

Le billet de Lily



Lily Portugaels

LE TUNNEL DE BUSCH ET UNE LIGNE TGV SANS TRAIN

Il y a Busch et Bush, ne pas confondre ! Le nôtre, c'est un tunnel qui a été inauguré officiellement, le 23 novembre dernier. L'autre semble se complaire dans des tunnels aussi, mais dont on ne voit guère la sortie et on le laissera s'en expliquer avec ses électeurs américains.

Ce sont les vœux de Jean-Pierre Grafé qui m'ont donné l'idée de vous parler de la liaison ferroviaire Liège-Cologne. Il les accompagnait d'une information : l'inauguration du tunnel de Busch et d'un souhait : voir bientôt la mise en circulation d'un TGV-Fret desservant Liège-Airport. Depuis la disparition de Pierre Clerdent, Jean-Pierre Grafé s'est révélé l'héritier de celui que l'on désignait familièrement à Liège sous le nom de 'Monsieur TGV'. Le député, qui pour être honoraire n'en est pas moins très actif, ne découvrirait évidemment pas ces dossiers

Voici donc une bonne chose de faite. Voyons maintenant du côté de la liaison TGV qui doit relier Liège à Aix-la-Chapelle. Une liaison que l'on peut qualifier d'historique puisque la ligne reliant la frontière belge à Aix-la-Chapelle, inaugurée en 1843, a été la première relation ferroviaire internationale d'Europe. Là, c'est un peu plus compliqué. D'autant que, pour 'faciliter' les choses, il faut compter, depuis 2005, avec trois entités : SNCB Holding, Infrabel et SNCB qui succèdent à la bonne vieille SNCB unitaire. A partir de là, on est noyé dans les sigles : PBA, PBKA, ECTS, STM, KVB, ATVM-430, GSMR, A.M.G.S, LN, et j'en passe ! Ce que j'ai compris immédiatement, c'est que la Ligne Nouvelle (LN) qui est réalisée entre Chênée et Walhorn (entité de Lontzen), en passant par le tunnel de Soumagne, n'était pas sur le point d'être encombrée. Elle est pourtant prête à se laisser rouler dessus, mais les trains, eux, ne sont pas encore 'étudiés pour'. Pourquoi ? Heureusement, j'ai eu la chance de rencontrer Jacques Cornet, directeur général adjoint honoraire de la SNCB. Bien liégeois, il ne mâche pas ses mots, et cela a le mérite d'être très clair. "Si, pendant deux ans, le tunnel de Soumagne devient un trou à rats, et les caténaires des perchoirs pour les oiseaux, c'est parce que la mise au point de l'équipement ETCS (Européan Train Control System) retenu par la Commission européenne pour toutes les lignes nouvelles a pris du retard. Infrabel, ne veut pas entendre parler de la mise en service du tronçon de 32km entre Chênée et Walhorn, si ce système n'est pas opérationnel c'est-à-dire infrastructure et matériel roulant. Il y a pourtant une solution provisoire qui serait parfaitement acceptable et

pour laquelle, la Commission européenne peut accorder une dérogation. Par exemple, l'installation de deux signaux classiques à l'entrée et à la sortie de la ligne nouvelle et limiter entretemps la vitesse à 160 Km/h en assurant la sécurité grâce au GSM-R. Mais Infrabel fait de l'obstruction. Et l'utilisation d'une ligne à grande vitesse qui a nécessité un investissement de 850 millions d'euros attendra jusqu'en 2009. C'est une énorme... aberration", conclut Jacques Cornet en faisant un louable effort pour rester poli.

Renseignements pris, il est vrai que la France, confrontée au même problème, a choisi d'installer un système provisoire qui pourra basculer dans le définitif lorsque les équipements ETCS seront au point. Quant au dossier de la ligne Anvers-Amsterdam, qui connaît la même situation, assez étrangement, il sera expédié beaucoup plus rapidement puisqu'on prévoit la mise en service pour ce début 2008. Pourtant, ce sont des personnalités socialistes liégeoises que l'on retrouve à tous les postes clés des instances de décisions. Il ne faut cependant pas craindre une altération de la ligne en attente. Tous les jours on y fera rouler un train à vide pour 'dérouiller' la voie, ce qui finira par coûter plus cher que les signaux, tandis que les TGV pourront continuer à musarder le long de la Vesdre. Mais restons positifs, en 2009, le parcours entre Liège et Cologne se fera en moins d'une heure grâce au site propre et à des aménagements d'horaires. En 2012, paraît-il, la ligne Bruxelles-Cologne sera totalement adaptée à la grande vitesse....Qui disaient !

“ La mise en attente par Infrabel du tronçon Chênée-Walhorn est une énorme aberration.

pour lesquels il a souvent rencontré l'ancien gouverneur de Liège. Je me suis donc lancée dans une liaison, celle de Liège vers l'Allemagne. Autant vous dire que j'en sors avec de fameuses courbatures d'esprit. Pour le tunnel, pas de problème, on comprend bien toute l'affaire. Le tunnel qui se trouve juste après la frontière belgo-allemande constituait un goulot inimaginable pour un TGV qui ne pouvait y rouler qu'à du 40km/h. Une nouvelle galerie longue de 711 mètres à voie unique, où le train peut rouler à 160K/h, a été percée. L'ancien tunnel voisin, à double voie sera transformé en tunnel à voie unique, lui aussi.