

Hoogstraten, 18 novembre 2006

Infrabel déploie le plan d'urgence pour un exercice de sécurité international sur la LGV Nord

Avant toute mise en service, et parce que la sécurité constitue une de ses priorités stratégiques, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, teste minutieusement ses nouvelles infrastructures. C'est le cas pour la nouvelle ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise qui sera ce samedi le théâtre d'un exercice de sécurité transfrontalier dans la zone de transport Meer – Hazeldonk. L'objectif de cet exercice est de tester les plans d'urgence belge et hollandais ainsi que de mesurer et d'optimiser la collaboration entre les différents services de secours.

1. Scénario de l'exercice de sécurité

Un train à grande vitesse roule de Schiphol en direction d'Anvers du côté droit de la nouvelle ligne à grande vitesse où des travaux d'entretien urgents sont en cours. Le TGV heurte du matériel d'entretien, déraile et percute un train de travaux. Plusieurs victimes sont à dénombrer dans le TGV. De plus, un nombre important de voyageurs, dont l'état de santé reste inconnu, se trouve encore dans le train. Tel sera le scénario de l'exercice de ce samedi.

L'exercice à hauteur du poste frontière dans la zone de transport Meer-Hazeldonk mobilise environ 900 collaborateurs et 250 figurants. Cet exercice, appelé « exercice Grensweg », a été établi par la commission de coopération transfrontalière en charge des catastrophes (« Grensoverschrijdende Samenwerking bij Rampen »), présidée par les bourgmestres de Hoogstraten et de Breda. Cet exercice fait suite à la demande de cette commission et des services incendie des deux communes.

2. Objectif de l'exercice

Le but de cet exercice est de tester le déploiement des **plans d'urgence belge et hollandais** avec tous les services de secours concernés lors d'un accident ferroviaire. Les aspects suivants sont notamment pris en compte : l'appel des services de secours, l'intervention des équipes de sauvetage, l'évacuation des blessés, l'enregistrement des voyageurs et le maintien de la circulation.

Par ailleurs, la **communication entre les services de secours** des deux pays et la collaboration entre Infrabel et ProRail seront au centre de cet exercice. C'est également une opportunité pour Infrabel d'évaluer l'efficacité opérationnelle des procédures existantes, des consignes de sécurité et du plan d'urgence interne ainsi que l'efficacité de la communication entre les divers services de secours. Par la suite, le debriefing de l'exercice permettra certainement d'améliorer encore un peu plus les différents plans d'urgence des équipes d'intervention concernées.

3. Exercices et tests sur la LGV Nord

Au cours de cet exercice international, Infrabel teste notamment comment mettre la caténaire hors service en cas d'urgence. Cette opération s'avère nécessaire pour **permettre aux services de secours d'intervenir** sans risque d'électrocution. Un autre point important est de vérifier si l'accessibilité pour les services de secours concernés est suffisamment fluide et efficace. Il est en effet primordial, lors de ces situations de crise, que les victimes et les blessés soient évacués hors du train dans les plus brefs délais.

Entre fin septembre et fin octobre de cette année, Infrabel a réalisé des **parcours d'essais à grande vitesse** sur la nouvelle LGV entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise. L'objectif de ces essais menés avec un train de test Thalys était de contrôler le comportement de la voie et de la caténaire, ainsi que celui du système de signalisation et de sécurité ETCS. A la mi-octobre, Infrabel a également participé activement à un exercice d'évacuation dans le tunnel de 3,2 km le long du Peerdbos, sur les communes de Schote et Brasschaat.

4. Fonction stop automatique

La simulation de collision entre deux trains et l'exercice de sécurité réalisés aujourd'hui soulignent également l'importance de la **fonction stop automatique** dont Infrabel équipera progressivement les signaux de son réseau. Ces équipements constituent la première étape de l'implémentation de l'ETCS, conformément aux directives européennes. Ce système de signalisation européen permettra d'opérer en toute sécurité à des vitesses supérieures à 160km/h et permettra également un contrôle permanent de la vitesse des trains.

La LGV Nord sera contrôlée à partir de la cabine de signalisation automatisée (EBP) à Anvers-Berchem (un investissement de 350 000 euros). Infrabel investit un total de 19 millions d'euros dans les appareils de signalisation de la nouvelle LGV entre Anvers et la frontière néerlandaise. L'investissement total d'Infrabel pour l'implémentation ETCS sur tout le réseau belge s'élève environ à 350 millions d'euros. Par cet investissement, Infrabel souligne, en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sa volonté de jouer un **rôle de pionnier** pour faire du réseau belge le réseau le plus sûr d'Europe.

5. La sécurité : une priorité absolue pour Infrabel

La sécurité est une des priorités stratégiques d'Infrabel. Par conséquent, tout est mis en œuvre pour intégrer celle-ci dans le développement et la modernisation du réseau ferroviaire. Un exercice transfrontalier tel que celui-ci, où les différents acteurs internationaux et pluridisciplinaires sont mis à l'épreuve dans des conditions réalistes et concrètes, est une illustration de la **stratégie d'Infrabel** visant à améliorer sans cesse la sécurité sur son réseau.

Infrabel doit également établir un **dossier de sécurité** pour pouvoir mettre les nouvelles infrastructures à disposition des opérateurs ferroviaires. Cette étape est nécessaire pour obtenir l'autorisation officielle des instances concernées permettant la livraison de la LGV à partir du 1^{er} avril 2007. Des trajets sont encore prévus sur la LGV Nord pour l'homologation du matériel roulant et du personnel des opérateurs concernés.

6. La nouvelle ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise

Grâce à la nouvelle ligne à grande vitesse, les TGV pourront à terme rouler à 300km/h vers les Pays-Bas. Les trains intérieurs IC pourront quant à eux rouler sur cette ligne à une vitesse de 200km/h. Infrabel investit au total **684 millions d'euros** dans la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise. C'est également le 1^{er} avril 2007 que la jonction Nord-Sud d'Anvers sera mise en service. Il s'agit d'une nouvelle liaison entre Anvers-Berchem et Anvers-Luchtbal, comprenant entre autres un tunnel de 3,8 km de long sous la gare centrale. L'investissement total d'Infrabel pour la jonction Nord-Sud est de 755 millions d'euros.

Les nouvelles infrastructures de la jonction Nord-Sud et de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise s'inscrivent dans la stratégie d'Infrabel visant à **augmenter la capacité de son réseau** là où cela est nécessaire, et ceci aussi bien au profit du trafic à grande vitesse que du trafic intérieur. Les deux projets et les exercices de sécurité sont coordonnés en étroite collaboration avec TUC RAIL, le bureau d'étude d'Infrabel.

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 licences et 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 et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2005).