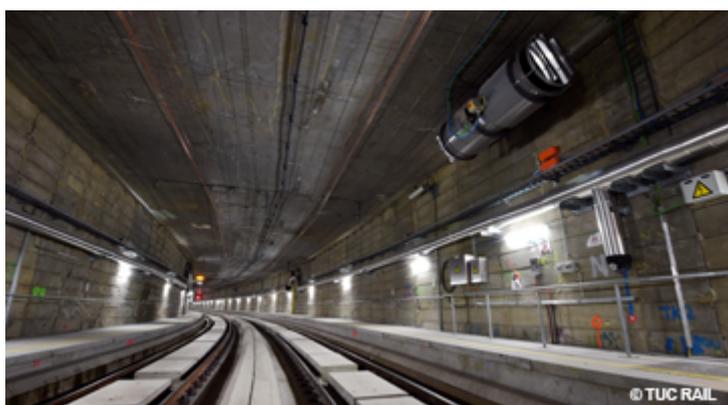




Liaison Watermael-Schuman-Josaphat à Bruxelles



TUC RAIL collabore activement à l'ensemble des phases du projet de la liaison Watermael-Schuman-Josaphat. Elle a participé plus particulièrement à deux phases importantes : la rénovation complète de la gare de Bruxelles-Schuman ainsi que l'équipement du tunnel Schuman-Josaphat. Ces travaux visaient à augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires entre Watermael et Schuman et à désengorger la Jonction Nord-Midi.

Pour construire les lignes du futur RER, il était nécessaire de faire passer la Ligne 161 (Bruxelles - Namur) de deux à quatre voies. Mais cela n'était pas réalisable entre Schuman et la gare de Bruxelles-Nord en raison du manque de place. Le choix du tracé des deux nouvelles voies au nord de Schuman - pour lequel TUC RAIL a limité au maximum les expropriations - a fait l'objet d'une étude d'incidence. Celle-ci a mis en évidence le meilleur tracé, notamment sur base de critères urbanistiques, environnementaux et économiques. Ce tracé a nécessité la construction d'un nouveau tunnel et la création d'un nouveau tronçon : la Ligne 161A (en rouge sur l'illustration ci-contre).

Cette nouvelle ligne a permis de :

- relier le pôle économique du quartier européen à la majorité des grandes villes du pays, sans emprunter la Jonction Nord-Midi (proche de la saturation) ;
- créer une liaison directe entre la gare de Bruxelles-Schuman et *Brussels Airport*, faisant gagner aux

voyageurs 19 précieuses minutes.

Parallèlement aux travaux du nouveau tunnel, la gare de Bruxelles-Schuman a été entièrement rénovée. Les travaux visaient à accueillir les quais de la nouvelle Ligne 161A, ce qui permet aux voyageurs de rejoindre la gare SNCB existante et le métro. Véritable pôle multimodal, la gare permet une meilleure accessibilité et une meilleure correspondance vers les différents modes de transport en commun. Les travaux ont nécessité la fermeture du tunnel routier de la rue de la Loi. Cette fermeture, survenue à l'été 2012, a pu être limitée à trois mois et les travaux ont été réalisés tout en maintenant l'exploitation du métro et des trains.

La nouvelle liaison Watermael-Schuman-Josaphat répond aux plus hautes exigences en matière de sécurité des voyageurs mais aussi en matière d'isolation sonore et vibratoire. Dans le cadre de la demande de permis de bâtir du tunnel, TUC RAIL a en effet réalisé plusieurs mesures acoustiques qui ont mis en évidence la nécessité d'implémenter des dispositifs réduisant les nuisances sonores et vibratoires. Des murs anti-bruit ont donc été placés afin de limiter ces nuisances. Par ailleurs, les voies ont été posées sur un dispositif constitué d'une dalle-rail et de matelas antivibratoires (voir schéma ci-dessous) qui absorbent les vibrations et réduisent ainsi les nuisances qui peuvent être causées par le trafic ferroviaire.

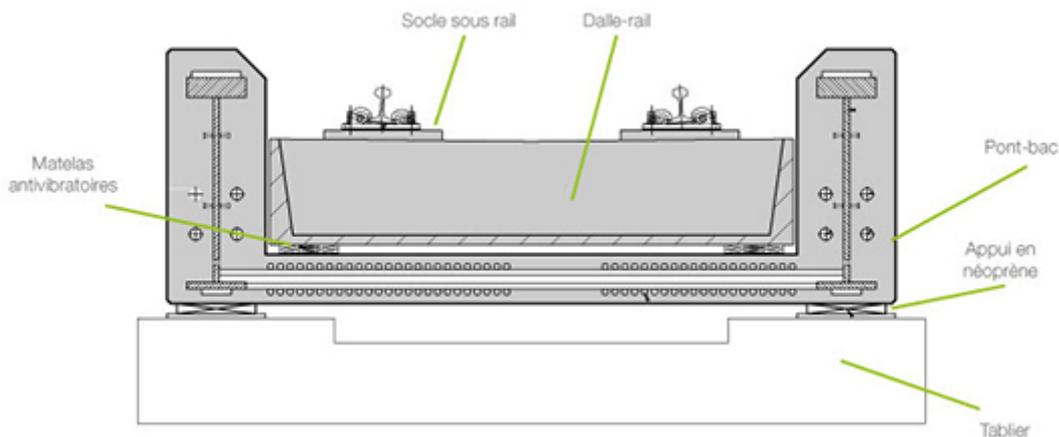


Schéma d'un pont-bac

Les tâches de TUC RAIL ont été définies comme suit :

- le Project Management de l'ensemble de la liaison ;
- les études liées au projet ;
- la gestion de chantier pour la plupart des travaux, en collaboration avec Beliris.

Plus concrètement, il s'agit de :

- la mise à quatre voies de la Ligne 161 (Bruxelles - Namur) entre Watermael et Schuman ;
- la création de deux nouvelles haltes : Gerموir et Arcades ;
- l'équipement du nouveau tunnel Schuman-Josaphat ;
- le réaménagement de la gare de Schuman avec la nouvelle Ligne 161A et la création d'un pôle multimodal dans lequel les gares SNCB et STIB seront interconnectées.

Différents acteurs interviennent ou sont intervenus dans ce projet :

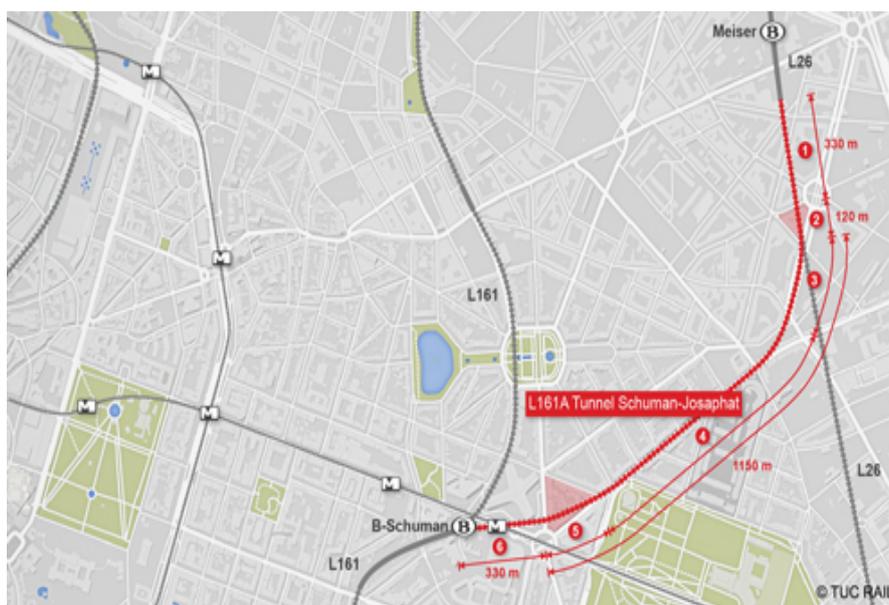
- la maîtrise d'ouvrage est assurée par TUC RAIL pour le compte d'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en Belgique ;
- la maîtrise des travaux de la gare et du tunnel Schuman-Josaphat a été assurée par Beliris ;

- les études de la gare ont été réalisées par le bureau d'architecture Van Campenhout, à l'exception de la partie génie civil qui a été étudiée par TUC RAIL.
- l'étude de la structure du tunnel a, quant à elle, été assurée par différents bureaux d'études privés tels que SGI Consulting, Bagon Ingénieurs-Conseils, Maunsell et Grontmij.
- la construction des ponts-bacs, la pose des voies et les équipements des voies et du tunnel ont été suivis par TUC RAIL.

Les travaux ont démarré en 2008 et la liaison est opérationnelle depuis avril 2016.

Infrabel a réalisé un reportage sur la construction du tunnel Schuman-Josaphat. Découvrez-le en cliquant [ici](#).

Cliquez [ici](#) pour découvrir le tunnel Schuman-Josaphat en images.



[Cliquez pour agrandir](#)