

LE TGV EN BELGIQUE

VERS DE NOUVELLES ÉTAPES

L. GILLIEUX



Cela fait déjà maintenant près de trois ans que des trains à grande vitesse circulent dans notre pays.

En effet, c'est en novembre 1994 que les Eurostar ont commencé à rallier Bruxelles à Londres via Hal, Ath, Tournai et Lille. Ensuite des TGV Réseau ont circulé entre Bruxelles et Paris, toujours via Lille, à partir de janvier 1995. Puis ce furent les premiers Thalys rouges qui firent de même dès le mois de janvier de cette année.

En outre, depuis le début de juin 1996, toutes les relations Paris-Bruxelles – avec quelques arrêts à Mons et certains prolongements vers Liège, Anvers et Amsterdam – sont assurées en TGV. Le parcours Bruxelles-Paris s'effectue désormais en deux heures (et même 1 h 58 à partir de la fin septembre 1996), grâce à la mise en service des quinze premiers kilomètres de ligne à grande vitesse en Belgique, entre Antoing et la frontière française.

Ces importantes innovations ferroviaires ne vont cependant pas rester isolées.

Au contraire, d'autres jalons sont en train d'être posés vers de nouveaux rendez-vous de la grande vitesse en Belgique. Les nouvelles étapes et les perspectives qui s'approchent à grands pas concernent tant les infrastructures que le matériel et les futurs services.

Voyons ce qu'il en est.

Près de 50 000 voyageurs empruntent déjà actuellement chaque semaine les TGV Thalys.

INFRASTRUCTURES : DU NEUF DANS TOUTES LES DIRECTIONS

Pendant que les TGV assurant les services Thalys circulent via les lignes 96 (Bruxelles – Mons) et 78 (Saint-Ghislain – Tournai) jusqu'à Antoing, avant de s'élancer sur les premiers kilomètres de ligne à grande vitesse, les travaux de construction de la ligne nouvelle entre Antoing et Lembeek ont continué à aller bon train.

La plate-forme de la voie et les ouvrages d'art sont achevés sur la totalité du parcours depuis un certain temps déjà. Cela a entre autres été le cas pour le viaduc d'Arbre (sur les communes d'Ath et de Chièvres), qui est ainsi devenu, avec ses 2 005 m, le plus long viaduc ferroviaire de Belgique ainsi qu'un des plus longs d'Europe.

La base de travaux – et de maintenance future de la ligne –, située au lieu-dit «Bois du Coucou» à Brugelette, près d'Ath, a été construite en même temps qu'étaient réalisés les travaux relatifs à la plate-forme de la voie. Ceci a permis, dès le mois de mai 1996, de commencer les travaux de pose des voies et des câbles de signalisation. Ces opérations, effectuées en coordination avec la base temporaire de St-Druon à Antoing, se sont achevées à la fin du mois de novembre dernier.

Les travaux d'équipement relatifs aux caténaires et à la signalisation ont alors débuté et ils se sont poursuivis durant le printemps et l'été de cette année.

Va maintenant suivre, de la mi-octobre à la mi-novembre, une période d'essais intensifs qui conduira à l'homologation de la ligne.

OBJECTIF : 14 DÉCEMBRE 1997

C'est en effet à cette date que la totalité des 71 km de ligne nouvelle sera opérationnelle, soit avec six mois d'avance sur le calendrier prévu! L'enjeu de cette accélération est cependant de taille, puisque l'ouverture complète du tronçon ouest de la ligne nouvelle permettra de gagner à nouveau près de 40 minutes sur le parcours, Bruxelles étant alors à 1 h 25 de Paris!

Or, on sait que la clientèle a répondu très favorablement à l'introduction de la grande vitesse. En effet, près de 50 000 voyageurs empruntent déjà actuellement chaque semaine les TGV Thalys. On saisit donc très vite tout l'intérêt qu'il y a à accroître encore dès que possible les attraits de la relation.

Cet effort se justifie d'autant plus qu'au même moment, les Eurostar emprunteront également la ligne nouvelle. Londres sera à ce moment à 2 h 40 de Bruxelles (au lieu de près de 3 h 15 actuellement). Ce gain de temps très appréciable sera lui aussi favorable à la croissance d'Eurostar.

Certes, celle-ci a malheureusement souffert de l'incendie survenu à une navette de fret dans le tunnel sous la Manche en novembre dernier. Mais, avant cet incident, près de 3 000 personnes empruntaient en moyenne chaque jour les Eurostar dans les deux sens entre Bruxelles et Londres. De plus, en fin de semaine et de week-end comme au début de week-ends prolongés, nombre d'Eurostar affichent régulièrement «complet» pour les offres promotionnelles. Et ceci même si ces trains offrent près de 800 places, cette grande capacité ayant été choisie pour éviter la saturation du tunnel sous la Manche. Et depuis la reprise du service, les chiffres de fréquentation ont eux aussi repris une courbe ascendante. Nul doute, dès lors, que l'ouverture de la ligne nouvelle, en décembre 1997, et le gain de temps qui en résultera leur feront faire un nouveau bond vers le haut.

HAL-BRUXELLES

Tandis que les travaux relatifs à la ligne nouvelle touchent vraiment à leur fin, ceux de la section Hal – Bruxelles progressent également comme prévu. Ils sont particulièrement longs et complexes compte tenu de leur exécution sans que l'important trafic existant soit interrompu. Néanmoins, cette section sera elle aussi opérationnelle dès la mi-décembre 1997, son parachèvement complet – y compris le réaménagement des gares et points d'arrêt du parcours – s'étalant toutefois entre 1998 et le tout début des années 2000. L'an prochain, les voies destinées aux TGV seront aptes aux 220 km/h, tandis que les voies réservées au trafic classique autoriseront les 160 km/h.

BRUXELLES

Bruxelles-Midi vit actuellement les phases préliminaires de la construction de l'ensemble de la zone de parage (2 500 places prévues à terme) et du futur complexe immobilier de bureaux, services et logements qui jouxtera la gare, côté rue de France. Dans le même temps, les travaux de modernisation du reste de la gare se poursuivent, entre autres avec l'aménagement d'une zone où seront redéployés les commerces concédés et des activités de services. Cette zone se trouve dans l'espace situé entre le grand couloir transversal et la rue couverte (en direction du nord).

Pour ce qui concerne le nord de l'agglomération bruxelloise, on poursuit les études relatives au projet d'implantation, à hauteur de la gare de formation de Schaerbeek, d'un second terminal TGV. Celui-ci s'ouvrirait sur une bifurcation à deux niveaux en direction de Liège et de l'Allemagne d'une part, vers Anvers et les Pays-Bas d'autre part.

Sur la branche est, on prépare activement les travaux de la section Machelen-Louvain, qui sera modernisée et portée à quatre voies.

VERS L'EST

Sur la branche est, on prépare activement les travaux de la section Machelen – Louvain, qui sera modernisée et portée à quatre voies. Les voies centrales, parcourables à 200 km/h seront utilisées par les TGV et les IC effectuant de longs trajets (IC B Eupen – Ostende), dotés déjà actuellement de voitures I11 et – à l'avenir – de locomotives bitension de la série 13, elles aussi aptes aux 200 km/h. Les voies extérieures, parcourables à 160 km/h, seront utilisées pour le trafic régional et local, tandis que les installations de tous les points d'arrêt seront renouvelées.

Le début des travaux sur cette section est prévu pour la fin de cette année encore. La zone du viaduc de Diegem, permettant à la ligne 36 de passer au-dessus de la rocade autoroutière, sera la première concernée. En effet, les travaux à cet endroit seront répartis en de nombreuses phases étalées sur une longue durée, car il ne peut être question d'interruption du trafic tant ferroviaire que routier dans cette zone particulièrement fréquentée. La courbe d'entrée de Louvain sera réaménagée, de façon à permettre aux TGV de traverser cette gare à 160 km/h. Les travaux préparatoires à ces

LIGNES DE GRANDE VITESSE EN BELGIQUE



aménagements débutent d'ailleurs dans le courant de ce mois d'octobre.

Juste au-delà de Louvain, une section de ligne nouvelle se débranchera de la ligne 36. Le tunnel de Bierbeek, maintenant achevé, lui permettra de passer sous l'autoroute Bruxelles-Liège. Cette ligne, parcourable à 300 km/h par les TGV, longera ladite autoroute jusqu'à proximité





SNCEL. COOSSENAERTS

de Voroux-Ans. Les IC B emprunteront aussi cette section de ligne à grande vitesse, sur laquelle ils circuleront à 200 km/h. Ils gagneront ainsi près de 11 minutes entre Bruxelles et Liège. Les travaux relatifs à cette section ont, quant à eux, débuté au mois de septembre de cette année, à Waremme, dans une zone assez complexe d'ouvrages d'art autoroutiers liés à la présence d'une aire de parage.

À Ans, de même qu'à Liège, des travaux ont déjà commencé depuis le printemps 1996. À Ans, ils ont traité la rectification du tracé de la ligne 36 pour y augmenter la vitesse praticable. Ils visent aussi à permettre l'implantation de la courbe de raccord vers la ligne à grande vitesse à Voroux ainsi que l'installation de la base de travaux entre la ligne 36 rectifiée et la LGV. À Liège même, les travaux du gros œuvre de la nouvelle cabine de signalisation ont aussi débuté. Lorsque cette cabine sera achevée, on pourra alors entamer les importants travaux de construction de la nouvelle gare des Guillemins. Cette gare, à l'architecture tout à fait remarquable sera située un peu plus loin en direction de la Meuse, afin d'améliorer sensiblement les possibilités d'exploitation des installations :

quais droits et plus larges, vitesse d'accès relevée, permettant entre autres la circulation des TGV à 100 km/h sur les plans inclinés, etc.

L'objectif général de tous ces travaux est de pouvoir mettre en service la liaison à grande vitesse Bruxelles-Liège en 2002. Au-delà de Liège, les études relatives à la construction du tunnel de Soumagne se poursuivent. Celui-ci aura une longueur de 6,5 km. Compte tenu de la mauvaise qualité géologique du terrain, on a creusé une galerie de reconnaissance, en vue de déterminer la manière optimale de réaliser cet ouvrage. Au débouché du tunnel, la ligne nouvelle, prévue pour une vitesse de 220 km/h, suivra un tracé le long de l'autoroute pour rejoindre ensuite la ligne 37 quelque peu avant le viaduc dit de «Hammerbrücke». Celui-ci sera renouvelé et la ligne 37 sera modernisée jusqu'à la frontière allemande, située juste avant le tunnel et le plan incliné précédant l'entrée en gare d'Aix-la-Chapelle.

VERS LE NORD

Sur la branche nord, les travaux sont en cours pour renouveler l'équipement de la caténaire de la ligne et moderniser celle-ci

en portant sa vitesse à 160 km/h, sauf à hauteur de Vilvorde et Malines, compte tenu chaque fois de la configuration spécifique des lieux. Dans ce cadre, d'août à décembre de cette année, d'importants travaux d'assainissement et de modernisation de la plate-forme des voies se déroulent sur la ligne 25 entre Kontich et Berchem, entraînant la mise hors service complète de cette section de ligne et le report du trafic sur la ligne 27 qui lui est presque parallèle.

À Anvers même, on finalise les études permettant de commencer, à la mi-1998, les travaux destinés à réaliser la jonction souterraine et de la gare actuelle d'Anvers-Central, jonction amorcée à hauteur d'Anvers-Berchem (voir Le Rail d'avril 1997).

Au-delà d'Anvers, le tracé finalement retenu après de longues études et négociations avec les Pays-Bas prévoit une juxtaposition avec l'autoroute E19 Anvers-Breda jusqu'à la frontière néerlandaise, atteinte à Hoogstraten. Sur le territoire belge, ce tracé est plus long que celui proposé à l'origine par la Belgique. Il est toutefois plus favorable à plusieurs égards, spécialement pour nos voisins néerlandais. C'est pourquoi il a été convenu que les Pays-Bas interviennent

financièrement de façon substantielle dans le supplément de coût de construction de la section située entre Anvers et la frontière, du fait de la plus grande longueur de ligne à réaliser en Belgique.

Pour les liaisons à l'est et au nord de Bruxelles, l'objectif que s'est fixé notre entreprise est de finaliser en 2005 les investissements des liaisons à grande vitesse avec l'Allemagne et les Pays-Bas.

MATÉRIEL ET SERVICES

LES THALYS «PBKA»

Nous nous étions déjà habitués aux Eurostar, TGV Réseau et autres Thalys «PBA», affectés en priorité à la desserte Paris-Bruxelles-Amsterdam. Et voici qu'arrive le Thalys «PBKA» (pour Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam), le TGV vraiment européen. En effet, si le style intérieur et extérieur des remorques «PBKA» est quasiment identique à celui des remorques «PBA», les motrices, quant à elles, cachent pas mal d'innovations. Outre la silhouette de leur face avant, de forme plus ovoïde, améliorant encore leur aérodynamisme, les Thalys «PBKA» sont des rames quadritension permettant la



circulation en France, en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas. Ces rames sont donc capables de fonctionner à grande vitesse sous quatre courants différents et de tenir compte de nombreux systèmes de signalisation, en fonction des pays, de leurs lignes à grande vitesse ou classiques. À cette fin, toute une série d'équipements de ces motrices ont été réétudiés pour pouvoir y être embarqués sans franchir pour autant la fameuse limite des 17 tonnes à l'essieu requise pour la circulation à très grande vitesse sur ligne spécialisée.

Les Thalys «PBKA» ont entamé leurs essais dès l'été 1996. Ceux-ci se sont poursuivis jusqu'au printemps de cette année dans les différents pays concernés par les futures circulations. Depuis le service d'été 1997, plusieurs de ces rames ont été mises en service en renfort sur la relation Bruxelles-Paris ou en remplacement des TGV Réseau. Ensuite, à partir du 14 décembre 1997, elles assureront des liaisons directes Paris - Cologne via Bruxelles, en profitant des gains de temps dus à la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris. Le cœur du futur réseau européen à grande vitesse commencera ainsi à devenir une réalité concrète.

DES VILLES WALLONNES ET FLAMANDES AUSSI DESSERVIES

Parallèlement à la réalisation des liaisons à grande vitesse intéressant directement Bruxelles, Liège et Anvers, d'autres villes et régions ont aussi un intérêt majeur à être reliées par des TGV connectés au réseau européen à grande vitesse.

Pour la Wallonie, on a prévu une relation Namur - Paris. Celle-ci desservira au passage Charleroi ainsi que Mons et gagnera ensuite la capitale française en utilisant tout d'abord la ligne 78 (Mons - St-Ghislain - Tournai) jusqu'au raccordement d'Antoing, pour circuler ensuite sur la ligne nouvelle. La relation Namur - Paris s'effectuera alors en 2 h 16. En ce qui concerne la Flandre, il a été convenu de faire partir d'Ostende certaines rames Bruxelles-Paris.

Au passage, ces rames desserviront Bruges et Gand. À Bruxelles-Midi, elles effectueront un changement de front et gagneront ensuite Paris via la ligne à grande vitesse. Ainsi, grâce à cette liaison, Gand sera à 2 h 05 de Paris.

Ces deux dessertes, assurées à raison de deux aller et retour par jour et par sens, débiteront elles aussi le 14 décembre 1997.

EUROSTAR

Là également, des évolutions sont en préparation. En effet, le développement du service Eurostar pourrait connaître une

amélioration majeure avec le projet de construction d'une ligne à grande vitesse entre la sortie anglaise du tunnel sous la Manche et la gare de St-Pancras, située au nord de Londres. Si ce projet peut être mis à exécution, la construction de cette ligne serait alors prévue pour 2002 - 2005. Le temps de parcours Bruxelles - Londres pourrait alors passer à 1 h 59, soit le même temps que Bruxelles-Paris actuellement! Fameuse perspective...

TGV DE «JONCTION»

En fait, ces TGV existent déjà puisque, depuis l'été 1995, ils relient directement Bruxelles-Midi à Nice via Lille, Roissy, Lyon, Valence, Avignon, Marseille... Ces TGV ne passent pas par Paris. Peu de temps avant d'y arriver, ils quittent la ligne nouvelle Lille - Paris et empruntent une ligne à grande vitesse, parcourable à 270 km/h, qui contourne la région parisienne par l'est et dessert au passage Roissy et Euro-Disney - Marne-la-Vallée. Plus loin, un peu à l'est de Melun, cette ligne se branche sur l'axe à grande vitesse Paris - Lyon - Méditerranée, d'où l'appellation de «jonction».

En juin 1996, la famille des TGV de jonction s'est agrandie, puisque, au premier TGV Bruxelles-Nice, sont venues s'ajouter deux autres relations : l'une vers Montpellier et l'autre vers Marseille. Et, durant l'hiver 1996 - 1997, de décembre à avril, une desserte TGV de fin de semaine a relié Bruxelles et Bourg-St-Maurice, au pied des pistes de ski de la Savoie.

Depuis cet été, d'autres dessertes se sont encore ajoutées, cette fois principalement vers le sud-ouest de la France. En effet, la ligne de jonction située à l'est de Paris comprend une branche permettant une liaison (en partie à petite vitesse via une ligne de banlieue) avec la ligne TGV Atlantique allant jusqu'à Tours et au Mans. Ceci permet de faire circuler des TGV vers l'Aquitaine mais aussi vers la Bretagne. Ainsi, durant l'été 1997, des TGV ont circulé de Bruxelles vers Bordeaux (tous les jours) et vers Quimper (le week-end). Depuis l'actuel service d'hiver, qui a débuté le 28 septembre, les relations sont organisées vers Lyon, Grenoble, la Méditerranée (Nice, Marseille, Montpellier) mais aussi vers Bordeaux. La desserte alpine (Moutiers, Bourg-St-Maurice) sera, quant à elle, organisée en fin de semaine, du 20 décembre 1997 à la fin avril 1998. Elle pourra ainsi profiter de la mise en service de la ligne à grande vitesse vers la frontière française. □

Au-delà de Liège, les études relatives à la construction du tunnel de Soumagne se poursuivent. Celui-ci aura une longueur de 6,5 km.

Pour la Wallonie, on a prévu une relation Namur-Paris. Celle-ci desservira au passage Charleroi et Mons.

Assurément, le TGV progresse d'une façon de plus en plus concrète dans notre pays, en même temps qu'il ouvre des perspectives de déplacements nouveaux, rapides, faciles et confortables vers les pays voisins. Il permet ainsi une nouvelle ouverture de notre pays sur l'Europe, la Belgique y affirmant une fois de plus sa place centrale et, pour longtemps, son rôle de carrefour humain mais aussi ferroviaire.