Machelen, le 22 avril 2008

LE BOUCLIER DU DIABOLO CREUSE 13 METRES PAR JOUR
Danté réalise le premier pertuis sous la piste d'atterrissage de l'aéroport

Dans le cadre de l'accord de PPP Diabolo entre Infrabel et la Northern Diabolo NV, l'association commerciale temporaire DIALINK a commencé les travaux de forage, le 10 avril. Il a commencé à creuser le premier des deux pertuis à voie unique sous les pistes d'atterrissage et de décollage de Brussels Airport. A ce jour, la machine de forage, récemment baptisée du nom de Danté, a déjà parcouru environ 60 mètres sur un trajet qui mesure au total plus d'un km. Ces travaux de forage font partie du projet Diabolo de désenclavement ferroviaire Nord de l'aéroport, qui sera achevé pour mi 2012.

La machine de forage creuse environ 13 mètres par jour

Danté – tel est le nom donné au bouclier de forage qui atteindra mi juillet 2009 le puits d'accueil près de Brussels Airport, au bout d'un voyage sous terre de 1.070 mètres. Début août, sa sœur jumelle Niña entamera le forage du deuxième pertuis, qui sera creusé en parallèle au tracé du premier tunnel et dont les travaux dureront également environ trois mois. **Chaque jour, la machine de forage progresse de 13 mètres en moyenne**. Entièrement piloté par ordinateur et laser, le forage est surveillé et coordonné par TUC RAIL, le bureau d'études en technologie ferroviaire d'Infrabel.

Mi janvier 2009, la machine de forage, la roue de coupe et les différentes pièces de « Danté » ont été acheminés à partir de l'Allemagne via un transport en bateau et un convoi de nuit sur la route jusqu'au chantier près du bâtiment Fedex, dans la zone de Brucargo. Ensuite, le **bouclier de forage et les cinq voitures remorque de la machine de forage** ont été descendus dans le puits de départ et dans le pertuis situé derrière, respectivement. Le montage de la machine de forage elle-même a duré jusqu'environ début avril, après quoi les travaux de forage ont vraiment pu démarrer.

Tunnel ferroviaire creusé à 16,5 mètres sous le domaine de l'aéroport

Les tunnels de forage constituent la partie centrale de la liaison ferroviaire souterraine entre la gare de Bruxelles-Aéroport-National et la future ligne ferroviaire à deux voies Schaerbeek – Malines (L.25 N) qui sera aménagée sur le terre-plein central de l'autoroute E19. Deux **pertuis indépendants de huit mètres de diamètre chacun seront forés du nord vers le sud**, c'est-à-dire du puits de départ situé près du E19 vers la zone d'embarquement A de l'aéroport. Une fois le premier pertuis terminé, la machine de forage sera ramenée par la route à son point de départ en vue du forage du deuxième pertuis.

Le forage des deux pertuis s'effectue à **une profondeur de 16,5 mètres sous les principales pistes d'atterrissage et de décollage de Brussels Airport**, de façon à ce que les travaux ne perturbent à aucun moment le trafic aérien. Les deux pertuis seront forés séparément par une machine de forage mesurant 66 mètres et progressant au moyen d'un bouclier hydraulique sous haute pression (« hydromixshield »). La machine fonctionne comme une taupe sous la terre, suivant un procédé semblable à celui utilisé pour la construction de la jonction Nord-Sud à Anvers. Les extrémités des pertuis seront raccordées dans un chantier ouvert aux bifurcations ferroviaires vers l'autoroute E19 d'une part, et au complexe d'aiguillages de la gare de l'aéroport d'autre part.

Porte-parole Infrabel: Caroline Powis

Tél.: + 32 (0)2 525 26 55 / Gsm: +32 (0)499 590 355
E-Mail: caroline.powis@infrabel.be / www.infrabel.be
Adresse: Rue Bara, 110 – 1070 Bruxelles

Raccordement avec la E19 et la gare rénovée de Bruxelles-Aéroport-National

Afin d'effectuer les travaux de la remontée en surface du tunnel dans la zone de fret Brucargo, il sera nécessaire de dépaver la Luchthavenlaan. Afin de réduire les nuisances au strict minimum, Infrabel organisera les travaux à l'aide d'un timing très strict, de déviations routières et de travaux pendant le week-end. Juste avant de passer sous la chaussée de Haacht, le tunnel bifurque en deux bras, l'un allant vers Bruxelles et l'autre vers Anvers.

Une rampe d'accès aménagée sur le terre-plein central du E19 reliera les deux tunnels à la nouvelle ligne ferroviaire Schaerbeek-Malines. La longueur totale des nouvelles liaisons ferroviaires souterraines est de 2,7 km en direction de Bruxelles et de 2,4 km en direction d'Anvers (rampe d'accès plus courte).

La gare de Bruxelles-Aéroport-National gardera ses trois quais souterrains, qui seront prolongés de 100 mètres afin d'accueillir des trains plus longs et d'augmenter ainsi la capacité. Dotés d'équipements modernes, ces quais seront reliés au puits d'accueil près de la zone d'embarquement A **via un complexe de voies et d'aiguillages qui sera construit sous le bâtiment de l'aéroport et qui mesurera 300 m**.

Les travaux de génie civil pour le projet Diabolo et pour la ligne 25N seront achevés fin 2010, suivis, en 2011, des travaux de voie, signalisation et caténaires. Après une phase de test, c'est à dire mi 2012, Infrabel mettra le Diabolo et la nouvelle ligne Schaerbeek-Malines à la disposition des opérateurs ferroviaires,

Diabolo, investir pour une meilleure accessibilité de l'aéroport

L'investissement total du projet Diabolo s'élève à +/- **540 millions €**. Infrabel réservera +/- 250 millions € de la dotation d'investissement de l'Etat fédéral à la réalisation de la ligne ferroviaire en surface sur le terre-plein central du E19. Le reste, comprenant la construction de la ligne ferroviaire souterraine, correspond à un investissement de +/- 290 millions €, est financé par le partenaire privé via la Northern Diabolo SA.

Le Diabolo, raccordement Nord à l'axe ferroviaire Bruxelles-Malines-Anvers, constitue la 2ème étape **d'amélioration de l'accessibilité** de l'aéroport Brussels Airport via le rail. La 1ère étape était la courbe de Nossegem, qui relie l'aéroport à l'axe ferroviaire oriental Bruxelles-Louvain-Limbourg-Liège (décembre 2005). Grâce au Diabolo, la gare souterraine de l'aéroport sera directement reliée aux grands axes du réseau ferré belge, ainsi qu'à de nombreuses villes européennes importantes (Amsterdam, Paris, Francfort).

Le bouclier de forage et le tunnel de forage, quelques chiffres clé

Longueur tunnels	2 x 1.070 m
Diamètre extérieur	8 m
Diamètre intérieur	7,3 m
Longueur de chaque segment	1,5 m
Type de machine	(Hydro)Mixshield
Diamètre bouclier de forage	8,3 m
Longueur bouclier de forage	5,9 m
Longueur train remorque	5 x 12 m
Poids total bouclier de forage	876 tonnes
Puissance électrique roue de coupe	600 kW

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 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 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,25 milliard d'euros (2007)

Porte-parole Infrabel: Caroline Powis

Tél.: + 32 (0)2 525 26 55 / Gsm: +32 (0)499 590 355
E-Mail: caroline.powis@infrabel.be / www.infrabel.be
Adresse: Rue Bara, 110 – 1070 Bruxelles