

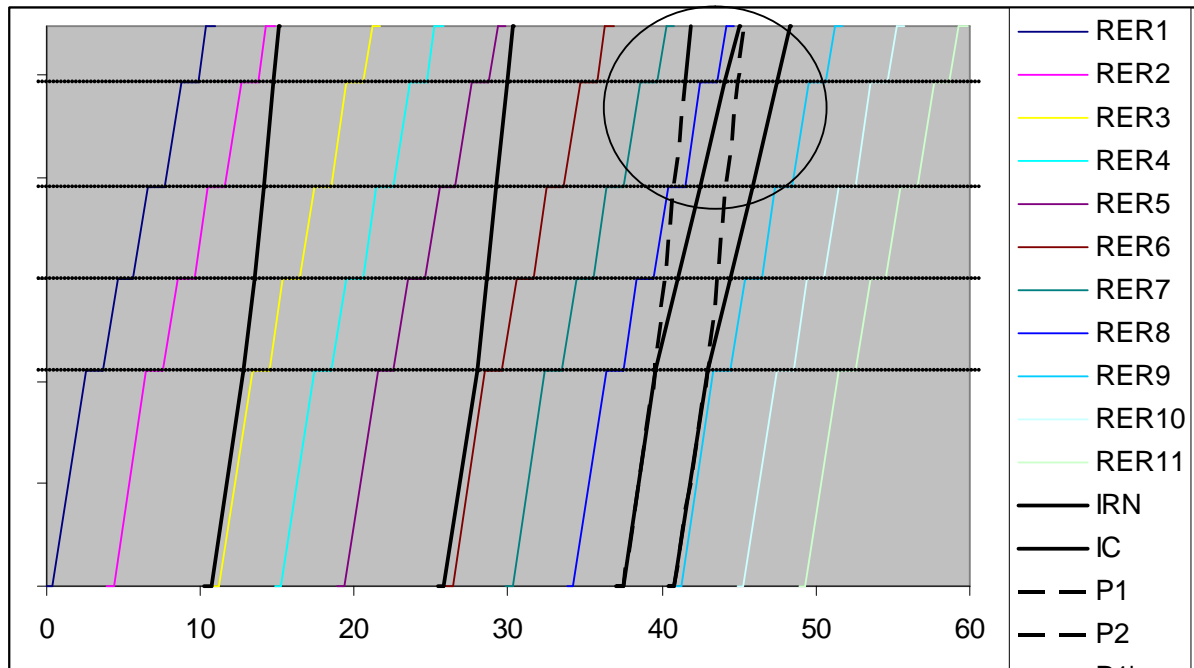
Annexe : Etude des schémas de trafic selon les alternatives

POURQUOI L'ANALYSE DE L'ALTERNATIVE 3 BIS EST ELLE BIAISEE.

1. Analyse de l'alternative 3 bis (2 voies jusqu'à Linkebeek, halte au Moensberg)

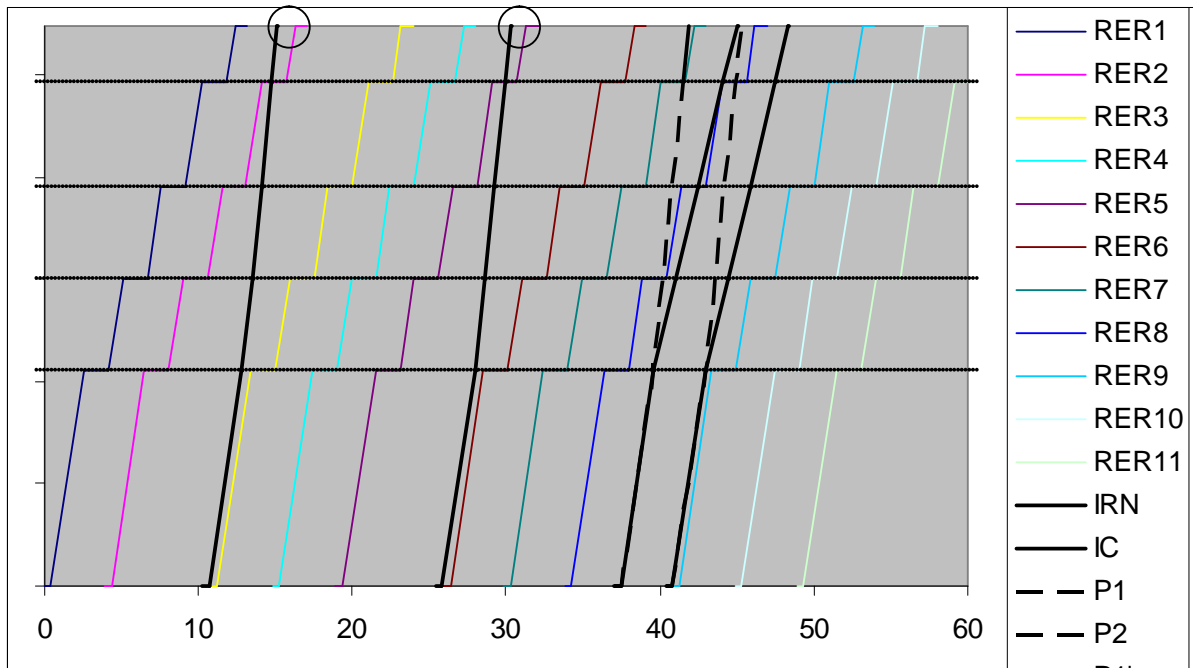
Si l'on consulte l'étude d'incidence (page 515), l'alternative 3bis est considérée comme impraticable parce que les trains de pointe rentrent en conflit avec les trains RER, comme indiqué sur le graphique de charge ci-contre.

Figure 1 : Alternative 3 bis – temps d'arrêt 30''



L'étude va même plus loin en page 517 en mettant en évidence le risque que les temps d'arrêt soient d'une minute au lieu de 30 secondes, ce qui crée un conflit avec les trains IC-IR (voir ci-dessous).

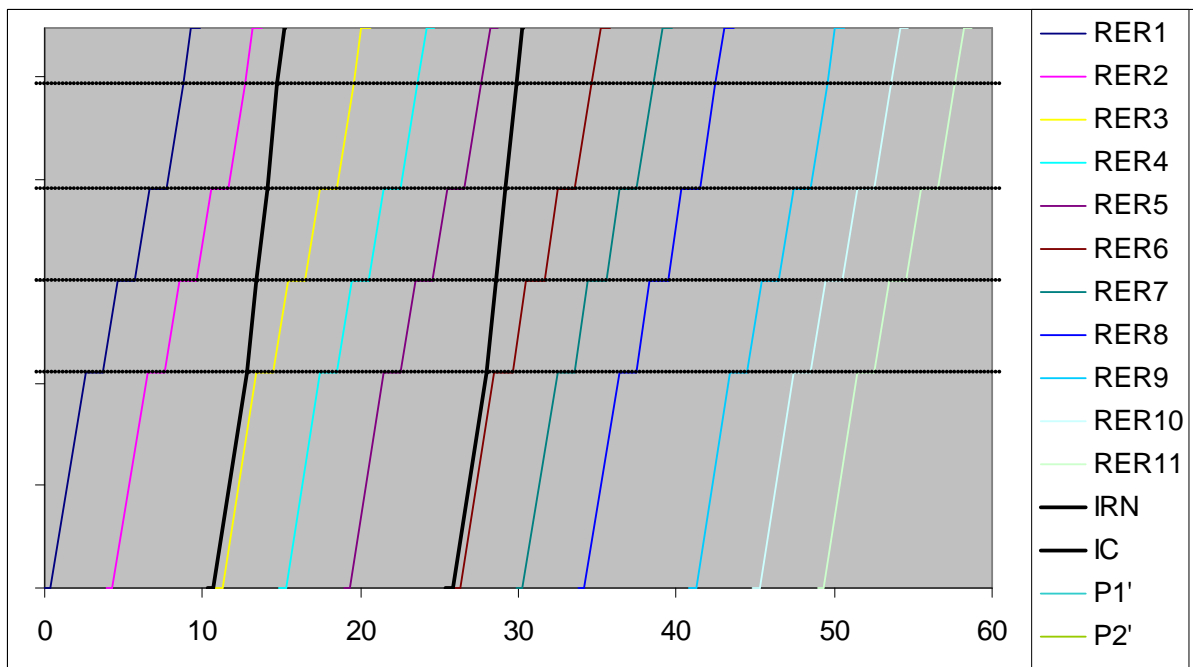
Figure 2 : Alternative 3 bis – temps d'arrêt 1'



2. Analyse de l'alternative 3 (2 voies jusqu'à Linkebeek, pas de halte au Moensberg)

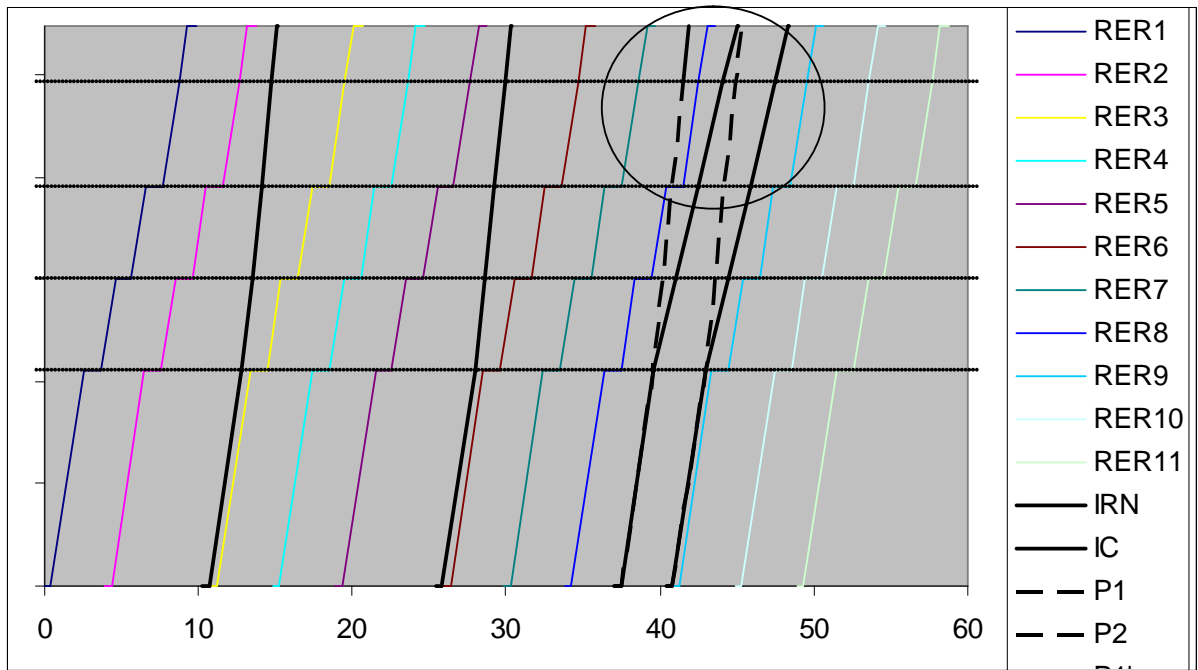
Par contre, l'étude considère en page 513 l'alternative 3 comme praticable sur base du schéma ci contre. Elle précise : « la mise en place de l'alternative 3 n'impliquera pas de contrainte d'exploitation sur le tronçon bruxellois, la perte de flexibilité due au maintien des deux voies étant compensée par la suppression de l'arrêt Moensberg »

Figure 3 : Alternative 3 selon l'étude



Remarquons que les trains P n'ont pas été indiqués sur ce graphique, alors que si on les insère, on aboutit au schéma suivant qui démontre que, dans cette hypothèse, **ces trains P rentrent également en conflit avec les trains RER dans l'alternative 3.**

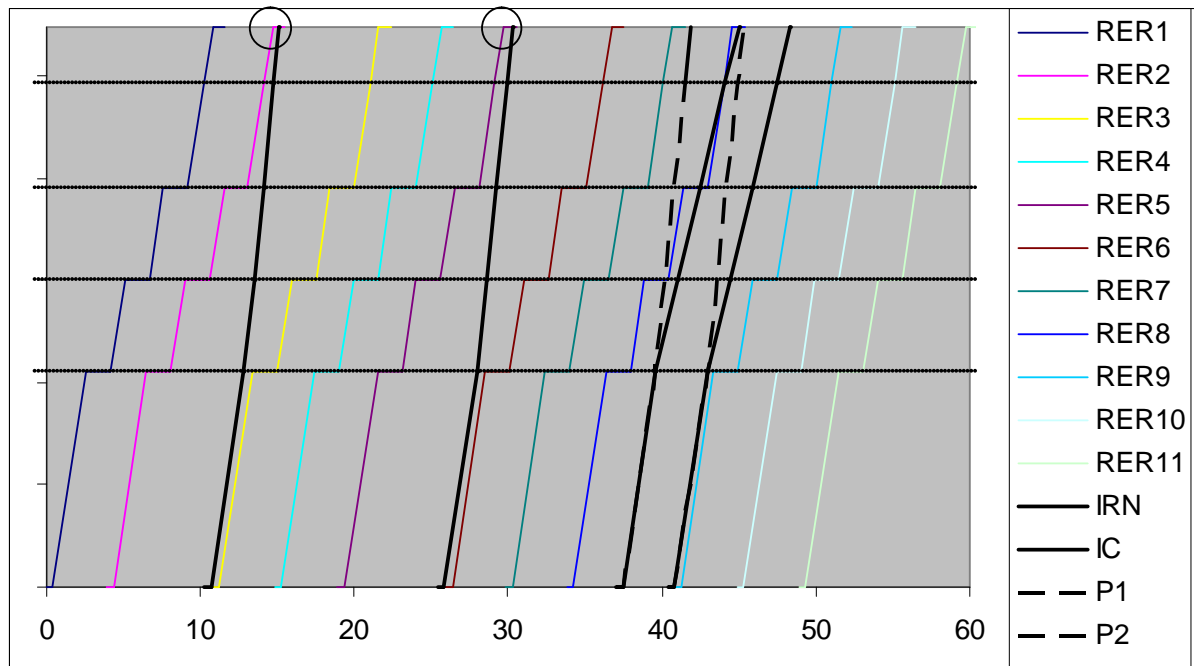
Figure 4 : Alternative 3 avec les trains de pointe



Mise à 4 voies ligne 124 - Pétition enquête publique CU 10/01/2005 – 08/02/2005

De même, l'allongement de la durée de temps d'arrêt de 30 secondes à une minute, provoque également un conflit dans l'alternative 3 puisque les trains IC-IR rentrent en conflit avec les trains RER.

Figure 5 : Alternative 3 – temps d'arrêt 1'



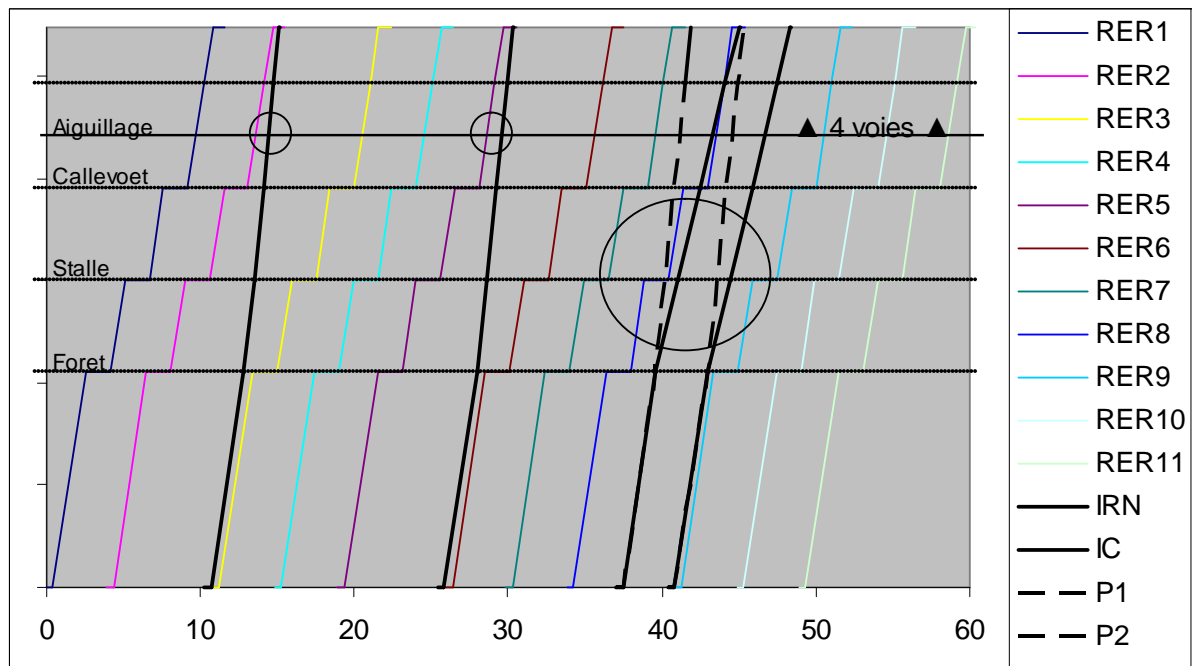
On doit donc considérer que l'alternative 3bis a été écartée sur base de critères qui ont été ajoutés à posteriori pour la rendre impraticable, alors que ces mêmes critères, appliqués à l'alternative 3 la rendent aussi impraticable, en contradiction avec ce qui est affirmé par le chargé d'étude !

3. Analyse du projet lui-même (2 voies jusqu'au pont des Bigarraux, halte au Moensberg)

On constate clairement que si on ajoute au projet lui-même le passage des trains P, et le temps d'arrêt de 1 minute, le projet est rendu impraticable. En effet les trains P rentrent en conflit avec les trains RER, comme le montre le schéma ci-contre, et ce depuis Uccle Stalle, soit bien avant l'aguillage de mise à 4 voies. L'intervalle de temps au niveau de l'aguillage entre les trains RER et les trains IC-IR semble lui aussi trop réduit.

En d'autres mots, les critères qui ont été utilisés pour rendre l'alternative 3 bis impraticables rendent le projet de la SNCB lui-même caduc, ce qui démontre soit que ces critères sont inexacts, soit que le projet de la SNCB n'a pas été correctement étudié.

Figure 6 : Projet – temps d'arrêt 1'



4. Conclusions : l'alternative 3bis est praticable moyennant quelques aménagements !

Il est très difficile de bâtir un quelconque scénario quant aux trains de pointe, ceux-ci rentrant en conflit avec les trains RER dans le projet de la SNCB lui-même. Ce point doit donc être réétudié par la SNCB.

Pour ce qui concerne les conflits entre trains IC-IR et trains RER, ils n'existent pas si l'on prends en compte un temps d'arrêt de 30 secondes. Si l'on souhaite néanmoins prendre en compte un temps d'arrêt d'une minute (ce qui est irréaliste pour tous les arrêts comme le montre l'analyse du projet sur ce point), un ralentissement des trains IC-IR de +/-2 minutes 30 suffirait à éviter les conflits.

On doit donc considérer que le retardement de 2 trains par heures de 2 minutes 30 secondes permet, dans l'hypothèse la plus défavorable, de valider l'alternative 3bis et d'éviter la mise à 4 voies entre linkebeek et Bigarraux, projet coûteux et très générateur de nuisances, tout en maintenant une halte au Moensberg.

L'étude jointe en annexe 14 de l'étude, et réalisée par la SNCB elle-même, s'attache d'ailleurs à démontrer la nécessité de 4 voies au-delà de Linkebeek, considérant que les deux voies n'amènent pas de saturation en deça de cette halte.

Figure 7 : Alternative 3 bis praticable

