

# Des travaux d'Hercule pour sécuriser les parois rocheuses de la ligne « Namur – Arlon »

Sur 9 sites, quelque 150.000m<sup>3</sup> seront terrassés et évacués

HATRIVAL/GRUPONT, le 11 août 2020 – Ce sont des travaux aussi titanesques qu'indispensables à la sécurité qu'Infrabel a lancé cet été entre Namur et Arlon ! Sur un tronçon de 14km, à hauteur de Tellin et de Saint-Hubert, 9 massifs rocheux doivent être traités en profondeur pour garantir leur stabilité. Quelque 150.000m<sup>3</sup> de roches – équivalant à 40 piscines olympiques – seront terrassés et 40.000m<sup>2</sup> de filets métalliques de protection seront fixés. La rénovation de 7 ponts et la suppression d'un passage à niveau sont également au programme d'un chantier qui s'échelonnera sur plusieurs années.

## 40 piscines olympiques, 6 terrains de football

Sinueuse, traçant son chemin sur un terrain vallonné, la ligne 162 « Namur – Arlon » borde, parfois même traverse, de nombreux massifs rocheux. Ces parois sont régulièrement examinées et « peignées » afin de faire tomber, de manière contrôlée, les morceaux de roches superficiels devenus instables. Mais, lorsqu'une paroi présente une altération de sa structure, la sécurité du trafic ferroviaire est en jeu : des travaux de grande envergure deviennent indispensables pour éviter l'éboulement. C'est le cas entre Grupont et Hatrival, sur le territoire des communes de Tellin et de Saint-Hubert. Sur une distance de 14km, 9 massifs rocheux distincts doivent être traités en profondeur. De véritables travaux d'Hercule puisque, au total, quelque 150.000m<sup>3</sup> de roche, équivalant à 40 piscines olympiques, doivent être terrassés et évacués.

En complément à ces excavations, et dans un second temps, 40.000m<sup>2</sup> de filets métalliques de protection – soit la surface de 6 terrains de football – seront fixés sur les parois. Pour ce faire, des techniciens suspendus dans le vide devront réaliser quelque 18.000 forages de 3m de profondeur qui constitueront autant de points d'ancrage pour ces filets. Leur rôle sera d'éviter tout éboulis ultérieur en solidarissant les roches.

## Les 2 premiers sites en travaux, main dans la main avec le DNF

Le chantier, qui s'échelonnera sur plusieurs années, a démarré au début de l'été par du débroussaillage. Deux sites connaissent aujourd'hui une pleine activité : le premier (sur une distance d'environ 400m) se trouve non loin de la halte de Poix-Saint-Hubert; le second (environ 650m) à la limite des communes de Saint-Hubert et de Libin.

Deux énormes pelles mécaniques chenillées, manœuvrant depuis le sommet, descendent progressivement dans le massif rocheux pour l'amputer de ses éléments les plus instables. En certains endroits, leur tâche consiste aussi à dégager le pied des parois pour élargir l'espace dédié aux voies (dans le cadre d'une augmentation de la vitesse des trains sur cet axe). Les roches extraites sont évacuées par camions, avant d'être concassées. Elles serviront d'empierrement pour des chemins forestiers de la région. Cette décision a été prise en concertation avec le Département de la Nature et des Forêts (DNF). Infrabel a d'ailleurs travaillé main dans la main avec les divers services environnementaux pour minimiser l'impact sur la faune et la flore de ces travaux indispensables. Des mesures de compensation, tel un réaménagement de l'habitat de certaines espèces, sont notamment prévues en fin de chantier.



Enfin, dernier volet, la rénovation des ouvrages d'art de ce même tronçon : 7 ponts et plusieurs aqueducs, permettant aux voies ferrées d'enjambrer le cours d'eau « La Lhomme », seront remis à neuf. Le passage à niveau de la rue de l'Usine, à Poix-Saint-Hubert, sera également supprimé grâce à la construction d'un pont et d'une voirie de déviation.

Le budget total de ces travaux, essentiels à la pérennisation du trafic entre Namur et Arlon, atteindra à leur terme plusieurs dizaines de millions d'€.

### **Interruption totale du trafic entre le 12 et le 17 août**

Des travaux d'une telle envergure ne peuvent être menés à bien sans impact sur le trafic ferroviaire. Pour assurer la sécurité, tant de la quinzaine d'hommes actuellement au travail que des trains et de leurs passagers, une des deux voies – celle située au pied des massifs rocheux – est mise hors service dans les zones en chantier. Le trafic s'organise donc en alternance sur la seule voie disponible.

Une coupure totale du trafic des trains pendant 5 jours est également prévue entre Jemelle et Libramont, de ce mercredi 12 août à 5h du matin jusqu'au lundi 17 août à 5h. Un service de bus sera mis en place par la SNCB. Cette coupure exceptionnelle permettra de procéder à des travaux de bétonnage destinés à renforcer la structure de l'un des ponts surplombant la Lhomme.

### **Les parois rocheuses, du premier diagnostic au traitement de choc**

C'est à la fin des années '90, suite à deux accidents spectaculaires (mais n'ayant fait aucune victime) liés à un éboulement massif, que les chemins de fer belges ont pris conscience de la nécessité de surveiller de près les parois rocheuses bordant les voies. Afin de déterminer les actions à entreprendre, des experts en géologie, notamment de l'Université de Liège, ont lancé, à l'aube des années 2000, un grand nombre d'inspections sur les sites concernés par les deux accidents ainsi que sur plusieurs dizaines d'autres. Une classification des parois à traiter a été opérée, en fonction du degré d'urgence, lui-même établi en fonction du degré d'instabilité.

En une décennie, Infrabel a ainsi sécurisé 40 sites considérés comme les plus « dangereux ». Le démarrage des chantiers du tronçon « Hatrival - Grupont », cet été, marque officiellement le début de la deuxième phase de cet ambitieux plan « parois rocheuses ». L'objectif demeure d'offrir aux clients une infrastructure sûre et performante, et d'éviter la fermeture temporaire voire définitive de nombreuses lignes ferroviaires.

---

*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).*

