâts de caténaires : ± 1 200.

Vitesse maximum.

La vitesse maximum a été portée à 120 km/h et à 80 km/h à l'entrée de Termonde.

Après l'électrification.

Comme partout, l'électrification permet d'importantes économies d'énergie.

Le service des trains

Depuis le 31 mai 1981, la ligne Lokeren – Termonde – Bruxelles figure à l'indicateur sous le n° 60 (Lokeren – Termonde portait le n° 57).

Des trains directs circulent entre Lokeren et Termonde. Au fur et à mesure des fournitures de nouveau matériel roulant, celui-ci sera mis en

service sur la ligne 60.

Dans un premier stade, il y aura du lundi au vendredi un service des trains comprenant, par heure, un train omnibus de Termonde à Bruxelles Midi et un semi-direct de Lokeren à Bruxelles Midi et ce, dans les deux sens.

Comme sur la plupart des lignes belges, la grande majorité de la clientèle est constituée de navetteurs qui se déplacent surtout aux heures de pointe. Le service des trains en tient compte et des arrêts supplémentaires sont prévus à ces moments.

Lorsqu'en 1983, la ligne de Schellebelle à Malines via Schellebelle – Termonde aura été électrifiée à son tour, Termonde deviendra le véritable croisement de deux lignes livrant accès à toutes les grandes axiales du réseau. La région de Dendre et Waes prend progressivement la place qui lui revient dans le plan des relations interrégionales qui se développe graduellement.

La journée « portes ouvertes ».

En raison de la présence du week-end de la Pentecôte, au début de juin, la SNCB a placé, cette fois, la journée « portes ouvertes », le dimanche 14 juin. Celle-ci avait été organisée avec le concours des municipalités des villes et des localités visitées par la ligne : par ex. : visites gratuites des musées locaux et du complexe sportif de Lokeren, les musées de Termonde ont été accessibles et des visites guidées ont été prévues à travers la ville. A Bruxelles Nord, le musée du chemin de fer est resté ouvert de 9 à 20 h, avec accès libre.

Une fois de plus, cette initiative se révéla un grand succès puisqu'on enregistra la délivrance de plusieurs milliers de billets gratuits au départ de toutes les gares de la ligne.

G.F.



La gare d'Asse

Ligne N° 60 (ex. 60 + 57) :	Dates d'ouverture des stations (S), haltes (H) et points d'arrêt (PA) :
Bruxelles Nord (S)	26/9/1841
Laeken (S)	03/7/1864
Jette (S)	20/9/1858
Ganshoren (PA)	01/5/1895
Zellick (Hippodrome) (H)	04/4/1911
Zellick (H)	25/4/1884
Walfergem (PA)	20/10/1895
Asse (S)	18/5/1879
Molhem (PA)	15/7/1884 = (H) 15/9/1896
Merchtem (S)	18/5/1879
Droeshout (PA)	01/7/1899
Opwijck (S)	18/5/1879
Heizijde (H)	01/10/1904
Lebbeke (S)	18/5/1879
St Gilles (PA)	15/2/1897
Grembergen (S)	15/8/1869 (réouvert le 31/5/1981!)
Huyvelde (PA)	01/10/1902
Zele (S)	13/02/1856
Boxelaer (PA)	?
Lokeren (S)	09/8/1847

