

La ligne 147 remise en service

8 kilomètres: cela peut paraître très peu, en comparaison des 3.400 kilomètres de voies du réseau ferroviaire total... Et pourtant: les 8 kilomètres de la ligne 147 officiellement remis récemment en service entre Fleurus et Auvélais revêtent une grande importance car cette ligne constitue le maillon clé d'un axe marchandises prioritaire.

Histoire d'une ligne réactivée ...

Située à un endroit stratégique du réseau dans les liaisons fret Nord-Sud, la ligne 147, inexploitée depuis 1972, pouvait contribuer à résoudre les problèmes de densité de trafic sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, actuellement saturée.

Moins accidenté que la ligne Ottignies-Gembloux, l'itinéraire empruntant la ligne 147 présente l'avantage d'autoriser des charges de 25 % supérieures à celles admises sur la ligne 161. Après étude des possibilités, sa remise en service a été décidée en 1988.

Bien qu'encore propriété de la SNCB, la ligne 147 devait faire l'objet d'une demande de permis de bâtir pour la modification qu'on lui réservait. Cette demande a été introduite en 1993. Une étude d'incidence sur l'environnement a ensuite été réalisée, à l'instar

de ce qui est prévu pour la construction d'autres lignes et, plus particulièrement, des lignes à grande vitesse.

Le permis a été délivré en 1996 par la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire de la Région wallonne, permis incluant certaines impositions en matière de respect de l'environnement et de nuisances sonores.

Les travaux de remise en service de la ligne 147 ont débuté en 1997. L'objectif était fixé: électrifier la ligne en 3.000 volts continu pour 2001 et atteindre une vitesse de référence de 90 km/h.

4 ans pour remettre en service 8 kilomètres de voie, cela peut paraître beaucoup. C'est qu'il a fallu tout d'abord débroussailler le terrain afin de faire place nette pour la nouvelle ligne. Puis, les travaux de terrassement ont pu être entrepris pour établir la nouvelle plate-forme.

Parallèlement aux travaux de construction de la plate-forme, de nombreux ouvrages d'art, trop anciens, ont dû être adaptés ou reconstruits pour correspondre au nouveau gabarit d'une ligne électrifiée. Six passages à niveau ont été remis en service et modernisés. Une fois les travaux de génie civil terminés, la SNCB a pu procéder à l'équipement ferroviaire de la ligne.

La délivrance du permis étant assortie d'impositions en matière de nuisances sonores, la SNCB a été tenue d'utiliser les matériaux et les techniques les plus modernes pour minimiser l'impact sur l'environnement: longs rails soudés, double couche de ballast, aiguillages éloignés des habitations, végétation préservée et aménagée.

Se sont succédés la pose de l'équipement caténaire et les travaux de signalisation et de télécommunication.

Ligne stratégique

Choisie en priorité comme alternative aux lignes 161/162 pour le trafic marchandises entre le nord (les ports et principalement celui d'Anvers) et le sud (le grand-duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse, l'Italie notamment), la ligne a été construite sur une seule voie entre Fleurus et Auvélais, et électrifiée en 3.000 volts continu.

Lignes dédiées

La ligne 147 est d'importance stratégique. Sa réouverture et les travaux en cours sur l'Athus-Meuse s'inscrivent dans la perspective d'une distinction des trafics marchandises et voyageurs sur l'axe Nord-Sud.



3 milliards de tonnes-kilomètres brutes, soit 15 % du trafic fret total, circulent annuellement sur l'axe Nord-Sud.

Dès que l'Athus-Meuse modernisée sera opérationnelle, c'est-à-dire en décembre 2002, les trafics voyageurs et fret sur cet axe Nord-Sud pourront être scindés. Le trafic fret actuellement réalisé par la ligne 162, soit environ 450 trains par semaine, basculera sur l'Athus-Meuse. La ligne 162, elle, sera réservée au trafic voyageurs.

Les lignes dédiées au fret ou dédiées aux voyageurs garantissent une qualité nettement supérieure aux

deux types de trafic, qui peuvent chacun être gérés en fonction de leurs besoins propres et de leurs perspectives de développement.

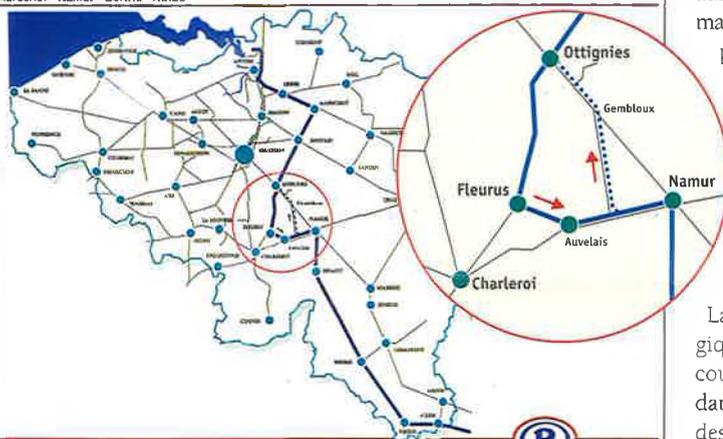
Le chantier de la ligne 147 en quelques chiffres

Le chantier a nécessité:

- 190.000 m³ de déblais,
- 147.000 m³ de remblais,
- 4.300 m³ de béton,
- 830 tonnes d'acier pour les ferrailages,
- 2.000 m d'ouvrages drainants,
- 90 ouvrages hydrauliques,
- 164 rails de 100 mètres,
- 13.750 traverses,
- 240 poteaux caténaire,
- 8.200 m de fil caténaire,
- 8.200 m de câbles à fibre optique (enterrés),
- 1 sous-station de traction située à Auvélais.

Axe marchandises SNCB Nord - Sud :

Anvers - Aarschot - Namur - Bertrix - Athus



Infographie UCC/CO

