

Administration Communale d'Uccle
A l'attention du Collège des Bourgmestres et Échevins
A l'attention des Membres de la Commission de
concertation

Place J. Vander Elst 29
1180 Bruxelles.

Uccle, le 18 novembre 2008.

Concerné : Service d'urbanisme - Demande de Permis d'Urbanisme pour la mise à 4 voies de la ligne 124 entre la rue des Bigarreux et la limite de la Région, augmentation de la vitesse nominale à 160 Km/h et création d'un point d'arrêt au croisement avec la ligne 26. Introduite par la SA INFRABEL.

Objet : Enquête publique portant sur la demande de Permis d'Urbanisme

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins,
Messieurs les Président et Membres de la Commission de Concertation,

Par la présente les soussignés, résidents d'Uccle, riverains des lignes L124 et L26, entendent marquer leur désapprobation au sujet des dispositions envisagées du dossier en rubrique. Nous sommes particulièrement choqués de constater que nombre de conditions prescrites par le Certificat d'Urbanisme du 27 avril 2007 et par l'avis du Collège des Bourgmestres et Échevins de Uccle du 15 mars 2005 ainsi que plusieurs recommandations de l'Étude d'Incidences, n'ont pas été rencontrés par le demandeur dans sa demande de Permis d'Urbanisme.

Il est malheureux que le projet introduit soit particulièrement imprécis et lacunaire notamment dans sa description des mises en œuvre, et tel qu'il est présenté, ce projet ne peut être valablement instruit.

En particulier l'élargissement à 4 voies de la section comprise entre la bifurcation et le pont des Bigarreux présente à l'évidence un bilan coût / avantages déséquilibré et n'est étayé par aucune étude financière.

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.

Cela dit, nous ne pouvons pas accepter que la santé de milliers de riverains soient mise en danger, alors que des solutions techniques existent qui permettraient de traiter convenablement les questions de bruit, de vibrations et d'atteinte à l'environnement liées à ce projet sur toute sa traversée des zones urbaines. Nous constatons que la SNCB/Infrabel n'est pas disposée à les financer, préférant réaliser, à un coup exorbitant, des travaux satisfaisant ses objectifs d'exploitant, au mépris des intérêts des contribuables et des riverains, et en contradiction avec les orientations actuelles des projets de cette nature.

Concernant la question des vibrations, force est de constater que le dossier est quasiment muet sur les dispositions envisagées pour les atténuer et qu'il contourne les conditions prescrites par le Certificat d'Urbanisme. En deux ans, le demandeur n'a pu prouver qu'il disposait d'une solution efficace. A quoi doit-on s'attendre ?

Par ailleurs aucune mesure n'est envisagée pour assurer la protection des riverains le long de l'embranchement de la ligne 26 et au-delà de l'aire géographique du projet. Ces deux conditions sont pourtant explicitement prescrites dans le Certificat d'urbanisme.

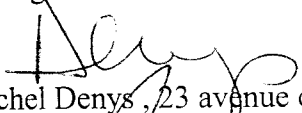
C'est pourquoi les soussignés maintiennent et réitèrent toutes les remarques formulées dans la pétition remise lors de l'enquête publique sur la demande de Certificat d'Urbanisme et exigent que, quel que soit le sort réservé à la demande de Permis d'Urbanisme, ce permis soit irrévocablement soumis auxdites conditions et notamment :


- Qu'une Commission soit spécialement constituée à cet effet, comprenant des représentants de la Commune et des riverains, qui autorise et suive pas à pas l'exécution des travaux envisagés
- Que les valeurs de références de l'OMS en matières sonores soient respectées
- Que tous les riverains des lignes 124 et 26 soient protégés contre les nuisances sonores et vibratoires du trafic ferroviaire
- Que l'équilibre soit rétabli entre les objectifs d'exploitation du demandeur et le respect de la santé et du cadre de vie des riverains,
- Que la conception du projet soit revue pour y intégrer tous les aménagements nécessaires à la réduction drastique des vibrations

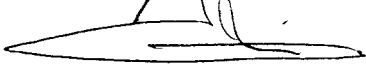
Finalement nous tenons à attirer votre attention que si le projet, véritable « **bombe à retardement** » **environnementale** devait être réalisé, les riverains ne resteront certainement pas sans réaction à l'instar de ceux de l'aéroport de Bruxelles National.

Vous trouverez dans la suite de ce courrier l'analyse des conditions prescrites par l'AATL non respectées par la demande de Permis d'Urbanisme.
En annexe vous trouverez copie des revendications émises par les 657 signataires dans le cadre de ce projet.

Les signataires :


Michel Denys, 23 avenue des Mures


Marco Pizzuti, 27 avenue des Mûres


André Minet, Avenue des Tilleuls 68

Abder Chafi rue des Griottes 49

Les signataires demandent à être entendus à la séance de concertation.

Note : Dans un souci de clarté et d'exhaustivité, la numérotation utilisée ci-après correspond à celle reprise dans le texte du certificat d'urbanisme du 27 avril 2007 délivré par l'AATL.

GENERALITES

1. Le dossier de demande de permis devra comprendre la Convention spécifique au tronçon de la ligne 124 entre la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, annexe à la convention environnementale du 24 février 2001, entre la Région de Bruxelles-Capitale et la S.N.C.B., relative aux bruits et vibrations du chemin de fer.	NON RESPECTE
2. La demande de permis devra comprendre un plan de gestion des espaces verts situés entre et le long des voies, tenant compte notamment de leur rôle de couloir écologique et de leur aspect paysager. Tenir compte de la recommandation 4.1.5. de la partie 7 de l'étude d'incidences.	INSUFFISEMENT RESPECTE
3. La demande de permis devra comprendre également un plan d'entretien et de gestion des murs anti-bruits verts.	INSUFFISEMENT RESPECTE

BRUIT

4. La hauteur et la nature des murs anti-bruits devront être précisées et justifiées .	NON RESPECTE
5. Si la hauteur des murs s'avère excessive, au point de vue visuel, urbanistique ou de viabilité des parcelles contiguës, ces hauteurs pourront être réduites.	INPRECISE
6. Placer des murs anti-bruits le long des lignes 26 et 26/5 (raccordement entre les lignes 124 et 26), entre la ligne 124 et l'avenue de l'Hélianthe.	NON RESPECTE

VIBRATIONS

25. Poser des traverses avec des semelles antivibratoires entre le PT 6375 et le nouveau pont de l'avenue des Tilleuls et entre l'extrémité sud des quais de la nouvelle halte Moensberg et le début de la couverture des voies par le parking de la halte Linkebeek	INSUFFISEMENT RESPECTE
--	-------------------------------

7. Les murs de soutènement des talus seront désolidarisés de la dalle sur laquelle sont posées les voies. Ils seront suffisamment profonds que pour diminuer substantiellement la propagation des vibrations.	INSUFFISEMENT RESPECTE
8. Désolidariser le nouveau pont de l'avenue des Hospices de la dalle de couverture portant le parking.	NON RESPECTE

BRUITS ET VIBRATIONS

9. Sur les rails, supprimer les joints de dilatation et les joints isolants	INPRECISE
10. Sur la ligne 124, utiliser des aiguillages de type P, tant pour les nouveaux aiguillages que pour remplacer ceux existants	NON RESPECTE
11. Sur la ligne 26, remplacer l'aiguillage situé en face de la rue de l'Hélianthe par un de type P	NON RESPECTE
12. Positionner les aiguillages de la jonction entre les lignes 124 et 26 sous la dalle du parking.	RESPECTE

POINT D'ARRET MOENSBERG

13. Prévoir des escaliers en plus de la rampe, pour accéder aux quais sur les deux lignes, depuis l'avenue des Tilleuls.	RESPECTE
14. Ne pas planter d'arbres dans la zone de dépose-minute.	RESPECTE
15. Ne pas implanter d'îlots au milieu de la chaussée	RESPECTE
16. Le plateau surélevé devra être positionné à l'endroit des traversées piétonnes résultant des correspondances bus-train	RESPECTE
17. Prévoir un important parking vélo couvert, en un endroit situé près de l'accès au point d'arrêt.	RESPECTE
18. Enfoncer dans le sol le poste de sectionnement de manière à ce qu'il n'hypothèque pas la vue remarquable existante sur la vallée de la Senne	INPRECISE

POINT D'ARRET LINKEBEEK

19. Le projet d'aménagement définitif de cette zone devra être précisé	RESPECTE
--	-----------------

20. Le plateau surélevé devra être positionné à l'endroit des traversées piétonnes résultant des correspondances bus-train	INPRECISE
21. Prévoir un important parking vélo couvert, en un endroit situé près de l'accès au point d'arrêt.	INPRECISE

CHANTIER

22. La demande de permis devra comprendre un document relatif au chantier, reprenant les éléments suivants :	INPRECISE
a. Préciser le phasage des travaux en réduisant leur durée le plus possible.	NON RESPECTE
b. Préciser les moyens permettant de minimiser les nuisances sonores et vibratoires du chantier.	NON RESPECTE
c. Préciser les emprises du chantier en les minimisant le plus possible	NON RESPECTE
d. Faire un état des lieux préalable dans un rayon de 50 m ou au delà, si les circonstances locales le justifient	INPRECISE
e. Faire un état des lieux des arbres existants à maintenir.	INPRECISE
f. Les travaux de nuit et de week end seront limités au strict minimum. Le nombre de jours concernés sera déterminé dès le début des travaux. Les mesures de publicité seront prises vis-à-vis des riverains	INPRECISE
g. Mettre à la disposition du public, un ombudsman pour les travaux, avec un numéro de téléphone gratuit et une adresse mail	RESPECTE
h. Déplacer l'accès n° 1 au chantier le plus vite possible vers le sud	NON RESPECTE
i. Raccourcir le plus possible le trajet du charroi.	INPRECISE
j. Les moyens mis en œuvre pour protéger le patrimoine naturel conformément aux recommandations de l'étude d'incidences.	NON RESPECTE