

CONSTRUCTION DES PONTS DE HEIST

L'électrification des lignes Bruges-Blankenberge et Bruges-Knokke ira de pair avec celle de la ligne Bruxelles-Ostende.

A partir de Zeebrugge, au-delà du nouveau pont basculant construit sur le canal maritime, cette dernière ligne présente divers points dangereux incompatibles avec une ligne à électrifier. Sur une distance d'environ 4 km. il y existe huit passages à niveau, dont certains fort importants puisqu'ils coupent la grande route d'Ostende vers Knokke. Longeant la côte sur presque 2 km., la ligne passe, à simple voie, sur des tabliers provisoires qui ne permettent pas l'utilisation de toutes les locomotives modernes, au-dessus du canal de dérivation de la Lys et au-dessus du canal Léopold. Plus loin la ligne a été tracée au travers de la commune de Heist au niveau des rues environnantes.

Afin de remédier à cette situation désavantageuse et de permettre une extension plus facile de Heist, il a été décidé de modifier entièrement le tracé de la ligne et d'établir un nouveau tronçon de voie qui reliera, presque en ligne droite, Zeebrugge à Duinbergen. La nouvelle double voie, en remblai, sera tracée hors de l'agglomération de Heist. Tous les passages à niveau, sauf un situé non loin de la gare de Duinbergen, devant être supprimés, il y aura lieu de construire quatre nouveaux ponts.

Le premier pont, dont l'adjudication est en préparation, du type passage inférieur, doit être construit pour la Ploegstraat à la BK.854,75. Son tablier, de 11,20 m. de portée d'axe en axe des appuis, sera constitué par une dalle en béton armé dont les 2 faces latérales extérieures seront soigneusement bouchardées; ses massifs d'infrastructure, culées avec murs en retour, seront entièrement en béton mais les parements visibles des culées seront réalisés en maçonnerie de briques tandis que des pierres de taille réaliseront des chaînes d'angle et recouvriront les faces verticales apparentes des sommiers d'appui.

On fera usage de culées et de murs en retour analogues pour la construction de deux autres ouvrages lesquels seront également des passages inférieurs. Le premier de ceux-ci, à construire pour la Ramskapellestraat, à la BK.2.708,25, aura un tablier métallique étanche à double voie dont les poutres principales, à âme pleine de 2,05 m. de hauteur, auront 21,61 m. de portée d'axe en axe des appuis.

Le second, à construire pour la Westkapellestraat, à la BK.3.427,30, aura par contre deux tabliers métalliques étanches à voie simple dont les poutres principales, à âme pleine de 1,80 m. de hauteur, atteindront 27 m. de portée entre appuis.

Des gaines-porte-câbles, nécessaires à tous les ouvrages des lignes à électrifier, ont été prévues dans des passerelles de service, tant métalliques qu'en maçonnerie, fixées extérieurement à chacun des tabliers cités plus haut. Il est bien entendu que les calculs ont été exécutés de façon à permettre le passage des charges mobiles les plus lourdes, utilisées sur le réseau belge, sur ce nouveau tronçon de ligne.

Quant au quatrième ouvrage, d'ailleurs le plus important parce que constitué de l'ensemble des deux ponts voisins respectivement sur le canal de dérivation de la Lys et sur le canal Léopold, son étude est en cours. Cet ouvrage ne sera réalisé que lorsque les remblais dont on commencera bientôt l'aménagement simultanément aux deux extrémités de ce tronçon, c.à.d. Zeebrugge et Duinbergen et les trois premiers ponts, permettront un accès facile des rives des deux canaux parallèles cités plus haut.