

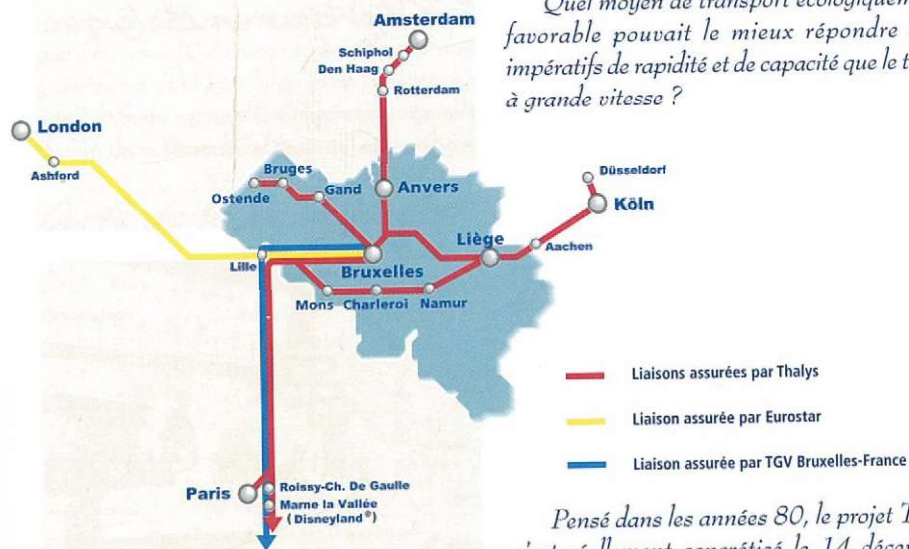
Le **TGV** à **Chaudfontaine**





En cette fin de millénaire, la protection de l'environnement est au centre des débats. L'afflux des voitures et des avions vers les grandes métropoles accroît sérieusement les problèmes d'encombrement et de pollution.

Quel moyen de transport écologiquement favorable pouvait le mieux répondre aux impératifs de rapidité et de capacité que le train à grande vitesse ?



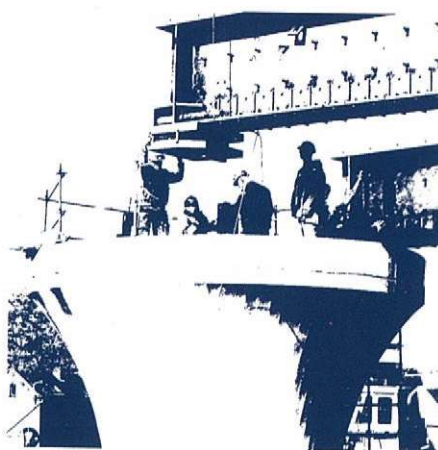
Pensé dans les années 80, le projet TGV s'est réellement concrétisé le 14 décembre 1997 avec la mise en service du premier tronçon belge de ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française, réduisant le trajet Bruxelles-Paris à 1h25.

*Le projet TGV belge comporte en outre deux autres branches : l'une reliant Bruxelles à la frontière allemande via Liège-Guillemins, appelée « branche est »; l'autre reliant Bruxelles à la frontière néerlandaise via Anvers, appelée « branche nord ».*

### *Bruxelles, Liège-Guillemins et Anvers sont les trois arrêts TGV prévus en Belgique*

*La branche « est » vers Liège, et ensuite, l'Allemagne, se singularise par sa mixité. Entre Bruxelles et Louvain, des voies existantes sont modernisées et portées au nombre de quatre afin d'y augmenter la capacité de circulation.*

*De plus, nombre de trains y rouleront à 200 km/h.*

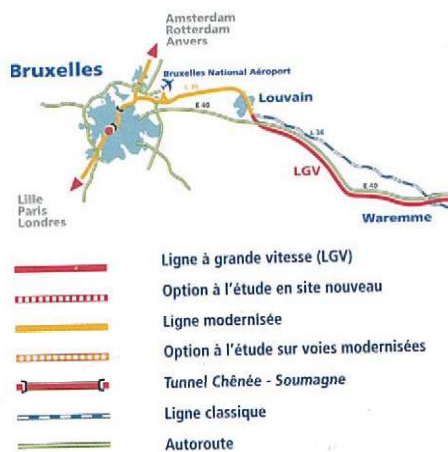


*Au-delà de Louvain, le long de l'autoroute E40 Bruxelles – Liège, la SNCB construit une ligne nouvelle, en site propre, qui se reconnecte au réseau existant à hauteur de Bierset.*

*Les TGV y rouleront à 300 km/h, tandis que des trains IC du réseau intérieur pourront y circuler à 200 km/h, ce qui représente un gain de temps considérable pour les usagers de la liaison Bruxelles-Liège.*



### *Carte de la branche Est*



## *Au delà de Liège, le TGV au pays de l'eau vive*

*Après avoir quitté la gare de Liège-Guillemins, le TGV franchit la Meuse, traverse ensuite le « quadrilatère de Kinkempois » puis se dirige vers la Vallée de la Vesdre en longeant la ligne 37 Liège - Verviers, dont il s'écarte à hauteur de Chênée afin de poursuivre son voyage en site propre vers Vaux-sous-Chèvremont.*

*Suite à l'étude d'incidence réalisée par un bureau d'experts indépendants, le projet initialement présenté par la SNCB a été quelque peu modifié. La commune de Chaudfontaine est en effet traversée sur une longueur de 700 m environ par une ligne nouvelle construite en remblai et donc, surélevée. Cette technique de travail nécessite la construction d'un certain nombre d'ouvrages d'art destinés à franchir divers obstacles naturels et routiers.*



## *Un petit chantier, une importante succession d'ouvrages d'art*

*Les travaux de construction du TGV à Vaux-sous-Chèvremont se déroulent sur une longueur totale d'environ 700 m. Ils évoluent dans le sens Liège – frontière allemande. Quatre ouvrages importants s'y succèdent :*

### *Le pont sur la Vesdre*

*Afin de permettre le franchissement de la Vesdre, la SNCB reconstruit le pont de l'ancienne ligne 38 qui reliait Chênée à Montzen. Ce nouveau viaduc, mieux adapté techniquement à la ligne nouvelle, est long de 135 mètres. Composé de trois travées de 40 m de portée, il repose sur deux piles (dont une dans l'eau). La distance entre le dessous du viaduc et la surface de l'eau est de 6 mètres environ.*



### ***Le pont de la rue de la Station***

*La rue de la Station est une voirie relativement importante reliant le coeur de Chênée au centre de Vaux-sous-Chèvremont et dotée d'un trafic quasi constant. Il était donc impératif de construire un ouvrage sans pour autant gêner la circulation locale pendant les travaux. C'est pourquoi la construction du pont s'est déroulée en deux temps limitant la circulation à une bande grâce à des feux alternatifs. Techniquement, il s'agit d'un passage inférieur (les véhicules passent au niveau inférieur par rapport au train) du type « pont à poutres précontraintes à une seule travée ».*

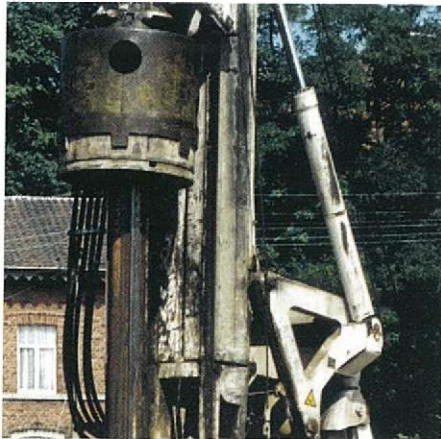


### ***Le pont de la rue des Combattants***

*Ce pont permet au TGV de franchir un axe routier important qui relie Vaux-sous-Chèvremont à Fléron. L'ouvrage comporte deux travées de 30 m de portée, soutenues par une pile centrale implantée quasi dans l'axe de la rue des Combattants à hauteur de la rue Pré de la Tour. La présence de cette pile centrale entraîne l'aménagement d'un rond-point à cet endroit, réduisant ainsi la vitesse des véhicules circulant sur cette route.*







### *La tranchée d'approche du tunnel*

*Après avoir franchi la rue des Combattants, le TGV s'enfonce progressivement en tranchée couverte, véritable entrée du tunnel dit « de Soumagne ». La technique de construction utilisée pour cette tranchée couverte est particulière: des pieux sécants de 1,30 m de diamètre sont forés côte à côte dans le sol à une profondeur de 10 à 12 m constituant les futures parois latérales de la tranchée couverte. Une fois ces pieux en place, reste à ôter la terre entre les deux parois et à construire un toit s'appuyant sur la partie supérieure des pieux pour voir naître la tranchée couverte.*

### *Cette technique offre l'avantage*

- d'une part, de réduire le volume des fouilles nécessaires et par là même, l'importance des terrains à exproprier et,*
- d'autre part, de permettre une exécution des travaux sans trop de difficultés et sans risque pour l'environnement malgré la présence d'un terrain tourmenté du point de vue géologique et celle d'anciennes galeries de mines de charbon.*

*Outre ces quatre principaux ouvrages d'art, l'obtention du permis d'urbanisme a été soumise à plusieurs conditions, parmi lesquelles :*

- *la construction d'un mur vert à l'arrière des maisons de la rue Balthasart ;*
- *l'implantation d'une piste Ravel (Réseau autonome des voies lentes) longeant le côté sud de la LGV, reliant ainsi le chemin de halage en rive droite de la Vesdre et l'ancienne ligne 38 via la rue du Chalet ;*
- *à cette piste est liée la construction d'une passerelle pour piétons parallèle au pont de la rue de la Station ;*
- *divers murs de soutènement.*



## *La SNCB, un souci constant pour l'environnement*

*De la première réunion d'information à la population à la mise en service de la ligne, en passant par toutes les phases des travaux, et, même ultérieurement, durant l'exploitation de la ligne, la SNCB met un maximum de moyens en oeuvre pour être à l'écoute des riverains proches des travaux et trouver avec eux des réponses à leurs questions, des solutions à leurs problèmes.*

*L'environnement aussi est au premier rang des préoccupations des concepteurs du projet et des exécutants sur le terrain. Même si la SNCB est consciente que des travaux d'une telle envergure représentent une importante cicatrice dans le paysage rural et urbain, elle n'en est pas moins soucieuse de veiller en permanence au respect maximum du milieu traversé. De l'étude des incidences sur l'environnement, réalisée au départ, aux petits détails parfois importants qu'elle règle au fur et à mesure de l'avancement des travaux, la SNCB a en permanence le souci de préserver la nature et d'intégrer la nouvelle infrastructure au mieux dans le paysage.*

*Dans ce domaine, la SNCB est également tenue de répondre à des normes très strictes en matière d'émissions sonores. Des parois antibruit sont ainsi prévues tout le long du tracé dans la commune de Vaux-sous-Chèvremont. Hautes de 2,80 mètres, elles participent à la réduction des émissions sonores dues au passage du TGV.*

## *La SNCB, un souci permanent pour l'information*

*Afin de répondre au jour le jour aux questions des habitants de la région, ou pour toute autre question relative aux travaux de construction de la LGV en Belgique, le service des Relations Extérieures de la SNCB met à la disposition de chacun un*

**n° vert 078/15.48.05**

**Permanence Info Riverains**

Tous les mercredis de  
10 à 12 et de 14 à 16 heures

**Bureaux Tuc Rail**

69 rue des Combattants  
(Vaux-sous-Chèvremont)  
Tél. 04 / 361 39 58