

# Ligne Namur-Gembloux : un filet et ça repart

**NAMUR** Saint-Servais

À Saint-Servais, les travaux de stabilisation des talus, le long de la ligne Namur-Gembloux, se terminent. Un chantier très technique qui doit amener une solution pérenne, espère Infrabel. Le trafic sur deux voies sera relancé ce mercredi dans la journée.

La ligne ferroviaire 161, celle qui relie Bruxelles à Namur, n'est pas posée sur une faille sismique. Il n'empêche que la section comprise entre Rhisnes et la capitale wallonne est régulièrement touchée par des soucis d'éboulement et de mouvements de terres. Ce fut à nouveau le cas le 11 février dernier. À hauteur de Saint-Servais et de la rue de Bricgniot, l'imposant talus s'est affaissé. « C'est principalement de la terre et pas vraiment de la roche et cela s'est arrêté à quelques centimètres des voies, mais il a fallu prendre des dispositions rapidement pour ne prendre aucun risque », rappelle Frédéric Sacré, le porte-parole d'Infrabel. Le trafic a donc été concentré sur une seule voie au lieu de deux. Ce qui a eu un impact sur le flux. Certaines liaisons omnibus ont dû être assurées par des bus.

La section problématique s'étend sur une soixantaine de mètres. Il a d'abord fallu emporter les terres déplacées. Ce qui représentait un volume d'une centaine de mètres

cubes.

Il a alors fallu poser le diagnostic et trouver le remède adéquat. Les spécialistes ont opté pour la pose d'un filet.

**Un site encaissé, un talus très pentu**

À partir du week-end du 15 février, une firme spécialisée a commencé des forages dans le talus, histoire d'aller retrouver des zones plus structurées et solides. Des piquets longs de quatre mètres ont été plantés, tous les trois mètres, pour assurer un quadrillage complet.

« Ce site est très encaissé, le pentu du talus est assez raide et cela a rendu les opérations assez techniques et complexes », poursuit Frédéric Sacré. L'outil de forage, particulièrement pesant, était manipulé au bout de la flèche d'un Manitou, les ouvriers devant opérer tels des alpinistes sur une paroi rocheuse.

La phase de pose du filet a déjà commencé ce mardi et elle devrait encore continuer aujourd'hui. « Mais en sécurisant par le bas, le trafic pourra être relancé dans le courant de la journée », assure-t-on chez Infrabel. L'espoir est évidemment que la solution soit pérenne et que de futurs tassements et éboulements soient ainsi contenus dans le maillage en évitant ainsi un impact sur l'une des lignes les plus fréquentées de Wallonie



De longs piquets ont été plantés tous les trois mètres, des points d'accroche pour le filet.

## Un tronçon ouvert en... 1856

Entre Rhisnes et Namur, la ligne chemin de fer se fraient un chemin dans un site particulièrement encaissé. Et donc plus exposé aux mouvements de terrain.

Entre Rhisnes et Namur, les voies de chemin de fer se fraient un chemin dans un site particulièrement encaissé. Et les talus qui bordent la ligne 161 connaissent aussi leurs épisodes d'instabilité, avec des solutions techniques pérennes à apporter. Ce tronçon ferroviaire a été aménagé en 1856, un an dans la foulée des différentes liaisons entre Etterbeek, Ottignies, Gembloux et Rhisnes. C'est très rapide, vu les moyens techniques de l'époque. « Il a parfois fallu creuser dans la roche et cela a probablement aussi fragilisé un peu toute la structure », analyse Frédéric Sacré, pour Infrabel.

D'autres secteurs, aussi confrontés aux éboulements et mouvements de terrain, ont déjà dû être sécurisés. Ce fut notamment le cas, un peu plus au nord, avec la construction d'un caisson qui encadre totalement et protège les voies ferrées. Pourquoi ne pas avoir retenu la même option ?



Sur ce tronçon, Infrabel a opté pour la pose d'un filet. Plus au nord, on a placé le trafic sous la protection d'un caisson.

chez Infrabel. « Et ici, vu la pente particulièrement raide du talus, il serait très compliqué techniquement de pouvoir assurer la réalisation d'un caisson en béton. »

Le gestionnaire espère ainsi que la pose du filet sera une solution à la fois pérenne