

Liège, 30 janvier 2019

## Des caméras ordonnent à des intrus de rebrousser chemin!

Ce projet pilote mené à Liège permet de lutter contre les « intrusions dans les voies », phénomène qui ne diminue pas

**Pour la 1ère fois depuis des années, le nombre d'intrusions dans les voies en 2018 a légèrement diminué, passant de 818 (2017) à 768 cas rapportés (2018), soit une baisse de 6,5%. Alors que 7 personnes avaient ainsi perdu la vie en 2017, et 6 avaient été gravement blessées, l'on dénombre 4 décès et 6 blessés graves l'an dernier. Mais si le nombre d'intrusions sur les voies a baissé, l'impact de ces intrusions sur la circulation ferroviaire est toujours aussi inquiétant : près de 6 heures de retards quotidiens rien que pour ce seul phénomène !**

### Des caméras interactives: un projet pilote sur les quais de Liège Carré

Une personne se promène sur les quais de la gare de Liège Carré (anciennement Jonfosse), et décide de "prendre au plus court". Autrement dit : passer par le tunnel pour aller au centre-ville et mettre sa vie en péril pour gagner quelques minutes. Arrivé en bout de quai, cette personne est interpellée par une voix, qui lui intime l'ordre de rebrousser chemin. En français, en néerlandais et en anglais.

**Au terme d'un an de test le procédé a fait ses preuves** : le nombre moyen de tentatives de « passer par le tunnel de Jonfosse » a été **divisé par 3**, passant de 6 tentatives (moyenne annuelle calculée entre 2012 et 2017) à 2 (2018). Et le nombre de minutes de retard sur ce tronçon -lié aux intrusions sur les voies- a diminué de 800 minutes par rapport à 2017.

On constate malheureusement aussi des actes de vandalisme : des malfrats ont tenté de les détruire, par plaisir ou par bêtise.

### Une enveloppe spéciale de plus de 2 millions d'euros en 2018

Le phénomène de « trespassing » consistant à ne pas respecter le domaine ferroviaire, et à se promener le long des voies ou à les traverser en dehors des espaces prévus à cet effet est un **phénomène en pleine croissance depuis des années**. Et ce malgré toutes les campagnes de préventions menées par Infrabel.

Aussi, pour aider le gestionnaire du réseau à combattre ce phénomène, le ministre fédéral de la Mobilité François Bellot a dégagé un **budget exceptionnel de 2,2mio € en 2018**. Ces moyens ont permis de poursuivre des projets existants et de créer des projets pilote, comme les caméras de Liège Carré. Un projet qui sera étendu à d'autres zones en Flandre.

Les autres mesures qu'Infrabel a pu poursuivre ou mettre en œuvre grâce à ce budget sont :

- L'installation de **panneaux d'interdiction** de traverser/circuler : 81% des quais équipés (40% en 2017)
- L'installation de **clôtures** : 23km au total sur 53 sites (appelés hotspot)
- **Tapis anti-intrusion** : 32sites/70 (48% sites équipés)
- **Rehaussements des quais** : 27 en 2018 (en collaboration avec la SNCB)

D'autres mesures particulières ont aussi été prises dans le cadre de la prévention du suicide sur le rail.

## 6 heures de retard quotidien

Les intrusions sur le domaine ferroviaire, que ce soit sous la forme d'une traversée illicite des voies ou le fait de se promener le long des voies, sont un véritable **problème de société**. Ces annonces sont devenues le quotidien des navetteurs, malgré les actions constantes de prévention menées par Infrabel. Campagnes de communication, sensibilisation dans les écoles et reportages dans la presse, en plus des mesures techniques : rien n'y fait, ces **comportements sont persistants** !

Dans les chiffres ci-dessous, ces intrusions sont reprises sous la dénomination « trespassing »

| Trespassing    | 2013   | 2014   | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    |
|----------------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Nombre de cas  | 477    | 509    | 573     | 679     | 818     | 768     |
| Décès          | 9      | 9      | 4       | 7       | 7       | 4       |
| Blessés graves | 4      | 7      | 3       | 1       | 7       | 6       |
| Minutes retard | 54.777 | 62.741 | 112.327 | 118.872 | 140.312 | 139.650 |

| Trespassing 2018 par région | Nombre cas |                | Nombre cas |
|-----------------------------|------------|----------------|------------|
| Région Bruxelles-Capitale   | 122        | Hainaut        | 61         |
| Flandre occidentale         | 101        | Namur          | 55         |
| Anvers                      | 101        | Limbourg       | 45         |
| Flandre orientale           | 99         | Brabant-Wallon | 23         |
| Brabant-Flamand             | 78         | Luxembourg     | 9          |
| Liège                       | 74         | <b>Total</b>   | <b>768</b> |

L'ambition d'Infrabel est d'avoir entièrement sécurisé les zones déterminées par l'étude 2012 et l'étude 2016 d'ici la fin 2019, et donc avant la nouvelle étude 2020. A ce jour, la finalisation est de :

- Etude 2012: +-65%
- Etude 2016: +-45%

| Hotspots                  | Nombre | Hotspots          | Nombre |
|---------------------------|--------|-------------------|--------|
| Région Bruxelles-Capitale | 13     | Flandre orientale | 4      |
| Flandre occidentale       | 8      | Brabant Flamand   | 4      |
| Hainaut                   | 7      | Namur             | 3      |
| Anvers                    | 6      | Brabant-Wallon    | 2      |
| Liège                     | 5      | Limbourg          | 1      |

*Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1<sup>er</sup> janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges. L'entreprise emploie actuellement quelque 10.300 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,5 milliard d'euros (2017).*