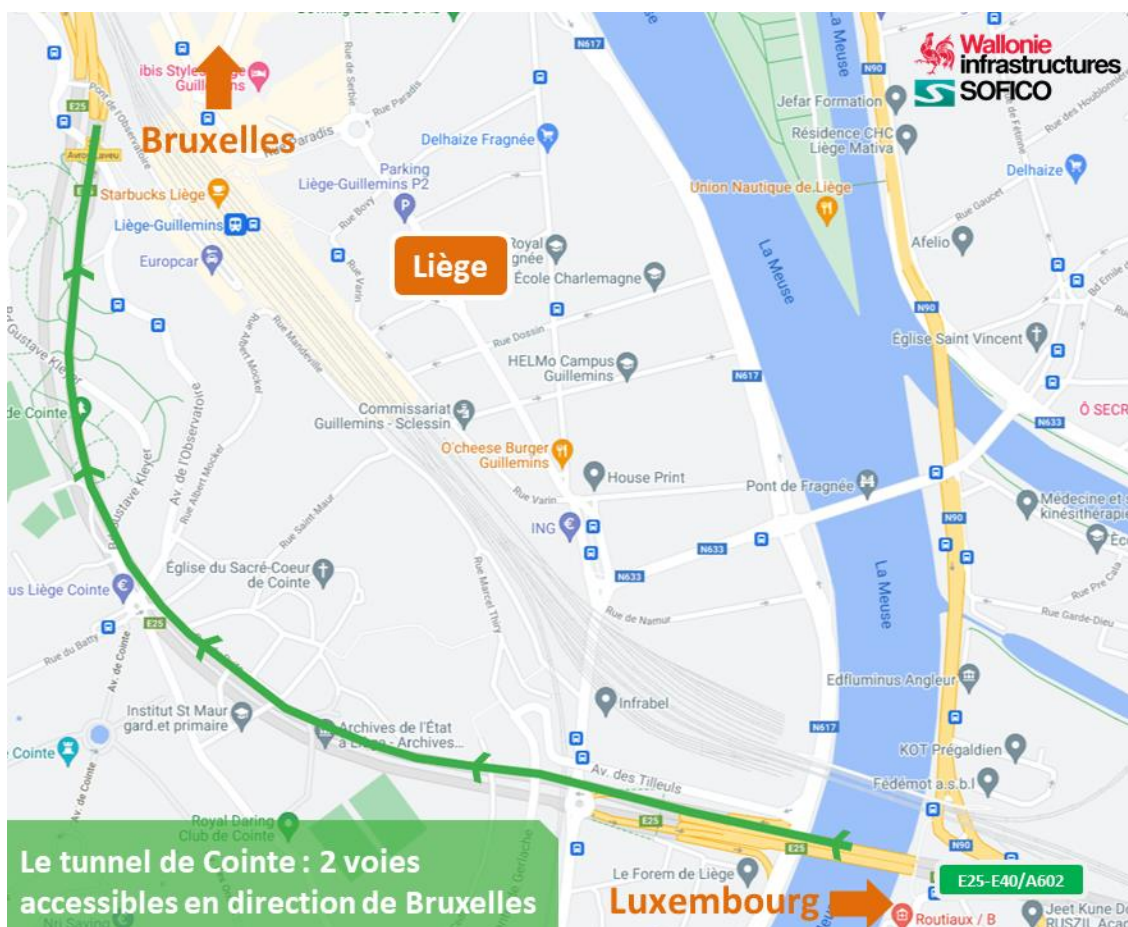


## Liège – Liaison E25-E40/A602 : En direction de Bruxelles, le tunnel de Cointe est 100% disponible !

28 octobre 2021

Depuis cette nuit, en direction de Bruxelles, le tunnel de Cointe, situé juste après le pont du Pays de Liège, a récupéré sa seconde voie. Cette infrastructure, située dans la liaison E25-E40/A602, a donc retrouvé dans cette direction sa pleine capacité en termes d'absorption de trafic. La libération de cette bande permettra aussi de résoudre les problèmes d'insertion rencontrés à l'accès Val-Benoît et donc de fluidifier les flux, même en amont.



## EN QUOI CELA VA-T-IL AMELIORER LA MOBILITE ?

Les observations effectuées depuis le 15 octobre dernier, date de réouverture complète de la liaison sur 1 voie par sens, ont démontré que le sens le plus impacté par la congestion aux heures de pointe est celui en direction de Bruxelles. Cela s'explique notamment par les difficultés que rencontrent les usagers pour s'intégrer, à hauteur des accès, dans la seule bande disponible (accès n°37 « Val-Benoît » et n°38 « « Angleur/Grosses-Battes/Belle-Ile »). Ce « **phénomène d'insertion** » est bien plus prégnant vers Bruxelles que vers le Luxembourg et génère des remontées de files. Rendre une pleine capacité à ce tunnel permettra donc de faciliter l'insertion à hauteur de l'accès Val-Benoît et de lutter contre la congestion sur l'ensemble du sens concerné (moins de remontées de file).

Cette seconde bande est par ailleurs synonyme de retour à une **configuration habituelle vers Bruxelles**. Les 50 km/h toujours d'application ne constituent pas un frein à cette capacité d'absorption puisque cette limitation de vitesse était déjà très fréquemment appliquée aux heures de pointe grâce à la signalisation dynamique.

Les comptages de trafic effectués depuis le 15 octobre dernier démontrent que la liaison est fréquentée chaque par environ **40.000 véhicules pour les deux sens cumulés**.

## COMMENT CETTE REOUVERTURE A-T-ELLE ETE RENDUE POSSIBLE ?

Cette réouverture complète a été possible grâce à la **restauration d'une partie de la commande de la signalisation dynamique dans le tunnel**, qui permet, en cas d'incident, en un **temps record**, d'activer des dizaines de panneaux (parmi les 650 que comptent la liaison) pour mettre en **sécurité** les usagers. Les tests effectués cette nuit se sont avérés concluants et ont permis de restaurer 100% de la capacité des voies du tunnel vers Bruxelles.

Le tunnel de Cointe, situé en rive gauche, n'a pas été sous eau lors des inondations de juillet dernier. Ses équipements (caméras, ventilation, éclairage, signalisation dynamique) avaient donc été épargnés à l'exception de cette commande dynamique dont les serveurs informatiques sont hébergés en rive droite dans un local qui a donc totalement été dévasté par l'eau et la boue.

## POURQUOI UNIQUEMENT DANS UN SENS ?

En direction du Luxembourg, il est à ce stade impossible pour des raisons de **sécurité** de restituer la seconde bande aux usagers : dans ce sens, le tunnel de Cointe se situe juste avant la zone impactée par les inondations où une seule bande est accessible jusqu'au début du mois de décembre prochain. Passer de 2 à 1 voie à cet endroit créerait un **phénomène « d'entonnoir »**, **mettant à l'arrêt complet les véhicules, ce qui est interdit par la Directive Mont-Blanc qui régit la sécurité dans ce type d'infrastructure**. Il sera donc nécessaire vers Le Luxembourg de coordonner début décembre le relâchement de la seconde voie sur toute la longueur de la liaison.

## POURQUOI UNIQUEMENT DANS LE TUNNEL DE COINTE ?

Si le tunnel de Cointe, situé en rive gauche, n'a pas été immergé par les inondations de juillet dernier, la situation était bien différente en rive droite. Les tranchées couvertes des Grosses Battes et de Kinkempois, la tranchée ouverte du Canal de l'Ourthe, les locaux techniques adjacents ainsi que tout le matériel électromécanique qui les équipe ont été complètement submergés par l'eau et la boue drainées par les inondations.

A ce stade, l'absence de certains équipements de signalisation dynamique, de DAI (détection automatique d'incident) ou de l'éclairage de renfort (éclairage accoutumant pour raison de sécurité les usagers à la différence de luminosité entre l'extérieur et l'intérieur des tunnels), permet uniquement une circulation sur une voie par sens avec une vitesse maximale limitée à 50 km/h.

L'objectif fixé reste de libérer **la seconde voie dans chaque sens et sur toute la longueur de la liaison pour le début du mois de décembre 2021**.

## QUELLES SONT LES CONDITIONS DE CIRCULATION EN VIGUEUR SUR LA LIAISON ?

Elles restent identiques à celles en vigueur actuellement.

La liaison E25-E40/A602 est accessible aux **véhicules légers et aux poids lourds en desserte locale**. Tant que toute la liaison n'aura pas récupéré sa pleine capacité (2 voies de circulation par sens), le trafic de transit des poids lourds de

plus de 7,5 tonnes affectés au transport de choses restera interdit, comme actuellement, sur les axes suivants :

- sur l'A602 vers Liège depuis l'échangeur de Loncin (au nord de la ville de Liège) ;
- sur l'E25/A26 vers Liège depuis l'échangeur n°40 Embourg (au sud de la ville de Liège) ;
- sur l'E25/A25 vers Liège depuis l'échangeur de Cheratte.

L'itinéraire de déviation via l'E411/A4 et l'E42/A15 devra continuer à être emprunté.

Il sera également toujours demandé aux véhicules légers qui transitent uniquement par l'agglomération liégeoise de suivre cet itinéraire.

Contact : Héloïse WINANDY | Porte-parole de la SOFICO | +32 495 28 43 46 | +32 42 31 67 39 | [heloise.winandy@sofico.org](mailto:heloise.winandy@sofico.org)

Rejoignez-nous !    