



Christophe Melon

Un projet de longue haleine

- 2001: TUC RAIL lance les travaux qui dureront 6 années
- 2007: Homologation des voies et de la caténaire. Les tests de la signalisation et des équipements de sécurité du tunnel de Soumagne se sont ensuite enchaînés
- 9 juin 2009: le SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) attribue l'homologation de la LGV3 à Infrabel
- 14 juin 2009: mise en service de la ligne
- 1 éclairage soutenu tout le long du tunnel en cas d'incendie



Un spectacle de danse et de lumières dans le tunnel de Soumagne donnait une touche festive à l'événement.

Lignes à grande vitesse

La LGV3

Le 12 juin dernier, Infrabel a inauguré la nouvelle ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande. Depuis le 14 juin, cette nouvelle infrastructure permet de relier Liège à Cologne en une heure environ. Grâce à ce dernier tronçon clé, la Belgique est le premier pays d'Europe à disposer d'un réseau de lignes à grande vitesse complet, de frontière à frontière.

Depuis le 14 juin, les TGV qui empruntent la nouvelle ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande (LGV3) peuvent effectuer la liaison Liège-Cologne en 1 h 01 au lieu de 1 h 25 précédemment. Cette nouvelle infrastructure, sur l'axe stratégique Bruxelles-Francfort, permet également de réduire fortement le temps de parcours entre ces deux villes: de 5 heures avant l'achèvement de la LGV à 3 h 04.

Une intégration optimale dans le paysage

"Lors de la construction de cette LGV flamboyante neuve, nous avons pris de nombreuses mesures afin d'intégrer de façon optimale la ligne dans son environnement" explique

Raymond Demaret, responsable du département LGV.

"A la sortie de la gare de Chênée, le tunnel de Soumagne, où la vitesse maximale s'élève à 200 km/h, assure la liaison entre la zone urbanisée de la vallée de la Vesdre et l'E40. Cet ouvrage d'art est, avec une longueur de 6,5 km, le plus long tunnel ferroviaire de Belgique. Une fois arrivée le long de l'E40, la ligne se compose d'une succession de viaducs (Herve, José, Battice) et de tranchées couvertes pour traverser de manière harmonieuse le paysage vallonné du pays de Herve. A son extrémité est, la ligne à grande vitesse passe sous l'autoroute grâce à la tranchée couverte de Walhorn, longue de 1,1 km, et rejoint la ligne classique".

"Et nous avons tenu compte de l'environnement"



Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel et Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB, ont ouvert la LGV3 avec Michel Jadot, Directeur-général de Voyageurs International, Michel Foret, gouverneur de la Province de Liège et Robert Etmans, représentant de la DB.



est en service !

ment d'un point de vue écologique autant qu'humain" explique Christophe Melon, ingénieur industriel au sein du département LGV et chef de la base maintenance de Ans. "Partout où c'était nécessaire, nous avons construit des murs antibruit, des écoducs, des tranchées couvertes... pour limiter au maximum les nuisances. Nous avons aussi financé des fouilles archéologiques et participé à des projets locaux en faveur de la biodiversité. Le tout en concertation permanente avec les riverains !"

Une sécurité maximale

Infrabel a installé sur la nouvelle LGV le système de signalisation ETCS et le système de communication GSM-R. Ces deux systèmes permettent d'assurer une sécurité maximale sur toute la ligne. Infrabel anticipe ainsi les décisions de la Commission Européenne et l'évolution technologique à bord des TGV. De plus, l'ETCS favorise l'interopérabilité des différents réseaux européens, en simplifiant la traversée des frontières.

Christophe: "La sécurité dans le tunnel

de Soumagne et dans la tranchée couverte de Walhorn est aussi garantie par des installations de détection d'incendie qui comprennent le renvoi d'alarme au block 53 de Verviers, l'éclairage, la mise en marche de ventilateurs, la remise à l'arrêt des repères... Une station de pompage alimente également en eau des bouches d'incendie situées tous les 100 mètres, voie A et B, sur les 6,5 km du tunnel de Soumagne. Celles-ci sont à la disposition des pompiers en cas d'intervention. De plus, des systèmes de détection anti-intrusion sont disposés à chaque accès du tunnel et de la tranchée couverte de Walhorn, comme, par exemple, des barrières de sécurité, des caméras de surveillance, des détecteurs d'ouverture de porte, des détecteurs infrarouge".

Investir pour le rail de demain

Chaque année Infrabel investit dans de nouvelles infrastructures tournées vers l'avenir. La LGV entre Liège et la frontière allemande a coûté environ 830 millions€, sur un total de 2,2 milliards€ pour la branche Est (Bruxelles – frontière allemande). Avec l'inauguration de cette nouvelle LGV, Infrabel fait de la Belgique le premier pays européen doté d'un réseau de lignes à grande vitesse complet, de frontière à frontière. Pour Luc Lallemand, Administrateur délégué d'Infrabel: "Conclure un projet aussi réussi nous donne encore plus de motivation pour relever de nouveaux défis: le Diabolo, le 'train à voile' et l'installation de l'ETCS sont autant de projets qui nous permettront d'améliorer encore la qualité du réseau belge de lignes à grande vitesse".

Un gain de temps pour nos clients

	Avant la LGV	Depuis le 14 juin
Liège - Cologne	1 h 25	1 h 01
Bruxelles - Cologne	2 h 30	1 h 57
Bruxelles – Francfort (aéroport)	5 h 00	3 h 04