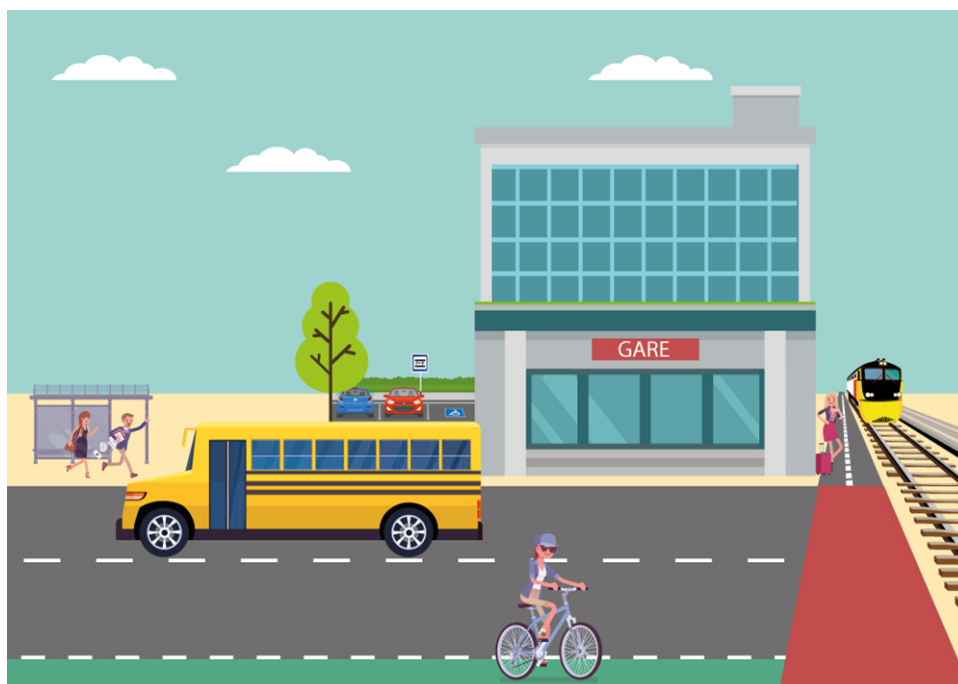


DOSSIER DE PRESSE

Liège - liaison E25-E40/A602 :

Modernisation du tunnel de Cointe vers le Luxembourg



Conférence de presse du 9 juin 2023

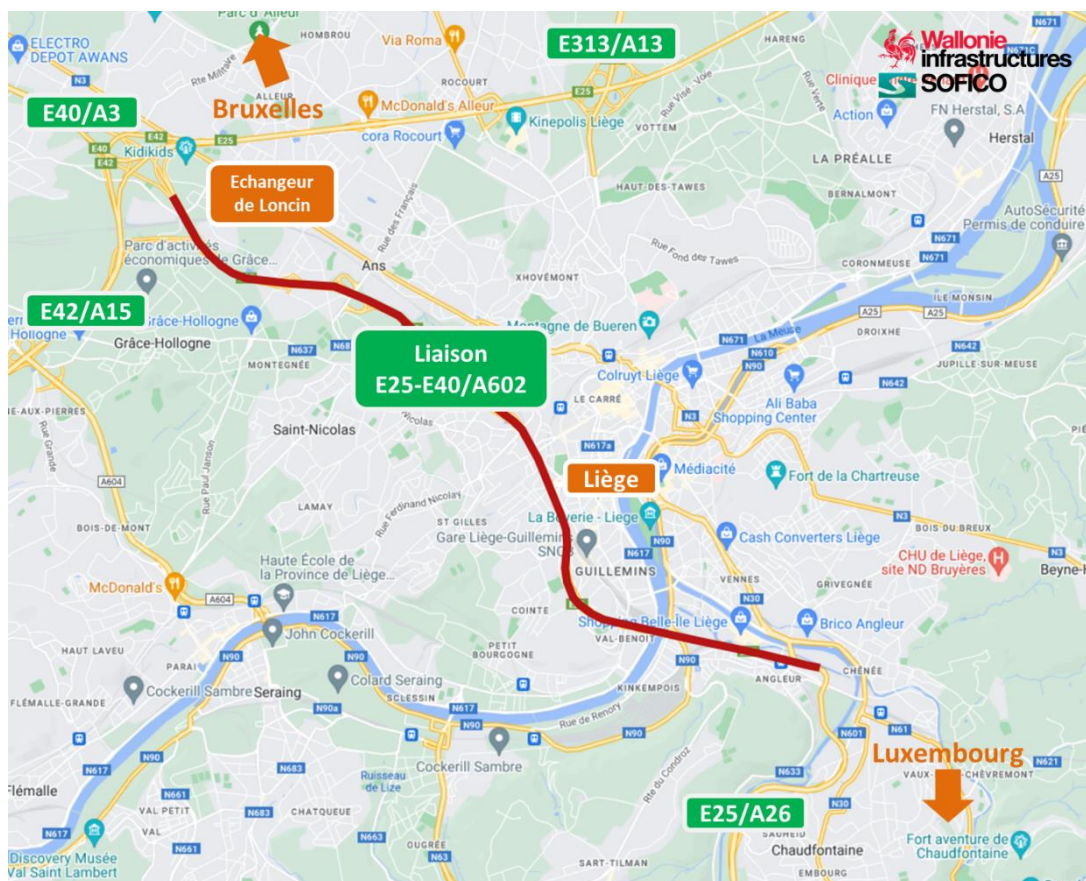
Task Force Mobilité Liège

La modernisation de la liaison E25-E40/A602 se poursuit : le tunnel de Cointe en direction du Luxembourg fera peau neuve pendant ces congés d'été, synonymes de diminution de trafic. Ces travaux, indispensables pour continuer à circuler dans cette liaison stratégique, nécessiteront la fermeture du tunnel concerné uniquement vers le Luxembourg pendant 7 semaines. Pour apaiser la mobilité en région liégeoise en cette période essentielle pour les commerces, le tourisme et la vie culturelle, la Task Force Mobilité met en place une série d'actions.

I. CONTEXTUALISATION

Un maillon essentiel de la mobilité

Situé en région liégeoise, la liaison E25-E40/A602, d'une longueur de **12,5 kilomètres** connecte directement les autoroutes situées au nord de l'agglomération liégeoise via l'échangeur de Loncin (E40/A3 vers Bruxelles ou vers Aachen, E42/A15 vers Namur, E313/A13 vers Anvers), à celle située au sud de la principauté (E25/A26 vers le Luxembourg).



En contournant la Cité ardente, cet axe autoroutier permet non seulement de **désengorger les quais de la Dérivation et le centre-ville**, mais aussi de faire **gagner quotidiennement de précieuses minutes aux automobilistes** ou

encore de correctement desservir la ville. Sa mise en service a également parachevé l'itinéraire européen Amsterdam-Milan, contribuant à l'**essor économique de ce carrefour stratégique européen**, situé à deux pas des frontières hollandaises et allemandes.

De nombreux ouvrages d'art

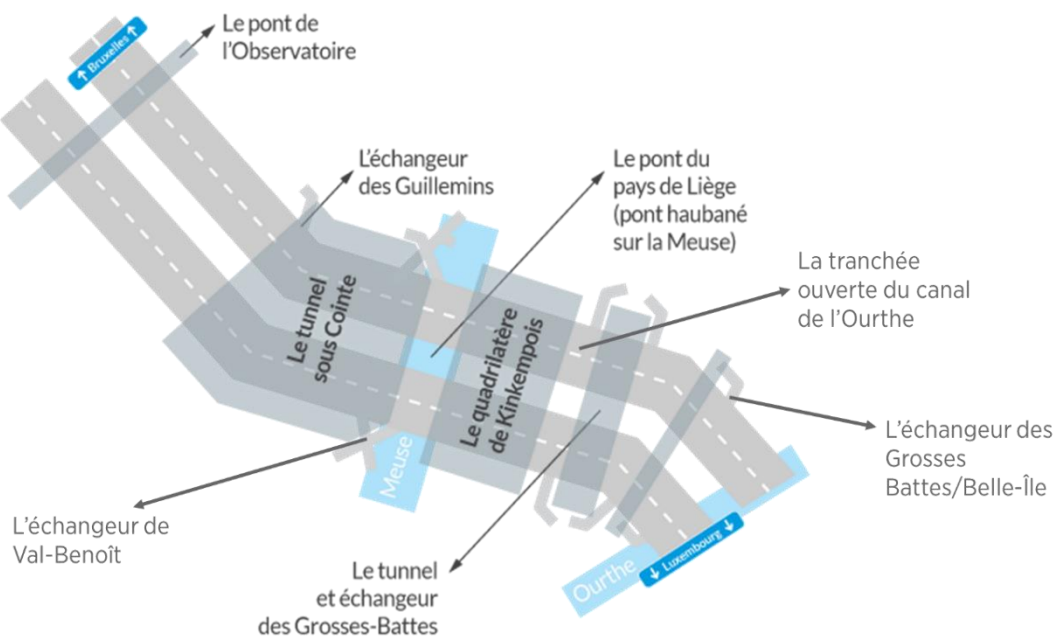
Cette liaison autoroutière est jalonnée de très nombreux ouvrages d'art, dont des tunnels.

En rive gauche de la Meuse :

- 1) L'**échangeur des Guillemins**, en ce compris le viaduc des Guillemins et le pont de l'Observatoire
- 2) Le **tunnel de Cointe** (longueur : 1650 mètres)
- 3) L'**échangeur du Val Benoît**
- 4) Le **pont haubané du Pays de Liège** traversant la Meuse (longueur : 162 mètres)

En rive droite de la Meuse :

- 5) La **tranchée couverte de Kinkempois** et son quadrilatère ferroviaire (longueur : 750 mètres)
- 6) La **tranchée ouverte du canal de l'Ourthe** (longueur : 430 mètres)
- 7) L'**échangeur des Grosses Battes/Belle-île**
- 8) La **tranchée couverte des Grosses Battes** (longueur : 375 mètres)



Un bijou de technologie

Puisque la liaison E25-E40/A602 compte deux tunnels de plus de 500 mètres se trouvant sur le Réseau transeuropéen de transport, une **directive européenne sur la sécurité des tunnels** (directive européenne Mont-Blanc 2004/54/CE) impose à la SOFICO certaines **conditions de sécurité**.

Cet axe est surveillé et géré dynamiquement par des opérateurs présents **24 heures/24 et 7 jours/7 au centre Tilleuls**, en marge de la liaison.



La liaison est donc un « bijou technologique » dont la sécurité est assurée par de très nombreux équipements. La liaison E25-E40/A602 comprend notamment :

- Plus de **260 caméras** (une centaine de caméras placées dans les galeries d'évacuation et les locaux techniques, 150 dans la liaison qui offrent une vue directe sur le trafic, parmi ces dernières, 130 sont dotées de DAI, Détection Automatique d'Incident, pour permettre de détecter une anomalie de trafic et d'avertir un opérateur du centre Tilleuls, qui active alors un scénario adapté),
- **650 panneaux de signalisation dynamiques**, dont des dizaines peuvent être activés simultanément par les opérateurs du centre Tilleuls en cas de survenance d'évènement,
- Divers systèmes de ventilations,
- **32** sorties de secours,
- **50** niches téléphoniques en lien direct avec le centre Tilleuls,
- **500** kilomètres de câbles électriques,
- ...

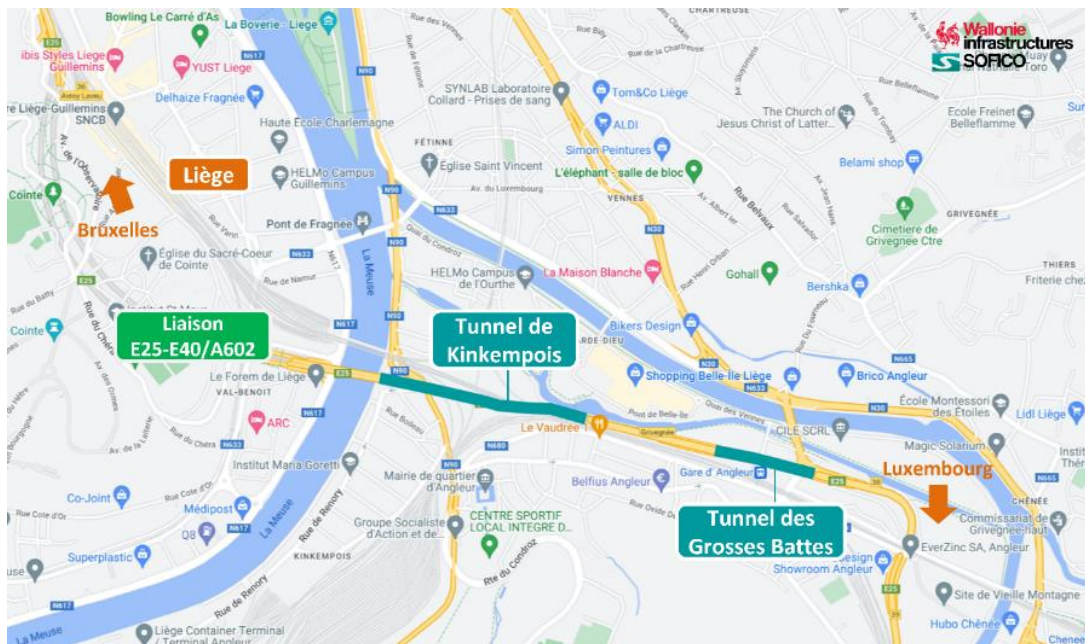
II. UNE MODERNISATION INDISPENSABLE APRES PLUS DE 20 ANS DE MISE EN SERVICE

Depuis son inauguration en juin 2000, des **entretiens trimestriels effectués de nuit** permettent de maintenir un haut niveau de sécurité et de confort pour les usagers.

Cependant, après plus de 20 années de mise en service, une **modernisation et une remise aux normes** de la liaison ainsi de ses nombreux équipements s'avéraient nécessaires pour continuer à offrir cette qualité de services aux usagers et devaient être planifiées.

Été 2022 : traitement des infrastructures en rive droite

Les **inondations survenues en juillet 2021 ont précipité cette remise à neuf** puisque toute une partie de la liaison, située **en rive droite de la Meuse**, a été complètement submergée par l'eau et la boue : les **tranchées couvertes des Grosses Battes et de Kinkempois**, la **tranchée ouverte du Canal de l'Ourthe** mais aussi les locaux techniques adjacents ainsi que les nombreux équipements, notamment électromécaniques. L'été 2022 a été consacré à la réhabilitation pérenne cette portion.



Été 2023 : traitement du tunnel de Cointe, en direction du Luxembourg

Cet été, c'est le tunnel de Cointe, en direction du Luxembourg, qui connaîtra une cure de jouvence.

Avec ses **1650 mètres**, le tunnel de Cointe, situé en rive gauche, est le **plus long** tunnel de la liaison E25-E40/A602. Il est composé, pour des raisons de sécurité, de **deux pertuis**, deux tubes, accueillant chacun un sens de circulation. Les

travaux se concentreront pendant les congés estivaux sur le pertuis en **direction du Luxembourg**.



Pendant les **congés d'été 2024**, c'est le **pertuis vers Bruxelles** qui fera l'objet du même traitement.

Le traitement d'un pertuis à la fois permettra de conserver une **meilleure mobilité**, notamment au niveau local, en offrant **plus d'alternatives**. Traiter un seul sens du tunnel de Cointe représente **une quantité et une surface équivalente** pour les équipes à celle effectuée l'été dernier en rive droite (ce tunnel étant le plus long et présentant également une courbe qui complexifie le placement de la protection passive). Mener les opérations similaires dans les deux pertuis simultanément n'auraient **pas permis de contenir les travaux pendant les congés scolaires de cet été** et auraient été plus impactants en terme de mobilité.

Le moment moins impactant

Les opérations qui seront menées pendant ces congés scolaires nécessitent des travaux de **plusieurs semaines d'affilée**. Elles sont impossibles à réaliser uniquement de nuit, ou en maintenant même partiellement le trafic. **Les équipes travailleront nuit et jour.**

Elles ont donc été planifiées et coordonnées pendant la période la **moins contraignante possible pour les usagers**, c'est-à-dire, pendant les congés de cet été, qui comptent **chaque jour en moyenne 5.000 véhicules en moins** : juillet et août comptabilisent chacun en moyenne 80.000 usagers quotidiennement, contre 85.000 en moyenne un autre mois.

Il est à noter que pour tenir dans le calendrier des congés, certaines opérations qui pouvaient être menées **pendant des fermetures de nuit ont déjà été**

réalisées. Ce sera encore le cas pendant ce mois de juin. Une partie du placement de la protection passive au feu aura par exemple déjà pu être installée, aux endroits ne nécessitant pas le démontage d'éléments.

Après l'été, **de septembre à décembre**, une semaine de fermeture nocturne par mois permettra alors de finaliser la réhabilitation.

III. MOBILITE

Des fermetures nocturnes préparatoires en juin

Pendant le mois de juin, en complément des nuits dévolues à l'entretien trimestriel de l'ensemble de la liaison et de ses zones d'approche, des fermetures nocturnes du tunnel de Cointe, en direction du Luxembourg, permettront de préparer la phase estivale.

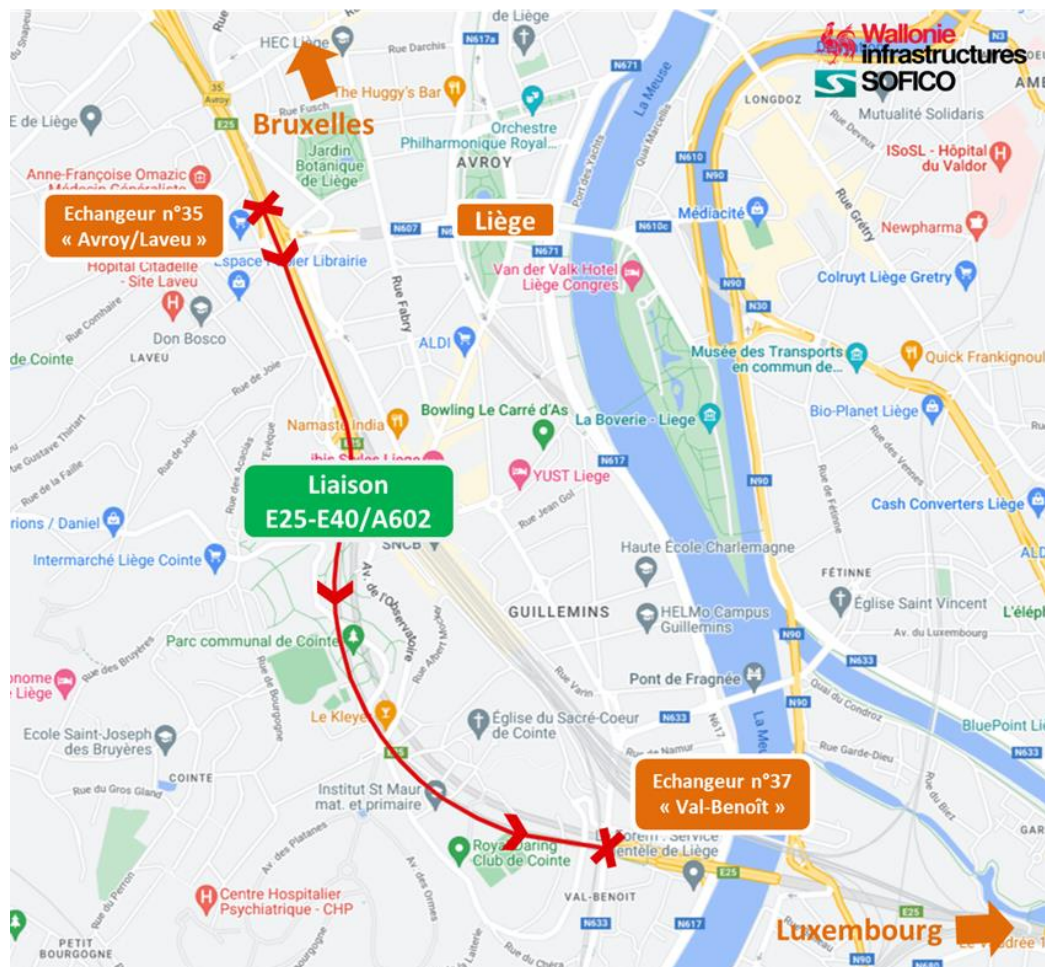
ENTRETIEN TRIMESTRIEL - Les 5 nuits du dimanche 11 juin, au vendredi 16 juin :

- De **22h** (fermeture progressive des accès dès 20h30) à **6h** (réouverture progressive dès 5h) la liaison sera **totalemment** coupée à la circulation ;
- Cette fermeture portera sur les **deux sens de circulation, entre l'échangeur n°35 « Avroy/Laveu » et l'échangeur n°39 « Chênée »** ;
- Les déviations habituelles seront mises en place via l'A604, itinéraires S1 et S20.



NUITS COMPLEMENTAIRES - Les nuits du dimanche 18 juin au vendredi 7 juillet (à l'exception des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche)

- De **22h** (fermeture progressive des accès dès 20h30) à **6h** (réouverture progressive dès 5h), la liaison sera partiellement fermée à la circulation ;
- Cette fermeture portera sur **un seul sens de circulation, en direction du Luxembourg, entre l'échangeur n°35 « Avroy/Laveu » et l'échangeur n°37 « Val Benoit/Seraing/Marche »** ;
- La déviation habituelle sera mise en place via l'A604, itinéraire S1.



A RETENIR - Modification de conditions de circulation pendant les congés d'été

Concrètement, cet été, **du 7 juillet à 22h** (fermeture progressive des accès dès 20h30) **au 28 août à 6h** (réouverture progressive dès 5h), toute une partie de la liaison devra être fermée à la circulation.

Cette fermeture portera sur **le tunnel de Cointe, uniquement en direction du Luxembourg**. Dans cette direction, la liaison sera fermée entre l'échangeur n°35 « Avroy/Laveu » et l'échangeur n°37 « Val Benoit/Seraing/Marche ».



En complément, pendant 8 nuits, comprises entre le 1^{er} et le 23 août, excluant le week-end du 15 août, des fermetures **de nuit** seront nécessaires dans l'autre sens **tunnel de Cointe, vers Bruxelles**, afin de travailler dans les galeries d'air vicié.

Pour alléger les routes de la cite ardente, des actions :

Liège, étant au cœur de l'Eurégio, attire un nombre important de circulation de **transit**. C'est la raison pour laquelle une série de mesures sont prises afin de privilégier un déplacement plus serein des Liégeois, visiteurs d'un jour (ou plus) et clients. Les actions concernent les véhicules privés mais également les plus de 7,5t et les véhicules longs (dont les caravanes et les autocars). Outre la transmission de l'information aux différents opérateurs de guidance automobile (poids lourds et privés), la traduction et diffusion de celle-ci est également prévue auprès des Villes voisines pouvant être la source de la circulation de transit.

1. Le trafic de **transit se dirigeant vers le sud/le Luxembourg** devra **éviter** l'agglomération de Liège et suivre les déviations mises en place :

- les usagers en provenance de l'Allemagne (E40/A3) et des Pays-Bas (E25/A25) voulant rejoindre le Luxembourg, poursuivront leur itinéraire sur l'E40/A3, puis sur l'E42/A15 en direction de Namur. Ils emprunteront ensuite l'E411/A4 en direction du Luxembourg.
2. Les poids lourds de plus de 7,5 tonnes et les véhicules de plus de 6 mètres de long (dont les caravanes et les autocars) **de transit vers le sud/le Luxembourg** seront **interdits** dans l'agglomération liégeoise. Ce sera déjà le cas :
- sur l'A602 depuis l'échangeur de Loncin ;
 - sur l'E25/A25 depuis l'échangeur de Cheratte.



Une signalisation spécifique sera positionnée pour indiquer bien en amont les interdictions et guider les usagers vers l'itinéraire alternatif (via les autoroutes E42/A15 et E411/A4).

Pour ces types de véhicules (transport de marchandises et de personnes), **seules les dessertes locales seront autorisées.**

- Pour les **dessertes locales en rive droite de la Meuse**, il est demandé de suivre **l'A604 et la déviation S1 pour éviter d'engorger le centre-ville**, la sortie n°35 « Avroy-Laveu » de la liaison E25/E40-A602 étant réservée au trafic local et dessertes locales vers le centre-ville.

Plus d'informations sur <http://trafiroutes.wallonie.be/trafiroutes/maptempsreel/> ou sur [Partenaire de l'intermodalité et du développement économique de toute une Région | Sofico](#)

3. Différentes solutions de mobilité :

Le train : rapide, confortable tout en proposant des P+R pour la voiture

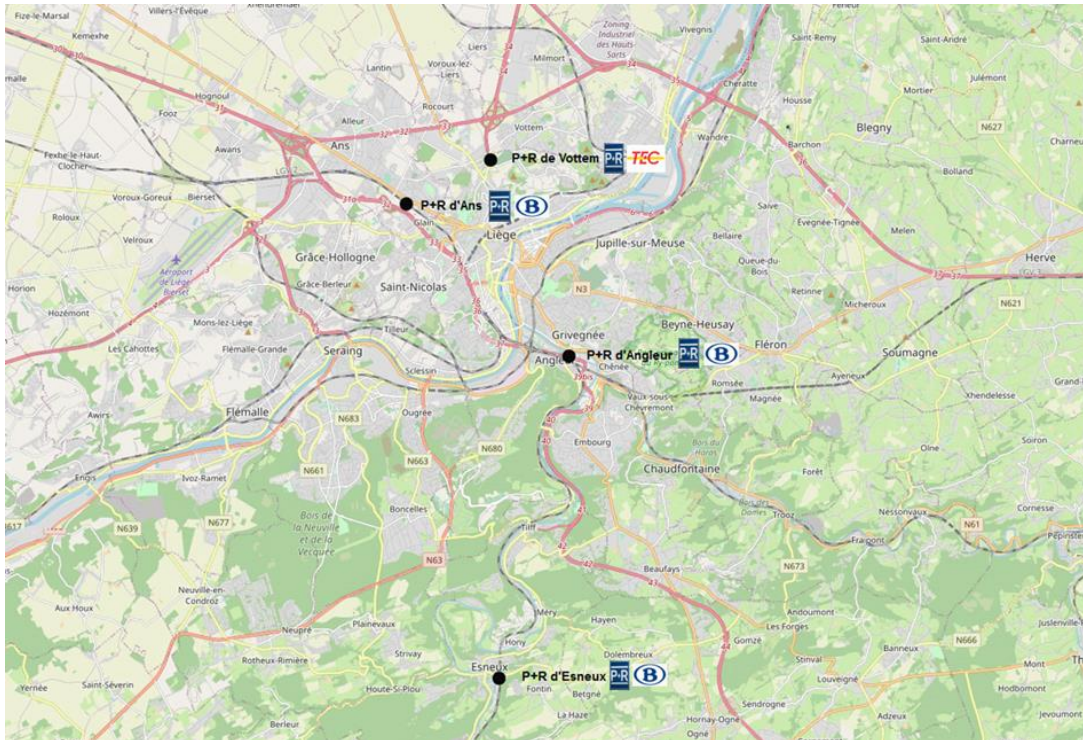
Les parkings des gares d'Angleur, Ans et Esneux peuvent servir de parking de délestage. Les usagers peuvent donc y laisser leur voiture et prendre le train pour se rendre à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville.

Le train est plus que jamais une solution de transport idéale pour effectuer ses déplacements au sein de l'agglomération liégeoise mais aussi sur le territoire communal

Voici quelques chiffres de temps de parcours en train à partir de différentes gares vers celle de Liège-Guillemins : de Chaudfontaine 10min, d'Herstal 15 min, de Visé 18 min, de Maastricht 32 min... En plus des divers parkings, un P+R est mis à disposition gratuitement à proximité de la gare d'Angleur.

Les voyageurs sont invités à planifier leur voyage via l'application SNCB ou le site web www.sncb.be

Les voyageurs sont invités à planifier leur voyage via l'application SNCB ou le site web www.sncb.be



En effet, depuis le 1^{er} septembre 2021, les parkings des gares d'Angleur et de Vottem peuvent servir de parking de délestage GRATUIT. Les usagers peuvent donc y laisser leur voiture et prendre le train pour se rendre rapidement et confortablement à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville.

Des panneaux indicatifs ont été mis en place par la SOFICO à proximité des sorties sur les autoroutes liégeoises pour guider plus facilement les automobilistes vers les parkings SNCB et P+R.

Hors autoroutes, un fléchage définitif a également été mis en place.

Le bus : au cœur de votre quartier et la présence d'un P+R !

Le bus est une solution de déplacement idéale pour desservir le cœur de chaque quartier. Pour tout horaire ou itinéraire, consultez letec.be ou l'app du TEC.

En complémentarité avec la voiture, pensez à utiliser un P+R. Au départ du parking de délestage de Vottem, situé à la fin de l'autoroute A313, la ligne 39 vous permet de rejoindre le centre-ville en 15 minutes.

Et pour des trajets plus longs, le City pass est une alternative non négligeable (train + bus = City pass) ! En effet, le train et le bus sont deux modes de transport complémentaires. Vous avez entre 18 et 24 ans ? Un abonnement City pass ne coûte que 16€ par mois. Les Liégeois-es ne s'y trompent pas : ils sont en tête quant à l'utilisation de cette formule en Wallonie !

Le vélo : efficace, rapide et sain

Outre la présence du plus grand piétonnier de Wallonie, Liège compte plus de 100km d'aménagement cyclable et propose plus de 3000 places de stationnement vélo !

De plus, une prime régionale est prévue à l'achat d'un vélo qui peut s'élever jusqu'à maximum 20%, 30% ou 40% du prix d'achat avec des plafonds allant de 50 euros à 1250 euros selon le type de vélo et la situation du demandeur.

Cette prime s'adresse à toute personne physique âgée d'au moins dix-huit ans, ou tout mineur émancipé, dont le domicile est situé en Wallonie.

Plus d'infos sur le portail Mobilité <https://www.wallonie.be/fr/actualites/primes-lachat-dun-velo-ou-dun-kit-electrique-pour-les-trajets-domicile-travail>

Présence de trottinettes et de vélos électriques en libre-service aux parkings de délestage d'Angleur et de Vottem

La micro-mobilité prend de l'importance dans toutes les grandes Villes et Liège n'est pas en reste ! En concertation avec les opérateurs sur le territoire liégeois, des trottinettes et vélos électriques seront également disponibles dans les deux parkings gratuits de délestage : Angleur et Vottem.

En voiture : anticiper pour se garer

En ce qui concerne les automobilistes, il existe sur www.cestlemomentdechangerdemode.be, la possibilité de trouver le parking payant le plus proche de sa destination. Grâce à l'application « Liège en poche », localiser celui qui convient au mieux sur base de sa position est un jeu d'enfant !

Des panneaux dynamiques sur le territoire communal permettent également de diriger vers les parkings libres tout en y mentionnant le nombre de places disponibles. En effet, cela permet de faciliter la recherche d'un emplacement de stationnement afin de diminuer le trafic, fluidifier celui-ci et réduire l'impact sur l'environnement.

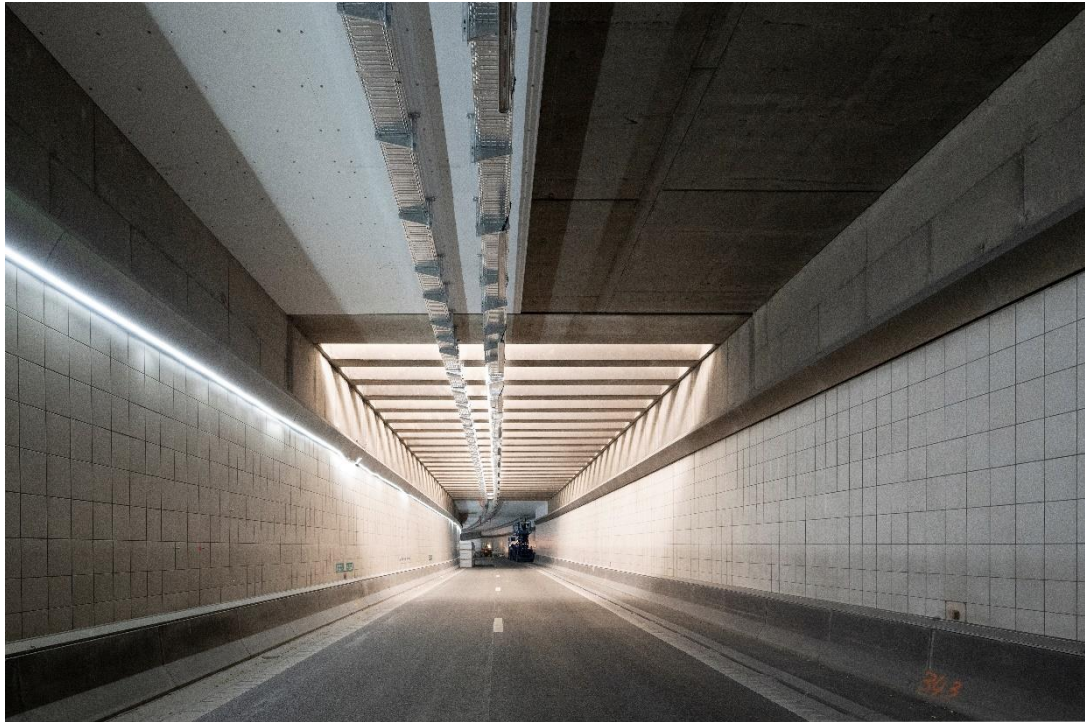
IV. DESCRIPTIF DES OPERATIONS A MENER - RENOVATION DU TUNNEL DE COINTE PERTUIS VERS LUXEMBOURG

1. Placement d'une protection passive au feu et réparations de béton nécessaires



Des analyses de risques menées au sein de la liaison, notamment dans le cadre du Plan Tunnels, ont mis en lumière la nécessité de l'équiper d'une protection passive au feu.

Le but de cette protection est de limiter l'échauffement du béton en cas d'incendie pour réduire les dégâts à l'infrastructure. En rendant l'infrastructure plus résiliente, on restreint donc les travaux en cas d'incendie et donc l'impact sur le trafic. Le béton commence à se dégrader par écaillage à partir d'une température comprise entre 150 et 200°C. Or, en cas d'incendie en tunnel, la température au droit de l'incendie et au niveau du plafond atteint rapidement les 700 à 1000°C (en fonction du type de véhicule et du chargement de celui-ci).



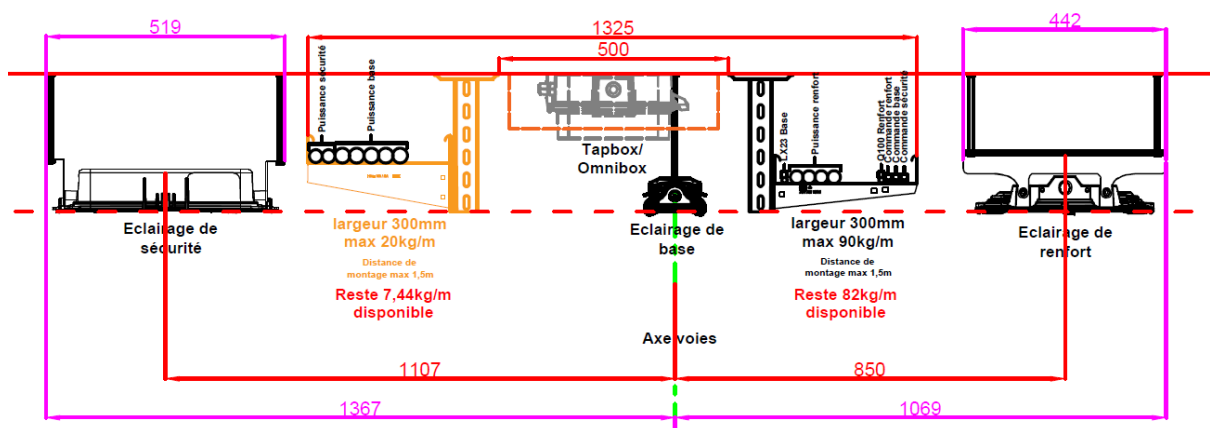
Avant la mise en place de cette protection, 1,9km de fissures devront être étanchéifiées à l'aide d'une résine. La surface de béton à protéger est de 19.200 m², soit l'équivalent de près de 3 terrains de football. La protection passive prendra la forme de 6.400 panneaux à base de silicate de calcium et d'aluminate (l'aspect de cette plaque est similaire à une plaque de plâtre), de 1,2m x 2,5m. Ils seront fixés à l'aide de chevilles en acier inoxydable sur le béton armé, sur tout le long de le plafond et la partie supérieure des murs latéraux du tunnel de Cointe. Leur installation, qui nécessitera 13.000 heures de mise en œuvre, va rythmer de nombreuses opérations puisque beaucoup d'équipements se trouvent accrochés sur la face supérieure des deux tunnels, notamment l'éclairage et ses câbles. La géométrie du tunnel de de Cointe est présente une courbure qui rend le chantier plus complexe que celui de l'été dernier.

2. Renouvellement de l'éclairage et des câbles



Dans le tunnel de Cointe vers Luxembourg, l'éclairage (comprenant éclairage de base, de renfort et de sécurité) représente au total pas moins de **765 luminaires LED**. Cela implique un lourd travail de démontage, puis de remontage pour cet équipement linéaire, présent sur toute la longueur des plafonds.

L'éclairage de sécurité imposé par le nouveau Règlement Général sur les Installations Electriques ou RGIE, implique aussi l'installation de chemins de câble d'environ 4,6 km.





3. Renouvellement des caméras et de la DAI (Détection Automatique d'Incident)



Les anciennes caméras analogiques seront démontées pour installer 28 caméras Haute définition. Elles seront implémentées sur le système de Détection Automatique d'Incident (DAI) qui sera également modernisé cet été.

4. Renouvellement de la réémission radio

Un tunnel est une structure fermée qui ne permet généralement pas à la transmission naturelle des ondes radio de se déplacer très loin. Étant donné que les radios des véhicules sont un moyen utile de permettre aux exploitants de tunnels de diffuser des messages d'urgence aux usagers, un moyen de propager les signaux radio à travers le tunnel doit être fourni. Cette rediffusion des stations

radio FM et DAB+ est assurée par le système de rediffusion radio utilisant un équipement de transmission et un câble coaxial traversant le tunnel. Le système radio est également utilisé pour améliorer les communications radios des services de secours. Pour pouvoir diffuser des messages d'urgence aux véhicules sur les fréquences radio, les opérateurs de gestion des tunnels doivent interrompre la diffusion normale des stations radio, pénétrer dans les fréquences et diffuser leur propre message d'urgence. C'est ce qu'on appelle Break-In (BICS). En cas de besoin lors d'incidents, les émissions radio sont interrompues et des messages de sécurité sont diffusés aux utilisateurs du tunnel par l'opérateur. Ces messages peuvent être préenregistrés ou diffusés en direct. La modernisation de cette radio-retransmission nécessitera :

- Une antenne pour recevoir les stations de radio « hors tunnel » ;
- De récepteurs et unités de transmission pour FM, DAB et Tetra qui permettent de diffuser de l'extérieur dans les pertuis et locaux techniques du tunnel ;
- D'équipements BICS pour permettre la transmission des messages d'urgence dans le tunnel ;
- De dispositifs rayonnants dans le tunnel (câbles ou antennes rayonnants).

5. Renouvellement des équipements de détection de pollution (CO, NO₂, opacité et vitesse de l'air)

Ces équipements permettent de déterminer si une évacuation des usagers est nécessaire et si les services de secours peuvent mener d'éventuelles interventions de lutte contre le feu en toute sécurité.

Ils seront à nouveau placés ponctuellement au niveau des voiles latéraux, pour détecter les gaz, sur la partie comprise entre la cimaise et le plafond.

6. Renouvellement du fibro-laser permettant la détection incendie

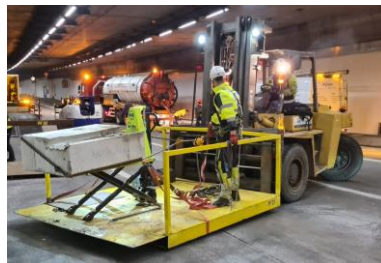
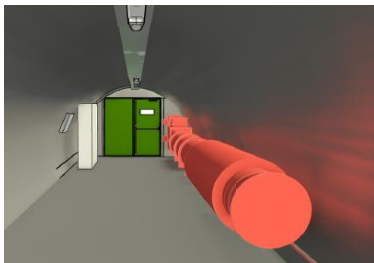


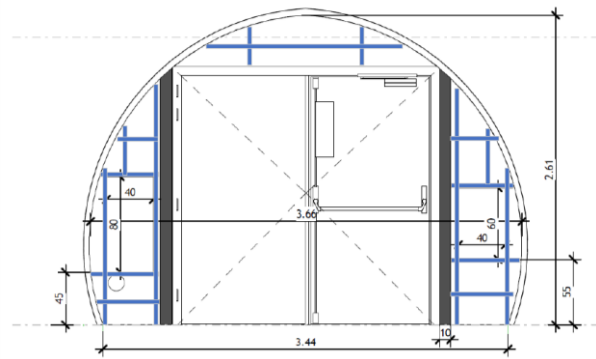
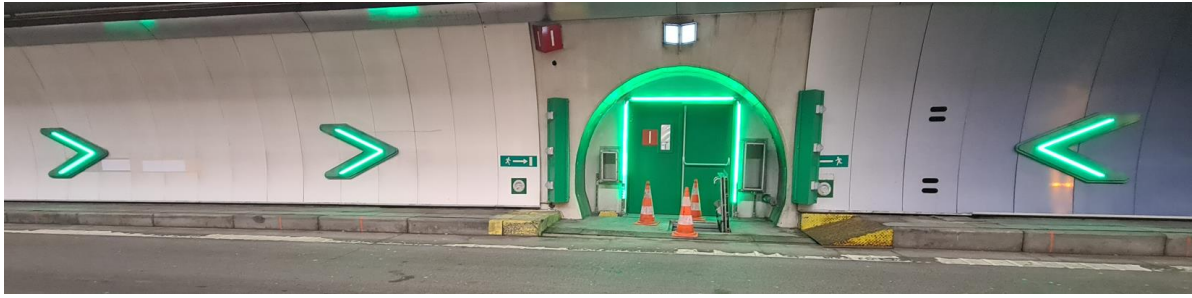
Parmi les équipements permettant de détecter les incendies, seuls le fibro-laser reste à remplacer. Le fibro-laser est un type de fibre optique qui présente 6 mm de diamètre et permet de détecter des variations de température en les localisant.

Son emplacement varie dans certaines sections des tunnels afin de permettre une détection au niveau des zones plus large (bretelles d'entrée/sortie).

La pose de la protection passive doit être réalisée avant le placement du nouveau fibro-laser vu sa fragilité.

7. Amélioration de la suppression des issues de secours





Ces travaux, visant à améliorer les systèmes de ventilation équipant les issues de secours se poursuivront. Cette surpression permet, en cas d'incendie, d'éviter que de la fumée ne passe d'un pertuis à l'autre. De nouvelles portes de secours, accompagnées d'un balisage plus visible en cas de fumée (flèches lumineuses totems, plots de jalonnements,...) sont également en cours de placement.

Pour plus d'informations : <https://sofico.org/app/uploads/2022/04/220422-liaison-e25e40a602-fleches-lumineuses-incendie-cp.pdf>

8. Remplacement partiel de la ventilation



Ces équipements jouent un rôle essentiel pour la dispersion des polluants et l'évacuation des fumées en cas d'incendie.

9. Démontage et remontage d'équipements électromécaniques suite à l'installation de la protection passive

Les équipements de signalisation dynamiques et les jet-boosters (ventilation) seront à démonter pour permettre la pose de la protection passive. Ils devront être ensuite remontés pour assurer la réouverture au trafic.

10. Réfection du revêtement du Viaduc des Guillemins et mise en peinture des bardages du tunnel

La fermeture du tunnel sera mise à profit pour permettre de réhabiliter le revêtement du viaduc des Guillemins, vers le Luxembourg. Les bardages du tunnel seront recouverts d'une nouvelle peinture.

BUDGET

Un budget total de **€85 millions**, financé par la SOFICO dans le cadre du Plan de Relance Wallon et du Plan Tunnels sera nécessaire pour réhabiliter complètement la liaison E25-E40/A602 et ses équipements.

La SOFICO est le maître d'ouvrage de ce chantier.

Le SPW Mobilité et Infrastructures, maître d'œuvre, lui apporte son assistance technique.

ENTREPRISES

Voici la liste des principales entreprises/associations momentanées qui participent avec leurs fournisseurs et sous-traitants à la rénovation du tunnel de Cointe :

SM SPIE-JACOBS-CEGELEC-EQUANS	MEN AT WORK
EIFFAGE ENERGIE SYSTEMES INFRA	MARCEL BAGUETTE
EQUANS	SIEMENS
EGIS	GENETEC
SMM GTA - GALERE	SWECO BELGIUM - SECO BELGIUM
COREPRO	LOMBARDI
GTA (GENERAL AND TECHNICAL APPLICATIONS SASU)	OUPEYE VOIRIRE SERVICE

POUR RAPPEL - TASK FORCE « MOBILITE »

La Task Force « Mobilité Inondations » est un groupe de travail initié au lendemain des inondations de juillet 2021 par le Ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry et le Président de Liège Métropole et Bourgmestre de la Ville de Liège Willy Demeyer afin de regrouper toutes les forces (locales, régionales et fédérales) dans le but d'analyser et entreprendre des actions pour réduire l'impact sur la mobilité liégeoise.

Gagnez du temps et en qualité de vie en consultant le site : www.cestlemomentdechangerdemode.be

Contacts médias :

- Héloïse WINANDY | Porte-parole de la SOFICO | +32 495 28 43 46 | heloise.winandy@sofico.org
- POLICE | service presse | +32 4340 84 22 | presse@policeliège.be