

Demain, le métro à Liège ?

On a pu lire ici quelques commentaires sur le métro de Liège de demain.

Métro ou pré-métro ? Tout le monde sait ce qu'est un métro, soit des rames mues par la force électrique roulant sur rails, composées de deux à huit voitures et circulant exclusivement en souterrain, sur viaduc ou sur siège spécial clôturé. En outre, les voitures-métro ne comportent pas de marche-pieds, leur plancher étant au même niveau que celui des quais des stations.

Et le pré-métro ? Si le mot est un « belgicisme », le système qu'il représente ne l'est nullement. Car des pré-métros, il en existe dans le monde depuis 1896, alors qu'à Bruxelles la première ligne fut inaugurée seulement à la fin 1969. Le pré-métro consiste en voitures modernes de tramways, circulant seules ou en rames de deux à quatre unités, en souterrain, sur viaduc ou sur siège propre clôturé ou non, sur une partie plus ou

moins longue de leur parcours. Les voitures pré-métro, qui peuvent être amenées à circuler sur les chaussées ordinaires, conservent leur marche-pieds qui, dans certains cas, ne sont pas utilisés dans les parcours hors-chaussées où les quais sont surélevés. La plupart des pré-métros comportent une signalisation automatique qui leur permet de réaliser des vitesses « maximum » égales à celles des métros « lourds ».

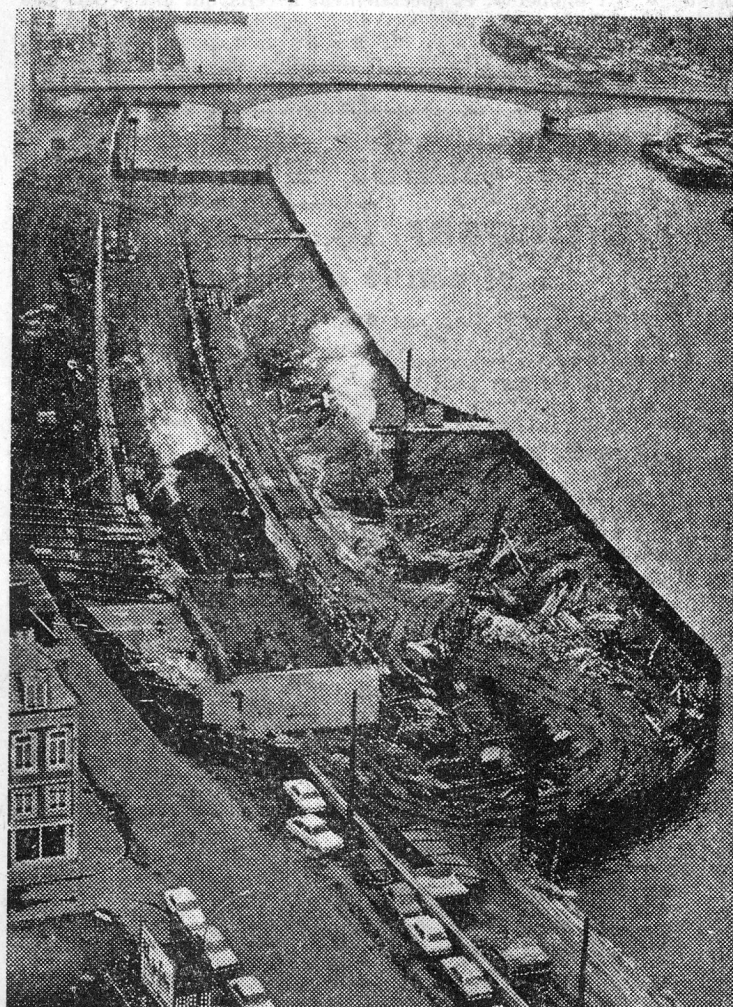
Avantages du pré-métro léger ? Ils sont incontestables. Dès qu'un souterrain (ou un viaduc) est construit sur une longueur donnée (même deux ou trois km) on peut y faire circuler les motrices modernes grâce à des rampes provisoires ou même démontables. Au fur et à mesure de l'achèvement des tronçons supplémentaires, une des rampes est déplacée et le parcours hors-chaussée est allongé d'autant. Le système du métro-léger présente d'importants avantages :

— Rentabilisation immédiate des coûteux ouvrages dès leur achèvement.

tions, matériel roulant avec ses dépôts et ateliers, sous-stations électriques...

Par contre, aucune modification ne devra intervenir avant le premier jour d'exploitation, ce qui arrive, même de façon limitée, lors du passage de l'exploitation métro-tram à celle de métro-lourd.

(A suivre)



Vue plongeante des travaux du pré-métro au quai de Maastricht, en bordure de Meuse. Les choses étant ce qu'elles sont, et les autorisations de bâtir jadis données à une succession impressionnante de buildings, il a fallu trouver de la place ailleurs, soit donc en empiétant sur le fleuve. On voit ici une portion du souterrain réservé au métro de demain. Sur le toit de ce souterrain on retrouvera une largeur de dix mètres destinée à la circulation des voitures. Dans le fond on distingue le pont Maghin, dit aussi St-Léonard. Les travaux s'y continueront de la même façon toujours en empiétant sur la Meuse. Par contre, au premier plan, le tunnel s'arrêtera là où l'on distingue un mur de colmatage. Le tracé s'incurvera vers la gauche pour pénétrer sous le sol de l'« îlot St-Georges » où doit être établie la première gare souterraine à deux niveaux.

— Amélioration immédiate du transport public (A Bruxelles, le pré-métro ou métro-léger comme l'on voudra Est-Ouest, de 3,5 km seulement est parcouru en huit minutes par les motrices qui, en surface, en demandaient 25 à 35 minutes. Résultat non négligeable non plus, trente p.c. de voyageurs en plus sur ce tronçon souterrain.

— La suppression des tramways dans les rues (sans les remplacer par des autobus) améliore sensiblement la circulation générale.

— Si le métro-tram est destiné à être remplacé par un métro-lourd, cela donne le temps d'étudier et de construire à l'aise les voitures métro.

Evidemment, si l'on se dispose pas ou plus de tramways (le cas de Liège), ou si ceux-ci sont vétustes (situation à Lisbonne, Rio de Janeiro, etc...), alors pour créer des lignes rapides, c'est directement le métro lourd qu'il faut adopter.

L'un des inconvénients de cette solution, c'est qu'on doit mettre en service une ligne de métro ayant au moins de cinq à six kilomètres de long. (Une ligne plus courte obligerait les usagers à « changer » avec des autobus aux deux extrémités de la ligne rapide).

De plus, avec la solution du métro lourd il faut tout entreprendre à la fois ; tunnels et sta-

moins longue de leur parcours. Les voitures pré-métro, qui peuvent être amenées à circuler sur les chaussées ordinaires, conservent leur marche-pieds qui, dans certains cas, ne sont pas utilisés dans les parcours hors-chaussées où les quais sont surélevés. La plupart des pré-métros comportent une signalisation automatique qui leur permet de réaliser des vitesses « maximum » égales à celles des métros « lourds ».

Le terme « pré-métro » n'a de valeur que lorsque le système est destiné à devancer l'adoption du métro lourd, adoption qui n'a pas toujours suivi. Ainsi parmi les dix-sept villes du monde où, dès 1896, furent construits des pré-métros ceux-ci ne furent convertis en métro « lourds » que dans trois villes (Buenos-Aires en 1926, Stockholm en 1950 et Oslo en 1966. Par contre à Boston (1897), Philadelphie (1905), San Francisco (1914) et Vienne (1925), les pré-métros continuent à se développer en même temps qu'un réseau de métros « lourds ». En fait on ne devrait pas parler de pré-métros mais bien de « métro-légers » ou de « métro-trams ».

Avantages du métro-léger sur le métro-lourd

Avant tout on ne peut adopter le métro léger dans une ville qu'à