

**Question orale de M. De Bock : Création d'un parking de dissuasion à la gare d'Uccle-Linkebeek et création d'une gare bi-régionale Uccle-Linkebeek.**

**M. De Bock** estime qu'il faut rappeler à la SNCB et à Infrabel la nécessité d'achever le travail commencé il y a plus de 5 ans. En effet, il faut d'urgence rendre opérationnelle la dalle de béton située au-dessus du nouveau tunnel souterrain et mettre la dernière couche de macadam afin de transformer cette superficie de 20.000 m<sup>2</sup> en un parking de dissuasion qui permettrait de faire de la station d'Uccle-Linkebeek la gare la plus fréquentée de Bruxelles-Sud. En réalité, la gare d'Uccle-Linkebeek a le même taux de fréquentation que celle d'Uccle-Calevoet, à quelques voyageurs près. Dans ce contexte, l'installation d'un parking sur la dalle de béton, qui apparemment figurait dans les plans initiaux de la SNCB, devrait permettre à certains navetteurs d'éviter un stationnement de leur véhicule plus en amont dans la ville. Il est désolant de constater que depuis 5 ans, rien de significatif n'ait été entrepris vu que, d'un côté, on a créé un ouvrage d'art qui coûte plusieurs centaines de milliers d'euros et que, de l'autre, on n'a pas pensé à mettre une couche de macadam qui, pour un coût limité à quelques dizaines de milliers d'euros, permettrait d'assurer la complémentarité entre parking et station de chemin de fer. Cette situation est d'autant plus regrettable qu'elle détourne de la SNCB un nombre important de voyageurs qui pourraient recourir à ses services moyennant un investissement minimal. À cet égard, il y a lieu de s'interroger sur la stratégie réelle de la SNCB et d'Infrabel à l'égard de la commune d'Uccle.

M. De Bock souhaiterait également obtenir de la part du Collège des éclaircissements sur le problème de tarification posé par la situation géographique de la gare, à cheval sur deux communes. En effet, le quai droit est situé sur le territoire de Linkebeek et le quai gauche, sur celui d'Uccle. Cependant, étant donné que, sur le plan institutionnel, cette gare relève de Linkebeek, et donc de la Région flamande, le passage par la station Uccle-Linkebeek requiert un supplément d'abonnement dont le montant annuel s'élève à plus de 150 €. Cette situation génère des problèmes d'une absurdité kafkaïenne. À titre d'exemple, M. De Bock évoque le cas d'une mère de famille domiciliée à Forest dont la fille fréquente l'athénée Uccle 2, située dans le quartier du Homborch. En raison du surplus tarifaire de 150 €, cette élève est contrainte de renoncer à un trajet en train de 11 minutes depuis la gare de Forest pour un itinéraire d'une heure avec les trams ou bus de la STIB. Le Ministre Smet, que M. De Bock a interpellé à ce sujet, a promis d'en faire part au Ministre de la Mobilité Bellot. M. De Bock invite le Collège à se saisir de cette problématique en actionnant tous les relais disponibles afin de dégager une solution. Étant donné qu'Uccle est la commune qui compte le plus de gares sur son territoire, il serait particulièrement opportun qu'elle puisse bénéficier des infrastructures qui la traversent.

**M. l'Échevin Biermann** précise que le Collège met régulièrement la question tarifaire sur la table. En effet, la commune a réitéré auprès du Ministre Smet ses demandes en la matière, déjà évoquées naguère dans un courrier envoyé à la Ministre Grouwels, en revendiquant l'inclusion de la gare d'Uccle-Linkebeek dans le tarif MTB de la Région bruxelloise.

M. l'Échevin Biermann précise que le processus technique ne consiste pas simplement à mettre une couche d'asphalte sur l'ouvrage. Le projet de la SNCB vise à installer une bande à quatre voies, qui requiert la création d'une dalle, l'aménagement d'accès pour le parking, l'installation de rampes, le placement de l'éclairage public et enfin l'étalement d'une couche d'asphalte. Le budget nécessaire pour une opération d'une telle envergure est donc assez conséquent.

Déçu par la décision d'Infrabel de ne pas entreprendre les travaux de réaménagement en surface, le Collège a envoyé un courrier à la Ministre Galant pour lui faire part de ses préoccupations suite à l'absence de réalisation d'un parking sur la dalle, dont la superficie est de 1.700 m<sup>2</sup>. Lors d'une réunion qui s'est tenue en février 2016 avec des représentants d'Infrabel, de la SNCB, de Tuc Rail, du cabinet de la Ministre, les délégués de la SNCB ont annoncé que leur société renonçait définitivement à réaliser le parking pour lequel le permis d'urbanisme prévoyait 89 places, dont trois étaient réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le Collège a alors proposé de prendre en charge la réalisation du parking sur la dalle. Toutefois, cette démarche impliquait l'introduction d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme, pour laquelle Tuc Rail,

le bureau d'études de la SNCB, s'est montré très coopératif, puisqu'il s'est engagé à transmettre tous les documents, le plan d'aménagement ayant déjà été réalisé dans le cadre de la délivrance du permis précédent.

La commune a également eu des échanges avec le Ministre Bellot l'an dernier à propos de l'aménagement du parking sur la dalle, pour lequel il y a un accord de principe. À cette occasion, le Collège a obtenu la confirmation du déplacement de la gare de Moensberg afin d'assurer la connexion avec les lignes 26 et 124 dans le cadre de l'instauration d'une bande à quatre voies pour le projet RER. Une réunion a eu lieu fin octobre 2016 afin de discuter du projet de convention. Le Collège attend l'approbation des aspects techniques du projet de convention par Tuc Rail et de ses aspects juridiques par Infrabel. A priori, la convention est censée être valide durant une période de 20 ans. En outre, le Collège a tenu à ce qu'y figure une clause prévoyant une garantie de remboursement du solde investi. Dès lors, dans le cas où cette convention ne serait pas totalement exécutée au terme de ce délai de 20 ans, la commune pourrait récupérer au prorata le montant des investissements réalisés. Par ailleurs, le bureau d'études Tuc Rail ayant promis de valider le cahier spécial des charges, la commune va bénéficier fort opportunément d'une seconde validation technique. Vu que la convention ne fixe aucune condition quant à la mise à disposition des emplacements de parking, il incombe à la commune de déterminer si, en fonction de sa stratégie, elle opte pour un parking gratuit ou payant.

L'investissement d'environ 100.000 € sur une période de 20 ans, que le Collège est résolu à réaliser, s'inscrit dans une politique plus globale en matière de mobilité, visant à canaliser l'afflux de véhicules. M. l'Echevin Biermann rappelle à cet égard que la zone considérée est proche d'un quartier ayant fait l'objet d'une étude très sérieuse de la STIB dans le cadre du plan directeur bus en vue de la création d'une nouvelle ligne de transports en commun. Tout est donc mis en œuvre pour désenclaver ce quartier et mettre fin à son isolement.

**M. De Bock** remercie le Collège pour sa détermination à agir afin de faire face au désengagement d'Infrabel par rapport à l'aménagement de la dalle. Attentif aux limites qu'il convient de fixer, M. De Bock est tout à fait favorable à cet investissement de 100.000 €. Son point de vue serait évidemment différent si ce projet exigeait une dépense d'un million d'euros. M. De Bock souligne aussi à quel point il est nécessaire d'avoir des discussions en amont entre institutions concernées pour assurer la complémentarité entre modes de transport et éviter la formation de chancres, car il faut bien reconnaître que la gare d'Uccle-Linkebeek, taguée depuis des années, laissée dans un état d'insalubrité, est devenue un chancre en raison du désinvestissement d'Infrabel et de la SNCB.