



HASSELT - LIERS - LIEGE ET HASSELT - VISÉ - LIÈGE SOUS CATÉNAIRE À PARTIR DU 23 MAI 1982

Par la loi de 1834, le Pouvoir Législatif approuva l'établissement en Belgique de deux grands axes ferroviaires, allant d'est en ouest et du nord au sud.

En 1843, la frontière allemande fut atteinte lorsque la ligne reliant Liège à la Prusse fut achevée. Elle avait rendu nécessaire le creusement de 20 tunnels et la construction de nombreux ponts dont celui de Dolhain comptant vingt arches de dix mètres.

La construction de ces lignes fut financée par l'Etat Belge, ce qui représentait une lourde charge financière pour la jeune nation.

Les milieux industriels connaissaient à cette époque un rapide épanouissement. Très vite ils témoignèrent de beaucoup d'intérêt pour le mode de transport révolutionnaire que représentait le chemin de fer. De toutes parts, des demandes visant à obtenir des concessions pour l'établissement de lignes privées furent introduites auprès du Gouvernement. Celui-ci y répondit favorablement et une première concession fut accordée en 1842. Dès cet instant, les choses se précipitèrent. La structure embryonnaire du premier réseau ferroviaire du continent européen se développa rapidement pour constituer, telle une toile d'araignée, le réseau le plus dense du monde.

Les lignes de chemin de fer de la partie nord-est du pays furent créées de cette manière par des compagnies privées. Une première concession fut accordée en 1853 à la Compagnie Néerlandaise de Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht pour la création d'une ligne reliant Hasselt à la frontière hollande-belge. La compagnie fut enregistrée en Belgique sous le nom de "Cie du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

La ligne devait constituer un des chaînons de la liaison directe entre le port d'Anvers et la Rhénanie. En 1856, le tronçon Hasselt - Munsterbilzen - Lanaeken - frontière hollandaise fut mis en exploitation.

Un second concessionnaire commença de manière plus modeste en sollicitant une concession pour une ligne de chemin de fer de 11 km devant relier Tongres et Bilzen. Elle fut accordée en 1861 à la Société des Chemins de fer Liègeois - Limbourgeois et réalisée en 1862. Entretemps la même société avait obtenu une concession complémentaire pour le prolongement de sa "mini" ligne de Tongres à Ans via Glons avec un embranchement de Liers à Liège Vivegnis.

La construction de cette ligne se fit à vitesse accélérée puisque déjà en 1864 les trains circulaient entre Ans et Bilzen et un an plus tard vers Liège via Liers. Afin de promouvoir la fluidification des transports, les deux concessionnaires : "Compagnies du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht" et la "Société des Chemins de fer Liégeois Limbourgeois" obtinrent une concession pour l'établissement en commun d'une liaison ferroviaire entre Hasselt et la frontière hollandaise et la ligne Bilzen - Ans - Liège. Ainsi, les chefs-lieux des provinces de Liège et du Limbourg furent reliés directement par le rail.

La liaison Liège - Maestricht fut construite par la Compagnie des "Chemins de fer de Liège à Maestricht" et extensions. Elle fut mise en service en 1861 et reprise par les chemins de fer de l'Etat en 1898

C'est quasi une ironie du sort que d'écrire que la création de la ligne Tongres - Visé - Gemmenich - Montzen, d'une longueur d'environ 50 kilomètres, est un cadeau de guerre. La ligne fut créée, en effet, par l'occupant allemand entre 1915 et 1917 essentiellement par des prisonniers de guerre russes. Les nombreuses tombes, tout le long de la ligne, sont autant de souvenirs de malheureuses victimes qui perdirent la vie lors de sa création.

La nature accidentée du sol et les circonstances particulièrement difficiles pour l'époque firent de cette entreprise une tâche particulièrement lourde. Le viaduc de Moresnet, d'une longueur de 1300 m et d'une hauteur de 68 m, constitue encore toujours un des ouvrages d'art les plus imposants du réseau ferroviaire belge.

Les trois relations internationales créées de la sorte (Hasselt - Maestricht - Liège - Maestricht et Hasselt - Montzen - Aix-la-Chapelle) connurent des fortunes diverses. La ligne vers Aix via Montzen s'est muée en artère principale pour les relations ferroviaires entre la région portuaire anversoise et la Rhénanie et la Ruhr. A Montzen, on trouve une des plus grandes gares de formation du réseau. Sur la liaison Hasselt - Maestricht il y a encore un trafic "marchandises" limité. Elle fait l'objet d'une étude internationale pour la réalisation d'une liaison rapide entre Anvers et l'Allemagne par Hasselt et Maestricht. Sur la liaison Liège - Maestricht, un service cadencé a été instauré. Moyennant changement de train à Maestricht, la liaison avec le service "Intercity" des chemins de fer néerlandais est assurée.

Le 23 mai 1982, ce n'est pas seulement la liaison électrique entre Hasselt et Liège via Glons et Liers qui sera réalisée. La liaison "marchandises" en traction électrique entre Hasselt et Liège via Glons et Visé sera également rendue possible. Par la même occasion, le dernier tronçon de l'artère à trafic intensif entre le port d'Anvers et la région industrielle liégeoise sera mis sous caténaire.

Aussitôt que la liaison Visé - Montzen sera réalisée (en 1984), les trafics importants de marchandises entre Anvers et Montzen et Liège et Montzen seront rendus possibles en traction électrique.

Lorsque en 1985, l'électrification Liège - Visé sera prolongée en territoire hollandais jusqu'à Maestricht, un service voyageurs Liège - Maestricht en traction électrique en prolongation d'un service intérieur sera également rendu possible.

L'électrification d'une liaison ferroviaire va quasi toujours de pair avec d'importants travaux d'infrastructure et de superstructure de la ligne ainsi que de la signalisation. La conséquence de l'électrification se traduit presque toujours par une augmentation de la vitesse et d'une modernisation fondamentale de la ligne en question.

L'électrification des trois lignes qui deviendra effective à partir du 23 mai 1982, ne fait pas exception à la règle.

Déjà en gare de Hasselt, le tracé des voies fut profondément modifié et un viaduc fut construit. De plus, la bifurcation entre les lignes Landen - Hasselt - Genk et Hasselt - Liège fut adaptée.

A Bilzen aussi des travaux d'infrastructure sont prévus mais ils ne seront exécutés qu'après l'électrification. Il s'agit essentiellement de l'adaptation des voies qui permettront un accroissement de la vitesse dans la courbe vers Tongres. Lors de l'implantation des mats de caténaires, il fut déjà tenu compte de ces travaux. A Tongres même, les installations de la gare furent adaptées afin de pouvoir porter la vitesse de 80 à 120 km/h. Trois longues voies de garage furent établies; en lieu et place des quais hauts, des quais bas furent aménagés afin de permettre des transports spéciaux de marchandises. Le pont Henis existant fut remplacé par un autre, adapté au gabarit plus grand requis par les trains électriques. La même mesure fut prise à Nerem où l'assiette de la ligne fut améliorée.

Egalement en ce qui concerne les bâtiments, la ligne Hasselt - Liège a pris le chemin de la modernisation et du renouveau. A Hasselt, la sous station de traction existante, affectée à l'alimentation des caténaires des lignes électrifiées a été adaptée et à Tongres une nouvelle sous-station a été créée, tandis que des postes de sectionnement furent réalisés à Glons et à Bilzen.

En pleine voie, toute une gamme de travaux d'infrastructure était au programme. Les voies, les traverses et le ballast ont été renouvelés en prévision d'une élévation de la vitesse maximum autorisée à 120 km/h.

La signalisation a été adaptée à l'exploitation avec du matériel électrique. Un système de signalisation automatique permettant la circulation à voie normale et à contrevoie a été mis en place. Il permet, en cas de besoin, d'organiser le service des trains sur chacune des voies et dans les deux directions.

Le long de la ligne de Glons à Visé, la bifurcation entre les lignes Hasselt - Liège et Hasselt - Visé a été améliorée. Une sous-station de traction est en construction à Visé ainsi qu'un poste d'entretien des caténaires. Dans le tunnel de Geer, les voies ont été abaissées afin d'être mises au gabarit de la circulation en traction électrique.

L'électrification de la ligne de Liège à Maestricht via Visé, à nécessité moins de travaux d'adaptation parce que le tronçon Liège - Bressoux avait déjà été électrifié. Les installations ferroviaires de Visé ont été améliorées.

Un nouveau bâtiment de gare y a été construit et de nouveaux quais ont été aménagés. La nouvelle gare de Visé se trouve ainsi mieux intégrée dans la ville. Le tracé des voies a été amélioré à Argenteau. Sur cette ligne, la signalisation automatique a également été aménagée. Des cabines de signalisation télécommandées ont été construites à Glons, Bassenge et Cheratte.

Le croisement aux passages à niveau des deux types de transport, le trafic ferroviaire aussi bien que le trafic routier, constitue un problème primordial pour la sécurité des deux systèmes. Dans ce but, la SNCB s'est toujours efforcée, lors des travaux d'électrification, de supprimer les passages à niveau pour les remplacer par des passages supérieurs ou sous voies.

Les autres passages à niveau ont été équipés d'une protection optimale soit au moyen d'une signalisation automatique et de barrières ou remplacés par des déviations. Les résultats les plus spectaculaires ont été obtenus à Hasselt où, grâce au relèvement des voies, cinq passages à niveau ont été supprimés. Le plus spectaculaire des travaux est incontestablement le viaduc long de 630 m surplombant la chaussée de Liège et l'ancienne route du même nom. Entre Liège et Visé, quatre passages à niveau furent également supprimés. Les autres travaux, visant à supprimer ou à moderniser les passages à niveau, sont prévus après l'électrification.

L'électrification des trois lignes ferroviaires ouvre de nouvelles perspectives aussi bien pour les voyageurs que les marchandises, non seulement pour la partie nord-est du pays mais aussi pour une région beaucoup plus vaste. En ce qui concerne les trains de marchandises, il est dorénavant possible de assurer la traction électrique depuis en la région industrielle liégeoise jusqu'aux ports belges et inversement, plus spécialement entre la gare de formation de Kinkempois et le port d'Anvers via Hasselt et Visé et ce, dans les deux directions.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, les perspectives se limitent provisoirement à la mise en circulation d'automotrices électriques, à l'exception de quelques trains circulant aux heures de pointe et durant les week-ends qui continueront à être assurés en traction diesel.

Les automotrices électriques mises en ligne ici, présenteront indubitablement un confort accru augmenté encore par une infrastructure améliorée. Lorsque tous les travaux prévus auront été réalisés, la vitesse maximum autorisée pourra être portée de 90 à 120 km/h ce qui permettra naturellement d'améliorer le service des trains.

L'électrification de ces lignes met un point final à la modernisation des grandes axiales du réseau. La dorsale du nord part de Mouscron. Elle passe par Courtrai, Gand, Anvers, Hasselt et Liège où elle rejoint la dorsale du sud qui a les mêmes points terminus mais passe par Namur, Charleroi, Mons et Tournai.

Cette nouvelle structure du réseau ferré peut constituer la base d'une conception entièrement renouée de relations ferroviaires nouvelles, plus confortables et plus sûres, comme il sied pour une exploitation ferroviaire digne de notre époque.

Données statistiques.

Pour l'électrification de la ligne Hasselt - Liège :

- 30 km de double voie électrifiée
- 7,2 km de voies unique électrifiées
- 2,8 km de voies accessoires électrifiées.

Matériaux utilisés pour la caténaire :

- nombre de pylônes : 1350
- fondations en béton : 4500 m³
- caténaire compound : 67,2 km
- caténaire simple : 2,8 km

Pour l'électrification de la ligne Glons - Visé :

- 13,5 de double voie électrifiée
- 5,5 km de voie unique électrifiée

Matériaux utilisés pour la caténaire.

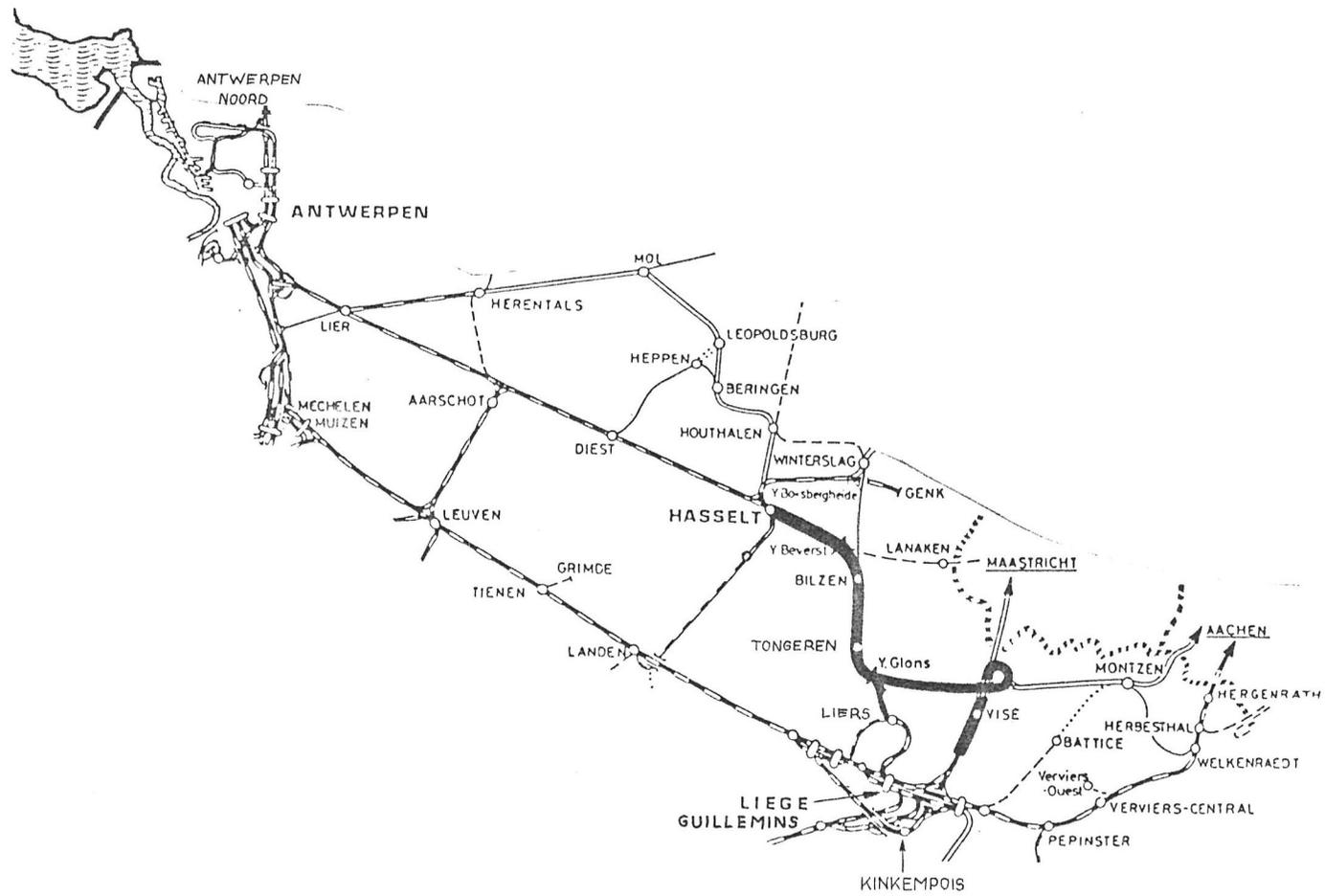
- nombre de pylônes : 691
- fondations en béton : 2420 m³
- caténares compound : 27 km
- caténaire simple : 5,5 km

Pour l'électrification du tronçon Bressoux - Visé

- 12,1 km de double voie électrifiée
- 10,5 km de simple voie électrifiée

Matériaux utilisés pour la caténaire :

- nombre de pylônes : 648
- fondations en béton : 2270 m³
- caténaire compound : 24,2 km
- caténaire simple : 10,5 km





ELECTRIFICATION DE LA LIGNE HASSELT - LIÈGE.

DISCOURS DE M. FLACHET, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SNCB.

Monsieur le Ministre,
Messieurs,

Cette journée que nous avons voulu sans drapeaux et sans fanfares, pour la conformer à la sobriété qu'exige une époque difficile, est importante.

Et je pourrais même, sans exagération, dire que dans la constante évolution de l'histoire de nos chemins de fer, elle s'inscrira comme une journée historique.

Ce voyage de reconnaissance que nous venons de boucler prélude, en effet, à l'organisation à partir du dimanche 23 mai de services nouveaux résultant de l'électrification de la ligne Hasselt - Liège, via Glons et Liers, d'une part, et pour le trafic marchandises, du tronçon Glons - Kinkempois via Visé, d'autre part.

Mais il faut souligner que ces électrifications revêtent une importance dépassant très largement leur cadre géographique. En effet, avec la mise sous caténaire de la ligne Hasselt - Liège, nous posons le dernier maillon de la dorsale ferroviaire nord. C'est un évènement qui, au-delà de la réalisation matérielle de cette dorsale, se charge d'un symbolisme profond.

Voilà, enfin, réunies par une artère ferroviaire moderne, parfaitement équipée, toutes les villes principales de la région nord du pays. Ainsi se trouve accompli le vœu de toute une communauté, comme aussi celui du Conseil Economique Régional qui fut un des vecteurs de cette revendication.

C'est d'ailleurs le même symbolisme qui avait marqué en ^{janvier} septembre dernier, à l'occasion de l'électrification du tronçon Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron, la mise en service de trains électriques directs parcourant toute la dorsale wallonne.

Je profite de cette occasion pour préciser que si, du point de vue de l'exploitation, cette dorsale est réalisée, il reste à terminer des infrastructures entièrement nouvelles entre Marchienne et La Louvière, via Piéton. C'est vers la moitié de 1983 que la dorsale wallonne aura donc son visage définitif.

Mais nous pouvons dire, d'ores et déjà, qu'avec la réalisation de ces deux grandes dorsales régionales, qui se rejoignent à leurs extrémités - et n'est-ce pas là un autre symbole ? - la SNCB a rencontré les souhaits de nos deux communautés nationales et s'est inscrite dans le nouveau contexte d'une Belgique régionalisée.

✱

✱

✱

... mais revenons sur le terrain que nous venons d'explorer ...

Conséquence immédiate de ces électrifications - au sujet desquelles vous trouverez des détails historiques et techniques dans votre farde de presse - le service voyageurs sera amélioré entre Hasselt et Liège, grâce à des services cadencés assurés par des automotrices électriques offrant un confort amélioré. Seuls quelques trains circulant aux heures de pointe seront pour un certain temps encore assurés avec le même matériel qu'actuellement. Lorsque tous les chantiers encore en cours seront terminés, la vitesse des trains pourra être accrue, améliorant davantage ces services.

✖

✖

✖

Par ailleurs, une nouvelle liaison électrifiée est créée pour l'acheminement des trains de marchandises entre le bassin industriel liégeois et le port d'Anvers. La ligne n° 36 Bruxelles - Liège, dont la vocation voyageurs est plus affirmée, se trouvera ainsi heureusement délestée et un meilleur équilibre créé entre différents courants de transports.

Sans doute le grand public est-il moins sensibilisé aux problèmes liés au trafic marchandises. C'est pourquoi je voudrais insister sur l'importance considérable du secteur ferroviaire aux confins duquel nous nous trouvons. La gare frontière de Montzen, notamment, est l'une des plus importantes du pays. L'électrification de l'antenne vers cette grande plaque tournante de Montzen, prévue pour 1984, améliorera sensiblement les conditions d'exploitation en créant deux importantes liaisons électrifiées entre Anvers et Montzen d'une part; entre Kinkempois et Montzen d'autre part.

✖

✖

✖

Nous espérons pour 1985, qu'avec la collaboration des chemins de fer néerlandais, les voyageurs bénéficieront d'une liaison directe électrifiée entre Liège et Maastricht, heureuse prolongation des liaisons inter-villes existantes.

✖

✖

✖

Ainsi donc, petit à petit, la modernisation fondamentale du réseau ferroviaire belge se parachève, ce qui est pour ses gestionnaires signe de foi et d'espérance en son avenir.

Un avenir dont nous savons qu'il sera notamment dominé par d'impérieuses contraintes énergétiques et par une revendication plus affirmée d'une meilleure qualité de vie. Le chemin de fer est, sans doute, le seul moyen de transport à y apporter une réponse conforme.

Vous le voyez, il s'y prépare résolument ...

Monsieur le Ministre, Messieurs, je vous remercie de nous avoir prêté attention ...