

Le tunnel Schuman-Josaphat

# Un chantier près de chez vous



Info Riverains  
**0800 55 000**



# Info Riverains

## 0800 55 000

Tous les jours de 7 h à 22 h



**Sources Mixtes**  
Groupe de produits issu de  
forêts bien gérées et d'autres  
sources contrôlées

Cert no. SGS-COC-003216  
www.fsc.org  
© 1996 Forest Stewardship Council

## Chers Riverains,

En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel a pour mission de développer et d'entretenir son réseau afin de **faciliter la mobilité en Belgique**.

Pour atteindre son objectif, elle mène à bien de grands chantiers. Les personnes vivant le long des voies sont directement concernées.

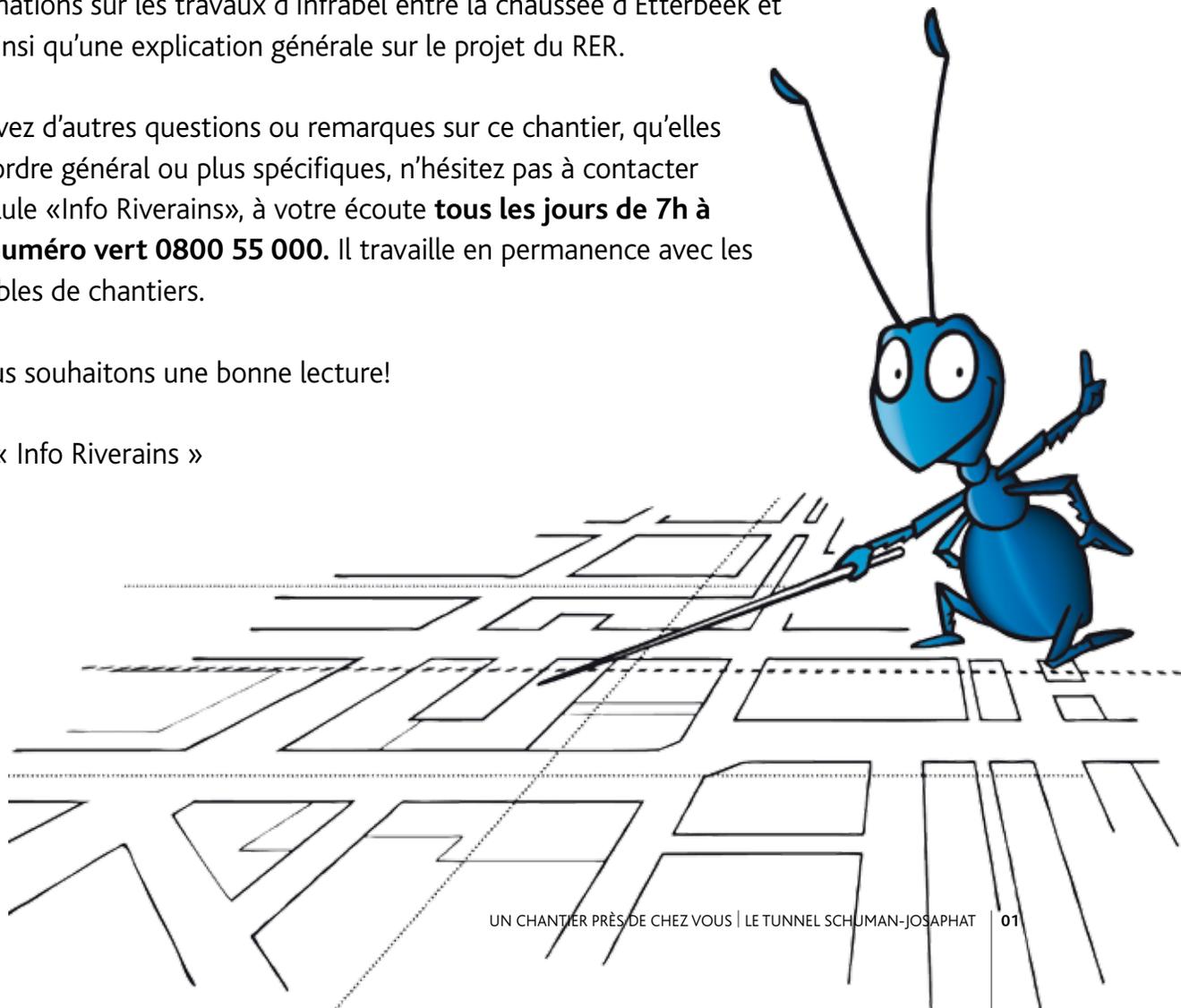
Pour Infrabel, une bonne communication avec les riverains est essentielle. C'est pourquoi elle a mis sur pied une cellule « Info Riverains ». Son rôle principal est d'**informer** les riverains de l'avancement des travaux et de **répondre à toutes leurs questions**.

Cette brochure a été rédigée à votre intention. Vous y trouverez toutes les informations sur les travaux d'Infrabel entre la chaussée d'Etterbeek et Meiser, ainsi qu'une explication générale sur le projet du RER.

Si vous avez d'autres questions ou remarques sur ce chantier, qu'elles soient d'ordre général ou plus spécifiques, n'hésitez pas à contacter notre cellule « Info Riverains », à votre écoute **tous les jours de 7h à 22h au numéro vert 0800 55 000**. Il travaille en permanence avec les responsables de chantiers.

Nous vous souhaitons une bonne lecture!

L'équipe « Info Riverains »





# Infrabel et les partenaires du projet RER

Infrabel est responsable du financement de ce projet en collaboration avec BELIRIS. BELIRIS est un département du Service Public Fédéral Mobilité et Transports créé dans le cadre d'un accord de collaboration entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Il prévoit des initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

La Direction Infrastructure, un département du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, est en charge de l'étude, l'exécution et le contrôle de l'accord de collaboration.

Pour ces travaux, Infrabel et BELIRIS ont fait une distinction entre :

## 1 La gare de Bruxelles-Schuman :

BELIRIS et Infrabel cofinancent les travaux de génie civil et de finition du pôle multimodal Schuman « gare de Schuman ».

## 2 La construction du tunnel :

- Le tronçon Watermael-Schuman : Infrabel est responsable du financement des études et des travaux et assure le suivi du chantier.
- Le tunnel entre la gare de Bruxelles-Schuman et le tunnel existant de la ligne 26 : BELIRIS est responsable du financement des études et assure la direction et le suivi des travaux. Ces travaux sont intégralement financés par Infrabel.
- Le tunnel Schuman-Josaphat : BELIRIS est responsable du financement des études, des demandes de permis d'urbanisme et du suivi des travaux.
- L'infrastructure ferroviaire : la pose des viaducs, voies et équipements dans le tunnel sera étudiée et réalisée par Infrabel après la construction du nouveau tunnel de liaison.

Pour toutes vos questions concernant chaque étape de ce grand projet, le numéro vert 0800 55 000 d'Infrabel est à votre entière disposition.



# Un chantier près de chez vous : **le tunnel Schuman-Josaphat**

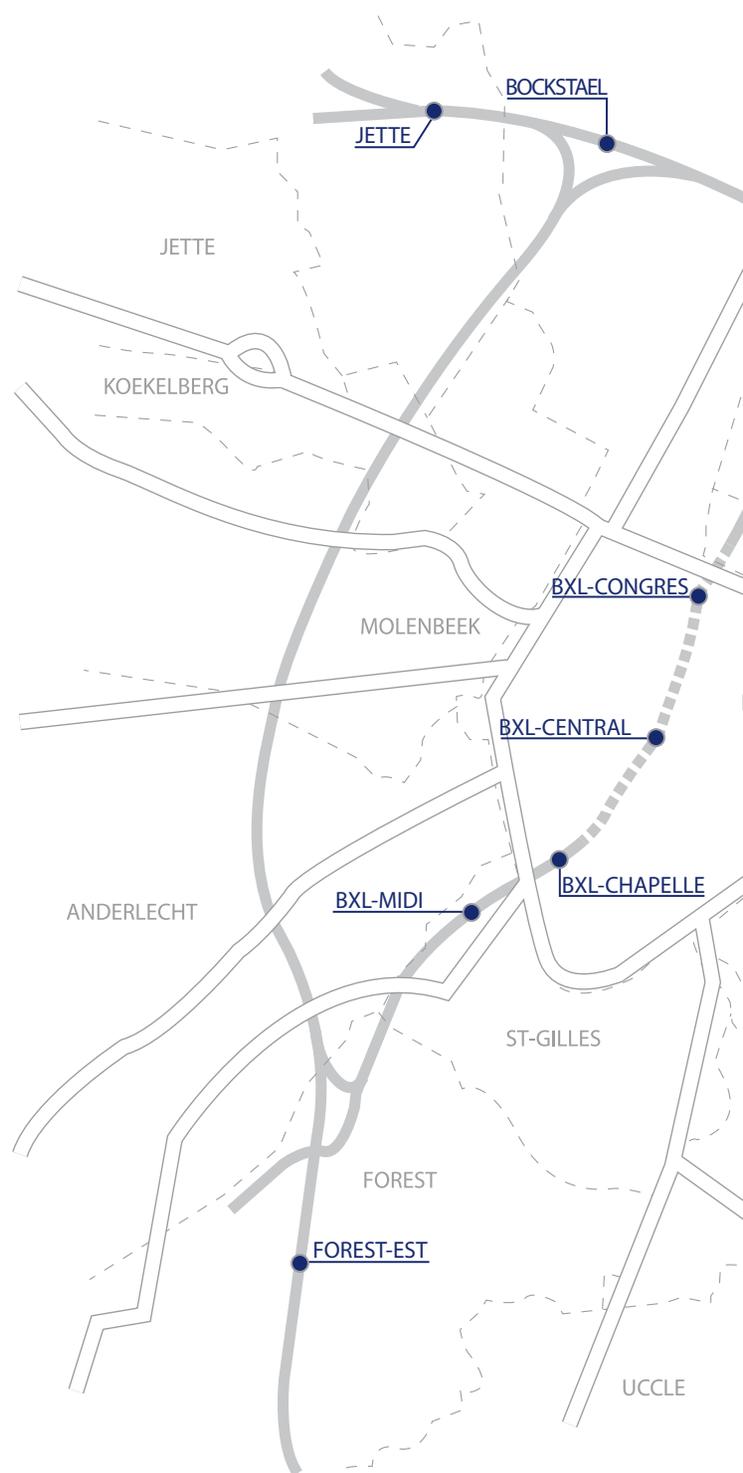
Depuis Ottignies jusqu'à Bruxelles-Schuman, la L161 est mise à quatre voies dans le cadre du projet RER.

Watermael - Schuman - Josaphat est le nom donné à l'un des tronçons des travaux de mise à quatre voies en région bruxelloise. Les travaux y sont exécutés grâce à une collaboration étroite entre Infrabel, TUC RAIL et BELIRIS.

Afin de désengorger le tronçon au-delà de Bruxelles-Schuman maintenu à deux voies, un nouveau tunnel sera construit entre Bruxelles-Schuman et la ligne 26 (Hal-Vilvorde).

Ce tunnel reliera donc depuis la gare de Bruxelles-Schuman deux voies de la ligne 161A (Bruxelles-Ottignies), à la ligne 26 (Hal-Vilvorde) près de Meiser.

Ce tronçon est un projet-clé dans la réalisation des travaux RER, car il permettra de relier le pôle économique du quartier européen à la majorité des grandes villes du pays (axes Malines/Hasselt et Louvain/Liège) sans emprunter la jonction Nord-Midi, actuellement proche de la saturation. Après ces travaux, la gare de Bruxelles-Schuman sera également en liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles-National.



# Un tronçon des travaux du tunnel

Les lignes 161 (Bruxelles - Namur) et 26 (Hal - Vilvorde) seront raccordées par un nouveau tunnel ferroviaire à deux voies de 1,25 km de long depuis Bruxelles-Schuman jusqu'à Meiser. Il sera construit en dessous du tunnel routier de Cortenberg. Son tracé passera ensuite sous la place Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky, au moyen d'une galerie souterraine.

## **Début des travaux :**

Août 2008

## **Fin des travaux :**

Début 2012 pour la construction du tunnel et fin 2013 pour la mise en place de tous les équipements nécessaires

## **Le tracé de la gare de Bruxelles-Schuman :**

### **Ligne existante (L161) :**

- A partir de la chaussée d'Etterbeek
- Sous la rue de la Loi
- Sous le boulevard Charlemagne
- Jusqu'à la rue Stévin

### **Nouvelle ligne (L161A) qui emprunte le tunnel :**

- A partir de la chaussée d'Etterbeek
- Sous le Résidence Palace
- Sous la rue de la Loi
- Sous le Berlaymont
- Jusqu'à la rue Archimède

### **Tracé du tunnel :**

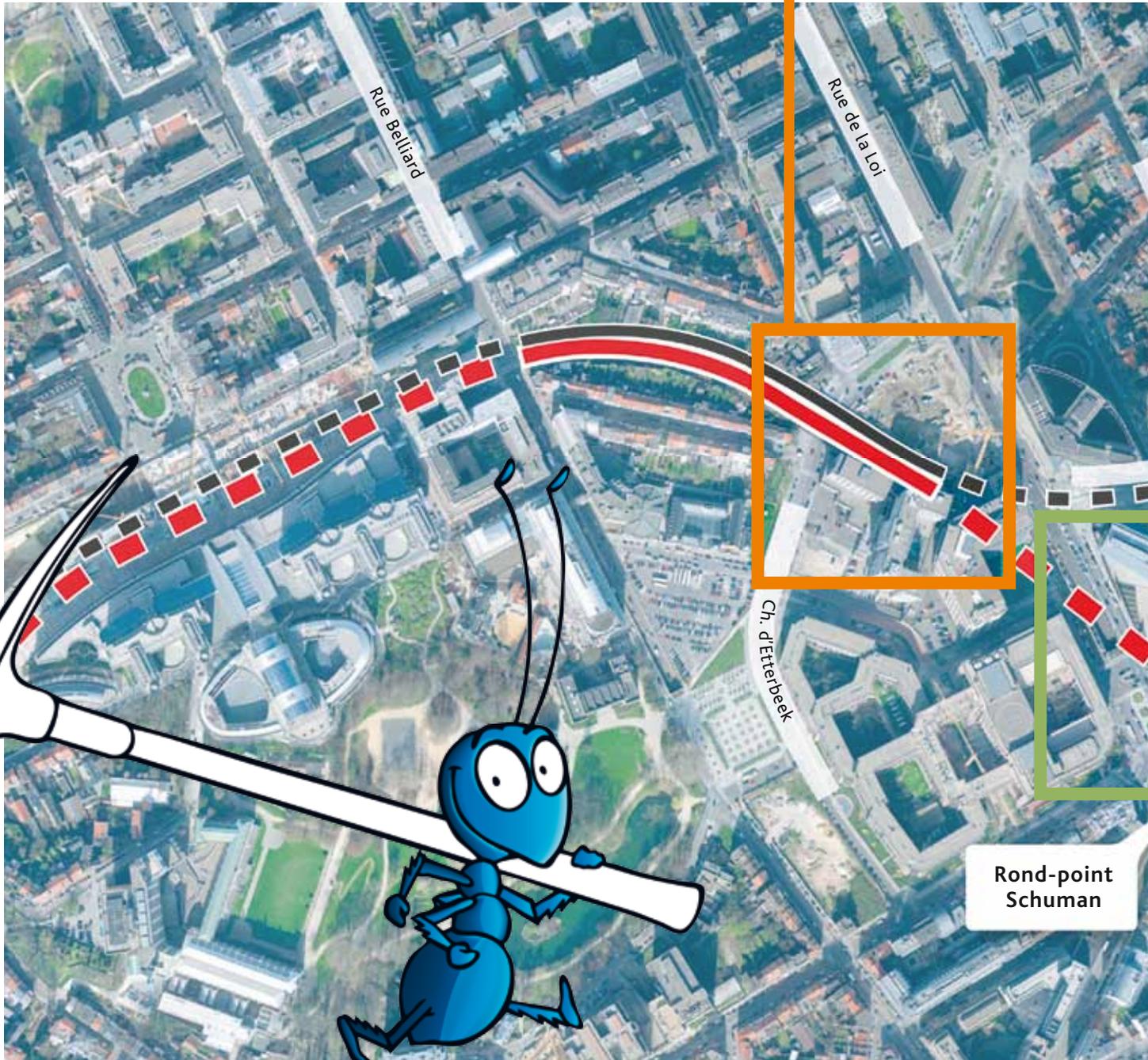
- Sous la rue Archimède
- Sous l'îlot d'immeubles situés entre la rue Archimède, l'avenue Cortenberg et la rue Stévin
- Sous le tunnel routier (sortant de la ville) de l'avenue Cortenberg
- Sous les tunnels routiers (sortant et entrant de la ville) de la place Jamblinne de Meux
- Sous la place Jamblinne de Meux
- Sous l'avenue Plasky
- Sous l'îlot d'immeubles situés entre l'avenue Plasky, l'avenue Emile Max et la rue Victor Hugo
- Au point de connexion du nouveau tunnel et du tunnel existant (sous l'îlot d'immeuble des avenues Plasky, Emile Max et de la rue Victor Hugo)



Chaussée d'Etterbeek

→ Voir p. 6

1



Rue Belliard

Rue de la Loi

Ch. d'Etterbeek

Rond-point Schuman



La gare de  
Bruxelles-Schuman

→ Voir p. 8

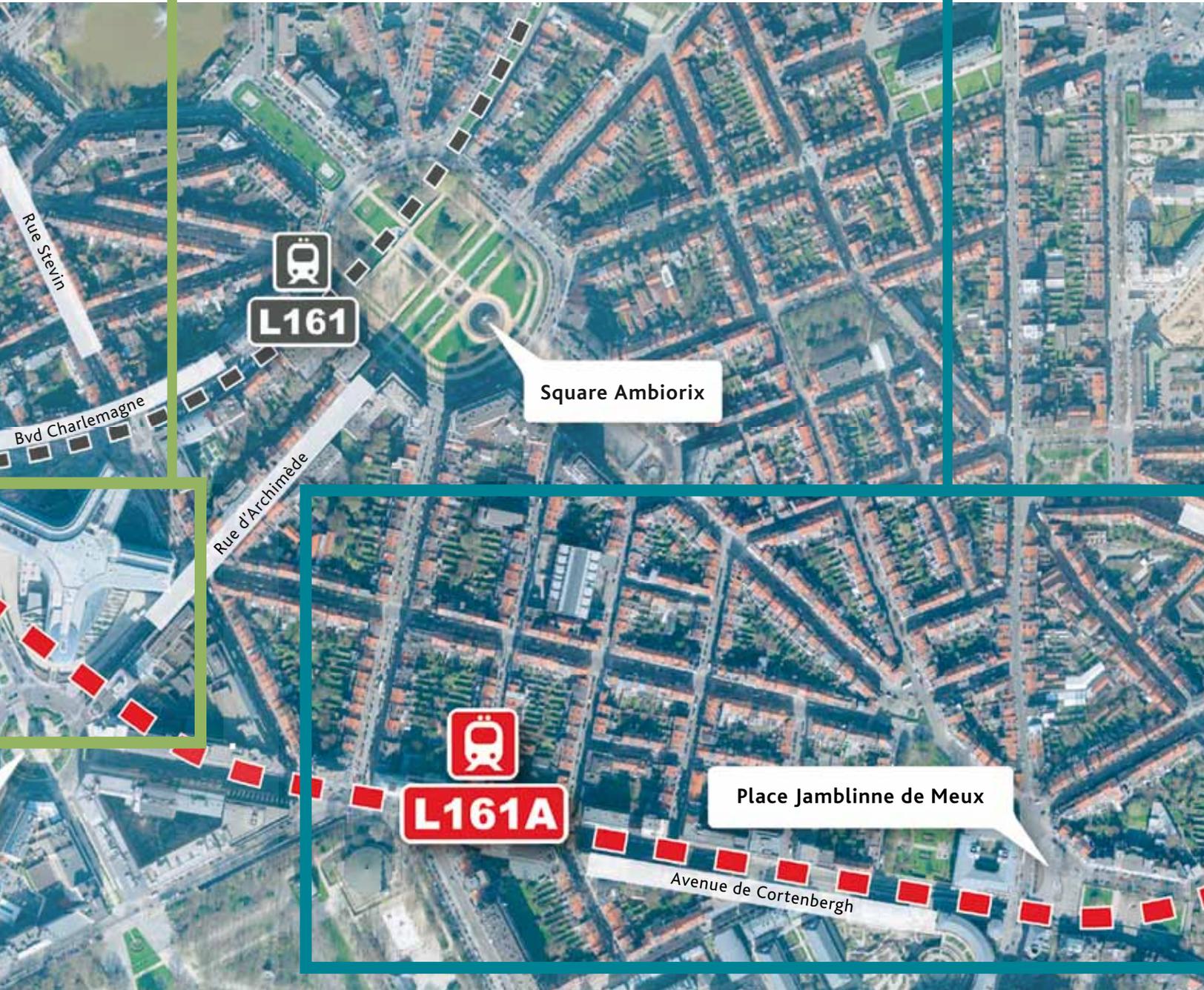
2



Le tunnel  
Schuman-Josaphat

→ Voir p. 10

3

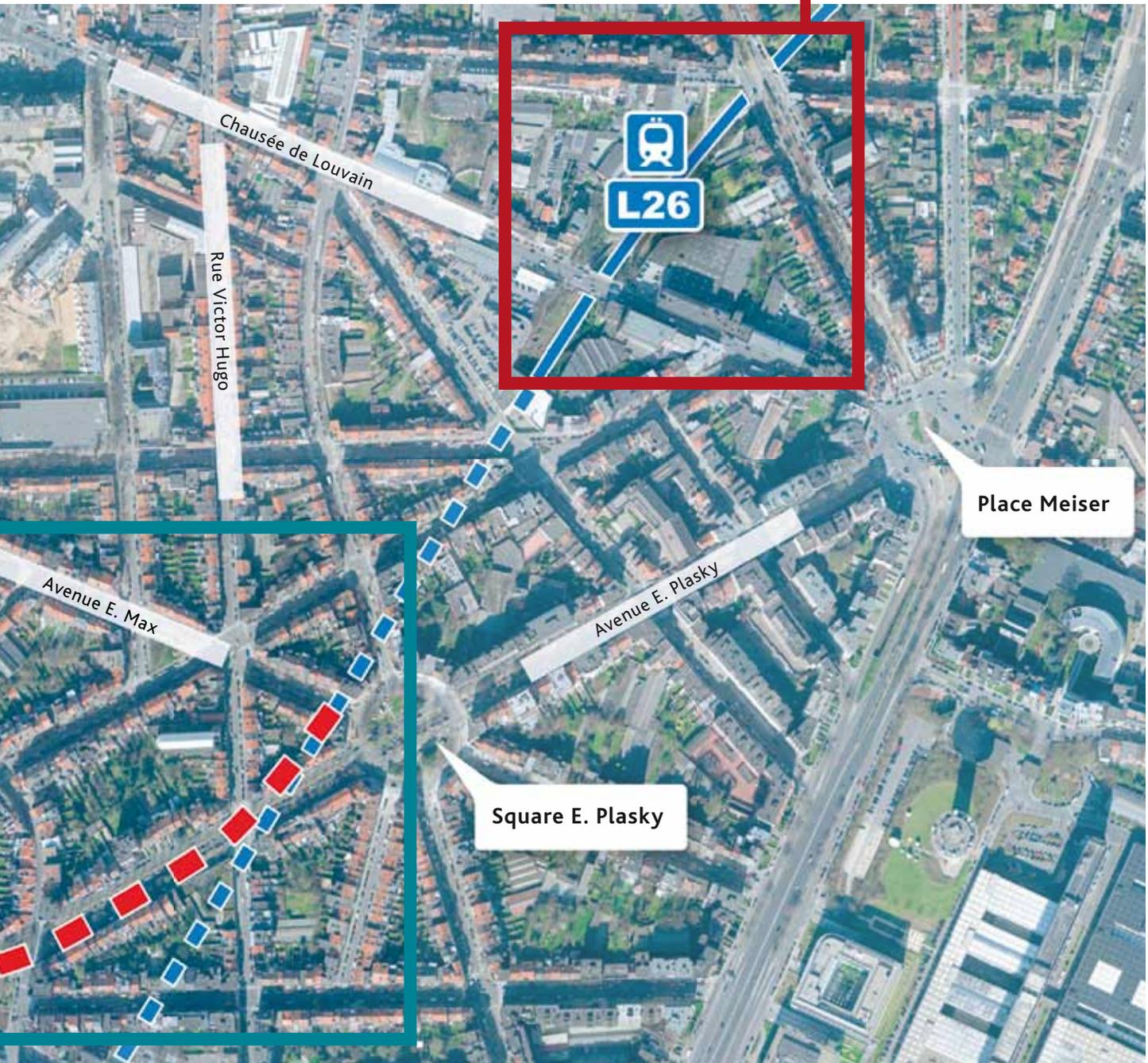


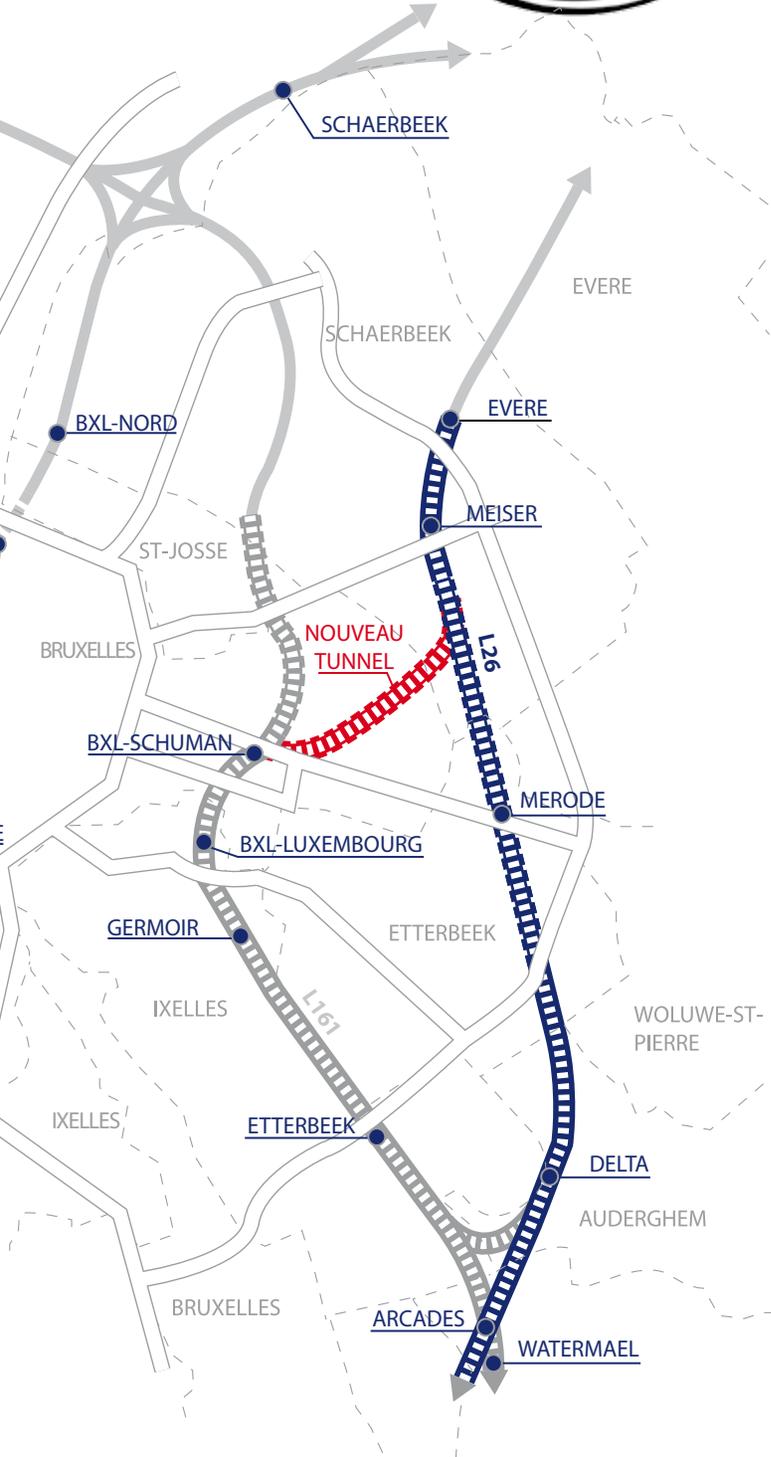
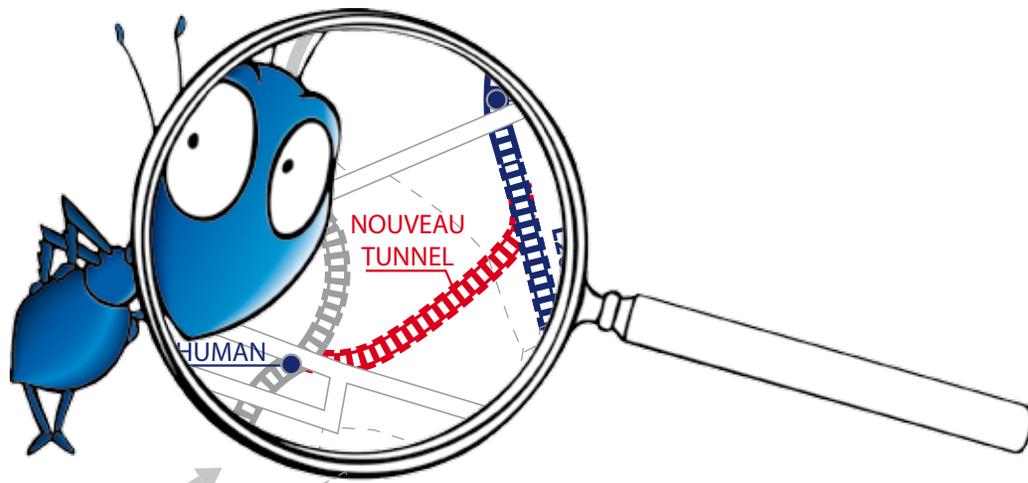


Meiser

→ Voir p. 16

4





### L26 & 161

Entre les gares de Bruxelles-Schuman et de Watermael, la ligne 161 (Bruxelles-Namur) est mise à quatre voies, ce qui nécessite l'élargissement des ponts enjambant les voies ferrées. En outre, le réaménagement du triangle d'Etterbeek, nœud ferroviaire au croisement des lignes 161 et 26, permettra de fluidifier le trafic entre ces deux axes.

Les gares et haltes concernées par ce projet sont :

#### Gare de Watermael

Cette gare sera pourvue de nouveaux quais rehaussés et desservant les voies de la ligne L161A empruntées par le RER.

#### Halte Arcades

Cette nouvelle halte de la ligne 26 (Hal – Vilvorde) se situe à 100 m de la gare de Watermael, ce qui permettra aux navetteurs de faire des correspondances entre la ligne 26 et la ligne 161.

Cette halte est accessible via des escaliers et est également équipée de 2 ascenseurs pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

#### Gare d'Etterbeek

Les quais seront rehaussés afin d'offrir un meilleur confort aux navetteurs.

#### Halte Gerموir

Cette nouvelle halte, desservant les voies de la ligne 161 A (Bruxelles – Ottignies) implantée entre le pont du Gerموir et le pont de la rue Gray, sera également équipée d'escaliers ainsi que d'un ascenseur pour Personnes à Mobilité Réduite.

Elle offre également une correspondance entre le train et le tram.

#### Gare de Bruxelles-Luxembourg

#### Gare de Bruxelles-Schuman

La gare sera complètement réaménagée et comprendra l'actuelle gare ferroviaire, la station de métro et une nouvelle gare RER.

#### Meiser

Le point d'arrêt de Meiser sur la ligne L26 a fait l'objet d'une rénovation afin de l'équiper de murs anti-bruit et d'un accès pompiers.

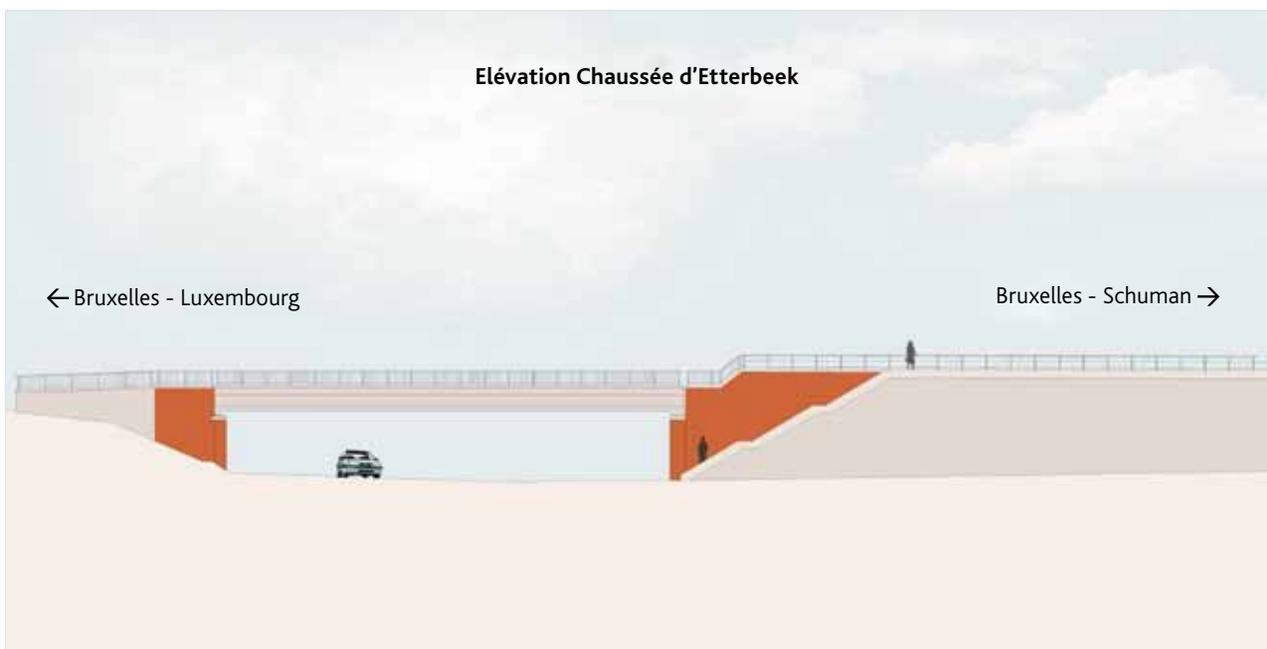


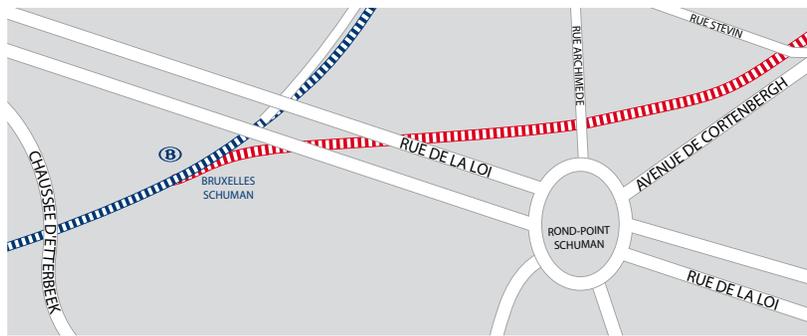
## Chaussée d'Etterbeek

Le pont de la chaussée d'Etterbeek a dû être adapté pour pouvoir accueillir les voies de la ligne 161A, celles qui emprunteront le tunnel Schuman-Josaphat. Auparavant, le pont comptait quatre voies, dont les deux voies en cul-de-sac de la gare de Bruxelles-Schuman, ainsi que le quai de ces deux dernières. Le tracé a maintenant été modifié afin que ces deux voies rejoignent le tunnel Schuman-Josaphat.

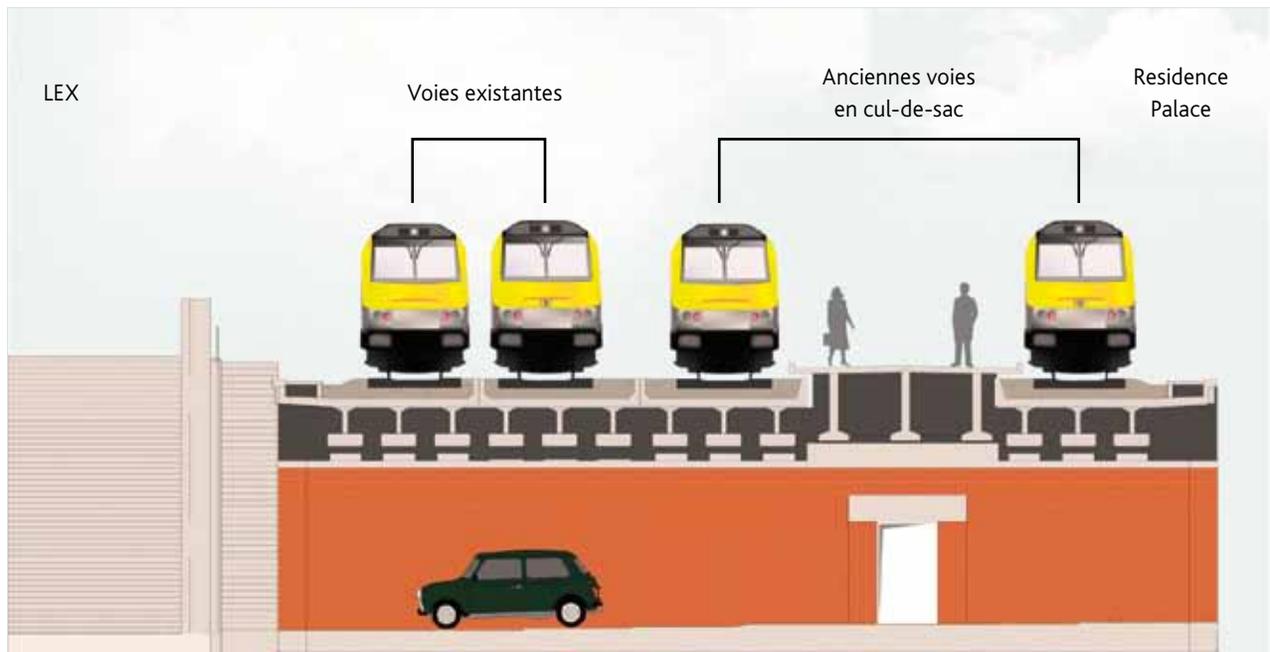
Les nouveaux quais sont à présent situés uniquement au-delà du pont. Les accès aux quais de la gare de Bruxelles-Schuman à partir du pont ont également été réaménagés.

A terme, trois accès permettront de rejoindre les quatre quais depuis la chaussée d'Etterbeek : l'un côté bâtiment Lex par l'escalier monumental, le deuxième menant au quai central et le dernier longeant le Residence Palace.

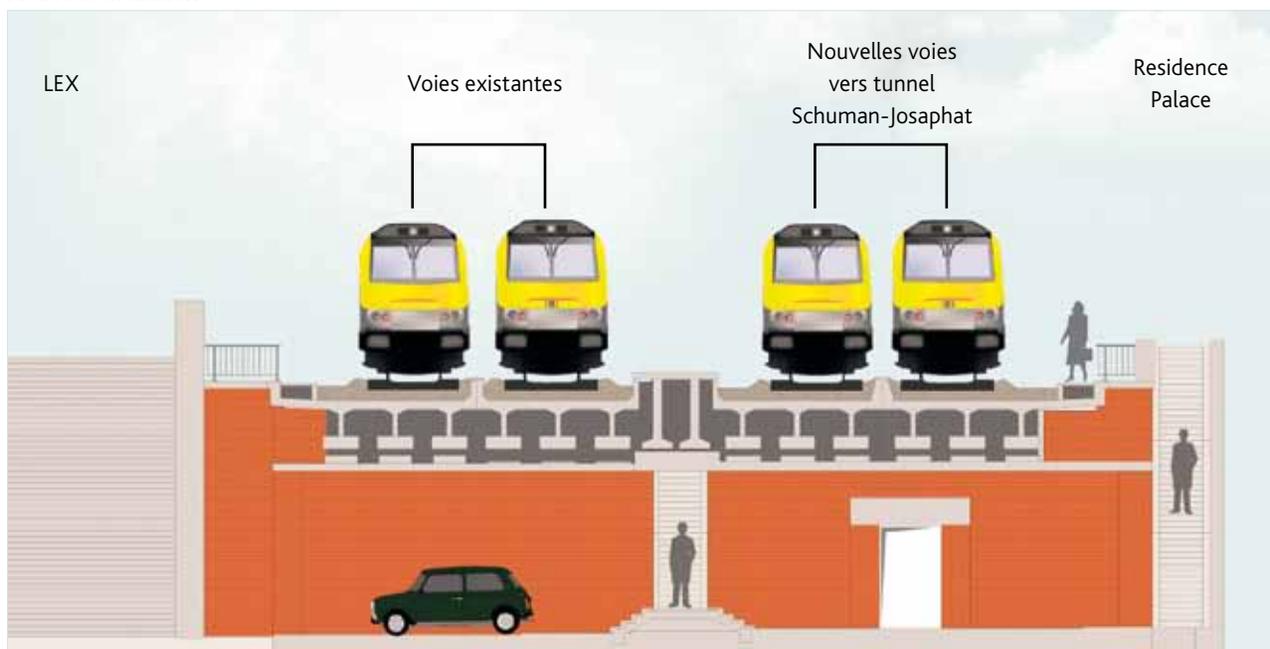




**Situation existante**



**Nouvelle situation**





## La gare de Bruxelles-Schuman

Les travaux en gare de Bruxelles-Schuman ont débuté le 6 juin 2008.

Le but des travaux est :

- 1 de créer une nouvelle ligne ferroviaire 161A reliant les quartiers européens à l'aéroport de Bruxelles-National et de décharger l'accès ferroviaire à la gare de Bruxelles-Nord (Quadrilatère Nord), via le nouveau tunnel Schuman-Josaphat
- 2 de renouveler les gares métro et SNCB existantes

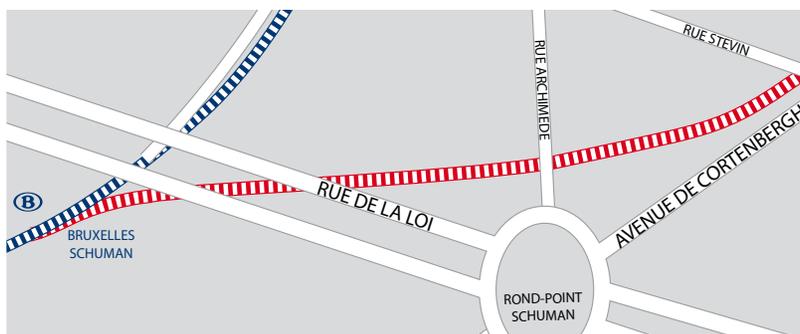
- 3 de créer une gare pour la nouvelle ligne ferroviaire 161A en communication directe avec la gare existante SNCB et le métro

- 4 d'améliorer l'accessibilité et la correspondance vers les différents modes de transport en commun

- 5 d'améliorer l'aménagement de la gare (espaces commerciaux...)

Le résultat sera un aspect esthétique unifié pour le pôle multimodal de Bruxelles-Schuman.





## Complexité du chantier

Le chantier présente de nombreuses difficultés et nécessite un délai d'exécution important. La fin des travaux est prévue pour décembre 2012.

- 1 Le chantier doit maintenir la gare ferroviaire et la station métro en service, tout en rénovant les quais et les accès aux voyageurs. Les quais seront rénovés uniquement le week-end ou les nuits. Les accès seront réaménagés un à un pour maintenir la circulation des navetteurs.
- 2 La sortie du tunnel routier de la rue de la Loi doit être entièrement renouvelée. L'interruption de la circulation dans le tunnel a été limitée à son strict minimum soit durant une période de 3 mois, comprenant obligatoirement le mois de juillet et août. Les travaux sous la structure existante seront fortement développés et la préfabrication des poutres en usine sera utilisée pour accélérer les travaux.

- 3 Enfin, le chantier a des interactions avec le chantier de la construction du Conseil de l'Europe au Residence Palace bloc A. La nouvelle gare est construite en partie sous ce bâtiment.

Une des premières priorités de ce chantier de 4 ans est de rehausser les quais afin d'augmenter rapidement le confort des navetteurs prenant le train dans cette gare.

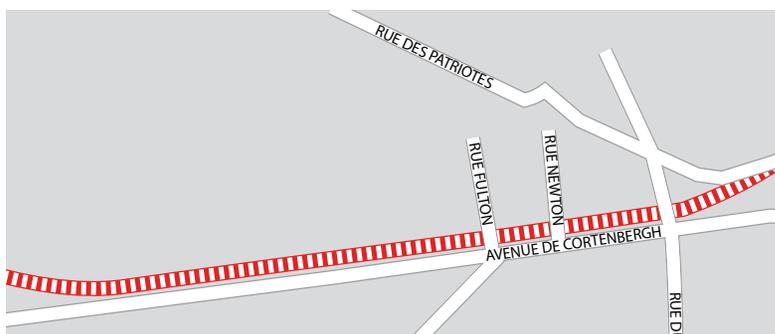
Par rapport au niveau des rails, la hauteur des quais passera de 28 à 75 cm, soit une différence appréciable pour que les navetteurs puissent monter aisément dans les trains. Ce rehaussement se fera pendant la première année du chantier.



Quais actuels à Bruxelles - Schuman



Quais réhaussés à Bruxelles - Luxembourg



## Comment va-t-on construire le tunnel ?

Dès la gare de Bruxelles-Schuman, les voies sont souterraines. Le tunnel de Schuman-Josaphat, à proprement parler, commencera à hauteur de la rue Archimède et se terminera au raccord avec le tunnel ferroviaire du Cinquantiennaire de la ligne 26 existante.

La construction du tunnel jusqu'au tunnel existant du Cinquantiennaire se fera en souterrain, à l'aide de 4 puits d'accès principaux et d'un accès via le tunnel ferroviaire du Cinquantiennaire. Ce travail en puits d'accès se fait afin de limiter au maximum l'impact en surface.

Ces puits se situeront à Bruxelles-Ville à la rue Archimède et dans le tunnel routier de l'avenue Cortenberg et à Schaerbeek à l'avenue Plasky et à l'avenue Emile Max.

Le tunnel sera construit en 2 phases :

- 1 Tout d'abord, BELIRIS construit la « boîte » du tunnel, c'est-à-dire la structure même du tunnel.
- 2 Une fois la construction du tunnel terminée, Infrabel réalisera les travaux d'équipement du nouveau tunnel, à savoir les structures antivibratoires, la pose des futures voies, les travaux de caténaires et la signalisation. Ces travaux seront également réalisés dans le tronçon du tunnel ferroviaire existant de la ligne 26, entre la boîte de raccordement et la sortie du tunnel côté Chaussée de Louvain.



Travaux sous le tunnel routier de Cortenberg



La boîte du tunnel sera réalisée de deux façons :

## Sous le tunnel routier de Cortenbergh

Le tunnel ferroviaire sera construit sous le tunnel routier Cortenbergh selon le phasage suivant :

### Phase 1

- Première excavation
- Bétonnage d'une dalle intermédiaire : cette dalle sert à créer un vide technique de sécurité entre le tunnel routier et le tunnel ferroviaire.

### Phase 2

- Deuxième excavation
- Création de parois verticales : celles-ci seront créées par la méthode des fouilles blindées (voir p. 13).

### Phase 3

- Mise en place de la structure verticale : il s'agit ici de bétonner des colonnes au-dessus des fouilles blindées, afin de former les futurs murs du tunnel.

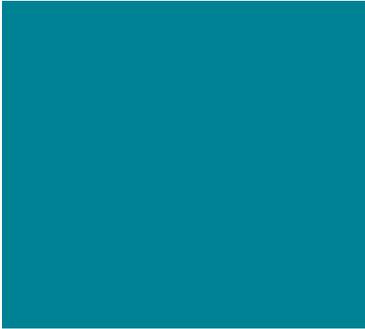
### Phase 4

- Troisième excavation au niveau du futur sol du tunnel
- Bétonnage de la dalle de fondation : c'est sur cette dalle que les voies seront placées lors d'un chantier ultérieur.

### Phase 5

- Pose de l'infrastructure ferroviaire dans le tunnel.





## Sous l'avenue Plasky

- Des puits d'accès sont d'abord creusés. Ces puits font environ 7 mètres de profondeur.
- Dans ces puits, des galeries horizontales sont creusées afin de créer une zone de travail. Depuis ces galeries, des « fonçages » sont créés au moyen de tuyaux foncés\* d'un diamètre de 3 mètres. Ces tuyaux forment le point de départ pour les fouilles blindées (voir p. 13), les galeries et les fonçages.
- Les fouilles blindées forment les parois du tunnel. La galerie et les fonçages forment le toit du tunnel (voir schéma ci-contre).
- De cette manière, la galerie de l'avenue Plasky est reliée à celle de l'avenue Emile Max ainsi qu'à celle de la place Jamblinne de Meux.
- Les terres situées entre les parois et la toiture sont ensuite déblayées.
- Une dalle en béton est coulée pour former de la sorte le sol du tunnel.

\*les tuyaux sont forés ou poussés dans le sol

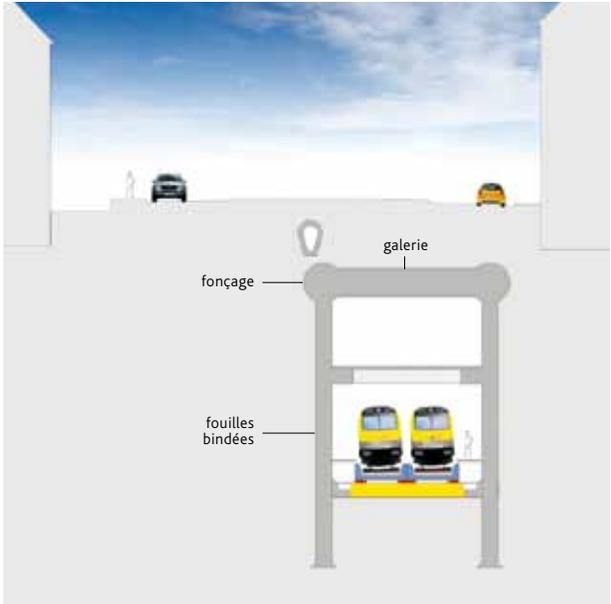


Illustration d'un fonçage



Les fouilles blindées : des ouvriers creusent manuellement à l'aide de pelles et de seaux, des tranchées sur plusieurs mètres de profondeur dans le terrain. Ces excavations sont appelées fouilles « blindées » car elles sont fortifiées au fur et à mesure au moyen de dalles préfabriquées en béton afin d'éviter des éboulements de terres. Les fouilles sont ensuite armées au moyen de barres d'acier et remplies de béton.



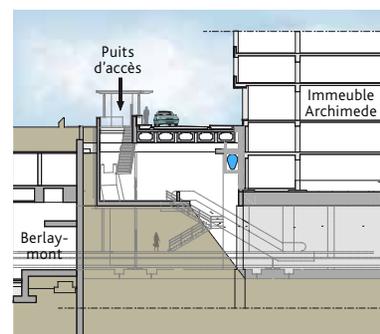
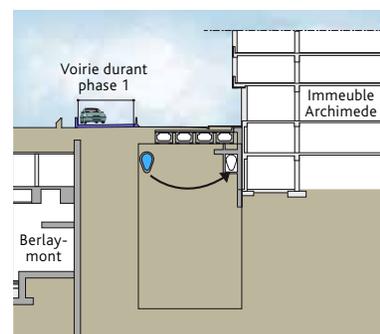


Les parties visibles du chantier du tunnel consistent en 4 puits d'accès:

## Puits rue Archimède

Le nouveau tunnel commencera sous la rue Archimède. Le premier puits d'accès y a été construit à l'emplacement d'un nouvel accès à la gare de Bruxelles-Schuman. Les travaux se réaliseront en 3 phases de manière à maintenir la circulation routière en permanence :

- 1 Durant la première phase, les travaux commenceront du côté des façades des bâtiments. Cette phase consiste à réaliser des murs en fouilles blindées et de poser des poutres formant la future toiture du tunnel. Pour cela, la circulation routière sera déviée sur le trottoir côté Berlaymont.
- 2 Lors de la deuxième phase, la circulation routière circulera sur la partie réalisée lors de la première phase. Les travaux (murs en fouilles blindées et pose de poutres) se feront alors du côté Berlaymont. L'emplacement du stationnement des bus sera remplacé par un trottoir élargi. C'est sur ce trottoir que l'accès à la gare de Bruxelles-Schuman rue Archimède sera réalisé.
- 3 Pendant la troisième et dernière phase, cet accès à la gare non encore en service, sera utilisé pour réaliser les tronçons du tunnel sous l'îlot d'immeubles entre la rue Archimède et l'avenue Cortenbergh. Le chantier rue Archimède durera 900 jours calendrier, soit environ 2 ans et demi.



## Puits dans le tunnel routier de l'avenue Cortenbergh (à hauteur de la rue Newton)

Un puits d'accès sera construit dans le tunnel routier. Il permettra essentiellement de réaliser le tronçon du tunnel ferroviaire passant sous le tunnel routier et sous la place Jamblinne de Meux.

Le puits sera utilisé pendant environ 3 ans et demi et nécessitera l'occupation provisoire d'une bande de circulation dans le tunnel routier de Cortenbergh. En effet, c'est à partir de cette bande que les ouvriers accéderont au puits d'accès pour pouvoir creuser le nouveau tunnel ferroviaire.

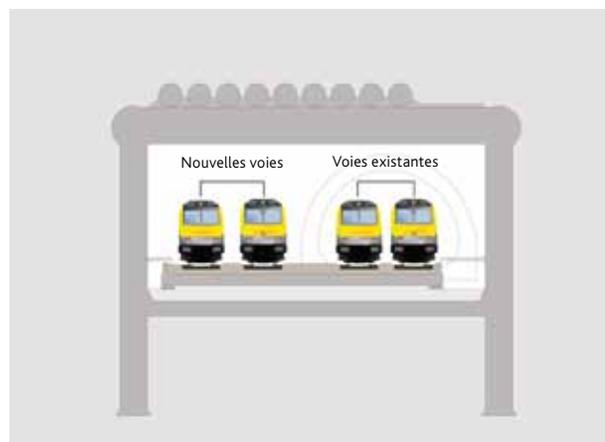




## Puits avenue Plasky

Ce puits sera creusé avenue Plasky, à hauteur de la rue Victor Hugo. Afin de limiter l'impact sur les riverains, le puits d'accès sera creusé, dans une première phase, au carrefour de la rue Victor Hugo et de l'avenue Plasky. La circulation routière sera autorisée à l'exception de la traversée de la rue Victor Hugo à hauteur de l'avenue Plasky en direction de l'avenue Emile Max. Des places de parking seront maintenues sur la berme centrale et une déviation sera mise en place en accord avec la commune de Schaerbeek. Par la suite, l'emprise du chantier se déplacera sur la berme centrale entre la rue Victor Hugo et le rond-point Plasky. Durant cette deuxième phase, la traversée de la rue Victor Hugo sera à nouveau autorisée, mais il ne sera plus possible de se garer sur la berme centrale entre la rue Victor Hugo et le rond-point Plasky.

Le puits d'accès de l'avenue Plasky permettra de réaliser le tronçon du nouveau tunnel sous l'îlot Plasky, Emile Max et Victor Hugo, et sous l'avenue Plasky et la place Jamblinne de Meux.



## Puits avenue Emile Max

Le raccordement entre le nouveau tunnel et le tunnel ferroviaire existant de la ligne 26 (Hal-Vilvorde) se fait à l'aide d'une structure de raccordement. Une fois la construction de cette structure achevée, on détruit le tunnel ferroviaire existant à hauteur du raccordement.

A hauteur de l'avenue Emile Max, un puits d'accès sera créé afin de réaliser ce raccordement.

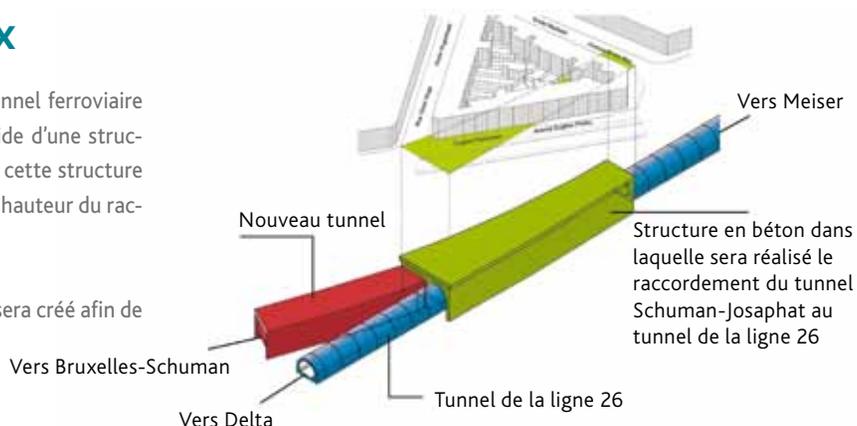


Illustration: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

# 4



## Meiser

**Début des travaux :** Octobre 2006

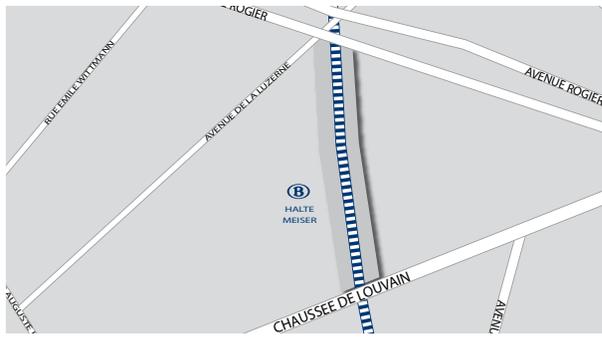
**Fin des travaux :** Octobre 2008

Dans le cadre du projet RER, BELIRIS a réalisé des travaux au point d'arrêt Meiser. Ces travaux comprenaient la réalisation d'un accès pompiers pour le futur tunnel Schuman-Josaphat, la construction de murs antibruit et la rénovation de 3 escaliers Chaussée de Louvain, rue de la Luzerne et avenue Rogier.

La construction de murs antibruit s'est faite à l'entrée et à la sortie du tunnel.

Cette construction s'inscrit dans le projet de réalisation de différents murs anti-bruit jusqu'au site Josaphat.





# Mesures pour **les riverains**

## Pendant les travaux

**Infrabel et BELIRIS tiennent à préserver au maximum les riverains des inconvénients liés aux chantiers.**

Les responsables de projet s'engagent donc:

- à **prévenir les riverains** préalablement à tous travaux de nuit et de week-end.
- à **limiter ces travaux de nuit et de week-end** au strict nécessaire, tout en garantissant la circulation des trains et la sécurité des personnes.

- à **organiser le charroi routier** de chantier en concertation avec les autorités régionales et communales compétentes de manière à le maintenir sur les grands axes.
- à **faire un suivi vibratoire et de bruit** pendant les travaux.

De plus, la cellule « Info Riverains » est à la disposition des riverains pour toute question ou remarque sur le chantier.





## Après les travaux

Infrabel aura pris les mesures suivantes envers les riverains :

- **Les écrans anti-bruit en dehors du tunnel**

Une solution simple et efficace consiste à interposer un obstacle entre la source de bruit et le récepteur. Suivant ce principe, des écrans anti-bruit permettent d'obtenir une réduction sonore importante.

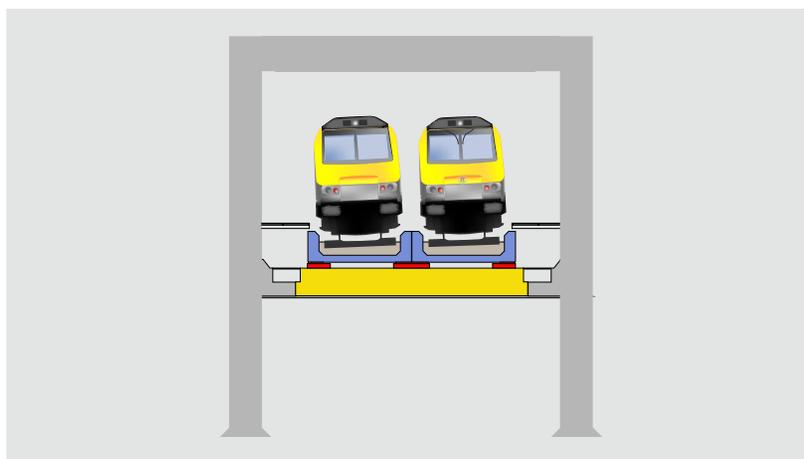
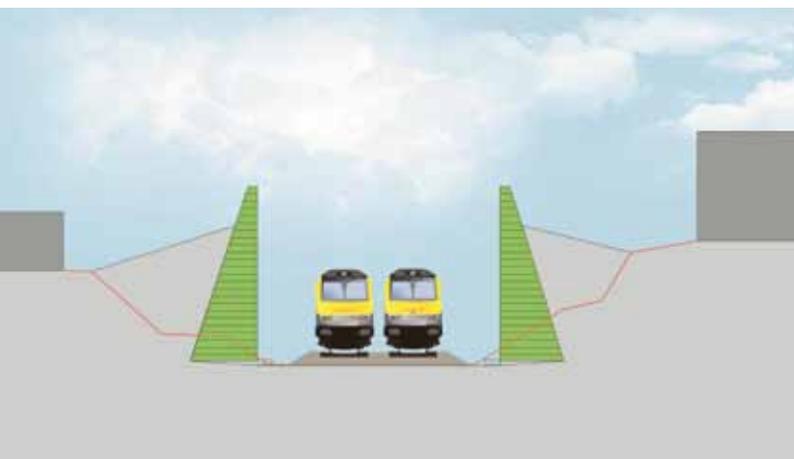
Lors des procédures de délivrance du permis d'urbanisme, des simulations acoustiques ont été réalisées afin de déterminer les emplacements et les hauteurs des murs antibruit. Ceux-ci ont donc été placés à proximité des habitations entre la chaussée de Louvain et au-delà de la rue E. Cambier.

- **Les mesures contre les vibrations**

Afin de répondre à la convention environnementale qu'Infrabel s'est engagée à respecter, une technique innovante va être utilisée pour éviter les vibrations dans le tunnel : la désolidarisation de la source de vibration (les trains) avec la structure du tunnel.

Pratiquement, il s'agit de percer des trous tous les 15 mètres dans la plate-forme en béton formant le sol du tunnel (Dans le cas du tunnel existant de la ligne 26, les trous sont limités à tous les 12 mètres). Dans chaque trou, une fondation est placée. Des ponts-bacs viendront ensuite se poser sur ces fondations. C'est sur ces ponts-bacs que les voies seront posées.

En résumé, les voies sont posées sur des ponts-bacs, eux-mêmes posés sur des fondations indépendantes du tunnel. Il en résulte que le tunnel ne diffusera pas les vibrations émises par le passage des trains.



# Qu'est-ce que **le RER** ?

Actuellement, Bruxelles est asphyxiée par le trafic routier. Une alternative efficace est nécessaire. C'est pourquoi le Gouvernement fédéral et les trois Régions ont décidé d'accroître l'offre ferroviaire de 50% en Belgique d'ici 2016.

En effet, la mise en service progressive du RER (Réseau Express Régional) permettra d'augmenter l'offre de transport en commun dans et autour de Bruxelles et de désengorger ainsi notre capitale du trafic routier.

Pour proposer une offre ferroviaire qui soit une alternative efficace à la voiture dans et autour de Bruxelles, il faut augmenter la capacité des lignes ferroviaires existantes. Dans le cadre du RER, cela signifie l'augmentation du nombre de voies sur les lignes qui rallient Bruxelles.

La capacité actuelle de la plupart de ces lignes est de 2 ou 3 voies. Leur mise à quatre voies permettra aux futurs trains RER de circuler sur des infrastructures ferroviaires indépendantes de celles utilisées par les trains directs et les trains internationaux.

Deux voies seront dédiées au trafic ferroviaire local (trains RER et trains de pointe) et les deux autres voies seront réservées aux trains rapides (IC-IR).

Grâce au RER, des trains fréquents (toutes les 15 minutes en heure de pointe) faciliteront les déplacements dans et autour de Bruxelles, dans un rayon de 30 km.

Pour permettre ces fréquences élevées, la mise à quatre voies de 5 lignes de Bruxelles est nécessaire:

- **Bruxelles-Hal (L 96):** la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Hal (L 96) et Bruxelles-Louvain (L 36) a été réalisée dans le cadre des travaux de construction de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française. Une nouvelle gare a été aménagée à Hal et les points d'arrêt de Forest-Midi, Ruisbroek, Lot, Buiszingen et Lembeek ont été modernisés;
- **Bruxelles-Louvain (L 36):** les travaux de mise à quatre voies sont en cours. Ils sont réalisés dans le cadre de la construction de la ligne à grande vitesse reliant Bruxelles à la frontière allemande. Deux nouvelles gares sont prévues à Zaventem et Kortenberg. Les points d'arrêt de Haren-Sud, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem et Herent seront modernisés. D'importants travaux de modernisation sont en cours à la gare de Louvain;
- **Bruxelles-Ottignies (L 161):** la mise à quatre voies de la ligne est actuellement en cours;
- **Bruxelles-Nivelles (L 124):** la mise à quatre voies de la ligne est actuellement en cours;
- **Bruxelles-Denderleeuw (L 50A):** la mise à quatre voies de la ligne est planifiée.



## Les grands principes du RER

### A l'horizon 2015-2016, le RER, ce sera:

- Une nouvelle mobilité sur 8 relations convergeant vers Bruxelles, dans un rayon de 30 km;
- Un train toutes les 15 minutes en heure de pointe;
- Un système de correspondances optimisées;
- Une intégration tarifaire avec les autres moyens de transport;
- 120 gares et points d'arrêt modernisés;
- Des trains spécifiques.

### Et demain... avec le RER

A l'horizon 2015-2016, le Réseau Express Régional offrira une desserte plus étoffée. En effet, les trains RER s'arrêteront dans toutes les gares et permettront des correspondances IC/IR plus faciles.

### Il devrait aussi:

- permettre des déplacements plus aisés vers et dans Bruxelles aux heures de pointe;

- diminuer le trafic de transit automobile à travers les zones résidentielles;
- constituer une alternative crédible et efficace à l'utilisation souvent exclusive et systématique de la voiture;
- et donc contribuer à répondre efficacement aux problèmes de mobilité.

Fin des travaux: 2016;  
Mise en service complète  
du réseau RER: 2016

# Questions-Réponses

La cellule « Info Riverains » d'Infrabel informe les habitants des abords des chantiers de l'évolution des travaux. Elle répond à toutes vos questions et remarques et est le relais privilégié entre les riverains et les équipes des chantiers.

## **Vous subissez un désagrément particulier ?**

Après avoir noté votre problème ainsi que vos coordonnées, « Info Riverains » contacte le chef de chantier afin de trouver une solution. « Info Riverains » vous recontactera pour vous tenir informé de la suite des événements.

## **Pourquoi les travaux continuent-ils parfois la nuit ou le week-end ?**

Pour réaliser des travaux qui nécessitent une coupure du trafic ferroviaire, Infrabel profite de la période de circulation ralentie des trains les week-ends et de l'interruption du trafic la nuit (entre 23h00 et 5h00). Ces travaux sont bien sûr réduits au strict nécessaire. « Info Riverains » prévient les habitants des dates et heures précises des travaux de nuit et de week-end par des toutes-boîtes. Si toutefois, vous n'aviez pas été prévenu des travaux près de chez vous, contactez-nous sans attendre afin d'obtenir les informations relatives à ces travaux.

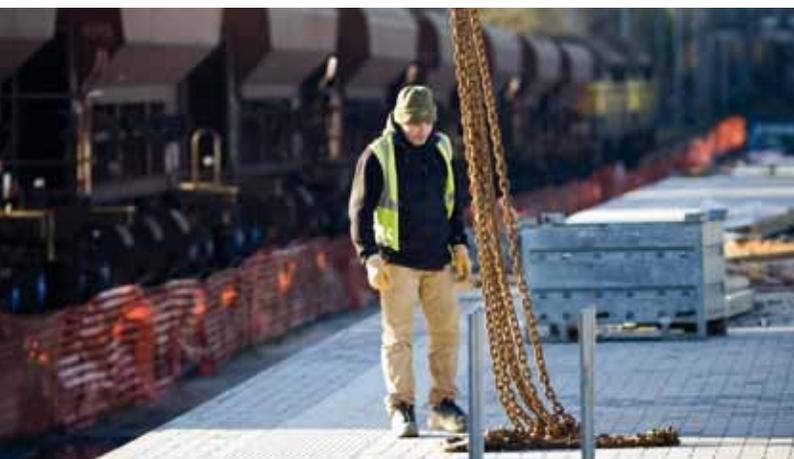
## **Que peut-on attendre de « Info Riverains » ?**

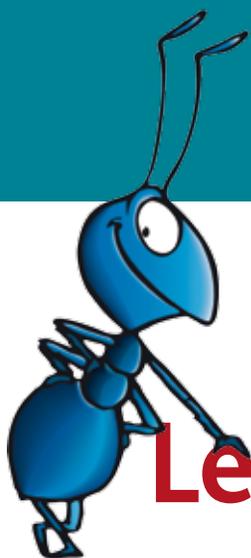
Si vous avez des questions ou remarques sur un chantier près de chez vous, qu'elles soient d'ordre général ou plus spécifiques, n'hésitez pas à nous contacter tous les jours de 7h à 22h au 0800 55 000 ou à [info.riverains@infrabel.be](mailto:info.riverains@infrabel.be)

En plus de la mise à disposition de ce numéro vert, « Info Riverains » se charge de vous informer par toutes-boîtes de travaux de week-end et de nuit. Elle organise également des réunions d'information afin de donner des explications sur les chantiers près de chez vous.

Pour finir, vous trouverez des informations sur nos projets et chantiers ainsi que sur vos droits en tant que riverains des chemins de fer sur notre site :

**[www.infrabel.be](http://www.infrabel.be) – espace riverains.**





# Lexique

## Ouvrages d'art

Construction rendue nécessaire par l'établissement d'une ligne de chemin de fer, lui permettant de croiser d'autres voies de communication ou de traverser les irrégularités du paysage. On distingue essentiellement les ponts, les tunnels, les viaducs, les tranchées couvertes, etc.

## Culée

élément constitutif d'un pont. La partie à chaque extrémité du pont sur laquelle l'arc du pont ou le tablier vient se poser.

## Tablier

plate-forme qui constitue le « plancher » d'un pont. Cette partie du pont est soutenue à ses extrémités par les culées.

## Plate-forme ferroviaire

sol terrassé (éventuellement surélevé) sur laquelle se trouve la voie ferrée.

## Tronçon

portion, partie d'un tout (par exemple : le tronçon d'une ligne)

## Talus

terrain en forte pente, très incliné, aménagé par des travaux de terrassement.

- Talus de déblai : borde une voie ferrée en contrebas
- Talus de remblai : fait de terre rapportée et qui s'élève au-dessus du sol

## Mur de soutènement

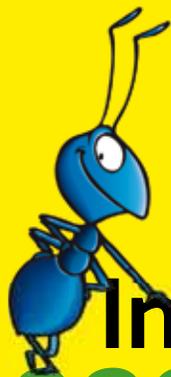
mur qui soutient un ouvrage afin d'éviter par exemple les terrassements.

## Passage inférieur

ouvrage d'art ferroviaire (souvent un tunnel) passant sous les éléments constitutifs du paysage (eau, voirie, champs, ...)

## Passage supérieur

ouvrage d'art ferroviaire (souvent un pont) passant au-dessus des éléments constitutifs du paysage (eau, voirie, champs,...)



**Info Riverains**  
**0800 55 000**

Tous les jours de 7 h à 22 h