

## Une première étape dans les travaux ferroviaires liégeois

Ce mercredi 16 avril 1997, Monsieur Michel Daerden, ministre fédéral des Transports inaugure le pont de la rue Branche-Planchard à Ans.

La mise en service de cet ouvrage témoigne de la progression des travaux de rectification de la ligne Liège-Bruxelles commencés en avril 1996.

Ces travaux poursuivent un double objectif: d'une part, la modernisation de la ligne existante entre Liège et Bruxelles pour en augmenter la vitesse et d'autre part, la préparation de la jonction de la future ligne à grande vitesse avec le réseau classique.

Moderniser le réseau intérieur et réaliser l'ensemble du projet TGV, deux priorités auxquelles la SNCB consacre tous ses efforts pour faire du train un moyen de transport performant.

Le parcours de ce mercredi 16 avril permet de découvrir l'importance des travaux en cours de réalisation.

Les zones de travaux et les sites aperçus se répartissent de la manière suivante:

### La ligne 36 (Liège-Bruxelles)

- \* la rectification de la courbe de Liège Haut-Pré
- \* la rectification de la ligne 36 (Liège-Bruxelles) entre Fexhe et Ans
  - travaux de construction ou d'adaptation de ponts
  - travaux de voie
- \* la plate-forme multimodale de Liège, site de Bierset
- \* la transformation de l'ancienne gare de formation de Voroux

### La ligne 36 A (trafic marchandises)

- \* l'amélioration des ouvrages d'art
- \* le site multimodal et le terminal ECE de Renory
- \* le Centre de Réparation Rapide de Kinkempois
- \* les travaux de la liaison E25-E40

Cette multiplicité d'opérations souligne l'importance des efforts consentis par la SNCB en région liégeoise et des moyens mis en oeuvre pour optimiser le transport ferroviaire.

## Le TGV en Belgique

Le projet TGV en Belgique a fait l'objet de plusieurs études et de débats au cours de la décennie 80 et même auparavant.

Ce long cheminement s'explique par l'importance économique et sociale d'un tel projet pour notre pays, par sa portée technologique et économique pour les chemins de fer, de même que par son influence en termes d'aménagement du territoire.

Fruit d'intenses recherches technologiques, le TGV allie la grande vitesse aux avantages du chemin de fer: transport de grande capacité, économie d'espace et d'énergie, faible pollution, grande sécurité.

Par ailleurs, si la vitesse du TGV atteint un rendement optimal lorsqu'il circule sur des lignes spécialisées, il est en même temps un train presque classique tout-à-fait capable d'utiliser les lignes existantes.

Les études réalisées par les spécialistes en matière de transport convergent dans le même sens: dans les prochaines années, on assistera à une augmentation des déplacements en Europe. Et le TGV pourra apporter une réponse adaptée à une bonne part de ce besoin de mobilité.

Le TGV apparaît comme la solution optimale pour des dessertes rapides et à grande capacité sur des distances pouvant aller jusqu'à 1.000 km.

Au début 1990 et à la mi-1991, les autorités gouvernementales ont pris position sur les grandes options du tracé TGV en Belgique, de la frontière française à Bruxelles et au-delà, vers l'Allemagne via Liège et vers les Pays-Bas via Anvers.

Les premiers travaux ont commencé par la branche ouest reliant la frontière française à Bruxelles. Depuis le 2 juin 1996, les 15 premiers km de cette ligne sont en service.

L'ensemble du tronçon sera opérationnel en décembre de cette année.

Les deux autres branches de la ligne à grande vitesse, celle vers Anvers et les Pays-Bas et celle vers Liège et la frontière allemande font l'objet de procédures administratives.

## La modernisation du réseau intérieur: le plan STAR 21

La SNCB attache autant d'importance à la modernisation de son réseau intérieur qu'à la réalisation du projet TGV.

C'est pourquoi elle a élaboré, dès 1989, le plan STAR 21 (Spoor Toekomst-Avenir du Rail-21e siècle) qui programme cette modernisation du réseau belge sur une période de 30 ans.

Le plan décennal d'investissements 1996-2005 en est la traduction concrète: 370 milliards de francs seront investis durant cette période pour offrir un service intérieur et international digne du 21e siècle.

La complémentarité des lignes du réseau intérieur et des lignes TGV anime les projets de développement du rail.

Les travaux de rectification de la ligne 36 Liège-Bruxelles s'inscrivent dans le cadre de cette complémentarité puisqu'il s'agit à la fois de moderniser la ligne pour accroître la vitesse des trains et de réaliser la jonction de la future LGV avec la ligne existante.

## LES TRAVAUX

### La ligne 36 (Liège-Bruxelles)

#### La rectification de la courbe de Liège Haut-Pré

Cette rectification vise à permettre aux TGV et aux trains rapides d'amorcer leur descente vers Liège à une vitesse plus élevée que celle autorisée actuellement.

Dans la courbe de Liège Haut-Pré, la vitesse des trains est limitée à 70 km/h.

Dès octobre prochain, la vitesse sera portée à 120 km/h à cet endroit.

Les travaux se dérouleront lors des 4 week-ends du mois de septembre 1997 pour gêner le moins possible la circulation des trains en semaine.

Ces travaux seront financés par la filiale Euro Liège TGV et réalisés par TUC Rail.

#### Les travaux de rectification de la ligne 36 (Bruxelles-Nord-Liège-Guillemins) entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans

Depuis le début du mois d'avril 1996, la SNCB et sa filiale TUC Rail ont entrepris une série de travaux importants sur la liaison Bruxelles-Liège.

Ces travaux poursuivent un double objectif: la modernisation du réseau intérieur dans le cadre du plan STAR 21 visant à adapter le réseau aux besoins de mobilité du 21 e siècle et la réalisation du projet TGV de Bruxelles à la frontière allemande via la ville de Liège.

La SNCB a confié la réalisation et le suivi des phases de travaux à sa filiale TUC Rail. Les premiers travaux entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans ont commencé en avril 1996 et ils se poursuivront jusqu'en avril 1999.

L'objectif des opérations actuellement en cours est double: d'une part, moderniser la ligne existante. Cette modernisation permettra d'augmenter la vitesse des trains et ainsi d'améliorer le confort et la satisfaction des voyageurs.

Le deuxième objectif vise à préparer la jonction de la ligne TGV avec le réseau classique.

Le tracé du TGV longe l'autoroute E 40 reliant Bruxelles à Liège jusqu'à hauteur de Crisnée.

Ensuite, il redescend vers le sud pour se coller à la ligne de chemin de fer Bruxelles-Liège (ligne 36). Il rejoint le tracé de la ligne 36 à Bierset et continue en site propre jusqu'à la gare de Ans.

Pour ce faire, il était nécessaire, entre Bierset et Ans, de dégager sur l'emprise des voies existantes un espace suffisant pour la ligne nouvelle en déplaçant vers le sud l'axe de la ligne 36.

Une emprise d'une largeur de 15 m sera ainsi libérée pour la nouvelle ligne à grande vitesse.

Une série de travaux sont nécessaires à l'installation de cette nouvelle ligne.

Ils se répartissent en deux types d'opérations: la modification des ouvrages d'art existants et la réalisation de la plate-forme.

Le gabarit des ouvrages d'art situés sur cette partie de la ligne doit être adapté au nouvel aménagement des voies. Certains ponts ont été démolis et sont en voie de reconstruction, d'autres doivent être prolongés, élargis ou modernisés.

La plate-forme doit être réalisée selon des techniques modernes similaires à celles mises en oeuvre lors de la construction de la première partie de la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles.

### L'établissement de la plate-forme des voies

Avant les travaux, la situation se caractérisait par l'existence de 4 voies entre Ans et Bierset:

Du nord vers le sud  
-----

- la voie "1": Bruxelles-Liège (voie rapide actuelle) **Ligne 36**
- la voie "2": Liège-Bruxelles (voie rapide actuelle)
- la voie "3": Fexhe-Ans (voie lente réservée aux trains omnibus) **Ligne 36B**
- la voie "4": Ans-Fexhe (voie lente réservée aux trains omnibus)

L'objectif des travaux en cours vise à créer au sud de la voie "4", une plate-forme pour une nouvelle voie qui deviendra la voie vers Bruxelles de la nouvelle ligne 36.

La voie "4" sera conservée et deviendra la nouvelle voie rapide vers Liège pour le trafic classique.

Les voies "1", "2" et "3" seront démontées et l'espace ainsi dégagé sera aménagé pour devenir la plate-forme de la ligne à grande vitesse.

Au delà de Bierset jusqu'à la sortie du site de Voroux, on réalisera un nouveau tracé pour la ligne 36 en abandonnant tant la ligne 36 actuelle (contournant le site par le nord) que le tracé de la ligne 36 A (le contournant par le sud), tracé réservé au trafic marchandises et aux trains omnibus.

Le site délaissé de la ligne 36 servira pour la base travaux utilisée pour la construction de la ligne à grande vitesse.

Entre Voroux et Fexhe, le nouveau tracé de la ligne 36 est rectifié et amélioré par rapport à l'implantation actuelle.

La plate-forme sera établie par l'apport de plusieurs couches successives de matériaux sélectionnés et soigneusement compactés.

Ces opérations seront réalisées suivant des normes très rigoureuses afin de limiter les tassements ultérieurs et de garantir la parfaite stabilité dans le temps.

### Les ouvrages d'art

Les ouvrages d'art situés sur cette section de ligne ont été construits il y a de nombreuses années. Certains ponts ou passages inférieurs (passage de la route sous la ligne) étant assez anciens, leur modernisation s'imposait.

D'autres ouvrages sont démolis et reconstruits pour dégager le gabarit nécessaire au nouvel aménagement des voies.

A Ans, trois ponts sont reconstruits dans le cadre de l'aménagement des nouvelles voies de la ligne 36.

- Le pont de la rue Branche-Planchard

L'ancien pont de la rue Branche-Planchard datait du siècle dernier.

Il était indispensable de supprimer cet ouvrage et de construire un pont adapté au nouveau tracé des voies de la ligne 36.

Les opérations de démolition ont commencé en juin dernier. Une passerelle provisoire pour piétons et cyclistes a été installée et la circulation routière fut déviée par la rue Vandervelde.

Le nouvel ouvrage garde le même emplacement.

La structure du pont est constituée de 2 culées en béton et d'un tablier composé de 4 poutres en caisson de 23 m de portée reliées par une dalle.

Les phases de démolition et de reconstruction ont été entreprises avec toutes les précautions requises pour garantir la stabilité des habitations voisines.

On a profité des travaux pour adapter les voiries au gabarit actuel des routes avec une chaussée de 6m et 2 trottoirs de 1m50. Cela représente une amélioration pour la circulation routière.

La passerelle provisoire sera démontée prochainement.

Le nouveau pont est mis en service ce mercredi 16 avril 1997.

- Le pont de la rue Vandervelde

Cet ouvrage doit également être démoli et reconstruit pour être adapté à la nouvelle configuration de la ligne 36.

Une passerelle provisoire destinée aux piétons et cyclistes a été installée à la fin du mois de janvier. Les travaux vont se réaliser par phases successives.

En effet, il faut attendre la mise en service du nouveau pont de la rue Branche-Planchard pour procéder à la démolition du pont de la rue Vandervelde et maintenir le passage des véhicules. Dans le cadre de ces travaux, divers câbles et conduites (eau, électricité, téléphone) sont provisoirement déplacés du pont vers la passerelle.

La structure du nouvel ouvrage est constituée de 2 travées de 14 m de portée, de 2 culées et d'1 pile centrale.

La largeur sera plus importante que par le passé et l'axe du pont sera modifié pour permettre un meilleur tracé des voiries.

Les voiries seront complètement réaménagées et la circulation routière sur le pont sera possible dans les 2 sens.

Cela représente une nette amélioration en matière de sécurité routière.

Les travaux se dérouleront durant toute l'année 1997. La mise en service du nouvel ouvrage est prévue pour le début de l'année 1998.

- Le pont de la rue de Jemeppe

Le nouvel ouvrage est édifié à côté du pont existant. On attendra la mise en service du nouveau pont pour démolir l'ancien.

L'ouvrage sera constitué d'une seule travée de 28 m de portée et sera donc un peu plus long qu'auparavant.

Les voiries seront complètement réaménagées et un rond point sera installé.

Le nouveau pont sera mis en service à la fin de cette année.

Dans le cadre de ces travaux de rectification de la ligne 36, d'autres ouvrages seront modifiés. Le pont de la rue de Bierset à Awans sera allongé.

Au point d'arrêt de Bierset, le couloir sous voies d'accès aux quais voyageurs sera prolongé et une sortie supplémentaire sera créée au nord de la ligne.

Les passages inférieurs (passage de la route sous la ligne) de la rue du Pont à Bierset seront également aménagés.

Il faut souligner que l'exécution de ces travaux nécessite la construction de plusieurs murs de soutènement entre Ans et Bierset et ce, pour limiter les expropriations en zones bâties et urbaines. Plusieurs murs de protection seront également établis aux endroits où des voies routières longent la LGV.

### La gare d'Ans

La gare d'Ans bénéficie de ces travaux de modernisation.

Les quais seront démolis et renouvelés pour améliorer l'accueil des voyageurs. Le couloir sous voies et les abris resteront en place.

La première phase du réaménagement des quais est en cours et la mise en service est prévue au printemps prochain.

D'autres modernisations sont prévues: un nouveau revêtement, un nouveau système d'éclairage, une téléaffichage en gare et sur les quais.

Dans quelques années, lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Liège et Bruxelles, la gare d'Ans recevra une nouvelle affectation en devenant la base de maintenance de la ligne nouvelle.

Une base de maintenance assure l'entretien journalier de l'ensemble de la ligne.

Elle doit être connectée à la fois au réseau classique et à la LGV.

A Ans, la configuration des lieux se prête bien à cette future installation.

A l'occasion des travaux de rectification de la ligne 36, on procèdera également à l'installation des équipements de signalisation entre Remicourt et Ans. Dans ce contexte, la première cabine PLP (Poste à Logique Programmée) sera mise en service provisoirement en gare d'Ans au premier semestre 1998. Cette installation provisoire sera remplacée lors de la mise en service de la première cabine PLP de Liège.

### La plate-forme multimodale de Liège, site de Bierset

Cette plate-forme d'une superficie de 4 hectares a été construite dans le cadre du programme européen FEDER.

Ce site, raccordé au réseau ferroviaire, est destiné à favoriser les échanges intermodaux de fret entre le rail, la route et l'avion. Son développement est lié à l'essor des activités de l'aéroport de Liège. Le début des activités est programmé pour fin 1998.

### La transformation du site de Voroux en base de travaux pour la construction de la LGV

L'acheminement des matériaux lourds propres à l'équipement de la LGV (ballast, traverses, rails, poteaux caténaires, câbles...) s'effectue par rail.

Le choix de cette méthode d'approvisionnement est dicté par la nécessité d'amener sur place des rails longs de 288 m, que l'on ne pourrait en pratique pas transporter autrement. Il se justifie également par l'importance des interventions à effectuer et la nature des matériaux à mettre en oeuvre.

L'acheminement de quasi tous ces matériaux se fera via une base de travaux spécialement aménagée sur le site de l'ancienne gare de formation de Voroux et sur le site de l'ancienne ligne 36 Liège-Bruxelles.

Cette installation fera en quelque sorte office de gare de triage et de préparation des trains de travaux devant intervenir sur la ligne nouvelle en construction. Elle s'étendra sur 24 hectares et sera équipée d'environ 20 km de voies. Elle occupera quelque 250 personnes pendant toute la durée de construction des équipements ferroviaires de la ligne.

La construction des équipements de la base de Voroux commencera à la mi 1998.

Elle sera opérationnelle au début de 2000.

Une fois la ligne à grande vitesse mise en service, cette base sera complètement démontée.

### La ligne 36 A (trafic marchandises)

Construite à la fin des années 30, cette ligne réservée au trafic des marchandises permet d'accéder au bassin sidérurgique et à la gare de triage de Kinkempois sans devoir emprunter les plans inclinés et sans traverser les installations de la gare de Liège-Guillemins. De ce fait, elle permet d'améliorer la fluidité du trafic des trains de voyageurs.

### L'amélioration des ouvrages d'art

Plusieurs ouvrages d'art situés sur la ligne marchandises doivent être modernisés ou adaptés en raison de leur ancienneté.

Parmi les ouvrages les plus importants:

- le viaduc du Horloz: suite à différents tassements et mouvements du terrain, la stabilisation des piles doit être assurée. On procédera également à la réparation des structures métalliques du viaduc, au remplacement des appuis et à la peinture de l'ensemble de l'ouvrage.

La pose directe sera transformée en pose ballastée pour réduire les coûts d'entretien mais aussi pour diminuer le bruit généré par le passage des trains.

Les mêmes travaux seront entrepris au tunnel de Sclessin.

- le tunnel du Horloz: on procédera à l'étanchéisation et au renforcement de la voûte;

- le viaduc de Renory: cet ouvrage qui surplombe la Meuse est composé d'arches en béton. Il sera équipé de nouveaux rails, ballast et traverses. On procédera également au renouvellement de la chape d'étanchéité.

D'autres ponts et passages inférieurs seront rénovés.

### Le site multimodal de Liège: le terminal de Renory

Le site de Renory s'intègre dans la plate-forme multimodale ECE. Les deux autres sites sont Bressoux et Bierset.

Cette plate-forme est la seule en Wallonie à combiner le transport par rail-route et voie navigable. Sa vocation est d'assurer la desserte par transport combiné de toutes les industries du bassin sidérurgique situées au sud de Liège.

Le rail relie les trois sites via la plaque tournante que constitue la gare de triage de Kinkempois.

### Le Centre de Réparations Rapides de Kinkempois

Le plan d'entreprise de la SNCB prévoit la concentration de la maintenance courante des wagons sur les sites proches des gares de formation.

À Voroux, l'atelier à wagons n'a plus de raison d'être vu sa position géographique excentrique. Les activités du centre de réparation de Voroux seront à l'avenir réalisées au Centre de Réparation Rapide (CRR) de Kinkempois.

Actuellement, la première partie de cet atelier-destinée à recevoir les activités du CRR est en cours d'aménagement. La seconde partie qui permettra de transférer les activités réalisées à Voroux sera construite prochainement.

Cette concentration des activités de réparation a pour objectif d'augmenter la qualité et la productivité tout en améliorant les conditions de travail.



### Les travaux de la liaison E25-E40

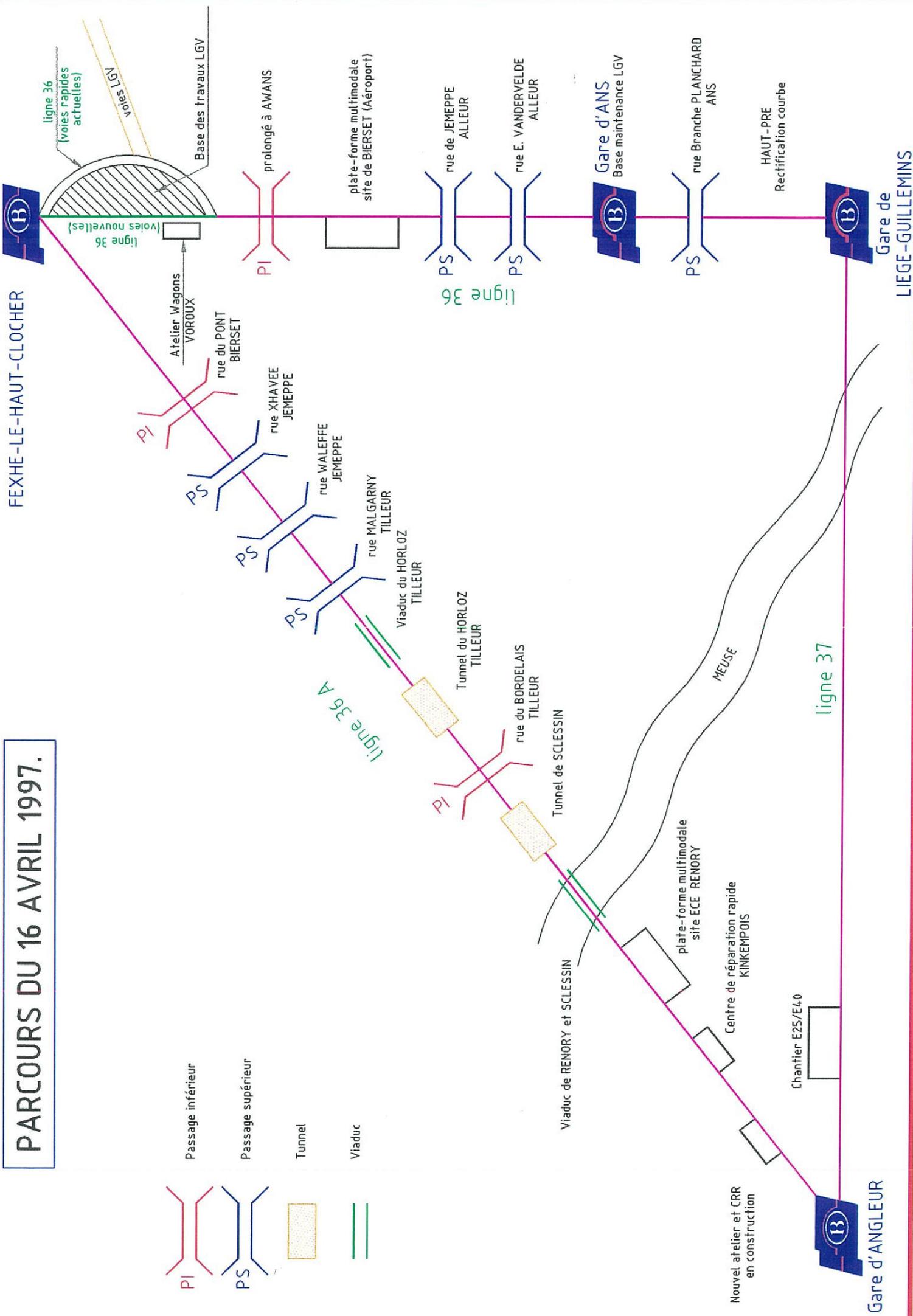
La construction du croisement des autoroutes E25-E40 sous les voies des lignes vers Verviers et vers Rivage-Marloie ont commencé en 1996. Les travaux relatifs à cette liaison autoroutière se répartissent actuellement en trois zones de chantiers:

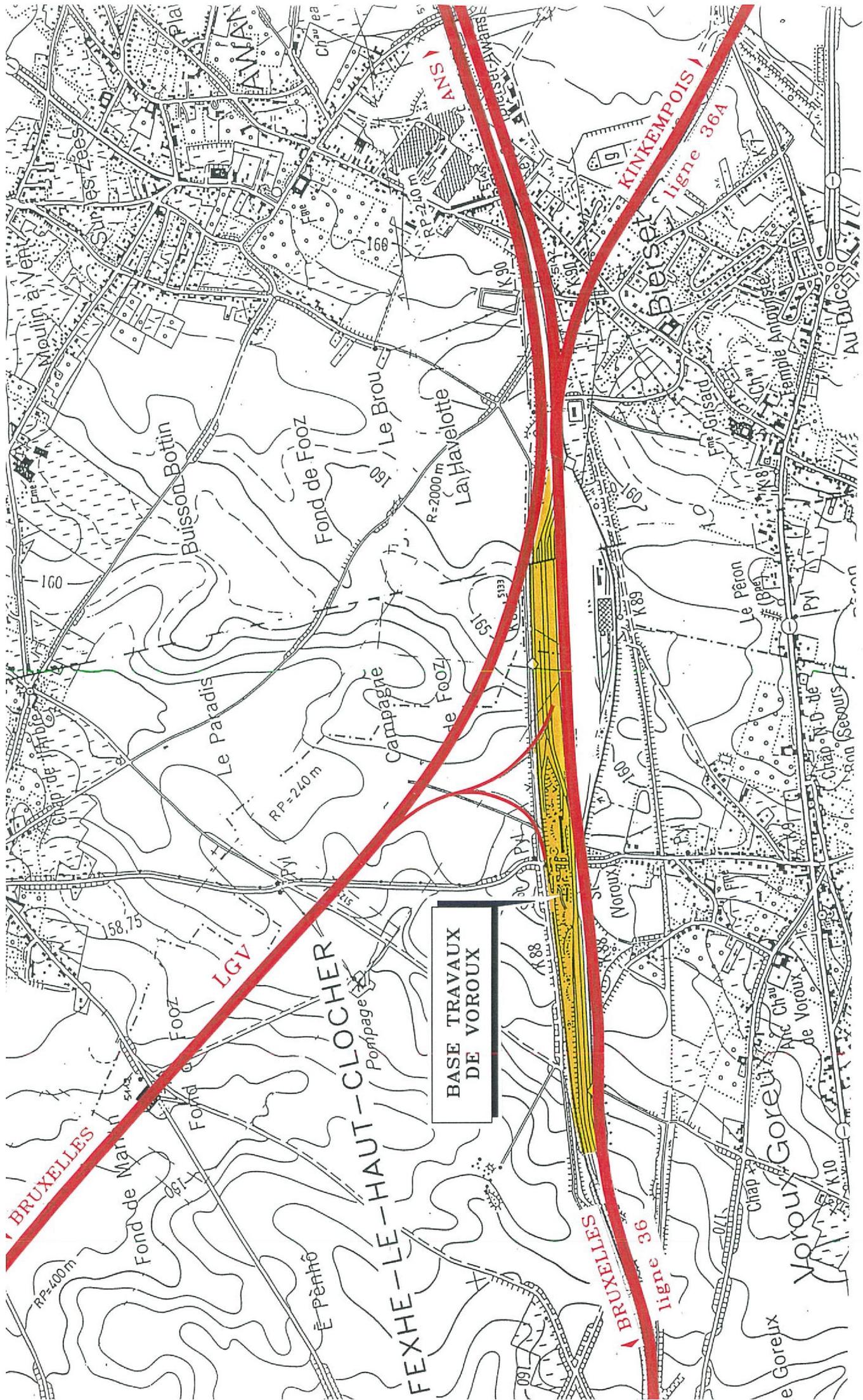
- la construction du pont sur la Meuse au Val-Benoît
- les travaux du passage autoroutier sous le quadrilatère de Kinkempois
- la construction de la section Kinkempois-Grosses Battes.

L'ensemble des opérations sera terminé dans le courant de l'année 1998.

La diversité des travaux entrepris en région liégeoise souligne l'importance des investissements réalisés par la SNCB tant pour le trafic voyageurs que pour le transport des marchandises.

# PARCOURS DU 16 AVRIL 1997.





BASE TRAVAUX  
DE VOROUX

BASE TRAVAUX DE VOROUX

(DOCUMENT PROVISOIRE)

16/04/1997