

# Déjà un premier écueil pour les travaux du RER

On pensait que les travaux du RER étaient repartis. Les ennuis qui y sont liés aussi. Linkebeek conditionne une nouvelle fois son accord.

ÉRIC RENETTE

C'est reparti », disait le ministre de la Mobilité, François Bellot, en mars 2018, après trois ans de quasi-arrêt, quand ont été officiellement relancés les travaux d'achèvement du RER dans la partie francophone du pays. Face à ce vénérable chantier, qui devait initialement être terminé en 2012, c'est avec une certaine satisfaction qu'avec le gouvernement fédéral il a débloqué les fonds nécessaires à cet achèvement et garanti la réalisation complète de l'ouvrage, sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies et sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles.

« C'est reparti » vient de répondre ironiquement la commune de Linkebeek, qui a décidé de conditionner son soutien à un projet qui semblait pourtant avoir acquis une unanimité. Dans sa réponse au projet de travaux déposé par Infrabel, en préparation du plan régional d'implantation spatiale (GRUP), la commune a facilité du Brabant flamand qui vient de réitérer les conditions auxquelles elle lie son consentement. C'est notamment l'absence de GRUP qui avait permis d'annuler de précédents permis d'urbanisme...

## Pas d'expropriations

Pour des raisons écologiques assure les responsables, Linkebeek préférerait ne pas autoriser la mise à quatre voies du réseau, contre deux aujourd'hui. Alors que le doublement de capacité est précisément le principe général du RER : il permet la cohabitation de trains omnibus qui s'arrêtent partout et de trains plus directs vers la capitale. Sur deux voies, tout le monde doit s'arrêter à chaque arrêt, sur quatre, les deux types

Chez Infrabel, on reste zen vu que la position de la commune n'est pas un obstacle procédural

de transport peuvent se croiser, se dépasser. Rester à deux voies, c'est condamner Linkebeek à ne jamais profiter d'une liaison avec le RER. « C'est comme faire une autoroute entre Bruxelles et Ostende à quatre voies sauf à hauteur de Gand où on resterait sur deux voies, c'est ridicule » réplique un proche du dossier.

« Nous avons seulement répété les positions prises par la commune depuis 2010, explique Yves Ghequiere, le bourgmestre de la petite commune (liste indépendante LINK@VENIR). Ça fait des années qu'on réclame plus de détails sur le projet d'élargissement des lignes et qu'on ne reçoit rien. Par exemple, on a demandé le schéma d'exploitation de la SNCB pour vérifier que cet élargissement est bien nécessaire, on n'a jamais rien reçu. Alors oui, le conseil a adopté une réponse qui marque notre réticence, puisqu'on préfère rester à deux voies, et explique nos conditions. »

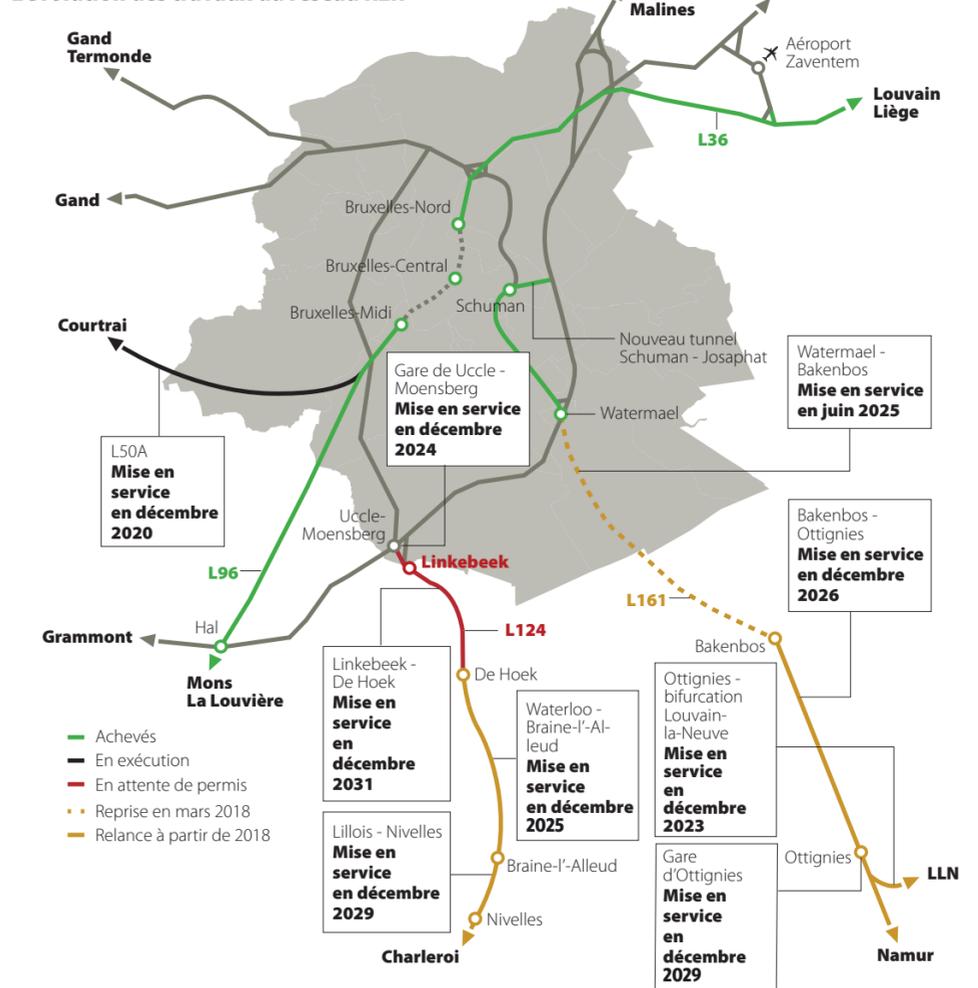
Dans ces conditions pour passer à quatre voies, la commune veut des aménagements dans les deux gares situées sur son territoire, des mesures contre le bruit, la construction d'une piste cyclable en surplomb, ce qui implique un passage couvert... Il s'agirait ainsi d'intégrer dans les travaux du RER la « cycloroute expresse » (Fietssnelwegen) que les autorités de la province du Brabant flamand veulent construire pour acheminer les cyclistes vers Bruxelles.

Un aménagement important, avec des dégagements de plus de 10 mètres, qui modifient largement les limites et les budgets des chantiers. « Nous relayons une demande de la Province, poursuit le bourgmestre. Il doit exister des techniques de construction qui permettent d'intégrer les travaux du RER et cette voie cyclable. » Pour simplifier les choses, la commune exige que ces travaux supplémentaires se fassent sans expropriation supplémentaire, ce qui semble compliqué vu l'extension du périmètre des travaux demandée.

Chez Infrabel, maître de l'ouvrage, on veut rester zen en expliquant que la décision du conseil communal de Linkebeek s'inscrit dans une procédure générale, où différents avis sont demandés et qu'un « réaligement des avis de chacun » est souhaitable et qu'on tente de rassembler les points de vue. La position de la commune n'est en effet pas un obstacle procédural. Le « GRUP » en question doit, en effet, être délivré par un fonctionnaire de la Région flamande. Une Région flamande qui bénéficie, elle aussi, de projets développés grâce à l'enveloppe budgétaire supplémentaire de 1 milliard dérogée par le ministre François Bellot.

On se souviendra de l'analyse que la Cour des Comptes avait faite de l'« échec du RER », elle dénonçait une lenteur à décider, un éparpillement des responsabilités, les retards administratifs des pouvoirs locaux et des recours de riverains ou de communes. Sans oublier la liste de travaux non ferroviaires, totalement périphériques, que les élus locaux réclament pour faire passer les désagréments des travaux à leurs électeurs. Linkebeek aurait-elle décidé d'en faire une nouvelle illustration ?

## L'évolution des travaux du réseau RER



## plan SNCB Le CDH regrette le manque de vision à plus long terme

É.R.

Pour adapter ses horaires, fréquences et destinations, la SNCB élabore régulièrement un plan de transport. Un plan de transport qu'elle délivrait sans aucune concertation avant 2014, puis qu'elle a appris à présenter puis discuter avec les différents partenaires de la mobilité. Ce vendredi devait avoir lieu le dernier « roadshow », la présentation des bases du futur plan 2020-2023 aux élus et responsables des différentes communes et provinces. « Avant, on nous disait, à nous comme aux sociétés de transport en commun ou aux autres acteurs de la mobilité, voilà ce que sera le plan de transport. Puis on nous l'a présenté un an avant son entrée en fonction. Maintenant, et il faut le souligner, le timing est plus large et la procédure prévoit une présentation des objectifs presque deux

ans avant et on sent que la SNCB est assez bien à l'écoute » résume Vanessa Mats (députée fédérale CDH) qui a décidé de résumer le point de vue de son parti en compagnie de Gianni Tabbone (candidat CDH aux dernières élections et par ailleurs président de Navetteurs.be, une des associations de défense des utilisateurs du train). La SNCB qui pousse même la transparence, cette fois, jusqu'à publier les informations spécifiques à chaque province sur son site (<https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/themes/transportplan-2020-2023>).

Cette nette amélioration dans la procédure et sa transparence n'empêche pas les critiques. La première, rationnelle, « c'est que la SNCB propose son plan de transport seule. Infrabel, gestionnaire du réseau et des sillons (droits de passage) n'est pas associée. Pas plus que les sociétés de transport en commun. Ce qui est primordial, par exemple, pour les correspondances, mais aussi la tarification... La SNCB peut faire tous les efforts qu'elle veut, si le réseau d'Infrabel n'est pas modernisé parallèlement, ça ne marchera pas. Un plan de transport doit être plus général ? » « On remarque bien que la manière dont la SNCB et les transports en commun élaborent leurs horaires répond à des priorités différentes, par rapport aux étudiants ou aux travailleurs. Il faut coordonner pour mettre les moyens important sur le rail ou dans les bus pour renforcer les dessertes locales » poursuit Gianni Tabbone.

## Un train par heure

Une revendication, en partie partagée par la SNCB, doit s'imposer dans la prochaine organisation : au moins un train par heure dans chaque sens sur toutes les lignes, en semaine, minimum deux trains aux heures de pointe sur certaines lignes et jusqu'à 4 par heures sur les lignes principales. Autre demande du CDH (également largement partagée par le milieu associatif), augmenter l'amplitude horaire (6h-22h minimum, partout, 7h23h le week-end). « mais comment y arriver avec le personnel, le

matériel roulant et les moyens actuels » s'interroge Gianni Tabbone, « alors que les récentes manifestations pour le climat montrent bien que les gens attendent qu'il se passe quelque chose. ».

Pour l'incontournable problème de la ponctualité, la demande est aussi de ne

Pour l'incontournable problème de la ponctualité, la demande est aussi de ne pas laisser la SNCB seule responsable des retards si le réseau et les infrastructures ne sont plus entretenus suffisamment faute de moyens

pas laisser la SNCB seule responsable des retards si le réseau et les infrastructures ne sont plus entretenus suffisamment faute de moyens, ou qu'aucune solution ne se dégage pour améliorer la capacité de la jonction Nord-Midi, centre incontournable du réseau. De nombreuses questions sont également posées sur les parkings payants (ou pas) aux abords des gares, la couverture de l'ensemble du réseau par la 4G avant de penser au wi-fi à bord, la modernisation des moyens de communication et l'utilisation accrue des nouvelles technologies (alors que les annonces sur Twitter viennent d'être abandonnées)...

« Il manque une vision à plus long terme, à l'horizon 2030, par exemple. Tant que, d'ici 2023, la SNCB n'aura pas été confirmée dans son rôle d'opérateur national pour 10 ans, comme l'autorise l'Europe, je crains que la SNCB ne s'engage pas trop dans le futur » résume Gianni Tabbone. « Comme les séances d'information ont lieu plus tôt dans le processus, que le plan doit être adopté par le (futur ?) gouvernement fédéral, que la SNCB va revenir vers les responsables locaux avec les modifications au printemps 2020 et que le plan sera appliqué à partir de décembre 2020, il est encore temps de faire évoluer les choses » conclut Vanessa Matz.

