

Une arme inédite dans la lutte contre les intrusions dans les voies

Les toutes premières clôtures « connectées » du réseau sont opérationnelles le long de la ligne Namur-Dinant

JAMBES, le 21 octobre 2019 – **Confrontée à un nombre très élevé d'intrusions dans les voies, et aux détériorations répétées de clôtures censées les prévenir, Infrabel a décidé de recourir à une nouvelle technologie : les clôtures « connectées ».**

Des déprédations toutes les 2 semaines

Jusqu'à 120 cas signalés par an ! Situé sur la ligne Namur-Dinant (L154), Jambes figure depuis 2012 sur la liste des points les plus sensibles du réseau ferroviaire (« Hotspots ») en matière d'intrusions dans les voies. Pour relier le centre-ville et les immeubles d'habitation de la rue du Major Mascaux, de nombreux riverains ont pris la dangereuse habitude de traverser les voies plutôt que d'emprunter les 2 passages à niveaux voisins. Trois personnes ont perdu la vie sur ce tronçon au cours des 10 dernières années.

Face à cette situation, Infrabel a procédé, en 2015, au placement de clôtures censées être dissuasives. Résultats ? Une nette baisse du nombre d'intrusions (50 signalements par an en moyenne) mais l'apparition d'actes de vandalisme répétés. Grillages démontés ou volontairement endommagés ont amené les services techniques d'Infrabel à intervenir, ces dernières années, en moyenne une fois toutes les deux semaines (voir photo en annexe).

Le coût important de ces déprédations, et l'impossibilité de sécuriser durablement ce tronçon avec des moyens « traditionnels », ont motivé Infrabel à recourir à une nouvelle technologie ! Les toutes premières clôtures « connectées » du réseau ferroviaire belge viennent ainsi d'être installées sur cette ligne qui relie Namur à Dinant... et qui est aussi l'un des principaux axes de transport de marchandises. Les résultats s'avèrent très encourageants.

Au moindre choc sur la clôture, une caméra cible la zone concernée

Le principe de ces clôtures « connectées » a été développé par une entreprise française spécialisée dans la sécurisation de périmètres ; entreprise qui fournit la même technologie au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française. Il repose sur 2 éléments : d'une part des senseurs disposés tous les 2,5m sur la clôture et, d'autre part, une caméra-dôme placée au sommet d'un mat.

Lorsqu'une personne tente d'escalader voire d'endommager le grillage, un ou plusieurs senseurs détectent le choc. Immédiatement, la caméra se déclenche et cible précisément la zone concernée. En quelques secondes, de jour comme de nuit, une alarme se déclenche et les opérateurs d'un centre de contrôle peuvent visualiser la situation en temps réel. En cas de besoin, une équipe de Securail (SNCB) ou de la police est envoyée sur place.

En test depuis juin 2019, le dispositif a fait ses preuves. Les images prises par la caméra de surveillance montrent à peine 5 cas de traversées effectives des voies et 2 tentatives (détecté, l'auteur décide de rebrousser chemin). Tout au long de cette période, des réglages de sensibilité ont aussi été apportés aux



capteurs fonctionnant à l'aide d'un accéléromètre, et la végétation qui avait tendance à battre la clôture en cas de grand vent a été élaguée. Ces mesures ont permis de réduire très sensiblement les fausses alarmes. Dans le même temps, plus aucune déprédation des clôtures n'a été constatée.

A la lumière de ce bilan très positif, le projet-pilote de Jambes est désormais considéré comme opérationnel. Infrabel envisage à présent l'installation de dispositifs semblables en d'autres lieux sensibles. Pour ce faire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose d'une enveloppe spécialement destinée à la lutte contre les comportements dangereux, mise à disposition par le Ministre fédéral de la Mobilité. Le coût de cette technologie est en effet relativement élevé : environ 100€ du mètre (hors clôture), soit 60.000€ pour les 600m installés à Jambes.

Depuis janvier, 3 morts et 6h de retards quotidiens

Les intrusions dans les voies demeurent, d'année en année, l'une des principales causes tant d'accidents que de retards des trains. **Au cours des 9 premiers mois de cette année, quelque 553 cas (la partie émergée de l'iceberg) ont été recensés. Ils ont causé la mort de 3 personnes et fait 3 blessés graves.**

Les études réalisées par Infrabel ont permis d'établir que 55% de ces faits étaient répertoriés sur... à peine 10% du réseau ferroviaire ! C'est en ces 53 « hotspots » (dont Jambes) que les efforts de sécurisation se concentrent.

Les intrusions sur le domaine ferroviaire pèsent aussi lourdement sur la ponctualité. Lancées le plus souvent par des conducteurs de train, les alertes aboutissent à un arrêt complet du trafic dans la zone concernée. Ce phénomène occasionne plus de 6h de retards cumulés chaque jour ! La technologie des clôtures connectées offre donc aujourd'hui des perspectives intéressantes y compris en matière d'amélioration de la ponctualité.

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 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges. L'entreprise emploie actuellement quelque 10 200 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard d'euros (2018).

