



## Liefkenshoek link in Antwerp



### Description

La réalisation de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek a consisté à construire une liaison ferroviaire directe entre les rives gauche et droite de l'Escaut. La nouvelle liaison ferroviaire relie la rive gauche directement avec l'infrastructure ferroviaire sur la rive droite (ligne ferroviaire 11 et gare de formation Anvers-Nord) sans devoir quitter la zone portuaire.

Cette ligne ferroviaire de transport de marchandises vise à apporter une réponse à la croissance attendue du trafic de marchandises de et vers le port d'Anvers. En effet, en premier lieu, il y a les développements sur la rive gauche, avec en particulier la mise en service du Deurganckdok. Parallèlement, il y a la volonté politique d'augmenter la part du ferroviaire dans le transport des marchandises. Le trafic de marchandises supplémentaire que cela générerait aurait, sans la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, un impact inacceptable sur le trafic ferroviaire empruntant l'itinéraire actuel via la Ligne 59 Gand - Anvers (trafic des voyageurs).

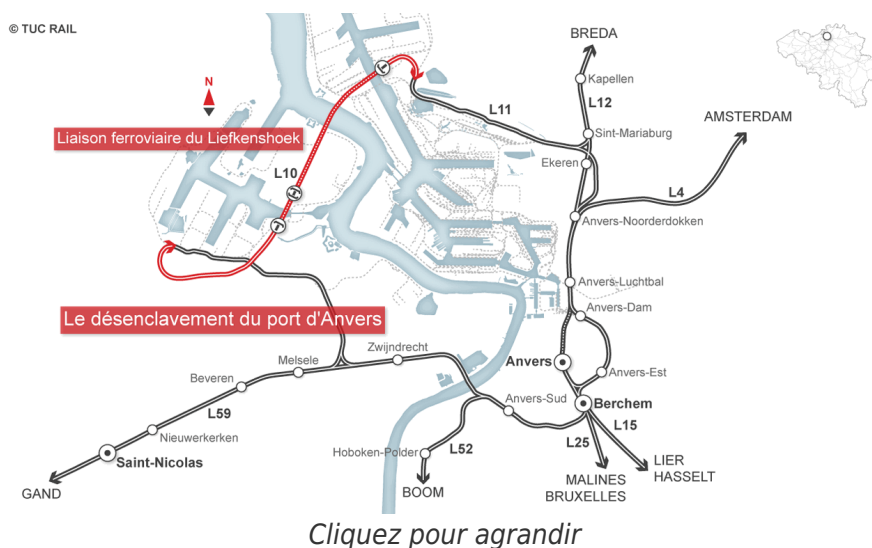
La construction de cette infrastructure permet d'augmenter la part de marché du transport de marchandises par le rail et contribue ainsi à réduire le risque de congestion structurelle dans la région anversoise. La liaison ferroviaire se compose d'un tracé à double voie de 16,2 km croisant trois cours d'eau en souterrain : le canal de Waasland sur la rive gauche, l'Escaut et le Kanaaldok sur la rive droite. Par conséquent, la nouvelle ligne ferroviaire passe en tunnel sur environ la moitié de sa longueur. Le croisement du canal de Waasland est réalisé par le tunnel de Beveren, un tunnel déjà existant mais qui n'avait en fait jamais servi. La ligne ferroviaire est en

grande partie accolée à l'infrastructure routière existante.

Les travaux pour la réalisation de ce projet ont consisté en :

- la réalisation d'une plate-forme ferroviaire à niveau entre le faisceau Sud et le tunnel de Beveren sur la rive gauche ;
- l'aménagement d'une rampe d'accès ouverte (en talus) jusqu'au tunnel de Beveren ;
- la rénovation du tunnel de Beveren existant à deux voies ;
- la construction d'un tunnel de transition (*cut & cover*) entre le tunnel de Beveren et les tunnels forés ;
- la construction de deux tunnels à voie unique (chacun de 6 km de long) sous l'Escaut et sous le Kanaaldok ;
- l'aménagement d'une rampe d'accès sur la rive gauche en direction de la Ligne 11 et la gare de formation d'Anvers-Nord, partiellement en tunnel (*cut & cover*) et partiellement en construction ouverte ;
- la mise en place des installations nécessaires de lutte anti-incendie et d'extinction d'incendie dans les tunnels ;
- les travaux d'équipement des voies et les équipements de tunnel.

Pour la réalisation des travaux de génie civil, Infrabel a recouru au financement PPP (Partenariat Public Privé). Par le biais d'une procédure d'adjudication (négociée), un contrat DBFM (*Design, Build, Finance and Maintain*) a été conclu avec la S.A. Locorail. La S.A. Locorail prend en charge l'étude, la construction et le financement des travaux de génie civil (y compris les installations de sécurité incendie dans les tunnels) et la maintenance de la nouvelle infrastructure pendant une période de 38 ans. Les travaux d'équipement (voie, caténaire, signalisation, alimentation et travaux d'équipement de tunnel) n'ont pas fait l'objet de ce contrat DBFM.



#### Mission de TUC RAIL

Dans le cadre de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, Infrabel a chargé TUC RAIL d'exécuter les tâches suivantes :

- la prise des initiatives nécessaires pour les procédures nécessaires relatives à l'obtention d'un permis d'urbanisme (études de faisabilité, GRUP, projet IEL, dossier de permis d'urbanisme) et le suivi de celles-ci ;
- l'établissement d'un dossier de référence définissant la description technique du projet et sur la base duquel la procédure d'adjudication pour l'attribution du contrat DBFM a été menée ;
- la fourniture d'une assistance technique à Infrabel durant la procédure d'attribution du contrat DBFM ;
- le suivi technique des travaux faisant l'objet du contrat DBFM ;
- l'étude et l'exécution des travaux d'équipement (voies, caténaire, câblage et signalisation, alimentation électrique) et des équipements de tunnel.

Solutions de TUC RAIL pour les contraintes inhérentes au projet

Dans le cas de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, TUC RAIL a réussi à :

1. limiter au maximum les nuisances sonores pour les riverains ;
2. limiter au maximum les nuisances sur l'environnement ;
3. assurer la continuité de l'industrie portuaire;
4. garantir la sécurité dans les tunnels ferroviaires souterrains ;
5. maximaliser la sécurité d'exploitation.

[Cliquez ici pour découvrir la liaison du Liefkenshoek à Anvers en images.](#)