



Désenclavement nord de Brussels Airport



Description

Le désenclavement ferroviaire nord de *Brussels Airport* a pour but d'augmenter sensiblement la part de marché du transport de personnes « par voie ferrée » de et vers l'aéroport national et d'endiguer ainsi la pression du trafic sans cesse croissante du réseau routier autour de l'aéroport. Pour ce faire, il fallait prévoir de nouvelles liaisons vers l'aéroport et augmenter la capacité de la gare de Bruxelles-National-Aéroport.

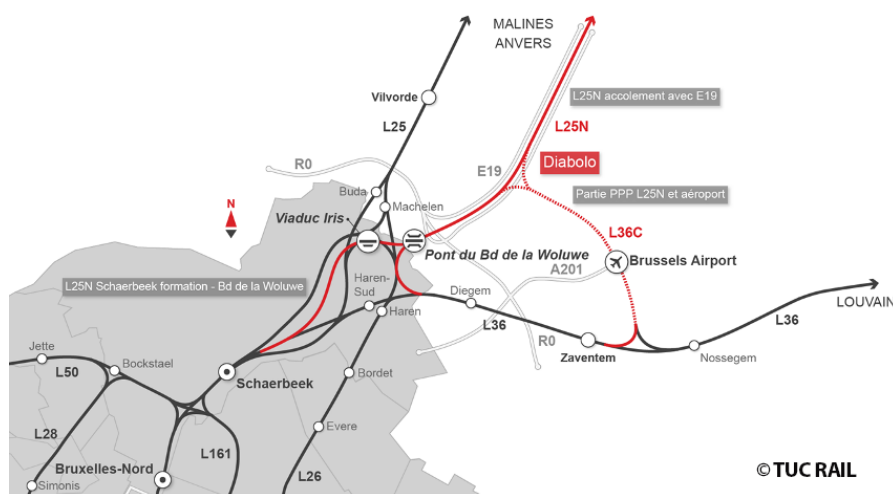
Le projet de désenclavement complet par voie ferroviaire de Brussels Airport a reçu le nom de Diabolo. Fin 2005, la première phase de l'extension de l'infrastructure ferroviaire vers l'aéroport baptisée la « courbe de Nossegem » a été mise en service. Cette phase a permis aux trains venant de Louvain/Liège d'accéder directement à l'aéroport.

Entre 2007 et 2012, une deuxième phase du désenclavement nord a été réalisée, comprenant :

1. l'augmentation de la capacité de la gare souterraine existante Bruxelles-National-Aéroport en la transformant en gare de passage et en prolongeant les voies à quai existantes ;
2. une liaison ferroviaire supplémentaire entre cette gare agrandie et Malines/Anvers ;
3. une liaison ferroviaire supplémentaire entre cette gare agrandie et Bruxelles ;
4. une nouvelle ligne ferroviaire, la 25N, entre Schaerbeek-Formation et Malines.

Le désenclavement nord a été mise en service à la mi-2012. Dans une dernière phase, la ligne 36C/2 entre les

bifurcations Machelen-Zuid en Keelbeek a été achevée. Cette ligne constitue un maillon crucial de la liaison entre les gares de Bruxelles-Schuman et de Brussels Airport. Cette dernière partie est opérationnelle depuis avril 2016.



[Cliquez pour agrandir](#)

Mission de TUC RAIL

La mission qui a été confiée à TUC RAIL dans le cadre de la réalisation du programme de désenclavement nord de l'aéroport de Zaventem *Brussels Airport* est une mission complète comprenant les tâches suivantes :

- assurer le Project Management des programmes (budget, planning, risques, etc.)
- réaliser les études préliminaires et entreprendre toutes les démarches administratives pour l'obtention des permis nécessaires à la réalisation des travaux
- réaliser les études d'exécution pour tous les travaux (génie civil, voies, caténaires, signalisation, etc.)
- gérer tous les marchés des travaux (attribution des marchés, gestion des marchés, etc.)
- obtenir les homologations nécessaires pour l'autorisation de mise en service commerciale.

Solutions de TUC RAIL par rapport aux contraintes des programmes

Mener un programme de cette envergure implique inévitablement la recherche de solutions face à certains problèmes ou contraintes liées à la sécurité, la mobilité, l'environnement, l'aménagement du territoire...

Dans le cas du programme du Diabolo TUC RAIL a pu :

1. limiter au maximum l'impact sur l'environnement ;
2. limiter au maximum l'impact sur l'exploitation de l'aéroport ;
3. limiter au maximum l'impact sur la zone d'entreprises Brucargo;
4. limiter les nuisances pour les riverains ;
5. garantir la sécurité de l'infrastructure souterraine.

[Cliquez ici pour découvrir le désenclavement nord de Brussels Airport en images.](#)