

un projet RER

pour Bruxelles



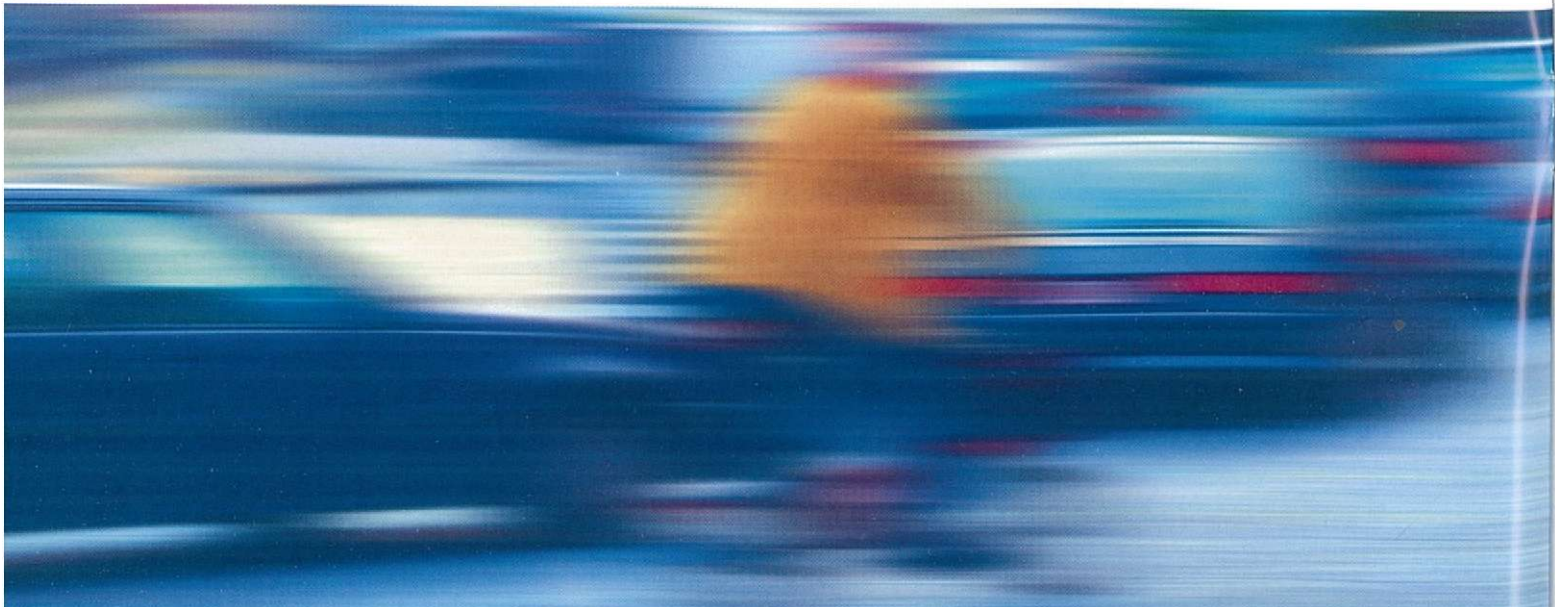
www.sncb.be

rer





parce que
se déplacer devient un problème...





Chaque jour, près de 360.000 navetteurs se déplacent dans et autour de Bruxelles, tous modes de transport confondus. Cependant, l'intérêt pour la voiture est sans cesse grandissant, même si la fréquentation des transports en commun augmente aussi.

Or, le développement de Bruxelles en tant que capitale européenne va de pair avec celui de l'emploi et près de 50.000 navetteurs supplémentaires sont encore attendus d'ici 2008.

Et si rien n'est fait d'ici là pour rendre les transports en commun plus attractifs, la situation ne fera que se dégrader.

Les embouteillages interminables, le stress inévitable, la multiplication des accidents, la pollution envahissante, la perte d'un temps précieux sont presque déjà le lot quotidien d'un Belge sur deux.

Au milieu de cet irrespirable tableau, il y a cependant une bouffée d'oxygène: **le projet RER** (pour Réseau Express Régional), à l'image - toutes proportions gardées - de celui qui existe chez nos voisins français, allemands, suisses, ...

Entre la fréquence élevée du métro en zone urbaine et l'attrait des trains IC pour des déplacements "longues distances", il y a un chaînon manquant que le RER peut combler dans la zone qu'il couvre, répondant à la fois aux exigences de fréquence et de vitesse.

En 1993, le "Syndicat d'étude RER" a vu le jour à l'initiative de la Région Bruxelloise, sous l'égide de la Société Nationale d'Investissement, chargée de coordonner les travaux de cet organisme. Les quatre grandes sociétés de transport en commun ont été d'emblée associées au projet: la SNCB, la STIB, les TEC, De Lijn.

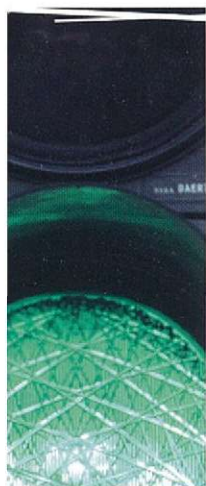
Chacune est consciente que le projet RER ne peut atteindre ses objectifs que s'il est assorti de mesures complémentaires d'amélioration de l'offre en matière de transports en commun, d'une politique d'aménagement du territoire plus incitante, de solutions suffisamment attractives pour utiliser davantage les transports en commun.

le RER s'impose comme une alternative séduisante

Une étude a permis d'établir que la part de marché de la SNCB était insuffisante pour des déplacements domicile/travail s'effectuant dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles.

Face à ce constat, il était important de développer un projet qui soit une alternative crédible et efficace pour inciter à l'usage des transports en commun et réduire celui de l'automobile, compte tenu de ses conséquences pour l'environnement, spécialement en milieu urbain.

Le projet, sur lequel se penche notamment le groupe de recherche interentreprises, s'articule donc autour d'une complémentarité entre les transports par train et ceux par bus.



le RER: un projet mixte combinant fréquence, rapidité et confort

Si le chemin de fer représente l'épine dorsale de ce projet, plusieurs zones urbanisées ne pourront être directement desservies par le train. C'est pourquoi l'étude propose en outre plusieurs liaisons par bus.

Les lignes ferroviaires

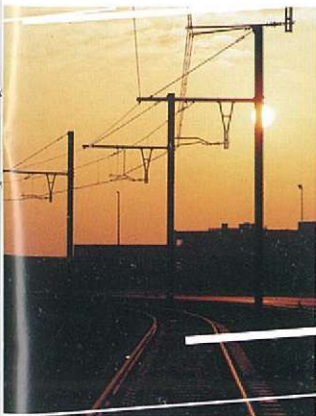
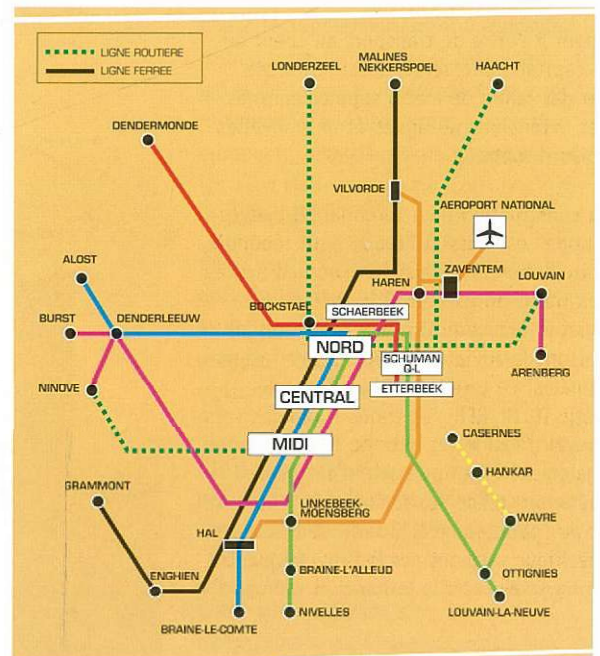
La partie ferroviaire du projet est constituée de 6 lignes SNCB existantes où le trafic, porté à 4 trains par heure dans chaque sens aux heures de pointe, permettrait, par cette plus grande fréquence, d'offrir plus de souplesse aux navetteurs. De plus, le RER circulerait sur voies propres.

Neuf axes RER majeurs seraient retenus sur base des statistiques voyageurs de la SNCB, transitant par la jonction Nord-Midi.

- > Bruxelles - Louvain
- > Bruxelles - Ninove
- > Bruxelles - Nivelles
- > Bruxelles - Louvain-la-Neuve/Wavre
- > Bruxelles - Grammont
- > Bruxelles - Malines
- > Bruxelles - Termonde
- > Bruxelles - Alost
- > Bruxelles Aéroport National - Hal/Vilvorde

Deux lignes de ceinture déjà existantes pourraient aussi être concernées:

- > La ligne de rocade (la ligne 26 reliant Hal - Vilvorde et Malines) assure déjà la desserte de l'est de Bruxelles. Elle bénéficierait de 6 liaisons RER par heure et par sens en heures de pointe et offrirait de nombreux pôles de correspondances avec le reste du réseau bruxellois dont la jonction Nord-Midi et l'Aéroport.
- > La ligne 28 reliant Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord via les quartiers ouest de Bruxelles.





Les lignes de bus

Cinq lignes de bus viendraient compléter l'offre ferroviaire:

- Bruxelles - Ninove
- Bruxelles - Londerzeel
- Bruxelles - Haecht
- Bruxelles - Louvain
- Bruxelles - Wavre

Par ailleurs, un certain nombre de lignes verraient leur fréquence s'accroître, de et vers Bruxelles, notamment Watrloo, Braine-l'Alleud, Wavre/Overijse et Court-Saint-Etienne.

Ce serait aussi le cas pour plusieurs liaisons permettant un accès aisé aux gares RER, et pour plusieurs lignes régionales desservant Bruxelles.

Quant à l'offre de transport au coeur de la capitale, elle serait aussi renforcée par des rames de métro supplémentaires, des extensions de lignes et de nouvelles liaisons métro.

La construction d'un terminal "Bruxelles Europe" est aussi à l'étude pour répondre, entre autres, à la capacité d'accueil limitée des trains en gare de Bruxelles-Midi. Destiné à devenir un important pôle de liaisons ferroviaires nationales et internationales, ce terminal accueillerait le trafic IC/IR/RER, les trains P rapides vers Louvain/Malines et le trafic TGV. Il pourrait également être une porte d'entrée de l'aéroport, grâce aux facilités de "check-in" et au "people mover" (mode de transport spécifique assurant des liaisons fréquentes en navettes entre le terminal et l'aéroport).

➤ La mise sur rails du projet RER belge et son efficacité reposent donc sur une condition essentielle: la mise en place d'une intégration efficace des différents modes de transport.



pour que le projet RER voie le jour

La réalisation du projet RER est soumise à certaines conditions nécessaires pour une desserte optimale de Bruxelles par les transports en commun et, partant, pour l'efficacité du RER et son intérêt pour la population ainsi que la garantie d'un plan de mobilité conséquent et intégré dans et autour de Bruxelles.



Le réseau existant devrait impérativement continuer à accroître sa capacité:

- 4 voies déjà réalisées entre Bruxelles et Hal
- des travaux d'extension en cours entre Bruxelles et Louvain
- des projets d'extension de Bruxelles à Ottignies et de Bruxelles à Nivelles

La construction du Tunnel Schuman - Josaphat constitue aussi un projet prioritaire permettant de créer une capacité supplémentaire indispensable au réseau ferré bruxellois. Il permettrait des gains de temps considérables pour les relations ferroviaires entre le quartier européen, pôle d'emplois important, et les axes Malines/Hasselt, Louvain/Liège et l'aéroport.

Par ailleurs, l'utilisation conjointe de la ligne 26 et du tunnel viserait à relier le quartier européen à la majorité des grandes villes du pays, sans devoir utiliser la jonction Nord-Midi.

Des gares devraient être créées ou déplacées selon la demande. D'autres encore bénéficieraient d'un réaménagement;

Des installations complémentaires devraient être entreprises (parkings, abris-vélos, arrêts d'autobus, ...);



Légende

- RER fer
- RER bus
- Gare IC/IR
- Autre Gare SNCB
- Gare à l'étude ou à créer
- Extensions RER fer
- Lignes axiales rapides
- Lignes rapides Brabant Wallon
- Lignes de rabattement (rayon=3km)
- * Desserte bus Zaventem-Aéroport-Vilvoorde





Outre l'amélioration de l'accessibilité aux gares et l'intégration tarifaire, **l'intégration des différents modes de transports** devrait être favorisée par la mise en place de dispositifs de coordination;

Les correspondances entre ces différents moyens de transport devraient être optimisées pour favoriser la mobilité;

Des parkings de délestage devraient être implantés aux abords des gares notamment, et offrir des emplacements en suffisance;

L'attrait financier de ce service devant être primordial pour la clientèle, un système tarifaire unique devrait être appliqué: un même tarif pour tous, permettant de prendre indistinctement les divers transports proposés;

Un matériel ferroviaire spécifique devrait être mis en service pour assurer les liaisons RER. Hautement performant en matière d'accélération/décélération, il se composerait d'automotrices quadruples à double étage facilement et rapidement accessibles. 476 voitures au total sont prévues pour répondre à la demande.

167 autobus supplémentaires, dérivés du matériel existant et dotés d'un confort accru viendraient renforcer la flotte existante, tandis que de nouvelles rames de métro s'ajouteraient au parc actuel.



un projet qui doit s'assortir de mesures complémentaires

› Même s'il met en jeu une combinaison parfaite de tous les moyens de transport en commun, le projet RER ne suffit pas pour répondre à lui seul aux problèmes de mobilité qui vont croissant.

Des mesures complémentaires doivent nécessairement être mises en oeuvre pour lui conférer une efficacité optimale et pour faire de l'utilisation des transports publics un véritable réflexe, un style de vie s'aiguillant vers un quotidien plus respirable.

Parmi les dispositions qui devraient pouvoir accompagner le projet RER et le rendre plus attrayant et plus efficace, on peut citer:

- › la limitation de l'utilisation de la voiture à usage privé,
- › l'aménagement de sites propres pour les autobus,
- › la construction de parkings de dissuasion hors du centre-ville,
- › l'arrêt de la construction de parkings dans le centre,
- › l'aménagement de parkings voitures et vélos dans les gares RER,
- › des mesures fiscales attractives pour les personnes se déplaçant en transports en commun,
- › l'instauration de primes au covoiturage,
- › la limitation du trafic dans des zones protégées (résidentielles par ex.),
- › la création de zones à vitesse limitée,
- › la limitation du stationnement de longue durée,
- › une politique urbaine pour concentrer l'emploi près des gares et points d'arrêt RER, etc.



2000: l'année charnière pour le RER

➤ Des groupes de travail ont été créés au sein de chacune des sociétés de transport pour étudier les divers aspects du projet et présenter le fruit de leurs réflexions aux autorités compétentes.

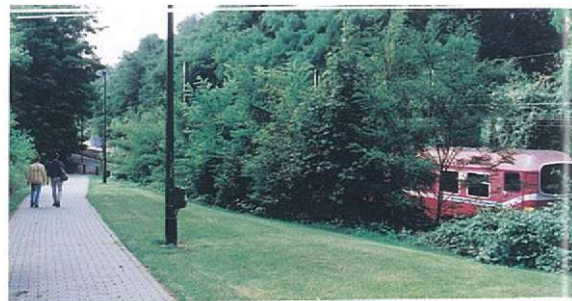
L'Etat fédéral, les Régions et les différentes sociétés de transport concernées se réunissent en effet régulièrement afin de préciser toujours davantage les grandes orientations du projet.

Toutes ces études et concertations aboutiront à un accord de coopération entre l'Etat et les Régions concernées par la mise en oeuvre du projet.

Une fois cet accord conclu, les procédures légales relatives aux études d'incidence, aux acquisitions éventuelles de bandes de terrain et aux permis de bâtir - procédures spécifiques à chaque région traversée - pourront être lancées.

Après toutes ces étapes, la réalisation du réseau RER pourra être entamée.

L'achèvement de ce projet ne se traduira pas seulement en chiffres de fréquentation du réseau. Il offrira aussi un avantage inestimable pour l'environnement et la vie quotidienne à Bruxelles et dans les régions proches.



quand le RER entrera en gare

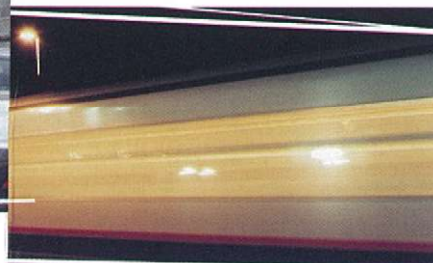
› Une fois réalisé le projet RER offrirait une desserte plus étoffée grâce à des arrêts dans toutes les gares ainsi que des correspondances IC/IR dans certaines de ces gares.

Il devrait aussi:

- › permettre des déplacements plus aisés vers et dans Bruxelles aux heures de grande affluence;
- › éviter la dispersion des activités socio-économiques hors de Bruxelles par une grande accessibilité des pôles RER;
- › diminuer le trafic de transit automobile à travers les zones résidentielles;
- › constituer une alternative crédible et efficace à l'utilisation systématique et exclusive de la voiture individuelle, et donc, par extension, contribuer à répondre efficacement aux problèmes de mobilité.

Au fur et à mesure de l'avancement du projet, la SNCB se tiendra à votre disposition pour répondre à vos questions.

N° vert: 078 15 48 05 (à tarification zonale)



Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

téléphonez au numéro vert (en Belgique):
078 15 48 05 (au tarif zonal)

Deze brochure bestaat ook in het Nederlands

www.sncb.be