

## Ouverture de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek

La liaison ferroviaire du Liefkenshoek a été mise en service le 14 décembre 2014, en même temps que le lancement du nouveau plan de transport. Cette liaison offre un deuxième accès au port d'Anvers aux trains de marchandises. Le tunnel Kennedy est ainsi moins fréquenté par ces trains, laissant plus de capacité pour le trafic voyageurs.

La liaison permet aussi une meilleure connexion entre les rives gauche et droite (et donc entre les gares de triage de Waaslandhaven et d'Anvers-Nord),

ce qui permet de stimuler l'activité économique et d'éviter les changements de front à Schijnpooort, ce qui offre un gain de temps d'une vingtaine

de minutes. Par ailleurs, le Liefkenshoek est également une liaison sûre, dotée de l'ETCS, de détecteurs de fumée et d'extincteurs.

L'ouverture de la ligne est l'aboutissement de 6 ans de dur labeur. En voici les moments-clés.

**18/04/2006**

Infrabel lance la procédure d'adjudication pour le financement et la construction de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

**05/11/2008**

Infrabel clôture la procédure d'adjudication et conclut un contrat avec la société Locorail NV.

**12/11/2008**

Début des travaux de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

**17/11/2009**

Les éléments des tunneliers arrivent sur le chantier.

**Janv. 2010**

Les tunneliers Bobette et Fanfreluche entament leur voyage sous l'Escaut et le Kanaaldok.

LA LIAISON  
FERROVIAIRE  
DU  
LIEFKENSHOEK  
EN CHIFFRES

**6 km**, c'est la longueur totale des deux pertuis du tunnel de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Cela en fait les plus longs tunnels du réseau ferroviaire belge.

Saviez-vous par ailleurs que les tunnels ont été baptisés "tunnel Antigone" à la demande des services de secours ? Ceci afin d'éviter toute confusion avec le tunnel routier du Liefkenshoek.

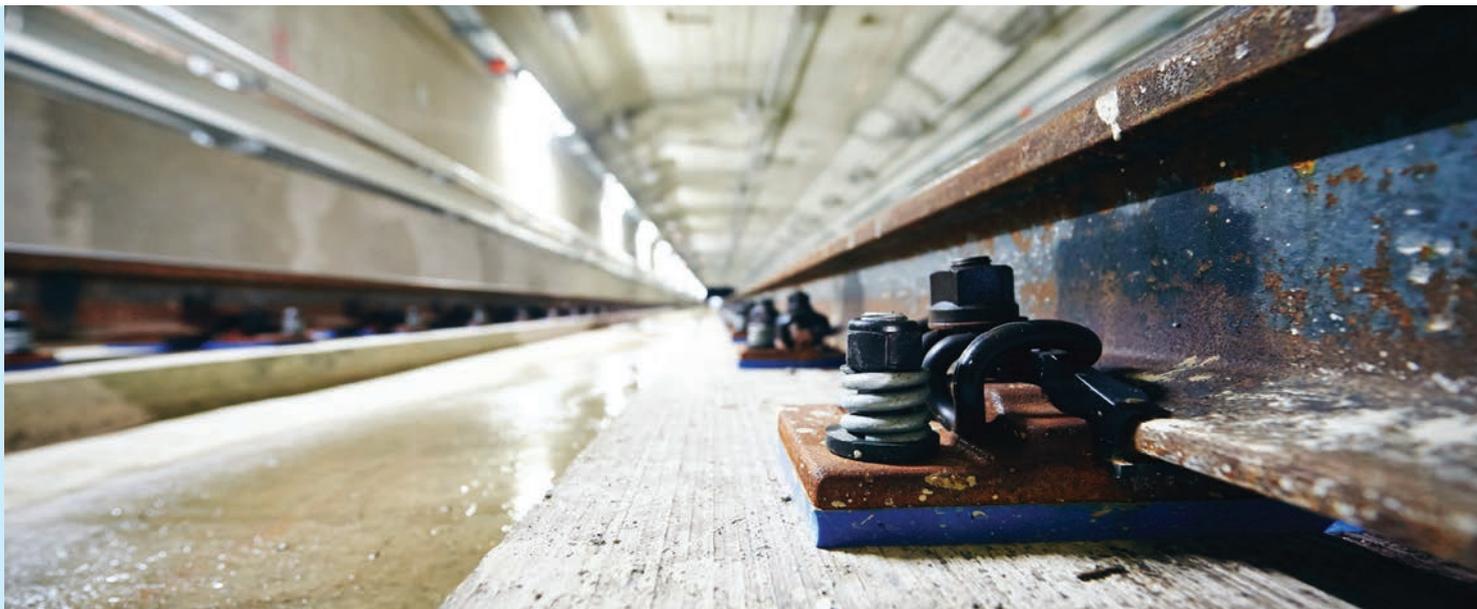
**102 m**, c'est la longueur des tunneliers Bobette et Fanfreluche, qui étaient commandés de façon très précise par ordinateur et laser. Le bouclier de forage à lui seul mesure 11,7 mètres; les cinq voitures de suite mesurent chacune 18 mètres de long.

**15 m/jour** est la distance moyenne parcourue par les tunneliers, avec des pics allant jusqu'à 45 mètres par jour.

Cela n'a pris que **6 ans** pour construire le plus gros projet ferroviaire de Belgique.

**40 m** Les trains peuvent désormais circuler à 40 m sous l'Escaut via le tunnel Antigone.

Il a fallu **1,5 an** pour forer les deux tunnels.



**16/05/2011**

Bobette arrive au terme de son voyage de 6 km sous l'Escaut. Après 1 an et demi de forage, le 1<sup>er</sup> des 2 pertuis à voie unique du tunnel devient réalité.

**08/12/2012**

Infrabel débute l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (voies, signalisation et caténaires) sur la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

**Sept. 2013**

Les travaux de génie civil pour la liaison ferroviaire du Liefkenshoek sont achevés.

**26/02/2014**

Infrabel achève les derniers travaux de voie.

**16/06/2014**

Infrabel organise des tests de sécurité sur la nouvelle liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

**09/12/2014**

Inauguration officielle de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

**600** ouvriers étaient actifs sur le chantier lors des pics d'activité, à l'occasion du forage des tunnels.

**3 millions** de m<sup>3</sup> de terre ont été évacués par les tunneliers. Cela correspond au contenu de 1.200 piscines olympiques de 2 mètres de profondeur.

**33,5 km** de voies et de caténaires ont été nécessaires pour l'aménagement de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek.

Il y a **244 km** de câblage dans la nouvelle liaison.

**50** signaux assurent la sécurité et un trafic ferroviaire fluide sur la nouvelle ligne ferroviaire.

Il y a **14** puits d'évacuation.

Il y a **13** liaisons entre les deux pertuis du tunnel.

**24/7** La sécurité dans les tunnels est assurée 24h/24 et 7j/7. Les tunnels sont équipés de différents systèmes de sécurité dont un système automatique d'extinction à mousse et un système pour évacuer rapidement la fumée et la chaleur.