

RECONSTRUCTION DES PONTS DE EKEREN

L'électrification de la ligne Bruxelles-Midi - Charleroi sera suivie immédiatement de la ligne Schaerbeek-Anvers-Nord. Les voies de cette dernière ligne raccordées d'une part à la ligne vers Charleroi par la bifurcation de Linkebeek, se trouvent sur une grande partie de leur parcours, au voisinage de la ligne électrifiée Bruxelles-Nord - Anvers-Central. Dépassant Anvers-Est et Anvers-Dam, au-delà de Merksem, ces mêmes voies, en rampe, passent au-dessus de la ligne internationale vers la Hollande, à la sortie de la gare de Ekeren. Quelques Km. plus loin, elles viennent déboucher dans un des faisceaux de voies de l'importante gare de formation d'Anvers-Nord juste au-delà des deux ponts à voie unique en construction sur les deux Schijn.

Sur le territoire de Ekeren, lors de leur retraite en 1944, les allemands dynamitèrent quatre ouvrages importants qui se suivent à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, sur la ligne citée plus haut.

Ceux-ci comprennent :

1. le pont-rails métallique au croisement de la voie Anvers - Esschen ;
2. trois ouvrages en maçonnerie :
 - a) le P.I. appelé "Hoge Bistbaan";
 - b) le P.I. appelé "Lage Bistbaan";
 - c) le P.I. du Steenweg naar den Donck.

Les deux tabliers métalliques qui forment le pont-rails ont environ 23 m. de portée d'axe en axe des appuis et reposent sur des culées et une pile intermédiaire en béton. Les poutres principales de chacun de ces tabliers métalliques, à voie double, sont à âme pleine et écartées de 8,90 m. Une passerelle de service est accolée à l'extérieur de chaque poutre principale. Les charges explosives n'ayant été placées que dans la

maçonnerie, les tabliers métalliques ne furent que partiellement endommagés ; par contre, la pile fût entièrement détruite et les massifs de béton des culées démolis jusqu'au niveau de la semelle de fondation.

Les trois P.I., voûtés et biais, sont des ouvrages qui comprennent chacun une voûte fort surbaissée, des culées et des murs en retour entièrement en béton. L'ouverture normale du P.I. "Hoge Bistbaan" est de 14 m.; celle du P.I. "Lage Bistbaan" est de 18 m. Ces deux voûtes furent entièrement démolies et se sont effondrées. Comme on avait prévu lors de la construction un joint dans les murs de tête au droit des joints de naissance de chaque voûte, les culées sont pratiquement restées indemnes. Ces joints n'ayant pas été réalisés dans le P.I. du Steenweg naar den Donck, dont l'ouverture normale est de 10 m., la destruction de la voûte a entraîné la dislocation des massifs supérieurs des culées.

Ces quatre ouvrages ont été rétablis provisoirement par l'armée anglaise fin 1944. Vu leur importance, la réfection définitive s'imposait.

La reconstruction en sous-oeuvre de quatre ouvrages voisins sur une ligne en remblai fortement parcourue aurait entraîné de coûteuses sujétions. C'est pourquoi il a été **décidé** de détourner le trafic vers Anvers-Nord par la ligne Anvers-Esschen en établissant un raccordement provisoire, partant de la gare de Ekeren entre cette ligne et la ligne vers Anvers Nord.

Sur le tronçon de la ligne mis ainsi hors service depuis le 1er février 1948, les travaux de réfection sont en plein cours. Aux ouvrages en maçonneries les culées sont entièrement reconstruites, les trois voûtes sont bétonnées et les chapes d'étanchéité ont été mises en place. Au pont-rails les massifs defectueux des culées ont été enlevés; la pile sera reconstruite en dernier lieu. Quant aux tabliers métalliques, les âmes trouées des poutres principales ont été réfectionnées; des passerelles entièrement neuves ont été placées; la réfection des extrémités endommagées de semelles de poutres principales est en **cours** ainsi que la substitution de pièces de pont neuves aux pièces de pont en mauvais état.

Tous ces travaux avancent au rythme prévu et à partir du 1er août de cette année, la ligne sera à nouveau mise en service tout en étant déjà adaptée, quant à ces quatre ouvrages, à l'électrification future.

- - - - -