

LA FÉE ÉLECTRICITÉ ENTRE LIÈGE ET LUXEMBOURG

RENÉ DANLOY



SNCB/D. MOINE

Aywaille, Coë, Trois-Ponts, Vielsalm mais aussi Ourthe et Ambliève : voilà de quoi situer le côté touristique de la ligne 42. Mais celle-ci relie aussi deux villes importantes : Liège, la grande métropole wallonne et Luxembourg, siège d'institutions européennes. Depuis le mois de mai, les lourdes locomotives diesel ne la parcourent plus. Elles ont laissé la place aux nouvelles machines électriques : les séries 13 belges et 3000 luxembourgeoises. Avec cette électrification, notre Société a concrétisé l'un de ses objectifs inscrits dans le programme décennal d'investissements 1996-2005, en application du plan STAR 21 qui prévoit la modernisation du réseau intérieur.

En 1993 déjà, une première étape est amorcée. Le tronçon Liège-Rivage – commun aux lignes 42 vers Gouvy et 43 vers Marloie – est électrifié. La même année, la SNCB et les CFL inaugurent le dernier tronçon de la ligne qui est alors mis sous tension entre Gouvy et Troisvierges. Il reste une portion importante à réaliser : entre Gouvy et Rivage. Les travaux débutent en 1997. Il faudra quatre années pour les mener à bien, en terminant par le tronçon Trois-Ponts-Rivage. La ligne est à présent alimentée en courant alternatif de 25 000 volts, une solution moins coûteuse que le 3 000 volts en continu. Cette tension fait également appel à une installation plus

légère, plus simple mais aussi plus performante.

DES TRAVAUX SPECTACULAIRES

Cette électrification a nécessité de nombreux travaux de modernisation de l'infrastructure. Il a notamment fallu adapter neuf tunnels au gabarit électrique. Pour pouvoir installer la caténaire, on a ainsi dû abaisser le niveau des voies d'une vingtaine de centimètres dans les tunnels dont on a raboté les parois. À Coë, c'est la technique du « portique mobile » qui a été utilisée. La voûte du tunnel a été consolidée en apposant un voile de béton armé sur

les parois. Afin d'entraver le moins possible la circulation des trains, on a assemblé les barres métalliques destinées à armer le béton, non pas à l'intérieur, mais à l'extérieur du tunnel. Un portique mobile a alors soulevé l'assemblage pour le déposer sur place, dans le tunnel, tronçon après tronçon. Ce portique est en fait un coffrage dans lequel il suffit d'injecter le béton. Au total, 2 463 poteaux ont été posés, de manière à soutenir 85 km de caténaires. Certains aménagements ont encore été effectués à treize ponts routiers. On a en outre supprimé onze passages à niveau tandis que d'autres voyaient leur système de sécurité renforcé.

Quant à la signalisation, entièrement renouvelée, elle fait appel au système du comptage d'essieux. Le futur verra l'installation d'une cabine électronique à Rivage. La fibre optique a également fait son apparition sur la ligne et la voie sera progressivement renouvelée. En effet, la pose de longs rails soudés offre un plus grand confort de voyage. Elle permet aussi un abaissement du niveau sonore. Il nous reste à signaler qu'il a encore été nécessaire de construire une nouvelle sous-station, à Brumme, près de Trois-Ponts. Il aura fallu plus de 900 millions pour réaliser l'ensemble des travaux, ce qui représente environ dix millions au kilomètre !

UNE CURE DE JOUVENCE

La SNCB soigne aussi son patrimoine immobilier. La gare d'Aywaille a ainsi été rénovée, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le point d'arrêt de Coo a quant à lui été déplacé de 500 mètres, de façon à le rapprocher du centre de la localité et de la célèbre cascade. Restaurée au début des années 90, la gare de Trois-Ponts dispose désormais de guichets plus modernes. À Gouvy, la station a été rafraîchie en 1993. Il ne reste plus que Rivage actuellement en cours de rénovation et Vielsalm qui bénéficiera elle aussi d'un prochain coup de jeune.

TOUJOURS PLUS VITE

Depuis l'électrification, la vitesse de référence de la ligne est portée à 100 km/h. Elle permet dès lors un gain de sept minutes sur l'ensemble du trajet. À certains endroits, la vitesse est cependant encore limitée à 90 km/h. Ce ne sera plus le cas lorsque tous les travaux d'entretien et de renouvellement des voies auront été effectués. Là aussi on circulera à 100 km/h et l'on gagnera encore en temps. Tant les trains de marchandises que les trains de voyageurs parcourent la ligne 42. Ils sont remorqués par des locomotives électriques des séries 13 (SNCB) et 3000 (CFL). Elles sont capables de tracter des trains de voyageurs à grande vitesse mais aussi les convois de marchandises

lourds. Ceux-ci transportent notamment des produits chimiques en provenance de France et d'Allemagne, du sable de la Campine vers le grand-duché et des pierres servant entre autres à la construction des lignes à grande vitesse.

LA LOCOMOTIVE DE LA SÉRIE 13

En 1995, la SNCB a passé commande auprès de la firme Alstom Belgium Transport de soixante locomotives électriques bitension 25 000 volts en alternatif/3 000 volts en continu. Cela représente une dépense de neuf milliards de francs, soit 150 millions par engin. Dans le même temps, les Chemins de fer luxembourgeois commandaient vingt locomotives similaires. Assemblées par Alstom Transport et Bombardier, les premières motrices sont entrées en service en 1998. À l'heure actuelle, il en circule 28. Le reste de la commande prévoit la livraison d'une vingtaine de machines par an. Dans le domaine des trains de voyageurs, la série 13 est destinée à assurer progressivement les liaisons rapides sur les principaux axes du réseau : Eupen-Ostende et Ostende-Anvers. Dans le futur, quand les travaux seront terminés entre Liège et Bruxelles, elles relieront les deux villes à la vitesse de 200 km/h. Cela se traduira par un trajet de 49 minutes au lieu d'une heure huit minutes. Ces 200 km/h seront également atteints entre Bruxelles et Bruges. Pour ce qui est des trains de marchandises, les séries 13 remorqueront d'ores et déjà les convois entre Liège et Luxembourg via la ligne 42. En 2002, elles circuleront alors sur l'«Athus-Meuse», reliant les zones portuaires belges et le bassin de Charleroi aux principaux sites industriels du grand-duché et de l'est de la France, voire d'au-delà. Ces locomotives sont pourvues de quatre moteurs asynchrones de 5 000 kW, soit 6 800 ch. □



SNCB/DAILOY



R. DANLOY



R. DANLOY



R. DANLOY