

Le journal du RER

Ligne Watermael - Schuman - Josaphat



Groupe SNCB

avril 2005

Deze brochure bestaat ook in het Nederlands

Journal d'information publié à l'initiative du Groupe SNCB et du Service Public Fédéral Mobilité et Transports - Beliris

Un RER pour Bruxelles et sa région

Matin et soir, la voiture asphyxie Bruxelles. Si rien ne change, cette situation risque encore de s'aggraver dans les prochaines années. Avec la mise en service progressive du RER (Réseau Express Régional), c'est l'offre de transport en commun qui sera améliorée à Bruxelles et dans un rayon de 30 km autour de la capitale.

Pour mener à bien ce projet, il faut augmenter le nombre de voies des principales lignes qui convergent vers Bruxelles. Cela permettra aux rames à arrêts fréquents du futur RER de circuler sur des infrastructures ferroviaires indépendantes de celles utilisées par les trains directs et les trains internationaux. La séparation de ces trafics ferroviaires permettra d'offrir à la fois des fréquences élevées et une fiabilité des horaires.

En 2004, une première étape importante dans la création du RER a été franchie en Région de Bruxelles-Capitale. Les travaux de mise à quatre voies de la future ligne Watermael - Schuman - Josaphat ont en effet débuté dans les communes d'Ixelles, d'Etterbeek et de Bruxelles.

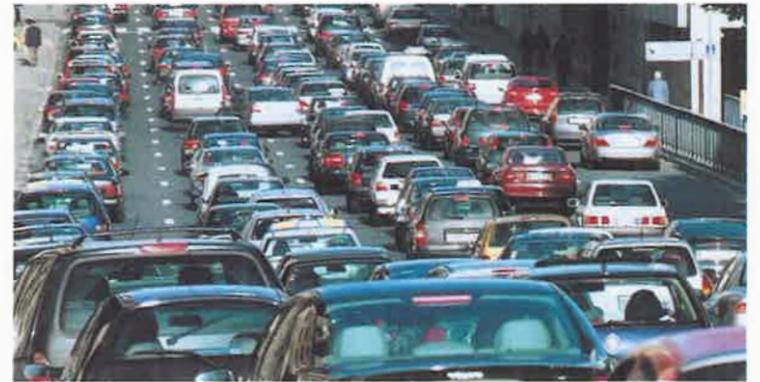
Concerné(e) directement parce qu'habitant à proximité de cette ligne ou citoyen(ne) attentif(ve) à l'évolution de notre mobilité, il est normal que vous soyez largement informé(e). C'est l'objectif de ce journal que vous recevrez à chaque étape importante de l'évolution des chantiers.

Ce premier numéro vous présente l'ensemble du projet Watermael - Schuman - Josaphat. Vous en saurez ainsi plus sur la mise à quatre voies entre Watermael et Bruxelles-Schuman tout comme sur la construction du tunnel ferroviaire sous l'actuel tunnel routier de Cortenbergh.

Des rubriques sont également consacrées à la création des nouvelles haltes Arcades et Gemoir ainsi qu'au réaménagement complet de la gare de Bruxelles-Schuman.

Au fil de ces pages, nous avons pour objectif de vous présenter l'un des plus importants projets en matière de transport en commun réalisé à Bruxelles depuis la construction du métro et de la jonction Nord-Midi. Un projet ambitieux pour Bruxelles et sa région à travers lequel le rail trace les chemins de notre mobilité de demain.

*Le Groupe SNCB
Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports - Beliris*



Un RER pour Bruxelles et sa région	p.1
La synthèse du projet en 13 points	p.2
L'est de Bruxelles à l'heure du RER	p.3
Les travaux entre Watermael et Bruxelles-Schuman	p.4
Deux nouvelles haltes à l'est de Bruxelles	p.6
Bruxelles-Schuman : métamorphose d'une gare	p.8
La construction du tunnel Schuman-Josaphat	p.10
L'incidence des travaux sur la vie des riverains	p.13
RER: le bruit et les vibrations mieux maîtrisés	p.14
Quelles sont les conséquences des travaux pour les biens privés ?	p.15
Le RER à l'horizon 2012	p.16

Infrabel





La synthèse du projet en 13 points

A l'est de Bruxelles, les travaux du RER avancent à grands pas. Entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman, la ligne sera portée à quatre voies. Au-delà, un tunnel à deux voies va être construit sous le tunnel routier de Cortenbergh.

- 1. Gare de Watermael**
C'est à partir de cette gare que commence le projet Watermael - Schuman - Josaphat. Des nouveaux quais et un passage sous voies seront construits dans cette station.
- 2. Halte Arcades**
Une nouvelle halte sera aménagée à hauteur de la place des Arcades, sur la ligne Hal - Vilvorde (L26).
- 3. Triangle d'Etterbeek**
Pour permettre une meilleure fluidité du trafic entre les lignes Bruxelles - Namur (L161) et Hal - Vilvorde (L26), le triangle ferroviaire d'Etterbeek va être partiellement réaménagé.
- 4. Gare d'Etterbeek**
A proximité de la gare d'Etterbeek, une passerelle pour piétons sera construite au-dessus de la ligne, entre l'avenue de la Couronne et le boulevard de la Plaine. Cette passerelle offrira aussi un accès supplémentaire à la gare d'Etterbeek.
- 5. Halte Gerموir**
Construite sur le pont du Gerموir, cette nouvelle halte sera située à mi-chemin entre les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg.
- 6. Rue des Deux Ponts**
Le long de la rue des Deux Ponts, la mise à quatre voies de la plate-forme ferroviaire impliquera la construction d'un mur recouvert de plantations (mur vert).
- 7. L'élargissement des ponts**
Entre Watermael et Bruxelles-Schuman, la majorité des ponts passant au-dessus de la ligne devront être renouvelés.
- 8. Gare de Bruxelles-Luxembourg**
Grâce aux travaux du RER, la desserte de Bruxelles-Luxembourg sera sensiblement améliorée.
- 9. Gare de Bruxelles-Schuman**
Le site de Bruxelles-Schuman, complètement réaménagé, deviendra l'une des gares souterraines les plus importantes de la capitale. Il s'organisera en trois pôles intégrés: l'actuelle gare ferroviaire, la station de métro et une nouvelle gare aménagée à l'entrée du tunnel Schuman-Josaphat.
- 10. Tunnel Schuman-Josaphat**
D'une longueur de 1.250 mètres, le tunnel Schuman-Josaphat sera construit en dessous du tunnel routier de Cortenbergh. Son tracé passera ensuite sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky. Ce tunnel permettra de relier la ligne Bruxelles - Namur (L161) à la ligne Hal - Vilvorde (L26).
- 11. Avenue Plasky**
C'est à partir de l'avenue Plasky que sera réalisé le raccordement du tunnel Schuman - Josaphat à celui de la ligne Hal - Vilvorde (L26).
- 12. Sortie du tunnel de la ligne 26**
Entre la sortie du tunnel de la ligne 26 et l'avenue Cambier, des murs antibruit protégeront les maisons situées à proximité des voies.
- 13. Site ferroviaire de Josaphat**
Le projet Watermael-Schuman-Josaphat se termine à proximité du site ferroviaire de Josaphat qui s'étend sur le territoire des communes de Schaerbeek et d'Evere.



L'est de Bruxelles à l'heure du RER



L'aménagement d'une liaison ferroviaire entre les gares de Watermael, Bruxelles-Schuman et le nord-est de Bruxelles constitue un des maillons indispensables du RER. En effet, les lignes ferroviaires actuelles ne permettent pas de desservir au mieux le pôle économique du quartier européen, grand pourvoyeur d'emplois. Cette nouvelle ligne permettra un plus grand nombre de relations directes depuis la gare de Bruxelles-Schuman, dont une liaison avec l'aéroport de Bruxelles-National.

La ligne située entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman sera portée à quatre voies au lieu de deux (ou trois) actuellement. Par contre, entre la gare de Bruxelles-Schuman et le nord de la capitale, il n'est pas possible de dédoubler cette ligne qui emprunte trois tunnels sur deux kilomètres. De tels travaux auraient trop de répercussions négatives sur le tissu urbain.

A la demande des autorités régionales et fédérales, des études environnementales ont été réalisées pour déterminer l'endroit le plus adéquat pour aménager, entre la gare de Bruxelles-Schuman et le nord-est de Bruxelles, les deux voies supplémentaires. Ces études démontrent que la solution la plus avantageuse - aussi bien pendant qu'après les travaux - est le creusement d'un tunnel reliant la ligne Bruxelles - Namur (ligne 161), à hauteur de la gare de Bruxelles-Schuman, à la ligne Hal - Vilvorde (ligne 26) près de la halte Meiser.

Ces importants travaux, commencés en avril 2004, s'achèveront à l'horizon 2010. Ils concernent six communes bruxelloises: Watermael-Boitsfort, Auderghem, Ixelles, Etterbeek, Bruxelles et Schaerbeek.

L'ensemble du projet « Watermael - Schuman - Josaphat » représente un budget de 250 millions d'euros à charge du Groupe SNCB. Ce projet est aussi financé à hauteur de 22 millions d'euros par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, via BELIRIS - l'accord de coopération signé entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.



Qui sont les responsables du projet ?

Ces importants travaux sont gérés par :

- **INFRABEL⁽¹⁾** (le gestionnaire des infrastructures ferroviaires du Groupe SNCB) et sa filiale **TUC RAIL** qui assure l'étude et le suivi de ce projet.
- **BELIRIS⁽²⁾** et le **Service Public Fédéral Mobilité et Transports**, principalement pour la construction de la nouvelle gare de Bruxelles-Schuman.

(1) Depuis le 1^{er} janvier 2005, la SNCB a adapté ses structures en vue de se conformer aux règles européennes en matière de libéralisation du rail. Une société-holding - appelée "SNCB-Holding" - a été créée. Elle assure désormais la coordination de deux entités. Le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, gère de façon indépendante tout ce qui est relatif à l'infrastructure du réseau ferroviaire. L'exploitant du réseau, qui garde le nom de SNCB, est responsable de tout ce qui concerne l'exploitation du service des trains de voyageurs et de marchandises.

(2) Beliris est un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale qui a pour objet de favoriser le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Planning des travaux

- Entre Watermael et Etterbeek : 2005 - 2010
- Entre Etterbeek et Bruxelles-Luxembourg : 2004 - 2008
- Entre Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman : 2004 - 2008
- Gare de Bruxelles-Schuman : 2005 - 2010
- Tunnel Schuman-Josaphat : 2005 - 2010

La réalisation complète de la ligne Watermael - Schuman - Josaphat nécessitera sept années de travaux.

Dans le cadre du projet RER, il sera également procédé à la mise à 4 voies de la ligne 161 entre la gare de Watermael et Ottignies. Ces travaux commenceront en 2006 pour s'achever en 2011.



La ligne de bout en bout: Les travaux entre Watermael et Schuman

La réorganisation du triangle ferroviaire d'Etterbeek

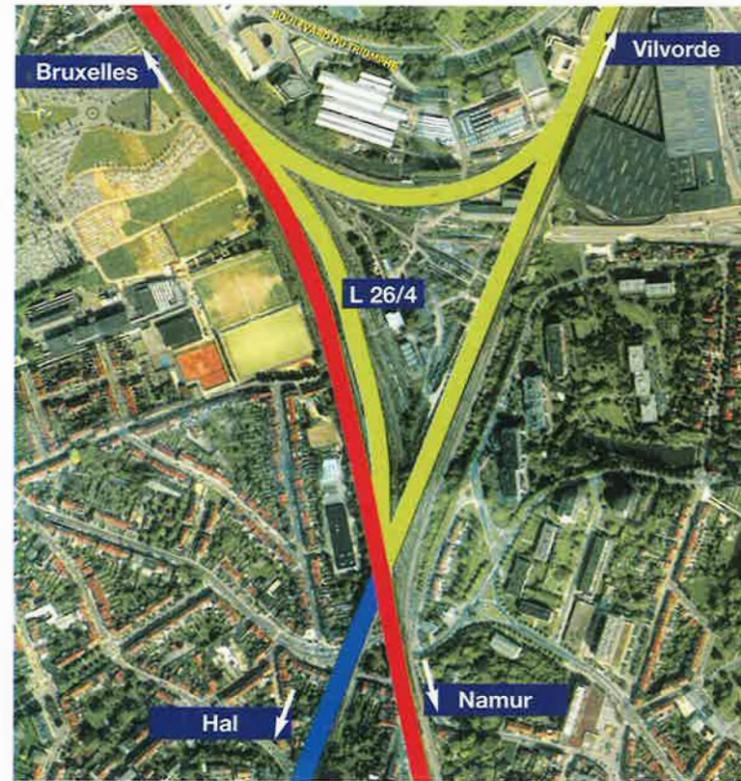
Le triangle d'Etterbeek est un nœud ferroviaire qui permet le croisement de la ligne 161 (Bruxelles - Namur) et de la ligne 26 (Hal - Vilvorde). Afin d'améliorer la fluidité du trafic entre ces 2 lignes, Infrabel va procéder au réaménagement partiel du triangle d'Etterbeek. Ces travaux, qui commenceront en 2005 pour s'achever en 2010, permettront notamment aux voyageurs de bénéficier d'une correspondance entre les lignes 161 et 26, grâce à la mise en service d'une nouvelle halte qui sera construite à hauteur de la place des Arcades.

A hauteur du triangle d'Etterbeek :

- La ligne 161 (Bruxelles - Namur) passera de 3 à 4 voies;
- La courbe de raccordement (L26/4) entre la ligne 161 vers Etterbeek et la ligne 26 vers Hal sera portée à 2 voies.

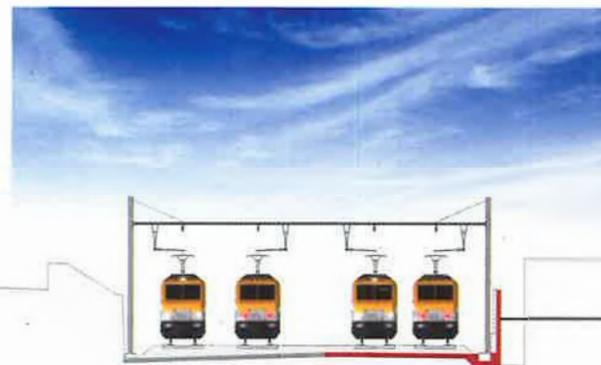
Photo aérienne: Urbis

Triangle d'Etterbeek



L'élargissement de la plate-forme ferroviaire

Coupe type d'une ligne mise à quatre voies



Mur antibruit



La mise à quatre voies de la ligne 161, entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman, implique le réaménagement de la plate-forme ferroviaire actuelle à partir du boulevard Général Jacques jusqu'à la rue du Sceptre ainsi que de la rue Belliard jusqu'à la chaussée d'Etterbeek.

La nouvelle plate-forme côté est, constituée d'une dalle en béton, sera clôturée par un mur antibruit servant par endroits de mur de soutènement.

Entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman, la ligne sera portée à 4 voies au lieu de 2 ou 3 actuellement.



Démolition du pont de l'avenue Rodin.

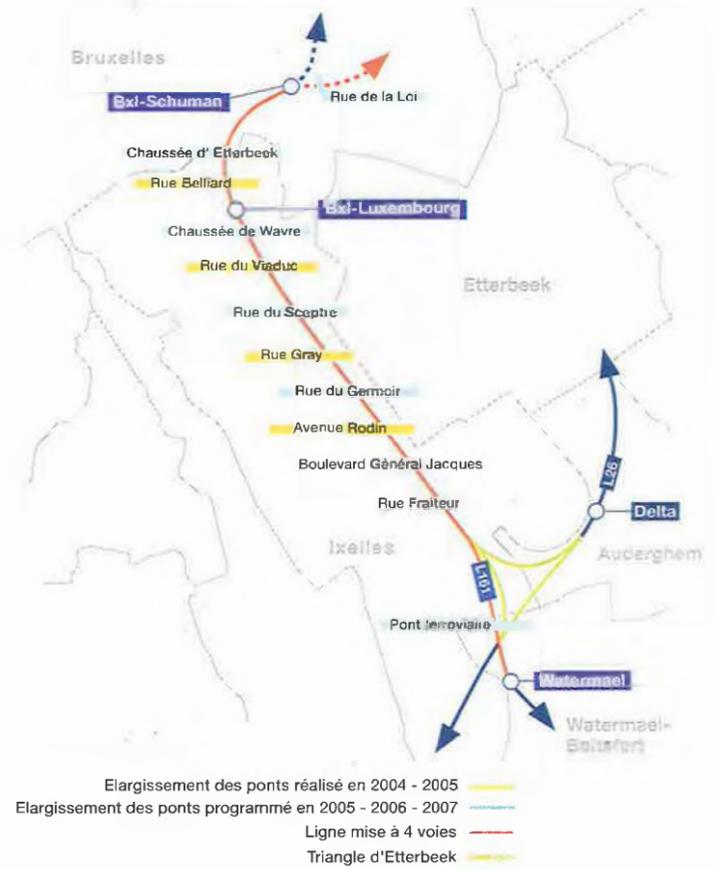


Une passerelle permet aux piétons et aux cyclistes de franchir la ligne de chemin de fer pendant la construction du nouveau pont de la rue du Viaduc.

L'élargissement des ponts

Puisque la ligne entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman doit être élargie, il faut aussi démolir et reconstruire ou réaménager la majorité des ponts qui enjambent les voies ferrées. La modernisation de ces ouvrages d'art contribuera directement à l'embellissement des quartiers concernés.

Depuis avril 2004, les premiers travaux d'élargissement et de reconstruction de trois de ces ponts sont en cours. Il s'agit des ponts de l'avenue Rodin, des rues Gray, et du Viaduc. En août 2004, les travaux de construction d'un nouveau tunnel sous la rue Belliard, parallèlement au tunnel existant, ont également débuté.



Travaux d'élargissement de la plate-forme ferroviaire le long de la rue des Deux Ponts.

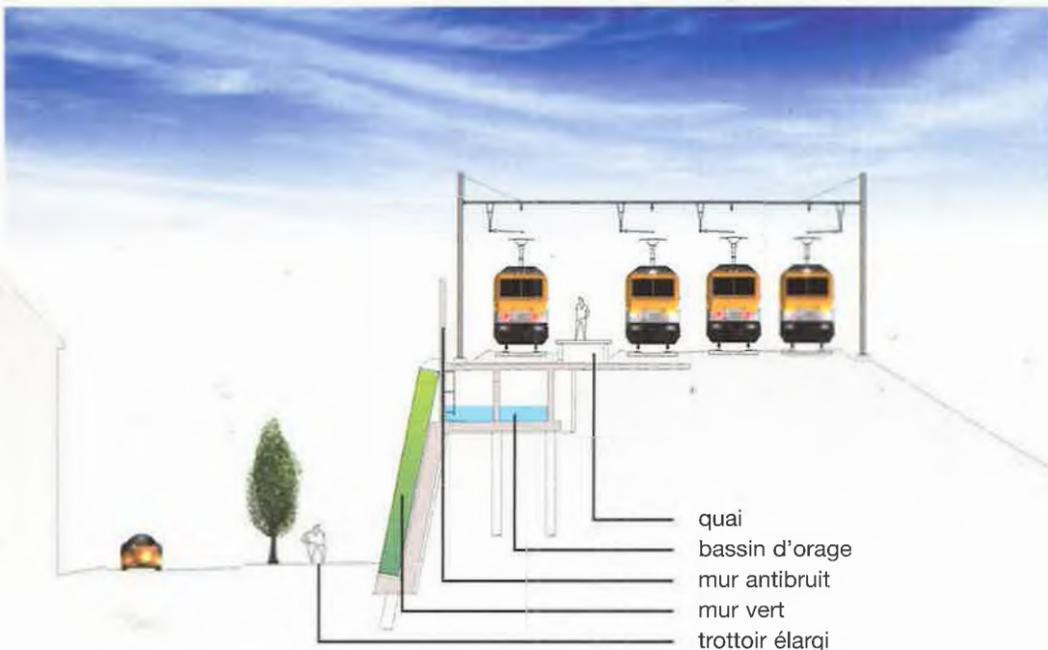
Un mur vert à la rue des Deux Ponts

Le long de la rue des Deux Ponts, l'élargissement de la plate-forme ferroviaire impliquera l'aménagement d'un mur vert grâce auquel un cadre verdoyant pourra être maintenu. Cette construction, constituée de cavités remplies de terre, sera recouverte de plantations. Dans le cadre de ces travaux, un bassin d'orage sera aménagé dans la nouvelle construction et le trottoir sera élargi.

A l'exception des travaux effectués à la rue des Deux Ponts, la mise à quatre voies de la ligne Watermael - Schuman aura très peu d'impacts visibles sur la ville.



Rue des Deux Ponts: coupe de la ligne mise à quatre voies



Deux nouvelles haltes à l'est de Bruxelles

Les habitants des quartiers d'Ixelles, d'Etterbeek et de Watermael-Boitsfort situés à proximité des lignes 161 (Bruxelles - Namur) et 26 (Hal - Vilvorde) bénéficieront d'une offre de transport en commun supplémentaire grâce à la mise en service de deux nouvelles haltes ferroviaires. La halte Arcades sera aménagée près de la gare de Watermael tandis que la halte Gerموir sera construite entre les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg.

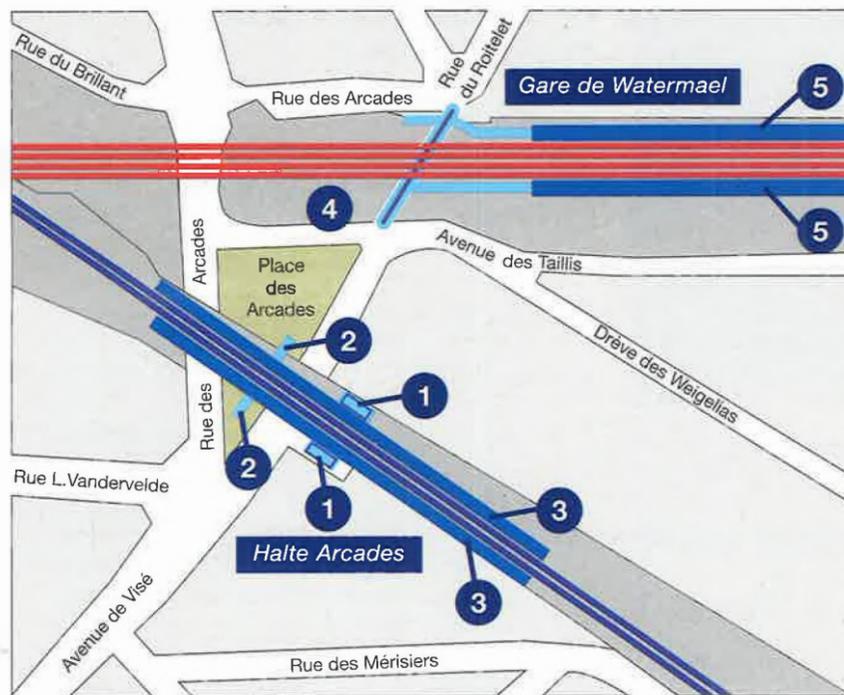
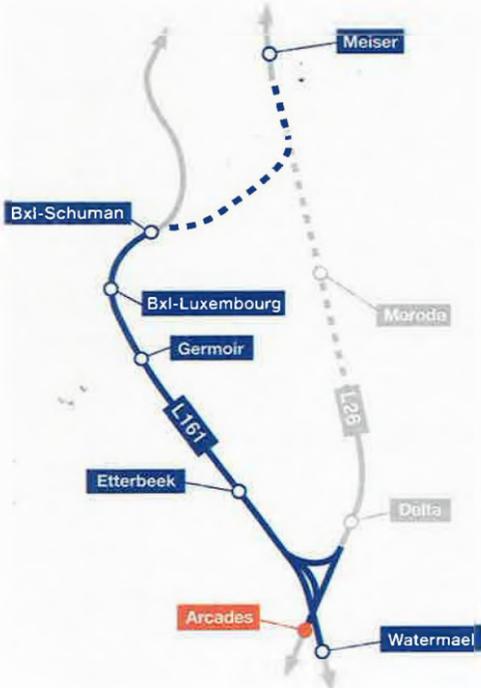
La halte Arcades

Cette nouvelle halte sera implantée sur la ligne 26 (Hal - Vilvorde), à hauteur de la place des Arcades. Grâce à l'aménagement d'un lien piétonnier avec la gare de Watermael, située à seulement 100 mètres de la station Arcades, les voyageurs profiteront de correspondances vers Ottignies/Nivelles et Wavre/Alost ainsi que vers Hal/Vilvorde et Grammont/Malines (voir page 16).

Les riverains auront aussi la possibilité d'emprunter la ligne 26 vers Uccle (la halte Vivier d'Oie qui sera créée prochainement, Saint-Job...) ou vers Schaerbeek et d'effectuer des correspondances avec le métro à Delta (ligne 1A) ou Mérode (lignes 1A et 1B).



La nouvelle halte Arcades sera construite à 100 mètres de la gare de Watermael. Un lien piétonnier reliera ces deux gares.



Halte Arcades (ligne 26)

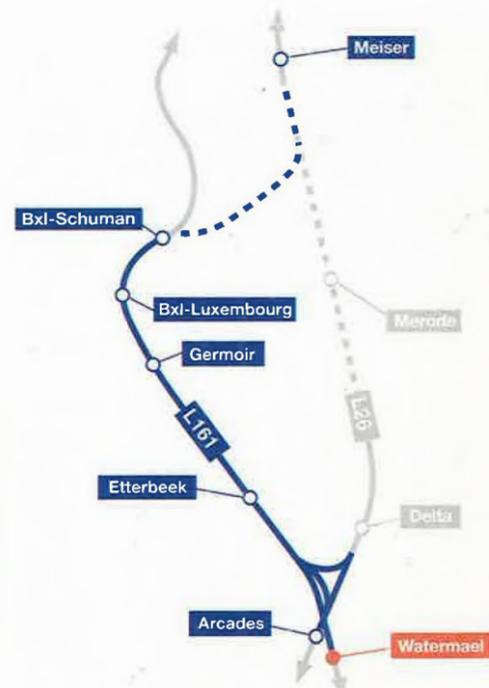
1. Ascenseurs
2. Escaliers fixes
3. Quais

Gare de Watermael (ligne 161)

4. Passage sous voies
5. Quais

Du nouveau aussi en gare de Watermael

Pour permettre aux voyageurs de rejoindre plus facilement la gare de Watermael, un passage sous voies sera construit entre les quais et la place Keym (rue du Roitelet).



RER: un accès facile pour tous

Les gares de Watermael, Arcades, Gerموir et de Bruxelles-Schuman seront équipées d'accès qui permettront d'accueillir les personnes à mobilité réduite et les cyclistes.





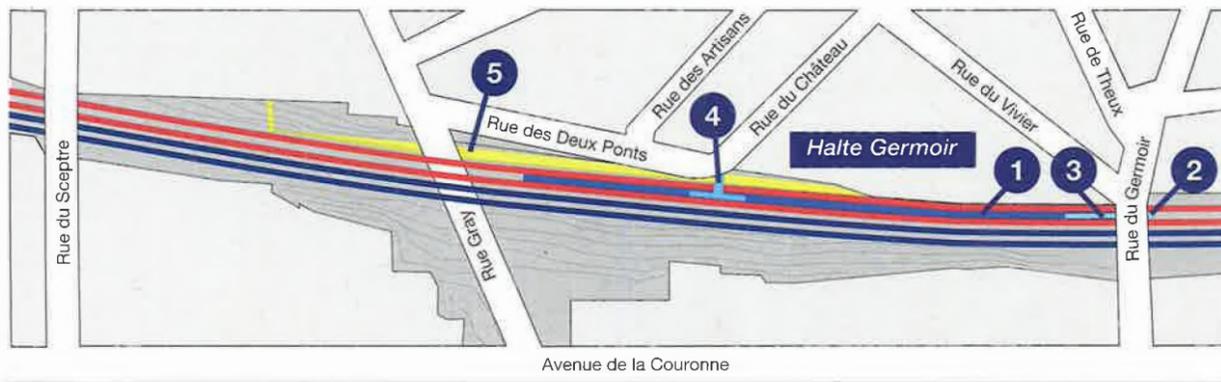
La halte Gerموir

Construite sur le pont du Gerموir, au point de passage des trams 81 et 82, cette nouvelle halte sera située à mi-chemin entre les gares d'Etterbeek et de Bruxelles-Luxembourg. Les voyageurs pourront également accéder à la future station via la rue des Deux Ponts. La desserte de la halte sera assurée par les relations RER Louvain-la-Neuve-Université - Nivelles et Louvain-la-Neuve-Université - Alost (voir page 16).

A Gerموir, les correspondances entre le train et le tram seront très faciles.

Halte Gerموir (ligne 161)

1. Nouveau quai
2. Ascenseur
3. Escalier fixe
4. Accès via la rue des Deux Ponts
5. Mur vert



Une passerelle pour piétons à Etterbeek

Une passerelle pour piétons et cyclistes sera construite au-dessus de la ligne 161 entre l'avenue de la Couronne et le boulevard de la Plaine. Cette passerelle permettra d'accéder facilement à la gare d'Etterbeek et assurera une liaison directe entre le site de la Plaine (VUB, ULB) et le quartier dit "de la petite Suisse", densément habité. Ce projet doit encore faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.





Bruxelles-Schuman: métamorphose d'une gare



Chaque jour, 8.000 voyageurs transitent par cette importante gare urbaine, située au cœur du quartier européen. On estime à 12.000 le nombre de personnes qui seront accueillies sur le site de Bruxelles-Schuman d'ici 2010.

Dans le cadre du projet RER, la gare et la station de métro de Bruxelles-Schuman vont être complètement réaménagées. En effet, cet important centre de communication se situera à l'entrée du futur tunnel Schuman-Josaphat qui reliera la ligne 161 (Bruxelles - Ottignies - Namur) à la ligne 26 (Hal - Vilvorde).

Le Groupe SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB et Beliris (Service Public Fédéral Mobilité et Transports) ont décidé de s'associer afin de développer un projet architectural conforme aux enjeux que représente ce nœud de communication. Ces futures installations, plus pratiques et plus lumineuses, permettront aux voyageurs d'effectuer des correspondances aisées entre le RER, le métro et les trains du service intérieur.

Niveau rue de la Loi



1 La nouvelle gare a été conçue comme un espace ouvert où pénètre la lumière du jour.



2 De part et d'autre du tunnel routier débouchant sur la rue de la Loi, des baies vitrées laisseront entrer la lumière à l'intérieur de la nouvelle gare.

Niveau gare SNCB et hall d'accueil



3 A l'intérieur de la gare, les voyageurs trouveront tout ce qu'ils peuvent attendre d'un centre de voyage moderne: services à la clientèle, commerces, espaces conviviaux...



4 Entre l'actuel site de Bruxelles-Schuman et les nouveaux quais aménagés à l'entrée du tunnel Schuman-Josaphat, les correspondances seront très faciles.

Niveau station de métro

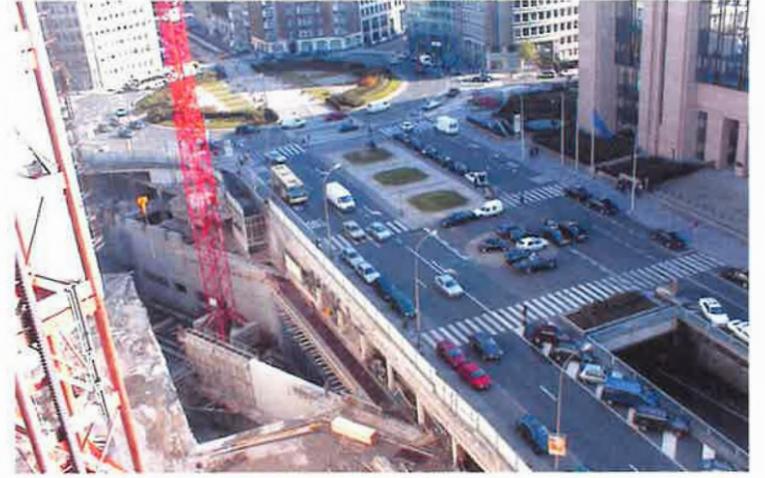


5 La station de métro Schuman fera l'objet d'une rénovation complète.

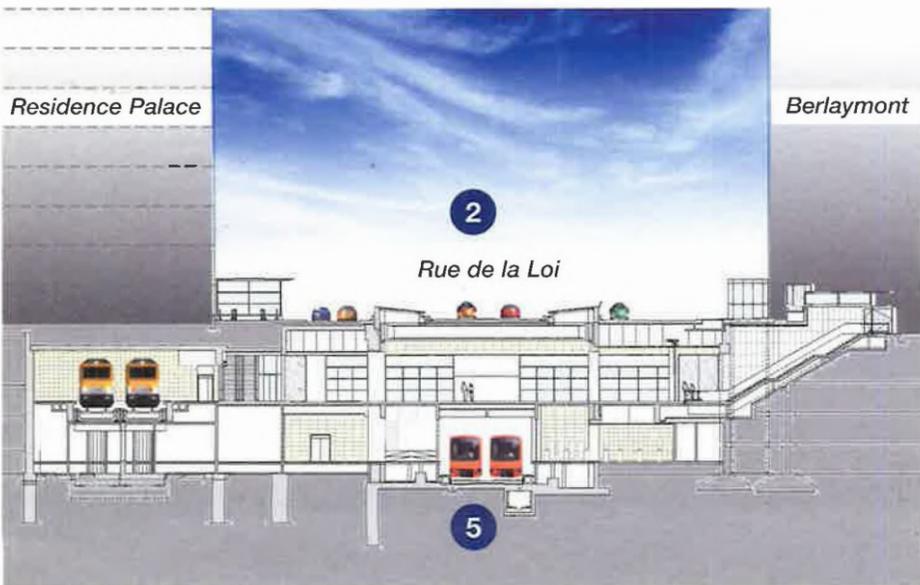


6 Croisement de la ligne 1 du métro avec la future ligne de chemin de fer passant dans le tunnel Schuman-Josaphat.

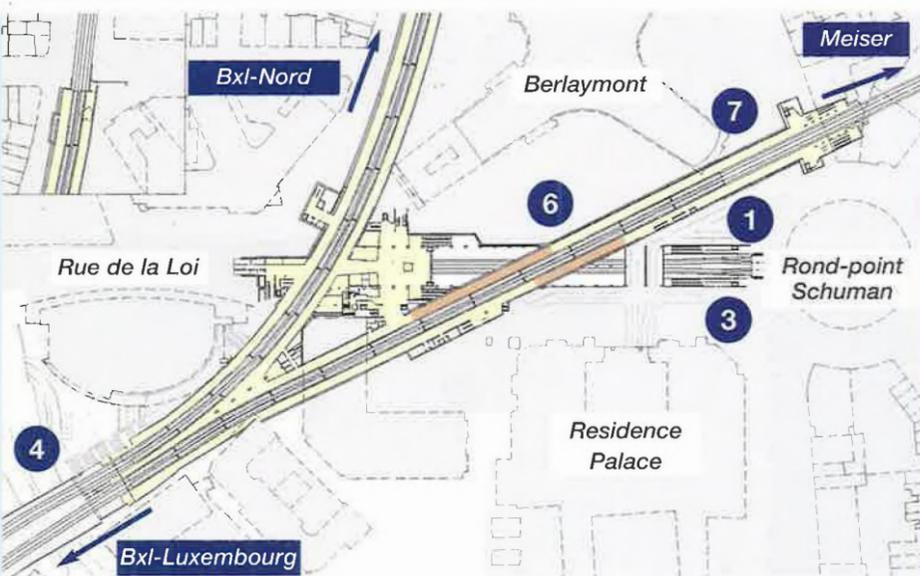
Illustrations : Bureau d'Etudes W.J. & M.C. Van Campenhout s.a. En collaboration avec AREP, France



7 Une partie de la nouvelle gare de Bruxelles-Schuman a déjà été construite sous le Berlaymont lors des travaux de rénovation de cet édifice.



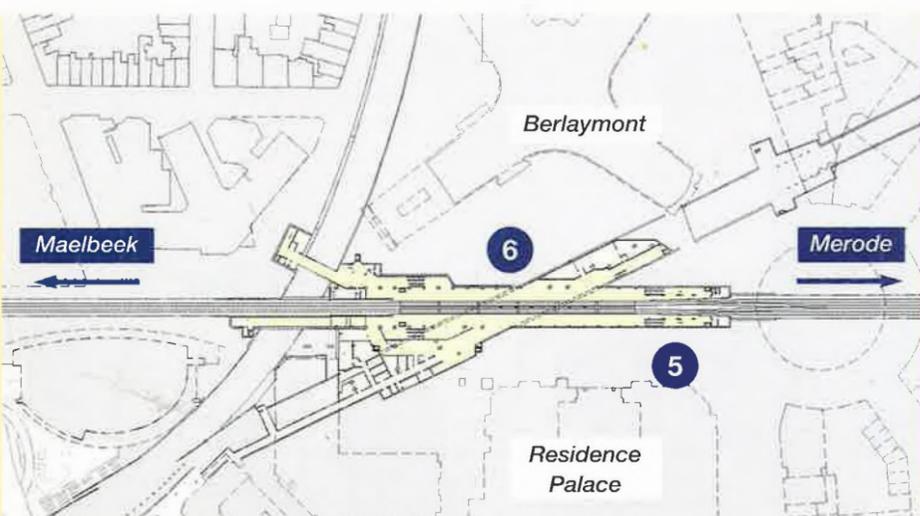
- Niveau rue de la Loi
- Niveau gare SNCB et hall d'accueil
- Niveau station de métro



Le site de Bruxelles-Schuman deviendra l'une des gares souterraines les plus importantes de la capitale. Il s'organisera en trois pôles étroitement intégrés:

- l'actuelle gare ferroviaire;
- la station de métro;
- une nouvelle gare qui sera aménagée à l'entrée du tunnel Schuman-Josaphat. Cette future gare sera implantée sous la rue de la Loi, à la fois au-dessus de la ligne 1 du métro et en dessous du tunnel routier débouchant à cet endroit sur la rue de la Loi. Une partie de cette gare a déjà été construite sous le Berlaymont lors des travaux de rénovation de cet édifice.

Le projet de transformation de la gare de Bruxelles-Schuman est toujours à l'étude et n'a pas encore fait l'objet d'une approbation définitive.



Grâce au projet RER, la gare de Bruxelles-Schuman sera en liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles. En 2012, treize minutes suffiront pour rejoindre directement l'aéroport (contre 32 minutes actuellement en transitant par Bruxelles-Nord).

La construction du tunnel Schuman-Josaphat

Des études environnementales réalisées à la demande des autorités régionales et fédérales démontrent que la solution la plus avantageuse pour augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires à l'est de Bruxelles, consiste à creuser un tunnel comprenant deux voies reliant la ligne Bruxelles - Ottignies (ligne 161), depuis la gare de Bruxelles-Schuman, à la ligne Hal - Vilvorde près de Meiser (ligne 26).

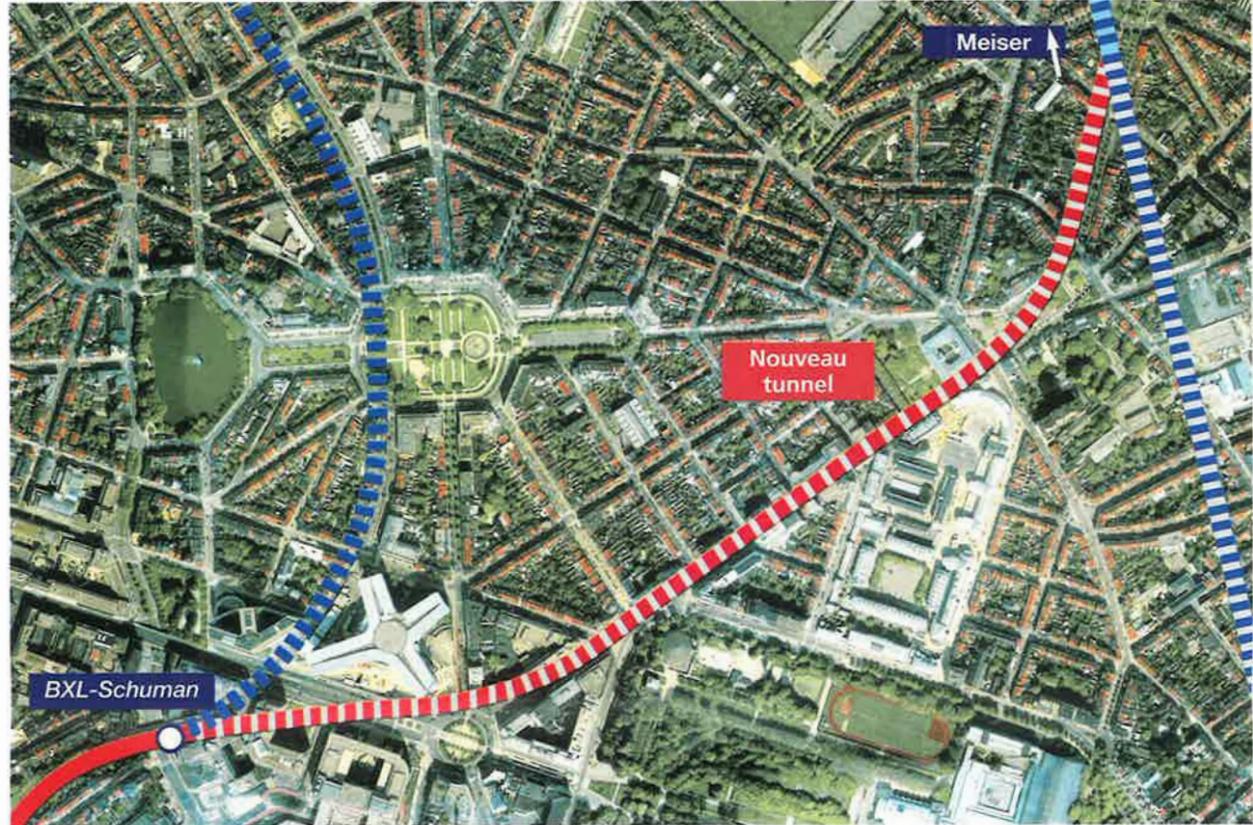
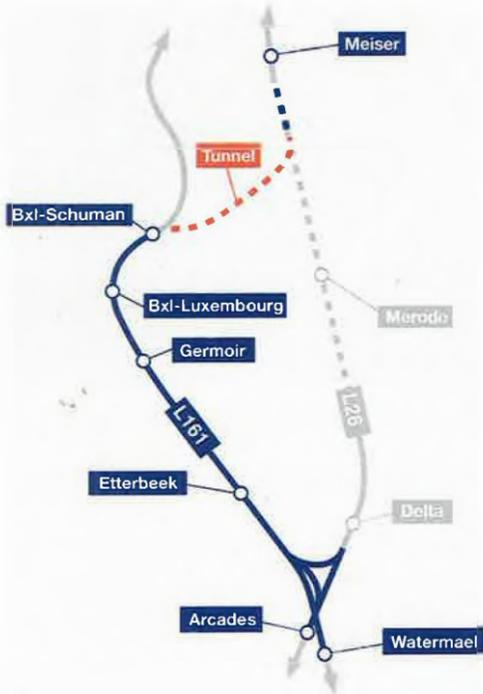


Photo aérienne: Urbis

D'une longueur de 1.250 mètres, cet ouvrage d'art, dont l'entrée se situera à proximité du Residence Palace, sera construit en dessous du tunnel routier de Cortenbergh. Son tracé passera ensuite sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky.



AVANT



APRES

A l'horizon 2012, les quais aménagés à l'entrée du tunnel Schuman-Josaphat permettront aux voyageurs d'accéder facilement à l'actuelle gare de Bruxelles-Schuman pour prendre d'autres trains en correspondance.



Avenue de Cortenbergh



Place de Jamblinne de Meux



Sous l'avenue de Cortenbergh

Sous l'avenue de Cortenbergh, le tunnel ferroviaire sera construit juste en dessous du tunnel routier. Les structures autoportantes de cet édifice permettent d'aménager le tunnel ferroviaire sous le tunnel routier, cela sans devoir démolir puis reconstruire ce dernier.



AVANT

Avenue de Cortenbergh

Tunnel routier

Tunnel ferroviaire



APRES

Sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky

Afin de réduire autant que possible les inconvénients liés à la construction du tunnel sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky, il a été d'emblée exclu d'ouvrir d'immenses tranchées dans le quartier. Le nouveau tunnel sera creusé en galerie souterraine.



La technique du creusement en galerie a été utilisée avec succès lors des travaux de la jonction souterraine passant sous la gare d'Anvers-Central.

Le raccordement du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat au tunnel de la ligne 26

A hauteur de l'avenue Plasky, le tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat sera raccordé à celui de la ligne 26. A cet endroit, l'exécution des travaux devra se faire au départ de la surface. Cela créera une zone de chantier située dans la berme centrale de l'avenue Plasky. C'est à l'intérieur de ce périmètre que seront creusés les puits d'accès aux galeries souterraines du tunnel. Une seconde zone de chantier plus réduite devra aussi être aménagée au coin de l'avenue E. Max pour le creusement d'un autre puits d'accès.

L'objectif de ces travaux consiste à poser une structure en béton armé autour du tunnel existant de la ligne 26 ainsi qu'à l'emplacement de son raccordement avec le nouveau tunnel.

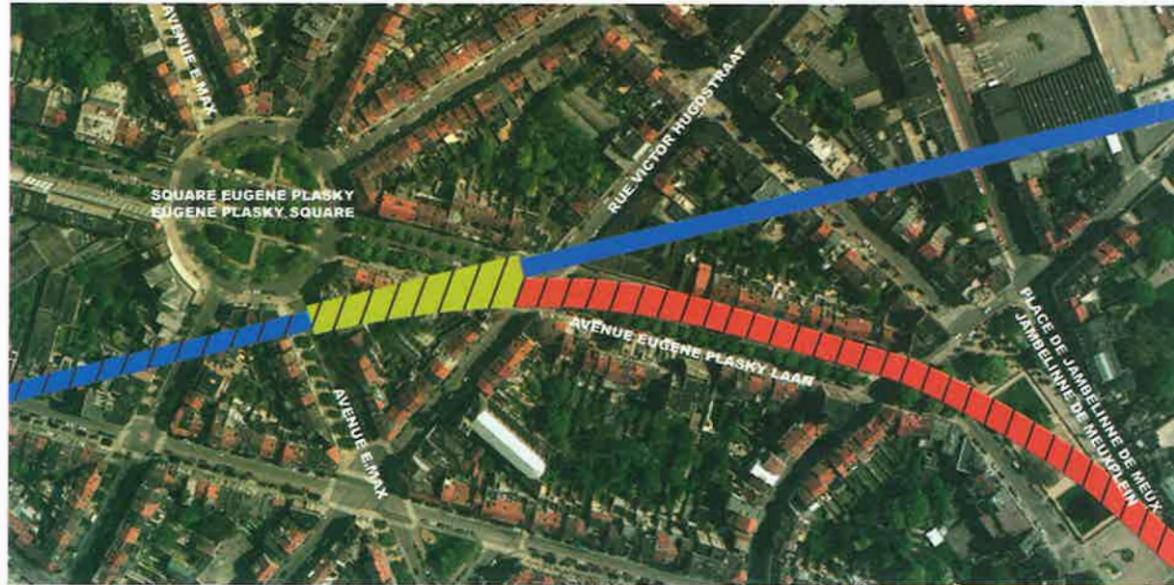
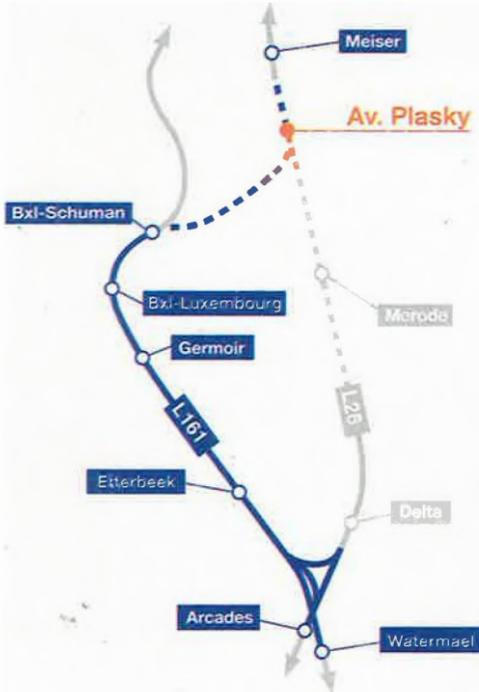
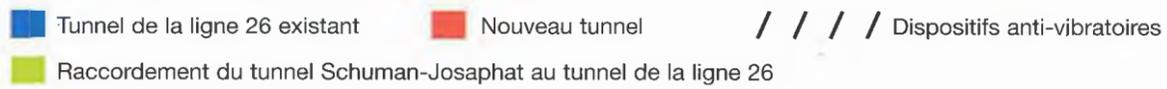
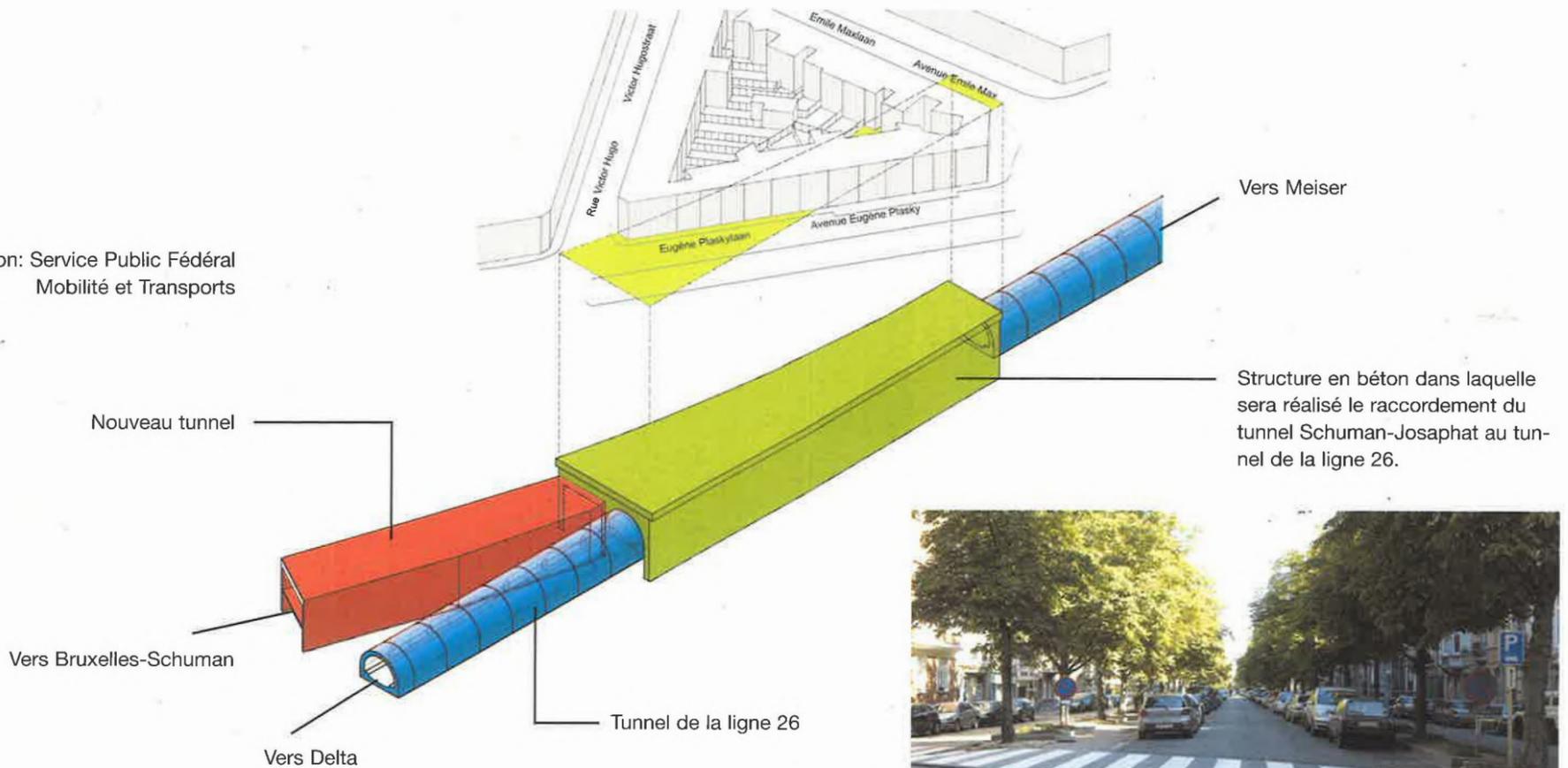


Photo aérienne: Urbis



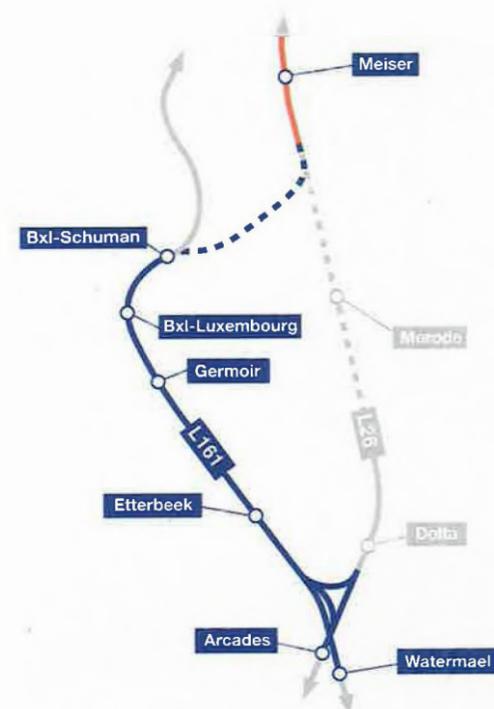
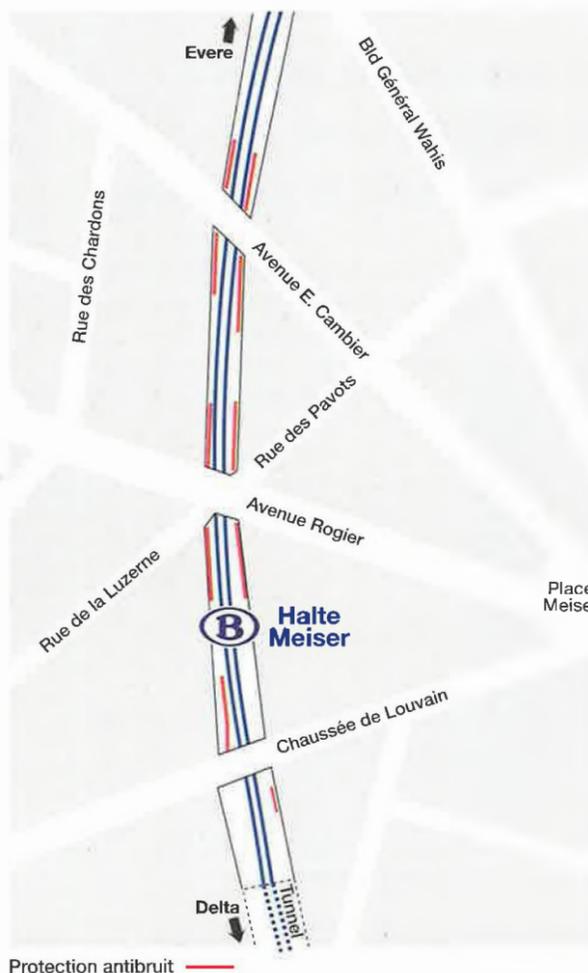
Une fois cette « boîte » en béton terminée, c'est sous sa protection qu'on pourra ensuite effectuer la démolition d'une partie du tunnel existant de la ligne 26 et construire le raccordement du futur tunnel Schuman-Josaphat.

Illustration: Service Public Fédéral Mobilité et Transports



Des murs antibruit à la sortie du tunnel de la ligne 26

Entre la sortie du tunnel de la ligne 26 et l'avenue E. Cambier, des murs antibruit protégeront les maisons situées à proximité des voies ferrées.



L'incidence des travaux sur la vie des riverains

Pour réduire autant que possible les nuisances provoquées par ces importants chantiers, les responsables de projet s'engagent:

- A informer les riverains préalablement à tous travaux susceptibles de porter atteinte à leur qualité de vie, en particulier les travaux de nuit.
- A limiter les travaux de nuit et de week-end au strict nécessaire, tout en garantissant la circulation des trains et la sécurité du personnel des différentes entreprises.
- A privilégier le transport ferroviaire pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux si cette solution n'entraîne pas une augmentation importante des délais, un accroissement des travaux nocturnes ou une perturbation de la circulation des trains. Ainsi, les éléments en béton préfabriqués nécessaires au renouvellement de certains ponts seront acheminés par train. Les terres évacuées du tunnel et les matériaux nécessaires à l'équipement de celui-ci seront également transportés par voie ferrée.
- A organiser le charroi de chantier routier en concertation avec les autorités régionales et communales compétentes de manière à le maintenir sur les grands axes. Ainsi, l'évacuation des terres du tronçon du tunnel ferroviaire à construire sous le tunnel routier de Cortenbergh se fera à partir d'un puits situé dans ce dernier, de manière à éviter de circuler en surface.
- A ne pas mettre simultanément hors service des ponts adjacents afin de maintenir une fluidité du trafic routier dans les quartiers concernés.



RER : le bruit et les vibrations mieux maîtrisés

Depuis de nombreuses années, les nuisances ferroviaires sont au cœur du débat sur l'amélioration des transports en commun à Bruxelles.

Lutte contre le bruit et les vibrations: le Groupe SNCB s'engage

Une convention générale a été établie entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB pour identifier les zones exposées au bruit et aux vibrations que provoque le trafic ferroviaire. Cette convention précise que le Groupe SNCB est tenu de prendre les mesures correctives adéquates aux endroits où les niveaux de bruit et de vibrations tolérés sont dépassés.

En ce qui concerne les travaux de la ligne Watermael - Schuman - Josaphat, une convention particulière, plus contraignante que



la convention générale a été établie. Si les mesures effectuées par l'Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE) démontrent que les seuils de bruit et de vibrations tolérés sont dépassés, le Groupe SNCB devra prendre des mesures complémentaires comme, par exemple, l'isolation acoustique des façades élevées.

En conclusion, le Groupe SNCB a pris un engagement de résultat en matière de bruit et de vibrations. Ce point constitue une des composantes essentielles du projet.



- Structure en béton
- Panneaux acoustiques
- Espace technique

Des lignes à la pointe du progrès

Grâce à l'évolution technologique, il est aujourd'hui possible de construire des lignes qui provoquent beaucoup moins de bruit et de vibrations qu'auparavant.

- Lors de la modernisation de lignes de chemin de fer, la construction de murs antibruit et l'aménagement sous les voies de dalles antivibratoires permettent de ramener le bruit et les vibrations à un niveau nettement moins élevé, en concordance avec les recommandations formulées dans les permis d'urbanisme.
- Avec l'adoption de la technique de rails soudés, le bruit saccadé provoqué par le passage des trains est désormais évité.

Tunnel Schuman-Josaphat



- Tabliers
- Appuis en caoutchouc
- Fondations indépendantes

Les aménagements antivibratoires prévus en tunnel

Dans le tunnel Schuman-Josaphat

Sur toute la longueur de cet ouvrage d'art, le support de voies sera complètement désolidarisé du tunnel proprement dit. Les voies seront aménagées sur de longs tabliers reposant eux-mêmes sur des fondations indépendantes du tunnel par l'intermédiaire d'appuis en caoutchouc. Cette technique permettra de limiter efficacement les vibrations provoquées par le passage des trains.

Tunnel de la ligne 26



-  Tabliers
-  Appuis en caoutchouc
-  Fondations indépendantes

Dans le tunnel de la ligne 26

Dans le tronçon du tunnel de la ligne 26 situé après le raccordement au tunnel Schuman-Josaphat, les voies seront également aménagées sur des tabliers reposant sur des fondations indépendantes du tunnel par l'intermédiaire d'appuis en caoutchouc.

Toutefois, pour des raisons techniques, les voies seront posées directement sur des tabliers sans ballast (pierres concassées).

Des trains moins bruyants

La nouvelle génération de trains qui circulera sur les lignes du RER provoquera, dans les mêmes conditions de vitesse, beaucoup moins de nuisances sonores qu'un train ancien.



Quelles sont les conséquences des travaux pour les biens privés ?

Combien d'expropriations ?

Au total, deux maisons et 1.100 m² de fonds de jardin concernant environ 35 parcelles cadastrales devront être expropriés. Les propriétaires d'un bien sous lequel passera le nouveau tunnel seront également indemnisés (expropriation du sous-sol). Ceci représente 1.500 m² et concerne une cinquantaine de propriétés.

Etat des lieux avant et après travaux

Avant le début des travaux, un état des lieux contradictoire est établi pour l'ensemble des immeubles situés (en tout ou en partie) à moins de 50 mètres de la ligne Watermael - Schuman - Josaphat.

Pendant les travaux, des mesures de **sécurité** très strictes et des **contrôles de stabilité continus** sont imposés aux entrepreneurs.

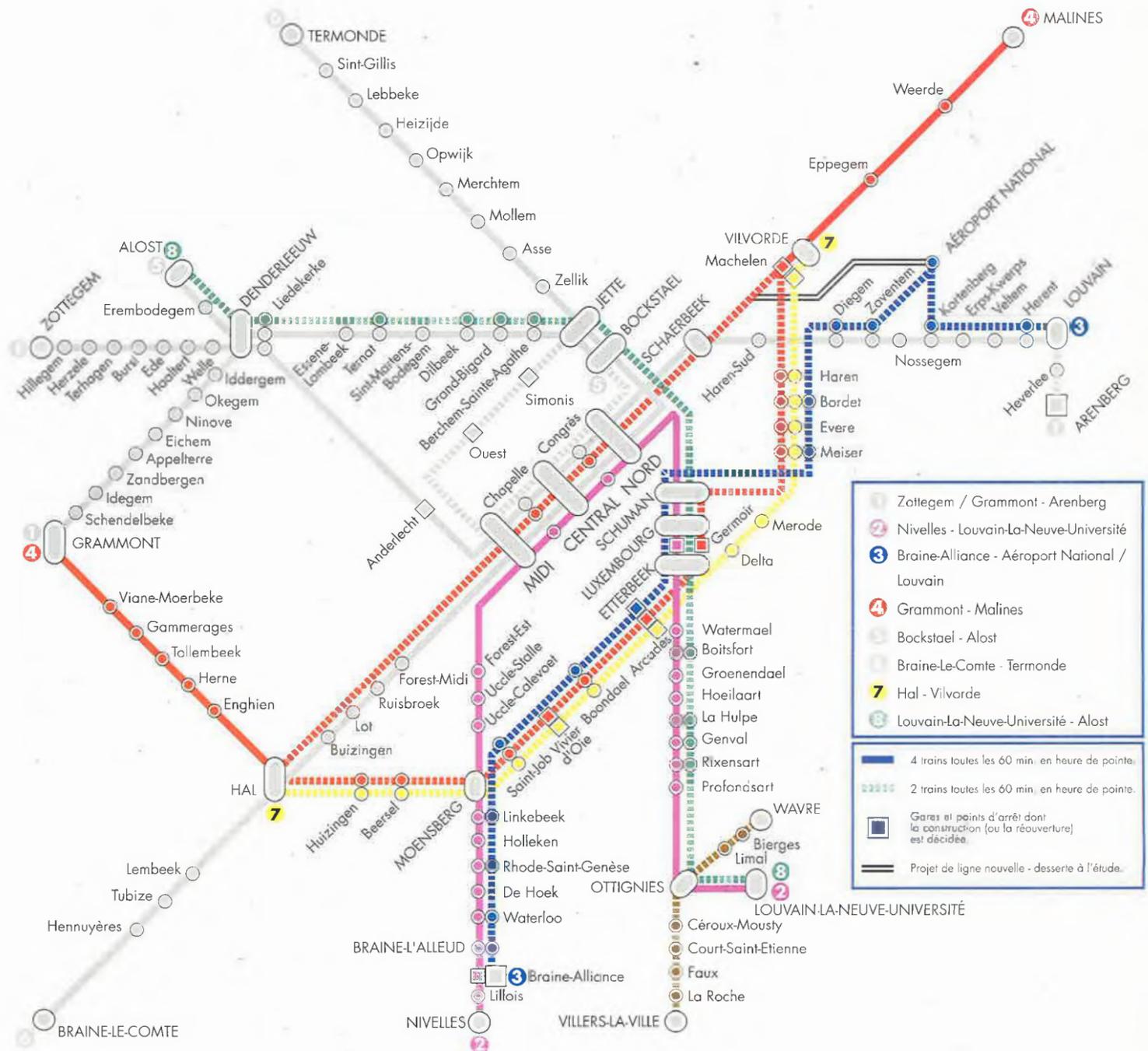
Après les travaux, des **états des lieux comparatifs** seront réalisés. Ils permettront d'établir d'éventuels constats de dégâts causés lors des chantiers. Ils pourront servir de référence en cas de litiges postérieurs à la mise en service de la ligne.



Le RER à l'horizon 2012

A l'horizon 2012, le RER sera composé de huit relations ferroviaires étroitement interconnectées et de lignes de bus destinées à desservir les zones où le train ne passe pas. Les différentes sociétés régionales de transport en commun - STIB, TEC et De Lijn - sont étroitement associées au développement du RER.

Les travaux entrepris dans le cadre du projet Watermael - Schuman - Josaphat sont indispensables pour mener à bien la construction du RER. Comme on le remarque sur cette carte, 5 des 8 relations du RER sont concernées par les travaux réalisés à l'est de Bruxelles. Les autres trains du service intérieur et les convois internationaux profiteront eux aussi de ces importants travaux d'infrastructure.



A l'horizon 2012, le volet ferroviaire du RER représentera :

- 640 trains par jour
- 575 km de lignes ferroviaires
- 130 gares et points d'arrêt
- 25 millions de voyageurs par an (contre 13 millions aujourd'hui).

Les lignes de bus exploitées par la STIB, le TEC ou De Lijn viendront compléter les liaisons ferroviaires du RER. Projet à l'étude pouvant encore être sujet à modifications.

Vous informer en permanence

Afin de vous accompagner lors de la construction de la ligne Watermael - Schuman - Josaphat, un service d'information se tient à votre disposition pour toutes vos questions relatives aux travaux.

Vous pouvez joindre ce service:

- par téléphone, au numéro gratuit 0800 95 488, accessible du lundi au vendredi durant les heures d'ouverture de bureau;
- par mail: infowsj@b-holding.be;
- par fax: 02 224 56 53.

Il est également possible de prendre rendez-vous pour une entrevue dans un de nos bureaux de chantier.

Sur les sites internet www.sncb.be et www.beliris.be, découvrez les pages consacrées au projet RER.



Ed. resp.: Jannie Haek
Rue de France, 52/54 - 1060 Bruxelles
Conception et coordination:
SNCB-Holding - Service Communication
Photos: Denis Moinil et Leo Goossenaerts
Lay-out: Bureau Design SNCB
Impression: SNCB