

COMMISSION DE CONCERTATION
OVERLEGKOMMISSIE
Séance du 23 février 2005
Zitting van 23 februari 2005
PROCES-VERBAL/VERSLAG.

Présents : COMMUNE : Mme/Mevr. Chantal de Laveleye, Présidente/Voorzitster
M.M. DESMEDT, bourgmestre/burgemeester (objet/onderwerp 5)

Aanwezig : GEMEENTE : MM./HH. SPRUYT et PEETERS (objet 2 à 5 - onderwerpen 2 tot 5)
Mme/Mevr. LESCOT (objets 6 à fin - onderwerpen 6 tot einde),

AATL : M.		(objet 5)	M.	(objet 6 à fin)
	VITAL		BRIARD	
BROH : H.		(onderwerp 5)	H.	(onderwerpen 6 tot einde)
— : M.		(objet 5)	Mme	(objet 6)
	DELCORPS		DEFOSSE	
BROH : H.		(onderwerp 5)	Mevr.	(onderwerp 6)
SDRB : Mme				
	VERDICQ			
GOMB : Mevr.				
IBGE : M.			M.	(objet 5)
	CONVENT		SIMON	
BVM : H.			H.	(onderwerp 5)
SMS : Mme		excusée		
	MURET			
DML : Mevr.		verontschuldigd		

Secrétariat : MM. (objets 2 à 5) (objets 1 a 5)
SPRUYT - PEETERS **WILMOT**
HH. (onderwerpen 2 tot 5) (onderwerpen 1 tot 5)

Mmes (objets 1 à 5) (objets 6 à fin)
ROELENS **SUHOROSCHKO**
Mevr. (onderwerpen 1 tot 5) (onderwerpen 6 tot einde)

Objets traités

Behandelde onderwerpen :

- | | page |
|--|-------------|
| 1) Approbation des P.V. des séances du 10.11.04 et du 22.12.04
Goedkeuring van de verslagen van de zittingen van 10.11.04 en van 22.12.04 | 2 |
| 2) – Demande de permis d'environnement n° 8.123
Situation : Chaussée de Saint-Job, 749
Demandeur : Madame TABURIAUX | 3 |
| 3) – Demande de permis d'environnement n° 8.178
Situation : avenue Maxime Van Praag, 1
Demandeur : GESTION D'IMMEUBLES sa | |

	<u>page</u>
4) – Demande de permis d'environnement no8.183 Situation : avenue Bourgmestre Jean Hérinckx, 20 Demandeur : MJ GESTION sprl	5
5) 2653105 – Demande de certificat d'urbanisme n°0302 Situation : rue du Bourdon, rue des Griottes, av. des Tilleuls, av. des Sophoras, av. des Mûres et av. des Hospices Demandeur : S.N.C.B.	6
6) 2655105 – Demande de permis d'urbanisme n°16-36.722-04(art 175) Situation : avenue du Vert Chasseur, 46 Demandeur : Régie des Bâtiments	20
7) 2657105 – Demande de permis d'urbanisme n°16-36.498-04 Situation : avenue Winston Churchill, 3-5 Demandeur : M. & Mme BARMOSHE-BEN ELYAHOU	22
8) 2658105 – Demande de permis d'urbanisme n°16-36.650-04 Situation : rue Rittweger Demandeur : Messieurs ORBAN	23
9) 2659/05 – Demande de permis d'urbanisme n°16-36.703-04 Situation : rue du Coq, 134 Demandeur : M. & Mme FONTIGNIE-VASIC	25

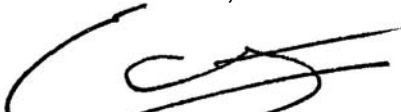
Objet 1 :

Onderwerp 1 :

Les procès-verbaux des séances du 10 novembre et du 22 décembre 2004 sont approuvés.
De verslagen van de zittingen van 10 november en 22 december 2004 worden goedgekeurd.

Par la Commission :
Namens de Commissie :

Le Secrétaire,
De Secretaris,



E. SPRUYT.

La Présidente,
De Voorzitster,



Chantal de Laveleye.

COMMUNE D'UCCLE
URBANISME

COMMISSION DE CONCERTATION
Séance du 23 février 2005
PROCES-VERBAL

Objet 5 : 2653105 – Demande de certificat d'urbanisme no0302
Situation : rue du Bourdon, rue des Griottes, avenue des
Tilleuls, avenue des Sophoras, avenue des Mûres et
avenue des Hospices
Demandeur : S.N.C.B.

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 10 janvier au 8 février 2005 inclus.

Motifs : - art 140 et 141 §1er du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT)
– rapport final de l'étude d'incidences et demande amendée

Travaux envisagés : mise à 4 voies de la ligne 124 entre la rue Bigarreux et la limite
régionale et création d'un point d'arrêt au croisement avec la ligne 26

Observations et/ou réclamations :

L'enquête publique a engendré d'importantes réactions de la part des riverains qui ont
introduit de nombreuses lettres de remarques.

Outre les interventions individuelles, le Collectif 124, à l'appui d'une étude scientifique,
exprime des considérations générales relatives à l'ensemble du projet, des
revendications en matière de procédures et des critiques précises sur l'étude
d'incidences et le projet amendé (avec illustrations graphiques à l'appui de la défense
de l'alternative 3bis). Leur lettre est accompagnée d'une pétition comprenant 651
signatures.

La synthèse des participations à cette enquête publique peut être résumée comme
suit :

- **Remerciements pour les 5 réunions d'information organisées par la
Commune**
- **Critiques de forme**

Lacunes dans le dossier :

- manque d'une copie du cahier des charges et de données concrètes
relatives au vécu des riverains telles que prévues par celui-ci
- lacunes dans les plans et coupes en matière de hauteurs
- absence d'un document de synthèse en A3 pour le projet modifié

Présentation de l'étude d'incidence par le bureau ARIES trop tardive
(non conforme aux exigences du cahier des charges)
Durée de l'enquête publique insuffisante

- Principales critiques de fond à l'égard du projet SNCB

Démonstration jugée non probante de la nécessité d'une mise à 4 voies sur Uccle (ou au delà de la jonction des 2 lignes)
- et regret de l'abandon de l'alternative 2 (double voie pour trains rapides longeant la **E19** entre Nivelles et la gare du Midi))

- Contestation de l'argumentation de l'étude d'incidence qui fonde le rejet de l'alternative 3bis
 - avec demande que cette alternative soit retenue « parce qu'elle répond à la fois aux attentes des riverains et aux objectifs de la SNCB »

Remise en question par certains (mais défense par d'autres !) de l'utilité de la nouvelle halte Moensberg
- avec dénonciation de l'insécurité de la zone et des risques de vandalisme
- et réticences relatives au coût des travaux prévus

Exigence du respect des normes OMS en matière de nuisances sonores de la Convention environnementale entre la RCB et la SNCB (janvier 2001)
- avec mise en cause de la modélisation faite par le bureau d'étude ARIES en matière de bruit
▫ et demande d'une expertise relative à l'efficacité des dispositifs anti-bruit prévus

- Constat de carence du projet en matière de mesures de protection contre les vibrations (recommandations de l'étude d'incidence non retenues par la SNCB)
 - avec demande d'une réétude de la problématique vibratoire
 - avec demande de prise en compte d'une croissance potentielle du trafic de marchandises

Exigence d'une protection de tous les riverains des lignes 124 et 26 contre les nuisances sonores et vibratoires engendrées par le RER (et pas seulement pour ceux qui habitent dans l'aire géographique des travaux)

- Demande d'une planification précise du chantier
 - et demande de concentrer les travaux sur une période plus courte

Suggestions techniques

- Prolongement jusqu'à Moensberg de la tranchée couverte de la halte de Linkebeek
Mise en deblai ou en caisson des voies entre Moensberg et pont des Bigarreux

- Murs anti-bruit construits selon la technique des fouilles blindées et verdurisés
Murs anti-bruit d'une hauteur plus élevée, placement de murs anti-bruits entre les 2 voies centrales
Etude des risques de réflexion des bruits

Mesures d'aménagement de la circulation automobile autour des haltes (ralentissant la vitesse et protégeant les trottoirs) et de l'accessibilité cycliste
Reconfiguration de la rue du Bourdon exigée à titre de charge d'urbanisme pour ralentir la vitesse
Rond-Point au carrefour Bourdon-Tilleuls
- Accès piétons aux haltes mieux favorisés : escaliers et rampes d'accès, éclairage, accès rendus possibles à partir du nord de l'avenue des Hospices (Linkebeek) et à partir de la rue du Bourdon et de l'avenue des Tilleuls (Moensberg)
- Augmentation de la capacité des parkings vélo aux haltes (abrites et sécurisés)
Limitation de la capacité des parking auto à 50 places par halte
- Parking Moensberg réalisé en revêtement semi-perméable (zone humide à préserver)
Renvoi des eaux de pluies vers le réseau hydrographique

Halte Linkebeek :

avis de la Commune de Linkebeek :
mur anti-bruit des 2 côtés du viaduc
entretien des plantations sur le mur à charge de la SNCB
éclairage public
mobilier urbain à compléter (parking et placette)
accès aux quais non rectilignes si possible et accessibles aux cyclistes et PMR
pas d'arrêts de bus sur la rue de la Station
kiss and ride rue de la Station plus long vers la rue des Mûres

Réflexions générales sur le RER

- Affirmation d'une adhésion aux objectifs du RER en matière de mobilité
Mais refus d'un projet qui détériorera les qualités résidentielles des quartiers riverains
(avec référence à la déclaration du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale de juillet 2004 : « La Région veillera à protéger les riverains des nuisances causées par le RER »)
- insistance sur la nécessité de mesures d'accompagnement pour atteindre les objectifs de transfert modal annoncés :
Mesures visant à réduire la pression automobile en ville (notamment réduction stationnement en centre-ville, zones 30, couloirs privilégiés aux voitures occupées par 3 personnes....)

Transports en commun attractifs et bon marché (avec une bonne connexion du RER au réseau urbain), accueil dans les gares...

- Demande de réaliser au plus tôt la halte du Vivier d'Oie

Séance publique :

M. Wilmot a présenté le projet, plans à l'appui, avant l'ouverture de la séance publique.

Mme de Laveleye explique que la présente séance porte sur l'étude d'incidences et sur le projet amendé à la suite de cette étude. Elle précise qu'il ne s'agit encore que d'une demande de « certificat d'urbanisme » et que la future demande de permis sera elle aussi soumise à enquête publique. Elle présente les membres de la commission et annonce le déroulement de la séance.

M. Detandt, au nom de la **SNCB**, demanderesse, résume brièvement en quoi concerne le projet de RER introduit par la SNCB avec les différents travaux à effectuer sur le territoire de la commune d'Uccle. Il signale qu'il n'y aura aucune expropriation de maison et que les expropriations de fond de jardin sur le territoire d'Uccle seront ponctuelles, très limitées et rares.

Mme de Laveleye passe ensuite la parole aux représentants du Collectif 124 :

- **M. Pirlet** fait un exposé détaillé relatif à l'étude d'incidences en s'aidant des projections sur écran. Il critique entre autres les conclusions tirées par le chargé d'étude concernant : le bruit, la modélisation, la conjonction des nuisances , l'étude vibratoire, l'exécution différente entre les voies existantes et les voies nouvelles, la mobilité, le chantier, le trafic, etc.. ..
Il présente ensuite les revendications du Collectif de riverains
Il remet à cet égard un texte qui est joint au présent PV sous les références objet 5 – annexes 1 à 12.
- **M. Pizzutti** fait ensuite une présentation critique du projet amendé par la SNCB en reprochant une mauvaise interprétation de la situation existante (avec notamment des coupes isolées de leur contexte urbain)
M. Denys conclut en faisant référence à la Déclaration de politique générale du Collège et à un interview de Ch. Piqué dans Le Soir
Ils déposent également un texte repris au PV sous les références objet 5 – annexes 13 à 24.

Le bureau ARIES répond que M. Noël a pris lui-même des mesures de bruit qui atteignent à l'heure actuelle 80 db.

Mme de Laveleye donne alors la parole à la salle :

M. Van Schelvergem signale que les trains passent à la hauteur de ses chambres et craint une augmentation des nuisances

M. Hubert soutient la demande du collectif de réduire les nuisances de bruit et de vibration. Il souligne le fait que les trains RER seront des trains plus lents et donc moins bruyants. Il insiste sur l'importance du déplacement de la halte Moensberg afin que le RER serve mieux aux Bruxellois et aux Ucclois.

M. Rycx signale que déjà maintenant le bruit des trains est insupportable en été et que le fond de son jardin s'effondre à cause des vibrations.

L'association Inter Environnement est pour le RER mais s'inquiète d'une atteinte au maillage vert qui entoure les voies de chemin de fer et du rejet d'eaux non épurées dans la zone humide du Moensberg. Elle encourage les aménagements de la halte Moensberg pour les personnes à mobilité réduite et l'augmentation du parking. Elle demande l'établissement d'une convention spécifique pour les lignes **124** et **26**, signée avant délivrance du permis et souligne la nécessité des mesures d'accompagnement pour contrer le risque de périurbanisation.

Un texte explicatif est déposé sous les références objet 5 – annexe **25**.

M. Oude Hendrikman zegt dat het noodzakelijk is om doorgangen te creëren omdat de dieren niet meer zullen kunnen oversteken.

M. De Harven demande que les trains aillent moins vite afin de produire moins de bruit et moins de vibration.

Mme de Laveleye signale que la vitesse nominale de 160 km/h ne sera jamais atteinte à Uccle.

M. Boucher témoigne d'une expérience vécue (il a voyagé sans payer du Moensberg à Lasne aller et retour).

M. Feron témoigne de son usage quotidien de la ligne 124. S'il rejoint le collectif **124** pour ce qui concerne le bruit et les vibrations, il ne les suit pas pour ce qui concerne la gare du Moensberg (un « must » à son avis) et souligne le fait que les trains qui arrivent à la gare de Linkebeek ont en moyenne de 5 à 10 minutes de retard ce qui rend impossible les schémas de croisement proposés par le collectif à l'appui de sa défense de l'alternative 3bis . Il souligne aussi la nécessité de désengorger le trafic automobile et de faciliter l'accès à Moensberg des piétons et des cyclistes.

M. Antoine (au nom de l'ACQU) soutient la mise à 4 voies jusque Moensberg mais demande (carte à l'appui) des mesures de protection des riverains au delà de la zone de travaux. Il remet un texte qui est joint au présent PV sous les références objet 5 – annexes 26 à 29.

M. Jacobs regrette surtout le bruit généré par les trains de marchandises.

Une riveraine défend les besoins des PMR.

Un riverain s'inquiète du bruit et des vibrations et s'interroge sur le choix des matériaux choisis pour l'infrastructure.

Mme Giraudeau critique le bruit qui été généré par des travaux la nuit sur les voies ce qui préfigure ce qu'endureront les riverains pendant **5** ans.

Mme Verteneuil-Baeckelmans demande que les talus et les abords du chemin de fer soient préservés ou recréés pendant et après les travaux.

M. Schuermans vraagt coordinatie met MIVB om het metronet uit te breiden in het zuiden van Brussel

M. Amaradji demande si on a une estimation du nombre d'Ucclois et du nombre de non ucclois qui utiliseront ces nouveaux moyens de communication.

M. Tirion parle de la circulation dans le quartier de la rue de Linkebeek et il demande de limiter la capacité des deux parkings à proximité des haltes car cela va attirer de nombreuses voitures supplémentaires dans ce quartier. Il souhaite que l'on favorise au contraire les accès piétons et cyclistes.

M. Van Rompaey zegt dat Brussel zuinig moet zijn op zijn ruimte en dus ook deze in de nabijheid van spoorwegen moet beschermd worden. Hij vraagt om alle plannen op internet te zetten.

Mme de Laveleye répond que cette demande a déjà été formulée lors de la réunion publique d'information mais la SNCB s'y est opposée. Elle rappelle que des facilités ont été données par la Commune pour l'obtention d'une copie du dossier.

Mme Charlier demande de supprimer les 1^{ères} classes dans les trains.

Une riveraine demande quelles sont les intentions de la SNCB pour les trains de marchandises.

M. **Robe** soutient le projet de RER mais il demande une véritable gare au Moensberg et non pas une simple halte, avec accueil et surveillance du parking de transit. Il souligne l'utilité du RER pour la mobilité intra-bruxelloise et la nécessité d'augmenter les fréquences le soir et le WE il demande que le plan communal de mobilité soit concrétisé avant la délivrance de permis d'urbanisme.

M. **Fockedey** rappelle les normes plus exigeantes des Pays Bas et demande que la jonction entre la ligne 124 et la ligne 126 soit cernée par des murs antibruit et anti vibrations.

Mme Huyterelst insiste sur la sécurité des haltes et souligne le paradoxe des nouvelles haltes créées en même temps que l'on supprime du personnel dans celles qui existent

Un **riverain** se plaint de la petite délinquance dans le quartier des Alisiers et demande un renforcement de l'éclairage public.

M. **Chafi** défend l'alternative 3bis. Il demande que la Région impose à la SNCB une ordonnance plutôt que le respect d'une convention et il craint la privatisation future de la SNCB.

Mme de Laveleye donne à la SNCB la possibilité de répondre :

M. Detandt rappelle que la SNCB est saisie d'une demande (par loi), qui émane de l'Etat fédéral et des trois régions, et qui l'oblige à la création du RER.

Il précise que dans le cadre d'un certificat d'urbanisme les plans ne doivent pas être aussi précis que pour un permis d'urbanisme.

Pour ce qui concerne les murs antibruit, il dit que le projet comprend ceux-ci dès le départ alors que, pour les autoroutes par contre, ils ont été mis de façon complémentaire par après et que dès lors, leur efficacité est moindre. Un matériau absorbant est prévue et le nouveau matériel roulant devra impérativement répondre à des normes très strictes qui seront émises en matière de bruit

Il signale aussi que la fondation par dalle en béton armé engendrera moins de nuisances de vibration que l'empierrement classique et dit qu'il accepte la confrontation avec un spécialiste de la CSTC. De telles fondations ne sont pas prévues pour les voies existantes afin de ne pas devoir les démonter (travail nécessairement de nuit).

Le chantier sera terminé pour 2012. Une durée de six ou sept ans pour l'ensemble du chantier est due au fait qu'il n'y aura pas de travaux de nuit et que les travaux ne se feront pas partout en même temps.

Pour ce qui concerne les accès, il affirme que les personnes à mobilité réduite auront un accès aisé à la gare du Moensberg (notamment par le biais des ascenseurs) mais que la SNCB n'a pas le mandat de rénover les gares existantes.

Il n'y aura pas de rejet des eaux dans la zone humide.

M. Logeot parle du trafic et à cet égard il dit qu'il n'est pas question que le trafic normal soit freiné à cause du RER (d'où la nécessité d'augmenter la souplesse d'exploitation en raison des retards fréquents!).

Le trafic marchandise est libéralisé actuellement ce qui implique que la SNCB ne maîtrise plus l'entièreté de ce trafic (mais garde le contrôle du réseau) Ce trafic ne va pas augmenter.

Les traverses en béton apportent plus de stabilité à la voie (l'entretien est donc réduit). Quant à la halte du Vivier d'Oie, le budget est disponible ; l'ouverture est prévue pour fin 2006.

La parole est ensuite donnée au bureau ARIES :

Le nombre de trains sera augmenté de 20% sur la ligne 124 et de 36% sur la ligne 26. La vitesse de 160 km/h est la vitesse maximale qu'un train peut atteindre mais cette vitesse ne sera jamais atteinte en région de Bruxelles-Capitale. (RER 80km/h max et trains rapides 125 km/h max).

La mise à quatre voies est due à la contrainte importante d'une cadence d'un RER tous les 1/4h et aussi à l'exigence de vitesse pour les trains rapides sur l'ensemble du réseau. Elle est nécessaire si on ajoute un arrêt au Moensberg.

Les parkings auront une capacité portée de 50 à 80 places pour augmenter le nombre de transferts modaux vers le RER.

La majorité des voyageurs émanera de la région de Bruxelles-Capitale ; l'augmentation du nombre de voyageurs à Moensberg et Linkebeek est estimée à 70%. L'impact sur la circulation sera relativement limité par rapport aux flux existants.

La sécurité des gares sera renforcée par la démolition de la gare de Linkebeek et par l'augmentation des utilisateurs de la halte Moensberg .

En ce qui concerne les remarques émises sur les nuisances sonores et vibratoires le bureau ARIES s'est référé au cadre législatif de la Région bruxelloise :

L'étude du bruit des véhicules STIB et du trafic routier sort du cadre de l'étude.

L'étude est partie des hypothèses les plus défavorables et la hauteur des murs anti-bruit prévus est conforme à la législation européenne.

La réflexion des bruits a été prise en compte dans le modèle. L'hypothèse de mettre des murs antibruit entre les voies a été rejetée pour des raisons de sécurité.

La problématique des vibrations est très complexe et la modélisation n'est pas fiable.

L'approche de la SNCB est intéressante parce que la mise en œuvre des travaux va révéler les problèmes ; la décision de prendre des mesures antivibratoires après l'aménagement du début des travaux de génie civil est la meilleure des solutions puisqu'elle permet d'intervenir ponctuellement là où cela apparaîtra nécessaire.

Par rapport au matériel roulant, le cahier des charges sera stricte en matière de nuisance de vibrations.

M. **Vital** demande le coût d'un tapis vibratoire : il lui est répondu 50 €/m²

M. **Detandt** cite l'exemple d'un cas de plainte dans une autre commune auquel il a été facile de remédier. Il ajoute que la dalle de Linkebeek recouvre l'aiguillage (principale source de vibrations)

Mme de Laveleye demande si les recommandations du bureau ARIES en matière de vibration ont été suivies d'effet par la SNCB.

M. **Noël** répond que oui puisque la SNCB a prévu de couvrir de matière antivibratoire les zones des aiguillages (sauf au pont de Bigarreux). Il souligne les grandes possibilités d'évolution technique en matière d'aiguillage.

Il ajoute que la mise en œuvre est prévue d'une convention spécifique entre la Région et la SNCB pour les travaux de mise à 4 voies.

M. Denys se déclare pour le RER et pour la nouvelle halte Moensberg mais il met en doute la bonne foi de la SNCB (en raison de problèmes de financement) et trouve que le problème des vibrations n'est absolument pas résolu

M. Vandenhauwe (pour l'AED) témoigne de sa confiance dans la commission et souligne aussi la qualité de l'exposé du collectif 124. Il propose que soit annexé à l'avis de la commission la réponse aux questions du collectif.

M. Pirlet estime que des zones critiques subsisteront de toute façon.

La Commission :

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

Considérant que l'enquête publique porte sur le contenu du rapport final de l'étude d'incidences relative à la demande de certificat d'urbanisme concernant 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) mais aussi sur les amendements apportés au projet par le demandeur ;

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 la Convention RER prévoit :

- o Une fréquence de desserte minimale de 4 trains RER par sens et par heure en heures de pointe et en semaine.
- o Une fréquence de desserte minimale de 2 trains RER par sens et par heure en heures creuses et le week-end.
- o Le maintien de tous les arrêts existants et la création et/ou la réouverture de points d'arrêts supplémentaires.
- o Une amplitude de desserte élargie, avec une arrivée avant 6h00 du matin dans un des trois pôles principaux de Bruxelles (la jonction Nord-Midi, le quartier européen et l'aéroport), et un dernier départ au plus tôt entre 22h00 et 23h00.
- o La réduction du temps d'attente aux arrêts.
- o La recherche d'une complémentarité optimale entre les différents modes de transports et la mise en œuvre de mesures complémentaires pour offrir une efficacité optimale.

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 projet déroge aux PPAS n°5, 6 et 46 bis en ce qu'il déborde sur des zones affectées à d'autres fonctions que le chemin de fer ;

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 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 l'adhésion de la Belgique au Protocole de Kyoto ;

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

A. Considérant les principales conclusions de l'étude d'incidences résumées comme suit :

Vitesse des trains sur le futur réseau RER :

La vitesse nominale de 160km/h (c'est-à-dire la plus haute vitesse autorisée sur la ligne 124) ne sera jamais effective en Région de Bruxelles-Capitale.

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.

Prise en compte des alternatives trans-régionales au projet de la SNCB pour la ligne 124 :

Les 3 alternatives trans-régionales ne rencontrent pas les objectifs de la convention RER tels que décidés par les gouvernements fédéral et régional en concertation avec la SNCB.

L'évaluation des incidences des alternatives 0 (maintien situation existante) et 1 (2 voies améliorées) a cependant été faite comme prévu au cahier des charges.

Une étude approfondie des incidences de l'alternative 2 (un second tracé longeant l'autoroute E19 pour les trains rapides) n'était pas exigée pour l'étude d'incidence en région bruxelloise (elle a été faite en région wallonne).

Etude des alternatives au projet pour la Région de Bruxelles-Capitale

L'étude analyse les impacts de l'**alternative 3** (non réalisation de l'arrêt Moensberg sur la ligne 124 et maintien à 2 voies du tronçon Maensberg-Linkebeek).

Elle ne se prononce ni en faveur ni en défaveur de cette alternative. Mais, si elle est retenue, elle préconise le maintien des 4 voies jusqu'au croisement des 2 lignes afin de placer les aiguillages nécessaires à la remise à 2 voies (sources de nuisances sonores et vibratoires) plus loin des zones habitées.

L'étude conclut au fait que l'**alternative 3bis** (maintien de la ligne 124 à 2 voies en région bruxelloise avec un nouvel arrêt au Moensberg) ne peut être retenue parce qu'elle occasionne des contraintes d'exploitation trop importantes.

Quant à l'**alternative 4** (solutions techniques pour réduire l'emprise du projet), l'étude conclut à l'intérêt d'envisager une réduction possible de la longueur et du nombre des quais à l'arrêt Moensberg.

L'étude a donc visé à améliorer l'intégration des travaux dans l'environnement dans le cas des deux hypothèses estimées compatibles avec les objectifs fixés au RER :

- soit le projet SNCB : mise à 4 voies jusqu'au pont des Bigarreux avec nouvelle halte au Moensberg assurant la correspondance entre les 2 lignes ;
- soit l'alternative 3 : maintien de 2 voies au-delà du croisement des 2 lignes sans réalisation de la nouvelle halte Moensberg ;

Evaluation des incidences du projet tel qu'introduit :

En matière de mobilité :

L'étude conclut que la réalisation d'un arrêt Moensberg à deux niveaux, permettant la correspondance entre les lignes 124 et 26 apportera une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport en commun.

Des recommandations concernent le réaménagement des haltes Moensberg et Linkebeek (voir ci-dessous).

En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire :

La réalisation du projet ne nécessite aucune expropriation.

Le projet prévoit une extension importante de la halte Moensberg et une amélioration sensible de la halte de Linkebeek.

▪ **En matière d'environnement sonore :**

Les niveaux de bruit seront supérieurs à la situation actuelle pour une moitié des points de mesures faites dans l'aire géographique du projet. Cependant les mesures de protection acoustiques prévues dans le projet sont suffisantes pour réduire les niveaux sonores en dessous des objectifs fixés par la convention entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale là où des travaux d'infrastructure sont prévus.

Le chargé d'étude préconise la pose de dispositifs anti-bruits améliorés (sur la ligne 124) et supplémentaires (sur la jonction et la ligne 26). Ces aménagements devraient permettre de conserver des niveaux de bruit équivalents voire inférieurs à la situation actuelle.

▪ **En matière de vibrations :**

L'étude démontre que la situation vibratoire actuelle est insatisfaisante et que le projet, faute de solutions efficaces, ne mènera qu'à une dégradation.

Plusieurs recommandations techniques précises sont faites pour remédier à cette situation.

▪ **En matière socio-économique :**

Le chargé d'étude insiste sur la nécessité que des mesures d'accompagnement soient prises en même temps que la réalisation du projet RER. Faute de quoi le transfert modal espéré ne sera pas garanti et l'objectif du RER ne sera donc pas rencontré.

▪ **En matière de chantier :**

L'emprise du chantier sera strictement limitée au domaine ferroviaire et/ou au domaine public.

Seuls les travaux localisés sur Uccle vont générer des nuisances pour les riverains. Il n'y aura pas de passages de camions en provenance des chantiers situés plus au sud.

Diverses recommandations sont faites pour limiter au maximum les nuisances. L'étude insiste également sur l'importance d'une information faite aux riverains en cours de chantier et sur la nécessité d'un reboisement après chantier.

Recommandations qui concernent plus particulièrement l'aménagement des deux haltes du Moensberg et de Linkebeek

Les recommandations du chargé d'étude sont très nombreuses et précises :

Pour l'arrêt du Moensberg :

Augmentation de la capacité du parking intermodal

Modifications relatives aux accès

Equipements à améliorer (sanitaires) et nécessité d'un contrôle social

Maintien de l'arrêt de bus STIB au pont du Bourdon

Aménagement d'un bassin de rétention et d'infiltration des eaux

Réalisation d'un **PPAS** régulant le développement futur de la zone du chemin de fer.

- **Pour l'arrêt de Linkebeek :**

Déplacement de la zone de parking (sur dalle) au nord de l'avenue des Hospices

Hospices

Augmentation de la capacité de parking et modification de l'accès

Arrêts de bus au niveau du pont de l'avenue des Hospices

Réaménagement du carrefour rue de la Station-rue du Château-square Maas

B. Considérant qu'en ce qui concerne les alternatives :

Les alternatives trans-régionales ne peuvent pas être retenues car elles ne permettent pas une exploitation capable de rencontrer les objectifs de la Convention RER

L'alternative 3, par contre, permet un respect de cette Convention à la condition d'une mise à 4 voies à partir de la zone (faiblement peuplée) située au sud du croisement entre les lignes 124 et 26. Mais elle impose la suppression d'une halte Moensberg sur la ligne 124 et donc l'opportunité intéressante des correspondances entre les deux lignes. C'est pourquoi elle n'est pas retenue par la Commission de Concertation.

L'alternative 3 bis, telle que prônée par le « collectif 124 » des riverains, ne peut être retenue pour différentes raisons techniques : elle impose un allongement de la durée du temps de parcours total des trains ICIR, ce qui ne répond pas aux exigences de la Convention RER ; elle entraîne également une réduction de la marge de manœuvre en cas d'incidents et d'imprévus, qui compromet la souplesse d'exploitation.

L'alternative 4 devrait être partiellement prise en compte dans la mesure où une réduction du nombre et de la longueur des quais de l'arrêt Moensberg réduirait l'emprise des travaux en même temps que les coûts, sans compromettre l'exploitation du RER ; ce qui permettrait d'éloigner l'aiguillage de remise à 2 voies des jardins et façades arrières des habitations de la rue du Bourdon.

C. Considérant qu'en ce qui concerne les amendements au projet introduits par le demandeur après la clôture de l'étude d'incidences, les remarques suivantes doivent être formulées :

- Le demandeur a tenu compte des recommandations intégrées c'est-à-dire celles qui considèrent les impacts cumulés de différents domaines de l'étude d'incidence, en en retenant une bonne partie, consacrée à l'aménagement des haltes de Moensberg et Linkebeek ainsi qu'à la pose des systèmes anti-bruit dans la zone où des travaux ont lieu. Ces aménagements comprennent

l'augmentation du nombre de places de parcage - tous utilisateurs confondus - ainsi que la refonte des deux carrefours de part et d'autre du pont enjambant la ligne 124 à Linkebeek.

- Cependant, il apparaît une contradiction entre la volonté écrite de la part de la SNCB de suivre les recommandations quant à la pose de murs anti-bruit sur les jonctions et sur la ligne 26 et ce qui est renseigné sur les plans amendés où la ligne 26 est oubliée à l'exception d'un des deux ponts enjambant la rue Engeland.
- Pour l'aménagement de l'arrêt Moensberg, la création d'un bassin de rétention et d'infiltration n'a pu être retenue car le gabarit de passage au-dessus de la ligne 26 ne permet pas la traversée par les caniveaux hydrauliques. Cet argument est pertinent et la proposition de création de deux bassins d'orage sous les quais de la ligne 26 sont de nature à remplacer le bassin de rétention de manière efficace.
- La Commission regrette que la passerelle (longeant la voie du côté de la rue du Bourdon) recommandée par le chargé d'étude, à la place du cheminement en zigzag prévu à partir de l'avenue des Tilleuls, n'ait pas été retenue par le demandeur dans son projet amendé. En effet, la sécurité passive y serait plus présente dans la mesure où sa longueur est moins importante que celle du projet et qu'elle donne une vue directe sur les quais et parking, accentuant ainsi l'impression de surveillance sociale. De plus, elle ne comporterait pas de virages et plateaux intermédiaires plus difficilement négociables par les **PMR**.
- Quant à la présence de sanitaires, elle se justifie si la halte se développe en véritables arrêts multifonctionnels car ils seraient alors plus sécurisés par la surveillance sociale inhérente à cette infrastructure. Il appartient dès lors au demandeur de ne pas se contenter de la création d'une simple halte, mais d'envisager un développement annexe à la fonction première, développement qui ne nécessite pas de Plan Particulier d'Affectation du Sol dès l'instant où les infrastructures projetées sont connexes à la fonction de chemin de fer.
- En ce qui concerne le poste de sectionnement, le demandeur rejette l'idée de maintenir ce poste dans la zone où il se trouve actuellement car il dévaloriserait l'aménagement futur du site.

Nous pensons tout au contraire qu'il serait judicieux d'étudier l'intégration d'un tel poste dans un plan d'aménagement de la zone de la halte, ce qui devrait œuvrer à une unité architecturale globalisant cette halte ainsi que le poste de sectionnement et les divers aménagements possibles de l'endroit. Cette politique permettra de conserver intactes les vues vers le cimetière depuis la rue du Bourdon et de l'avenue des Tilleuls, respectant ainsi son environnement esthétique.

- Pour l'aménagement des passages supérieurs de l'avenue des Tilleuls et de la rue du Bourdon, la SNCB tient au modèle de garde-corps qu'elle utilise d'habitude, au nom de l'unité et de la cohérence esthétique.

Le modèle de parapet suggéré par le chargé d'étude, faisant entre autres référence à la passerelle Prisma de Paris-La Défense, nous apparaît plus approprié pour diverses raisons :

- esthétique contemporaine qui s'accorde aux recommandations du « plan lumière communal » pour la mise en valeur de tels ouvrages d'art ;
- meilleur éclairage de l'aire de foulée des piétons ;
- raccord au sol linéaire et facilités tant pour la mise en œuvre des trottoirs que pour leur entretien et nettoyage ;
- bonne expression de la fluidité de la circulation dans le sens du pont.

Remarque : Il s'indique cependant de veiller à la grandeur de la maille du treillis pour éviter l'installation et la prolifération de la mousse.

Les clôtures des propriétés SNCB au Moensberg ont été proposées en treillis rigides à maille rectangulaire posée horizontalement. Il serait plus intéressant de garder une cohérence pour des choses distantes les unes des autres de quelques dizaines de mètres que de chercher une cohérence entre des ponts situés à +/- 6km (distance à vol d'oiseau entre le Moensberg et la traversée de la ligne 161 sur Ixelles).

En ce qui concerne la remise en état des espaces verts après le chantier et la végétalisation des murs verts, la SNCB s'en remet à un plan de gestion des talus qui doit encore être approuvé. Cette attitude est totalement inacceptable et il sera indispensable, pour s'assurer d'une reprise cohérente de la végétation et d'une réimplantation équilibrée de la faune, de suivre scrupuleusement les recommandations du chargé d'étude et celles du plan de gestion à l'étude en région bruxelloise.

En ce qui concerne les nuisances sonores :

Les modélisations des situations existantes et projetées faites par la chargé d'étude 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 (« valeurs 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.

Le problème se pose cependant toujours de l'absence d'une protection des riverains qui habitent en dehors de la zone concernée par les travaux et qui seront exposés eux-aussi à une augmentation des fréquences des trains.

Un courrier a été adressé par le Collège communal aux ministres concernés (en octobre **2004**), pour leur signaler l'aspect difficilement acceptable de cette différence de traitement. 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.

Enfin, un complément d'information s'avèrera nécessaire dans la demande de permis en ce qui concerne les dispositifs anti-bruit (dimensionnement, caractéristiques, intégration paysagère).

- En ce qui concerne les vibrations, le demandeur n'a pas tenu compte des recommandations de l'étude d'incidences (mis à part les appareils d'aiguillage et la suppression des joints), reportant ainsi la résolution des problèmes de transmission des vibrations mis en exergue par le chargé d'étude.

La SNCB envisage de répondre aux problèmes qui se poseront ponctuellement par des interventions sur l'infrastructure en cours de réalisation. Cette approche doit être accompagnée des bonnes pratiques et dispositions particulières (à intégrer dès la conception du projet) de manière à prévenir et limiter la formation et la propagation des vibrations au passage des convois ferroviaires. A cet égard, il apparaît notamment nécessaire de désolidariser les murs de soutènement des dalles de béton de fondation des lignes de chemin de fer.

- La problématique du chantier a été complètement ignorée dans le projet amendé, alors que les recommandations du chargé d'étude concernant ce domaine font partie intégrante de l'étude d'incidence.

Dès lors que ces deux derniers chapitres primordiaux ont été traités de manière très lacunaire, aucune garantie ne ressort du projet, ni de ses amendements, qui soit à même de rencontrer les principales inquiétudes des riverains des deux lignes.

D. 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, Lycée français, Saint-Job, Vivier d'Oie) 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 dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

C'est pourquoi la Commission soutient la recommandation très ferme du chargé d'étude de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement EN MEME TEMPS que le RER. Ce qui n'est pas prévu ni même envisagé dans le projet de la SNCB.

E. Conclusion

- Considérant l'objectif du RER de réduire la congestion automobile urbaine ;
- Considérant son impact positif global sur l'environnement bruxellois ;
- Considérant le fait qu'une amélioration de l'offre de transports en commun stimulera la demande ;
- Considérant le grand intérêt que présente le RER pour les Ucclois ;
- Considérant par conséquent la nécessité d'une répartition judicieuse des haltes RER sur le territoire de la commune d'Uccle ;
- Considérant la nécessité d'assurer au mieux la fonction des deux haltes en tant que pôles intermodaux de déplacement ;
- Considérant l'opportunité de correspondances offerte par le projet de nouvelle halte de Moensberg ;
- Considérant que la gare de Linkebeek est actuellement située en dehors de la zone Métro Tram Bus, ce qui impose aux utilisateurs de la ligne 124 issus des quartiers ucclois proches soit d'accepter de payer un tarif plus élevé à partir de la halte de Linkebeek, soit de rejoindre en voiture la halte de Calevoet ;
- Considérant le fait que l'alternative 3 implique de renoncer à l'arrêt Moensberg sur la ligne 124 ;
- Considérant le fait que l'alternative 3bis implique des contraintes d'exploitation inacceptables (allongements du temps de parcours des trains rapides, temps d'arrêt inadaptés, manque de flexibilité en cas de perturbation sur la ligne..)
- Considérant les solutions techniques possibles pour réduire davantage les nuisances du projet pour les riverains ;
- Considérant la nécessité de prévoir des mesures d'accompagnement en même temps que le projet

AVIS FAVORABLE sur la demande de certificat d'urbanisme pour le projet tel qu'amendé par la SNCB, sous réserve de le modifier de manière à répondre aux conditions suivantes dans la demande de permis :

Pour la réduction des nuisances sonores et vibratoires :

- Préciser et adapter, sur base d'études acoustiques complémentaires, le dimensionnement et les caractéristiques des dispositifs anti-bruits, en veillant à leur intégration paysagère.
- Réduire la longueur des quais de la halte Moensberg de manière à pouvoir déplacer les aiguillages de remise à 2 voies afin de les éloigner des façades arrières des habitations de la rue du Bourdon.
- Revoir la conception du projet de manière à y intégrer tous les aménagements nécessaires à la réduction drastique des vibrations. Ce qui suppose, notamment, la désolidarisation de la dalle de béton sous les voies des murs de soutènement des talus.
- Prendre les mesures nécessaires pour mieux assurer la protection des riverains

au-delà de l'aire géographique des travaux. Ce qui signifie, en application de la Convention environnementale Bruit et Vibrations, présenter une évaluation d'impact du changement d'exploitation lié au RER sur les lignes 26 et 124 au-delà de la zone concernée par le projet, et garantir la réalisation des mesures nécessaires au respect des normes de cette convention.

- Etablir une convention spécifique Bruit et Vibrations pour la zone concernée par le projet.

Pour l'intégration urbanistique du projet :

Intégrer les fonctions annexes au chemin de fer au projet de nouvelle halte Moensberg de manière à améliorer l'impact paysager et à inclure la future halte dans un réseau d'activités assurant un contrôle social à même de réduire le sentiment d'insécurité dégagé par la halte seule.

Utiliser le modèle de parapet suggéré par le chargé d'étude au lieu du modèle proposé par la SNCB.

Diminuer l'emprise du projet en réduisant la longueur des quais de la ligne 124 à la halte Moensberg.

Prévoir des escaliers en plus de la rampe pour accéder aux quais depuis l'avenue des Tilleuls et un accès piéton au quai Moensberg sud à partir de l'avenue des Tilleuls.

Préciser que le bâtiment multifonctionnel prévu sur la dalle de la halte Linkebeek devra être construit et géré par la SNCB.

Prendre en compte les demandes de la Commune de Linkebeek relatives à l'aménagement de la halte et de ses abords (mobiliers urbains, éclairage, accès aux quais les moins rectilignes possibles et adaptés aux cyclistes et PMR, mur anti-bruit des deux côtés du viaduc, par d'arrêt de bus rue de la Station kiss and ride plus long du côté de l'avenue des Mûres).

Augmenter la capacité des parkings vélo des deux haltes.

Assurer par la SNCB l'entretien, et l'irrigation si nécessaire, de la végétation plantée sur les murs anti-bruits.

Garantir une gestion harmonieuse des espaces verts du site, en privilégiant les fonctions écologiques et paysagères,

Pour le chantier :

- Assurer la cohérence globale du Maillage Vert en limitant au maximum l'emprise du chantier et en prenant les mesures nécessaires proposées permettant de rétablir les couloirs de liaison cruciaux à l'échelle de la Région.
- Raccourcir au mieux le trajet du charroi vers l'entrée/sortie de la ville en passant par la rue du Bourdon et la chaussée de Drogenbos.
- Bâcher et arroser les camions sortants et nettoyer régulièrement les voiries aux sorties de chantier.
- Limiter strictement les travaux de nuit ou le dimanche aux seuls travaux nécessitant une interruption du trafic ferroviaire.
- Distribuer régulièrement une information toutes-boîtes aux riverains directs du chantier afin de garantir une communication optimale entre les différentes parties.

- Etudier la possibilité d'assurer une partie du charroi d'approvisionnement du chantier par voie ferrée sans entraver la libre circulation du trafic ferroviaire.

Pour l'exploitation :

Rendre les haltes RER les plus accueillantes possible, de manière à stimuler la demande et assurer un contrôle social (ce qui implique, entre autre, la réouverture des guichets).

- Réaliser rapidement la halte du Vivier d'Oie (pour laquelle un permis a été délivré) et étudier la possibilité d'une halte au Lycée français.
- Assurer des fréquences élevées et des plages horaires élargies en soirée et le week-end.

Mettre en pratique les mesures d'accompagnement prévues par la Convention RER dans son article 4 en matière d'intégration de l'offre de transports en commun dans les 3 régions (y compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie).

- Prendre les mesures d'accompagnement nécessaires pour dissuader les navetteurs de se déplacer en automobile.

L'A.A.T.L direction de l'urbanisme

- Ne reprend pas la 7ème condition (relative au modèle de parapet).
- Précise, pour la 10ème (relative au bâtiment multifonctionnel), que ce bâtiment n'est pas obligatoire.

Ajoute les conditions suivantes :

- Descendre le poste de sectionnement de manière à ce qu'il n'hypothèque pas la vue remarquable existante sur la vallée de la Senne.

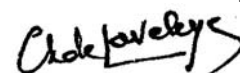
Ne pas placer d'îlots en chaussée rue du Bourdon à la hauteur de la halte Moensberg, à cause du danger qu'ils représentent pour la circulation.

Par la Commission :

Le Secrétaire,

Etienne Spruyt

La Présidente,



Chantal de Laveleye