

Tout sur l'aménagement du territoire 16^e parlotte d'avril

Monsieur Toulmonde : Nous « parlottions » le mois passé du fait d'être **écofurieux**. Moi je le suis par rapport à ces travaux qui n'avancent pas de ce soit disant *Réseau Express Régional*. Il en est question de ce RER depuis 2002 qui devait entrer en service vers 2015. Les dernières estimations évoquent une mise en service complète de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies pour 2026. Et de 2033 pour la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, celle qui passe par Waterloo. **Ça fera 30 ans après les premiers travaux !**



Madame Ditou : Oui, cela fait beaucoup de retard... Le projet n'est pas moins intéressant puisqu'il consiste à mettre à quatre voies ces deux portions du réseau ferré : les deux voies extérieures servant aux trains omnibus qui s'arrêteront à toutes les gares et les deux voies du milieu assurant un passage rapide et plus fluide aux trains directs. L'objectif est de réduire le trafic routier grâce à une **meilleure liaison entre Bruxelles et sa banlieue**.

Monsieur Toulmonde : Bien, bien. On parle en effet de quatre trains par heure. Un peu comme un métro. Mais le train qui desservira Waterloo aura trente ans de retard ! Comment cela se fait-il ? Paraît que les aménagements équivalents en Flandre sont terminés.

Madame Ditou : Oui, cela fait beaucoup de retard... Des questions de financement différenciés entre Flandre et Wallonie... Les budgets ont été épuisés et la SNCB manque de financement. Pour la ligne 124 qui concerne Waterloo, on est en plus dans l'impossibilité d'élargir un ultime tronçon faute d'obtention de permis sur les Communes de Rhode-Saint-Genèse et de Linkebeek.

Monsieur Toulmonde : Était-il bien utile de réaliser des travaux aussi importants : démolir la gare à Waterloo et créer ces deux gigantesques descentes pour les vélos ?



Madame Ditou : Il est vrai qu'en d'autres endroits, comme à Rixensart, la **gare est restée intégrée à la localité**, même si cela a engendré de gigantesques travaux de couverture des voies et des quais. Alors qu'à Waterloo cette gare « riquiqui » a été déménagée « au milieu de

nulle part » et déconnectée de la ville. Quant aux passages pour les vélos, cela répond à la volonté d'**intermodalité** qui consiste à mettre en lien le train, non seulement avec



le vélo, les voitures avec des aires de stationnement, mais aussi avec des bus ayant des horaires de correspondance optimisés. Mais aussi une offre de logement diversifiée. Et aussi des commerces, comme dans l'ancienne gare de La Hulpe.

Monsieur Toulmonde : En parlant d'horaires, la SNCB qui met le paquet sur le transport des travailleurs et des élèves, ferait bien de penser à **des trains en soirée**.

Madame Ditou : Vous avez raison : le mobilité doit aussi **prendre en compte les loisirs**. C'est aussi le rôle de la SNCB. La Commune de Waterloo y contribue avec ses navettes gratuites. Mais notre Commune pourrait faire bien mieux pour connecter son « centre » avec la gare ; pensez à cette longue et triste *rue de la Station*. Elle devrait aussi œuvrer à **attirer de nouveaux habitants et des services à proximité de la gare**.

Monsieur Toulmonde : Ha mais là je vous attrape : il suffirait de déménager l'école du Centre et de construire un centre sportif juste à côté !

Madame Ditou : Pas si simple, cher voisin : l'aménagement du territoire doit prendre en compte les besoins, l'utilité, différentes demandes souvent aussi légitimes les unes que les autres. Un savant arbitrage et une vision sur le long terme dont nous reparlerons.