

D'ANGLEUR A MARLOIE

L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 43



PHOTOS R. DANLOY

Depuis le dimanche 23 mai, la ligne 43, familièrement appelée la «ligne de l'Ourthe», est donc électrifiée sur la totalité de son parcours, soit 62 km, entre les gares d'Angleur et de Marloie. Désormais desservie par des automotrices, elle permet, sur l'ensemble du parcours, un gain de temps de trois à cinq minutes selon les trains.

Mise en service de 1865 à 1866, la ligne 43 dessert plusieurs sites touristiques particulièrement attrayants. En outre, à partir de Rivage, elle donne naissance à la ligne 42 en direction de Coë, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy et le grand duché, jusqu'à Luxembourg, en passant par Clervaux et Ettelbrück. Cette ligne doit d'ailleurs aussi être prochainement électrifiée.

Pour ce qui est donc de la ligne 43, les travaux de modernisation et d'électrification ont débuté en 1984 mais leur calendrier

de réalisation a dû être adapté, du fait d'un étalement nécessaire des crédits d'investissement au cours des années '80. En outre, plusieurs gares ont fait l'objet de rénovation ou d'aménagement de leurs installations.

Ainsi, l'intérieur du bâtiment de Marloie a été réaménagé en vue d'améliorer sa fonction d'accueil et la gare a vu son aire de parcage sensiblement étendue. A Hamoir également, le bâtiment de la gare a été rafraîchi et modernisé et le parc de stationnement y a été agrandi.

UNE VOIE MODERNE

Les voies ont été entièrement renouvelées à cette occasion. Elles reposent tantôt sur des traverses en bois ou en béton et, entre Bomal et Marloie, là où les conditions techniques de pose l'ont permis, les rails ordinaires de 27 mètres

ont été remplacés par des longs rails soudés, c'est-à-dire un assemblage de «barres» de 243 mètres soudées sur place par le procédé aluminothermique. Ces longs rails absorbent les efforts liés à l'échauffement ou au refroidissement naturel des rails par une fixation très performante de ceux-ci sur les traverses et un ancrage très ferme de ces dernières dans un ballast de haute qualité puisqu'il s'agit de grès concassé de gros calibre. Grâce à la suppression des chocs aux joints et à la diminution consécutive du bruit, cette technique accroît le confort des voyageurs et offre l'avantage d'une meilleure tenue dans le temps des qualités de la voie et de là, une diminution importante des frais de maintenance. Les installations de voie ont aussi été adaptées aux besoins de l'exploitation, le tronçon Bomal-Marloie ayant été mis à simple voie en maintenant un sas de croisement de 1 500 mètres à Melreux. Cela a permis de relever la vitesse de 90 à 120 km/h. Dorénavant, la ligne 43 compte donc 37 km de double voie et 25 km de simple voie.

ET LE COURANT FUT!

L'électrification en elle-même fut réalisée de façon classique par la pose d'une ligne caténaire aérienne d'une tension de 3 000 volts en continu. La ligne est équipée de deux sous-stations. L'une, à Rivage, est alimentée en courant alternatif de 70 000 volts, et la seconde, située à Melreux-Hotton, en courant alternatif également, mais de 15 000 volts. Ces tensions sont abaissées par des transformateurs de puissance et ensuite redressées par un système de diodes pour obtenir une alimentation en courant continu de 3 000 volts. La ligne comporte encore deux postes de sectionnement établis à Bomal et Marloie, qui assurent des fonctions complémentaires à celles des sous-stations.

TRAVAUX AUX OUVRAGES D'ART

Cette électrification a entraîné d'importants travaux auxdits ouvrages, soit pour en augmenter le gabarit, soit pour améliorer le confort et la régularité du trafic. Dans ce contexte, le pont ferroviaire situé à la sortie de la gare d'Angleur, constitué par des tabliers métalliques assez vétustes, a été remplacé par une dalle avec poutrelles métalliques enrobées. D'importants travaux de stabilisation de parois rocheuses ont par ailleurs été exécutés à Sainval, Tilff et

Comblain-la-Tour. Une voie latérale a été créée à Chanxhe, en vue de la suppression du passage à niveau n° 24 tandis qu'un pont routier était renouvelé à Comblain-la-Tour. Le pont ferroviaire à proximité de la gare de Melreux a lui aussi été modernisé : les anciens tabliers métalliques ont cédé la place à un «pont-bac» en béton. Divers murs de soutènement ont été rehaussés à Tilff, Bomal et Esneux et les trois tunnels de la ligne ont encore fait l'objet de travaux. Le gabarit «électrique» des tunnels d'Esneux et de Comblain a été ainsi dégagé lors d'opérations de rénovation antérieures tandis que le tunnel de Sy a été traité lors des travaux d'électrification proprement dits, le diamètre de sa voûte étant porté de 8 mètres à 9,10 mètres.

L'ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ET LA CENTRALISATION DES COMMANDES DE CIRCULATION

La signalisation a été modifiée elle aussi et les anciennes cabines de Melreux et de Bomal ont été remplacées par des postes modernes à relais. Le poste de Hamoir sera également modernisé de cette manière dans un proche avenir.

Les tronçons de pleine voie séparant les différents postes ont été équipés de la signalisation lumineuse automatique à voie normale et à contre-voie, l'ensemble de cet équipement procurant une très grande souplesse d'exploitation en cas de travaux, d'opérations d'entretien, etc. Quant aux passages à niveau, tous ont été dotés d'une signalisation routière lumineuse.

De plus, sur le tronçon Angleur-Rivage, l'ensemble des circulations est déjà suivi à partir de la gare de Rivage qui, depuis 1978, télécommande les postes à relais de Tilff et d'Esneux. A terme, Rivage commandera également à distance les postes de Melreux, Bomal et Hamoir. La commande des divers postes satellites sera assurée au moyen d'un terminal informatique du type «PC» relié à des équipements informatiques installés dans ces postes. Cette nouvelle technique, entièrement développée par la SNCB, permet de faire apparaître le tracé des trains et leur annonce automatique sur l'écran vidéo du poste de contrôle, ces diverses informations suivant systématiquement le convoi durant sa progression dans les zones contrôlées par les différents postes successifs.

Mais ça c'est pour demain; aujourd'hui, en tout cas, il y a du jus sur la «43» ...! □ RD



R. DANLOY