



NMBS

DOORNIK KORTRIJK RIJSEL RIJSEL

L. GILLEAUX

VERNIEUWINGEN IN HET WESTEN!

Met het wijzigen van de dienstregeling in mei 1993 zijn in het westen van ons land en in de streek van Rijsel tal van vernieuwingen ingevoerd: de plechtige ingebruikneming van de TGV Nord Europe bij de SNCF, de elektrificatie van en meer treinen op de lijn Doornik - Rijsel bij ons en een groter treinaanbod op de lijn Kortrijk - Rijsel. De klanten kunnen dus kiezen uit een waaier van nieuwe mogelijkheden.

DE TGV AAN DE POORTEN VAN BELGIË

331,7 KM NIEUWE LIJNEN

De TGV-lijn «Nord Europe», waarover in oktober 1987 een beslissing werd genomen, verbindt Parijs met Rijsel en loopt dan door naar Fréthun, dichtbij Calais, waar ze op de Kanaaltunnel aansluit.

In de voorsteden van Parijs splitst ze zich in Gonesse af van de klassieke lijn Parijs – Saint-Quentin – Aulnoye, passeert dicht bij de luchthaven van Roissy – waar toch nog geen TGV-station is – en loopt dan vanaf Verberie ten westen van snelweg A1 en parallel ermee tot vlakbij Rijsel. In Frétil, ten zuiden van die agglomeratie, loopt de lijn via een driehoek van vertakkingen recht naar het Oosten, richting België (afstand 12 km) of naar het noorden, Rijsel binnen. De derde vertakking zorgt voor de rechtstreekse verbindingen tussen België en Rijsel die in de toekomst o.a. zullen worden gebruikt door de HST's EUROSTAR die van Brussel naar Londen rijden.

De Rijselse agglomeratie wordt van zuidoost naar noordwest doorkruist. Op het traject wordt het nieuwe station Lille-Europe opgericht in de onmiddellijke nabijheid van het bestaande station, herdoopt tot Lille-Flandres, dat ook door talrijke TGV's met Rijsel en omgeving als begin- of eindpunt zal worden bediend.

Het station Lille-Europe, op ongeveer 500 meter van Lille-Flandres, wordt afgewerkt. Het maakt deel uit van het «Euralille»-complex, een uitgestrekte zakenbuurt in volle ontwikkeling die zal bestaan uit handelscentra, hotels, banken, een World Trade Center, een boomrijk stadspark, woonzones enz.

Voorbij Rijsel gaat de lijn naar het noordwesten in de richting van de Tunnel en ze doorkruist daarbij de vlakte van Frans-Vlaanderen. Ze sluit aan op de tunnelingang in Fréthun/Coquelles, ten westen van de agglomeratie Calais en van de Eurotunnel-installaties.

Tussen Gonesse en Frétil ligt 198 km spoor, tussen Frétil en Fréthun 111 km. Daarbij komt de nog aan te leggen 12 km naar België en de 10,7 km aansluiting van Arras voor de bediening van verschillende steden van Noord-Frankrijk (Arras, Douai, Valenciennes, Lens, Hazebrouck, Duinkerke) buiten Rijsel om.

De TGV-lijn Nord Europe werd ontworpen voor een maximumsnelheid van 350 km/u. Haar lengteprofiel heeft een maximumstijgingsgraad van 25 ‰, de courante boogstraal bedraagt 6 000 m en de minimumstraal 4 000 meter. De HST's die niet in Lille-Europe stoppen, zoals

bepaalde EUROSTAR's van Brussel naar Londen of van Parijs naar Londen, doorkruisen de Rijselse agglomeratie toch met een snelheid van 200 km/u.

Het lijnvak Gonesse-Arras, ongeveer 155 km lang, werd op 23 mei jl. in gebruik genomen. De verbinding Parijs – Rijsel duurt nu 1 uur en 20 minuten. Op 26 september wordt de lijn volledig in dienst gesteld tussen Gonesse, Rijsel en Fréthun/Calais. De rit Parijs – Rijsel zal dan nauwelijks 1 uur duren...

DE TGV's R VAN RESEAU

In de TGV-Nord Europe loopt een nieuwe generatie TGV-stellen, «Réseau» genaamd, die sterk lijken op de TGV-Atlantique. Ze hebben dezelfde vorm en stroomlijn en dezelfde nu al vertrouwde zilvergrijze en blauwe kleur. Het aantal rijtuigen werd beperkt tot 8 (in plaats van 10) en de formule van de «coach»-rijtuigen (één grote afdeling over de volle lengte van het rijtuig) werd veralgemeend. De TGV's R bieden plaats aan 377 reizigers, waarvan 257 in 2^e klas.

Door hun nieuwe samenstelling hebben de stellen een lengte van 200 meter, nagenoeg dezelfde als de TGV-Sud-Est. Dit gegeven, samen met bepaalde wijzigingen aan motoren en seinuitrusting aan boord zorgen ervoor dat die TGV's op het hele hogesnelheidsnet kunnen rijden. Vandaar de naam TGV Réseau.

Bovendien zijn er van de 80 TGV-stellen waaruit het Réseau-park bestaat 50 tweestroomstellen (25 000 volt wisselstroom/1 500 volt gelijkstroom), naar het voorbeeld van de andere TGV's die al lopen. De 30 overige zijn driestroomstellen die ook zullen kunnen rijden op de 3 000 volt gelijkstroom van het klassieke Belgische net. Die uitrusting biedt ze de mogelijkheid om tot Brussel en zelfs verder te rijden en om België rechtstreeks met Parijs en verder gelegen steden te verbinden.

DE UITBOUW VAN EEN SPOORWEGNET IN FRANKRIJK EN IN EUROPA

De ingebruikneming van de TGV-Nord Europe houdt niet alleen in dat Parijs en het noorden van Frankrijk beter door de spoorweg worden bediend, maar het is in feite ook een belangrijke stap in de progressieve uitbouw van een nieuw spoorwegnet in Frankrijk en in Europa. Dat net is voor ons trouwens in meer dan één opzicht van onmiddellijk belang.

Directe verbindingen tussen Rijsel of Brussel en Franse regio's voorbij Parijs zullen inderdaad tot de mogelijkheden behoren door de realisatie (vanaf 1994)

Voorbij Rijsel gaat de lijn naar het Noordwesten in de richting van de Tunnel en ze doorkruist daarbij de vlakte van Frans-Vlaanderen.

De TGV-lijn Nord Europe werd ontworpen voor een maximumsnelheid van 350 km/u.

Directe verbindingen tussen Rijsel of Brussel en Franse regio's voorbij Parijs zullen inderdaad tot de mogelijkheden behoren door de realisatie van een ander gedeelte van het TGV-Nord project.

van een ander gedeelte van het TGV-Nord-project, nl. de aanleg van een hogesnelheidslijn – Interconnexion genoemd – die ten oosten rond de streek van Parijs loopt en in de omgeving van Melun aansluit op de hogesnelheidslijn Parijs – Lyon en haar verlengingen. Later zal die verbindingenlijn verder lopen naar het zuidwesten en aansluiting geven op de TGV-Atlantique die Aquitanië en Bretagne bediend. Geleidelijk zullen, ook vanuit België, talrijke nieuwe verbindingen tot stand komen.

De toekomst van het spoor ziet er nog rooskleuriger uit, want terzelfder tijd zijn in België werken begonnen voor de aanleg van nieuwe HST-verbindingen, waardoor ons land in het centrum zal liggen van een hogesnelheidsnet dat zorgt voor veelvuldige en snelle verbindingen niet alleen met Frankrijk, maar ook met Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland. Zo krijgt stilaan een nieuwe kaart van de Europese spoorwegverbindingen vorm.

DOORNIK – RIJSEL : MODERNISERING EN ELEKTRIFICATIE

DE VOLLEDIGE ELEKTRIFICATIE VAN DE STER VAN DOORNIK

De lijn Doornik - Rijsel, 21 km lang, werd in 1865 in gebruik genomen. In Froyennes, ten noordoosten van Doornik, takt ze zich af van lijn 75A die naar Moeskroen loopt en verder naar Kortrijk.

Met die elektrificatie wordt een punt gezet achter de modernisering van de klassieke spoorlijnen in die streek, omdat behalve de verbinding Moeskroen – Doornik ook de lijnen vanuit Doornik naar Bergen enerzijds en naar Brussel via Ath anderzijds, al enkele jaren zijn gemoderniseerd en geëlektrificeerd.

HST-PROJECT EN NIEUWE TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

In het kader van het HST-project in België hebben de Belgische Staat en de NMBS besloten, in overleg met de SNCF en de Franse overheid, om de lijn Doornik – Rijsel te moderniseren en te elektrificeren. Door die werkzaamheden komt immers een interessante verkeersweg tot stand voor de EUROSTAR-stellen die van Brussel via Rijsel naar Londen rijden vanaf de zomer van 1994 – het ogenblik waarop de EUROSTAR-dienst zou aanvangen - tot half 1996, wanneer de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Lembeek/Tubeke en de Franse grens in gebruik wordt genomen.

Door die elektrificatie kunnen er vanaf nu toch 15 (vroeger 11) treinen op die lijn rijden. Als gevolg van die werkzaamheden behoren op termijn rechtstreekse verbindingen tussen de grote steden op de Waalse as en Rijsel tot de mogelijkheden. Als aanzet van dit project staan trouwens vanaf september van dit jaar al enkele treinen tussen Bergen en Rijsel op het programma.

MODERNISERING VAN DE LIJN

De spoorinstallaties werden gemoderniseerd. Bij die gelegenheid zijn de spoorstaven en de dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers en langgelaste spoorstaven. Bovendien werd de spoorbedding gedraineerd en verbreed, waarbij in een kabelgoot een nieuwe sein- en telecommunicatiekabel werd getrokken. Vier overwegen vielen weg en de sporen werden aangepast om het treinverkeer naar de overblijvende kruisingen te leiden. Een overbrugging werd opgebroken en een andere aangepast aan het vrijruimteprofiel voor de bovenleiding.

Voorts werden aan de vertakking van Froyennes belangrijke verbouwingen uitgevoerd om de snelheid op het omloopspoor (naar Rijsel) te verhogen van 60 tot 90 km/u. en aldus het verkeer vlotter te laten verlopen. Tevens werden de wissels van verwarming voorzien, zodat ze in alle weersomstandigheden operationeel blijven. Tegelijk werden de perrons van de stopplaats Froyennes verplaatst en heringericht en er werd ook een perrontunnel gegraven.

Ook werd de seininstallatie van de lijn aangepast, onder andere aan het verwachte HST-verkeer. Bovendien zijn in het station Doornik ook aanpassingen uitgevoerd aan de sporen, de seininrichting en de bovenleidingen om de EUROSTAR's in staat te stellen het station zonder stoppen te doorkruisen met een snelheid van 60 km/u.

ELEKTRIFICATIE

Op de lijn Doornik – Rijsel was een elektrificatie nodig als overbrugging tussen de Belgische spanning (3 000 volt gelijkstroom) en de Franse (25 000 volt wisselstroom). Daarom werd besloten om de lijn voorbij de vertakking van Froyennes over een afstand van 800 meter onder een spanning van 3 000 volt te brengen. Daarop volgt een korte neutrale zone van ongeveer 150 meter zonder spanning, waar de treinen «freewheelen» en dan begint het lijnvak onder 25 000 volt wisselstroom. Die voeding wordt geleverd door een onderstation in de regio Rijsel. Aan de grens werd een energieteller

geïnstalleerd teneinde de kosten tussen beide spoorwegen te verdelen. Bijgevolg beschikt de NMBS nu over een geëlektrificeerd lijnvak van om en bij 6 km dat met 25 000 volt wisselstroom wordt gevoed. Dit is evenwel geen nieuwigheid, want met een dergelijke spanning wordt op ons net al gereden vanaf de uitrij van het station Moeskroen tot aan de Franse grens (2,5 km), in het station Quévy op de lijn Bergen - Aulnoye, in het station Athus, alsook op de twee vertakkingen die vanuit dit station respectievelijk naar de CFL (over 1,1 km naar Rodange) en de SNCF (over 1,5 km in de richting van Mont-Saint-Martin) lopen.

25 000 volt wisselstroom zal ook bij andere elektrificatiewerken op ons net worden toegepast, nl. op de nieuwe hogesnelheidslijnen, op lijn 42 Rivage - Gouvy, alsmede op de lijnen 166 en 165 Dinant - Bertrix - Virton - Athus.

NOG MEER HST-TREINEN EN -AANSLUITINGEN

De nieuwe verbinding biedt over het algemeen betere aansluitingen met de IC-treinen van de Waalse as, waardoor veel steden van die regio beter met Rijsel verbonden zijn. De aansluitingen van en naar Brussel via Ath zijn toch niet ideaal omdat :

- het bedieningsdiagram rekening moet houden met de verkeerskarakteristieken van veel treinen in Frankrijk, die wegens de Franse dienstorganisatie niet altijd klokvast rijden. Bovendien diende rekening te worden gehouden met de ontvangstmogelijkheden voor treinen in het station Lille-Flandres, dat een kopstation is en sedert de indienststelling van TGV's vanuit Parijs nu veel meer treinen ontvangt;

- de dienstregeling van lijn 94 Moeskroen - Doornik - Ath voor enkele jaren ietwat diende te worden verlicht om de infrastructuurwerken voor het HST-project op het lijnvak Halle - Brussel vanaf einde 1993 mogelijk te maken.

Voorts geeft de verbinding Rijsel - Doornik nu in het station Lille-Flandres aansluiting op verscheidene TGV's van Rijsel naar Parijs en terug. Dankzij die nieuwigheden zijn er dagelijks meerdere verbindingen in minder dan 2 uur van Doornik en het westen van Henegouwen naar Parijs. Die vooruitzichten worden in september nog beter als op de verbinding Parijs - Rijsel een tijdswinst van 20 minuten wordt geboekt.

Daarenboven biedt de komst van de EUROSTAR, met stop in Rijsel, bijkomende mogelijkheden. Dat zal ook het geval zijn als de verbindingen rond Parijs in

gebruik wordt genomen, waardoor talrijke rechtstreekse TGV-verbindingen tussen Rijsel en diverse regio's in het zuiden en het westen van Frankrijk tot de mogelijkheden behoren.

KORTRIJK - MOESKROEN - RIJSEL : EEN BETERE BEDIENING

LIJN 75

Lijn 75 loopt van Gent naar Rijsel via Kortrijk en Moeskroen. Ze werd in 1980 en 1981 gemoderniseerd en geëlektrificeerd en nu rijden er om de twee uur rechtstreekse IC-treinen tussen Antwerpen en Rijsel via Gent (IC C). Die treinen bestaan uit stellen die al naar de rijrichting worden getrokken of geduwd door NMBS-tweestroomlocomotieven, type 12, die op 3 000 volt gelijkstroom of 25 000 volt wisselstroom kunnen rijden. De treinen komen Frankrijk binnen via Tourcoing en bedienen ook alle tussenstations tot Lille-Flandres, namelijk Roubaix, Croix-l'Allumette en Croix-Wasquehal, aangezien die verbindingen in Frankrijk instaan voor een soort van streekverkeer waarover met de plaatselijke instanties een overeenkomst werd gesloten.

VERBETERING VAN DE HST-BEDIENINGEN EN -AANSLUITINGEN

Tussen de NMBS en de SNCF werden ideeën uitgewisseld om de verbindingen tussen Kortrijk en Rijsel te verbeteren, vooral met het oog op de komst van de TGV, in mei 1993, naar de streek van Rijsel. Die contacten hebben ertoe geleid dat het aantal verbindingen tussen beide steden met de zomerdienstregeling van 1993 vrijwel verdubbeld is, met als gevolg dat er nagenoeg om het uur een trein rijdt. Bovendien geven verscheidene van die treinen aansluiting op TGV's, in het station Lille-Flandres, of in het station Tourcoing, waar bepaalde TGV's naar Parijs vertrekken.

Daardoor is het verscheidene keren per dag mogelijk om in minder dan 2 uur van Kortrijk naar Parijs te sporen.

Ook daar worden eind september 1993 nog interessantere mogelijkheden verwacht, nl. als op de verbinding Parijs - Rijsel een tijdswinst van 20 minuten wordt geboekt door de volledige openstelling van de hogesnelheidslijn. Als EUROSTAR's in 1994 hun intrede doen en de verbindingen rond Parijs in gebruik wordt genomen, zal dit op termijn nog meer verbeteringen met zich brengen, zodat verbindingen met talrijke, buiten de hoofdstad gelegen bestemmingen in Frankrijk mogelijk worden.

Op de lijn Doornik - Rijsel was een elektrificatie nodig als overbrugging tussen de Belgische spanning en de Franse.

De NMBS beschikt bijgevolg over een geëlektrificeerd lijnvak van om en bij 6 km dat met 25 000 volt wisselstroom wordt uitgevoerd.

23 mei 1993 vormde dan ook de start van talrijke belangrijke vernieuwingen in het spoorweglandschap van het westen van België en de streek rond Rijsel. Er moeten nog allerlei werkzaamheden worden uitgevoerd om die verbeteringen tot hun volle rendement te laten komen, maar nu al bieden ze nieuwe mogelijkheden om steeds meer klanten uit die streek naar de trein te lokken. □