

Corporate

Trafic

Sécurité

Projets

Accès au Réseau

Vaux-Sous-Chèvremont, mercredi 31 octobre 2007

## Infrabel met à disposition des Services d'Incendie de Liège et de Herve des véhicules «rail-route » pour le tunnel de Soumagne

**Pour assurer la sécurité en cas d'incident dans le tunnel de Soumagne sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Liège et la frontière allemande, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a mis à disposition de l'Intercommunale d'Incendie de Liège et Environs et du Service d'Incendie de Herve (IILE-SRI et SRI Herve) deux autopompes «rail-route», permettant d'entrer directement au cœur du tunnel avec les équipements d'intervention nécessaires. Ces véhicules ont fait l'objet d'essais sur site ces 29 et 30 octobre.**

### Des véhicules « rail-route » pour intervenir au cœur du tunnel

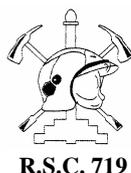
Ces 29 et 30 octobre, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, l'Intercommunale d'Incendie de Liège et Environs (IILE-SRI) et le Service d'Incendie de Herve (SRI Herve) ont mené des **essais dans le tunnel de Soumagne avec les deux nouveaux véhicules « rail-route »**, destinés plus particulièrement aux interventions en cas d'incident sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Liège et la frontière allemande.

Ces **autopompes «rail-route» de haute technologie** (voir annexe 1), circulent tant sur la route (via les pneus du camion) que sur les rails (via des roues métalliques), et peuvent donc intervenir directement au cœur du tunnel. Ces véhicules possèdent notamment une alimentation autonome et régulée de l'air du moteur, pour garantir une réserve d'air pour l'équipe d'intervention mais également pour éviter la diminution de puissance survenant lorsque la concentration d'oxygène dans l'air se raréfie (en cas de fumées par exemple).

Les essais réalisés ces 29 et 30 octobre ont pour principal objectif de tester l'opération délicate de la mise à rail (passage de la route au rail) de ces véhicules, ainsi que leurs évolutions dans le tunnel et ce, avec une rame de lorries chargés de matériel d'intervention.

Un **véhicule « 8x8 » multilift** (voir annexe 2), chargé notamment de matériel de désincarcération lourde, a également été mis à disposition du SRI de Liège depuis juin dernier. Ce véhicule de type tout-terrain, muni d'une grue d'une portée de 24m, permet ainsi d'atteindre les voies ferrées depuis les ouvrages d'art (ponts...) ou d'autres voiries adjacentes au domaine ferroviaire afin d'acheminer le matériel complémentaire vers le lieu d'intervention.

Infrabel a dégagé un important budget de **3 millions d'euros** pour la fourniture de ces 3 nouveaux véhicules spécifiques et de haute technologie. Leur utilisation pourra être étendue aux autres installations ferroviaires sur les zones d'action de l'IILE-SRI et du SRI de Herve mais également vers d'autres lieux ferroviaires en cas d'incident.



Corporate

Trafic

Sécurité

Projets

Accès au Réseau

## Le tunnel de Soumagne équipé de nombreux dispositifs de sécurité

Parce que la **sécurité demeure sa priorité absolue**, Infrabel a mis en place de nombreux et importants dispositifs de sécurité dans le tunnel de Soumagne, le plus long tunnel ferroviaire de Belgique (6.53km). Ainsi, des **pistes de circulation** de part et d'autre et sur toute la longueur du tunnel facilitent le sauvetage et l'évacuation des personnes. Des **niches techniques** installées tous les 100m de chaque côté du tunnel offrent notamment une alimentation électrique, un poste d'appel téléphonique, et une bouche d'incendie. Une **station de pompage**, munie d'un réservoir de 500 m<sup>3</sup>, assure la circulation et l'approvisionnement permanent de ces bouches incendie.

Les **moyens de communication** dans le tunnel ont également été multipliés : GSM-R (réseau de communication numérique spécifique aux chemins de fer), réseau ASTRID, bornes fixes...

Par ailleurs, une étude approfondie menée en étroite collaboration avec les Services Publics de lutte contre l'incendie ainsi qu'avec les instances provinciales et communales a conduit à renforcer encore la sécurité dans le tunnel de Soumagne par diverses mesures : **2 sorties supplémentaires** (Bay Bonnet et Bouny) ont été aménagées aux 1/3 et 2/3 du tunnel pour permettre des interventions rapides en cas d'urgence et plus spécialement pour l'évacuation des personnes. Un système de **ventilation forcée** (10 boosters) permettant d'évacuer efficacement les fumées a également été mis en place.

## La Ligne à Grande Vitesse Liège-frontière allemande

La nouvelle Ligne à Grande vitesse entre Chênée et la frontière allemande, dont 36 km sont en site propre, constitue le dernier maillon du réseau à grande vitesse en Belgique. Les trains à grande vitesse pourront à terme rouler sur ce tronçon vers l'Allemagne à une **vitesse maximale de 260 km/h**, et réduire ainsi les temps de parcours transfrontaliers de manière considérable.

Des tests à haute vitesse visant à contrôler l'infrastructure ferroviaire (voies, aiguillages, caténaires, couverture GSM-R, ...) ont été menés avec succès par Infrabel et TUC RAIL (filiale d'Infrabel) durant les trois premières semaines d'octobre. Infrabel a investi au total 830 millions d'euros pour cette Ligne à Grande Vitesse avec des exigences fortes en matière de sécurité et d'intégration dans l'environnement.

*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 14 000 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard d'euros (2006).*

## ANNEXE 1 : Caractéristiques du véhicule « rail-route »



- Véhicule type autopompe avec :
  - pompe 4000 litres/minute munie d'un CAFS (Compressed Air Foam System)
  - citerne de 3000 litres d'eau dont 1000 litres sont réservés à l'autoprotection
  - citerne d'émulseur pour feux de classe A de 300 litres
- Equipements :
  - système rail-route : vitesse de 30 km/h en côte et 40 km/h à plat sur rails
  - alimentation autonome et régulée de l'air du moteur
  - cabine avec alimentation d'air en surpression
  - moteur avec suralimentation en air (capacité : 20min sous 0% d'oxygène dans le tunnel)
  - système d'autoprotection par rideau d'eau
  - systèmes de détection d'obstacles
  - caméras thermiques à l'avant et à l'arrière
  - centrale d'analyse et de détection de gaz toxiques
- Equipage de 8 personnes (chauffeur-officier-gradé- 5 hommes)

## ANNEXE 2 : Caractéristiques du véhicule « 8x8 »



### A. CAMION

- Tout-terrain 8x8 (doit pouvoir passer au travers de champs labourés)
- Porte-berce (conteneur)
- Equipé d'une grue de la catégorie 68 T.m (peut porter 1 tonne à 24m) ; Poids de la grue : 9,2 tonnes
- Complété par 2 remorques supplémentaires dotées chacune de 2 lorries démontables
- Vitesse limitée à 100 km/h
- Hauteur : 4,035 mètres ; Longueur : 10,50 mètres

### B. BERCE (CONTENEUR)

- Modulaire
- Dotée de :
  - matériel de désincarcération lourde
  - matériel de levage (coussins,...)
  - matériel de calage et d'étalement
  - groupes électrogènes puissants et matériel d'éclairage
  - système de découpage au plasma (→ compresseur)
  - matériel d'oxycoupage
- Equipage de 2 personnes : 1 chauffeur + 1 gradé (manipulation du conteneur)
- Poids du 8x8 avec la berce : 36 tonnes
- Poids du matériel de la berce : 9,5 tonnes ;