



Interpellation de M. COOLS : Le dialogue avec les communes voisines en matière de mobilité. Interpellation de Mme KABACHI : La suppression de la gare de Linkebeek et son impact sur les habitants d'Uccle. Question orale de M. LAMBERT-LIMBOSCH : La très uccloise gare de Linkebeek.

M. Cools rappelle que les enjeux en matière de mobilité dépassent les limites régionales et a fortiori les limites communales. D'où l'importance du dialogue et des échanges d'informations entre la commune d'Uccle et les communes voisines, qu'elles soient situées ou non en région bruxelloise.

L'absence de dialogue avait déjà été constatée lors de la mandature communale précédente entre Uccle et Forest. Cette dernière commune avait implanté un nouveau plan de circulation qui impactait Uccle sans qu'il n'y ait eu de concertation.

Lors de la séance du Conseil communal du 20 mars dernier, M. Cools avait signalé avoir appris que la possible fermeture de la gare de Linkebeek avait été annoncée lors d'une réunion d'habitants à Linkebeek. Le Collège n'était visiblement en possession d'aucune information à ce propos à ce moment. Depuis lors, nous avons appris que cette fermeture serait envisagée dans le cadre d'un accord entre la commune de Linkebeek et Infrabel afin que cette commune retire son recours contre l'élargissement à quatre voies de la ligne 124. Une telle fermeture serait dommageable pour les habitants du quartier du Homborch. Le Collège a-t-il plus de précision à ce propos ? A-t-il eu depuis le 20 mars des contacts avec le Collège de Linkebeek ?

Nous avons appris fin de l'année dernière qu'il n'y avait plus comme par le passé une rencontre annuelle des Collèges d'Uccle et de Linkebeek. M. Cools le regrette. La reprise de telles réunions est-elle envisagée ?

Un autre dossier où les décisions d'une commune voisine, en l'occurrence la Ville de Bruxelles, ont beaucoup d'impact sur la circulation à Uccle est celui du Bois de La Cambre. Une nouvelle majorité, à laquelle participe le MR, a été constituée à la Ville. En est-il résulté une évolution dans ce dossier dans le sens des demandes formulées par Uccle et de la décision intervenue en justice ? Depuis les élections communales et l'installation des nouveaux collèges, des contacts ont-ils eu lieu, et sous quelle forme, entre notre commune et la Ville ? Des contacts en vue d'une position commune ont-ils eu lieu avec le nouveau Collège d'Ixelles et le nouveau Collège de Watermael-Boitsfort, et si oui, qu'en est-il résulté ?

Des contacts ont-ils eu lieu avec d'autres communes voisines depuis les élections communales ? M. Cools pense en particulier à Rhode-Saint-Genèse, afin d'échanger les informations et avoir un point de vue commun concernant la chaussée de Waterloo.

Mme Kabachi souhaite, par cette interpellation, relayer l'inquiétude grandissante suscitée par la récente évolution du dossier RER et en particulier par la perspective de suppression de la halte de Linkebeek.

Au-delà du fond de la décision, Mme Kabachi tient à exprimer un profond regret : celui que la commune d'Uccle n'ait pas été formellement associée aux discussions, alors même que la gare de Linkebeek est partiellement implantée sur le territoire ucclois, et que les effets concrets de cette décision y seront pleinement ressentis.

Ce dossier n'est pas anodin. Il concerne des enjeux cruciaux de mobilité, de climat et d'équité territoriale. Ce sont plus de 1.400 usagers quotidiens qui risquent de voir leur halte disparaître. Ce sont des travailleurs, des étudiants, des familles qui empruntent quotidiennement cette gare, parfois en

correspondance avec d'autres moyens de transport comme la STIB ou De Lijn. Ce sont aussi des riverains ucclois et pas uniquement des habitants de Linkebeek, qui seront impactés, en particulier les citoyens vivant au Homborch.

Mme Kabachi salue l'initiative du Collège d'adresser un courrier à la commune de Linkebeek pour exprimer la position ucquoise, et l'intention d'interpeller Infrabel et la SNCB

Accepter la suppression de la halte de Linkebeek pour maintenir deux voies sur un tronçon qui représente à peine 30 % du tracé concerné, ça n'a aucun sens.

C'est un choix qui n'est pas pris dans l'intérêt général.

L'intérêt général, c'est l'arrivée du RER, bien sûr, mais aussi le maintien de cette halte. L'un ne doit pas se faire au détriment de l'autre.

Dans ce contexte, une question importante se pose également : que devient le projet de création du parking de 79 places près de la gare de Linkebeek, sur le territoire d'Uccle ? Ce projet, longtemps resté à l'arrêt, voit enfin le jour. La dalle construite il y a une dizaine d'années par Infrabel au-dessus du chemin de fer va être exploitée, et l'espace public autour de l'îlot Sophoras-Alisiers sera enfin réaménagé.

Or, comment justifier un tel investissement si la halte que ce parking est censé desservir venait à disparaître ? Quel sens aurait ce parking sans gare ? Il est indispensable que cette infrastructure s'intègre dans une vision globale, cohérente et durable de la mobilité.

Comment le Collège pourrait-il obtenir des garanties d'Infrabel et de la SNCB sur les impacts concrets du projet, notamment pour le quartier de Homborch et les autres zones limitrophes ?

M. Lambert-Limbosch rappelle que la presse s'est récemment fait l'écho de la décision de la commune de Linkebeek de renoncer à son recours au Conseil d'Etat contre le RER. Plus exactement contre le projet du GRUP ou Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplan, le plan régional d'aménagement du territoire, qui doit permettre le passage de la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles et Nivelles de deux à quatre voies. Il s'agit là de lever le dernier obstacle à la réalisation du RER.

Certains auront cru un peu vite à la sortie du tunnel pour ce dossier qui semblait parti sur une voie de garage. Car les optimistes, dont M. Lambert-Limbosch fait partie, ont dû déchanter puisqu'un nouvel imbroglio est entré en gare.

En l'occurrence, le retrait du recours au Conseil d'Etat n'est autre que le fruit d'un accord entre notre voisine et Infrabel. Un accord dont la gare de Linkebeek serait la victime. Pour bien comprendre, il faut se pencher sur les détails de cet accord entre Linkebeek et Infrabel.

Selon la presse, seule une partie de la ligne sur le territoire de Linkebeek serait mise à quatre voies, permettant de respecter la volonté de la commune de préserver un tronçon à deux voies. Cependant, ce compromis aurait pour conséquence la disparition de la gare de Linkebeek, renvoyant les usagers vers celle d'Uccle-Moensberg, moins bien desservie par les transports en commun et située à 1 km, ou vers Holleken, non desservie par les transports en commun.

C'est évidemment une très mauvaise idée, comme semble le penser le Collège, qui s'est exprimé par la voix de notre Echevin de la Mobilité, dans une réaction recueillie par la Dernière Heure. M. Lambert-Limbosch partage cet avis.

Cette gare pourrait s'appeler Uccle-Linkebeek puisqu'elle est située à cheval sur les deux communes. Elle est fréquentée par de très nombreux Ucquois, en particulier les habitants du Homborch et du quartier Verrewinkel ainsi que certains élèves et membres du personnel de l'Athénée Royal Uccle II et des écoles du Homborch et de Verrewinkel.

M. Lambert-Limbosch craint que cette suppression n'entraîne un important trafic automobile soit vers la gare de Moensberg pour les usagers du train soit en transit dans Uccle pour ceux qui poursuivraient leur route vers le centre de Bruxelles. Dans les deux cas, c'est la mobilité et la tranquillité des quartiers qui seraient perdantes à Uccle.

C'est également regrettable puisque cela pourrait faire entrer dans la catégorie des grands travaux inutiles l'aménagement du parking dit « de la dalle de la gare de Linkebeek » dans lequel la commune a investi du temps et de l'argent. Le Collège en précisera sans doute l'état d'avancement.

Quelle est l'approche du Collège dans ce dossier ?

Mme Czekalski remercie les orateurs précédents qui ont rappelé à juste titre l'importance de la coordination entre communes et régions. L'actualité récente autour de la gare de Linkebeek dans le cadre du chantier RER en est une parfaite illustration. On sait que le RER est essentiel pour désengorger notre capitale, notre commune et offrir une alternative crédible à la voiture. Mais sa mise en œuvre se heurte hélas depuis des années à des blocages et à un manque de concertation. La suppression annoncée de la gare de Linkebeek, en échange du retrait d'un recours communal, inquiète à juste titre notre commune et notre Echevin ainsi que les habitants des quartiers avoisinants. Près de 1200 navetteurs y prennent chaque jour le train. Vers où seront-ils dirigés ? Nos infrastructures peuvent-elles les accueillir ? La gare de Moensberg, déjà saturée, suffira-t-elle ? Dans ce contexte, la relance de rencontres intercommunales régulières, notamment avec Linkebeek, est une nécessité. Il en va aussi de notre capacité à analyser les conséquences de tels projets et apporter des positions communes pour défendre les intérêts des Ucclois, en particulier dans des dossiers importants. Quels sont les contacts et les démarches en cours avec les différentes autorités afin de tenter d'aligner les points de vue et de sortir une bonne fois pour toute de cet engrenage ?

Mme Maison est particulièrement sensible au fait que cette gare se trouve à proximité immédiate de plusieurs écoles. Cette gare a été récemment aménagée par la commune d'Uccle pour accueillir les voitures à l'aide d'une dalle. On n'est pas sûr non plus que ce compromis permettra le désistement de l'ensemble des personnes qui ont introduit des recours. Cette gare permet de rejoindre le centre-ville en 18 minutes. C'est assez appréciable pour les 1200 personnes qui la fréquentent quotidiennement en semaine. Mme Maison estime que ce compromis est une très mauvaise idée et se joint pour le reste aux questions que les autres intervenants viennent de poser.

M. l'Echevin Biermann ne sait pas s'il y a réellement une réponse à apporter puisque tout le monde semble d'accord.

On a évoqué le fait que les gares d'Uccle étaient le meilleur moyen pour rejoindre le centre-ville, et donc un moyen de transport intra-urbain, et on a toujours considéré la gare de Linkebeek comme étant l'une de ces gares. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on a beaucoup insisté pour que la gare de Linkebeek soit intégrée au minimum dans l'abonnement Pass XL de la SNCB, tout en espérant qu'elle soit aussi intégrée aux abonnements des autres transports en commun (STIB, etc.). Le Collège considère donc que la gare de Linkebeek est un atout pour la commune d'Uccle.

Il y a toutefois un élément à l'égard duquel il y a lieu de faire preuve d'une extrême prudence : l'immense investissement de déploiement à la gare du Moensberg de ce nœud intermodal qui permet le croisement de deux lignes de chemin de fer et donc le changement entre lignes en reprenant la jonction nord-midi (ligne S1) et l'axe ouest-est (ligne S9), qui va vers la gare de Saint-Job, le Vivier d'Oie, la gare du Luxembourg et donc le quartier européen. L'intérêt de cette gare du Moensberg réside dans le fait qu'elle permet de connecter ces deux voies, avec de surcroît toute une série d'atouts.

Parmi ceux-ci, il y a tout d'abord le projet de développement d'un parking de 86 places réalisé par Infrabel, auquel s'ajoutent à peu près 80 places sur la dalle aménagée par la commune d'Uccle.

Il faut évoquer aussi la capacité de doubler la ligne S1 et donc de ne plus avoir 2 trains par heure mais bien 4 trains par heure, soit un train tous les quarts d'heure sur la jonction nord-midi connectant l'axe Linkebeek-Moensberg et la gare du Midi.

Il y a également la proposition formulée par Infrabel de procéder au passage à deux voies, à propos duquel on peut de l'extérieur considérer qu'il était grand temps de trouver une solution qui permette de mettre fin à l'ensemble de ces recours et au blocage de la mise à quatre voies. En fait, on se rend compte que le maintien d'une desserte de 4 trains par heure sur la jonction nord-midi sur la ligne S1 n'est pas possible en maintenant 2 arrêts à une si courte distance, les gares de Linkebeek et du Moensberg étant à 800 mètres l'une de l'autre. La circulation sur 800 m de trains qui doivent accélérer et décélérer sur un axe déjà surchargé s'avère complexe. Il y a une réelle différence de qualité de service si on prend en considération les distances avec les pôles d'attractivité que constituent les

écoles Le Collège a beaucoup parié sur le maintien de la gare de Linkebeek, puisqu'au moment où la SNCB a installé la dalle au-dessus des voies de chemin de fer, il a pris l'initiative de passer une convention avec Infrabel pour prendre en gestion cette dalle, l'asphalter, la rendre carrossable, introduire une demande de permis d'urbanisme pour le parking de 80 places cumulé au parking de 86 places du Moensberg, en considérant qu'avec ces deux gares sur la même ligne et ces deux parkings, Uccle ne deviendrait pas le parking de délestage du Brabant flamand. Uccle n'a pas vocation à accueillir tous les véhicules des navetteurs autour de la gare de Calevoet et de la gare du Moensberg Avec la suppression de l'arrêt Linkebeek, on incite plus de navetteurs à pénétrer sur le territoire ucclais pour se stationner à proximité de la gare de Moensberg ou de Calevoet, autour desquelles la capacité de stationnement ne sera pas identique. Ou alors ils empruntent la rue du Bourdon, ce qui s'avère extrêmement problématique.

Il y a toutefois une alternative au trajet en voiture jusqu'à la gare : l'utilisation des transports en commun. Au moment où la STIB a introduit le plan directeur pour les bus, elle ne projetait pas la création de la ligne 37. C'est la commune d'Uccle et ses habitants qui ont convaincu la STIB de créer cette ligne 37 pour connecter la gare de Linkebeek à toute une série de quartiers de manière à aboutir à la station Albert, vu qu'on souhaitait mieux desservir la zone et qu'il n'y avait plus de place pour passer par la rue du Bourdon. Le Collège a fourni beaucoup d'efforts pour améliorer les alentours de la gare de Linkebeek en prenant en considération la création des quatre voies, l'arrivée du RER sur quatre voies et la capacité de la gare du Moensberg additionnée à celle de la gare de Linkebeek. Pour toutes ces raisons, Uccle ne comprend pas la démarche poursuivie et estime que la proposition d'Infrabel devrait prendre en compte l'ensemble des investissements consentis par la commune d'Uccle et l'impact subi par les Ucclais. Vu que ces éléments ne semblent pas avoir été pris en considération, le Collège s'est adressé à Infrabel pour détailler l'ensemble de ces problématiques et pour solliciter l'ouverture d'un dialogue. Infrabel n'évoque pas pour le moment la suppression de la gare de Linkebeek mais la fusion des deux gares, estimant que la distance est telle qu'elle permet l'usage de cette terminologie Le Collège n'en est pas convaincu à ce stade et estime que ses préoccupations devraient être prises en considération.

D'ailleurs, le Conseil communal de Linkebeek et Infrabel à eux seuls ne peuvent pas déterminer ce qu'il adviendra de l'exploitation du réseau La SNCB, le gouvernement fédéral et toute une série d'autres intervenants doivent encore se prononcer. Le Collège a l'intention d'aviser l'ensemble des autorités concernées de ses doléances dans ce dossier.

M l'Echevin Biermann confirme qu'il y a bien un dialogue avec l'ensemble des communes mais cela ne signifie pas qu'un consensus puisse être dégagé. Pour ce qui concerne le dossier du Bois de la Cambre, le Collège a encore participé au dernier comité d'accompagnement qui, le 1^{er} avril dernier, relançait les discussions entre la Ville de Bruxelles et toutes les communes concernées, notamment la commune de Rhode-Saint-Genèse, sur la gestion de la chaussée de Waterloo. Les experts en mobilité, notamment du comité de quartier Fond'Roy, considèrent qu'il faut limiter l'accessibilité en voiture en amont de la commune, ce qui correspondrait à un rétrécissement de l'axe de la chaussée de Waterloo, ce qui n'est pas dans l'intérêt de la commune de Rhode-Saint-Genèse, à tout le moins selon son point de vue

M. Cools remarque que le manque de continuité entre les décisions constitue un vrai problème de gouvernance en Belgique, même si, dans ce cas-ci, la commune n'est pas directement responsable.

M Cools n'a pas encore reçu de réponse quant à la disposition du Collège à défendre sa suggestion

Il prend acte des explications selon lesquelles la capacité de la jonction nord-midi ne permet pas un arrêt de train à la fois au Moensberg et à Linkebeek Mais il y a moyen de développer des solutions telles que l'arrêt d'une moitié des trains à une gare et de l'autre moitié des trains à l'autre gare, à l'instar de ce qui se passe entre le Vivier d'Oie et Saint-Job, où les horaires sont adaptés de manière à assurer quand même une desserte.

M Cools s'inquiète aussi d'un éventuel changement du trajet de la ligne 124.

Selon M Cools, la concertation avec les communes voisines est loin d'être toujours satisfaisante. On a constaté une absence d'information de Linkebeek vers Uccle mais la situation inverse existe aussi. M Cools a en effet été en contact téléphonique avec un échevin de Linkebeek qui lui a expliqué ne pas avoir reçu d'informations sur ce qui se passe à Uccle.

Pour ce qui concerne le Bois de la Cambre, y a-t-il une évolution du dossier dans un sens plus favorable aux doléances ucloises suite au changement de majorité politique à la Ville de Bruxelles et à Ixelles ?

De manière générale, y a-t-il des réunions régulières avec les bourgmestres ou les échevins de la mobilité des communes voisines à propos des autres problèmes ?

Mme Kabachi confirme que son groupe politique soutient les initiatives prises dans le cadre du dossier relatif à la gare de Linkebeek

M. l'Echevin Biermann précise que la Ville de Bruxelles a pris l'initiative de relancer le dialogue dans le cadre du comité d'accompagnement pour le Bois de la Cambre. Cela a permis à chacune des communes de prendre connaissance de l'état des rapports établi par le bureau d'études désigné et, suite à la représentation de nouvelles sensibilités, de formuler une série de propositions que le bureau d'études doit réétudier.

Le Collège prévoit l'organisation de réunions avec les communes de Linkebeek, Drogenbos et Rhode-Saint-Genèse pour traiter du problème du trafic sur les grands axes.

M. le Bourgmestre confirme la prise de contacts destinés à relancer le dossier relatif au Bois de la Cambre, suite aux changements issus des dernières élections communales.