

En autorail à Zelzate et Maldegem

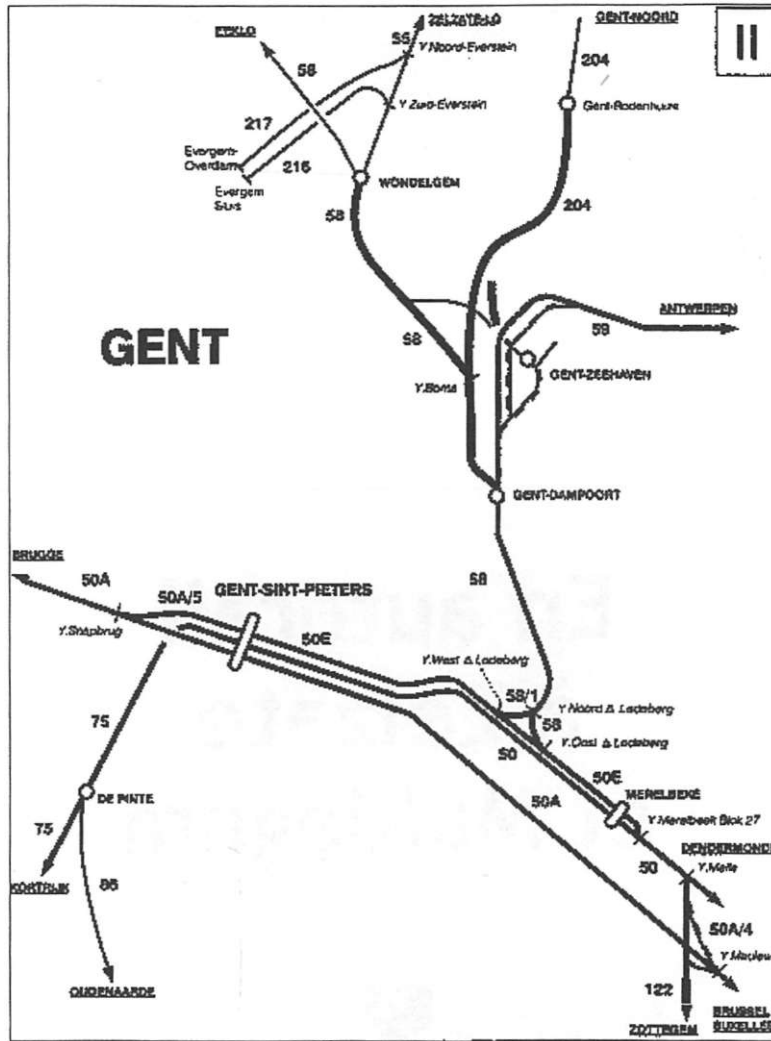


Voyage GTF asbl
17 septembre 2005

A
7
0
0
6
3
8

A 700 638

GTF asbl



Rédaction et réalisation de la plaquette : Roland Marganne
 © GTF asbl, Boîte postale 191, B-4000 Liège 1
 e-mail : trans-fer@teledisnet.be

Zelzate - Terneuzen *une singulière ligne fret (ligne 55)*

C'est la loi belge du 12 août 1862 qui autorisa la concession d'un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Terneuzen. Les arrêtés royaux du 20 avril 1864 et 11 mai 1865 en établirent le tracé et la société propriétaire : le tracé était fixé de Gand vers Wondelgem (cette section de ligne était commune avec le chemin de fer de Gand à Eecloo), Cluysen, Eetvelde et Zelzaete, vers un point de la frontière que l'on détermina ultérieurement. Il était prévu d'y établir une assiette pour une voie unique, avec droit d'expropriation pour une seconde voie, qui ne fut finalement jamais posée.

Cette ligne internationale avait pour but de faciliter les relations existant déjà à l'époque par la route et par la voie d'eau entre Gand et Terneuzen : l'antagonisme historique entre la Belgique et les Pays-Bas était en train de s'estomper l'époque, et l'importance du port néerlandais de Terneuzen, situé sur l'Escaut, en eaux profondes, ne cessait de s'affirmer pour Gand : Terneuzen devenait petit à petit le débouché maritime de Gand. Certes, le canal Gand - Terneuzen existait déjà : mais, en 1860, il était jugé insuffisant pour rencontrer tous les besoins de transport de la région gantoise : il fut d'ailleurs élargi et approfondi à plusieurs reprises dans son histoire.

On avait aussi prévu qu'une voie de raccordement devait relier les lignes d'Eecloo et de Terneuzen à Gand avec la station de l'Etat et l'entrepôt de Gand.

Quant à la partie néerlandaise - ou mieux... zélandaise - de la ligne, elle a été concédée d'après une convention datant du 10 avril 1864. Elle fut exploitée en commun avec la compagnie privée « Malines - Terneuzen » à partir de Sluiskil.

La « Société d'exploitation de chemin de fer » - par une convention passée le 21 juin 1864 - a finalement pris l'exploitation de cette ligne Gand - Terneuzen (41 km de long) à forfait. Le 1er janvier 1878, suite à la faillite de la société précitée, le « Gand - Terneuzen » devint indépendant, exploita la ligne avec son propre matériel... et fut une des dernières lignes privées de Belgique à avoir été reprises par la SNCB, le 1er avril 1930...

Le trafic des voyageurs

La ligne Gand - Terneuzen disposait, sur le territoire belge, de quatre gares, situées à Langerbrugge, Terdonk-Kluizen¹, Ertvelde et Zelzate. Cette dernière, vu son statut de station frontalière, était particulièrement vaste.

Pendant la première guerre mondiale, la liaison internationale entre Gand et Terneuzen fut totalement interrompue : la frontière belgo-néerlandaise était hermétiquement fermée - en certains endroit par une clôture... électrique (une grande première à l'époque), les Pays-Bas ayant opté pour une politique de stricte neutralité dans le conflit européen en cours.

Pendant l'Entre-Deux-Guerres, le trafic voyageurs international fut tributaire des relations souvent difficiles entre deux voisins dont l'attitude politique avait été différente pendant et après le premier conflit mondial. Ainsi, en 1922, on relevait seulement quatre trains de voyageurs effectuant de bout en bout le trajet Gand-Sud - Terneuzen. Il fallait presque deux heures pour parcourir de bout en bout les 41 km séparant Gand de Terneuzen. Il faut dire que la douane belge imposait un arrêt de 10 minutes à Terneuzen, et son homologue néerlandaise un temps au moins équivalent à Sas-van-Gent. Pour la petite histoire, Belges et Néerlandais n'étaient pas à l'époque « sur le même fuseau horaire » : 20 minutes séparaient l'heure belge de l'heure néerlandaise en gare de Sas-van-Gent...

Mais ce sont les sombres perspectives générées par la situation internationale qui firent perdre définitivement à la ligne son trafic voyageurs international. La liaison internationale fut supprimée entre Zelzate et Sluiskil dès le 15 avril 1939 : faut-il s'en étonner en ces temps difficiles où la Belgique - et singulièrement le roi Léopold III - avait décidé d'en revenir à son ancienne politique de neutralité).

Après la Libération, les trains internationaux de voyageurs belgo-néerlandais ne circulèrent jamais plus sur la ligne 55 entre Zelzate et Sluiskil. Le 6 octobre 1951, les Nederlandse Spoorwegen supprimèrent le trafic voyageurs sur la partie zélandaise de la ligne entre Sluiskil et Terneuzen. Dix ans plus tard, le 11 septembre 1961, c'était le tour de la section belge Wondelgem - Zelzate de perdre ses rares trains omnibus. Voici ce que les bâtiments de gare belges sont devenus : Langerbrugge est devenu une habitation privée, Terdonk-Kluizen n'existe plus, Ertvelde est toujours debout et inoccupé, et Zelzate n'existe plus.

Si la ligne 55 subsiste encore aujourd'hui pour le trafic des marchandises, elle le doit notamment à sa singularité : elle constitue le seul accès ferroviaire au monde extérieur pour la Flandre Zélandaise, territoire resté néerlandais lors de la création de la Belgique : plusieurs entreprises zélandaises et non des moindres, se servent de la ligne 55 pour leur trafic

¹ - le bâtiment originel dut être démolit et reconstruit aux frais de l'Etat à la suite de l'élargissement du canal Gand - Terneuzen.

avec l'extérieur, et notamment les firmes les firmes *Dow Chemicals* ou *Cerestar*. De plus, encore aujourd'hui en 2005, les écluses situées à Terneuzen, à la jonction du canal Gand - Terneuzen et de l'Escaut, ne permettent pas le transit de navires de gros tonnage vers Gand. Ils doivent donc être déchargés à Terneuzen, où l'offre ferroviaire de transport peut concurrencer la route...

Aussi, cette ligne à voie unique a un fonctionnement particulier. Comme les gares néerlandaises de cette ligne - Sas van Gent, Sluiskil, Axel et Terneuzen - sont accessibles uniquement par le territoire belge et notre ligne 55, le trafic international y est réglé par un traité belgo-néerlandais de 1960, qui régit aussi le canal maritime Gand - Terneuzen et l'infrastructure routière. Si l'exploitation de la ligne en Flandre Zélandaise est assurée par les *Nederlandse Spoorwegen* (aujourd'hui la filiale fret *Railion*), la gestion tarifaire relève de la SNCB (*le territoire zélandais est assimilé à un port belge*), et la SNCB pourvoit aux besoins en matériel.

Plusieurs trains de fret « internationaux » parcourent donc la ligne chaque jour. Jusqu'il y a peu, la SNCB et *Railion* amenaient leurs trains respectifs en gare frontière belge de Zelzate ou zélandaise de Sas van Gent, où les échanges de locomotives avaient lieu entre les deux réseaux². Mais, en 2005, dans un contexte de concurrence plutôt que de collaboration, chacune de deux sociétés essaye de décrocher des contrats « de bout en bout » de la ligne.

Bref, les trains de fret transportent notamment produits chimiques, cellulose et coke pour le compte des entreprises embranchées comme Dow Bénélux, Cerestar et Verbrugge. Par jour ouvrable, la ligne 55 voit passer environ 18 trains de marchandises. En 2003, 1.058.099 tonnes de marchandises y ont transité. Pour les cinq premiers mois de 2004, ce montant atteignait déjà les 497.261 tonnes, preuve de la vitalité de cette petite ligne assez méconnue, mais très active en trafic fret.

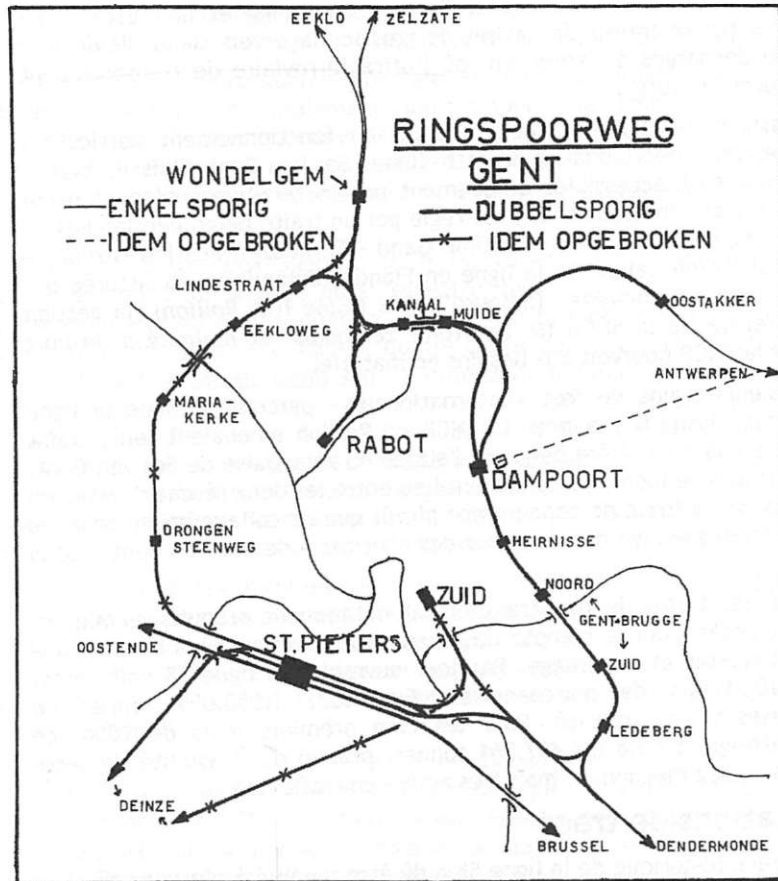
Modifications de tracé

Le tracé historique de la ligne 55 a dû être modifié à plusieurs reprises dans l'histoire afin de s'adapter aux nouvelles réalités locales.

Ainsi, jusqu'en 1930 environ, les trains de voyageurs de la ligne 55 aboutissaient-ils en gare cul-de-sac de Gent-Zuid (Gand-Sud), à l'époque gare en cul-de-sac principale de Gand. Les trains qui y aboutissaient furent progressivement transférés dans la gare de Gand-Saint-Pierre (Gent-Sint-Pieters), construite lors de l'exposition internationale de 1913, au moment

² - Pour la petite histoire, les cheminots néerlandais des *Nederlandse Spoorwegen*, aujourd'hui *Railion*, ont toujours disposé de leurs locomotives diesel propres : comme la ligne de Terneuzen est totalement isolée du reste du réseau ferré néerlandais, présence de l'Escaut oblige, lorsque ces locomotives doivent se rendre à l'entretien aux Pays-Bas, elles doivent « faire le grand tour » par le réseau belge (Gand, Anvers et Essen / Roosendaal...).

du remaniement des voies de l'étoile de Gand consécutive à la création de la ligne nouvelle et directe Bruxelles - Gand (ligne 50 A).

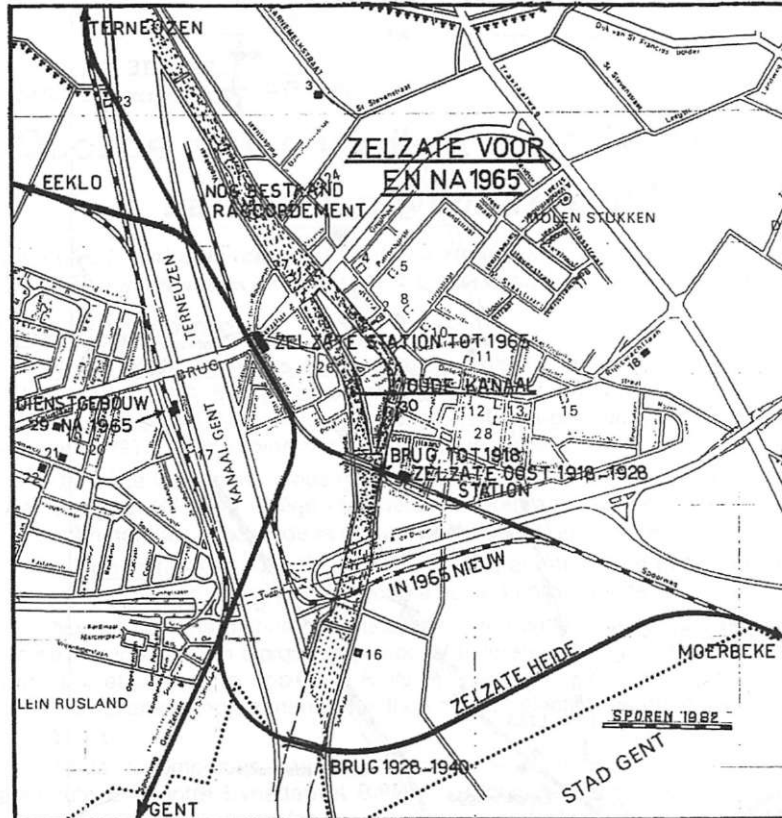


traduction de la légende : le nœud ferroviaire de Gand dans les années trente.
 Dubbelsporig = double voie ; enkelsporig = simple voie ;
 opgebroken = section déferrée

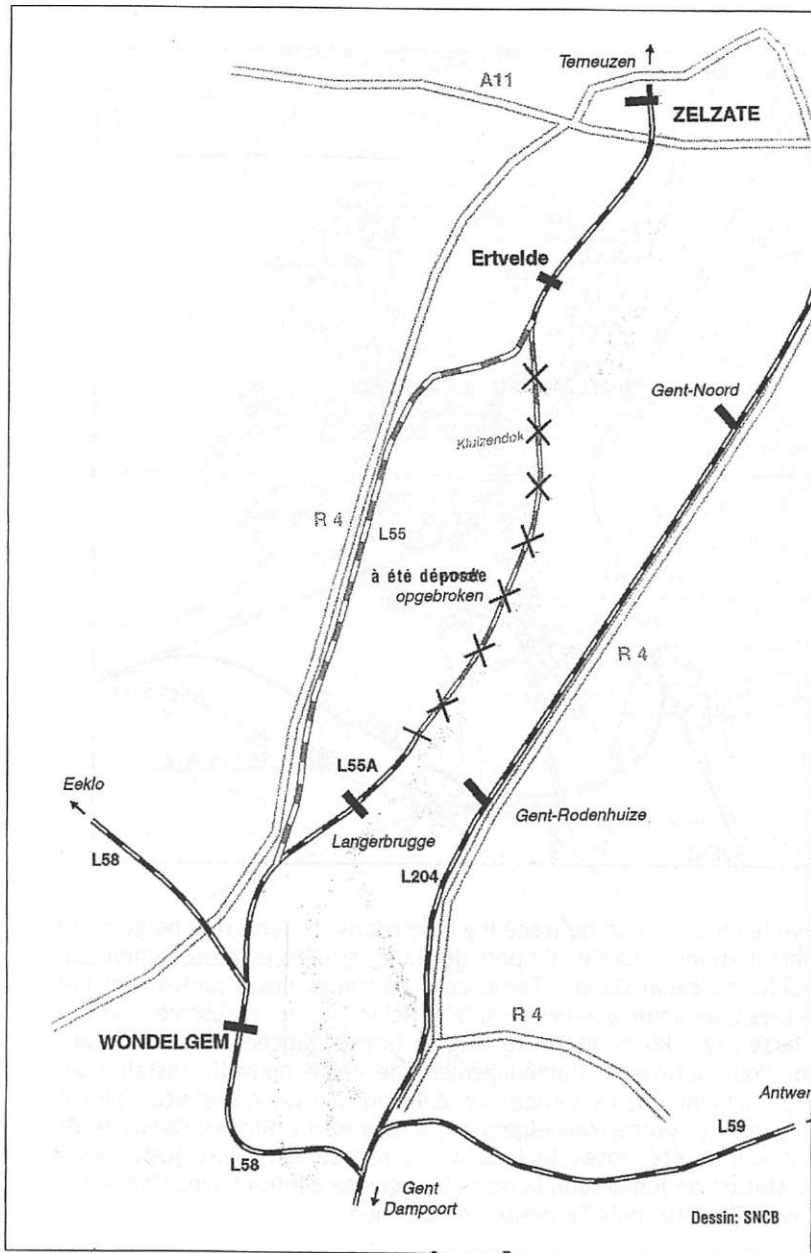
Dans les années soixante, le canal Gand - Terneuzen fut élargi et partiellement déplacé entre Zelzate et Sluiskil, en territoire belge et néerlandais. Aussi, à Zelzate, la ligne reçut en 1965 un nouveau tracé, plus à l'ouest³, et la liaison avec la ligne 77 Sint-Gillis-Waas - Zelzate fut supprimée.

³ - ce déplacement entraîna l'abandon du bâtiment de gare de Zelzate, privé de ses voies ferrées et la construction d'un petit bâtiment de service, le long de la nouvelle assiette.

Voyage Zelzate - Maldegem



Nouvelle modification de tracé il y a deux ans sur territoire belge cette fois. Les installations actuelles du port de Gand, situées essentiellement sur la rive gauche du canal Gand - Terneuzen, devenues insuffisantes, doivent être étendues : la zone portuaire va s'enrichir par le creusement d'une nouvelle darse : le « Kluizendok » le long de la rive gauche du canal Gand - Terneuzen. Pour permettre l'aménagement de cette nouvelle installation, notre ligne 55 vient d'être déviée sur 8,9 km, sur un tracé situé plus à l'ouest de l'ancien : entre Wondelgem et l'Avrijevaart à Rieme, l'assiette de la nouvelle voie a été posée le long de la rocade R4. C'est juste avant l'ancienne station de Rieme que la nouvelle ligne se confond avec l'ancienne pour rejoindre Zelzate, puis Terneuzen en Zélande.



Caractéristiques de la nouvelle section de la ligne 55

- *Longueur* : 8,9 km
- *Vitesse de référence* : 90 km/h
- *Nombre de traverses en béton* : 13 250
- *Ballast* : 36 700 tonnes
- *Nombre de signaux lumineux* : 15. La signalisation de contrevoie fonctionne dans le sens Wondelgem – Zelzate.
- *Câbles électriques* : 38 km
- *Câbles à haute tension* : 26 km
- *Nombre de passages à niveau* : 4 (sur le territoire d'Evergem, à Elslo, et au croisement de la Kerkbruggestraat, Hoogstraat et Spiedamstraat précisément) – ces passages à niveau sont munis d'une signalisation routières lumineuse et de demi-barrières).

Au cours de l'inauguration de ce nouveau tracé long de 8,9 km entre le Ringvaart et Rieme le vendredi 2 juillet 2004, il fut bien précisé par Marc Descheemaeker - le directeur général de la SNCB - qu'aucun train de voyageurs régulier ne circulerait à nouveau sur cette ligne, la demande ne le justifiant pas... Peut-être la ligne actuelle passe-t-elle trop loin des agglomérations...

Par contre, la SNCB s'attend à une hausse du trafic marchandises, après la mise en service du nouveau bassin « Kluizendok ». Dès 2006, deux raccordements et deux voies à quai y seront disponibles. Quatre nouvelles entreprises ont déjà manifesté leur intention de recourir au rail pour réaliser leurs transports. Dans le futur, la SNCB procédera à la réalisation d'un nouveau faisceau qui sera baptisé « Zandeken », et qui desservira le nouveau bassin portuaire dont question.

Quant à la section abandonnée de la ligne 55, une petite portion de sa partie « sud » reste partiellement en service, entre Y Ringvaart et Langerbrugge, sous le n°55A, pour la desserte des entreprises qui y sont embranchées.

La ligne 58 Gand - Eeklo, ligne "à qualité totale"

La ligne Gand - Eeklo fut ouverte au trafic le 25 juin 1861 par la « *Compagnie du chemin de fer d'Eecloo à Gand* » (sur 19 km), à la demande insistante des autorités de la petite ville, où se tenait un marché de céréales, et qui désirait instamment être reliée au chef-lieu de province de la Flandre Orientale et au pôle d'activités économiques principal de la région.

En outre, le projet des autorités communales était plus vaste : relier cette ligne à l'artère projetée Gand - Saint-Ghislain. A l'époque, Saint-Ghislain, au cœur du Borinage, était une des gares par où les charbonnages de la région expédiaient leur charbon. On perçoit aisément l'intérêt de cette ligne : dans le sens sud-nord, amener le charbon dans la région d'Eeklo à un prix de transport raisonnable, et dans le sens nord-sud exporter des céréales locales vers le Borinage, région à haute densité de population...

La période contemporaine de la ligne Gand-Dampoort - Eeklo

La ligne Gand - Eeklo n'échappa pas au déclin des « petites lignes » après la seconde guerre mondiale. Ainsi, le 16 février 1959, la SNCB y organisait une desserte routière omnibus (*autobus*) avec maintien de trains semi-directs entre Gand et Eeklo. Tous les services voyageurs étaient par ailleurs supprimés à l'ouest d'Eeklo vers Bruges.

Le plan *IC-IR* de 1984 alla plus loin encore : tout en maintenant un service de trains entre Gand et Eeklo, tous les arrêts intermédiaires à l'ouest de Gand-Dampoort étaient supprimés, soit à Gent-Muide, Wondelgem, Sleidinge et Waarschoot. Quatre ans plus tard cependant, suite à des pressions de la clientèle et des autorités locales, les arrêts de Wondelgem, Sleidinge et Waarschoot étaient rétablis, en 1988 précisément.

Une ligne à qualité totale

C'est à la fin des années nonante que les autorités locales prirent conscience du caractère suburbain de la ligne Gand - Eeklo. Celle-ci fut inscrite parmi les « lignes à qualité totale » de Flandre, avec les relations Mol - Hasselt, et Anvers - Boom - Puurs.

Un comité de ligne a par ailleurs été instauré.

Ces différentes actions ont porté leurs fruits, et la ligne entre Gand-Dampoort et Eeklo est en train de subir un sérieux *lifting*.

Jugez plutôt.

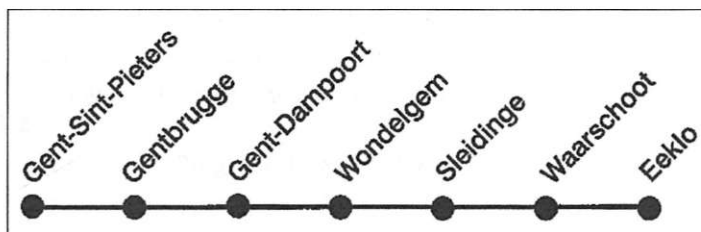
La SNCB a lancé le 16 novembre 2004 la première phase de la rénovation de la ligne entre Eeklo et Wondelgem. Les buts poursuivis sont l'amélioration du confort du voyage en train, un temps de parcours réduit et une capacité de transport meilleure. Les travaux ont commencé par la station d'Eeklo, par la rénovation des quais et du passage à niveau à l'*Oude Gentweg*.

Courant 2005, il est prévu de rehausser les quais des points d'arrêt de Waarschoot et Sleidinge (*le double de la hauteur actuelle, pour faciliter l'accès aux trains*) et de les munir de mobilier urbain, de sonorisation, d'abris et de râteliers pour vélos.

Il faut aussi renouveler l'armement la voie unique entre Eeklo et Wondelgem (remplacement des traverses en bois par leurs homologues en béton et remplacement des rails courts par de longues barres soudées).

A terme, il est prévu de relever la vitesse de référence des trains de 90 à 120 km/h, lorsque la signalisation sera adaptée et les passages à niveau supprimés. La SNCB prévoit aussi de revoir l'emplacement des signaux pour que les trains puissent se suivre de manière plus rapprochée qu'actuellement sur la section à voie unique.

Il faudra aussi renouveler le pont au *Wiedauwkaai*. A la fin 2008, un nouveau pont devrait être opérationnel.



Matériel : depuis 2002, la SNCB a généralisé l'emploi d'autorails série 41 sur la ligne d'Eeklo, exploitée en semaine à cadence horaire. Les anciennes rames réversibles avec voitures M2 et locomotives diesel série 62, et les vieux autorails diesel série 44/45 ont pu être définitivement supprimés.

Le comité de ligne demande actuellement la réouverture d'un point d'arrêt à **Evergem**. La SNCB objecte la difficulté d'accès de ce point d'arrêt à rouvrir pour les moins valides et son éloignement par rapport au tracé de la ligne de tram 1 exploitée par « De Lijn ».

La ligne 58 transporte actuellement 1 600 voyageurs journalièrement. Les autorails série 41 circulent entre Gand-Saint-Pierre, Gand-Dampoort et Eeklo en semaine selon une cadence horaire (26 km en 35 minutes). Les week-ends, la cadence est bihoraire... Un train « P » aller-retour complète la desserte de semaine.

Le tarif est particulièrement intéressant : avec une case de la *key-card* (soit une dépense de 1,25 €) le voyageur peut circuler d'un point à un autre sur toute la ligne.

Equipement technique actuel

La SNCB a classé la ligne 58 parmi les sept lignes de son réseau, parcourues par des trains de voyageurs, où elle n'envisage aucune électrification ou aucune circulation de trains de voyageurs électriques. C'est au titre de cette décision qu'elle s'est dotée de 96 autorails doubles série 41 (n° 4101 - 4196).

La section **Ledeberg - Gent-Dampoort** a été électrifiée en mai 1973 dans le cadre du programme d'électrification de la relation Gand-Saint-Pierre - Anvers-Central (ligne 59).

Section **Driehoek Ledeborg - Wondelgem** : double voie, vitesse de référence : 90 km/h.

Wondelgem - Eeklo : simple voie, vitesse de référence : 90 km/h.

Eeklo - Bruges, une décadence progressive

La ligne Eeklo - Bruges (28 km) fut mise en service en deux étapes : Eeklo - Maldegem le 16 novembre 1862 et Maldegem - Bruges le 22 juin 1863. L'adjudicataire était une compagnie privée, le « *chemin de fer d'Eecloo à Bruges* ».

En 1900 déjà, la ligne était reprise par *les chemins de fer de l'Etat Belge*... Devenu en quelque sorte un doublon de la ligne Gand - Aalter - Bruges (ligne 50) mieux équipée et plus directe, le chemin de fer Eeklo - Bruges devint une ligne de moindre importance, vouée à la desserte locale voyageurs et marchandises.

Le tronçon Eeklo - Bruges disparut peu à peu dans le "*tout à la voiture et au camion*" après la deuxième guerre mondiale.

Ainsi, le 16 février 1959, un service d'autobus jugé moins onéreux mit un point final à l'exploitation de la section Eeklo - Bruges pour les trains de voyageurs.

Pour le trafic des marchandises, les différentes sections perdirent peu à peu leur trafic, absorbé par la concurrence routière ; dans le détail :

- Section Sijsele - Assebroek en 1959 ou 1960,
- Section Donk - Sijsele (section réservée au trafic militaire vers Sijsele) vers 1962.
- Section Assebroek - Bruges le 1^{er} août 1967.
- Section Maldegem - Donk (firme d'engrais Cherlet): 1970.

Finalement, la voie entre Eeklo et Maldegem fut encore utilisée par un train de marchandises journalier de cabotage jusqu'au 26 avril 1988.

Le démontage des voies suivit bien entendu la disparition du trafic des marchandises :

- Section Sijsele - Assebroek: 1962.
- Section Donk (Steenbrugge) - Sijsele: 1962 ou 1963.
- Section Assebroek - Brugge: 1968.
- Section Maldegem - Sijsele : 1970.

Situation actuelle de la ligne Eeklo - Bruges

La situation actuelle (2005) est la suivante :

- **Eeklo - Maldegem** : simple voie, régime des lignes à exploitation simplifiée (vitesse de référence : 40 km/h), section hors service pour les besoins de la SNCB, exploitation touristique par le *Stoomcentrum Maldegem*.
- **Maldegem** : gare au bâtiment préservé, avec l'extrême originalité de disposer de deux écartement de voies : la voie à écartement standard SNCB en provenance d'Eeklo et la voie étroite à écartement de 60 cm posée par le *Stoomcentrum Maldegem*..
- **Maldegem - Donk**: voie étroite (60 cm) posée sur une longueur de 1,5 km par le *Stoomcentrum Maldegem*.
- **Donk - Brugge**: section définitivement démontée. L'assiette de la voie a été aménagée en promenade touristique pour piétons et cyclistes. Le long de cette voie de promenade, les bâtiments voyageurs des anciennes stations de Donk et Sijsele sont toujours conservés en bon état.

Le Stoomcentrum Maldegem asbl

A Maldegem, des locomotives à vapeur, des voitures à voyageurs à banquettes en bois ou à sièges rembourrés, une voiture-restaurant, une voiture-bar... ramènent le touriste pressé de nos jours au rythme du passé.

Le *Stoomcentrum Maldegem* offre aux amateurs un trajet ferroviaire de 1,5 km à voie étroite (60 cm) sur la relation Maldegem - Donk et un trajet à voie normale de 10 km sur la ligne 58 Maldegem - Eeklo à exploitation simplifiée de la SNCB, hors service pour ses propres besoins et réservée aux circulations touristiques.

Petite histoire du Stoomcentrum

Tout commence fin 1988, juste après l'abandon de tout trafic ferré par la SNCB à l'ouest d'Eeklo.

Quelques enthousiastes du rail qui pratiquaient déjà le modélisme, voulurent goûter le plaisir de leur hobby à échelle 1/1. Le *Stoomcentrum Maldegem*, une fois créé, commença par construire une voie étroite (60 cm) sur l'assiette Maldegem - Donk de l'ancien tronçon Maldegem - Bruges.

L'association reprit également l'exploitation de la section Eeklo - Maldegem pour des trains touristiques à voie normale. Après quelques essais réussis, le chemin de fer Eeklo - Maldegem fut rouvert en mai 1990 au trafic ferroviaire touristique. Suite à des efforts de plusieurs années le Centre de la Vapeur (*Stoomcentrum*) arriva à faire revivre la ligne abandonnée par la SNCB. Depuis lors il y a de nouveau un trafic ferroviaire dans le *Meetjesland* vert.

L'exploitation, l'entretien et la restauration du matériel ferré préservé sont effectués grâce au dévouement infatigable des volontaires qui consacrent beaucoup d'heures au train à vapeur. Les bâtiments caractéristiques de la gare de Maldegem ont été conservés. La maison du garde-barrières, l'habitation du chef de gare, le dépôt des marchandises (acheté et restauré en 2002) et surtout la gare des voyageurs complètent l'ensemble, qui forme la base sur laquelle l'activité ferroviaire est reconstituée dans tous ses aspects.

Outre un matériel roulant diesel et vapeur fonctionnel, le *Stoomcentrum Maldegem* expose aussi dans un Musée plusieurs trésors ferroviaires qui valent le voyage...