

BRUXELLES BANLIEUE

Le travail, la production, le déplacement de la main-d'œuvre, la nécessité d'acheminer les produits sur les lieux d'utilisation et de consommation, les loisirs, en un mot la vie globale d'un pays implique des moyens de transport solidement structurés.

Dans les pays développés, très industrialisés, la mobilité de la population est non seulement un facteur indispensable de la vie nationale mais elle doit sans cesse s'accroître, pour éviter toute sclérose face aux réalités nouvelles que chaque jour apporte.

Ces facilités de circulation des personnes sont-elles réalisées ? Tout le problème est là.

On peut classer ces types de déplacement en trois grandes catégories :

- les déplacements urbains ;
- les déplacements suburbains ;
- les déplacements interurbains ;

Les déplacements urbains sont ceux dont le trajet se situe à l'intérieur d'une agglomération.

Les déplacements suburbains se font, eux, dans la zone périphérique d'une grande agglomération, tandis que les déplacements interurbains, comme leur nom le laisse entendre, comprennent les voyages, à plus ou moins longue distance, de ville à ville.

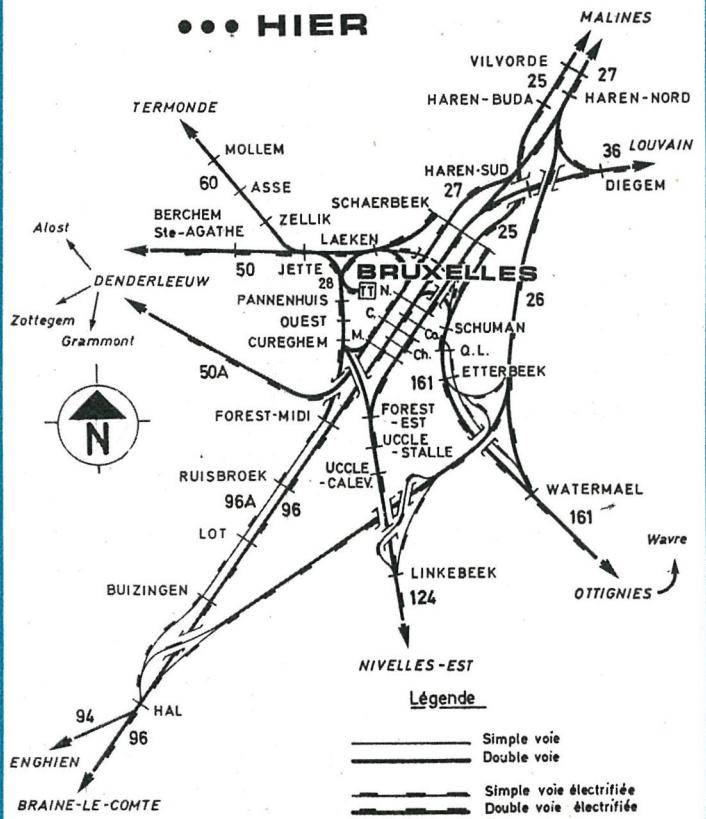
Dans notre pays, pour ce qui est des transports en commun, ces déplacements sont assurés comme il suit :

- transports urbains : par des inter-



BRUXELLES BANLIEUE

• • • HIER



- communales (dans le cas de Bruxelles : la STIB) ; les moyens de transport dont elles disposent sont le bus, le tram et, demain, on pourra y ajouter le métro ;
- transports suburbains : par la SNCV qui utilise à cet effet presque exclusivement des bus, ainsi que par la SNCB ;
- transports interurbains : par la SNCB qui les assure à l'aide de trains et de bus.

SERVICE REGIONAL BRUXELLOIS

Notre propos n'est pas de développer ici des comparaisons entre les différents systèmes de transport existants ou même de supputer les chances de

succès que promettent les techniques de pointe à l'étude ou sur le banc d'essai.

Nous nous limiterons à la SNCB.

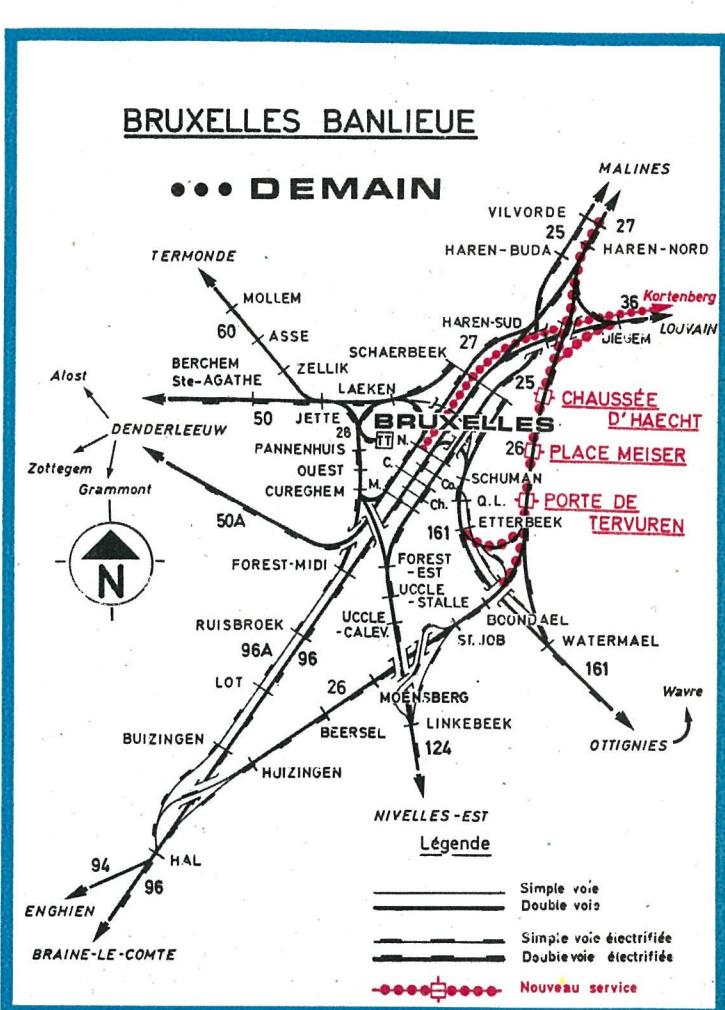
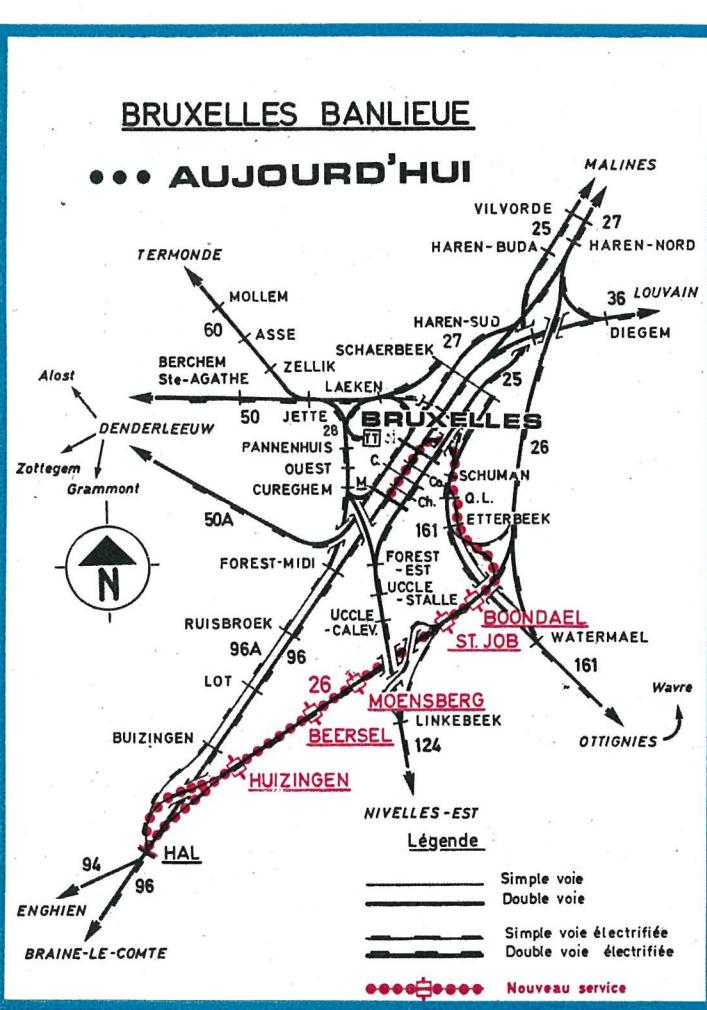
Et reposons notre question liminaire pour notre propre compte, c'est-à-dire : compte tenu des nécessités de déplacement de la population dans la périphérie des grandes agglomérations à l'heure actuelle, notre Société est-elle à même d'offrir un service régional « voyageurs » satisfaisant pour la zone de Bruxelles ?

Par service régional, il faut entendre un service qui ne dessert qu'une région périphérique plus ou moins étendue, comme cela existe à Paris avec

le service « banlieue » par exemple, à Munich avec le service régional. Il s'agit donc d'un service qui vient s'ajouter, se superposer à l'interurbain.

Cette précision étant faite, force nous est de constater qu'il faut répondre par la négative à la question. Pourquoi ? Parce qu'il se pose deux problèmes : celui du matériel nécessaire à une telle exploitation et celui de la saturation de certaines lignes.

Toutefois, il convient d'ajouter que le réseau SNCB est suffisamment développé dans l'agglomération bruxelloise : il n'y manque qu'une liaison essentielle pour que, à partir des lignes de pénétration, on puisse étu-



BRUXELLES BANLIEUE



dier l'instauration d'un authentique service de desserte régionale.

En outre, aux heures de pointe, de nombreux trains du service interurbain sont dédoublés, triplés, voire plus, dans un certain rayon autour de Bruxelles, à tel point qu'on peut déjà prétendre que nous assurons ainsi sous une certaine forme une desserte régionale.

Enfin, les trains omnibus circulant à une cadence régulière entre Louvain et Alost, entre Malines et Braine-l'Alleud, entre Wavre-Ottignies et Bruxelles constituent aussi les vrais éléments d'un service de « banlieue ».

UNE AUTHENTIQUE LIGNE DE « BANLIEUE ».

Mais la Société ne pouvait s'en tenir là.

Depuis fin septembre dernier, la SNCB a inauguré, sur une infrastructure existante, une nouvelle desserte régionale entre Hal et Bruxelles QL.

Le tronçon Hal-Etterbeek fait partie de la grande ceinture Est, réservée jusqu'alors presque exclusivement au trafic « marchandises ».

Sur ce tronçon, on a décidé d'ouvrir cinq points d'arrêt aux abords des zones les plus peuplées. Ils se situent à Huizingen (il ne sera mis en service que dans le courant de 1974), à Beersel, à Moensberg, à St-Job et à Boondael. Les trains font également arrêt à Etterbeek (située sur la ligne Bruxelles-Namur) avant d'arriver à Bruxelles QL.

Les quatre points d'arrêt qui sont déjà en service ont été établis dans un

minimum de temps et aux moindres frais.

A chaque point, on a construit deux quais hauts à l'aide de bordures types et constitués en remblai. Selon le cas, l'accès à la voirie se fait directement par une rampe ou un escalier.

Le cas du point d'arrêt de Huizingen est un peu plus délicat : l'établissement d'un des quais nécessitera au préalable la constitution d'un support en béton armé dans le talus.

LES PROBLEMES DES GRANDES AGGLOMERATIONS.

L'instauration de cette desserte régionale montre combien est grand le souci de la Société lorsqu'il s'agit d'aider les pouvoirs publics à trouver une solution aux innombrables problèmes que posent les grandes agglomérations : embouteillages, bouchons, pollution, détérioration de l'environnement...

Bien sûr tout n'est pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, ni sur la nouvelle ligne.

Ainsi certaines contraintes ont été imposées au trafic « marchandises » afin que puisse être assurée avec régularité la desserte régionale « voyageurs ». Le développement de cette desserte impliquera une augmentation de la capacité de la ligne et une nouvelle révision du trafic « marchandises » sur la ceinture Est.

Mais la question la plus importante est de savoir comment réagira le public devant ce nouveau service ? On a tout lieu d'espérer que cette réaction sera positive. En tout cas, un

programme de sectionnement à block automatique de la grande ceinture Est vient d'être établi : il permettra dans quelques années une nette augmentation de la cadence de la desserte.

ET DEMAIN ?

La SNCB, en collaboration avec le service « Promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations » du Ministère des Communications, envisage d'ouvrir également l'autre tronçon de la grande ceinture Est (Etterbeek-Vilvorde) au trafic « voyageurs », toujours dans la perspective d'un service de « banlieue » plus développé.

Une nouvelle gare de correspondance avec la ligne de métro Est-Ouest est en élaboration à hauteur de l'avenue de Tervuren : elle s'appellera « Porte de Tervuren ». En plus, la SNCB prévoit la création d'autres points d'arrêt sur ce tronçon : Meiser (chaussée de Louvain) et chaussée de Haecht.

En outre, une nouvelle liaison est à l'étude sur le territoire de Haren entre la grande ceinture Est et la ligne 36. Cela permettrait d'acheminer également des trains de voyageurs en provenance de Louvain vers l'Est de l'agglomération.

L'accession de cette partie de la grande ceinture Est au trafic « voyageurs » est prévue, dans l'état actuel des choses, pour mai 1976.

Ir. D. Demonie.