

**COMMUNE D'UCCLE**  
**URBANISME**

**COMMISSION DE CONCERTATION**  
**Séance du 9 janvier 2008**  
**PROCES-VERBAL**

**Objet 10** : 3293107 - Demande de permis d'urbanisme no16-38.200-07  
 Situation : rue du Bourdon, rue des Griottes, avenue des Tilleuls,  
 av. des Sophoras, avenue des Mûres, av. des Hospices,  
 rue des Bigarreux, rue Engeland  
 Demandeur : INFRABEL

**Plan régional d'affectation du sol (PRAS)** : zone de chemin de fer, en zone d'habitation, en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone de forte mixité

**Plan particulier d'affectation du sol** : néant

**Permis de lotir** : néant

**Enquête publique** : du 19 novembre au 19 décembre 2007 inclus.

**Motifs** : - modification de voies de communication

**Travaux envisagés** :

- mise à 4 voies de la ligne 124 entre la rue Bigarreux et la limite régionale
- augmenter la vitesse nominale à 160km/h
- créer un point d'arrêt au croisement avec la ligne 26

**Observations et/ou réclamations** :

- 87 lettres identiques expriment leur désaccord par rapport au projet. Sont pour l'introduction du RER qui permettra une meilleure mobilité dans les quartiers mais pas à n'importe quel prix. L'infrastructure proposée par le demandeur ne pourra pas leur garantir un environnement sain et le respect de leur santé, comme cela est prescrit par l'article 23 de la Constitution belge. Le demandeur ne propose aucune solution concernant l'atténuation des vibrations, très importantes dans leur maison. Concernant la sécurité, ils s'étonnent que le demandeur parle d'une augmentation de la vitesse des trains alors qu'ils se trouvent dans un tissu urbain. Se sentent concerné par la défiguration du quartier due à l'élargissement à 4 voies de la ligne et la disparition de plusieurs hectares de verdure. Est-il vraiment nécessaire d'élargir la ligne puisque le trafic provenant de Nivelles se divise entre la ligne 26 et la ligne 124 ?
- M. Marco PIZZUTI, av. des Mûres 27, 1180 Bxl. Demande à être entendu. Exprime son désaccord par rapport au projet. Est pour l'introduction du RER qui permettra une meilleure mobilité dans les quartiers mais pas aux conditions projetées. Constate que le demandeur reste extrêmement imprécis sur nombreux thèmes dont notamment la supposée réduction des nuisances sonores et vibrations. Constate qu'un nombre important des conditions que la Commune avait prescrites et que l'AATL a reprises lors de la délivrance du certificat d'urbanisme ne sont pas respectées. Certaines mises en œuvre d'assainissement projetées au certificat d'urbanisme ont été réduites voire supprimées au stade de PU. L'infrastructure proposée par le demandeur ne pourra pas lui garantir un environnement sain et le respect de sa santé.
- Mme Françoise DEROO, Chée d'Alsemberg 1042, 1180 Bxl. Espère que l'augmentation du passage des trains sera couplé avec l'augmentation des haltes : actuellement on ne peut prendre le train en direction de Bruxelles qu'une fois par heure en dehors des heures de pointe.

- M. BASCOUR, rue du Roetaert 101, 1180 Bxl. Sont en dehors du périmètre des travaux envisagés, mais ne subiront pas moins les conséquences de l'augmentation de la vitesse nominale de certains trains à 160km/h et de l'augmentation de la fréquence des convois de voyageurs (quelques 200/jour) et de marchandises. Demande à être entendu.
- Vallée du Linkebeek, Moensberg 31, 1180 Bxl. Demandent à être entendus. Leurs observations portent sur les points suivants : 1. L'arrêt « Moensberg » ; 2. Le chauffage de la **mezzanine** leur paraît inutile dans un souci d'économies d'énergie ; 3. L'imperméabilisation des sols est excessive ; 4. Le plan communal de mobilité d'Uccle (PCMU) prône des liaisons cyclistes et/ou piétonnes le long des talus de chemin de fer ; 5. La piste cyclable de la rue du Bourdon est amputée d'un morceau; 6. Le cumul des places de parking Moensberg + Linkebeek représente 170 places. Les deux haltes très proches attireront d'autres usagers en kiss and ride, des piétons, des cyclistes, des utilisateurs des bus 38 STIB et 155 De Lijn ; 7. Si une attention est portée aux préoccupations des riverains en matière de bruit et de vibrations, les habitants des autres quartiers traversés par les lignes 26 et 124 ne bénéficieront pas d'aménagements du même niveau. Ils subiront toutes les nuisances dues à l'augmentation du trafic des trains. Cela ne leur semble pas équitable.
- Les résidents d'**Uccle**, riverains des lignes L124 et L126, entendent marquer leurs désapprobations au sujet des dispositions envisagés du dossier en rubrique. Demandent à être entendus. Sont choqués de constater que nombre de conditions prescrites par le CU de 2007 et par l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins du 15/03/2005 ainsi que plusieurs recommandations de l'Etude d'Incidences, n'ont pas été rencontrés par le demandeur dans sa demande de permis d'urbanisme. Le projet introduit est imprécis et lacunaire notamment dans sa description des mises en œuvre, et tel qu'il est présenté, ce projet ne peut être valablement instruit. Ajoutent que si le projet, véritable « bombe à retardement » environnementale devait être réalisé, les riverains ne resteraient certainement pas sans réaction à l'**instar** de ceux de l'aéroport de Bruxelles National.
- M. Pierre CARNIAUX, rue du Roetaert 53, 1180 Bxl. Demande à être entendu. Est en dehors du périmètre des travaux envisagés, mais n'en subira pas moins les conséquences de l'augmentation de la vitesse nominale de certains trains à 160km/h et de l'augmentation de la fréquence des convois de voyageurs (quelques 200/jour) et de marchandises.
- Mme Marie-Noëlie UYTERELST, rue des Griottes 33, 1180 Bxl. Demande à être entendue. Ce projet aura des conséquences catastrophiques pour les riverains. Elle n'est pas opposée à l'introduction d'un RER à Bruxelles et dans sa périphérie mais pas à n'importe quel prix.
- M. Noël FRANCK, rue du Roseau 35, 1180 Bxl. Demande à être entendu. Ce projet aura des conséquences catastrophiques pour les riverains. Il n'est pas opposée à l'introduction d'un RER à Bruxelles et dans sa périphérie mais pas à n'importe quel prix. Est joint à sa lettre :
  - une lettre pétition signée par l'ensemble des habitants des rues des Griottes et de la rue du Roseau relative à la philosophie générale du projet RER dans Sud d'**Uccle** ;
  - 32 lettres identiques relative à certains aspects plus spécifiques des rues jouxtant la ligne 124, en dehors du périmètre des travaux de mise à quatre voies de la ligne.

### Convoqués .

- la Commission
- INFRABEL sa, rue Bara 110, 1070 Bxl
- Mme Sylviane SOUPART, rue des Bigarreux 15, 1180 Bxl
- Mme Rachida BENHAMMOU, rue des Bigarreux 18A, 1180 Bxl
- M. André DHONT, rue des Bigarreux 18A, 1180 Bxl
- M. Philippe MERMUYTS, rue du Bourdon 132, 1180 Bxl
- M. Alain ROGGMAN, rue du Bourdon 133, 1180 Bxl
- M. VAN HAMME, rue du Bourdon 157, 1180 Bxl
- Mme Micheline MARTINAGE, rue du Bourdon 159, 1180 Bxl
- M. Jean AUQUIER, rue du Bourdon 159, 1180 Bxl
- M. Marco PIZZUTI, av. des Mûres 27, 1180 Bxl
- M. & Mme MAUQUOI, rue du Roseau 57, 1180 Bxl

- Mme Renée VAN DORMAEL, rue du Roseau 69, 1180 Bxl
- Vallée du Linkebeek, Moensberg 31, 1180 Bxl (M. THIRION)
- M. Michel DENYS, av. des Mûres 23, 1180 Bxl
- M. André MINET, av. des Tilleuls 68, 1180 Bxl
- M. André MINET, av. des Tilleuls 68, 1180 Bxl
- M. Pierre CARNIAUX, rue du Roetaert 53, 1180 Bxl
- Mme Marie-Noëlle UYTERELST, rue des Griottes 33, 1180 Bxl
- M. Noël FRANCK, rue du Roseau 35, 1180 Bxl
- M. LOPEZ, rue des Griottes 7, 1180 Bxl
- M. A. BAECKELANDT, rue des Griottes 9, 1180 Bxl
- M. GERIN, rue des Griottes 11, 1180 Bxl
- M. DE BONNAIRES, rue des Griottes 13, 1180 Bxl
- M. VAN BOGAERT, rue des Griottes 15, 1180 Bxl
- M. BOYER DERIDDER, rue des Griottes 17, 1180 Bxl
- M. G. LELEUX, rue des Griottes 19, 1180 Bxl
- M. Roger RAMSDAH, rue des Griottes 21, 1180 Bxl
- M. Nils WUNDAR, rue des Griottes 23, 1180 Bxl
- M. & Mme VANAERT ROELS, rue des Griottes 26, 1180 Bxl
- M. LIETARD, rue du Roseau 11, 1180 Bxl
- M. DEBUSSCHERE, rue du Roseau 11, 1180 Bxl
- M. & Mme FONTAINE-SMETS, rue du Roseau 13, 1180 Bxl
- Mme Catherine LESENT, rue du Roseau 19, 1180 Bxl
- M. Didier PASSELECQ, rue du Roseau 19, 1180 Bxl
- Mme Laurence DELETAILLE, rue du Roseau 21, 1180 Bxl
- M. Bernard MOULIN, rue du Roseau 23, 1180 Bxl
- Mme FERNANDES VILLELA Catherine, rue du Roseau 23, 1180 Bxl
- Mme Anne-Joëlle LECHIEN et M. SEKKAT Khalid, rue du Roseau 29, 1180 Bxl
- M. & Mme FRANCK-TOUSSAINT, rue du Roseau 35, 1180 Bxl
- M. Xavier DE CEULAER, rue du Roseau 37, 1180 Bxl
- M. Denis HIRSCH, rue du Roseau 41, 1180 Bxl
- Mme Caroline LOERKE, rue du Roseau 41, 1180 Bxl
- M. Denis SCIEUR et Mme Julie ROUSSEAU, rue du Roseau 43, 1180 Bxl
- Mme Laurence DEBOURSE, rue du Roseau 45, 1180 Bxl
- Mme Renée VANDORMAEL, rue du Roseau 69, 1180 Bxl
- M. Carl WERER, rue du Roseau 71, 1180 Bxl
- Famille de GOBERT, rue du Roseau 73, 1180 Bxl
- M. BILLOTTE, rue du Roseau 77, 1180 Bxl
- Mme Sylvie FORTIN et M. Benoît RACQUET, rue du Roseau 79, 1180 Bxl
- Mme Laetitia FRAN CART et M. Batiste MANCONI, rue du Roseau 81, 1180 Bxl

#### Séance:

Le demandeur présente le projet, projection et plans à l'appui.

Mme Soupart demande où s'arrêtent les 4 voies et INFRABEL répond qu'elles s'arrêtent à hauteur du n°25 de l'avenue des Griottes.

Mme Benhammou regrette que le mur anti-bruit qui longe la plate-forme ferroviaire n'aille pas jusqu'à la rue des Bigarreux et demande ce qui est fait contre les vibrations.

Infrabel prévoit la réalisation de nouvelles plates-formes avec tests de réponse et en fonction des résultats, de nouvelles mesures appropriées aux besoins d'absorption seront mises en œuvre, soit la pose de tapis sous le ballast ou sous les traverses, par exemple. La société s'engage à respecter la convention signée avec l'I.B.G.E., suivant les normes DIN 41-50.

Une dame demande pourquoi est maintenu un accès, av. des Tilleuls, alors qu'il y a, à cet endroit, des problèmes de délinquance et de sécurité ?

M. Cools répond que la Commune a marqué son accord de principe car le projet est favorable au RER et qui sera un plus pour notre commune qui n'est pas desservie par le métro. Les problèmes de sécurité doivent faire l'objet de mesures de police et ce débat ne doit pas être tenu en Commission ni freiner un tel projet d'intérêt public. Cette dame craint cependant un déplacement de la délinquance vers le quartier **Cueillette/Griottes**.

M. Thirion souligne la qualité de la projection et de l'information reçue en début de séance mais, aux images tridimensionnelles, **il** oppose les tags, les canettes, les seringues qui sont déjà abandonnés en nombre sur les lieux. Que peut-on faire pour remédier à ces problèmes ?

M. Cools répond qu'en dehors des mesures de police, la Commune a la volonté d'élaborer un PPAS pour les ligne 124 et 126. Par ailleurs, l'urbanisation des terrains environnants induira un contrôle social plus important des lieux.

Pour contrer les tags, Infrabel utilisera tant que possible des matériaux qui découragent les tagueurs, particulièrement au niveau des haltes mais ces mesures ont un prix qui n'est pas négligeable.

M. Thirion pense que les 6 ascenseurs ne seront pas des lieux sûrs, hors contrôle social ou le soir et que les pentes douces seraient préférables aux 6 ascenseurs.

Infrabel retrace alors, sur plan, le long trajet que ces pentes douces nécessiteraient. **Il** est évident que tous les accès seront adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite mais si les pentes sont trop fortes, **il** faut rallonger les accès et le cheminement des usagers.

M. Chafi regrette que la gare de Linkebeek ne bénéficie pas d'ascenseur.

Infrabel répond que les pentes de la halte du Moensberg ne forment pas un cheminement naturel. Le choix fut porté sur les ascenseurs car l'installation de rampes ne s'avérait pas être très judicieuse.

M. Deny prend la parole au nom du Collectif 124 dont il est président et lit le texte qu'il remet en fin de séance au Secrétaire de la Commission. Le texte est annexé au présent procès-verbal, sous la référence : objet 10.- annexes 1, 2 et 3. Les riverains qu'il représente ont l'impression que le projet a peu évolué, malgré leurs diverses remarques ; qu'il ne prend pas assez les nuisances ferroviaires en compte, ni la santé des riverains et souligne les risques, sur le plan juridique, que court la S.N.C.B. si toutes les mesures maximales de protection de la santé et de la qualité de vie ne sont pas mises en œuvre. Par ailleurs, les problèmes des vibrations restent entiers alors qu'Infrabel semble manquer de clarté dans les solutions qu'elle propose.

M. Chafi soutient qu'il y a un déséquilibre entre le projet et le respect de la santé et émet un doute quant à la nécessité d'entreprendre des travaux dantesques de mise à 4 voies de la ligne 124 entre le Moensberg et l'embranchement de la ligne 26. **Il** demande que les normes de l'O.M.S. soient intégralement respectées.

M. Minet rappelle qu'à l'occasion de travaux moins importants d'électrification de la ligne 140, la S.N.C.B. a été condamnée à payer des dédommagements importants (Arrêt du 15.01.2004 de la Cour d'Appel de Bruxelles) pour cause de dépassement des normes du bruit (48 dB au lieu de 35 dB). Le projet RER est sans commune mesure avec ce type d'inconvénients et la S.N.C.B. peut donc s'attendre à une avalanche de procès. Elle devra tenir compte de l'augmentation des prix de l'immobilier et du nombre d'actions introduites puisque le Collectif compte environ 600 personnes.

M. **Pizzutti** pose des questions techniques. **Il** observe que sur les 33 conditions très précises du CU, seules 8 sont respectées ; 11 ne le sont pas du tout, 10 sont très vagues et quelques conditions restent encore en suspens. Le demandeur a-t-il tenu compte des exigences du Collège d'Uccle ? Pour ce qui concerne les vibrations, **il** souligne de caractère lacunaire de l'étude et regrette qu'à l'heure actuelle, les riverains ne disposent pas de plus de précisions à ce sujet. **Il** demande si la société a déjà procédé à d'autres mesures et pourquoi, comme demandé, la longueur des quais n'a pas été réduite. Revient ensuite la question de la sécurisation des haltes du RER et des précisions à **fournir** quant aux murs anti-bruit. L'intervenant rappelle que des traverses anti-bruit doivent être prévues à proximité des habitations et demande pourquoi cette condition n'est également pas respectée. **Il** souhaite que le demandeur précise les données techniques et la composition des matériaux absorbants acoustiques, quelles en sont les capacités acoustiques et des essais ont-ils été effectués ?

M. Cools confirme que la Commune d'Uccle a également relevé le manque de réponses et de précisions aux problèmes de vibrations.

La S.N.C.B. répond qu'au moment de la délivrance du CU, elle ne disposait pas de tous les résultats de l'étude. Cependant une étude précise sera effectuée et les problèmes seront résolus au cas par cas. Infrabel s'engage à des résultats et se réserve le choix des moyens.

**M.** Convent insiste sur l'aspect préventif de la pose de dispositifs anti-vibrations: si la S.N.C.B. peut améliorer la situation, il ne faut certes pas hésiter à dépasser favorablement les normes fixées.

M. Cools revient sur le problème plus concret des parapets. Le chargé d'étude a proposé des parapets de type « Prima » qui ne sont pas ceux qui figurent dans le permis.

Infrabel a en effet le souci d'uniformiser le type de parapets dans les trois régions.

M. Fockeday reconnaît le bien-fondé du RER mais évoque l'inévitable augmentation du bruit, de 4 à 5 dB de plus que les normes de bruit acceptées en Europe. Par ailleurs, rien n'est fait pour réduire le bruit à hauteur de la rue de la Cueillette, les murs anti-bruit ne sont pas recouverts d'un matériau absorbant.

M. Moulin pense que le parking sera insuffisant ; que se passera-t-il en cas des travaux sur la ligne Halle-Vilvorde et enfin, la liaison **Moensberg/ville** n'est pas possible en utilisant la carte « Sénior » ou « Etudiant ».

Mme Verteneuil lit un texte rédigé par M. Antoine qu'elle remet au Secrétaire. Ce texte est repris en annexe 4. En son nom propre, elle se demande si une telle infrastructure est bien nécessaire ; pourquoi ne pas se limiter à la construction de 3 ascenseurs. Il demande que la halte soit cependant accessible à tous les Bruxellois et que la fréquence des trains soit garantie. Il préconise la création d'une halte de bus au Lycée français et une liaison vers le Moensberg. Attirant l'attention de la Commission sur l'importance de la bio-diversité des zones des chemins de fer, il suggère le maintien de couloirs de végétation, de liaisons traversantes. Pourquoi Infrabel ne maintient-elle des murs anti-bruit que sur un seul pont? Pourquoi un nouveau pont à hauteur de l'avenue des Tilleuls? Pourquoi prévoir, à la gare de Linkebeek, des escaliers couverts qui donnent l'aspect d'un grand auvent qui déstructure le paysage ?

M. Billotte demande pourquoi le mur anti-bruit ne serait pas placé d'un point à l'autre de la zone qui intéressent tous les Ucclois? Quel est l'avantage escompté de ces très coûteuses infrastructures à 4 voies.

M. Chafi, au nom du Collectif **124** sollicite la création d'un comité de suivi qui informe régulièrement les riverains. Il s'oppose aux vitesses excessives atteignant les 160 km/h en milieu urbain, à toutes les décisions qui donnerait un « chèque en blanc » à Infrabel et aux travaux tant que le Comité de suivi, intégrant les associations de riverains, n'est pas constitué.

Mme Benhammou se rappelle qu'il avait été question de tests du bruit et vibrations par installation d'appareils dans certaines maisons voisines. Mme s'étonne de ne plus rien avoir entendu à ce propos et souhaite que la Commune insiste sur l'organisation de mesurages fréquents.

Un intervenant de la rue du Bourdon craint plut& les vibrations tout au long de la durée des travaux et s'interroge sur leur impact sur les immeubles voisins. Il demande aussi si toutes les mesures ont été prises pour l'organisation du charroi du chantier.

M Minet demande ce que fait Infrabel pour respecter la norme qui était à la base de sa condamnation tandis que M.Deny voit dans ce projet du « siècle passé », une véritable bombe environnementale.

Infrabel renvoie les intervenants, ci-avant, au dossier de la demande qui contient les réponses à la majorité des interrogations et pense que le permis n'a pas été bien interprété. Il lui semble que le débat est clos car le CU énumère les conditions et ne remet pas en cause la création de 4 voies. Enfin, la question du charroi fait l'objet d'un examen ponctuel, lors de chaque chantier de la S.N.C.B., et les mesures mises en œuvre sont examinées au cas par cas. Les riverains du chantier RER seront évidemment consultés; de manière générale, la population est satisfaite.

M. Cools revient sur deux questions, à savoir a) l'abonnement MTB qui devrait être étendu aux usagers de la gare des communes limitrophes dont Linkebeek et invite Infrabel à prendre contact à ce propos avec la S.N.C.B. et b) le problème du parking qui existe déjà à l'heure actuelle. Il suggère que le parking soit créé dès le début des travaux. Par ailleurs, si des mesures de

protection sont préconisées dans l'aire du chantier, pour les rue du Roetaert et Gatti de Gamond entre autres, il y aurait lieu d'en prévoir également pour des aires se situant en dehors du permis. M. le Président demande une réflexion à ce sujet.

Infrabel répond qu'un groupe de travail existe, qui traite de cette problématique et de la mise à jour de la convention générale qui définit les mesures à prendre en cas de changements importants d'une ligne des Chemins de fer. Pour répondre à l'inquiétude de M. Chafi, Infrabel rappelle que la vitesse de 160 km/h constitue un vitesse nominale et non une vitesse d'exploitation.

M. Wilmot renvoie à l'étude d'incidence.

Enfin, Infrabel rappelle que la cellule « Riverains » de la S.N.C.B. se tient à la disposition de la population pour toute information utile. Chaque étape importante du chantier fera l'objet d'une campagne d'information.

### La Commission :

Après en avoir délibéré, émet l'avis unanime suivant :

Vu les résultats de l'enquête publique, le grand nombre de courriers et l'argumentaire y développé ;

Vu l'étude d'incidences et ses conclusions ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de l'article 25.1 du plan régional d'affectation du sol : modification de voies de communication ;

Considérant que l'enquête publique porte sur la demande de permis d'urbanisme suite au certificat d'urbanisme délivré par l'AATL le 27 avril 2007 en vue de permettre la mise à quatre voies de la ligne 124 entre le passage inférieur de la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et l'augmentation de la vitesse nominale à 160 km/h (sur le tracé complet de la ligne 124) ;

Considérant qu'un accord de coopération a été signé entre l'Etat et les Régions, dénommé Convention RER, approuvé par le conseil des Ministres du 4 avril 2003 ;

Considérant que le PRAS situe la demande en zone de chemin de fer traversant des quartiers situés en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation et en zone mixte ;

Considérant que le permis de lotir n°467 (délivré le 03.06.04) tel qu'il a été délivré n'entrave plus le projet ;

Considérant que le projet est contigu aux PPAS n°5, 6 et 46 bis et y dérogeant ponctuellement et de façon exceptionnelle en ce qu'il déborde sur des zones affectées à d'autres fonctions que le chemin de fer ;

Considérant que la convention RER détermine le nombre de trains par heure dans chaque sens en semaine et le week-end, la création de nouvelles haltes, une amplitude élargie des plages horaires, une réduction du temps d'attente et une recherche d'une inter-modalité ;

Considérant que la demande est conforme aux priorités énoncées par le PRD ;

Considérant la Convention environnementale « Bruit et Vibrations » (du 24.01.01) entre la Région Bruxelles-Capitale et la SNCB ;

Considérant que les trains rapides iront, en progressant par paliers, jusqu'à 130km/h et la vitesse des trains lents RER variera de 60 à 85 km/h et que la vitesse maximale de 160 km/h sur la ligne se situera vraisemblablement en dehors du territoire régional ;

Considérant qu'en ce qui concerne le projet du point de vue de l'exploitation :

L'exploitation du RER n'entre pas dans le cadre de la demande mais elle y est intimement liée. Tout en souscrivant aux objectifs du RER de décongestionner la circulation en ville, il est utile de faire les remarques suivantes relatives à la cohérence de l'infrastructure prévue avec son utilisation future ;

Le RER sera particulièrement utile aux Ucclois en tant que mode alternatif de déplacement ; Ils bénéficieront de 2 lignes en correspondance, permettant d'atteindre très rapidement deux zones importantes du centre-ville (Midi et quartier européen). Une répartition judicieuse des haltes sur le territoire communal (Stalle, Calevoet, Moensberg, Saint-Job, Vivier d'Oie) et à terme Lycée Français ainsi que des fréquences élevées et de larges plages horaires en soirée et en week-end, contribueront à atteindre le potentiel de fréquentation espéré.

- L'étude d'incidence a cependant raison de souligner le risque d'effets pervers du RER à l'échelle régionale si les mesures d'accompagnement nécessaires à son impact positif pour la région bruxelloise ne sont pas prises ;  
Les mesures à prendre sont de deux ordres : rendre le réseau RER le plus attractif possible et pour les habitants de la ville et pour les navetteurs.

Considérant qu'il s'indique en conséquence de mettre en oeuvre les mesures d'accompagnement EN MEME TEMPS que le RER ;

**Considérant qu'en ce qui concerne la mobilité :**

En dehors de l'opportunité qu'offre la halte Moensberg en terme de mobilité générale au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa banlieue immédiate, les problèmes de mobilité créés par le projet seront principalement rencontrés lors du chantier de construction. Ces problèmes feront l'objet de mesures particulières qui ont été décrites lors de l'étude d'incidence et pour les quelles des recommandations se trouvent dans le rapport final de cette étude, et devront faire partie du dossier de déclaration de classe 3 relatif à ce chantier.

D'autre part, le Plan Communal de Mobilité d'Uccle, adopté en 2006, fait mention de liaisons cyclistes et piétonnes traversant le domaine ferroviaire et qui ne figurent pas dans le projet. Il serait souhaitable qu'INFRABEL tienne compte de ce projet pour une meilleure intégration de ces infrastructures dans les travaux à effectuer.

Il faut assurer le maintien, voir l'adaptation de la totalité des pistes et trajets cyclables existants et, entre, la piste des deux côtés de la rue du Bourdon jusqu'au pont enjambant la ligne 26 (itinéraire cyclable fédéral).

**Considérant en ce qui concerne l'aménagement des lieux :**

1. que la demande porte sur les infrastructures de chemin de fer, sur les infrastructures et aménagements des abords de celles-ci (accès, parkings) et sur des réaménagements de voiries, démolition et reconstruction d'ouvrages d'art.
2. que les travaux prévus correspondent à ceux que permet la prescription 9 du plan régional d'affectation du sol ;
3. que les modalités d'aménagement des abords des voies comportent des dispositions relatives à l'atténuation du bruit ;

Considérant que les dérogations aux plans particuliers d'affectation du sol sont très limitées, certaines infrastructures se trouvant exceptionnellement et de façon minimale en zone de jardins ou en voirie ;

Que de plus, pour les plans particuliers d'affectation du sol 5 et 6, la zone contiguë au projet est renseignée comme domaine de l'Etat, sans faire l'objet de prescriptions ;

Que le projet prévoit, par ailleurs, un ragréage des surfaces de talus et de jardin aux limites de l'emprise du projet après réalisation des ouvrages de soutènements et des murs anti-bruit, et que certains jardins s'en trouveront améliorés ;

**Considérant qu'en ce qui concerne les nuisances sonores :**

Les modélisations des situations existantes et projetées faites par le chargé d'étude lors de l'étude d'incidence ne peuvent être remises en cause.

Le chargé d'étude a intégré TOUTES les mesures effectuées sur le terrain, que ce soit dans le cadre de l'article 10 de l'ordonnance Bruit ou dans celui de l'étude d'incidences. Il a ensuite validé un modèle informatique sur ces mesures.

Il a pris en compte non seulement tous les types de trains existants dans les schémas d'exploitation de la SNCB (en se basant sur la méthode de calcul des Pays-Bas), mais aussi les phénomènes de réflexion et les différentes situations des habitations de la zone, en ne favorisant aucune situation particulière.

Il a déduit de la modélisation un calcul de moyennes (avaleurs équivalentes ») suivant la méthode recommandée par la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

D'autre part, le demandeur a intégré la plupart des recommandations de l'étude d'incidences en matière de bruit.

En comparant les cartes bruits de l'étude d'incidence et de la dernière simulation faite par le bureau ARIES, à l'origine des modélisations de l'étude d'incidence, il apparaît cependant que, si globalement la situation est en amélioration par rapport à l'étude d'incidence dans les zones où des travaux d'infrastructures ont lieu, deux zones sont en retrait.

La première où le problème se pose toujours de l'absence d'une protection des riverains habitant en dehors de la zone concernée par les travaux, à l'exception d'un des deux ponts enjambant la rue Engeland, et qui seront exposés eux-aussi à une augmentation des fréquences des trains.

La seconde se situe dans les jardins et au niveau des façades arrières des maisons de l'avenue des Hospices se trouvant à proximité de la halte Linkebeek.

Par ailleurs, la Convention Bruit et Vibrations prévoit en son article 6 l'application du principe d'évaluation des incidences liées aux modifications du trafic ferroviaire ainsi que le respect des normes acoustiques. De plus elle impose tous les trente mois, dans son article 13, un rapport d'évaluation de la mise en œuvre de la Convention.

Ces impositions semblent être de nature à assurer un contrôle de l'évolution des nuisances sonores. Il serait cependant préférable d'imposer un contrôle contradictoire supplémentaire lors de la fin de travaux afin de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures anti-bruit, ainsi qu'une fréquence accrue de contrôle pour s'assurer d'une analyse correcte de l'évolution des nuisances dans le temps.

Ces notions sont reprises dans le projet de convention joint à la note de présentation générale, ce qui n'est pas conforme au certificat délivré en ce sens que la demande de PU devait être accompagnée d'une convention établie en complément de la convention bruit du 24 janvier 2001 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB. A défaut d'un tel texte, ces notions devront être incluses dans le permis d'urbanisme délivré.

**Considérant qu'en matière de vibrations :**

que dans la demande de permis d'urbanisme, INFRABEL ne s'engage pas clairement sur les moyens mis en œuvre pour réduire, voire supprimer les transmissions de vibrations aux habitations voisines.

**Considérant qu'en matière de reprise des eaux de pluie :**

Comme recommandé par le chargé d'étude, et accepté par la SNCB dans sa demande amendée, la reprise des eaux de pluie des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek était prévue dans le certificat comme étant raccordée au système de reprise se déversant dans l'égout public de la rue du Moensberg après passage dans des bassins d'orages incorporés aux quais de la halte Moensberg. Ce qui n'est pas le cas dans la demande de permis.

Il y a lieu d'éviter le déversement des eaux de pluie provenant des quais et de la dalle de la halte de Linkebeek dans le Verrewinkelbeek, dont le lit se situe en contrebas, afin de réduire les débordements du ruisseau lors des fortes pluies, en respectant la recommandation acceptée.

**Considérant qu'en ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts :**

La demande ne comporte qu'une ébauche de réflexion concernant la flore à planter, et ce, en fonction de six zones prédéterminées. Seules cinq de ces six zones font l'objet de cette réflexion. Pour la sixième, située au centre de l'espace concernée par les travaux, INFRABEL s'en remet au futur responsable de l'aménagement de cette zone.

Lors de la demande amendée du certificat d'urbanisme, la SNCB s'en est remise à un plan de gestion des talus qui doit encore être approuvé.

**Considérant qu'en ce qui concerne le chantier :**

Les éléments contenus dans le dossier de demande de permis d'urbanisme reprennent de manière trop évasive les recommandations du chargé d'étude alors que le certificat d'urbanisme délivré demandait une description plus détaillée en dix points importants.

Ces dix points, ainsi que les recommandations du chargé de l'étude d'incidence, seront obligatoirement repris dans la déclaration de classe 3 que le demandeur devra introduire PRÉALABLEMENT à l'ouverture du chantier.

Seul le respect scrupuleux de ces points et recommandations pourront garantir au voisinage une réduction maximale des nuisances occasionnées lors de chantiers de grande importance.

**COMMUNE D'UCCLE**  
**URBANISME**

**COMMISSION DE CONCERTATION**  
**Séance du 9 janvier 2008**  
**PROCES-VERBAL**

**Objet 11** : 3303107 - Demande de permis d'urbanisme n° 16-37.980-07  
 Situation : rue **Verhulst**, 7-9  
 Demandeur : BLACK HORSE PROMOTION sa

**Plan régional d'affectation du sol (PRAS)** : zone d'habitation

**Plan particulier d'affectation du sol** : néant

**Permis de lotir** : néant

**Enquête publique** : du 3 au 19 décembre 2007 inclus.

**Motifs** : - dérogation au RRU en ce qui concerne l'implantation (occupation de plus des  $\frac{3}{4}$  de la parcelle) ;  
 - motifs liés au **PRAS** : caractéristiques urbanistiques ;

**Travaux envisagés** :

- démolition d'un commerce et garages, construction d'un immeuble de 4 appartements et d'un commerce

**Observations et/ou réclamations** : néant

**Convoques**.

- la Commission
- BLACK HORSE PROMOTION sa, av. des Combattants **218a**, 1332 Genval
- M. Vincent **PEETERS**, architecte, rue **Edouard Olivier** 62 bte **6**, 1170 Bxl

**Séance**:

Le demandeur présente le projet, plans à l'appui. Il s'agit d'un terrain très **difficile** à travailler, se trouvant entre trois parcelles et à la limite du fond de parcelle. La façade arrière permet beaucoup d'éclairage dans les appartements.

M. Cools remarque que le demandeur a revu les gabarits ; au niveau du rez-de-chaussée, se trouvent le garage, un commerce; un appartement de 90 m<sup>2</sup> au **1<sup>er</sup>** étage, et un grand appartement avec trois chambres aux étages supérieurs. Le projet initial de **5** logements a bien été réduit à **4** logement. M. Cools demande s'il ne serait pas mieux de limiter le nombre de garages à 3 car les logements n'offrent pas beaucoup de facultés de rangement.

L'architecte évoque le stationnement unilatéral dans la rue. Les garages ne suppriment nullement du stationnement **puisqu'il** est instauré au côté opposé.

M. Cools observe que toutes les conditions imposées ont été rencontrée et suggère de modifier la baie en façade arrière qu'il trouve petite. Il demande enfin d'affecter l'espace du garage n°4 au rangement de poussettes, vélos, etc.

**La Commission** :

Après en avoir délibéré, émet l'**avis** unanime suivant :

Vu les résultats de l'**enquête** publique ;

Considérant que le Plan Régional d'Affectation du Sol situe la demande en zone d'habitation ;

Considérant que la demande porte sur la démolition d'un rez-de-chaussée commercial et la construction d'un immeuble de **4** appartements sur un rez-de-chaussée commercial et garages ;