

métier

un nouveau service régional « voyageurs » vilvorde - etterbeek

Il ne faut certainement pas être un expert pour savoir que, depuis longtemps déjà, les grandes agglomérations ont à faire face à une circulation de plus en plus intense.

Et on ne pourrait vous accuser de parti pris lorsque vous affirmez que cette circulation intense a pour origine un usage exagéré de moyens de transport particuliers.

Si, de plus, vous prétendez qu'un plus grand usage des transports en commun soulagerait les grandes agglomérations, vous formulez la synthèse d'un problème qui a déjà fait couler pas mal d'encre.

En effet, le besoin de déplacements résultant des activités d'une agglomération telle que Bruxelles, qui compte plus d'un million d'habitants, qui offre quelque 650 000 emplois et qui possède en outre un réseau d'enseignement très étendu, pose un problème aigu de circulation.

Peu à peu s'est développée la conviction que la solution de ce problème résiderait dans l'usage plus intensif des moyens de transport publics.

Nous disons bien « résiderait », car on ne peut astreindre personne à prendre, contre son gré, le bus, le tram, le métro ou le train. Dans le domaine du transport, c'est la qualité du produit offert qui joue le rôle important. Il est donc bien évident que les promoteurs des transports en commun doivent proposer un produit de qualité : le transport doit surtout être attrayant.

ce qu'il ne doit plus être

Dans l'agglomération bruxelloise, les transports en commun sont assurés

par la SNCB, les Vicinaux (SNCV) et la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB).

Jusqu'il y a quelques années, ces trois sociétés s'en tenaient à leur propre politique de transport, ce qui ne signifie pas qu'elles se concurrençaient mutuellement, mais ce qui ne veut pas dire non plus qu'elles étaient complémentaires.

A cette époque, la coordination des moyens de transport semblait encore inexistante. C'est ainsi que, pendant la période 1950-1965, ont été consentis de grands efforts pour la construction de routes amenant le transport au centre des villes.

Les conséquences de cette croissance désordonnée du transport n'étaient guère réjouissantes : les embouteillages dans les centres urbains et aux carrefours importants devenaient peu à peu monnaie courante.

Cette croissance avait aussi pour conséquence que les transports publics et plus particulièrement les trams et les bus de la ville étaient pris dans un étau et ne pouvaient plus finalement s'acquitter convenablement de leur tâche.

Il n'en fallait pas plus pour créer un cercle vicieux, c'est-à-dire qu'un intense transport particulier paralysait considérablement les transports en commun et que les transports en commun paralysés créaient à leur tour un besoin de transport particulier, avec les conséquences qu'on connaît.

En tant que cheminots, nous pourrions prétendre avec quelque fierté que seule la SNCB restait efficiente comme moyen de communication de masse dans l'agglomération bruxel-

loise, grâce à la Jonction Nord-Midi et aux lignes axiales aboutissant à la Capitale.

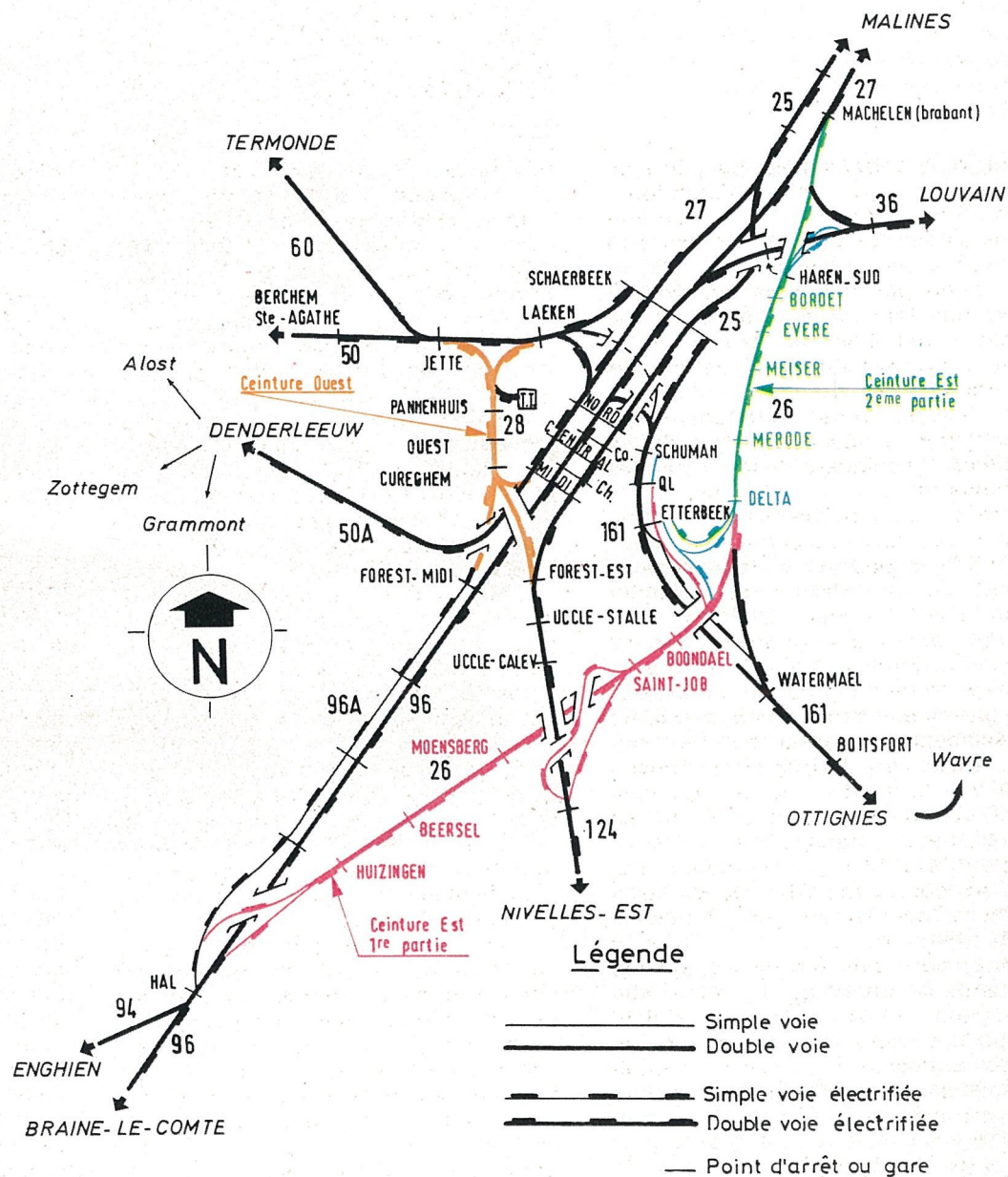
Mais le chemin de fer ne transporte que 130 000 travailleurs sur les 230 000 qui habitent en dehors de l'agglomération. Les autres utilisent donc d'autres formes de transport en commun ou un moyen particulier. Si on se rappelle la situation dans laquelle se trouvaient les transports en commun il y a dix ans, on comprend qu'une grande partie des travailleurs avaient tôt fait de choisir son mode de transport.

une nouvelle vision

Il n'était plus possible de continuer dans cette voie.

Aussi a-t-on décidé de créer au sein du Ministère des Communications une commission pour la « promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations » qui ait pour mission d'examiner le problème. De nombreux projets et analyses démontraient que, pour ce qui concerne l'agglomération bruxelloise tout au moins, une solution ne serait pas facile à trouver. L'amélioration graduelle des moyens de déplacement en commun ne pourrait se faire qu'au prix d'investissements très importants et, de plus, à long terme. Pourquoi ? En premier lieu, à cause de la nature même du transport public urbain qui, comparé au transport particulier, est relativement lent. Cette lenteur relative est encore plus fortement ressentie par le voyageur car il ne fait que de courts déplacements et il est souvent obligé d'attendre. Sa lenteur rend donc ce mode de transport peu intéressant aux

AGGLOMERATION DE BRUXELLES



yeux du public.

Un premier effort en vue de la promotion des transports en commun a consisté à créer pour ceux-ci des « sites propres », c'est-à-dire séparés des moyens de transport particuliers. En même temps, on s'efforçait de rendre complémentaires les différentes formes du transport public en construisant des gares de correspondance, en créant des horaires cadencés intensifs et en instaurant un tarif unique pour tout le transport public.

la tâche du chemin de fer

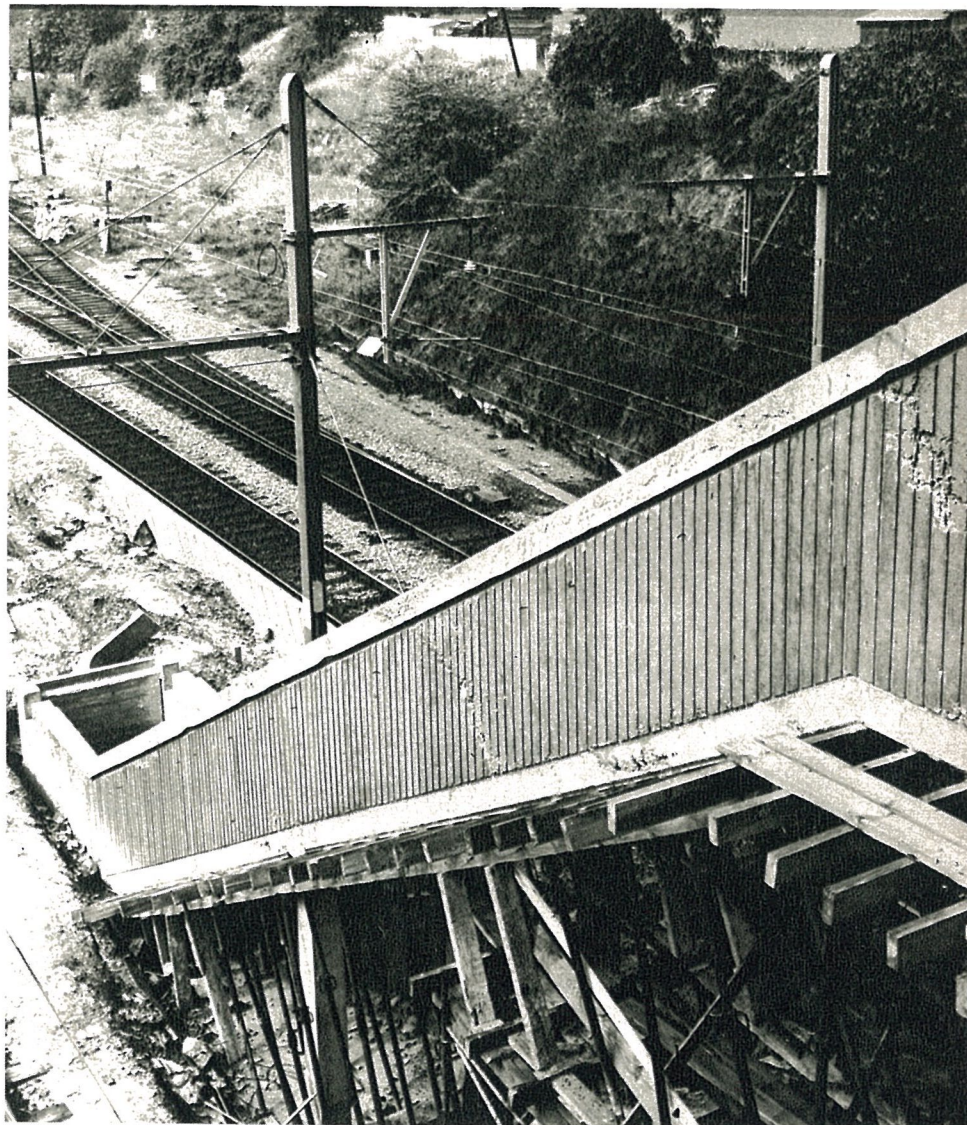
Dans l'agglomération bruxelloise, le chemin de fer dispose d'un réseau de circulation relativement étendu et important : 135 km de lignes, sur lesquelles sont situés bon nombre de gares et de points d'arrêt. La majeure partie de ces lignes est constituée par des lignes de pénétration qui relient des villes de province importantes à Bruxelles, plus les ceintures Est et Ouest.

C'est grâce à cette situation privilégiée que la SNCB peut contribuer dans une large mesure au développement du transport en commun « attractif » dans l'agglomération. L'idéal serait évidemment que la plupart de ceux qui effectuent la navette chaque jour en auto à Bruxelles garent leur voiture à la périphérie et achèvent le voyage vers leur lieu de travail en utilisant le service public de transport.

La SNCB a fait un premier pas en collaborant à l'instauration de l'abonnement MTB, qui permet de prendre, à l'intérieur de l'agglomération, aussi bien le bus que le tram, le métro ou le train.

Par ailleurs, la Société a décidé d'ouvrir progressivement au trafic voyageurs ses ceintures Est et Ouest, réservées jusqu'alors aux trains de marchandises.

En prenant cette décision, de commun accord avec le Ministère, la Société désire assumer une plus grosse part dans les transports en commun de la région bruxelloise, afin de promouvoir la complémentarité des différents modes de transport en commun. Cette décision fut aussi influencée



par l'implantation de nouvelles entreprises en dehors du centre de Bruxelles.

Le premier tronçon de la ceinture Est entre Hal et Etterbeek a été ouvert au trafic fin septembre 1973 pour une desserte régionale comportant des points d'arrêt à Huizingen, Beersel, Moensberg, Saint-Job et Boondael.

Le deuxième tronçon de cette ceinture Est a été inauguré le 20 septembre dernier. Il s'agit du tronçon Vilvorde-Etterbeek, comprenant les points d'arrêt de Machelen (Brabant) sur le territoire de Machelen, de

Bordet sur le territoire de Haren, d'Evere sur le territoire d'Evere, de Meiser sur le territoire de Schaerbeek et de Mérode sur le territoire d'Etterbeek. Ce dernier point d'arrêt constitue une gare de correspondance avec la première ligne de métro Est-Ouest, mise en service à la même date. La ligne de métro Est-Ouest compte à présent trois gares de correspondance avec le réseau ferroviaire, c'est-à-dire Mérode, Schuman et Bruxelles Central.

L'importance des gares de correspondance de Bruxelles Central et de Bruxelles Schuman pour la réalisation d'un transport public attrayant

ne doit certes plus être prouvée. La mise en service du tronçon Vilvorde-Etterbeek, avec entre autres la gare de correspondance de Mérode, constitue un nouveau maillon pour le développement d'un mode de transport plus attirant, auquel contribue la SNCB. Pour construire la gare de Mérode, il a fallu procéder, en collaboration avec la STIB, à d'importants travaux de génie civil. Quant aux points d'arrêts Meiser, Evere, Bordet et Machelen, ils ont été réalisés à ciel ouvert en raison de la grande différence de niveau existant entre le quai et le niveau de la rue. Les points d'arrêt Meiser et Evere ont été équipés d'escaliers roulants.

mais ce n'est pas tout

En effet, à l'heure actuelle, il existe déjà un projet pour créer sur la ceinture Est un point d'arrêt complémentaire qui, dans les horaires, sera repris sous le nom de Delta. Et du côté Nord de l'agglomération sera construite une courbe de raccord avec la ligne vers Louvain, de sorte que les trains en provenance de la partie Est de la région de Bruxelles via Evere pourront emprunter la ceinture Est.

D'autre part, la capacité de la ceinture sera augmentée et la courbe de raccord à voie unique vers Etterbeek sera dotée d'une double voie. En conclusion, nous pouvons donc affirmer qu'avec la ceinture Est, la SNCB met à la disposition du transport public une infrastructure qui sera certainement très intéressante pour la desserte de la partie Est de l'agglomération.

Le rendement de cette infrastructure dépendra bien sûr du développement ultérieur de cette partie de l'agglomération ainsi que de la complémentarité et de la valeur des autres moyens de transport en commun.

Compte tenu des moyens financiers importants que les pouvoirs publics sont disposés à investir pour améliorer et rendre plus séduisant le transport public, on peut faire preuve de confiance à ce secteur, et les efforts consentis par la SNCB n'auront certainement pas été vains.

D. Demonie.

