

Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

## Bienvenue sur le site de défense citoyen de la Commune de Linkebeek

[Mars 2011 : Le deuxième permis et le deuxième recours](#)  
[Février 2010 : Le Conseil d'Etat annule le permis de bâtir octroyé à Infrabel](#)  
[Mai 2009 : le recours auprès du Conseil d'Etat](#)

[Nederlands ?](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)



de Jacques Dubreucq: Linkebeek, Tiroir aux souvenirs, 2003 (parce que Linkebeek le vaut bien).

Les images ci-dessus vous illustrent la gare de Linkebeek telle qu'elle existait encore début 1980.

En mai 1980, la SNCB l'a détruite : pour la remplacer par "quelque chose de plus moderne" (images ci-dessous). Actuellement, cette "chose plus moderne", est abandonnée, désaffectée, taggée, devenue un coupe-gorge..., et fait la honte de notre commune.





Ce faisant, la SNCB a détruit le patrimoine historique de notre commune... La SNCB souhaiterait [récidiver](#) et détruire davantage notre commune et notre environnement...

En effet, afin de mettre en place le RER sur la ligne qui traverse notre commune (la ligne 124), la SNCB requiert de mettre la dite ligne à 4 voies. Pourtant, l'étude d'incidence commanditée par la région flamande démontre que cette mise à 4 voies n'est pas indispensable pour le mettre en place. La SNCB persévère...

La destruction inutile de la charmante gare de Linkebeek de style Delvaux, telle qu'elle existait encore en 1980, pour la remplacer par cette chose affreuse que nous connaissons et que la SNCB prévoit à nouveau de détruire,

illustre à souhait l'incohérence de ses projets et sa capacité de nuire.  
Le collectif RER-linkebeek rassemble toutes les énergies souhaitant garder à la commune de Linkebeek son caractère rural et éviter sa dévastation par la mise en place de **2 voies supplémentaires inutiles.**

**Allons nous laisser la SNCB dégrader encore et davantage notre commune?**

Exemple ci-dessous: la rue Kleindal, avant et après (projection)





Si vous êtes pour la mise en place rapide d'un RER sur les 2 voies existantes, **sans grands travaux inutiles et sans nuisances pour notre commune**, rejoignez-nous.

Le Collectif RER-Linkebeek



\*\*\*

**En nous rejoignant, vous contribuerez à la défense du [site environnemental fabuleux de notre commune](#)**

**Etes-vous d'accord, sous prétexte du RER, d'accepter n'importe quoi?**

Au cours des années précédentes, notre collectif a contacté l'ensemble des politiques de notre pays (environ 650 personnes...) pour les sensibiliser à notre problématique ([voir nos actions](#)). Beaucoup d'entre-eux nous ont répondu. Certains d'entre-eux nous ont suivi et ont supprimé les capitaux prévus pour les travaux de la SNCB (voir [articles de presse](#)).

**Seuls nous ne pouvons rien. Ensemble nous pouvons infléchir la politique dans le sens du respect de la nature et de notre commune**

Si vous avez des idées pour défendre notre commune contre le projet de la SNCB de mettre la ligne 124 à 4 voies contactez-nous aux adresses et N° suivants.

Pour nous contacter, allez à la rubrique [Contactez-nous](#)

ou écrivez-nous à :

[rer-linkebeek@hotmail.com](mailto:rer-linkebeek@hotmail.com)

ou téléphonez-nous au n° suivant:

02.380.84.87

André Herchuelz

Président du Collectif RER-Linkebeek, 13 rue Kleindal,  
1630, Linkebeek

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de  
presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-  
nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des  
Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la  
Commune](#)

[Pétition](#)

1. [Mars 2011 : Le deuxième permis et le deuxième recours](#)
2. [Février 2010 : Le Conseil d'Etat annule le permis de bâtir octroyé à Infrabel](#)
3. [Mai 2009 : le recours auprès du Conseil d'Etat](#)

Mars 2011

## Le deuxième permis et le deuxième recours

Chers Riverains,

Vous n'avez pas manqué de remarquer l'affiche jaune apposée près des ponts du chemin de fer de notre commune nous annonçant que la SNCB avait obtenu en août 2010 une autorisation « concernant la réalisation d'infrastructures et ouvrages d'art pour la pose d'une troisième et quatrième voie et l'augmentation de vitesse à 160 km/h sur la ligne 124 qui traverse notre commune ».

Pour délivrer cette autorisation, le fonctionnaire de la Région flamande a fait appel à la procédure d'exception suite à l'arrêt du Conseil d'Etat de février 2010 qui avait cassé l'autorisation précédente. La procédure d'exception concerne des travaux de faible importance et ne concernant que la commune. Or, les travaux considérés dépassent par leur ampleur et leur nature les exceptions prévues dans le Code d'aménagement du territoire. De plus, la nature interrégionale des travaux démontre très clairement qu'il ne s'agit pas de petites adaptations locales comme le fonctionnaire tend à le faire croire.

En conséquence, la commune et 2 riverains ont introduit, chacun, un recours auprès de la commission ad hoc. Nous avons le plaisir de vous communiquer ci-dessous nos recours, à savoir celui de la commune ([partie 1](#), [partie 2](#)) et celui des [riverains](#), plus un [résumé](#) de celui des riverains en français .

Suite à ces recours, la SNCB est entrée en contact avec la commune afin de négocier un compromis, et divers aménagements demandés par la commune ont été obtenus. Dans un deuxième temps, les riverains ont été invités à la négociation. Deux réunions ont eu lieu avec eux. Dans les deux cas la SNCB nous a fait savoir que les 4 voies étaient un sujet

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

tabou. Si nous n'acceptons pas les 4 voies, pas de négociations !!!

Nous avons fait savoir, que vu le manque total d'investissement de la SNCB dans les mesures minimales de sécurité (accident de Buizingen et d'autres), il était hors de question d'accepter que le citoyen accepte d'investir des **moyens immenses et inutiles** tels ceux prévus dans des travaux du RER sur la ligne 124, avant que des mesures minimales de sécurité soient investies sur l'ensemble du réseau de la SNCB.

Lors de la deuxième réunion de négociation avec la commune et la SNCB, notre Bourgmestre Damien Thiery, nous a fait savoir que lors de notre prochaine (dernière) réunion avec la SNCB, il nous serait demandé d'accepter sans condition l'Ucase de la SNCB concernant les 4 voies. Si nous le refusions, la SNCB renoncerait à la négociation.

Le collectif RER-Linkebeek a réuni ce 24 février les riverains ayant accepté de contribuer financièrement au recours, et le Collectif a décidé, **à l'unanimité**, de poursuivre son recours. Nous avons communiqué notre décision à la commune qui l'a communiquée à la SNCB. Cette dernière a décidé d'interrompre la négociation et d'abandonner toutes les concessions et aménagements qu'ils avaient consentis, et ceci même si la commune retirait son recours.

Depuis lors, nous avons contacté et rencontré notre Bourgmestre afin de connaître la décision de la commune. Il nous a appris que la commune a décidé de maintenir son recours, et vous en trouverez l'indication dans 2 articles de presse parus récemment dans « [La Libre Belgique](#) » et « [De Morgen](#) » (ce 8 et 9 mars 2011).

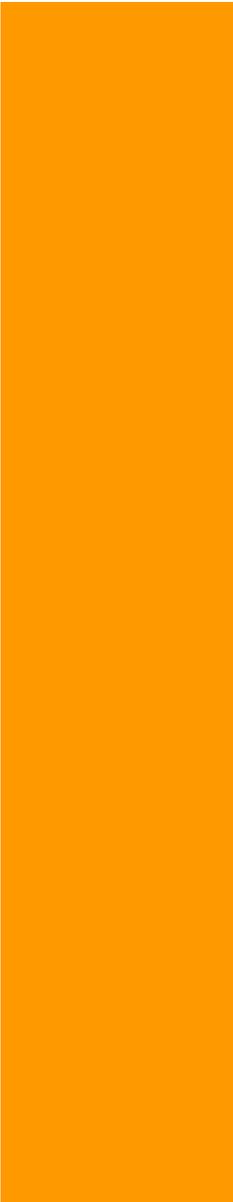
La première audience de la « commission pour la contestation des autorisations » qui doit statuer sur nos recours est prévue le 16 mars prochain.

Le 16 mars 2011. La réunion a été reportée car le greffe de la commission devant examiner notre recours a commis une erreur administrative sur le plan notification des documents de la procédure à la défense de la SNCB. La réunion est reportée au 20 avril.

Suite au prochain numéro.

Le 20 avril, la réunion a eu lieu. Les avocats des 2 parties ont défendu leur point de vue durant de nombreuses heures. Nous attendons la décision de la commission. Apparemment, il n'y a pas de délai pour la remise de l'avis.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*



Avril 2010

Un urbaniste de l'ULB critique l'approche du projet RER de la SNCB qui accorde la suprématie à l'infrastructure et s'écarte de tout modèle conceptuel structurant.

Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.

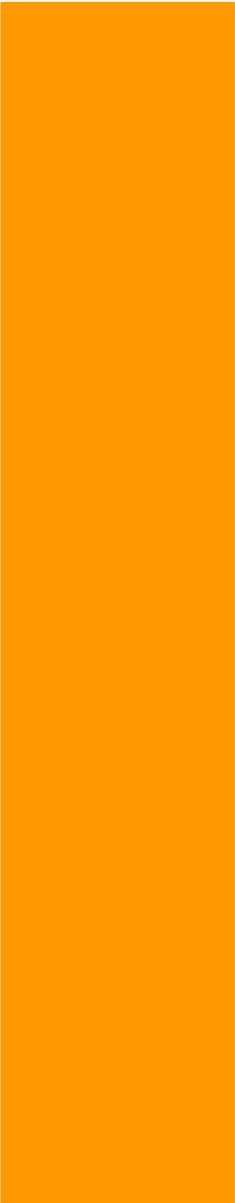
Voir ci-joint un article publié récemment dans le [RandKrant](#) (avril 2010, voir pages 28 et 29 : Le RER s'enlise à Bruxelles) et un article publié par l'auteur dans "[Brussels Studies](#)", novembre 2009. Dans cet article relevons les phrases suivantes :

« La **suprématie accordée à l'infrastructure** dans l'approche du projet RER résulte entre autres de la volonté persistante de la SNCB d'éviter de gêner les services IC/IR et surtout TGV qui desservent la Jonction Nord-Midi par des **services RER, ainsi relégués au rang de composante secondaire** de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles Capitale. »

« La stratégie qui conditionne la proposition d'exploitation du RER issue de cette étude est fondamentalement basée sur **l'infrastructure existante et sur les travaux projetés**, ce afin que l'exploitation induise le moins possible de difficultés additionnelles. Si cette approche a le mérite d'être claire, elle esquivé les questions qui nous occupent ici, à tel point qu'on peut se demander si l'on n'est pas confronté à un **évitement intentionnel de toute problématique susceptible de susciter débat**. »

« L'approche technique du dossier actuellement privilégiée n'augure rien de bon. »

« Ces positionnements sont sous-tendus par de **puissants**



**intérêts financiers.** Cela se marque de diverses manières :

- tous les acteurs du dossier ont facilement été convaincus de **l'intérêt d'investissements énormes visant à mettre à quatre voies** les différentes infrastructures ferroviaires convergeant vers Bruxelles, « pour réaliser et exploiter le RER ».
- par contre l'essentiel – à savoir le financement du matériel roulant et, surtout, la couverture du déficit d'exploitation – **n'est toujours pas réglé.** »

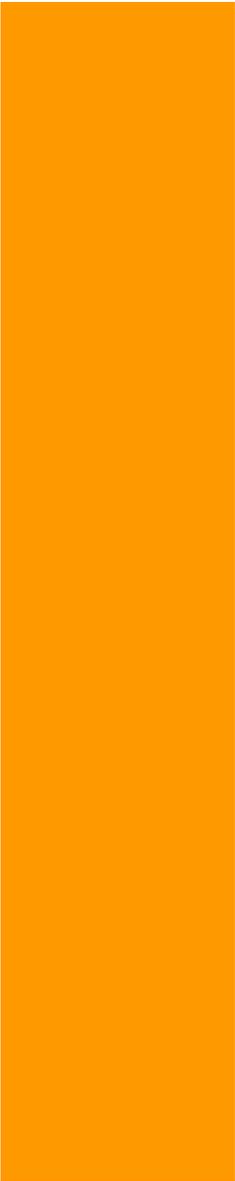
« **La SNCB, enfin, nous paraît tirer un prétexte maximal du RER** pour disposer de conditions favorables au développement de son offre à moyenne et longue distance, **afin d'accroître au maximum sa rentabilité** (son taux de couverture), comme le lui impose de fait l'État Fédéral dans son contrat de gestion. Ses intérêts objectifs, convergent avec ceux des deux Régions dominantes. »

« Quant à la « spécialisation » des services RER (services « omnibus » mais aussi d'autres qui ne devraient pas s'arrêter dans toutes les gares), **les modalités qui en ressortent s'écartent de tout modèle conceptuel structurant, au profit de critères techniques et politiques.**

Elle est sans doute également liée à une culture belge de **la suprématie des ingénieurs.** »

« S'agissant enfin du *trafic régional et supra-régional*, le projet RER pose encore nombre de questions, essentielles. La première question tient au fait que l'on ignore toujours les modalités concrètes de l'offre ferroviaire de type RER qui sera assurée : quelle sera l'étendue du territoire desservi ? la desserte sera-t-elle exclusivement radiale ou aussi formée. »

« Cette lecture rapide **conforte notre vision critique du projet RER : il porte bien trop peu sur l'accessibilité et propose encore moins une structuration durable du territoire.** On peut ainsi l'opposer au remarquable projet



qu'est « Rail 2000 » en Suisse, lequel part d'une volonté d'optimisation de l'offre de services pour adapter les infrastructures de manière sélective. »

« Le projet est par ailleurs muet quant aux modalités de correspondances entre services RER (où ? comment ?), ainsi qu'entre ceux-ci et les autres services. »

« Au niveau des conflits d'intérêt, nous schématiserions la situation comme suit : la Région de Bruxelles Capitale est seule contre tous les autres acteurs principaux au débat, à savoir les deux autres Régions, la SNCB et l'Etat Fédéral »

**Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.**

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Le 20 février 2010

Chers Riverains,

Comme vous avez pu l'apprendre par la grande presse (voir par exemple le journal du 19/2 /2010 de telebruxelles à l'adresse suivante : <http://www.telebruxelles.net/portail/content/category/21/85/306/>), le Conseil d'Etat vient de donner raison à la commune de Linkebeek en annulant le permis d'urbanisme octroyé par la Région flamande à Infrabel, sans examiner au préalable la requête en suspension, sur base du premier moyen<sup>1</sup>. En effet, les travaux envisagés et en particulier la pose de 2 voies supplémentaires n'est pas prévue au plan de secteur. La Région flamande ne pouvait donc pas accorder le permis car les travaux d'amélioration des moyens de communication principaux doivent figurer explicitement au plan de secteur.  
Ce vendredi 19 février le Bourgmestre Damien Thiéry a

organisé une conférence de presse à la maison communale et distribué à cette occasion un dossier de Presse comportant

1. [une déclaration sur le fond et la forme](#)
2. [le cahier des exigences de la commune afin d'aboutir à une solution négociée avec Infrabel avec les garanties demandées concernant le schéma d'exploitation.](#)
3. [l'avis de dernière chance du GECORO](#)

Pour accéder à ces documents, cliquez sur les liens correspondants

<sup>1</sup>Ce premier moyen a été considéré à ce point valide que les moyens ultérieurs n'ont pas été utilisés et ont été simplement cités pour le cas où.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*\$

**Le 20 juin 2009,**

Chers Riverains,

Nous avons le plaisir de porter à votre connaissance que l'Auditeur du Conseil d'état a considéré valide le recours de la Commune de Linkebeek auprès du Conseil d'état. Le premier moyen a été considéré à ce point valide que les moyens ultérieurs n'ont pas été utilisés et ont été simplement cités pour le cas où. Vous trouverez ci-joint [l'avis de l'auditeur](#). Le conseil d'Etat devait se prononcer ce 12 juin mais la réunion (décision) a été reportée de 3 mois.

Notre petite commune de Linkebeek bloque donc les projets de Tuc Rail et de la SNCB sur la ligne 124.

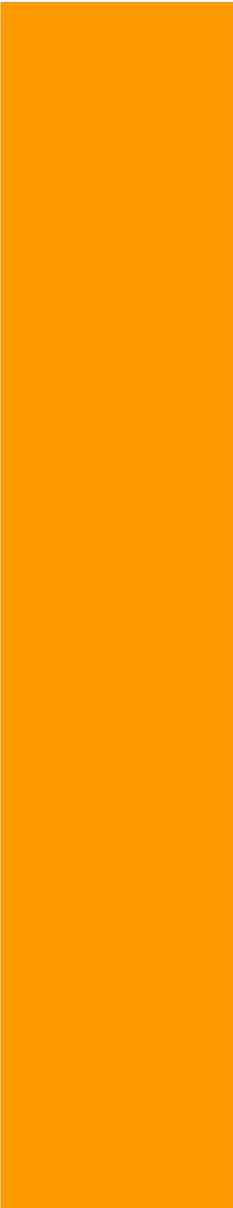
Nous nous proposons de continuer notre combat pour la défense de notre environnement et nous remercions la commune de nous avoir aidé depuis le début en la matière.

André Herchuelz

Pour le Collectif RER-Linkebeek  
2009

Linkebeek le 20 juin

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*



Le 3/5/2009

Chers Riverains,

Comme signalé dans notre dernier éditorial du 17 janvier 2009, le fonctionnaire régional a émis, le 23 décembre 2008, un avis favorable à la demande de permis d'urbanisme introduit par Infrabel en date du 22 juin 2007.

Bien qu'ayant formulé un avis favorable conditionnel à la demande de permis d'urbanisme introduit par Infrabel, la commune a décidé d'introduire, en date du 13 mars 2009, un recours au Conseil d'Etat car quasi aucune des conditions qu'elle avait formulée n'a été prise en compte par le fonctionnaire de la Région flamande.

Pour accéder au recours, cliquez sur le lien suivant :

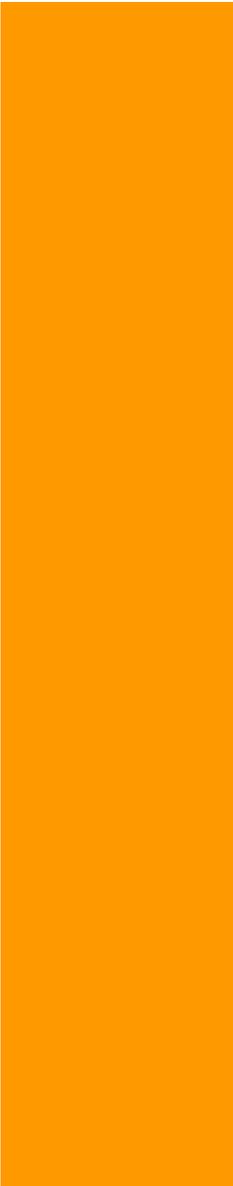
[Verzoek tot schorsing en nietigverklaring voor de gemeente Linkebeek tegen het Vlaams gewest.](#)

La commune a introduit un recours non seulement en **annulation** mais également en **suspension**. En effet, lorsque les moyens invoqués à l'appui du recours en annulation sont sérieux et qu'il existe un risque que l'acte attaqué cause au requérant un **préjudice grave et difficilement réparable**, le Conseil d'Etat peut suspendre cet acte en attendant de statuer sur l'annulation.

Les moyens invoqués à l'appui du recours en annulation sont les suivants :

1<sup>er</sup> Moyen

Les travaux envisagés et en particulier la pose de 2 voies supplémentaires n'est pas prévue au plan de secteur. La Région flamande ne pouvait donc pas accorder le permis car les travaux d'amélioration des moyens de communication



principaux doivent figurer explicitement au plan de secteur.

#### 2<sup>ième</sup> Moyen

Le fonctionnaire de la région rejette de nombreuses remarques formulées par la commune et la province sous prétexte que l'acceptation de ces remarques entraînerait un remaniement trop important du projet. Il propose donc de postposer ces demandes de changements à une phase ultérieure. Ceci n'est pas acceptable. En effet, le fonctionnaire doit déclarer la remarque fondée ou non fondée. Dans le premier cas, le demandeur doit revoir ses plans, dans le second, la remarque est rejetée. Il n'est pas acceptable de dire que la remarque est fondée et qu'elle devrait être envisagée dans une phase ultérieure. Par ailleurs, un fois le permis accordé, le demandeur (Infrabel) ne peut plus être obligé de modifier ses plans dans une phase ultérieure.

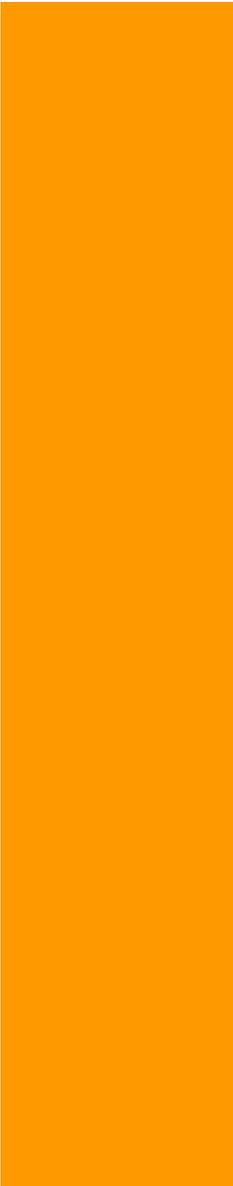
#### 3<sup>ième</sup> Moyen

Il s'agit de la violation de l'article 8 du décret sur la gestion globale de l'eau. La demande ne comporte aucune justification des modifications hydrauliques par rapport aux recommandations du MER (Milieu Effect Rapport) et le fonctionnaire n'en fournit aucune.

Par ailleurs, les rejets d'eaux du tronçon Uccle-Verrewinkelbeek aggraveront encore les risques d'inondation dans notre commune (bas de la rue Kleindal). L'autorisation ne tient pas compte de l'avis de la Province concernant les stockages supplémentaires et ce sans aucune justification.

#### 4<sup>ième</sup> Moyen

Il s'agit de la violation de la directive européenne 85/337/CE du 27 juin 1985 et du décret du 5 avril 1995 de la Région flamande concernant les obligations des études d'impact des



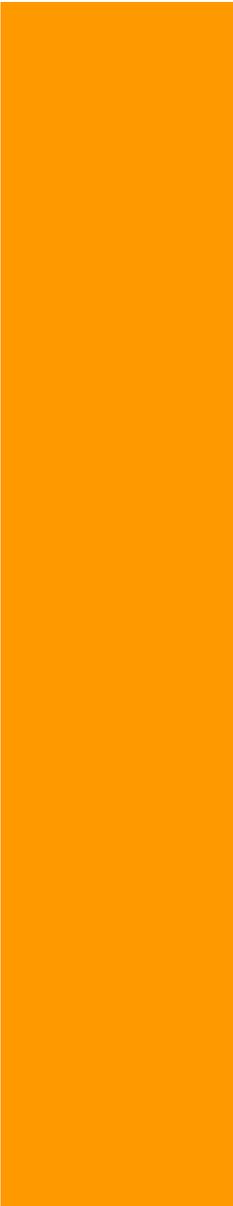
projets ayant des effets sur l'environnement de plusieurs régions. L'absence d'examen des effets cumulatifs et le manque de consultations interrégionales est développé dans l'argumentation juridique et entraîne non seulement des inégalités entre les riverains mais aussi des incohérences, par exemple dans la gestion globale des eaux.

#### 5<sup>ème</sup> Moyen

L'absence d'avis du fonctionnaire sur certaines parties de l'aménagement autour de la gare sous prétexte que ces parties sont situées en Région bruxelloise est illégal, car contraire à l'article du 18 mai 1999. De même le rejet par ce fonctionnaire des remarques formulées par la commune sans autre justification que « la situation partielle en Région bruxelloise » contredit le même article. L'incohérence concernant le rejet des eaux du tronçon partiellement situé à Uccle est aussi une conséquence de l'absence d'avis sur les parties indivisibles du projet.

#### 6<sup>ème</sup> Moyen

Il concerne la violation de la compétence exclusive du Conseil communal ( article 135 de la nouvelle loi des communes et article 42 du décret des communes) en matière de modification et de déplacement des routes et des chemins communaux, notamment au niveau de la zone Kleindal-Marissal, modification que le recours qualifie d'ailleurs de « solution peu courante » (rond-point autour d'une cabine électrique !). En effet, le demandeur ne peut modifier l'emplacement des routes et des chemins sans autorisation explicite de la commune, seule compétente en la matière. Bien plus, la décision communale ne peut faire l'objet d'un appel administratif auprès de la députation. Enfin, dans son avis sur la demande de



permis d'urbanisme introduit par Infrabel, la commune s'était opposée très clairement aux modifications proposées par Infrabel, modifications qui lui furent suggérées par Marc Deneef, à l'époque premier échevin de la commune de Linkebeek.

Le fonctionnaire régional de l'urbanisme ne pouvait donc pas délivrer le permis d'urbanisme.

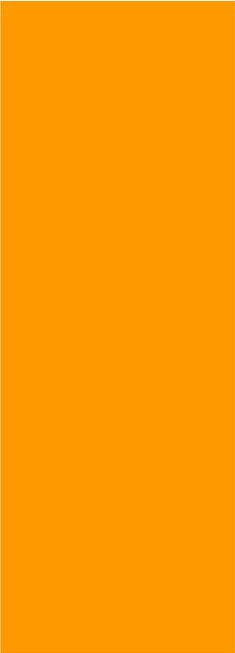
Le recours passe ensuite en revue les 7 dommages importants et difficilement réparables subis par la commune. Ces dégâts potentiels justifient la demande en suspension. Il s'agit des dommages suivants :

1. la mise en place de 2 nouvelles voies conduira à un supplément important d'eaux à évacuer dans le Verrewinkelbeek qui ne pourra l'accueillir. Même chose au niveau de la rue de Perk. Ceci conduira à une augmentation du risque d'inondations dans cette zone habitée. Cette augmentation du risque d'inondations constitue un **préjudice grave et difficilement réparable** pour la commune.

2. La commune de Linkebeek est un des plus petites de la Région flamande mais néanmoins fort peuplée (équivalent à Mechelen). La mise en place de 2 nouvelles voies est pour notre commune un remaniement beaucoup plus profond et bouleversant que pour une commune plus grande.

3. La plus grande partie de la commune de Linkebeek est située au sud de la ligne de chemin de fer. Une faible partie est située au nord (il s'agit de la zone entourant la rue Kleindal, la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, Kleindal, Op Linkebeek et des Coquelicots). Le seul accès à cette zone est le pont Kleiveld-Kleindal. Durant la durée des travaux (3 à 5 ans) **l'accès à cette zone en voiture risque d'être restreint voire supprimé.**

4. Suite au GECORO, le collège des Bourgmestres et des échevins s'est insurgé contre le projet de construction d'un rond-point autour de la cabine électrique de la rue Kleindal. Ce rond-point soulève non seulement des problèmes esthétiques (solution peu courante) mais aussi des problèmes d'accès pour les véhicules des pompiers en cas d'incendie.



5. Dans le MER (Milieu Effect Rapport), il est indiqué que durant les travaux du RER les rues concernées au point 3 (rue Kleindal, la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, Kleindal, Op Linkebeek et des Coquelicots) ne seront plus accessibles en voiture.

Pour les rue Kleindal, sentier Kleindal et des coquelicots, **le MER propose de perméabiliser la rue Kleindal** afin d'en permettre l'accès via la rue de Perk.

Pour la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, et Op Linkebeek il n'y a pas d'alternative. Durant les travaux, il n'y aura aucun accès voiture aux habitations.

6. Actuellement, les voies se trouvent à une certaine distance de la rue Kleindal et l'espace entre les voies et la rue est couvert de végétation. La mise en place des nouvelles voies conduira à la disparition de cette zone. Une simulation de ce qui risque d'arriver est présentée ci-dessous. La commune considère que ceci constitue un préjudice grave pour le caractère vert de cette zone qui fait toute sa réputation.



Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la](#)

1. [Mars 2011 : Le deuxième permis et le deuxième recours](#)
2. [Février 2010 : Le Conseil d'Etat annule le permis de bâtir octroyé à Infrabel](#)
3. [Mai 2009 : le recours auprès du Conseil d'Etat](#)

Mars 2011

## Le deuxième permis et le deuxième recours

Chers Riverains,

Vous n'avez pas manqué de remarquer l'affiche jaune apposée près des ponts du chemin de fer de notre commune nous annonçant que la SNCB avait obtenu en août 2010 une autorisation « concernant la réalisation d'infrastructures et ouvrages d'art pour la pose d'une troisième et quatrième voie et l'augmentation de vitesse à 160 km/h sur la ligne 124 qui traverse notre commune ».

Pour délivrer cette autorisation, le fonctionnaire de la Région flamande a fait appel à la procédure d'exception suite à l'arrêt du Conseil d'Etat de février 2010 qui avait cassé l'autorisation précédente. La procédure d'exception concerne des travaux de faible importance et ne concernant que la commune. Or, les travaux considérés dépassent par leur ampleur et leur nature les exceptions prévues dans le Code d'aménagement du territoire. De plus, la nature interrégionale des travaux démontre très clairement qu'il ne s'agit pas de petites

[Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

adaptations locales comme le fonctionnaire tend à le faire croire.

En conséquence, la commune et 2 riverains ont introduit, chacun, un recours auprès de la commission ad hoc. Nous avons le plaisir de vous communiquer ci-dessous nos recours, à savoir celui de la commune ([partie 1](#), [partie 2](#)) et celui des [riverains](#), plus un [résumé](#) de celui des riverains en français .

Suite à ces recours, la SNCB est entrée en contact avec la commune afin de négocier un compromis, et divers aménagements demandés par la commune ont été obtenus. Dans un deuxième temps, les riverains ont été invités à la négociation. Deux réunions ont eu lieu avec eux. Dans les deux cas la SNCB nous a fait savoir que les 4 voies étaient un sujet tabou. Si nous n'acceptons pas les 4 voies, pas de négociations !!!

Nous avons fait savoir, que vu le manque total d'investissement de la SNCB dans les mesures minimales de sécurité (accident de Buizingen et d'autres), il était hors de question d'accepter que le citoyen accepte d'investir des **moyens immenses et inutiles** tels ceux prévus dans des travaux du RER sur la ligne 124, avant que des mesures minimales de sécurité soient investies sur l'ensemble du réseau de la SNCB.

Lors de la deuxième réunion de négociation avec la commune et la SNCB, notre Bourgmestre Damien Thiery, nous a fait savoir que lors de notre prochaine (dernière) réunion avec la SNCB, il nous serait demandé d'accepter sans condition l'Ucase de la SNCB concernant les 4 voies. Si nous le refusons, la SNCB renoncerait à la négociation.

Le collectif RER-Linkebeek a réuni ce 24 février les riverains ayant accepté de contribuer financièrement au recours, et le Collectif a décidé, **à l'unanimité**, de poursuivre son recours. Nous avons communiqué notre décision à la commune qui l'a communiquée à la SNCB. Cette dernière a décidé d'interrompre la négociation et d'abandonner toutes les concessions et aménagements qu'ils avaient consentis, et ceci même si la commune retirait son recours.

Depuis lors, nous avons contacté et rencontré notre Bourgmestre afin de connaître la décision de la commune. Il nous a appris que la commune a décidé de maintenir son recours, et vous en trouverez l'indication dans 2 articles de presse parus récemment dans « [La Libre Belgique](#) » et « [De Morgen](#) » (ce 8 et 9 mars 2011).

La première audience de la « commission pour la contestation des autorisations » qui doit statuer sur nos recours est prévue le 16 mars prochain.

Le 16 mars 2011. La réunion a été reportée car le greffe de la commission devant examiner notre recours a commis une erreur administrative sur le plan notification des documents de la procédure à la défense de la SNCB. La réunion est reportée au 20 avril.

Suite au prochain numéro.

Le 20 avril, la réunion a eu lieu. Les avocats des 2 parties ont défendu leur point de vue durant de nombreuses heures. Nous attendons la décision de la commission. Apparemment, il n'y a pas de délai pour la remise de l'avis.

\*\*\*\*\*

\*\*

### Avril 2010

Un urbaniste de l'ULB critique l'approche du projet RER de la SNCB qui accorde la suprématie à l'infrastructure et s'écarte de tout modèle conceptuel structurant.

Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.

Voir ci-joint un article publié récemment dans le [RandKrant](#) (avril 2010, voir pages 28 et 29 : Le RER s'enlise à Bruxelles) et un article publié par l'auteur dans "[Brussels Studies](#)", novembre 2009. Dans cet article relevons les phrases suivantes :

« La **suprématie accordée à l'infrastructure** dans l'approche du projet RER résulte entre autres de la volonté persistante de la SNCB d'éviter de gêner les services IC/IR et surtout TGV qui desservent la Jonction Nord-Midi par des **services RER, ainsi relégués au rang de composante secondaire** de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles Capitale. »

« La stratégie qui conditionne la proposition d'exploitation du RER issue de cette étude est fondamentalement basée sur l'**infrastructure existante et sur les travaux projetés**, ce afin que l'exploitation induise le moins possible de difficultés additionnelles. Si cette approche a le mérite d'être claire, elle esquivé les questions qui nous occupent ici, à tel point qu'on peut



se demander si l'on n'est pas confronté à un **évitement intentionnel de toute problématique susceptible de susciter débat.** »

« L'approche technique du dossier actuellement privilégiée n'augure rien de bon. »

« Ces positionnements sont sous-tendus par de **puissants intérêts financiers.** Cela se marque de diverses manières :

- tous les acteurs du dossier ont facilement été convaincus de **l'intérêt d'investissements énormes visant à mettre à quatre voies** les différentes infrastructures ferroviaires convergeant vers Bruxelles, « pour réaliser et exploiter le RER ».
- par contre l'essentiel – à savoir le financement du matériel roulant et, surtout, la couverture du déficit d'exploitation – **n'est toujours pas réglé.** »

« **La SNCB, enfin, nous paraît tirer un prétexte maximal du RER** pour disposer de conditions favorables au développement de son offre à moyenne et longue distance, **afin d'accroître au maximum sa rentabilité** (son taux de couverture), comme le lui impose de fait l'État Fédéral dans son contrat de gestion. Ses intérêts objectifs, convergent avec ceux des deux Régions dominantes. »

« Quant à la « spécialisation » des services RER (services « omnibus » mais aussi d'autres qui ne devraient pas s'arrêter dans toutes les gares), **les modalités qui en ressortent s'écartent de tout modèle conceptuel structurant, au profit de critères techniques et politiques.**

Elle est sans doute également liée à une culture belge de **la suprématie des ingénieurs.** »

« S'agissant enfin du *trafic régional et supra-régional*, le projet RER pose encore nombre de questions, essentielles. La première question tient au fait que l'on ignore toujours les modalités concrètes de l'offre ferroviaire de type RER qui sera assurée : quelle sera l'étendue du territoire desservi ? la desserte sera-t-elle exclusivement

radiale ou aussi formée. »

« Cette lecture rapide **conforte notre vision critique du projet RER : il porte bien trop peu sur l'accessibilité et propose encore moins une structuration durable du territoire.** On peut ainsi l'opposer au remarquable projet qu'est « Rail 2000 » en Suisse, lequel part d'une volonté d'optimisation de l'offre de services pour adapter les infrastructures de manière sélective. »

« Le projet est par ailleurs muet quant aux modalités de correspondances entre services RER (où ? comment ?), ainsi qu'entre ceux-ci et les autres services. »

« Au niveau des conflits d'intérêt, nous schématiserions la situation comme suit : la Région de Bruxelles Capitale est seule contre tous les autres acteurs principaux au débat, à savoir les deux autres Régions, la SNCB et l'Etat Fédéral »

**Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.**

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Le 20 février 2010

Chers Riverains,

Comme vous avez pu l'apprendre par la grande presse (voir par exemple le journal du 19/2 /2010 de telebruxelles à l'adresse suivante : <http://www.telebruxelles.net/portail/content/category/21/85/306/>), le Conseil d'Etat vient de donner raison à la commune de Linkebeek en annulant le permis d'urbanisme octroyé par la Région flamande à Infrabel, sans examiner au préalable la requête en suspension, sur base du premier moyen<sup>1</sup>. En effet, les travaux envisagés et en particulier la pose de 2 voies supplémentaires n'est pas prévue au plan de secteur. La Région flamande ne pouvait donc pas accorder le permis car les travaux d'amélioration des moyens de communication principaux doivent figurer explicitement au plan

de secteur.

Ce vendredi 19 février le Bourgmestre Damien Thiéry a organisé une conférence de presse à la maison communale et distribué à cette occasion un dossier de Presse comportant

1. [une déclaration sur le fond et la forme](#)
2. [le cahier des exigences de la commune afin d'aboutir à une solution négociée avec Infrabel avec les garanties demandées concernant le schéma d'exploitation.](#)
3. [l'avis de dernière chance du GECORO](#)

Pour accéder à ces documents, cliquez sur les liens correspondants

<sup>1</sup>Ce premier moyen a été considéré à ce point valide que les moyens ultérieurs n'ont pas été utilisés et ont été simplement cités pour le cas où.

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*\$

**Le 20 juin 2009,**

Chers Riverains,

Nous avons le plaisir de porter à votre connaissance que l'Auditeur du Conseil d'état a considéré valide le recours de la Commune de Linkebeek auprès du Conseil d'état. Le premier moyen a été considéré à ce point valide que les moyens ultérieurs n'ont pas été utilisés et ont été simplement cités pour le cas où. Vous trouverez ci-joint [l'avis de l'auditeur](#).

Le conseil d'Etat devait se prononcer ce 12 juin mais la réunion (décision) a été reportée de 3 mois.

Notre petite commune de Linkebeek bloque donc les projets de Tuc Rail et de la SNCB sur la ligne 124.

Nous nous proposons de continuer notre combat pour la défense de notre environnement et nous remercions la commune de nous avoir aidé depuis le début en la matière.

André Herchuelz

Pour le Collectif RER-Linkebeek

Linkebeek le 20 juin 2009

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

Le 3/5/2009

Chers Riverains,

Comme signalé dans notre dernier éditorial du 17 janvier 2009, le fonctionnaire régional a émis, le 23 décembre 2008, un avis favorable à la demande de permis d'urbanisme introduit par Infrabel en date du 22 juin 2007.

Bien qu'ayant formulé un avis favorable conditionnel à la demande de permis d'urbanisme introduit par Infrabel, la commune a décidé d'introduire, en date du 13 mars 2009, un recours au Conseil d'Etat car quasi aucune des conditions qu'elle avait formulée n'a été prise en compte par le fonctionnaire de la Région flamande.

Pour accéder au recours, cliquez sur le lien suivant :

[Verzoek tot schorsing en nietigverklaring voor de gemeente Linkebeek tegen het Vlaams gewest.](#)

La commune a introduit un recours non seulement en **annulation** mais également en **suspension**. En effet, lorsque les moyens invoqués à l'appui du recours en annulation sont sérieux et qu'il existe un risque que l'acte attaqué cause au requérant un **préjudice grave et difficilement réparable**, le Conseil d'Etat peut suspendre cet acte en attendant de statuer sur l'annulation. Les moyens invoqués à l'appui du recours en annulation sont les suivants :

1<sup>er</sup> Moyen

Les travaux envisagés et en particulier la pose de 2 voies supplémentaires n'est pas prévue au plan de secteur. La Région flamande ne pouvait donc pas accorder le permis car les travaux d'amélioration des moyens de communication principaux doivent



figurer explicitement au plan de secteur.

#### 2<sup>ème</sup> Moyen

Le fonctionnaire de la région rejette de nombreuses remarques formulées par la commune et la province sous prétexte que l'acceptation de ces remarques entraînerait un remaniement trop important du projet. Il propose donc de postposer ces demandes de changements à une phase ultérieure. Ceci n'est pas acceptable. En effet, le fonctionnaire doit déclarer la remarque fondée ou non fondée. Dans le premier cas, le demandeur doit revoir ses plans, dans le second, la remarque est rejetée. Il n'est pas acceptable de dire que la remarque est fondée et qu'elle devrait être envisagée dans une phase ultérieure. Par ailleurs, un fois le permis accordé, le demandeur (Infrabel) ne peut plus être obligé de modifier ses plans dans une phase ultérieure.

#### 3<sup>ème</sup> Moyen

Il s'agit de la violation de l'article 8 du décret sur la gestion globale de l'eau. La demande ne comporte aucune justification des modifications hydrauliques par rapport aux recommandations du MER (Milieu Effect Rapport) et le fonctionnaire n'en fournit aucune.

Par ailleurs, les rejets d'eaux du tronçon Uccle-Verrewinkelbeek aggraveront encore les risques d'inondation dans notre commune (bas de la rue Kleindal). L'autorisation ne tient pas compte de l'avis de la Province concernant les stockages supplémentaires et ce sans aucune justification.

#### 4<sup>ème</sup> Moyen

Il s'agit de la violation de la directive européenne 85/337/CE du 27 juin 1985 et du décret du 5 avril 1995 de la Région flamande concernant les obligations des études d'impact des projets ayant des effets sur l'environnement de plusieurs régions. L'absence



d'examen des effets cumulatifs et le manque de consultations interrégionales est développé dans l'argumentation juridique et entraîne non seulement des inégalités entre les riverains mais aussi des incohérences, par exemple dans la gestion globale des eaux.

#### 5<sup>ième</sup> Moyen

L'absence d'avis du fonctionnaire sur certaines parties de l'aménagement autour de la gare sous prétexte que ces parties sont situées en Région bruxelloise est illégal, car contraire à l'article du 18 mai 1999. De même le rejet par ce fonctionnaire des remarques formulées par la commune sans autre justification que « la situation partielle en Région bruxelloise » contredit le même article. L'incohérence concernant le rejet des eaux du tronçon partiellement situé à Uccle est aussi une conséquence de l'absence d'avis sur les parties indivisibles du projet.

#### 6<sup>ième</sup> Moyen

Il concerne la violation de la compétence exclusive du Conseil communal ( article 135 de la nouvelle loi des communes et article 42 du décret des communes) en matière de modification et de déplacement des routes et des chemins communaux, notamment au niveau de la zone Kleindal-Marissal, modification que le recours qualifie d'ailleurs de « solution peu courante » (rond-point autour d'une cabine électrique !). En effet, le demandeur ne peut modifier l'emplacement des routes et des chemins sans autorisation explicite de la commune, seule compétente en la matière. Bien plus, la décision communale ne peut faire l'objet d'un appel administratif auprès de la députation. Enfin, dans son avis sur la demande de permis d'urbanisme introduit par Infrabel, la commune s'était opposée très clairement aux modifications proposées par Infrabel, modifications qui lui furent suggérées par



Marc Deneef, à l'époque premier échevin de la commune de Linkebeek.

Le fonctionnaire régional de l'urbanisme ne pouvait donc pas délivrer le permis d'urbanisme.

Le recours passe ensuite en revue les 7 dommages importants et difficilement réparables subis par la commune. Ces dégâts potentiels justifient la demande en suspension. Il s'agit des dommages suivants :

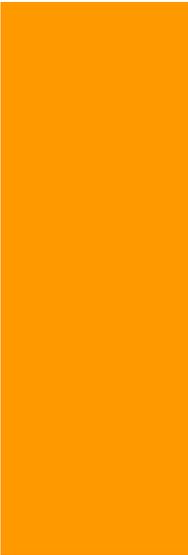
1. la mise en place de 2 nouvelles voies conduira à un supplément important d'eaux à évacuer dans le Verrewinkelbeek qui ne pourra l'accueillir. Même chose au niveau de la rue de Perk. Ceci conduira à une augmentation du risque d'inondations dans cette zone habitée. Cette augmentation du risque d'inondations constitue un **préjudice grave et difficilement réparable** pour la commune.

2. La commune de Linkebeek est un des plus petites de la Région flamande mais néanmoins fort peuplée (équivalent à Mechelen). La mise en place de 2 nouvelles voies est pour notre commune un remaniement beaucoup plus profond et bouleversant que pour une commune plus grande.

3. La plus grande partie de la commune de Linkebeek est située au sud de la ligne de chemin de fer. Une faible partie est située au nord (il s'agit de la zone entourant la rue Kleindal, la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, Kleindal, Op Linkebeek et des Coquelicots). Le seul accès à cette zone est le pont Kleiveld-Kleindal. Durant la durée des travaux (3 à 5 ans) **l'accès à cette zone en voiture risque d'être restreint voire supprimé.**

4. Suite au GECORO, le collège des Bourgmestres et des échevins s'est insurgé contre le projet de construction d'un rond-point autour de la cabine électrique de la rue Kleindal. Ce rond-point soulève non seulement des problèmes esthétiques (solution peu courante) mais aussi des problèmes d'accès pour les véhicules des pompiers en cas d'incendie.

5. Dans le MER (Milieu Effect Rapport), il est indiqué que durant les travaux du RER les rues concernées au point 3 (rue Kleindal, la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, Kleindal, Op Linkebeek et des Coquelicots) ne seront plus



accessibles en voiture.

Pour les rue Kleindal, sentier Kleindal et des coquelicots, **le MER propose de perméabiliser la rue Kleindal** afin d'en permettre l'accès via la rue de Perk.

Pour la drève Marissal, les sentiers Wijtsman, et Op Linkebeek il n'y a pas d'alternative. Durant les travaux, il n'y aura aucun accès voiture aux habitations.

6. Actuellement, les voies se trouvent à une certaine distance de la rue Kleindal et l'espace entre les voies et la rue est couvert de végétation. La mise en place des nouvelles voies conduira à la disparition de cette zone. Une simulation de ce qui risque d'arriver est présentée ci-dessous. La commune considère que ceci constitue un préjudice grave pour le caractère vert de cette zone qui fait toute sa réputation.





7. Pour la commune, la mise en place des 2 nouvelles voies constitue un préjudice grave. Cependant, la commune s'est comportée de façon constructive vis-à-vis de la demande d'urbanisme, et de la mise en place d'une nouvelle ligne qu'elle doit supporter. Elle s'était donc attendue à ce que ses remarques soient prises en compte ce qui n'est absolument pas le cas, à

quelques exceptions près.

André Herchuelz

Pour le Collectif RER-Linkebeek

Linkebeek le 1<sup>er</sup> mai 2009

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

**Le 17/1/2009**

Chers Voisins, Chers Riverains de la ligne 124,

« traversant nos communes de Linkebeek et de Rhode-St-Genèse »

J'ai le triste privilège de porter à votre connaissance que la demande d'autorisation de permis d'urbanistique introduite par Infrabel en date du 22 juin 2007 vient d'être accordée par la Région Flamande et a été réceptionnée à la Commune de

Linkebeek ce **lundi 12 janvier 2009**.

La région n'a accepté ni suivi quasi aucune des remarques ou demandes formulées par notre commune. Pour accéder à la réponse de région cliquez sur ce lien suivant:

[Toekenning van de stedenbouwkundige vergunning.](#)

Nous avons 60 jours à partir du 12 janvier pour réagir et marquer notre opposition à accord. Si vous avez des remarques à faire, adressez les nous via la rubrique

"[Contactez-nous](#)", nous les transmettrons à la commune.

Bien à vous

André Herchuelz

13 rue Kleindal, Linkebeek

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

**Le 1/1/2009**

Chers Voisins, Chers Riverains de la ligne 124,

« traversant nos communes de Linkebeek et de Rhode-St-Genèse »

Bien que la situation politique générale n'ait pas évolué depuis 2 ans dans notre pays, notre Collectif RER-Rhode-Linkebeek n'est pas resté inactif.

Ce courrier afin de vous signaler que nous avons créé un nouveau site web présentant nos actions et vous illustrant la situation telle que nous la percevons.

Ce n'est pas parce que rien ne bouge qu'il faut s'endormir. Au contraire, il faut rester vigilant et profiter des périodes d'accalmies pour **empêcher le pire que la**



**SNCB nous prépare.**

En effet, en cette période de crise, il faut tenir à l'œil les politiques qui vont vouloir voter des budgets afin de réaliser de grands travaux (inutiles dans le cas du RER sur la ligne 124) devant permettre de soutenir l'activité économique.

Nous vous souhaitons une bonne et heureuse année 2009 et espérons avec votre aide préserver le plus longtemps possible l'environnement exceptionnel dont nous bénéficions à Linkebeek et que nous voulons préserver.

André Herchuelz

13 rue Kleindal, 1630 Linkebeek

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Tous droits réservés

Avec  
Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

- Accueil
- Editorial
- Articles de presse**
- Témoignages

Articles de presse

De Morgen, le 9 mars 2011

[La Libre Belgique, le 8 mars 2011](#)  
[Perspectives francophones février/mars 2010 \(Extrait\)](#)  
[RTBF info du 23 février 2010](#)  
 Het Nieuwsblad du 15 février 2010

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des  
Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la  
Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

La Libre Belgique du 19 janvier 2010  
La libre Belgique du 15/10/08  
Le Soir du 15/10/2008  
La Tribune de Bruxelles (8 mars 2007)

een exemplaar met een iets hoger flie-refluitergehalte dan de Antwerpse burgervader.

(JV)

bewegingen op voor een tegendemonstratie met optocht van het Sint-Pietersplein tot op het Woodrow Wilsonplein. (BE)

DE MORGEN 9/3/2011

## Linkebeek tegen extra treinsporen

**BRUSSEL** ● Damien Thiéry (FDF), burgemeester van Linkebeek, trekt opnieuw ten strijde. Niet tegen zijn niet-benoeming of een ander communautair strijdpunt, maar tegen het Gewestelijk Expressnet dat zijn gouw dwars zou doorsnijden. Momenteel lopen er twee sporen door de Vlaams-Brabantse gemeente, Infrabel wil daar vier sporen van maken om de pendelaars uit Wallonië makkelijker in Brussel te krijgen. Thiéry ging in 2009 al in beroep tegen die infrastructuurwerken bij de Raad van State, nu loopt er een tweede procedure bij de Vlaamse Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op 16 maart is de eerste hoorzitting gepland. "Wij hebben ellenlange vergaderingen gehad met Infrabel, wat uiteindelijk een compromis had opgeleverd. Maar Infrabel eiste op het allerlaatste moment dat alle klachten over de nieuwe sporen in Linkebeek zouden worden ingetrokken. Dat kunnen wij niet garanderen. Wij kunnen onze inwoners toch niet verbieden om een klacht in te dienen?"

Gevolg? De burgemeester houdt vast aan zijn klacht en een inwonerscollectief van zijn gemeente doet hetzelfde. De voorbije jaren werden er al een vijftiental huizen onteigend om de sporen te ont-dubbelen, nu moeten er nog drie huizen

met de grond gelijk gemaakt worden. "Het inwonerscollectief splitst zich toe op het behoud van die huizen én ijvert voor drie sporen in plaats van vier. In dat collectief zitten enkele ingenieurs, die ervan overtuigd zijn dat dit technisch haalbaar is", zegt Thiéry. Als de Linkebenaars in eigen land geen gelijk krijgen, zullen ze een klacht indienen bij het Europese Hof van Justitie.

"Wat mij en de inwoners erg frustrereert, is dat Infrabel niet eens kan zeggen hoeveel treinen er zullen rijden op deze nieuwe sporen. Hoe kun je nu zo werken in de 21e eeuw?" zegt Yves Ghequière, de Linkebeekse schepen van Mobiliteit (Onafhankelijke). "Wij hebben brieven geschreven naar staatssecretaris Etienne Schouppe (CD&V) en Infrabelbaas Marc Descheemaeker, maar kregen erg summiere antwoorden op al onze vragen. Een justitiële klacht leek dan ook onze enige uitweg." Nochtans blijft de burgemeester de voorkeur geven aan het compromis met Infrabel dat op het laatste nippertje afsprong. De belangrijkste toegeving daarin was de bouw van een ondergrondse sleuf voor de sporen. "Die sleuf zou Infrabel drie à vier miljoen euro kosten, maar zou de leefbaarheid van Linkebeek wel garanderen. Helaas staat alles nu op de helling." (TP)

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Témoignages

Rechercher :



## RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

### Le 24 janvier 2010:

Habitant Linkebeek, plus exactement, Schouwendaal, je fais partie de ces gens qui ont choisi de vivre dans cette commune pour son côté rural et bucolique.

Chaque jour, quand j'emprunte les ruelles qui me mènent au quatres coins de Bruxelles, j'ai à l'esprit le désastre que va causer tous ces aménagements que la SNCB prévoit de mettre en place pour cette ligne à 4 voies.

En outre, de par ma profession 'Architecte Paysagiste', je suis d'autant plus sensibilisé par la balafre que cette magnifique région

- [Réponses des Politiques](#)
- [Réunions](#)
- [Les avis de la Commune](#)
- [Pétition](#)
- [Ce qui nous attend!](#)
- [Plan du site](#)
- [Contactez-nous](#)
- [Critique du RER](#)

va devoir endurer.  
Nous sommes aujourd'hui et plus que jamais responsable du devenir de ces rares lieux qui offrent encore à leurs habitants et visiteurs un petit coin de paradis comme il y en avait jadis. Je suis conscient d'une certaine évolution...mais à quel prix ???

Tous droits réservés

Avec  Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Qui sommes nous



# RER-Linkebeek

**RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies**

[Accueil](#)

Le Collectif RER-Linkebeek a été créé le 1er mars 2005 par 6 riverains de la ligne 124 qui traverse notre commune.

[Editorial](#)

Dans un 1<sup>er</sup> temps, le collectif a décidé de rédiger une pétition contre les 4 voies, [pétition](#) qui a recueilli plus de 850 signatures. 99% des habitants de Linkebeek à qui la pétition a été présentée ont accepté de la signer, ce qui indique que la quasi totalité de la population de Linkebeek est pour le RER mais contre la mise à 4 voies de la ligne 124.

[Articles de presse](#)

Dans un 2<sup>ème</sup> temps, le collectif a pris contact avec des riverains de la ligne 124 à Rhode Saint Genèse, autre commune traversée par la ligne en région flamande et créé un collectif commun RER-Rhode-Linkebeek / GEN-Rode-Linkebeek.

[Témoignages](#)

Dans un 3<sup>ème</sup> temps, le collectif commun a organisé des [réunions](#) d'information à la ferme de Holleken les 11 octobre 2005 et 26 septembre 2006, réunions qui ont connu un franc succès. Dans les 2 cas la salle principale de la ferme était pleine.

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)



Une 3<sup>ème</sup> [réunion](#) a eu lieu à l'initiative de la commune en 2007, la SNCB étant invitée à présenter son projet. De cette réunion, retenons que la SNCB a présenté son projet sans jamais expliquer pourquoi il fallait 4 voies. Le collectif a souhaité présenter son avis, ce à quoi la SNCB s'est fortement opposée (elle ne voulait réduire le temps de parole de la population et la priver de la possibilité de poser des questions). Le collectif a un peu insisté (euphémisme) et a présenté son point de vue, ce qui a donné lieu à un débat extrêmement animé (euphémisme). En conclusion de son exposé, le Collectif a proposé aux participants à la réunion de signer la pétition (OUI pour le RER, tout de suite, sur 2 voies). Plus de 150 signatures ont été récoltées (à savoir, celles

de la quasi totalité des participants!!!).  
De contacts ultérieurs que nous avons eu à l'intérieur de la SNCB, nous avons appris que pour la SNCB, la réunion s'était très mal passée et qu' en ce qui concerne les 4 voies, la SNCB n'avait aucune étude démontrant leur nécessité, et pire, n'avait même pensé qu'une étude démontrant sa nécessité était nécessaire!!!  
Ultérieurement, le Collectif a mené diverses [actions](#), à savoir contacté les politiques et les médias afin de les sensibiliser à notre problématique.

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Nos actions



## RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

### Nos Actions

1. Lettre au 1er Ministre du 7 février 2008
2. Lettre au journaliste Pascal Vrébos (RTL-TVI) du 7 février 2008
3. Réponse du Collectif à la demande de permis urbanistique de la SNCB du 22 juin 2007
4. Lettre aux Présidents de partis du 9 mai 2007
5. Motion du Conseil communal de Linkebeek du 24 avril 2007

[Nos actions](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

## 6. Note au Ministre Kris Peeters du 5 mars 2006

Voir ci-dessous

### 1. Lettre au 1er Ministre (7 février 2008)

Monsieur Guy Verhofstadt Premier Ministre  
Monsieur Yves Leterme, Vice-Premier Ministre  
Monsieur Didier Reynders, Vice-Premier Ministre  
Service Public Fédéral, Chancellerie du 1<sup>er</sup> Ministre,  
16 rue de la Loi

Linkebeek, Rhode-St-Genèse, le 7 février 2008

Monsieur le Premier Ministre,  
Messieurs les vice-Premier Ministres,

Il y a quelques mois, nous écrivions aux Présidents des partis politiques belges avec copie à l'ensemble des élus de notre Pays, à propos de la mise à 4 voies de la ligne SNCB N° 124 Charleroi - Nivelles - Bruxelles qui était est à la source de préoccupations majeures pour nos 2 communes de Linkebeek et de Rhode-Saint-Genèse (annexe 1), courrier auquel l'un d'entre vous en sa qualité de Chef de Parti a eu l'amabilité de nous répondre (annexe 2), ce dont nous le remercions.

Conscients de vos difficultés à maintenir les budgets en équilibre en cette période difficile s'il en est, nous nous permettons de vous faire une suggestion concernant le futur RER, qui serait susceptible de vous permettre de substantielles économies en terme de millions d'euros.

En effet, l'étude d'incidence de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles, reconnaît qu'il est possible de faire passer le RER sur 2 voies améliorées (avec voies de déstagement en gare ou zone peu habitée) au lieu des 4 voies projetées par la SNCB. Par rapport aux 4 voies, cette solution présente quelques inconvénients de gestion pour la SNCB, mais cette société dynamique devrait pouvoir surmonter ces petits inconvénients grâce à une amélioration du processus de signalisation et à une gestion moderne.

Cette solution des 2 voies améliorées réduirait considérablement (90%) les travaux à prévoir de même que leur coût sur le trajet de nos deux communes. En effet, il ne faudrait plus démolir les ponts pour en reconstruire d'autres (3 rien qu'à Linkebeek), exproprier maison ou parties de jardin, construire un viaduc dans une des communes les plus vertes de la périphérie bruxelloise et communément appelée la petite SSuisse ou les Ardennes bruxelloises, etc... L'économie serait d'autant plus substantielle que les coûts annoncés par la SNCB (cfr le TGV), ne sont jamais respectés. Cette solution serait aussi beaucoup plus écologique.

Nous vous remercions à l'avance pour votre attention et restons à votre disposition pour toute discussion ou information complémentaire.

Pour le comité RER-Linkebeek-Rhode-St-Genèse

André Herchuelz  
Président, 13 rue Kleindal  
Linkebeek

Martine Bailly  
Vice-Président, 8 rue de la culture  
Rhode-aint-Genèse

Annexes : 2

\*

\*\*\*

## 2. Lettre au journaliste Pascal Vrébos (RTL-TVI) du 7 février 2008

Cher Mr Vrébos,

Nous attendons tous avec la plus grande impatience la mise en place du RER dans et autour de Bruxelles.

Sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles qui traverse nos communes de Linkebeek et de Rhode-St-Génèse, la SNCB a choisi l'alternative la plus onéreuse, la plus lente, la plus destructrice de l'environnement et la plus inutile (les grands travaux inutiles) pour y arriver, à savoir mettre la ligne 124 à 4 voies.

Diverses questions se posent :

1. Quatre voies sont elles indispensables à la mise en place du RER ?

- Lors de ses présentations dans les communes, la SNCB ne donne aucune justification de cette nécessité.
- La SNCB a-t-elle fait une étude pour démontrer la nécessité des 4 voies ? Très clairement non. Pire, nous apprenons de l'intérieur que la SNCB n'a même pas pensé qu'il fallait faire une telle étude...
- L'étude d'incidence démontre que la mise en place du RER sur 2 voies (sans travaux inutiles) est possible.

2. Pourquoi la SNCB propose-t-elle 4 voies ?

- L'ingénieur responsable du projet, Henri Detandt est compétent en construction et non pas en signalisation.
- Pourquoi se priver de 4 voies puisque les politiques et la Presse gobent la proposition sans poser de questions.
- Pour éviter de devoir réfléchir. Si on était en Suisse face au tunnel du Mont Blanc et que Mr Detandt proposait de mettre le tunnel à 4 voies afin de fluidifier le trafic on lui répondrait non et on lui demanderait de réfléchir à une autre solution...

3. Pourquoi est-ce la SNCB (sa filiale TucRail) qui est maître du projet ? Ne faudrait-il pas faire en la matière un appel d'offre Européen ou International, afin d'obtenir pour notre capitale la meilleure des réalisations européennes plutôt que la plus ancienne (le RER de type parisien est vieux de 150 ans?) Quelle est l'entourloupe juridique qui permet à la SNCB d'échapper aux les règles européennes en matière de marchés ?

Documents en appui :

- Lettre du Collectif RER-Rhode-Linkebeek aux Présidents de partis avec copie à l'ensemble des politiques du pays (± 650 personnes) avant les élections du 11 juin 2007.
- Réponses des Présidents de partis et politiques à la lettre ci-dessus: Didier Reynders, Elio Di Rupo, Jo Van Deurzen, Herman DeCroo, Olivier Mainguin, Olivier Chastel, les Princes Philippe et Laurent, la Princesse Astrid...

Personnalités à inviter lors de l'émission :

- **Damien Thierry, Bourgmestre de la commune de Linkebeek):** marqué son accord.
- **André Herchuelz, Président du Collectif RER-Rhode-Linkebeek :** marqué son accord.

### **3. Lettre du Collectif à la demande de permis urbanistique de la SNCB du 22 juin 2007**

Le Collège des Bourgmestre et Echevins  
de la Commune de Linkebeek  
Linkebeek, le 13 septembre 2007

Monsieur le Bourgmestre, Madame, Messieurs les Echevins,  
Suite à la demande d'autorisation de permis urbanistique introduite par Infrabel en date du 22 juin 2007, nous avons l'honneur de vous faire parvenir ci-joint les remarques émises par notre Collectif (RER-Linkebeek)<sup>1</sup> à son propos.

Le Comité marque son opposition la plus ferme à l'accord du permis urbanistique pour les raisons suivantes :

#### **1. Sur le plan général**

- Il n'existe aucune étude réalisée par un bureau financièrement indépendant de la SNCB permettant d'affirmer que la mise à 4 voies de la ligne 124 est indispensable ou même justifiée pour la réalisation et la mise en service d'un RER. En effet, la société TucRail, auteur du projet de mise à 4 voies est une filiale d'Infrabel, elle même en charge de la gestion du rail au sein de la SNCB. La SNCB pourrait proposer 4 voies dans son seul intérêt et non pas dans celui de la population. Lors de la présentation à la ferme de Holleken le mardi 4 septembre la porte-parole de la SNCB a déclaré qu'il fallait augmenter l'offre et que donc le passage à 4 voies était indispensable, et ce sans donner la moindre justification.
- Dans l'étude d'incidence (Milieu Effect Rapport ou MER du 31/01/07), aucune donnée démontrant que 4 voies sont indispensables à la mise en place du RER n'est présentée. Au contraire, en page 87 du MER, il est précisé qu'un schéma d'exploitation répondant aux objectifs du projet du RER est possible sur 2 voies (améliorées notamment par la mise en place de voies de délestage). Cette étude ayant été réalisée par une société rémunérée pour ce faire par la SNCB doit être examinée avec suspicion légitime, quelles que soient les précautions juridiques ayant été prises à cet égard. Le fait que cette société déclare que la mise en place du RER sur 2 voies est possible, n'en est que plus convainquant, et révélateur de la réelle possibilité de faire passer le RER sur les 2 voies existantes.
- Lors de la réunion du 4 septembre à la ferme de Holleken, la SNCB a reconnu que sa propre étude (annexe 12, du rapport d'Uccle) et toutes les études d'impact reconnaissent que la solution à 2 voies était possible. En séance, la SNCB n'a fourni aucune preuve des difficultés susceptibles de survenir ailleurs sur le réseau en raison du maintien des 2 voies (améliorées).
- Par ailleurs, l'augmentation de trafic annoncée dans le projet à 4 voies dépasse largement les prévisions des études d'incidence. Cette

exagération fausse les soi-disant difficultés attachées à la solution à 2 voies améliorées.

- **Dans son projet, la SNCB n'envisage aucune modifications de signalisation ou de gestion télécommandée moderne, telles qu'appliquées ces dernières années à l'étranger et permettant d'éviter des constructions inutiles (les 2 voies supplémentaires). Le projet de la SNCB date de plus de 10 ans et est largement dépassé par les réalisations récentes à l'étranger.**
- **Même l'ancien directeur de la SNCB, Mr Pardoën plaide pour une gestion plus moderne du futur RER de type métro bruxellois ou RER parisien et déclarait que le projet RER aurait dû être confié à la STIB plutôt qu'à la SNCB.**
- **Le coût exorbitant du projet à 4 voies aura comme effet d'empêcher la prise de mesures de protection environnementales sérieuses en particulier contre le bruit, les vibrations et les inondations. Si la solution à 4 voies était adoptée sans réelle nécessité en raison de prévisions délibérément exagérées, les exigences en matière de bruit et de vibrations devraient être adaptées aux normes susceptibles d'être adoptées dans les 30 à 50 années à venir.**
- **Le projet à 4 voies, détruit la haute qualité écologique des vallons Kleindal et Moulin Rose. En outre il défigure le paysage de ces sites caractéristiques de notre commune et du paysage brabançon.**
- On ne peut donc se contenter de l'argument d'autorité de la SNCB sans pouvoir vérifier par nous même que le passage à 4 voies est indispensable. Comme vous le savez, nous avons contacté une équipe universitaire (ULB) spécialisée en la matière et qui a marqué son accord pour étudier la problématique à l'aide d'un programme informatique spécifique. A la limite, en l'absence de réaction de la SNCB, on pourrait l'attaquer en justice pour exagération des besoins ferroviaires à des fins d'augmentation du patrimoine d'Infrabel et de la SNCB au dépend des deniers publics. Une attaque de ce type est en cours à Dilbeek par les riverains de la ligne 50a.
- Dans le MER, il est question de mise à 4 voies et d'augmentation de la vitesse à 160 km/h mais par rééllement de RER qui représente autre chose que la simple apposition de 2 voies de chemin de fer supplémentaires sur un trajet déterminé. Le RER correspond à un transport multimodal comportant une harmonisation et une synchronisation des divers moyens de transport en commun (trains, trams, bus, métro, etc...). Nulle part dans le projet n'est détaillé le plan de fonctionnement de ce genre de multimodalité, avec présentation des horaires et correspondances devant permettre d'y parvenir.
- Avant d'aller plus loin, il y aurait lieu d'actualiser les discussion entre les différents distributeurs de service en matière de transport en commun (STIB, TEC, de lijn, SNCB...), afin d'établir un schéma permettant la mise en place de la mobilité souhaitée dans et autour de Bruxelles. En effet, il y a peu le directeur de la STIB déclarait à la télévision que l'élargissement du métro bruxellois de quelques dizaines de kilomètres permettrait d'éviter la mise en place du RER (Questions à la une», RTBF, 15 novembre 2006).

- Démonstration du concept. L'idée à l'origine du RER est que sa mise en place aura comme effet de réduire significativement la circulation automobile dans et autour de Bruxelles. Avant de mettre en application le plan de la SNCB en matière de RER, il faudrait s'assurer qu'il sera effectivement suivi des effets souhaités. Pour ce faire, il suffit d'ajouter 2 trains par heure sur les 2 voies existantes pendant les heures de pointe et ce durant les 12 à 24 mois à venir afin de s'assurer que la solution préconisée par la SNCB conduit effectivement à la réduction de trafic escomptée. Si tel n'est pas le cas, ce qui à notre point de vue est très probable sinon certain, cela signifiera que la proposition de la SNCB n'est pas suffisamment innovante et qu'une solution plus élaborée doit être trouvée.
- Enfin, comme indiqué dans le courrier qui vous est adressé par Mr Méganck (59 rue de Perck à Linkebeek), la SNCB n'a pas cessé de réduire l'offre au cours de ces dernières années. Avant de construire 4 voies, il suffirait peut-être de rétablir l'offre telle qu'elle existait par le passé.
- A supposer que de nouvelles études démontrent qu'il faille absolument ajouter 2 voies afin de permettre la mise en place du RER et que cette mise en place conduise effectivement à désengorger la circulation automobile dans et autour de Bruxelles (ce qui dans les 2 cas reste à démontrer), il y aurait lieu, sur le territoire de la commune de Linkebeek, de créer les 2 nouvelles lignes en fonçage, à savoir de les mettre en place en dessous des lignes existantes. Ceci permettra de préserver l'environnement et de conserver le caractère champêtre de notre commune. Cette solution est bien sûr plus coûteuse mais son coût supplémentaire sera compensé en partie par la non nécessité de devoir détruire et reconstruire inutilement 3 ouvrages d'art sur le territoire de notre commune.

## 1. Sur le plan technique

- Dans le MER, il est indiqué que le pont Kleiveld sera détruit, et remplacé par un autre, déplacé vers Rhode afin de permettre la circulation durant les travaux. Il est également prévu de faire passer la route autour de la cabine électrique se trouvant devant le 11 rue Kleindal. Ce contournement est une aberration sur le plan sécurité. Imaginons les conséquences d'un accident où un automobiliste percute cette cabine. Par ailleurs, c'est à cet endroit qu'aboutit le piétonnier entre le 11 et le 13 rue Kleindal, piétonnier en forte pente que les enfants du quartier dévalent en vélo à grande vitesse. A coup sûr, ils se feront faucher par les voitures venant de la drève Marissal ou feront un frontal avec les voitures venant du pont. Pourquoi ne pas simplement déplacer la cabine électrique et l'éloigner du champ de la circulation. Ceci éviterait les problèmes de sécurité et de responsabilité en matière d'accident. Ceci éviterait également de devoir déplacer l'axe du pont et offrirait plus de souplesse pour dessiner la boucle de sortie du pont et l'accès à la drève Marissal. La solution permettrait également de conserver le pont actuel en l'élargissant du côté Rhode (et une économie de 2,5 millions d'euros).

## 1. Sur le plan de l'écoulement et de la qualité des eaux

- Dans le MER, le calcul du drainage des eaux des voies utilise des conditions moins sévères à Linkebeek qu'à Uccle. Malgré ces conditions plus laxistes, les calculs montrent que la fréquence des inondations du bas de Linkebeek et de la rue de Perck augmentera de façon considérable.
- Le MER ne présente aucune analyse des eaux rejetées dans le Verrewinkelbeek. L'étude d'incidence de la ligne 161 indique quant à elle des teneurs en cuivre dépassant la norme de qualité de base des cours d'eau (BKW).
- Par contre, l'analyse de la Linkebeek après réception de la Verrewinkelbeek, indique des teneurs en fer dépassant la norme BKW, sans explication géologique de cette teneur anormale. Les eaux rejetées sont donc vraisemblablement polluées en métaux lourds et non conformes à la norme BKW, en raison du chemin de fer. Le passage à 4 voies doublera cette pollution.

## 1. Sur le plan bruit et vibrations

- Les études scientifiques démontrent que le SEL  $L_{Aeq}$  est le seul paramètre important à considérer en matière de réveil par les trains et le confort des habitants. Les données des études d'impact des différents tronçons et notamment les mesures effectuées par l'IBGE et la KUL

démontrent que selon l'étude de **Waterman**, l'augmentation de fréquence des trains portera atteinte au confort des riverains mais dégradera considérablement la qualité de leur sommeil. La mise à 4 voies sera donc nocive à la santé des riverains.

- En matière de bruit, la littérature indique que seule la norme OMS est valide en matière de santé (groupe de travail CEE, charte européenne, **LAMURE**...). Comme la mise à 4 voies assurerait le développement du RER pour au moins 30 à 50 ans, il est clair que le refus de la SNCB d'adopter la norme OMS pour ces travaux constitue une grave hypothèque pour l'environnement futur.
- Dans le projet de la SNCB, aucune mesure sérieuse contre les vibrations (dalle flottante, mur souterrain) n'est envisagée, et ceci malgré l'augmentation considérable du nombre de trains prévus et le rapprochement de la source de vibration des habitations. Selon les MER (pages 193 et suivantes), pour 3 des 4 points mesurés, les normes DIN 4150/2 sont dépassées.

## 1. En conclusion

- L'élimination par présélection de l'alternative 2 voies améliorées sur base de simples déclarations de la SNCB et ce sans démonstration est un biais important de la justification des 4 voies.
- Compte tenu qu'aucune comparaison entre la solution 2 voies améliorées et 4 voies n'est présentée dans cette présélection, il apparaît évident que le léger avantage de gestion plus facile d'exploitation des 4 voies pour la SNCB est effacé par tous les avantages écologiques et sociaux de la solution des 2 voies améliorées.

Lors de la réunion d'information du 4 septembre, la quasi totalité des participants ont signé une pétition disant **NON** à la demande d'autorisation de permis urbanistique introduite par Infrabel. Ces signataires soutiennent donc le présent document. Vous trouverez ci-joint copie de cette pétition de même que des feuilles de signatures.

Restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire, nous vous prions de croire Mr le Bourgmestre, Mme, Mrs les échevins, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pour le comité RER-Linkebeek-Rhode-St-Genèse

André HERCHUELZ, Président

13 rue Kleindal, Linkebeek

RER-Linkebeek@hotmail.com

www.rer-linkebeek.be

## 4. Lettre aux Présidents de partis (9 mai 2007)

Monsieur Didier Reynders, Président du MR

84-86 avenue de la Toison d'Or

1060 Bruxelles

Linkebeek & Rhode St Genèse

Le 9 mai 2007

Monsieur le Président,

**Cher Mr Reynders,**

**Le projet annoncé de mettre à 4 voies une portion importante de la ligne SNCB N° 124 Charleroi - Nivelles - Bruxelles est à la source de préoccupations majeures pour nos 2 communes.**

**1. Il n'existe aucune étude approfondie réalisée par un bureau indépendant de la SNCB démontrant que la mise à 4 voies est indispensable ou même justifiée.**

**2. Seule la proposition de la SNCB de mettre la ligne à 4 voies (présentée par le canal de sa filiale TUC RAIL) a été présentée et décrétée par la SNCB comme étant la seule praticable, sans débat contradictoire ni même étude préalable!**

**3. Pourtant, les accords politiques de créer et de financer un RER, datant déjà de 2002, ne définissent pas la mise à 4 voies comme une exigence *sine qua non* mais simplement comme une piste à étudier.**

**4. La proposition de TUC RAIL prévoit des travaux gigantesques pour un budget initial de 25 milliards de BEF (625 Millions d' €). Ici, il faut tenir en compte l'intérêt économique qu'a TUC RAIL à proposer à INFRABEL d'engager des travaux d'infrastructure longs et extrêmement coûteux pour le RER. Le TGV est terminé!**

**5. La proposition de TUC RAIL aura des conséquences considérables sur l'environnement pendant le chantier et pour le futur, et provoquera des nuisances considérables pour les riverains et les navetteurs pendant les travaux.**

**6. Ce RER serait opérationnel, au plus tôt et si tout va bien, en 2016, ce qui ne répond pas à la demande de la population qui attend des mesures nouvelles et rapides (tout de suite) en matière de transport public.**

**7. Si le financement du RER est éventuellement remis en cause et/ou le budget dépassé, ce qui est très vraisemblable, les délais de réalisation risquent bien de ne jamais être tenu et les chantiers, qui seraient déjà ouverts risquent d'être abandonnés et finalement démantelés, comme il en fut pour le ring sud de Bruxelles dans les années 80.**

**8. Etant donné les montants engagés, on peut s'inquiéter qu'il n'y ait pas eu publication d'un avis de marché et/ou un appel d'offre au niveau National, voire Européen pour ce projet, et que les études aient été confiées à TUC RAIL filiale de la SNCB.**

**9. La région bruxelloise se déclare de plus en plus réticente à ce projet démesuré qui permettra de gagner tout au plus DEUX min entre Nivelles et Bruxelles, et qui risque de vider Bruxelles de ses habitants.**

**10. L'émission «Questions à la une» de la RTBF du 15 novembre dernier (2006) sur la mobilité à Bruxelles démontrait très clairement que le RER tel que proposé par la SNCB**

**1. ne résoudra pas les problèmes de mobilité de Bruxelles**

**2. que même la SNCB ne croit pas au RER, a peur du crash financier et demande un parachute budgétaire pour couvrir un futur déficit**

**3. que mettre la ligne à 4 voies, c'est appliquer aujourd'hui une décision prise hier (10 ans) en fonction de critères d'avant hier (20 ans)**

**4. que le RER ce n'est pas uniquement des trains mais une multimodalité avec des bus supplémentaires et autres moyens de transports, cordonnés et synchronisés**

**5. qu'il manquera 40000 places de parking autour des gares du RER et que l'on ne peut donc attendre de miracle du RER, tel que prévu par la SNCB ...**

**6. qu'il y d'autres solutions plus prometteuses et cumulables pour désengorger Bruxelles, telles**

**a. créer une 3ième ceinture autour de Bruxelles, afin d'éviter que le trafic de transit ne pénètre dans la capitale (88 % des camions transitant par Bruxelles sont étrangers)**

**b. étendre le métro, et créer un centre de gestion du trafic routier commun aux 3 régions**

**c. instaurer un péage urbain comme à Londres, Stockholm, Milan et Oslo et adopter une signalisation**

dynamique (contrairement à ce qui existe).

Dans ce contexte un comité citoyen bilingue et de tous les horizons politiques de nos deux communes propose de manière constructive les actions suivantes:

1. Mettre en œuvre rapidement le réseau RER (réseau local à moyenne vitesse) en utilisant les deux voies existantes et portant la fréquence des trains locaux à 4 par heure aux heures de pointe, à savoir en remettant simplement à l'ordre du jour des horaires et fréquences qui existaient par le passé, et que la SNCB a supprimé pour des raisons inexplicables.

Ceci répondra de façon immédiate à l'attente de la population

- sans devoir entreprendre des chantiers gigantesques et coûteux ; tout au plus en construisant à des endroits ad hoc quelques voies de by-pass pour améliorer la fluidité ou les dépassements en gare
- en donnant rapidement du travail aux entreprises de construction de véhicules roulants et de matériel de signalisation
- en mettant au travail à brève échéance de nombreux travailleurs, notamment le personnel roulant de la SNCB, de la STIB, des TEC et de De Lijn.
- en réduisant les nuisances pour les navetteurs et les riverains et en évitant les dégâts écologiques

Les initiatives ci avant ne gênent et ne compromettent en rien la poursuite d'études approfondies et indépendantes de solutions alternatives permettant de définir les choix les plus judicieux en matière d'amélioration des transports en commun dans notre région.

2. Interrompre le processus des demandes de permis de bâtir en cours d'introduction ou en préparation faites par la SNCB et remettre sans délai en discussion les projets démesurés et unilatéraux de TUC RAIL ; d'entendre les alternatives sérieuses que nous proposons et de les discuter contradictoirement sans a priori afin de produire des dossiers moins conflictuels.

3. Pouvoir annoncer à brève échéance une décision politique majeure, constructive, intelligente et populaire.

Nous aimerions pouvoir compter sur votre soutien à ces propositions et nous vous serions reconnaissant, de nous faire part, par retour de courrier, de votre point de vue en la matière.

Signalons en outre que:

- Une pétition soutenant nos actions a déjà recueilli plus de 1300 signatures dans nos 2 communes
- Le 24 avril 2007, le Conseil Communal de Linkebeek a adopté une motion « pour le RER mais contre la mise en place d'une 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voie sur la ligne 124 » (copie en annexe). Cette motion sera examinée prochainement à Rhode.

D'ici une semaine et sauf avis contraire de votre part, nous nous permettrons de faire parvenir copie de la présente lettre aux membres de la Chambre et du Sénat, ainsi qu'aux médias, afin de faire prendre conscience à la classe politique, de la nature de l'enjeu que représente ce dossier extrêmement coûteux et de ses lourdes conséquences pour le 50 années à venir.

Nous vous remercions à l'avance pour votre attention et restons à votre disposition pour toute discussion ou information complémentaire.

Pour le comité RER- Linkebeek-Rhode-St-Genèse

André HERCHUELZ, Président

Martine BAILLY, Vice-Présidente

13 rue Kleindal, Linkebeek  
RER-Linkebeek@hotmail.com  
www.rer-linkebeek.be

8, avenue de la Culture, Rhode-St-Genèse

Mesdames, Messieurs les Sénateurs,  
Mesdames, Messieurs les Députés,  
Mesdames, Messieurs les Journalistes,

Nous avons le plaisir de vous faire parvenir ci-joint copie d'un courrier que nous venons d'adresser à tous les Présidents de Partis de notre Pays, en ce qui concerne le RER.

Nous vous en souhaitons bonne réception et vous prions de croire à l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le comité RER- Linkebeek-Rhode-St-Genèse

**André HERCHUELZ, Président**

13 rue Kleindal, Linkebeek  
RER-Linkebeek@hotmail.com  
[www.rer-linkebeek.be](http://www.rer-linkebeek.be)

**Martine BAILLY, Vice-Présidente**

8, avenue de la Culture, Rhode-St-Genèse

## **5. Motion pour le RER mais contre les 3ièmes et 4ièmes voies. Conseil communal de Linkebeek du 24/04/2007**



<http://www.linkebeek.be>

## INFORMATIONS COMMUNALES

Mai 2007

### Le Mot du Bourgmestre

Le conseil communal du 26 mars a été marqué par le vote du budget communal pour l'année en cours ainsi que par le vote de l'approche budgétaire pour les années 2008, 2009 et 2010.

La réalisation d'un budget communal est toujours un exercice périlleux, dans la mesure où il y a lieu de tenir compte de beaucoup de facteurs interdépendants, comme les dépenses incompressibles liées au personnel, de même que le CPAS, les travaux publics, l'enseignement, la zone de police, le service de pompiers, pour ne citer que les plus importants.

Une note globale concernant les informations en rapport avec le budget communal et le compte rendu de celui-ci se trouvera prochainement à votre disposition sur notre site [www.linkebeek.be](http://www.linkebeek.be), dans la rubrique « Vos élus / Conseil communal / Budget ».

Il est important de retenir que ce budget a été confectionné de manière à ce que celui-ci reste en équilibre. Beaucoup d'initiatives sont proposées et souvent prises à l'heure actuelle pour faire bouger notre commune, mais toutes ont un prix. Raison pour laquelle, elles ne pourront pas être réalisées toutes en même temps. Comme nous sommes bien conscients que le portefeuille de chacun n'est pas extensible, c'est en bon père de famille que nous avons voulu réaliser cet exercice budgétaire, tout en sachant très bien que certains postes devront encore être affilés dans le futur. Nous tenons cependant à vous signaler que nous voulons gérer notre commune pour les 5 années à venir, tout en restant à votre écoute. Merci à vous tous pour votre compréhension dans cette démarche qui se veut positive et dans l'intérêt de tous les Linkebeekois.

### Conseil communal du 24 avril

Les points suivants ont été adoptés.

1. Approbation du cahier des charges pour l'achat en commun du gaz pour les installations et bâtiments de la Commune et du CPAS.
2. Approbation du cahier des charges, estimation de prix et mode de passation pour l'aménagement des égouts et les travaux de voirie au Wouterbos et à la rue Schavei ainsi que la réalisation d'une petite station d'épuration d'eau.
3. Vacance d'un emploi à temps plein d'une institutrice maternelle et d'un emploi à temps partiel d'un professeur spécial de religion catholique à l'école communale francophone.
4. Approbation d'un traité d'amitié entre la commune de Linkebeek et la ville de Dergé au Tibet.
5. Motion pour le RER contre les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voies sur la ligne 124.
6. Motion contre la scission de l'arrondissement électoral Bruxelles-Hal-Vilvorde.
7. Désignation des membres du GECORO.

Un compte rendu de ce conseil sera mis sur le site.

**Date du prochain conseil communal** : le mardi 29 mai à 20h.

Rappelons que l'ordre du jour du conseil peut être consulté sur le site internet [www.linkebeek.be](http://www.linkebeek.be) dans la rubrique "Vos élus / Conseil Communal".

### Permanence à la Maison communale

Une permanence à la Maison communale se tient tous les samedis de 10 à 12 h.

Rappelons que pour rencontrer un échevin, il faut prendre rendez-vous par téléphone au ☎ 02/359.93.24 (le matin).

La Maison Communale est ouverte tous les jours soirs de 5 à 12h ainsi que le lundi soir de 11 à 19h30.

Distribué mensuellement, sauf en août.

Ed. responsable : D. Thiéry, place Communale 2 - 1830 Linkebeek

## Conseil communal du 24 avril

Les points suivants ont été adoptés.

1. Approbation du cahier des charges pour l'achat en commun du gaz pour les installations et bâtiments de la Commune et du CPAS.
2. Approbation du cahier des charges, estimation de prix et mode de passation pour l'aménagement des égouts et les travaux de voirie au Wouterbos et à la rue Schavei ainsi que la réalisation d'une petite station d'épuration d'eau.
3. Vacance d'un emploi à temps plein d'une institutrice maternelle et d'un emploi à temps partiel d'un professeur spécial de religion catholique à l'école communale francophone.
4. Approbation d'un traité d'amitié entre la commune de Linkebeek et la ville de Dergé au Tibet.
5. Motion pour le RER contre les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voies sur la ligne 124.
6. Motion contre la scission de l'arrondissement électoral Bruxelles-Hal-Vilvorde.
7. Désignation des membres du GECORO.

Un compte rendu de ce conseil sera mis sur le site.

## Motion pour le RER mais contre les 3<sup>èmes</sup> et 4<sup>èmes</sup> voies sur la ligne 124, Conseil Communal de Linkebeek du 24/04/2007

- Considérant que la création d'un RER dans et autour de Bruxelles est une nécessité incontournable pour assurer une meilleure mobilité
- Considérant que pour répondre à cette nécessité, la SNCB projette de mettre à 4 voies la ligne de chemin de fer n° 124 au départ de la gare du Moensberg à UCCLÉ vers la gare de Charleroi
- Considérant que ce projet implique l'élargissement à quatre voies de la portion de cette ligne qui traverse de part en part le territoire de la petite commune de Linkebeek
- Considérant que la réalisation de ce projet, s'il s'avérait justifié, entraînerait pour la Commune de Linkebeek en général et les riverains de la ligne en particulier des nuisances totalement disproportionnées par rapport aux objectifs poursuivis, notamment en matière d'environnement, de mobilité et de sécurité, qu'il est donc essentiel que toutes les études de faisabilité et les solutions alternatives aient été examinées et présentées
- Considérant au contraire que cette proposition de mise à quatre voies, présentée par la filiale TUC Rail chargée du projet par la SNCB, a été imposée sans débat contradictoire ni avec la population, ni avec la commune
- Considérant qu'à ce jour, aucune étude n'a été réalisée par un bureau indépendant de la SNCB permettant d'affirmer que cette mise à 4 voies est indispensable ou même justifiée pour la réalisation et la mise en service d'un RER
  - Considérant qu'au contraire l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 2006 (M.B. 30/08) déclarant d'utilité publique la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour la pose d'une troisième et une quatrième voies situées sur le territoire des communes de Waterloo et Braine-l'Alleud précise en son article 1<sup>er</sup> que l'augmentation de la vitesse à 160 km/h du tronçon Uccle-Nivelles justifie l'utilité publique de l'expropriation
- Considérant que l'on comprend dès lors mal en quoi une augmentation de la vitesse des trains est une condition de mise en œuvre du RER qui par définition sera amené à s'arrêter souvent
- Considérant également que la SNCB ne donne aucune garantie ferme et définitive que la mise à quatre voies sera suivie d'une mise en service immédiate d'un véritable RER comprenant l'arrêt aux gares actuelles et futures de trains suffisamment long à un horaire cadencé de tous les quarts d'heure, voire plus en heure de pointe et comprenant une solution tarifaire attractive pour les Linkebeekois, qui se voient, depuis de trop nombreuses années, refuser l'accès au MTB pour des raisons purement politico linguistiques
- Considérant qu'il soit pas anormal de se poser des questions par rapport à l'attitude de la SNCB entre autres si on analyse la manière dont elle a géré ces dernières années l'offre de transport local (comme à Linkebeek), en supprimant le personnel des gares (comme à Linkebeek), en laissant à l'abandon total bon nombre de bâtiments d'exploitation, parfois nouvellement construits (comme à Linkebeek), en supprimant des gares pour en faire des points d'arrêt, en négligeant l'entretien et la surveillance de ces derniers (comme à Linkebeek), en diminuant régulièrement les fréquences de passage pour la desserte locale (comme à Linkebeek).
- Considérant par ailleurs que les énormes travaux prévus, remaniant sans nuance le paysage champêtre et les vallées linkebeekaises, entraîneront des nuisances considérables pour les riverains linkebeekois et pour les navetteurs pendant une période minimale de 10 ans

- Considérant enfin que la population attend depuis de longues années des mesures rapides et pratiques pour améliorer la fluidité du transport public par train
- Le nouveau Conseil Communal de Linkebeek, issu des élections communales du 8 octobre 2006 et installé depuis le 2 janvier 2007, en concertation avec la population et en particulier les comités citoyens qui se sont constitués depuis plusieurs années autour de cette problématique

## **DECIDE**

1. **De proposer de mettre en œuvre rapidement le réseau RER (réseau local à moyenne vitesse) en utilisant les 2 voies existantes, en portant la fréquence à 4 trains par heure et en maintenant les 2 gares linkebeekoises actuelles**
- **D'exiger sans délai la mise sur pied et le maintien d'une concertation permanente et régulière entre la SNCB, les autorités fédérales et les instances communales linkebeekoises sur l'ensemble des aspects liés à ce projet**

\*

\*\*\*

### **6. Note au Ministre Kris PEETERS - RER GEN 05/03/2006**

Monsieur le Ministre,

Le projet annoncé de mettre à 4 voies une portion importante de la ligne SNCB 124 Charleroi Nivelles - Bruxelles cause à nos 2 communes des préoccupations majeures.

- Aucune étude approfondie de faisabilité n'a été réalisée par un bureau indépendant de la SNCB qui permet de dire sans aucune hésitation que la mise à 4 voies est indispensable ou même justifiée.
- Seule la proposition de la SNCB (présentée par le canal de sa filiale TUC RAIL) a été décrétée par elle praticable, sans débat contradictoire!
- Celle-ci entraîne des travaux pharaoniques pour un budget initial de 20 Milliards BEF ou 500 Millions d'€) et des conséquences sur l'environnement (pendant le chantier et pour 50 ans après) ainsi que des nuisances considérables pour les navetteurs pendant les travaux.
- On doit par ailleurs tenir compte des motivations et de l'intérêt qu'a TUC RAIL de proposer à INFRABEL d'engager des travaux d'infrastructure longs et coûteux pour le RER. Le TGV est terminé!
- Au mieux ce RER-GEN grandiose serait opérationnel si tout va bien en 2012 - 2015 (autant dire sans aucune visibilité pour la population qui attend des mesures pratiques et tout de suite pour améliorer la fluidité du transport public)

- Les dispositions datant déjà de 2002 pour le financement de du RER! GEN ne définissent pas la mise à 4 voies comme une exigence sine qua non mais simplement comme une piste à envisager.
- Si ce financement est éventuellement remis en cause ou le budget dépassé, ce qui est bien possible, le délai de réalisation risque bien de ne jamais être tenu et des chantiers qui seraient déjà ouverts risquent de rester en attente pour rien (cf ring autour de Bruxelles)
- La région bruxelloise se déclare de plus en plus réticente à ce projet démesuré pour gagner soit disant 2 minutes entre Nivelles et Bruxelles selon le rapport d'incidences produit par la SNCB!
- Dans ce contexte un comité citoyen bilingue et de tous les horizons politiques de nos deux communes propose de manière constructive les actions suivantes:
  - Mettre en œuvre rapidement le réseau RER (réseau local à moyenne vitesse) en utilisant les 2 voies existantes et en portant la fréquence à 4 trains locaux par heure au minimum aux heures de pointe en remettant simplement à jour des horaires et fréquences qui ont existé dans un passé récent et que la SNCB a supprimé pour des raisons injustifiées et incohérentes et en ré-ouvrant des gares actuellement désertées par le personnel SNCB
  - Ceci induira une satisfaction immédiate de la population et produira une diminution effective du trafic automobile (moins de pollution) en raison de cette offre alternative abondante de transport public.
  - Sans devoir engager des chantiers de construction gigantesques et coûteux - tout au plus en construisant à des endroits ad-hoc quelques voies de by-pass pour améliorer la fluidité ou les dépassements en gares.
  - En donnant rapidement du travail aux entreprises de construction de véhicules roulants et de matériel de signalisation
  - Pour un prix très fortement réduit, donc permettant de libérer des articles budgétaires à des fins plus utiles.
  - Ceci provoquant des nuisances bien moindres et moins longues pendant les chantiers et pour les navetteurs
  - En mettant au travail à brève échéance de nombreux travailleurs (notamment le personnel SNCB de conduite)
- Les initiatives ci-avant ne gênent cependant en rien et ne compromettent pas la poursuite d'études approfondies et indépendantes des solutions alternatives pour définir des choix plus judicieux tenant compte de ce qui précède.
- Interrompre le processus en cours de traitement des demandes d'autorisations de bâtir introduites par la SNCB et remettre sans délai en discussion les élucubrations démesurées et unilatérales de TUC RAIL pour entendre les alternatives sérieuses que nous proposons de discuter contradictoirement sans a priori et alors produire des dossiers moins conflictuels.
  - Pouvoir annoncer à brève échéance une décision politique majeure, constructive, intelligente et populaire.

Nous aimerions pouvoir compter sur votre soutien à ces propositions et sommes disposés à participer à toute action que vous voudrez bien susciter pour prendre une initiative dont la paternité pourrait vous revenir et qui nous semble opportune et sera bien accueillie

Merci d'avance pour votre attention et nous attendons vos nouvelles sans délai.

Linkebeek, le 6 mars 2006

Pour le comité REN - GEN LINKEBEEK - RHODE ST GENESE

Prof. André HERCHUELZ, Président

[www.rer-linkebeek.be](http://www.rer-linkebeek.be)

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Réunions

Rechercher



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

**Le Collectif RER-Linkebeek a organisé 2 réunions d'information à l'intention des habitants de la commune.**

**La commune en a organisé une 3<sup>ième</sup>.**

Ces réunions ont eu lieu à la ferme de Holleken aux dates suivantes

1. le 11 octobre 2005
2. le 26 septembre 2006
3. 3<sup>ième</sup> Réunion d'information et de débat concernant le RER organisé par la Commune de Linkebeek fin 2007



INFORMATIONS COMMUNALES  
EDITION COMPLEMENTAIRE

Ce complément d'information a été reçu à temps par l'Administration communale laquelle a omis de le publier.

**Réunion d'information et de débat sur le RER par le Collectif RER-Linkebeek**

Afin d'informer les habitants de notre commune de la problématique du RER, le Collectif RER-Linkebeek, organise une réunion d'information et de débat à la ferme de Holleken, le **mardi 11 octobre à 20 heures**.

Le but de la réunion sera de faire le point sur l'avancement du projet et notamment d'analyser les alternatives moins nuisibles qui existent pour réaliser à BREVÉ échéance ce transport amélioré sans ajout de 2 voies supplémentaires qui sont surtout justifiées pour faire passer les trains IC rapides et d'illuminer les nuisances peu imaginables que la mise en place de ces 2 voies supplémentaires provoquera pour l'ensemble de la population de Linkebeek.

Le collectif vous y invite tous ainsi que toutes les autorités pour y entendre les arguments de chacun et débattre constructivement. Le programme préliminaire de la réunion peut être obtenu sur le site web [www.RER-Linkebeek.be](http://www.RER-Linkebeek.be).

Le Collectif RER-Linkebeek

Wortel meenscheitjes verlenen. Surafte le suppoort  
Verenigd alg. C. Van Eijken, Democraatsen 2

Distrikt meenscheitjes, saaf en roek  
Eil. Map. C. Van Eijken, pl. Communale 2

REGIO LINKEBEEK

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)



### **Réunion d'information du 11 octobre 2005 par le Collectif RER-Linkebeek**

La première réunion d'information du Collectif RER-Linkebeek pour les habitants de Linkebeek a eu lieu ce mardi 11 octobre 2005 et a connu un succès important. La (grande) salle Saint-Lambert de Lattay de la ferme de Holleken était pleine (voir photos). Le Bourgmestre et les échevins étaient présents de même que les membres du GECORO. Les représentants du Collectif 124 d'Uccle, de même que les organisateurs de la réunion étant impressionnés par l'affluence (environ 150 personnes).

La séance a débuté par un exposé d'André Herchuelz (13 rue Kleindal) précisant que le but de la réunion était de sensibiliser les habitants de Linkebeek aux nuisances peu imaginables que la mise à 4 voies de la ligne 124 risquait de provoquer. Après avoir présenté le collectif « RER-Linkebeek », et fait un historique de la conception du RER avec description succincte des travaux prévus par la SNCB, notamment au niveau des trois ponts et de la gare devant être détruits, il détailla les nuisances.

Destruction de plusieurs maisons dont une des plus anciennes de Linkebeek (datant de l'époque Napoléonienne), travaux d'une ampleur inimaginable durant plus d'une dizaine d'années et susceptibles d'obstruer voire de bloquer complètement la quasi totalité de la circulation de la commune, travaux de nuit nuisant au sommeil et à la santé de tous, et enfin travaux détruisant et enlaidissant l'environnement, ceci étant particulièrement inacceptable dans le cas de Linkebeek qui constitue un îlot de calme, de verdure et de convivialité aux portes de Bruxelles.

Il signala également le problème du bruit et des vibrations augmentés qui résulteront de la mise à 4 voies de la ligne 124 qui traverse notre commune et l'absolue nécessité de respecter en la matière les normes de l'OMS sur le plan santé : maximum 55 décibels le jour et 45 décibels la nuit (fenêtres ouvertes) pour les bruits discontinus. D'après les données préliminaires, il apparaît qu'il faudra construire des murs anti-bruit de plus de 4 mètres de haut (comme en Cis-Jordanie...) de part et d'autre de la voie afin de palier aux nuisances sonores.

Il termina en signalant que la mise à 4 voies n'était pas prévue dans l'accord politique concernant le RER, et que cette mise à 4 voies était une invention du bureau d'étude du projet (Tucrail), qui malheureusement n'est pas indépendant puisqu'il est le chef de projet, et favorise donc les travaux les plus maximalistes. Il est clair que la SNCB utilise le prétexte du RER pour mettre en place 4 voies devant permettre le passage des trains directs à plus haute vitesse qu'actuellement. Quant à l'étude d'incidence réalisée par le bureau d'étude ARIES, elle doit être examinée avec suspicion légitime car l'étude est commanditée et payée par la SNCB.

La question est posée de savoir s'il ne faut pas s'adresser à un autre bureau d'expert afin d'examiner les alternatives et de voir s'il n'y a pas d'autres alternatives moins nuisantes que celles envisagées par la SNCB.

Le Collectif RER-Linkebeek dit oui au RER mais marque son refus le plus total au plan proposé par la SNCB en raison de l'absence de preuve de la nécessité de la mise à 4 voies pour faire passer le RER et en raison des problèmes d'environnement inacceptables, du saccage du patrimoine architectural, naturel et artistique de la commune de Linkebeek que cette mise à 4 voies va provoquer. En cela, il suit la décision prise à Watermael-Boisfort par la Bourgmestre Martine Payfa, en la matière.

Mr André Herchuelz remercia le Bourgmestre Mr Christian Van Eyken pour son soutien aux idées du Collectif en acceptant de publier l'annonce de la réunion du Collectif dans le feuillet d'information communale et en consacrant son « Mot du Bourgmestre » à la problématique du RER, et en affirmant dans celui-ci que « Tant qu'il

n'a pas été établi clairement et indubitablement qu'il n'y a pas d'alternative à la mise en place de 4 voies, nous resterons critiques et attentifs ».

Mr Christian Mahy (11 drève Cdt Marissal) poursuit par un exposé plus technique insistant sur les travaux inutiles dont la Belgique détient le record, domaine dans lequel la SNCB est un excellent élève. Va-t-on cautionner à nouveau ce travail inutile que constitue la mise à 4 voies de la ligne 124 ? En effet dans les textes initiaux à propos du RER ([www.planitram.be](http://www.planitram.be)) il est indiqué « On pense pouvoir atteindre cet objectif en utilisant essentiellement le réseau ferroviaire existant dans et autour de Bruxelles, et en le complétant par des nouvelles liaisons effectuées par des autobus circulant en site propre ».

Il est clair que la SNCB gonfle exagérément les augmentations du nombre de passagers prévu dans le futur (+ 175 % en 5 ans), et ce afin de justifier les 4 voies, avec bien sûr d'autres projets en tête, actuellement inviables qui furent évoqués durant la discussion qui suivit les exposés.

D'après les calculs de Christian Mahy, la mise en place de voies de dépassement de 1,8 km dans des zones peu peuplées devrait permettre le passage des trains rapides et du RER sur les 2 voies existantes et ce de Nivelles à Bruxelles. Les calculs de la SNCB conduisaient quant à eux à la nécessité de pouvoir disposer de 14 km pour effectuer un tel dépassement (alors tant qu'à faire, autant mettre toute la ligne à 4 voies...). Les calculs de Christian Mahy nous apprennent également que la mise à 4 voies allait permettre de gagner 2 min sur le trajet Nivelles Bruxelles, trajet qui en compte actuellement 20. Dépenser plus de 500 millions € (prix qui risque de coûter les aménagements de la ligne 124) pour gagner 2 min ! Est-il possible d'imaginer des travaux plus inutiles !

Par ailleurs, il est utile de réaliser, nous dit-il, que l'échelle du bruit est une échelle logarithmique et qu'une augmentation de 3 décibels correspond à un doublement du bruit, une augmentation de 10 décibels correspondant, elle, à une multiplication du bruit par 10.

Enfin, il évoqua également les voies alternatives, notamment l'alternative 2bis prévoyant le détournement des trains rapides vers Hal, à savoir vers une ligne comportant déjà 6 voies, le raccordement ne nécessitant que la construction d'une ligne de quelques km en rase campagne. Cette alternative est écartée par la SNCB car la ligne devrait traverser le bois de Hal, réserve naturelle classée. A Anvers un problème similaire a été rencontré. La future ligne à grande vitesse vers la Hollande devait traverser le Peerdbos, autre réserve naturelle. Solution a été trouvée en faisant passer la ligne dans un tunnel. Pourquoi ne pas en faire autant à Hal ! Dès lors la principale objection à l'alternative 2bis disparaît.

Suivit l'exposé de Michel Denys du Collectif 124 d'Uccle (23 avenue des Mûres) qui décrit l'expérience Uccloise en matière de RER. Bien que n'étant pas suivi par la commune, le collectif poursuit son combat notamment en entamant des actions en justice à l'encontre de la SNCB.

Les exposés furent suivis d'une discussion animée et de nombreuses questions, toutes allant dans le sens des

avis du Collectif.

Parmi les interventions marquantes signalons les suivantes :

Il est aberrant de construire un RER afin de faire venir tout le monde travailler en un seul endroit (Bruxelles), alors qu'on en est à l'heure du télétravail (travail à distance grâce aux moyens informatiques modernes).

Il ne faut pas faire confiance à la SNCB qui ne respecte aucunes règles. La seule façon de se défendre vis à vis d'elle est de l'assigner en justice.

Pour se défendre en justice, il faut constituer un fonds de solidarité. Voir si les assurances familiales ne prévoient pas une possibilité en la matière.

Ne faudrait-il pas attaquer la SNCB en justice pour dévaluation de la valeur de nos propriétés ?

Durant la discussion, la seule fausse note vint de l'échevin Marc Deneef signalant que la Région Flamande était (naturellement) favorable à la mise à 4 voies. Ceci fut démenti de façon péremptoire par Mr Ernest Laurent (Collectif RER-Linkebeek) qui répondit que tous les indices (notamment le retard à la publication de l'étude d'incidence définitive) indiquaient exactement l'inverse.

---

## ***2<sup>ème</sup> Réunion d'information et de débat concernant le RER organisé par le Collectif RER-Linkebeek le mardi 26 septembre 2006***

***La 2<sup>ème</sup> réunion d'information du Collectif RER-Rhode Linkebeek pour les habitants de Rhode et de Linkebeek a eu lieu ce mardi 26 septembre 2006 et a connu un franc succès comme il en fut pour la 1<sup>ère</sup> réunion du 11 octobre 2005. La grande salle Saint-Lambert de Lattay de la ferme de Holleken était pleine (150 personnes). L'ancien Bourgmestre Christian Van Eyken et de nombreux élus ou candidats aux élections étaient présents.***

La séance a débuté par un exposé d'**André Herchuelz** (13 rue Kleindal, Linkebeek) qui fit d'abord un historique de la conception du RER et présenta les acteurs principaux du projet, à savoir la société « Tuc Rail » chargée de l'élaboration du projet et « ARIES » chargée de réaliser l'étude d'incidence.

A cet égard, il souligna que Tuc Rail était une filiale de la SNCB et qu'il apparaissait dès lors anormal que ce soit la SNCB qui réalise le projet. N'y a t'il pas ici un non-respect de la loi sur les marchés publics ? Ne devrait-il pas y avoir ici un appel d'offre international auprès des sociétés réellement indépendantes, avec demande, par exemple de faire des propositions afin de mettre en place un RER sur les 2 voies existantes ? Ceci afin d'éviter des travaux, des dépenses et des nuisances inutiles que la SNCB souhaite nous imposer. Par ailleurs, l'étude d'incidence réalisée par ARIES est commandée et payée par la SNCB. A la limite l'étude n'a que peu d'intérêt et doit être examinée avec suspicion légitime.

La compétence de la SNCB et de Tuc Rail n'est pas mise en cause, mais ces sociétés ne sont pas indépendantes et pourraient en absence de tout contrôle par le gouvernement et les citoyens (ce qui semble être la situation actuelle), favoriser leurs intérêts propres plutôt que les intérêts publics et proposer 4 voies dans leur seul intérêt.

Rappelons que la SNCB n'est pas un exemple de bonne gestion. En effet la dette cumulée de la SNCB est de 7 milliards

d'euros, qu'elle souhaiterait faire éponger par notre Pays. Heureusement pour nous l'Union Européenne s'y oppose. Demandons donc à la SNCB d'éponger son déficit avant de nous proposer de nouvelles dépenses inutiles et injustifiées. André Herchuelz souligna également

1. le peu d'ambition du projet comparé à d'autres systèmes mis en place dans d'autres villes (exemple le métro de Copenhague entièrement automatisé avec des fréquences d'une rame par min; le train à sustentation magnétique de Shanghai permettant de relier le centre ville et l'aéroport (35 Km en 8 min avec des pointes de vitesse à 650 km/h).
2. le peu de chance que la mise à 4 voies résolve le problème du trafic à Bruxelles alors que les systèmes ci-dessus cités (Copenhague et Shanghai) le résoudrait à coup sûr.

**Martine Bailly** (8 rue de la culture, Rhode-St-Genèse) fit ensuite le point de la situation à Rhode et fit part de la décision du Collectif de Rhode de s'unir au Collectif de Linkebeek afin de former le Collectif RER-Rhode-Linkebeek.

Le collectif a rencontré la Bourgmestre de Rhode, Myriam Delacroix qui n'a pas répondu au courrier qui lui a été adressé ultérieurement et n'a apporté aucune aide. Elle a été invitée à la réunion de ce 26 septembre mais n'est pas venue et ne s'est pas excusée.

Le collectif de Rhode a aussi rencontré Philippe De Vleeschouwer, échevin de l'Urbanisme en charge du dossier. Il n'avait pas été mis au courant de la démarche du collectif auprès de la Bourgmestre. Il signale qu'il a fait le point de la situation en janvier 2006 et que rien n'a bougé depuis 2 ans

Les raisons pour lesquelles le Collectif de Rhode s'oppose à la mise à 4 voies de la ligne 124 sont les suivantes :

1. avec le projet actuel : le RER ne sera pas fonctionnel avant 10 ans
2. les travaux créeront des perturbations pour tous les habitants (accès gare difficile et destruction des ponts), pour les riverains des voies ferrées (bruit et nuisances dus aux travaux), pour les navetteurs (nombreux retards), pour les riverains de la gare (projet d'un parking payant), pour tous les contribuables (coût exorbitant des travaux).

**Michell Hellawell** (26 av des Villas, Linkebeek) évoqua les nombreuses questions que se posent les riverains du projet RER et restées sans réponses à ce jour de la part de la SNCB.

Le concept du RER tel que proposé par la SNCB est ancien (+ de 20 ans au moins) et n'est pas orienté vers le futur. Dans 10 ans si tout va bien, nous aurons un VIEUX RER !

On a totalement omis d'envisager dans l'étude d'incidence et de faisabilité (jamais vu un quelconque document à ce sujet) les modes de travail qui évoluent. Qu'a-t-on dit du télé-travail par exemple ? Où a-t-on envisagé que le RER serait un nouveau gouffre à Millions d'€, en déficit d'exploitation et comment le combler ?

Les nuisances du chantier sont largement sous-estimées et il suffit de voir les travaux actuels de la mise en ordre du seul

revêtement et régies de la Rue Hollebeek pour se rendre compte que le projet RER va couper notre commune du monde pendant un temps considérable.

Aucun débat constructif et contradictoire n'a jamais existé ou n'a débuté entre la SNCB, TUC RAIL et les habitants ou des personnes compétentes parmi ceux-ci pour évoquer un projet plus intelligent et plus ambitieux. On assiste à l'émergence d'un projet médiocre, simpliste et conçu par des personnes qui cherchent à se simplifier la vie sans aucune perspective

Michel HELLAWELL a souligné qu'au lieu de rester dans une attitude négative, le COMITE RER propose des actions concrètes et efficaces pour mieux réaliser les choses.

Pour ce faire, stopper les démarches en cours au niveau politique et relancer sans délai un débat citoyen et envisager les alternatives qui sont bien plus constructives que celles qu'a touché superficiellement la SNCB pour se simplifier la vie.

Cette présentation fut suivie d'une large discussion entre les participants au cours de laquelle plusieurs édiles communales de Rhode et de Linkebeel intervinrent, dont

Philippe De Vleeschouwer, échevin de l'Urbanisme à Rhode qui signala que lorsque les autorités communales ont été mises au courant du projet RER, elles ont immédiatement entamé la procédure de classement de la gare de Rhode-St-Genèse, de la place de la gare et de la maison de signalisation afin d'empêcher, comme c'était prévu, la construction d'une nouvelle gare "mastodonte". Le classement est aujourd'hui réalisé. Le dernier contact officiel entre la région flamande, la SNCB et la commune date de décembre 2004: il s'agissait d'une réunion où chaque intervenant pouvait réagir par rapport aux propositions de la SNCB et par rapport aux solutions proposées par des experts (pseudo)-indépendants (ARIES) quant aux conséquences d'une mise à 4 voies en matière de vibrations, bruits, ... Les remarques des communes de Rhode et Linkebeek furent très nombreuses et devaient conduire à une nouvelle proposition. Nous sommes en septembre 2006 et nous n'avons toujours rien reçu.

Les autorités communales de Rhode souhaitent évidemment une meilleure mobilité, mais pas à n'importe quel prix. Ce projet, avant d'être accepté, doit être réétudié afin de vérifier si d'autres alternatives ne sont pas réalisables.

En sa qualité de chef de cabinet adjoint du Ministre-Président Charles Picqué et candidate aux élections à Rhode, Séverine Waterbley profita de l'occasion pour nous donner la position de la Région bruxelloise sur le dossier RER.

La région est prudente sur ce dossier. Bien sûr, il s'agit d'un projet extrêmement important en terme de mobilité et qui permettra sans doute un désengorgement partiel de la capitale. Mais certaines études ont démontré que ce projet provoquerait l'exode de plus ou moins 20 000 familles bruxelloises, ce qui en terme de recettes fiscales serait tout à fait préjudiciable à Bruxelles.

Toutefois, le RER se fera avec ou sans la Région. Or la pire des situations serait celle d'un RER qui ne desservirait que les trois grandes gares. Les navetteurs devraient alors être pris en charge par le réseau bruxellois de transport public (STIB), ce qui représenterait un surcoût conséquent pour le budget régional. Il faut donc que le réseau RER soit complémentaire de celui de la STIB et qu'un maximum de petits arrêts soit également desservi.

En matière urbanistique, certains certificats d'urbanisme ont déjà été délivrés par le Gouvernement pour la ligne 161 (pas encore de permis). Quant à la ligne 124, elle fait en effet encore l'objet d'études par la SNCB sur la question des vibrations et des nuisances. Séverine Waterbley ignore s'il est possible techniquement de démarrer un projet de RER sur les deux bandes

existantes, comme nous le préconisons. A sa connaissance, le réseau est déjà saturé et certains omnibus doivent déjà s'arrêter pour laisser passer les trains "nationaux". Quoiqu'il en soit, la SNCB devrait être plus transparente sur ce projet par rapport à la population locale.

**Christophe Boulert** candidat sur la liste du Bourgmestre ad interim à Linkebeek (Marc Deneef) excusa ce dernier pour son absence et parla en son nom : en matière de RER, le programme de la liste du Bourgmestre est composé des 4 axes suivants:

1. Mise sur pied d'un calendrier des réunions d'information sur deux niveaux: Tout public et Commission spécifique afin de suivre la problématique. Il est indispensable d'avoir un calendrier afin de ne pas laisser la problématique s'endormir.
2. Concertation avec les responsables d'Infrabel, avant que le permis d'urbanisme ne soit délivré: créer un groupe de discussion mettant en présence toutes les parties (Infrabel & personnes compétentes de la Commune).
3. Répondre techniquement aux analyses et documents présentés par Infrabel (analyse des besoins réels du RER, analyse des temps gagnés, des coûts, de l'impact sur l'environnement et des risques).
4. Suivi des travaux: assurer un suivi des travaux avec Infrabel afin de réduire au maximum les nuisances et les embarras de circulation, d'éviter des travaux de nuit et de prévoir les mesures d'accompagnement.

Il termina en disant que la liste du Bourgmestre comptait parmi elle une personne qui a suivi l'installation du TGV Lille/Bruxelles et qui a obtenu des modifications majeures de la part d'Infrabel : Jacqueline Lemaire.

**Damien Thiery**, échevin et candidat Bourgmestre à Linkebeek, déclara que soucieux du bien-être des citoyens de Linkebeek, il soutenait pleinement l'action du Collectif RER-Rhode-Linkebeek. Il a d'ailleurs inscrit à son programme la mise en place du RER (ligne 124) sur les 2 voies existantes.

Enfin **Christian Van Eycken**, ex-Bourgmestre de Linkebeek déclara que bien que quittant la Commune, il restait en appui de notre action au niveau provincial.

Linkebeek le 26 septembre 2006.

---

### 3<sup>ème</sup> Réunion d'information et de débat concernant le RER organisé par la Commune de Linkebeek fin 2007

Une 3<sup>ème</sup> réunion a eu lieu à l'initiative de la commune en 2007, la SNCB étant invitée à présenter son projet.

De cette réunion, retenons que la SNCB a présenté son projet sans jamais expliquer pourquoi il fallait 4 voies. Le collectif a souhaité présenter son avis, ce à quoi la SNCB s'est fortement opposée (elle ne voulait réduire le temps de parole de la population et la priver de la possibilité de poser des questions). Le collectif a un peu insisté (euphémisme) et a présenté son point de vue, ce qui a donné lieu à un débat extrêmement animé (euphémisme). En conclusion de son exposé, le Collectif a proposé aux participants à la réunion de signer la pétition (OUI pour le RER, tout de suite, sur 2 voies). Plus de 150 signatures ont été récoltées (à savoir, celles de la quasi totalité des participants).

De contacts ultérieurs que le Collectif a eu à l'intérieur de la SNCB, il a appris que pour la SNCB, la réunion s'était très mal passée et qu' en ce qui concerne les 4 voies, la SNCB n'avait aucune étude démontrant leur nécessité, et pire, n'avait même pensé, qu'une étude démontrant cette nécessité était indispensable!!!

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

Les avis de la commune

Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

## Avis et actions de la commune en matière de RER

1. Motion pour le RER contre les 3e et 4e voies sur la ligne 124 (24 avril 2008)
  2. Avis du GECORO (Commission communale d'aménagement du territoire) concernant la demande de permis d'urbanisme d'Infrabel (septembre 2007).
- Motion pour le RER contre les 3<sup>ièmes</sup> et 4<sup>ièmes</sup> voies sur la ligne 124 (24 avril 2008)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

## INFORMATIONS COMMUNALES

Mai 2007



<http://www.linkebeek.be>

### Le Mot du Bourgmestre

Le conseil communal du 28 mars a été marqué par le vote du budget communal pour l'année en cours ainsi que par le vote de l'approche budgétaire pour les années 2008, 2009 et 2010.

La réalisation d'un budget communal est toujours un exercice périlleux, dans la mesure où il y a lieu de tenir compte de beaucoup de facteurs interdépendants, comme les dépenses incompressibles liées au personnel, de même que le CPAS, les travaux publics, l'enseignement, la zone de police, le service de pompiers, pour ne citer que les plus importants.

Une note globale concernant les informations en rapport avec le budget communal et le compte rendu de celui-ci se trouvera prochainement à votre disposition sur notre site [www.linkebeek.be](http://www.linkebeek.be), dans la rubrique « Vos élus / Conseil communal / Budget ».

Il est important de retenir que ce budget a été confectionné de manière à ce que celui-ci reste en équilibre. Beaucoup d'initiatives sont proposées et souvent prises à l'heure actuelle pour faire bouger notre commune, mais toutes ont un prix. Raison pour laquelle, elles ne pourront pas être réalisées toutes en même temps. Comme nous sommes bien conscients que le portefeuille de chacun n'est pas extensible, c'est en bon père de famille que nous avons voulu réaliser cet exercice budgétaire, tout en sachant très bien que certains postes devront encore être affinés dans le futur. Nous tenons cependant à vous signaler que nous voulons gérer notre commune pour les 5 années à venir, tout en restant à votre écoute.

Merci à vous tous pour votre compréhension dans cette démarche qui se veut positive et dans l'intérêt de tous les Linkebeekois.

### Conseil communal du 24 avril

Les points suivants ont été adoptés.

1. Approbation du cahier des charges pour l'achat en commun du gaz pour les installations et bâtiments de la Commune et du CPAS.
2. Approbation du cahier des charges, estimation de prix et mode de passation pour l'aménagement des égouts et les travaux de voirie au Wouterbos et à la rue Schavel ainsi que la réalisation d'une petite station d'épuration d'eau.
3. Vacance d'un emploi à temps plein d'une institutrice maternelle et d'un emploi à temps partiel d'un professeur spécial de religion catholique à l'école communale francophone.
4. Approbation d'un traité d'amitié entre la commune de Linkebeek et la ville de Dergé au Tibet.
5. Motion pour le RER contre les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voies sur la ligne 124.
6. Motion contre la scission de l'arrondissement électoral Bruxelles-Hal-Vilvorde.
7. Désignation des membres du GECORO.

Un compte rendu de ce conseil sera mis sur le site.

**Date du prochain conseil communal** : le mardi 29 mai à 20h.

Rappelons que l'ordre du jour du conseil peut être consulté sur le site internet [www.linkebeek.be](http://www.linkebeek.be) dans la rubrique "Vos élus / Conseil Communal".

### Permanence à la Maison communale

Une permanence à la Maison communale se tient tous les samedis de 10 à 12 h.

Rappelons que pour rencontrer un échevin, il faut prendre rendez-vous par téléphone au ☎ 02/359.93.24 (le matin).

La Maison Communale est ouverte tous les jours ouvrables de 9 à 12h ainsi que le lundi soir de 18 à 19h30.

Distribué mensuellement, sauf en août.

Ed. responsable : D. Théry, place Communale 2 - 1630 Linkebeek

## Conseil communal du 24 avril

Les points suivants ont été adoptés.

1. Approbation du cahier des charges pour l'achat en commun du gaz pour les installations et

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)



Pétition



Rechercher :



# RER-Linkebeek

**RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies**

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Nos actions](#)

[Réponses des Politiques](#)

En juin 2005, le collectif RER-Linkebeek a distribué une pétition dans notre commune dont vous trouverez le texte ci-dessous.

Plus de 850 signatures ont été obtenues. 99% des personnes à qui la pétition a été présentée ont accepté de la signer. Ceci traduit une adhésion quasi totale de la population de Linkebeek au slogan du collectif, à savoir:

**RER oui  
Sur 2 voies  
Tout de suite**

Réunions

Les avis de la Commune

**Pétition**

Ce qui nous attend!

Plan du site

Contactez-nous

Critique du RER

## Collectif RER Linkebeek

Madame, Monsieur,

Vous êtes propriétaire ou locataire d'une maison riveraine de la voie de chemin de fer traversant notre village (ligne 124) que la SNCB souhaite mettre à 4 voies pour mise en place du RER. Si on la laisse faire, les travaux commenceront dans les mois à venir et dureront de très nombreuses années.

Vous rendez-vous compte que ce projet aura pour vous des conséquences énormes que l'on ne réalise que trop peu? **Notre commune paisible sera traversée jour et nuit par des trains de marchandise roulant à 160 Km/h, sous prétexte de RER.**

**En effet, le problème n'est pas le RER.** Le RER traversera notre commune à vitesse raisonnable, s'arrêtant à chaque gare comme le font les trains actuels, mais à une fréquence 2 ou 4 fois supérieure à celle d'aujourd'hui, comme il en était il y a 20 ans. En plus, le trafic RER s'arrêtera entre 01H00 et 05H00. Ce n'est donc pas le RER qui nous empêchera de dormir, ni ne nous dérangera.

Le problème c'est que la SNCB utilise le prétexte politiquement correct du **RER, auquel nous adhérons tous**, pour mettre en place 4 voies devant permettre le passage de trains (passagers et marchandises) traversant notre commune à haute vitesse (160 km/h), à toute heure du jour et de la nuit, afin de rendre la SNCB plus concurrentielle sur le plan transport de biens et marchandises. En effet, il faut savoir que le transport européen de biens et de marchandises est libéralisé depuis peu et que la SNCB est devenue fournisseur d'infrastructure (de rail) soumise à la concurrence, et il est compréhensible qu'elle essaye de bien se positionner pour acquérir des parts de marché. Il est clair que ceci se fera à nos dépens **sous prétexte de RER. Devons nous accepter d'être les dindons de la farce ?**

Avec le nouveau projet, des centaines de trains traverseront notre commune à grande vitesse, les voies ferrées se rapprochant de nos habitations avec un bruit et des vibrations augmentées malgré la mise en place de murs anti-bruits (objectif 2012: + 50 % de marchandises transportées par rail par rapport à 2003).

Le cadre de verdure que vous connaissez sera amputé d'une partie importante de la végétation et enlaidi de murs anti-bruit peu efficaces. Le projet fera de vous des riverains d'une gare, avec tous les inconvénients que cela comporte sur le plan de la sécurité. La valeur de nos maisons va tomber en chute libre !

Et que dire du chantier qui durera de fort nombreuses années, qui implique la destruction et la reconstruction de 3 ponts, la construction d'un viaduc sur le bas de la rue Kleindal, la destruction de la gare de Linkebeek (l'actuelle n'est pas si ancienne et a remplacé une précédente de style Delvaux, apparemment inutilement puisque le projet de la SNCB est de la détruire à nouveau - travaux inutiles ?). Nombreuses années de travaux durant lesquels la circulation sera considérablement perturbée, **ce qui concernera TOUS les habitants de Linkebeek.**

Quant au coût d'une telle entreprise inutile, il viendra encore aggraver le déficit gigantesque de la SNCB que nous finirons par devoir éponger.

Il y a pourtant d'autres solutions permettant le maintien à 2 voies de la ligne 124 sans inconvénient pour le RER et sans nuances pour les Linkebeekois. Il s'agit de diverses alternatives se proposant soit d'améliorer simplement l'infrastructure existante et/ou modifiant le plan d'exploitation (alternative 1), soit de détourner les trains rapides directs de type IC/R le long de l'astorbromie K19 (alternative 2) et/ou vers d'autres d'autres lignes (ex. la ligne 96 via Hal, ligne déjà à 4 voies, alternative 2bis). Or, la voie 124 pourrait être consacrée exclusivement au RER, sans devoir effectuer des travaux inutiles qui détruiraient notre qualité, notre cadre de vie et notre santé. En effet, le bruit et les vibrations sont des stress ayant des effets néfastes sur la santé.

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)



### Ce qui nous attend!

Afin de d'imaginer ce que la SNCB nous prépare, il suffit de voir ce qu'elle vient de réaliser à proximité et il y a peu, par exemple au croisement des chaussées de Saint Job et de Waterloo (novembre 2008).

Voir ci-dessous! Peut-on imaginer quelque chose de plus moche (au stade pas encore taggé, ni abandonné, ni désaffecté et pas encore coupe-gorge) !!!

Imaginons un "truc-bazar" pareil au centre de Linkebeek !!!

Quelque chose "d'encore plus moderne" que la gare actuelle de Linkebeek, que la SNCB nous a offert il y a 20 ans et qu'elle se propose de détruire actuellement. Les installations ci-dessous, faisons confiance à la SNCB, seront elles aussi détruites dans 20 ans!!! ([ouf!!](#)).













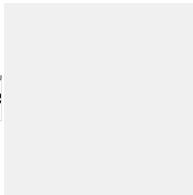








Rechercher :





# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

## Plan du site

[Editorial](#)

Cette liste répertorie toutes les pages Web du site.

---

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Accueil](#)

[Articles de presse](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Contactez-nous](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Critique du RER](#)

[Editorial](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Nos actions](#)

[Nos actions](#)

[Pétition](#)

[Qui sommes-nous?](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Réunions](#)

[Réponses des Politiques](#)

[Témoignages](#)

[Réunions](#)

[Les avis de la Commune](#)

[Pétition](#)

[Ce qui nous attend!](#)

[Plan du site](#)

[Contactez-nous](#)

[Critique du RER](#)

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)



Rechercher :



# RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

Contactez-nous

**Collectif RER-Linkebeek**

Numéro de téléphone : 02 380 84 87 - 0475 76 35 28

- [Articles de presse](#)
- [Témoignages](#)
- [Qui sommes-nous?](#)
- [Nos actions](#)
- [Réponses des Politiques](#)
- [Réunions](#)
- [Les avis de la Commune](#)
- [Pétition](#)
- [Ce qui nous attend!](#)
- [Plan du site](#)
- [Contactez-nous](#)**
- [Critique du RER](#)

13 rue Kleindal  
1630 Linkebeek  
[RER-Linkebeek@hotmail.com](mailto:RER-Linkebeek@hotmail.com)

\* Prénom (obligatoire) :

\* Nom (obligatoire) :

\* Adresse de messagerie (obligatoire) :

Numéro de téléphone :

\* Message (obligatoire) :

⏪⏩⏴⏵

Je souhaite recevoir les newsletters, les mises à jour et les offres spéciales

Envoyer

Avec

Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)



Rechercher :



## RER-Linkebeek

RER OUI, TOUT de SUITE sur 2 voies

[Accueil](#)

[Editorial](#)

[Articles de presse](#)

[Témoignages](#)

[Qui sommes-nous?](#)

Avril 2010

**Un urbaniste de l'ULB critique l'approche du projet RER de la SNCB qui accorde la suprématie à l'infrastructure et s'écarte de tout modèle conceptuel structurant.**

**Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.**

Voir ci-joint un article publié récemment dans le [RandKrant](#) (avril 2010, voir pages 28 et 29 : Le RER s'enlise à Bruxelles) et un article publié par l'auteur dans [Brussels Studies](#), novembre 2009.

**Dans cet article relevons les phrases suivantes :**

« La **suprématie accordée à l'infrastructure** dans l'approche du projet RER résulte entre autres de la volonté persistante de la SNCB d'éviter de gêner les services IC/IR et surtout TGV qui desservent la Jonction Nord-Midi par des **services RER, ainsi relégués**

<a href="#">Nos actions</a>
<a href="#">Réponses des Politiques</a>
<a href="#">Réunions</a>
<a href="#">Les avis de la Commune</a>
<a href="#">Pétition</a>
<a href="#">Ce qui nous attend!</a>
<a href="#">Plan du site</a>
<a href="#">Contactez-nous</a>
<b><a href="#">Critique du RER</a></b>

**au rang de composante secondaire** de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles Capitale. »

« La stratégie qui conditionne la proposition d'exploitation du RER issue de cette étude est fondamentalement basée sur **l'infrastructure existante et sur les travaux projetés**, ce afin que l'exploitation induise le moins possible de difficultés additionnelles. Si cette approche a le mérite d'être claire, elle esquivé les questions qui nous occupent ici, à tel point qu'on peut se demander si l'on n'est pas confronté à un **évitement intentionnel de toute problématique susceptible de susciter débat**. »

« **L'approche technique du dossier actuellement privilégiée n'augure rien de bon.** »

« Ces positionnements sont sous-tendus par de **puissants intérêts financiers**. Cela se marque de diverses manières :

- tous les acteurs du dossier ont facilement été convaincus de **l'intérêt d'investissements énormes visant à mettre à quatre voies** les différentes infrastructures ferroviaires convergeant vers Bruxelles, « pour réaliser et exploiter le RER ».
- **par contre l'essentiel** – à savoir le financement du matériel roulant et, surtout, la couverture du déficit d'exploitation – **n'est toujours pas réglé.** »

« **La SNCB, enfin, nous paraît tirer un prétexte maximal du RER** pour disposer de conditions favorables au développement de son offre à moyenne et longue distance, **afin d'accroître au maximum sa rentabilité** (son taux de couverture), comme le lui impose de fait l'État Fédéral dans son contrat de gestion. Ses intérêts objectifs, convergent avec ceux des deux Régions dominantes. »

« Quant à la « spécialisation » des services RER (services « omnibus » mais aussi d'autres qui ne devraient pas s'arrêter dans toutes les gares), **les modalités qui en ressortent s'écartent de tout modèle conceptuel structurant, au profit de critères techniques et politiques.**

Elle est sans doute également liée à une culture belge de **la suprématie des ingénieurs.** »

« S'agissant enfin du *trafic régional et supra-régional*, le projet RER pose encore nombre de questions, essentielles. La première question tient au fait que l'on ignore toujours les modalités concrètes de l'offre ferroviaire de type RER qui sera assurée : quelle sera l'étendue du territoire desservi ? la desserte sera-t-elle exclusivement radiale ou aussi formée. »

« Cette lecture rapide **conforte notre vision critique du projet RER : il porte bien**

**trop peu sur l'accessibilité et propose encore moins une structuration durable du territoire.** On peut ainsi l'opposer au remarquable projet qu'est « Rail 2000 » en Suisse, lequel part d'une volonté d'optimisation de l'offre de services pour adapter les infrastructures de manière sélective. »

« Le projet est par ailleurs muet quant aux modalités de correspondances entre services RER (où ? comment ?), ainsi qu'entre ceux-ci et les autres services. »

« Au niveau des conflits d'intérêt, nous schématiserions la situation comme suit : la Région de Bruxelles Capitale est seule contre tous les autres acteurs principaux au débat, à savoir les deux autres Régions, la SNCB et l'Etat Fédéral »

**Par ailleurs, l'auteur propose une autre approche sur 2 voies plus efficace que l'approche de la SNCB sur 4 voies.**

Tous droits réservés

Avec

 Microsoft Office Live | [Créer un site Web gratuit](#)

