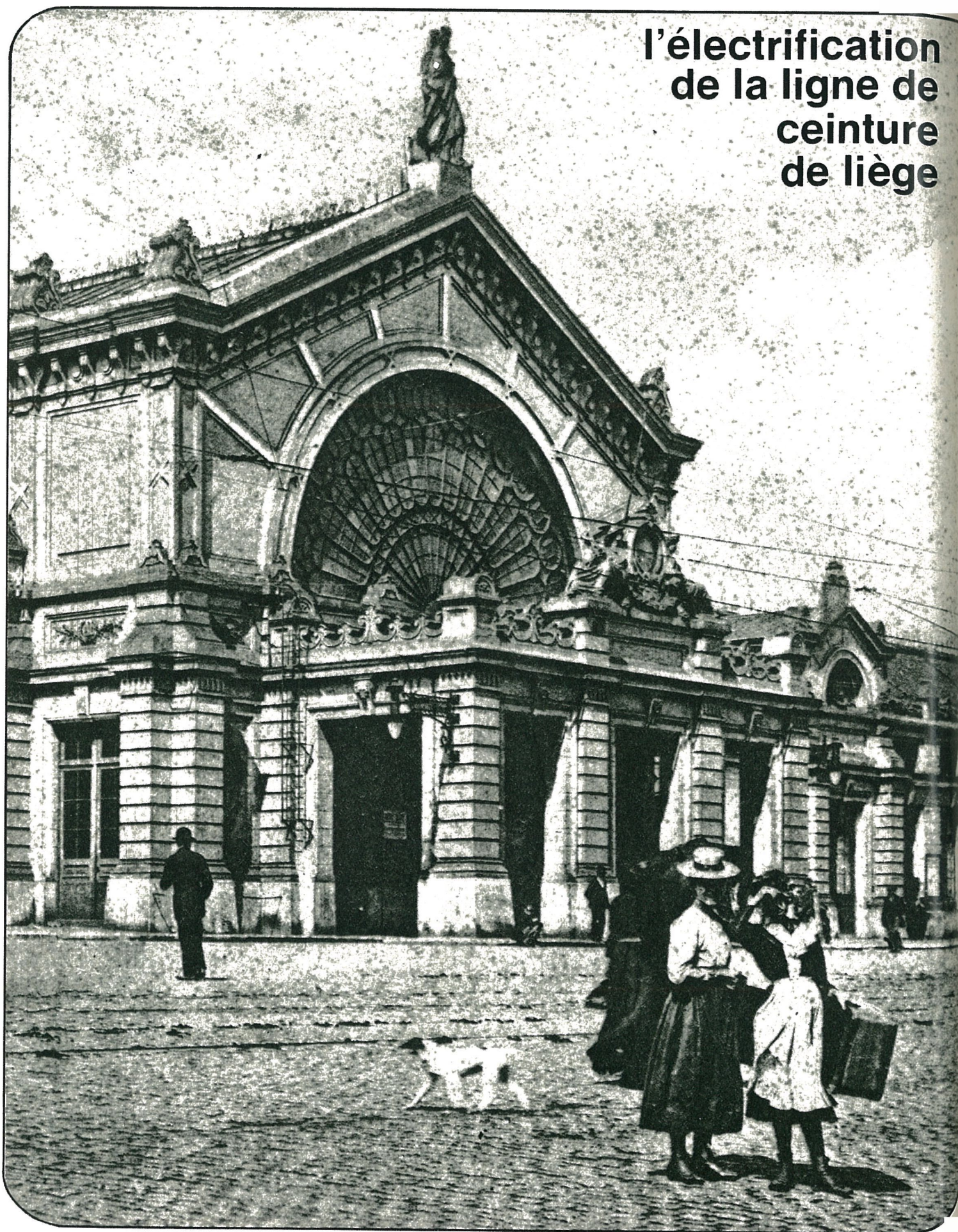


**l'électrification  
de la ligne de  
ceinture  
de liège**





## un peu d'histoire

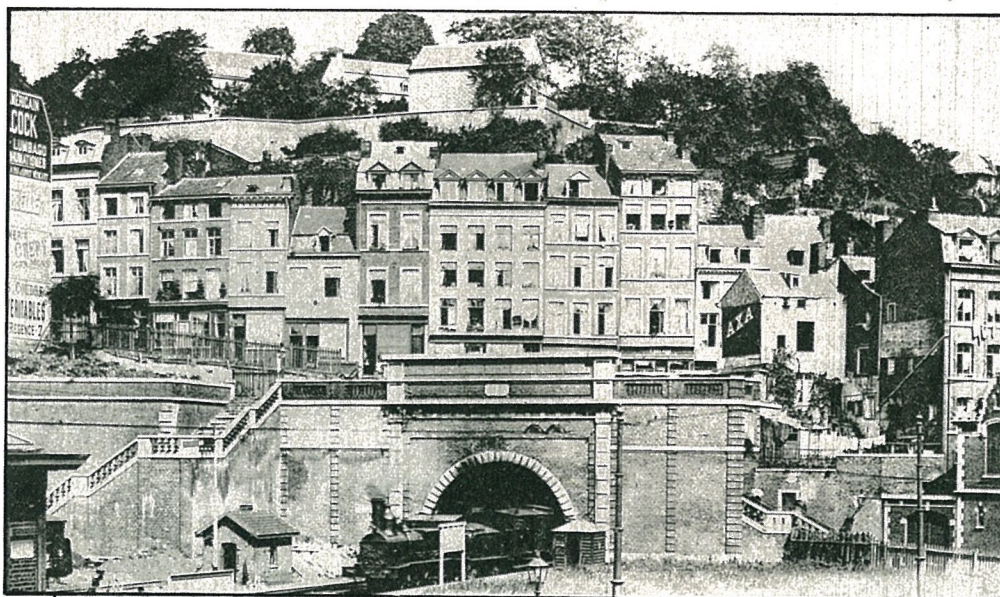
La réouverture de l'exploitation, en traction électrique, de la ligne de ceinture de Liège, n'est pas passée inaperçue. On a pu en trouver de larges échos dans la presse et notre revue y a consacré un bref article dans son numéro d'août '76.

Il n'est sans doute pas inutile pourtant d'y revenir. La province de Liège, « pays aux trois frontières », occupe

ferroviaire de la province de Liège a été entamée il y a une vingtaine d'années.

En 1958, la ligne Liège-Bruxelles a été ouverte à la traction électrique, après avoir été complètement modernisée (la gare de Waremme en est un exemple typique).

En 1966, c'était le tour de Liège - Aix-la-Chapelle, qui mettait la cité ardente à une heure et demie de Cologne.



une position privilégiée en Europe, qui lui fournit l'occasion de jouer un rôle de transit et d'échangeur vis-à-vis de différents courants économiques, sociaux et culturels. Mais ce rôle, elle ne parviendra à l'assumer que dans la mesure où les moyens de communication qu'elle propose — qu'il s'agisse de la route, des voies d'eau ou des chemins de fer — sont rapides et efficaces. C'est précisément dans cet esprit que la modernisation du réseau

Enfin, en 1970, la liaison électrique internationale vers Paris était assurée. Pour Liège, il restait une ultime étape à franchir, pas moins importante : la modernisation de la ceinture de la ville (lignes 31 et 34) passant par Liège Guillemins, Liège Palais, Liers et Ans. Voilà qui est fait désormais.

L'infrastructure ferroviaire liégeoise est maintenant tout à fait au point. Et c'est une situation enviable — et enviable — pour une ville d'offrir un



moyen aussi peu coûteux que le rail pour pénétrer jusque dans son centre même.

Bien sûr, Liège a bénéficié de l'héritage du passé sous la forme d'une voie ferrée souterraine qui, partant de Liège Guillemins, aboutit à Liège Vivegnis, au nord de l'agglomération. Pour en finir avec ce survol historique et ce bref commentaire de l'électrification de la ligne de ceinture à Liège, nous nous en voudrions de ne pas rappeler que c'est le 1<sup>er</sup> septembre 1877 qu'eut lieu la toute première inauguration de la ligne, dont les travaux avaient débuté en avril 1869 (après les six années réglementaires d'études et de discussions).

C'est, en effet (1), en vertu de l'article 10 de la loi du 20 décembre 1851, relative à l'exécution des travaux de la dérivation de la Meuse que la Province interviendra dans le coût des travaux pour la somme de 370 000 F et la Commune de Liège pour un million de francs, sous la réserve expresse toutefois que l'Etat doterait la Ville d'une station intérieure.

Les négociations durèrent jusqu'en 1860 et c'est en avril 1863 qu'un premier avant-projet fut présenté.

Certes, la boucle d'une vingtaine de kilomètres que forme la ceinture de Liège ne permet pas encore de mettre en liaison rapide et directe (sans rupture de charge) Liège Palais et Bruxelles. C'est pourtant une éventualité qui pourrait être envisagée dans un proche avenir.

Il faudrait pour cela que la ligne nouvellement modernisée obtienne un gros succès auprès du public.

### fiche technique

La ceinture de Liège se compose de deux lignes :

— la ligne 34 : Liège Guillemins - Liers : 15 km (qui se prolonge jusqu'à Hasselt) ;

— la ligne 31 : Liers - Ans : 6 km. L'électrification de cette ligne de ceinture, longue d'environ 20 km, a nécessité l'exécution de travaux importants.

Il s'agissait de renouveler les parties principales des tunnels pratiquement centenaires, creusés sous les collines de la rive gauche de la Meuse, afin de permettre l'installation des fils nécessaires à la traction électrique des trains.

Le mauvais état des terrains qui menaçait la stabilité des constructions environnantes rendait l'entreprise délicate, mais les techniciens ont su parfaitement maîtriser toutes les difficultés qui ont surgi, au fur et à mesure du déroulement des travaux.

(1) Tiré de la Notice sur les travaux de construction du chemin de fer de raccordement entre Liège Guillemins et Liège Vivegnis par Monsieur Debeil.

La ligne de ceinture de Liège est établie en souterrain sur 2 250 mètres ; elle comporte trois tunnels : ceux de Saint-Gilles (646 m), de Saint-Martin (740 m) et de Pierreuse (848 m).

Le reprofilage des tunnels au gabarit

été démolit, a été reconstruit en béton armé, soit à un niveau nettement plus bas, quand cela s'avérait possible (tunnel de Saint-Gilles, cette technique permettait la pose de voies sans ballast), soit à un même niveau,



électrique ne pouvait pas être réalisé par un simple rehaussement de leur voûte étant donné leur situation sous des zones habitées.

Il a fallu recourir à l'adaptation du radier (plate-forme) qui, après avoir

qui entraînait le scellement des ... dans le radier en béton avec l'interposition de semelles en acier et en caoutchouc.

Plusieurs arrêts, judicieusement répartis le long de cet axe, notamment



ans la vallée jusqu'à Herstal, ont été modernisés ; d'autres ont été implantés. Qu'il s'agisse de Jonfosse, point d'arrêt doté d'un nouveau couloir sous voies à quelques minutes à peine du

de gares plus importantes comme Liers, Herstal et Liège Palais, la ligne 34 offrira une des meilleures dessertes suburbaines qui soient. En accord avec les pouvoirs publics, il a été décidé de transformer la gare

La gare de Liège Palais disposera de quatre voies à quai d'environ 350 mètres de long (contre 200 mètres actuellement) ; elle comprendra une gare de 900 mètres carrés sous le niveau des voies, en relation directe avec l'important centre de communication urbain établi sous la place Saint-Lambert.

Cet aménagement, qui fera disparaître avec un peu de mélancolie le bâtiment actuel, est un des plus importants qui aura été réalisé dans le but d'établir de meilleures relations entre les moyens de transport et les zones du secteur tertiaire.

Les nouvelles installations de la gare de Herstal lui permettent de jouer le rôle de gare d'extrémité, capable d'assumer une desserte intensive.

Les trois voies en impasse seront utilisées pour le trafic à horaire cadencé, soit vers la Hollande, soit vers Flémalle.

La gare de Liers est appelée à jouer un rôle important au point de vue SNCB, puisqu'elle comprend un tout nouvel équipement qui se substitue aux anciennes installations de garage et de maintenance du matériel à voyageurs établies antérieurement à Liège Vivegnis.

Il n'était pas possible dans le site de Vivegnis, devenu trop exigu et situé en courbe, de construire des voies de garage de grandes longueurs, un poste d'entretien doté d'une fosse de visite et un poste de lavage pour le matériel roulant.

La gare de Rocourt, quant à elle, joue le rôle d'une gare de croisement sur les 6 km de voie unique, séparant Ans de Liers.

La suppression prochaine du passage à niveau de la grand-route viendra compléter définitivement la modernisation de toutes les installations de Rocourt.

La spécificité de la ceinture de Liège pénétrant au centre de la cité pour remonter par une large boucle sur le plateau autorise, malgré les nombreuses courbes, une vitesse de circulation de 90 km par heure, sauf dans les trois tunnels où la vitesse est limitée à 40 km par heure pour éviter les vibrations trop importantes.

De nouvelles gares, une nouvelle infrastructure de voies ne peuvent assurer une bonne exploitation que si l'on dispose d'une signalisation de pleine voie, et d'une automatisation des passages à niveau.

Quand on saura que toute cette boucle sera télécommandée par le seul poste de signalisation de Liège Guillemins, on comprendra que les techniciens ont rendu la ligne de ceinture de Liège apte à remplir pleinement son rôle de desserte de l'agglomération liégeoise.

R. Decooman



boulevard de la Sauvenière, de Liège Vivegnis, de Jolivet, situés dans des quartiers appelés à être modernisés, ou encore d'Alleur et de Milmort, situés dans une zone industrielle, d'Ans Est, de Rocourt Clinique..., ou

de Liège Palais, en vue d'offrir aux voyageurs des liaisons ferroviaires bien adaptées à la situation de la gare érigée juste à côté de la place Saint-Lambert, objet elle-même d'un profond remaniement.