



ÉCHANGEUR en DIAMANT

MONT-SAINT-GUIBERT



DOSSIER DE PRESSE

INAUGURATION
2 OCTOBRE 2026





La Wallonie est dotée de son tout premier échangeur en diamant ! Après trois années de travaux, ce colossal chantier d'aménagement du carrefour N4-N25-E411/A4 en échangeur en diamant de Mont-Saint-Guibert touche à sa fin. D'ici une quinzaine de jours, les aménagements routiers, déjà majoritairement accessibles depuis cet été, seront totalement achevés. Ces infrastructures d'envergure, qui représentent un budget total de €35 millions HTVA, fluidifient le trafic en réorganisant les flux de circulation et en créant des connexions directes entre les bretelles de l'autoroute E411/A4 et la N25. Cette nouvelle réalisation qu'emprunteront plus de 70.000 véhicules tous les jours sera bénéfique en termes de sécurité routière et doit soulager plus globalement la mobilité sur l'ensemble du Brabant wallon en désengorgeant les échangeurs voisins. Elle intègre par ailleurs les modes actifs et incite au covoiturage : son parking, d'une capacité de 145 places, a été ouvert ce 2 octobre. Elle est enfin un atout incontestable pour accompagner le développement économique du Brabant wallon.

I. VIDÉOS ET PHOTOS

Découvrez via ces liens :

- [Une vidéo timelapse des travaux](#) ©SOFICO
- [Une projection vidéo 3D reprenant les grands principes de circulation du nouvel échangeur](#) ©SOFICO
- [Une vidéo des travaux – mai 2025](#) ©SOFICO
- [Un dossier photos des travaux – mai 2025](#) ©SOFICO
- [Une vidéo du nouvel échangeur – septembre 2026](#) ©SPW-A.POULIN/SOFICO
- [Un dossier photos du nouvel échangeur – août-septembre 2026](#) ©SPW-A.POULIN/SOFICO
- [Le plan des réalisations](#) ©SOFICO



© SPWI – A. POULIN



II. HISTORIQUE ET CONSTATS



Vue de 1971



Vue de 1994

Dans les années 80, un axe ouest-est, permettant de connecter Nivelles à Corroy-le-Grand est construit perpendiculairement à la N4, qui relie Louvain-La-Neuve à Corbaix. Un carrefour est donc créé, en marge de l'autoroute E411/A4 et de son échangeur n°9 « Corroy-le-Grand », régulé à l'époque par des feux de signalisation.

Dans les années 90, à la suite de l'évolution du trafic, ces feux seront remplacés par un giratoire. Le scénario d'une trémie est déjà évoqué à l'époque mais non concrétisé.

On constatait avant travaux que la **hiérarchisation** du réseau s'avérait peu claire, puisqu'on y rencontrait autoroute, nationales, accès au Parc scientifique et voiries communales.

Aux heures de pointe, on observait une **saturation du trafic au niveau du carrefour N4-N25-E411/A4**, ce qui engendrait des **remontées de file** sur tous les axes et régulièrement, sur l'autoroute elle-même.

À l'heure de pointe, sur les 1500 usagers arrivant au carrefour N4-N25 depuis l'autoroute, la moitié souhaite rejoindre la N25 vers Nivelles.

Dans le sens contraire, sur les 2400 usagers venant de Nivelles, la moitié souhaite rejoindre l'autoroute.

En résumé, sur l'axe est-ouest, la moitié des usagers arrivant au carrefour veut effectuer un « tout droit ».

D'après les calculs, la réalisation d'un passage inférieur pour permettre ce mouvement doit capter entre 1200 et 1400 véhicules par heure de pointe dans chaque sens. Ce chiffre intègre des usagers empruntant actuellement de itinéraires alternatifs.

Certains mouvements devaient être **sécurisés** (sortie du Parc scientifique - Zone Fleming, vire-à-gauche en sortant de l'autoroute vers Corroy, traversées cyclables...).

Enfin, un **tronçon cyclable était manquant** au niveau de la N25a.



III. OBJECTIFS

Le projet vise à mieux **hiérarchiser** le réseau.

Il **améliore la fluidité du trafic** dans cette zone notamment en **réorganisant les flux de circulation** et en créant des **connexions directes** entre les bretelles de l'autoroute et la N25/Nivelles.

Supprimer des croisements est également bénéfique pour la **sécurité routière**, ce qui évitera également des remontées de files sur l'E411/A4.

Ce projet soulage également les **échangeurs voisins** et contribue à une mobilité plus fluide sur **l'ensemble du Brabant wallon**.

Au regard du développement économique dans ce secteur, un aménagement conséquent était nécessaire, tout en tenant compte de la sécurité des **modes actifs** et en permettant le **covoiturage**.

IV. LE PREMIER « DIAMANT » DE WALLONIE

Ce type d'aménagement doit son nom à sa forme en losange et est particulièrement adapté aux configurations qui présentent des « tourne-à-gauche » à faciliter, lorsqu'un carrefour comprend un axe majeur que de nombreux usagers veulent connecter.

Grâce à une double trémie et au système de carrefours à feux synchronisés en surface, cette infrastructure permet de fluidifier la circulation. Elle **rend possible le passage simultané de différents flux, en les synchronisant**, ce que ne permet pas un carrefour à feux classiques ou un giratoire : les **flux de vire-à-gauche sont menés sans conflit, en même temps**.

Les phases de ces feux sont réglées en fonction du trafic préenregistré, en fonction du moment de la journée. Des ajustements seront encore réalisés en octobre. Actuellement, la présence d'usagers, vélos comme voitures, est détectée à l'aide de capteurs qui permettent de prolonger certaines phases de feux afin de faciliter au maximum la traversée du carrefour. Par la suite, il pourra être envisagé de prioriser certains types de véhicules comme les bus.



Du point de vue de la sécurité, un échangeur en **diamant** **divise par deux le risque de points de conflits entre usagers** par rapport à un échangeur classique autoroutier.



© SPW – A POULIN

V. DESCRIPTION GLOBALE DES RÉALISATIONS

Débuté le 4 septembre 2023, ce vaste chantier a permis de réaménager l'échangeur autoroutier n°9 « Corroy-le-Grand » en lui faisant englober l'ancien giratoire dit « de la planche à voile » (N4-N25), afin d'y fluidifier et d'y sécuriser la circulation. Concrètement, il a consisté à :

- Remplacer l'ancien rond-point de Corroy-le-Grand (N4-N25) par **un carrefour dit « en diamant »** qui permet une meilleure intégration des différents flux. Ce type d'aménagement est particulièrement adapté pour faciliter la connexion de la N4 aux axes structurants (E411/A4 et N25). Il comprend **une double trémie** sous les voies de la N4 et un système de feux en surface ;
- Réaliser **une trémie** en sortie de l'autoroute E411/A4 en venant de Bruxelles pour connecter directement l'échangeur en diamant ;



- Adoucir, pour davantage de sécurité, le **tracé de la bretelle** connectant le « diamant » vers l'E411/A4 en direction de Namur ;
- Réhabiliter le **pont de l'échangeur** surplombant l'E411/A4 (étanchéité, tablier, trottoir) et y intégrer une piste cyclable bidirectionnelle ;
- Réaménager, sécuriser et compléter les **liaisons cyclables** entre Mont-Saint-Guibert, la N4 et Corroy-le-Grand. D'est en ouest, une piste bidirectionnelle a été créée, du nord au sud, les pistes restent unidirectionnelles ;
- Créer dans ce nœud (auto)routier un **parking de covoiturage** de 145 places, dont 4 destinées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Il a été ouvert ce 2 octobre aux usagers, marquant l'aboutissement de ces travaux ;
- Réaliser des **merlons antibruit le long** de l'E411/A4, à hauteur de Louvrange, valorisant ainsi les matériaux issus du chantier ;
- Réaliser des **aménagements paysagers** (à venir cet automne) : alignements d'arbres au sud de la N25a, arbres et végétations implantés au niveau du parking de covoiturage, intégration paysagère de la double trémie.



© SOFICO

À NOTER - Si la partie « diamant » est pleinement fonctionnelle, une **quinzaine de jours** seront cependant encore nécessaires pour que les derniers **aménagements routiers** soient finalisés au carrefour de la rue Granbonpré et de la **N25a**, ce qui a pour conséquence de modifier encore les conditions de circulation à hauteur de l'échangeur, afin de conserver une connexion vers Chaumont-Gistoux. Concrètement :

- La bretelle de sortie depuis Namur est en mode dégradé (une seule voie est disponible en passant par les feux destinés à rejoindre les voiries locales). Le réglage des feux donne actuellement une priorité à la sortie de l'autoroute pour éviter les remontées de files sur l'E411/A4 ;
- Depuis l'autoroute E411/A4 et depuis Chaumont-Gistoux, les usagers peuvent uniquement se diriger vers le diamant en surface et la double



trémie, pas de connexion possible à ce stade vers les voiries locales /rue Granbonpré ;

- L'accès depuis Chaumont-Gistoux n'est pas actuellement en configuration finale, seul un accès vers la rue Granbonpré et le diamant en surface seront possibles, pas directement vers la double trémie en direction de Nivelles, comme actuellement.

VI. LE CHANTIER EN QUELQUES CHIFFRES

TERRASSEMENTS

- + 140.000 m³ de déblais

ASPHALTE

- + 35.000 tonnes d'asphalte

RECYCLAGE

- + 100.000 tonnes de matériaux recyclés (béton et tarmac)

BÉTON & INFRASTRUCTURES

- 18.000 m d'éléments linéaires
- 8.000 m² de pistes cyclables

ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES

- 25 km de gaines pour les différents équipements (éclairage, tricolores, caméras, comptages, traversées d'impétrants, ...)

ÉGOUTTAGE

- + 10.000 m de réseaux d'égouttage réalisés

TRAFFIC MANAGEMENT

- + 300 panneaux définitifs de signalisation posés
- Pendant travaux, + 2 000 balises et préavis de chantier
- + 3.800 m de glissières installées

ÉNERGIES & RÉSEAUX SOUTERRAINS

- + 4 km de réseaux déplacés (HT • BT • Fibre optique • Gaz • Téléphone)



© SOFICO

VII. FOCUS SUR LES DEUX TRÉMIES DU DIAMANT

1. Présentation de la double trémie – 2 infrastructures ovoïdes érigées à l'intersection des nationales :

La réalisation de la double trémie a débuté en **mai 2024**. Elle a été mise en service le **18 février dernier**.

Elle passe sous la N4 et permet d'accueillir **une voie par sens de la N25**, avec une bande d'arrêt d'urgence par sens. Elle constitue une connexion directe entre Nivelles et l'autoroute E411/A4 en-dessous du « carrefour en diamant » et est dotée de feux en surface.

D'une **largeur de 26 mètres** et d'une **longueur totale de 122 mètres**, elle est composée de **2 parties couvertes de 25 et 29 mètres** (d'où le nom de « double trémie »), séparées par un puits de lumière.



© SPW – A. POULIN

En quelques chiffres :

- Au total, l'infrastructure aura nécessité les **2/3 des terrassements (déblais excédentaires)** du chantier, soit environ **70.000 m³** qui ont servi à la création de merlons anti-bruit le long de la E411 à Wavre ;
- Quantité d'**acier de ferrailage** : **+ de 1.000 tonnes** ;
- m³ de **béton** : **5.400 m³** soit 13.500 tonnes ;
- **Poids de la voûte** d'une infrastructure ovoïde (plafond) : **+ de 2.000 tonnes**.

Résumé des opérations réalisées :

- De mai 2024 à septembre 2024 : Réalisation des terrassements et pose de l'égouttage ;
- De septembre 2024 à mai 2025 :
 - Réalisation de la dalle de fond (ferrailage, bétonnage) ;
 - Pose des murs verticaux puis placement d'un coffrage courbe pour réaliser les parois latérales (ferrailage et bétonnage) sur la première infrastructure ovoïde ;
 - Pose d'un plancher et d'une forêt d'étaçons pour réaliser le plafond de la première infrastructure ovoïde (ferrailage et bétonnage). Achèvement de la structure de la première infrastructure ovoïde. Au niveau de la seconde, préparatifs pour le bétonnage de la toiture ;



- De mai 2025 à février 2026 :
 - Finalisation de la structure de la seconde infrastructure ovoïde ;
 - Remblais des infrastructures ovoïdes pour poursuivre le chantier du diamant en surface ;
 - Réalisation de la structure routière de la trémie ;
 - Pose des équipements dans l'ouvrage (éclairage).

2. Présentation de la trémie connectant l'E411/A4 depuis Bruxelles au carrefour en diamant :

Sa réalisation a débuté en **mai 2024**. Elle est ouverte à la circulation depuis le 9 janvier dernier.

D'une **longueur totale de 230 mètres**, elle présente une **partie couverte de 61 mètres**, une **largeur de 7,5 mètres**.



© SOFICO

En quelques chiffres :

- **615 pieux** forés dans le sol, soit plus de 6.200 m de forage ;
- Quantité d'**acier de ferrailage** : **près de 475 tonnes** ;
- m³ de **béton** : **4.300 m³** ;
- **Poids de la route** (plafond) : **+ de 1.000 tonnes** ;



- 54 tirants d'ancrage pour retenir la poussée des terres.

Résumé des opérations réalisées :

- Forage des pieux pour la réalisation des parois latérales ;
- Réalisation de la dalle du toit de la partie couverte (sur sol, avant de creuser l'infrastructure) et des murets de retenue en tête des pieux ;
- 1^{ère} phase de terrassement jusqu'au niveau des tirants d'ancrage ;
- Réalisation des 54 tirants d'ancrage ;
- 2^{ème} phase de terrassement et terrassement en stross (sous la dalle de couverture de l'ouvrage préalablement réalisée) ;
- Pose de l'égouttage ;
- Construction de la dalle de fond (ferraillage et bétonnage) ;
- Réalisation de la structure routière, dont éclairage ;
- Pose des bardages métalliques.

VIII. ACTEURS ET BUDGET

Ce chantier représente une enveloppe globale de **€35 millions HTVA**, financée par :

- la SOFICO, maître d'ouvrage, pour un montant de **€32 millions HTVA** ;
- l'in BW, pour un montant de **€3 millions HTVA** (génie civil, aménagements qui bordent et connectent le Parc scientifique, via un financement SOWAFINAL de la Région wallonne).

Ce budget de €35 millions HTVA se répartit comme suit :

- **€31,8 millions HTVA** en génie civil ;
- **€1,3 million HTVA** en électromécanique (éclairage, feux tricolores) ;
- **€1,9 million HTVA** en postes divers (études, expropriations, impétrants).

Il a été réalisé en collaboration avec le partenaire technique de la SOFICO : le SPW Mobilité et Infrastructures, maître d'œuvre.

C'est le bureau **SBE** qui a été en charge des études relatives à ce projet.

C'est la société **TRBA** qui a été désignée par marché public pour l'exécution de ces travaux.



Contact médias :

Héloïse WINANDY - Directrice Communications de la SOFICO - 0495 28 43 46 - heloise.winandy@sofico.org