

Collectif 124, Av des Mûres 23  
Uccle

Administration Communale d'Uccle  
A l'attention du Collège des Bourgmestres et Echevins  
Place J. Vander Elst 29  
1180 Bruxelles.

Uccle, le 7 février 2005.

**Concerne :** Service d'urbanisme - Demande de certificat d'urbanisme (actes ou travaux d'infrastructure) pour la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle et Nivelles introduite par la SNCB.  
**Objet :** Enquête publique portant sur l'étude d'incidences et la demande de certificat d'urbanisme.

Monsieur le Bourgmestre,  
Mesdames et Messieurs les Echevins,

Dans le cadre de la demande de certificat d'urbanisme et de l'enquête publique mentionnées en rubrique, le Collectif 124, au nom des riverains, demande que **l'alternative 3 bis (deux voies après l'Y- Linkebeek et une halte simplifiée à Moensberg) soit retenue pour la mise en place du RER à Uccle. En effet cette alternative répond à la fois aux attentes des riverains et aux objectifs de la SNCB. Elle ne requiert qu'une faible diminution de la vitesse des trains rapides mais permet en contre partie de conserver la qualité résidentielle de nos quartiers. Du point de vue économique, un tel compromis permet de limiter les dépenses d'infrastructure et d'augmenter ainsi les moyens à mettre en œuvre pour assainir les nuisances actuelles et futures.**

Si toutefois la mise à 4 voies devait être retenue le Collectif 124 demande que des **moyens financiers supplémentaires** soient apportés afin d'assainir les nuisances actuelles et futures.

Dans tous les cas le Collectif 124 demande la prolongation de la tranchée couverte prévue au Nord du pont des Hospices jusqu'au pont des Tilleuls, la mise en caisson au delà et la réalisation d'aménagements similaires pour la ligne 26.

Nous tenons, à vous rappeler, si besoin en est, que **nous ne sommes pas opposés à l'introduction d'un RER à Bruxelles** et dans sa périphérie qui diminuera la pression automobile toujours plus grande dans nos quartiers résidentiels et permettra une mobilité plus efficace et respectueuse de l'environnement.

En revanche **nous ne pouvons tolérer que le projet de la SNCB, qui se base sur une étude d'incidence biaisant la situation existante et le cahier des charges, ne respecte pas les normes notamment en matière de bruit et de vibrations. De plus ce projet prétend diminuer les nuisances actuelles mais en réalité bafoue les qualités résidentielles de nos quartiers et met en péril notre avenir à Uccle !**

Vous trouverez dans la suite de ce courrier la **pétition signée par plus de 650 riverains** reprenant l'ensemble de nos remarques et revendications groupées en 3 sections :

1. **Revendications générales** concernant tout le projet
2. **Constats et considérations** sur l'ensemble de la procédure
3. **Critiques précises** sur l'étude d'incidences et sur le projet amendé.

En annexe vous trouverez les signatures reprenant également la liste des personnes qui désirent être entendues à la Commission de Concertation.

Au nom du Collectif 124, Michel Denys

## Considérations générales

1. Le projet du RER (à Uccle comme dans toutes les communes de la RBC concernées) est une occasion unique pour le Politique de concilier l'intérêt général tout en sauvegardant celui des citoyens, et des riverains.
2. Il ne s'agit pas de refuser le RER, mais bien d'exiger que tous les éventuels travaux d'adaptation des infrastructures existantes, du tronçon de la ligne 124 et de la ligne 26 concernés par la demande de certificat d'urbanisme, tant dans leur phase de chantier que dans leur réalisation finale, respectent les normes bruit et vibration de l'OMS de la convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale (RCB) et la SNCB relative aux bruits et vibrations du chemin de fer (janvier 2001).
3. Le projet amendé de la SNCB ne respecte ni la convention susmentionnée ni les normes en vigueur. Alors que l'étude complémentaire menée par le bureau ARIES à la demande de la SNCB, pour vérifier l'impact des amendements sur le projet, prétend le contraire. Les constatations du chargé d'étude ARIES, tant dans le cadre du rapport d'incidences que dans celui de l'étude complémentaire susmentionnée, se basent sur une mauvaise interprétation de l'analyse de la situation existante. Ces études ne sont ni crédibles ni fiables ! Elles ne sont pas conformes au cahier des charges !
4. En effet, le Collectif 124, grâce à la pétition des riverains, légalement requise a introduit début juillet 2002 une demande d'étude et d'analyse de la situation existante auprès du Gouvernement de la RBC. En août 2002, le Gouvernement validait cette demande. La campagne de mesure ainsi que l'analyse, le diagnostic de la situation existante, l'interprétation des résultats, les constats et les recommandations ont été rédigés dans le rapport de novembre 2003 par le laboratoire « bruit » du département aménagement du territoire et environnement de l'IBGE. Cette étude montre clairement que les nuisances sonores et vibratoires actuelles dues au trafic ferroviaire de la ligne 124 à Uccle, mesurées à plusieurs endroits du 20 au 27 septembre 2002 par l'IBGE, dépassent les normes en vigueur ! En effet L'étude d'incidences menée par le bureau ARIES cite uniquement pour la forme le rapport de l'IBGE mais n'en retient ni ses résultats, ni leur interprétation ni les recommandations, ni les paramètres.
5. Pourtant, lors de la mise à l'enquête du cahier des charges de l'étude d'incidences, le Collectif 124 a expressément demandé que l'étude tienne compte de l'analyse de l'I.B.G.E. Le cahier des charges prévoit que : « Pour estimer la situation future, le chargé d'étude utilisera les mêmes paramètres que ceux utilisés par l'I.B.G.E. pour caractériser la situation existante. »
6. Or la modélisation acoustique d'ARIES se base d'une part sur des valeurs mesurées nettement inférieures à celles de l'I.B.G.E , et d'autre part sur des valeurs parmi les plus basses mesurées par l'I.B.G.E., sans tenir compte des émergences, en totale contradiction avec le cahier des charges qui prévoit de prendre en compte « l'impact sur la santé des émergences et pics sonores induits par le passage des trains ».
7. En combinant une analyse faussée et non représentative de la situation existante à une modélisation mathématique basée sur des paramètres mal interprétés le bureau ARIES fausse la réalité actuelle, évite l'analyse critique et objective du projet, discrédite ses propres recommandations et confirme le caractère ridicule des amendements apportés par la SNCB à son projet. Comment pallier correctement les effets d'une cause mal connue.....

8. Dans pareilles circonstances le complément d'étude du bureau ARIES visant à avaliser les amendements de la SNCB eu égard aux recommandations perd toute objectivité au stade actuel, et confirme le caractère partial et inéquitable de la totalité du rapport d'étude d'incidences. La demande de certificat d'urbanisme, introduite par la SNCB, peut, dès lors, être entachée de vice rédhibitoire.

## Revendications générales

Le Collectif 124, demande que :

9. La SNCB mette au point un projet alternatif basé sur les alternatives 3 et 3bis étudiées par ARIES dans l'étude d'incidence car ces alternatives répondent aux objectifs du RER définis par le gouvernement Fédéral tout en respectant l'environnement des quartiers riverains. (pour la réponse de l'alternative 3 bis aux objectifs : voir « critiques précises » rubrique « alternatives »)
10. On applique les directives OMS relatives au bruit dans l'environnement et la prise de mesures antivibratoires pour tous les riverains des lignes 124 et 26 à Bruxelles et d'une manière générale pour tous les riverains d'une ligne ferroviaire. Le collectif 124 trouve en effet scandaleux qu'à notre époque la prise de mesure antibruit et anti-vibration pour les riverains d'une ligne de chemin de fer soit subordonnée à la réalisation de travaux d'infrastructure ferroviaire par la SNCB alors que la situation actuelle est déjà critique pour beaucoup d'entre eux.
11. La prise en compte des normes OMS est une nécessité impérieuse dans le cadre d'un objectif visant à assurer la protection d'un environnement sain à l'égard de l'ensemble des riverains des installations projetées (**article 23 de la Constitution**)
12. On limite la vitesse des trains à 100 km / h en zone urbaine ainsi que lors de la traversée d'une gare. Le collectif s'insurge contre la volonté de la SNCB d'augmenter la vitesse nominale des trains à 160 km/h
13. La SNCB se penche dès à présent sur le problème du vandalisme et de la petite délinquance actuelle aux abords des gares et des haltes existantes, et trouve des solutions valables avant de risquer d'amplifier le phénomène par la création de nouveaux points d'arrêts. Dans le contexte de fermeture actuelle de nombreuses gares pour des raisons d'économie, il convient que la SNCB se mette d'accord avec les autorités locales ou régionales pour prévoir l'installation d'antennes de services publics aux haltes et gares désaffectées ou en voie de désaffectation partielle de Bruxelles.
14. Que des mesures adéquates soient mises en place pour faire appliquer à tous les utilisateurs des lignes 124 et 26 (libéralisation en cours) les normes européennes les plus contraignantes en matière de sécurité et particulièrement sur les mesures à prendre pour le transport de substances dangereuses.
15. Soient imposées à la SNCB, des nouvelles Mesures Particulières de Publicité à l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, afin notamment de préciser, vis-à-vis des riverains, l'impact de la tranchée ouverte, des ponts, des murs de soutènement, des murs et tous les dispositifs anti-bruit, des modifications de voirie ainsi que de toute modification significative de la végétation, etc...
16. Une convention spécifique (SNCB-RBC) pour la ligne 124 soit signée avant la délivrance du permis d'urbanisme (PU) et celle-ci prendra notamment en compte : les recommandations OMS bruit et vibrations ; les émergences de bruit et vibrations ; le facteur vitesse en zone urbaine ; des contrôles de bruit et de vibrations permanents ; des sanctions en cas de dépassement des seuils ; des entretiens planifiés ; la suppression de toute interruption des voies, notamment pour la signalisation, ainsi que tout appareillage de voies près des habitations ; des aiguillages et appareils de voies performants sur le plan acoustique et vibratoire ; des annonces visuelles ou moins bruyantes que le klaxon utilisé à l'entrée et sortie du tunnel; la gestion des talus ; etc...

17. L'efficacité et les caractéristiques acoustiques de tous les dispositifs anti-bruit et anti-vibratoire à recommander : murs verts, dit anti-bruit, murs en béton, avec ou sans absorption acoustique, radiers désolidarisés, dalles flottantes, voiles de soutènement suffisamment profonds, traverses spéciales et ballast, etc..., fassent l'objet de mesures comparatives sur le terrain par un centre d'étude tel le CSTC. Les conclusions de cette étude seront jointes aux plans de synthèse décrits ci-après.
18. Une campagne de reconnaissances géodésiques et une étude géotechnique complémentaire soit menée par la SNCB. Les conclusions de cette campagne seront jointes aux plans de synthèse anti-vibratoires décrits ci-après.
19. Des plans de synthèse précis, basés sur les conclusions susmentionnées, des sources de bruits et des mesures anti-bruit y afférentes (dimensionnement, nature, emplacement en fonction de l'efficacité et de l'intégration paysagère) soient joints à la demande de PU.
20. Des plans de synthèse précis, basés sur les conclusions susmentionnées, des sources de vibrations et des mesures anti-vibratoires y afférentes (dimensionnement, nature, emplacement en fonction de l'efficacité et de l'intégration paysagère) soient joints à la demande de PU.
21. La solution du prolongement de la tranchée couverte au nord de l'avenue des Hospices jusqu'à Moensberg soit réalisée
22. Une solution de couverture, de mise en déblai, de mise en caisson ou de mise en souterrain (tunnel) du tronçon situé entre le pont des Tilleuls et au delà de l'axe Bigarreau soit étudiée
23. Tous les murs délimitant l'emprise des voies, de soutènement ou d'appuis, soient construits au moyen de la technique des fouilles blindées, qu'ils soient prolongés en fondation afin qu'ils soient fichés d'au moins 1m dans les couches des sables tertiaires et soient désolidarisés de tout ouvrage structurel en contact direct ou indirect avec les voies.
24. Une étude acoustique spécifique soit réalisée par la SNCB pour éviter le bruit et l'effet de souffle à la sortie de toutes les tranchées couvertes .
25. Une étude acoustique spécifique soit réalisée pour prendre en compte la conjonction des nuisances sonores du chemin de fer et de la circulation automobile dans la rue du Bourdon et l'axe Bigarreaux. en intégrant tous les futurs projets immobiliers tels que le plateau Engeland et le lotissement éventuel de la halte Moensberg.
26. Un relevé phytosanitaire précis, avec l'inventaire des plantations existantes, à abattre et à replanter soit élaboré par la SNCB.
27. Les abattages d'arbres à haute tige soient évités au maximum.
28. La plantation de végétation grimpante dense indigène et de végétation à haute tige soit privilégiée jusqu'au bord des parcelles.
29. Un plan de synthèse précis d'installation, d'accès et d'emprise du chantier soit élaboré par la SNCB, précisant notamment la manière dont serait approvisionné le chantier et l'impact de ce trafic spécifique sur les circulations existantes.
30. Les talus et leur végétation soient conservés au maximum pendant les travaux.
31. Compte tenu de l'âge de la ligne, des analyses de la concentration en polluants éventuels des sols excavés, soient réalisées avant leur réemploi.

32. Des contacts avec les services compétents de l'IBGE soit pris lors des travaux afin que soient prises les mesures qui s'imposent pour les mouvements de terres au droit de l'assiette ferroviaire existante et des talus (examen de l'état de contamination de ces terres par des métaux lourds, créosote, pesticides ou amiante et gestion éventuelle des sols pollués).
33. Aucun remblayage ne puisse avoir lieu avec des terres provenant de sites déjà contaminés notamment par la renouée du japon sans les incinérer préalablement.
34. Des dispositifs de protection acoustique et vibratoire provisoires soient posés durant le chantier sur une distance suffisante afin d'assurer la protection des riverains.
35. Les travaux de nuit et de week-end soient définis de la manière la plus stricte possible et les travaux de démolitions interdits à ces mêmes périodes.
36. Des indemnités pour trouble de jouissance soient prévues avant les travaux suivant les règles de droit commun.
37. En ce qui concerne de manière spécifique le chantier, lors de la demande de permis d'urbanisme, la SNCB dépose quatre documents :
  - Document 1 : Liste des recommandations de l'étude d'incidences concernant les chantiers, avec traduction de ces recommandations dans 3 projets de documents, à joindre également à la demande de permis.
  - Document 2 : Traduction détaillée dans le cahier des chargés marché, des recommandations qui concernent l'entreprise adjudicataire.
  - Document 3 : Projet de protocole d'accord avec la commune concernant les aménagements et les limites des zones de chantier en dehors et à l'intérieur du terrain SNCB, les clôtures de chantier, les itinéraires du charroi du chantier, etc....
  - Document 4 : Projet d'organisation de gestion de l'information des riverains avant, pendant et après le chantier.

## Critiques précises

### *Environnement sonore*

38. Le « Tableau de synthèse des résultats de la campagne de mesures effectuées par l'I.B.G.E. » p. 339 de l'étude ARIES, ayant servi à la modélisation, est un échantillon arbitraire et non représentatif de certaines valeurs relativement basses, choisies parmi celles mesurées pendant les 6 ou 7 jour de la campagne I.B.G.E. pour chaque point de mesure, de manière à **lisser les résultats** et à éluder les émergences.
39. **L'étude ARIES ne répond pas au cahier des charges** en ce qui concerne l'analyse temporelle et fréquentielle du bruit de fond.
40. **L'étude ARIES ne répond pas au cahier des charges** en ce qui concerne la modélisation des différents types de convoi pouvant circuler sur ces voies tant voyageurs que marchandises, combinant notamment : la vitesse, le croisement de deux trains à 160 km/h et à 130 km/h, les appareils de voies (aiguillages,....)
41. Toutes les mesures acoustiques effectuées par l'I.B.G.E. sont de longue durée (LD), c'est-à-dire permettant l'évaluation des niveaux équivalents de nuit, alors que sur les 22 mesures d'ARIES seulement 2 sont de longue durée, 3 de moyenne durée et 17 de courte durée, c'est-à-dire ne permettant pas l'évaluation des niveaux équivalents de nuit. **L'étude de l'IBGE montre une grande dispersion des mesures d'un jour à l'autre et la nécessité de disposer – ce que n'a pas fait Aries – de mesures sur plusieurs journées**
42. Les mesures d'ARIES ne sont pas prises à 4m de hauteur tel que préconisé par les directives européennes en la matière, elle sont prises à 1,5 à 2,00 m et modélisées à 4 m. **Le calage du modèle est dès lors soumis à très grand doute.**
43. Par ailleurs, un nombre significatif d'immeuble possèdent des pièces de repos à une hauteur supérieure à cette cote de 4 m ce qui rend la modélisation incorrecte pour analyser le respect des normes en vigueur.
44. Lorsque le modèle donne des valeurs inférieures aux mesures réalisées dans la configuration actuelle, les valeurs données par le modèle après travaux n'ont pas été corrigées des différences constatées.
45. Le matériel de mesures utilisé par ARIES n'est pas le même que celui utilisé par l'I.B.G.E.
46. Le choix de la durée des mesures d'Aries (longue durée, moyenne durée, courte durée) ne semble justifié par aucune méthodologie et les plus courtes durées son concentrées dans les zones le plus touchées en terme de nuisances, ou les plus difficiles à modéliser, alors que c'est dans ces zones que les mesures les plus longues auraient dû être prises.
47. **L'étude Aries met justement en évidence l'importance du trafic routier dans la rue du Bourdon et l'axe Bigarreux mais s'arrête à ce constat, alors que les deux nuisances s'additionnent.** De plus l'IBGE n'a pas fait de mesure dans cette zone et il est dès lors absolument nécessaire qu'une étude plus fine soit effectuée, comme demandé précédemment. Cette étude devra prendre en compte le trafic des bus de la Stib qui constituent, en terme de fréquence et de niveau de bruit, un complément de nuisances important dû au transport public dans la zone. Il est à ce titre

inacceptable de "saucissonner" les nuisances en fonction de l'acteur public concerné (STIB, SNCB), alors que pour les riverains, ces nuisances s'additionnent.

48. Les performances des murs qualifiés « anti-bruit » ne sont pas analysées de manière suffisamment fouillée, alors qu'ils représentent le moyen le plus important utilisé par la SNCB pour limiter les nuisances. **Les risques de réflexion**, quoique cités dans l'étude, ne sont étudiés, ni par rapport aux émissions sonores du chemin de fer, ni par rapport à celles du trafic routier. Ceci est d'autant plus inadmissible que les configurations locales font que les murs anti bruits situés des deux côtés de la voie culminent parfois à des hauteurs tout à fait différentes qui accroissent les risques de réflexion vers les quartiers situés de l'autre côté.
49. Les murs anti bruits sont sous dimensionnés eu égard au choix de l'étude de limiter la hauteur de mesure à 4 mètres, alors que de nombreuses habitations ont leurs pièces de repos à une hauteur supérieure.
50. Le **placement de murs anti-bruits entre les voies centrales** n'a pas été envisagé par l'étude alors que la largeur des 4 voies diminue de manière considérable l'effet des murs anti bruits
51. L'ensemble de ces critiques par rapport au mur anti-bruit justifie dès lors la couverture des voies entre Linkebeek et Moensberg et la mise en déblai ou en caisson des voies entre Moensberg jusqu'au delà de l'axe Bigarreux.
52. La SNCB subordonne la construction de murs anti-bruit à la mise à quatre voies sous le fallacieux prétexte que : pas de projet, pas de certificat d'urbanisme ; pas de certificat d'urbanisme pas de protections. Comment la SNCB peut-elle alors, dans son cahier des charges amendés, accepter d'« allonger les murs en amont du projet, du côté de la rue du Roseau » et donc dans une zone non couverte par les travaux comme le préconisait le bureau ARIES?
53. **La modération de la vitesse automobile dans la rue du Bourdon** et l'axe Bigarreux, pourtant prévue par le PRD, n'est pas réclamée comme mesure d'accompagnement, alors que l'étude met en avant les nuisances combinées du chemin de fer et de la route, que la configuration et la charge de la rue du Bourdon sont modifiées suite à la reconstruction du pont des Tilleuls, à l'implantation de la nouvelle halte Moensberg et au trafic additionnel automobile généré par l'implantation des arrêts RER et des nouveaux lotissements.
54. La mise en zone 30 des zones résidentielles proches des haltes-gares n'est pas évoqué alors qu'elle est également un élément de réduction des nuisances sonore.
55. L'étude prend en compte, pour calculer le niveau des émissions du matériel roulant RER une hypothèse qui considère que le nouveau matériel sera largement moins bruyant que le matériel existant. Cette hypothèse n'est étayée par aucune certitude, ni même une analyse de l'existence sur le marché d'un matériel de ce type. L'absence d'étude en cette matière est vice primaire de la modélisation de l'environnement sonore.
56. Les pv du comité d'accompagnement insistent à plusieurs reprise (e.a. point 33 du pv du 16 janvier 2004 sur les risques de l'effet réfléchissant des dispositifs anti-bruits, alors que le rapport final fait l'impasse sur une description précise de ces effets et sur les risques de réflexion des bruits dus au chemin de fer et à la circulation automobile.

### *Vibrations*

57. Le bureau ARIES avoue avoir effectué seulement 4 mesures dont deux dépassent les normes en vigueur, pourtant une liste d'une vingtaine de riverains acceptant que les mesures soient prises chez eux avait été remise à la commune. En réalité le rapport ARIES précise : « ...*En deux des trois points de mesure effectués pour l'étude ( rue des Griottes, rue de l'Hélianthe ), le capteur situé au niveau des fondations s'est décollé de son support avant le terme de la mesure, ne permettant pas de faire une analyse selon le critère de la norme. Pour le troisième point de mesure, les résultats sont présentés ci-dessous.* ». Pour ce qui est de l'analyse vibratoire, le bureau ARIES base donc ses recommandations au projet sur 1 point de mesure, qui, comme par hasard, ne dépasse pas les normes !
58. Le point 2.7. du pv du comité d'accompagnement du 22 mars 2004 met en évidence la demande - justifiée - de l'IBGE quant aux recommandations vibratoires pour les voies existantes. La réponse de Tuc-Rail ("il faudra mettre en évidence les situations les plus critiques, et la SNCB a l'intention de supprimer toutes les discontinuités dues aux joints isolants") illustre bien l'absence d'étude correcte de l'ensemble de la problématique vibratoire. En effet, d'une part les voies existantes ne disposeront pas des mêmes dispositifs que les nouvelles voies, ce qui est absurde d'un point de vue environnemental alors que ces voies sont situées côte à côte. D'autre part, la SNCB indique à nouveau que selon elles, seules les discontinuités sont génératrices de nuisances, alors que l'étude indique - que ce n'est pas le cas. Ceci signifie que la problématique vibratoire doit être complètement étudiée, en envisageant tant les nouvelles voies que les voie existantes et l'impact du complexe général.
59. De manière générale le collectif 124 constate que la SNCB a indiqué dans la note de présentation du projet modifié la phrase suivante : « *Partant du principe que la suppression de la plus part des discontinuités devrait régler les problèmes de vibrations à la source, les normes en vigueur, en matière de nuisances vibratoire, devraient selon toute vraisemblance, être respectées. Si tel n'était pas le cas il pourrait être fait appel à un ou plusieurs des dispositifs tels que ceux proposés ci-dessus(par ARIES).* » Ce constat de la SNCB joint au fait qu'ARIES n'a effectué que 4 mesures dont deux sont invalides (voir point 1) appelle de la part du collectif 124 les considérations suivantes :

**Si la SNCB est incapable à l'issue d'une longue étude d'incidence faite par un bureau d'étude «qualifié» de parler autrement qu'au conditionnel dans un sujet aussi important pour les riverains que la problématique des vibrations c'est bien que toute l'étude en cette matière doit être recommencée d'une manière scientifique et en tenant compte des nuisances existantes vécues tous les jours.**

### *Qualité du dossier*

60. L'Etude d'incidence (EI) ne contient pas « *une copie du cahier des charges avec, en marge de celui-ci, l'indication des pages de l'étude où les différentes questions posées par le cahier des charges trouvent réponse* ». Cette grave lacune ne permet pas une vérification exhaustive de la conformité de l'EI.
61. L'EI ne contient pas « *de données concrètes relatives au vécu quotidien auprès des riverains habitants ou commerçants et éventuels comité de quartier* ». Le vécu actuel des riverains est un point important pour l'évaluation des nuisances, au-delà de chiffres abstraits. Le Collectif 124 a reçu de nombreuses plaintes de personnes dont la santé est dégradée à cause des réveils nocturnes, d'autres plaintes concernant la non-jouissance de leur jardin.

62. L'EI ne répond pas à la question de savoir si les incidences du projet et des alternatives assorties des améliorations éventuellement proposées sont suffisamment minimalisées pour être acceptable du point de vue des riverains.
63. Les plans joints à la demande de certificat par la SNCB, vu l'absence de cote d'altitude et de profil en long ne permettent pas de se faire une idée correcte du projet présenté, ce qui vicie fondamentalement l'avis que peuvent émettre les riverains à ce stade du dossier.
64. De même, les coupes en travers ne reprennent pas l'implantation et la hauteur des bâtiments avoisinants, alors qu'il s'agit d'un élément fondamental pour évaluer entre autre le résultat de certaines mesures antibruit ou anti-vibrations
65. Aucun document de synthèse en A3 n'est joint à la modification du projet faite par la SNCB, ce qui n'a pas permis à de nombreux riverains de disposer et d'analyser les documents nécessaires à l'émission de leur avis
66. Les plans, par manque de clarté du graphisme, ne permettent pas d'identifier la nature, l'implantation ou la hauteur des dispositifs dit antibruit

### ***Alternatives***

67. L'alternative 3 bis (arrêt des 4 voies à Linkebeek et conservation d'une halte de croisement au Moensberg) est considérée dans l'étude comme impraticable, en se basant sur l'impossibilité d'y faire passer des trains P (trains de pointe) et sur le risque que les arrêts des trains RER aux différentes haltes prennent 1 minute au lieu de 30 secondes. En réalité, ces deux éléments complémentaires (l'inscription de ces trains P et l'allongement des temps d'arrêt) rendent également impraticable l'alternative 3 et même le projet en tant que tel.
68. On ne peut que s'interroger sur les raisons de la prise en compte de ces éléments complémentaires dans l'alternative 3 bis (trains P et allongement de la durée à quai) alors qu'il n'en est question ni dans le projet ni dans les autres alternatives. Il est dès lors impératif de réétudier, et le projet, et toutes les alternatives en utilisant les mêmes critères.
69. On peut également s'interroger sur le rejet des alternatives 2 et 2 bis tracé le long de l'E19 qui ont été peut-être écartées par l'application de critères d'étude non uniformes.
70. On peut enfin se demander la raison du rejet de certaines alternatives pour des raisons financières alors que l'étude ne permet en aucune mesure de se rendre compte des coûts du projet en rapport avec le bénéfice escompté en terme de mobilité malgré que ce point soit inscrit au cahier des charges de l'étude.

### ***Urbanisme***

71. Le Collectif 124 refuse que pour des raisons bassement pécuniaires (valorisation des terrains autour de la halte Moensberg) la SNCB ne retienne pas la suggestion d'ARIES d'implanter le futur poste de sectionnement au sud de la halte de Moensberg, alors que ce bâtiment est particulièrement peut esthétique et s'intégrerait très mal dans le bâti existant et le dévaloriserait définitivement.
72. Il faut prévoir la couverture des murs en béton de bardage en bois ou en brique de parement pour garantir la qualité paysagère des quartiers.

### *Mobilité*

73. L'étude considère (page 178) que la "circulation sur la rue du Bourdon reste globalement fluide [en heures de pointe du matin]." Cette affirmation est erronée puisque la rue du Bourdon connaît une problématique importante d'éclusement au niveau du carrefour avec la chaussée d'Alseberg. Cette problématique engendre une file importante qui remonte certains jours au-delà de l'axe Bigarraux. Cette erreur de jugement renforce l'importance d'une étude plus poussée sur les conséquences du projet et du chantier de celui-ci en terme de circulation locale et de son impact en terme de nuisances sonore.
74. L'étude cite à de multiples reprises l'étude commandée au bureau Van Wunnik par le SPF Mobilité concernant l'attractivité et les alternatives concernant l'implantation de la halte Moensberg et ses liaisons aux réseaux routiers. Les conclusions de cette étude doivent être intégrées dans l'EI.

### *L'être humain*

75. L'étude n'envisage pas le cas potentiel de déraillement pour les zones où les voies sont situées en remblais par rapport aux propriétés riveraines. (Rue du Bourdon)

### *Chantier*

76. Un état des lieux de tous les immeubles situés de part et d'autre des travaux doit être imposé avant le démarrage de ceux-ci
77. Le placement de l'entrée 1 du chantier au niveau d'une zone urbanisée de la rue du Bourdon est extrêmement préjudiciable en terme de nuisances, ceci d'autant plus qu'une zone mieux appropriée (car bordée par le cimetière) est disponible plus loin pour donner accès à la même zone de chantier.
78. Le délai de réalisation du chantier est beaucoup trop long eu égard aux nuisances constatées. **Il est fondamental de concentrer la durée de travaux sur une période plus courte** pour éviter une dégradation énorme de la qualité de vie des riverains.
79. La mise en place d'un comité de suivi des travaux, où la présence des riverains est requise, n'est même pas abordé par le chargé d'étude alors qu'il s'agissait d'un point du cahier des charges.
80. L'impact du charroi sur le trafic routier aux heures de pointe n'a pas été analysé, alors que la zone concentre des points d'attente très importants le matin en terme de trafic automobile. En particulier, il est fondamental que le réaménagement du carrefour Bourdon-Alseberg, prévu par le PRD, soit effectué avant le démarrage des travaux pour accroître la fluidité du trafic sortant en terme de charroi

### *Point d'arrêt du Moensberg*

Le collectif 124 constate que la halte actuelle du Moensberg est régulièrement l'objet de déprédations, de vandalisme et de petite délinquance.

Le collectif 124 demande que

81. L'utilité de la future halte soit démontrée : en effet, cette halte ne sera empruntée que par les navetteurs montant ou descendant à Beersel ou Huizingen ! Les Linkebeekois utilisant dès à présent l'arrêt de Linkebeek et les ucclois ceux de Linkebeek ou de Calevoet.

Si la halte devait malgré tout être réalisée pour plaire aux quelques navetteurs de Beersel et Huizingen, le collectif 124 demande que :

82. l'insécurité dans la zone. Il est en effet bien connu qu'une bonne partie le bureau ARIES interroge les riverains du point d'arrêt (ea rue de Linkebeek, Moensberg,) plutôt que se borner à fournir des pseudo statistiques de la police pour quantifier des victimes d'un vol ou d'une agression ne porte pas plainte. Le problème est donc-volontairement ?-minimisé
83. Le bureau ARIES conçoive un poste de surveillance permanent afin de le sécuriser, lui et ses abords. Ce type demande se justifie particulièrement par la conception de la future halte : ascenseurs et différents niveaux. Ce poste de surveillance permettra également de réaliser les commodités prévues par ARIES, soi-disant postposées par la SNCB pour des raisons d'entretien, alors qu'il est évident que c'est leur sécurité qui ne peut dans l'optique actuelle des choses être garantie. Le bureau ARIES pourra dans ses recommandations s'inspirer des solutions mises en application par la STIB dans certaines stations de métro bruxellois (agents de prévention...) ainsi que des accords qui se mettent actuellement en place entre les autorités locales, communales ou régionales et la SNCB dans le cadre de la fermeture de toute une série de gares de proximité.
84. Le bureau ARIES remanie le projet de point d'arrêt prévu en ce qui concerne la situation des futurs quais :
  - Au niveau de la ligne : déplacement vers le sud inhabité pour arrêter les quais au pont de l'avenue des Tilleuls plutôt qu'à l'arrière des premières maisons de la rue des Griottes (diminution relative des nuisances). Au niveau de la ligne 26 : prolongement des quais à mettre en corrélation avec le léger déplacement des quais sur la ligne 124