



Namur, le 30 juin 2005

**AVIS D'INTER ENVIRONNEMENT WALLONIE sur le R.E.R.
- Cas particulier de la mise à quatre voies de la ligne L124
entre Nivelles et Uccle avec la rectification de la courbe de Baulers**

IEW est favorable au RER car...

...Ce projet offre une alternative à l'usage de la voiture lors des déplacements de, vers, dans et autour de la Région de Bruxelles Capitale (RBC). IEW ne peut que souscrire à un projet qui contribue à réduire les impacts tant sur l'environnement que sur la qualité de vie en général d'un mode de transport tel que l'automobile.

Inter Environnement Wallonie se réjouit de la mise en place d'un Réseau Express Régional dans la mesure où le réseau ferroviaire est l'élément central d'une structure globale « en patte d'oie » dont la mise en place doit être concertée et coordonnée entre les régions et l'Etat fédéral.

Cependant, des mesures d'accompagnement volontaristes doivent impérativement être prises pour limiter les effets pervers qui pourraient être produits par le projet à savoir le renforcement de l'exode des ménages et des activités hors de Bruxelles et la poursuite d'une urbanisation « dénoyautée » dans sa périphérie.

Des mesures d'accompagnement doivent également être prises pour que l'attractivité du RER ne soit pas grevée par des problèmes de congestion locale reportés en amont des points noirs routiers actuels aux entrées de Bruxelles. Sans une bonne accessibilité des gares par les transports en commun et les modes doux, les usagers potentiels auront tendance à poursuivre leur route en voiture, le RER n'atteignant pas les objectifs escomptés.

Le débat doit également considérer une notion de temps peu commune. En effet, un projet d'infrastructure ferroviaire se construit pour 100 ans. C'est pourquoi il est encore plus nécessaire de développer maintenant une vision à long terme et permettre ainsi de « réserver l'avenir ».

Qu'est-ce que le RER ?

Le RER est un Réseau Express Régional qui structure l'offre globale des quatre sociétés de transport en commun (SNCB, De Lijn, STIB et TEC). Le projet consiste à améliorer l'offre de transport en commun de, vers, dans et autour de Bruxelles, à proposer à l'usager un service de transport intégré et à encourager le transfert modal de la voiture vers le rail.

La SNCB définit le projet RER comme un ensemble de travaux d'infrastructures ferroviaires, d'acquisition de matériel roulant spécifique et de schéma d'exploitation permettant d'offrir un meilleur service aux voyageurs vers, dans et entre Bruxelles et sa couronne périphérique

(rayon de +/- 30 km depuis son centre). La mission de la SNCB dans ce projet est de répondre de manière concrète aux objectifs fixés par le Gouvernement fédéral, à savoir d'augmenter de 50% l'offre ferroviaire globale (en voyageurs/km) d'ici 2010.

L'accord de coopération du 22/03/2002, principe fondateur issu d'un long processus de réflexion et de négociation, a adopté un plan d'investissement 2001-2012. Il a défini un délai de 18 mois (depuis 31/12/2002) pour l'engagement d'obtention des permis régionaux (permis d'environnement, d'urbanisme et de patrimoine) nécessaires à la réalisation des travaux de la SNCB pour les L124 et L161 sur les territoires régionaux concernés. Il a mis en place le CEMM, Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (fédéraux et régionaux), chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et le suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement.

La convention RER du 04/04/2003 organise la coopération entre les parties. Elle comprend quatre volets visant à mettre en œuvre le programme du RER vers, dans et autour de Bruxelles. L'offre de référence, les objectifs du RER et les grands principes des mesures d'accompagnement sont définis dans ce texte. Ils concernent le stationnement, l'intermodalité, l'augmentation de la vitesse commerciale et la hiérarchisation des voiries.

L'offre ferroviaire de référence répond à trois critères. Le premier précise que trois pôles bruxellois devront être desservis : la jonction Nord-Midi, le quartier des institutions européennes et l'aéroport de Bruxelles-National. Le deuxième critère définit une fréquence de desserte minimale dans le noyau central (Région de Bruxelles capitale) et son anneau périphérique (Régions wallonne et flamande). Ce qui signifie, en Région wallonne : 4 liaisons par heure et par sens aux heures de pointe et deux en heure creuse, les samedi, dimanches et jours fériés. Enfin, l'amplitude de desserte sera élargie aussi bien en jour ouvrable que les WE et jours fériés : de 5h00 (06h00) à 01h00 (02h00). Pour conclure, il est utile de préciser que l'offre RER ne pourra porter préjudice aux offres IC/IR ou LGV ni à leur développement.

Rappel des enjeux environnementaux et socioéconomiques

Le projet participera au transfert modal de la route vers le rail, à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'environnement, à la décongestion des réseaux routiers et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'étude d'incidences met en évidence que, sur la totalité des navetteurs venant à Bruxelles chaque jour, seuls 20% de ceux qui effectuent moins de 30km utilisent le train ; alors que 41% de ceux parcourant plus de 30km rejoignent la capitale par chemin de fer. La part du train pour les trajets compris dans la périphérie large de Bruxelles est relativement restreinte. Le RER a dès lors clairement l'objectif d'encourager le report modal de la voiture vers les transports en commun dans cette couronne périphérique et Bruxelles et d'augmenter leur part de marché dans la « zone RER ».

Ce transfert modal sera bénéfique tant pour l'environnement que pour les usagers et les opérateurs des transports en commun. Ils bénéficieront en effet d'un meilleur service et du temps gagné. Cela profitera aussi aux usagers de la route qui gagneront du temps et feront des économies de carburant grâce à la réduction de la congestion. Les habitants en général profiteront de la réduction des nuisances du trafic routier.

Cependant il ne faut pas négliger le risque d'impacts indirects concernant le déménagement des ménages bruxellois et des activités sous l'effet de l'amélioration de l'accessibilité de la ville, du coût moins élevé des terrains et du maintien du « budget temps de déplacement »

des ménages. Le bilan socio-économique ne sera donc positif que si de réelles mesures visant à contrer cette tendance sont mises en place. Elles doivent éviter l'appauvrissement de la région de Bruxelles capitale et le cloisonnement social.

D'autres impacts à prévenir dès à présent sont liés aux dangers de reporter en amont les problèmes de congestion (avec leur cortège de nuisances) dans les villes de la périphérie qui risquent de voir converger des milliers d'automobilistes vers leurs gares RER et leurs parkings ; ce qui portera un préjudice direct à la qualité de vie de ces quartiers, à la mobilité locale et in fine, au transfert modal. Le transport en commun à desserte fine (bus, tram) sera pénalisé au niveau de son accessibilité (quartier de gare embouteillé aux heures de pointe) et de sa vitesse commerciale (ralenti par le trafic automobile).

Afin d'assurer un bilan environnemental véritablement positif, des mesures d'accompagnement doivent impérativement être développées parallèlement au projet. Elles doivent corriger les flux migratoires centrifuges trop puissants des ménages bruxellois et des activités qui accentuent encore l'étalement urbain en périphérie. Elles doivent également contrôler l'augmentation de la demande en déplacements motorisés. Car même si dans un premier temps, il risque d'y avoir moins d'embouteillage vers Bruxelles, les problèmes de mobilité locale éventuels dans la périphérie risquent de renforcer l'usage de la voiture. Tout comme la disponibilité retrouvée de l'espace sur les voiries pénétrantes et les parkings urbains. Les gains environnementaux acquis par le transfert modal de la route au rail opéré à court terme par un nombre accru de navetteurs seraient alors compensés par ce retour à l'usage de la voiture.

Des mesures d'accompagnement fiscales dissuasives à l'usage de la voiture (péages, taxes kilométriques) seront d'autant plus opportunes socialement que les études indiquent que ce sont les « actifs de revenu aisé » - plus motorisés que les autres et plus attachés à leur voiture - qui profiteront des gains de temps sur les routes et augmenteront la distance moyenne de leurs déplacements. En revanche les actifs de faible revenu abandonneront fortement leur voiture (24,2% conducteurs seuls et 26,9% des covoitureurs) au profit des transports en commun (moins coûteux).

En quoi consiste le projet «L124 » déposé par la SNCB ?

La carte du réseau est téléchargeable sur le site de la SNCB : <http://www.b-rail.be>

Le squelette ferré complet du RER se présentera sous la forme d'un réseau en étoile de neuf lignes autour de Bruxelles (appelées R1 à R9). Les gares terminus sont : Zottegem, Aalst, Dendermonde, Mechelen, Arenberg, Louvain la Neuve, Wavre, Nivelles, Braine le Comte, Geraadsbergen. En ce qui concerne la L124, deux lignes RER sont concernées : le **R2** qui intègre la liaison entre Nivelles et la jonction Nord-Midi en passant par Uccle et le **R3** qui démarrerait à Braine l'Alleud (nouvelle halte de Braine l'Alliance) pour se diriger vers Louvain en passant par le quartier européen et Bruxelles-National.

Les principaux aménagements visent à élargir la plate-forme ferroviaire pour permettre la pose d'une troisième et d'une quatrième voie sur le tronçon et à redresser certaines courbes, ceci afin de pouvoir assurer une offre RER répondant aux critères de la convention RER, une exploitation des trains IC/IR classiques et une augmentation de la vitesse de référence de la ligne de 120 à 160 km/h.

En Région wallonne, le projet prévoit des travaux importants aux abords des gares et haltes rencontrées sur la ligne : Nivelles, Lillois, Braine l'Alleud et Waterloo. Deux nouvelles haltes

RER sont également prévues : Braine-Alliance, entre Braine-l'Alleud et Lillois et Uccle-Moensberg en région flamande.

La SNCB projette par ailleurs d'augmenter la capacité d'accueil des gares de Waterloo, Braine-l'Alleud et de Nivelles notamment par la mise en place d'infrastructures de stationnement afin d'offrir plus de 3.000 places de parking aux navetteurs.

Inter-Environnement Wallonie soutient globalement le projet RER et insiste pour que la SNCB mais aussi l'état fédéral et les trois régions concernées s'engagent à le mener à bien... tant pour le projet SNCB lui-même que pour ses indispensables mesures d'accompagnement !

De façon plus précise, Inter Environnement demande :

A la SNCB en terme d'infrastructures et d'aménagements :

1. de développer des projets de gares visibles en surface (pôles visuels et image de marque du service public) compatibles avec la typologie des localités concernées, en donnant plus de place à la convivialité des espaces publics et une plus grande accessibilité aux modes doux (piétons et cyclistes) ;
2. d'assurer l'accessibilité des gares/haltes aux usagers doux (piétons, personnes à mobilité réduite PMR, cyclistes) en prévoyant des circuits couverts, protégés et des parking vélo sécurisés et d'usage aisé. Cette accessibilité doit être assurée jusqu'aux quais et à la montée dans le train (avec une attention particulière pour les PMR et cyclistes avec vélos). Il est important d'assurer une homogénéité entre les gares afin d'éviter le report d'usagers de l'une vers l'autre en fonction de facilités locales (ceci est également valable pour la gestion des parkings voiture) ;
3. de veiller à la qualité de vie des riverains dans le choix des techniques et matériaux utilisés pour minimiser les nuisances en terme de bruit et de vibrations tant lors des chantiers que lors de l'exploitation du RER ;
4. de définir un plan de gestion des plantations et de leur entretien, afin d'assurer la viabilité des écosystèmes et une certaine qualité paysagère pour les riverains : choix des terres de remblais, des espèces végétales et de l'entretien des plantations ; gestion raisonnée de l'utilisation des herbicides en fonction des meilleures techniques disponibles tant sur les talus que sur la plate-forme ferroviaire.

Au gouvernement wallon, de créer un comité de suivi RER régional qui reprenne les acteurs compétents en matières de mobilité, d'aménagement du territoire et d'urbanisme afin d'assurer une cohérence du projet par la mise en place de mesures d'accompagnement volontaristes dans ces domaines car sans lui, le projet RER n'atteindra pas les effets positifs escomptés :

1. d'assurer avec la SRWT et les TEC-BW des navettes de rabattement vers chacune des gares/haltes pour les habitants des quartiers les plus denses à une fréquence identique à celle des trains RER, accessibles aux PMR et desservant d'autres pôles d'intérêt (commerces, poste, etc.). Il est impératif de développer la vision de Réseau intégrant de façon complémentaire les offres de train et de bus plutôt que d'encourager des actions isolées parfois en concurrence les unes des autres ;

2. d'encadrer au mieux l'utilisation des moyens disponibles et de réserver des moyens supplémentaires pour étendre l'offre des Tec Brabant-Wallon dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion des TEC pour la période 2005-2009. Car, même si l'offre « train » n'entre en fonction qu'en 2012, certaines mesures transitoires vont déjà être mises en place par la SNCB. Par ailleurs, les travaux engendrés par les chantiers RER pourraient être une occasion supplémentaire pour déjà encourager un transfert modal vers les transports en commun. Une modification du mode d'exploitation ne pourrait-elle pas être envisagée sur base d'un plan stratégique du TEC-BW, démontrant l'existence du potentiel et la nécessité des investissements ?
3. d'établir le long des lignes du RER et à l'occasion des travaux, des routes cyclistes et adaptées à toute circulation lente hors trafic automobile, comme cela a été largement analysé dans l'étude d'incidence. Elles permettront de relier entre elles les différentes communes et offriront une meilleure accessibilité aux navetteurs (cyclistes) vers la gare RER la plus proche ;
4. d'encourager la réalisation de PCM (Plan communal de mobilité) pour les communes concernées par le projet RER ; ceci afin d'assurer la planification et le contrôle de la mobilité induite par le projet (hiérarchisation des voiries, politique de stationnement, espace donné aux modes doux et aux transports en commun en voirie...) ;

Par ailleurs, l'aménagement et la gestion des parkings font l'objet d'une rubrique spécifique dans la nomenclature des établissements et activités classées au niveau de la Région wallonne. IEW espère donc que celle-ci sera très vigilante quant aux impacts environnementaux que cet élément du projet pourrait occasionner : type de revêtement utilisé pour chaque parking, gestion des eaux de ruissellement et séparateurs d'hydrocarbure...). La gestion des emplacements (accès limité, tarification) et leur nombre aura également des impacts importants sur la mobilité locale et le stationnement dans les voiries avoisinantes.

5. d'inciter à la réalisation prioritaire de Plans communaux d'aménagements (PCA d'initiative régionale) pour les quartiers de gares RER (article 54 5° du CWATUP) vu les enjeux urbanistiques considérables inhérents à ce projet. Ces quartiers de gares vont en effet bénéficier d'opportunités exceptionnelles en terme de densification/ restructuration du tissu urbain, rénovation de l'espace public et potentialités commerciales, tertiaires et résidentielles.

Aux trois régions concernées et ce, dans une indispensable coordination inter-régionale :

1. de veiller à l'intégration de l'offre des transports en commun des quatre sociétés de transports du point de vue de l'utilisateur : approche coordonnée de l'amplitude et la fréquence des dessertes et des horaires, harmonisation des tarifs (offre tarifaire commune), intégration de la billetterie...
2. de soutenir la prise de mesures dissuasives à l'autosolisme sur les axes routiers : mesures fiscales (péages, taxe kilométrique), bandes réservées aux transports en commun, au covoiturage ;
3. d'œuvrer en concertation et solidarité envers la Région de Bruxelles Capitale pour la mise en œuvres des mesures visant à revitaliser le centre ville pour les habitants et les activités, en limitant la tendance à l'exode vers la périphérie brabançonne (politique stricte de stationnement entre autre).

Concernant le projet SNCB sur la ligne 124 et ses différentes gares et points d'arrêts, la position d'Inter-Environnement Wallonie est la suivante :

- le cas de Waterloo

La fédération est d'avis que la trémie routière ne se justifie absolument pas. IEW est favorable à la seconde proposition formulée par l'auteur d'étude, soit la création d'un passage sous voies uniquement accessible aux piétons et aux cyclistes et le réaménagement d'une nouvelle gare en surface. Cette alternative offre en effet une plus grande visibilité de la gare tout en maintenant la configuration actuelle des lieux.

Concernant la halte à la Chaussée Bara, l'idée est séduisante dans la mesure où elle ne se fait pas au détriment de la zone agricole de l'Infante qui constitue certainement l'un des derniers paysages ouverts entre Braine-L'Alleud et Waterloo. Cette halte devrait être réservée aux modes doux, avec un nombre de places de parking très limité.

- le cas de Braine-l'Alleud

IEW reconnaît que le débat mené au niveau communal et au sein de la CCAT doit être approfondi quant à la localisation et à l'implantation de la nouvelle gare de Braine-L'Alleud. C'est maintenant que ce débat doit avoir lieu et que tous les acteurs doivent être impliqués.

Concernant la halte à Braine-Alliance, IEW estime opportun de la mettre en œuvre dans la mesure où elle sera aussi attractive que la gare de Braine-L'Alleud, en dépit de sa seule desserte par le RER. En effet, même si le trajet en RER prend plus de temps pour rejoindre Bruxelles que celui en IC/IR (au départ de la gare de Braine-l'Alleud), le temps gagné en train IC-IR sera perdu par le temps passé pour rejoindre la gare. La halte de Braine-Alliance sera donc privilégiée par les habitants de ce secteur. Il est par ailleurs nécessaire de prévoir l'aménagement de voies spécifiques réservées aux modes doux entre la halte et le parc de l'Alliance (et son cinéma) et de favoriser l'implantation d'activités attractives aux abords de la halte ; ceci afin de lui donner un potentiel qui dépasse le service au navetteur vers Bruxelles.

Pour Lillois : IEW regrette fortement la disparition de la gare, espace à reconstruire qui pourrait renforcer la visibilité du service RER et offrir différents services de proximité. Elle insiste également pour qu'à cet endroit (école à proximité) les cheminements piétons soient valorisés et que le passage sous-voie soit réaménagé et réservé aux modes doux.

- le cas de Nivelles

La trémie à flux partagés (modes doux, bus, voitures vers le centre ville, vers les parking, pour le kiss & ride) et l'entrée souterraine de la gare risquent de provoquer un sentiment d'insécurité tant pour les usagers doux que les flux de bus et de voitures qui se trouveront mélangés. Ceci induira une diminution de la vitesse commerciale pour les transports en commun et une insécurité routière. Il est préférable de construire une passerelle de surface pour les modes doux, une bande parallèle à la voirie souterraine pour le « kiss and ride » et un seul grand arrêt TEC devant la gare qui apporterait un vrai « plus » à l'intermodalité bus/train. La limitation du nombre de place de parking est évidemment à envisager.

Concernant la courbe de Baulers, le maintien du tracé actuel avec léger redressement de la courbe paraît la meilleure alternative car elle entraîne certainement le moins d'impacts négatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.