

Carrefour Reyers

Démolition et reconstruction des rampes d'accès et rétrécissement des trémies des tunnels

Boulevard Auguste Reyers 100 à Schaerbeek

Mission complète de stabilité

Maître de l'ouvrage
BMB / DGE - Direction d'entretien et gestion des voiries et infrastructures

Coût des travaux
9,3 Mio € htva

Études
2015 - 2017

Réalisation
2016 - 2017

GC



Dans le cadre du projet Reyers, un rapport d'inspection du tunnel a été établi après la démolition du viaduc. Obsolète et endommagé sont les principaux adjectifs utilisés dans ce rapport. Après une procédure de placement lancée en 2016, Bgroup-Greisch avec BAM Contractors - De Meuter a remporté le contrat de conception-construction.

Le bureau Greisch s'est vu confier l'étude de stabilité, mais l'équipe a rapidement pris en charge l'étude complète du gros œuvre, y compris les travaux de démolition.

Fin janvier 2018, après un an d'études, le réaménagement de l'échangeur de Reyers a débuté. Il s'agit de la rénovation de quatre des six tunnels et de la station de métro Diamant.

En raison de problèmes de dégradation du béton, la dalle de toit de chaque tunnel est démolie et reconstruite. En outre, les quatre tubes du tunnel sont réduits à une seule voie afin d'élargir la surface de la route en surface et d'optimiser ainsi le réaménagement du nouveau boulevard urbain. La rénovation permet également de se conformer aux nouvelles normes Eurocode en vigueur.

Cette rénovation en profondeur des tunnels vise également à les rendre plus sûrs, notamment par l'installation d'un système de ventilation plus efficace. Une nouvelle insonorisation limite les nuisances sonores et un nouvel éclairage LED améliore la visibilité et l'esthétique des artères, avec une consommation d'énergie réduite.

Le phasage des travaux de construction a permis d'éviter la

fermeture simultanée des quatre tunnels. La rénovation a débuté par la liaison E40-Meiser. Une fois la phase de démolition commencée, les travaux dans les trois autres tunnels ont été effectués zone par zone afin de minimiser les perturbations du trafic en surface.

Les déviations étaient adaptées aux phases du chantier. Il était toujours possible de se rendre dans le quartier du boulevard Reyers par les transports publics. Une passerelle temporaire avait été installée pour les piétons avec les aménagements nécessaires pour les personnes handicapées.

Conception, étude de démolition (y compris les techniques innovantes d'hydro démolition), étude de la stabilité des murs pendant les phases de construction..., toutes les compétences en géotechnique et en génie civil du bureau Greisch ont été mobilisées pour ce projet.

Lors de la démolition, un système de butons ou de tirants d'ancrage a été utilisé pour contrebalancer la pression du sol sur les parois des tunnels. La stabilité des bâtiments voisins a été soigneusement contrôlée.

Le système d'évacuation des eaux de pluie a été entièrement revu pour éviter les problèmes d'infiltration d'eau.

Près de 7850 m² de dalle de béton pour le toit du tunnel ont été coulés sur place sur des coffrages traditionnels. Les dalles ont une hauteur variable, de 65 cm à 125 cm, permettant des portées allant jusqu'à 18 m.