

**Source : LE SOIR.be**

## **En route pour le 160 sur la « 162 »**

BODEUX,JEAN-LUC

jeudi 01 avril 2010, 09:11

**Transports. La modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg se poursuit. Pour augmenter la vitesse des trains, il faut changer toutes les caténaires.**

### **REPORTAGE**

Hondelange, samedi matin. La pluie fine ne les perturbe guère. Depuis des mois, ils sont là 24h sur 24 le week-end, et de nuit en semaine, par tous temps. Pas le choix. Il faut remplacer des kilomètres de caténaires, dans le cadre de la modernisation de la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg. Une nécessité pour pouvoir faire monter la vitesse des trains de 130 à 160km/h.

Ces travaux suivent le remplacement de nombreux ouvrages d'art mais aussi l'agrandissement de certaines courbes pour permettre cette vitesse plus élevée, notamment entre Arlon et Sterpenich, entre les km 199 et 207. Finalement, seuls les rails n'ont pas été changés...

Désormais, la 162 fonctionnera avec du 25.000 K.Volts alternatif, remplaçant ainsi le 3.000 volts continu. *« Et de l'autre côté de la frontière, au Luxembourg, on passe à du 30.000 K.Volts. Nous avons donc placé un séparateur de phase au km 205 »*, commente René Martinelli, chef de chantier chez Fabricom, la filiale de Suez qui a remporté l'appel d'offres sur ce tronçon. Un Montois qui ne compte pas ses heures. Il loge aux ateliers de Stockem, est quasiment là 7 jours sur 7. Le chantier a débuté il y a un an. *« On a du retard. On a dû travailler avec deux hivers rigoureux. Le timing est serré. En semaine, on travaille de 23h à 4h30. Le week-end, les trains ne roulent que sur une voie. On travaille alors du vendredi 23h au lundi 4h30. Non stop. »*

Il a d'abord fallu remplacer les anciens poteaux de soutien des caténaires. Désormais, ce sont les câbles de cuivre qui sont remplacés, tirés par long tronçon de 700 à 1600 m d'un seul tenant, selon la configuration du tracé. Cela, grâce à une machine construite par la société libramontoise CML Industries. La machine réenroule le vieux câble patiné, qui reste propriété d'Infrabel comme tous les autres éléments métalliques. Et puis, elle tire le nouveau, tout brillant.

Les ouvriers viennent de Mons, de Liège. Chaque jour, ils font la route pour être là à 23h. Un métier à risques, alors que les trains continuent, le week-end, à passer sur l'autre voie à 130km/h ? *« Non, je préfère être ici que sur des autoroutes, où des ouvriers remplacent les lampes défectueuses, explique René Martinelli. Ici, il faut être attentif, notamment quand on travaille la nuit. Mais les accidents sont rares. La semaine dernière, un ouvrier s'est brûlé au 3ème degré au genou, en montant sur un*

*pylône. L'électricité n'avait pas été coupée. Une erreur de coordination du chantier. Ici, c'est plutôt un travail stressant, car on n'a pas le droit à l'erreur. En semaine, vu les délais courts, le temps perdu se paie cash, car à 4h30, la ligne doit être opérationnelle ! »*