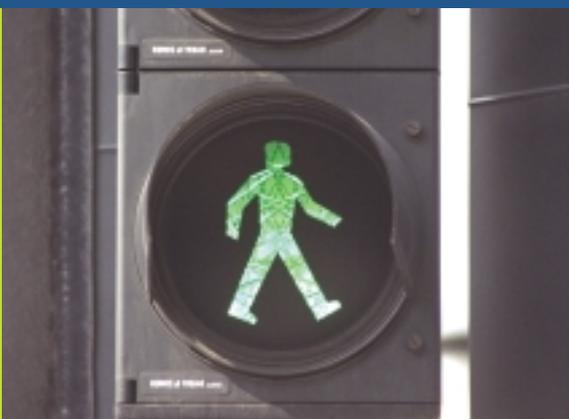


un projet RER

pour Bruxelles



www.sncb.be

rer





parce que

l'on ne se déplace plus de la même manière ...

Chaque jour, plus de 360.000 navetteurs se déplacent dans et autour de Bruxelles, tous modes de transport confondus. Par ailleurs, l'intérêt pour la voiture est sans cesse grandissant. En 2001, on comptait 4,7 millions de véhicules immatriculés en Belgique contre 753.000 au début des années 60⁽¹⁾.



engorgements routiers à Bruxelles

— niveau de saturation du réseau routier en 1991 à la pointe du matin (7h30 - 8h30)

— niveau de saturation du réseau routier estimé en 2005

source: Région de Bruxelles-Capitale



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.

Dans ce contexte de croissance, si rien n'est mis en œuvre d'ici là pour rendre les transports en commun plus attractifs, Bruxelles court à l'asphyxie.

Cependant, au milieu de cet irrespirable tableau, une bouffée d'oxygène subsiste: le projet RER (Réseau Express Régional) pour Bruxelles. Entre la fréquence élevée du métro en zone urbaine et l'attrait des trains IC ou IR pour des déplacements "longues distances", le RER offrira une solution intermédiaire répondant à la fois aux exigences de fréquence et de vitesse sur des parcours à moyenne distance.

Pour porter ce projet, un "Syndicat d'étude RER" a vu le jour en 1993 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 (la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn) ont été d'emblée associées au projet.

Depuis lors, différents groupes de travail à haut niveau ont précisé certains aspects du projet.

Sur base des travaux antérieurs, la SNCB, sous la houlette du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, a proposé en mars 2001 un schéma d'exploitation permettant d'offrir des services ambitieux dont les principaux objectifs sont les suivants:

- une fréquence de desserte minimale en heures de pointe et en semaine de 4 trains RER par sens et par heure;
- une fréquence de desserte en heures creuses et le week-end de 2 trains RER par sens et par heure;
- le maintien de tous les points d'arrêt existants et la création et/ou la réouverture de points d'arrêt supplémentaires;
- une large amplitude de desserte avec une arrivée avant 6h du matin dans un des trois pôles principaux de Bruxelles (le centre-ville via la jonction Nord-Midi, le quartier européen et l'aéroport) et un dernier départ au plus tôt entre 22 et 23h.

Dans son principe, le RER vise incontestablement une complémentarité optimale entre les différents types de transport. A cet égard, chacune des sociétés concernées est consciente que ce projet 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 et de solutions suffisamment attractives pour utiliser davantage les transports en commun.

⁽¹⁾ source Febiac

... le RER s'impose

comme une voie d'avenir

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. Cette part n'est en effet que de 20% contre 45% pour les longues distances (plus de 30 km de Bruxelles).

Face à ce constat, il était important de développer un projet qui soit une alternative crédible et efficace pour inciter à l'utilisation des transports en commun sur de courtes ou moyennes distances. Le projet RER vise en effet à absorber la croissance attendue du trafic tout en stabilisant l'usage de l'automobile compte tenu de ses conséquences pour l'environnement, spécialement en milieu urbain.

Le projet s'articule autour d'une complémentarité entre les transports par train et les autres modes de transports en commun dont les bus, tout particulièrement.



le RER: fréquence, rapidité et confort au quotidien

➤ Ce projet porte sur un ensemble de travaux d'infrastructures ferroviaires et d'acquisition de matériel roulant spécifique permettant d'offrir un meilleur service aux voyageurs. Ces investissements doivent permettre de répondre à la croissance attendue de la demande de transport dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles dans les prochaines années et visent à offrir une meilleure complémentarité avec les autres transports en commun.

Le projet RER fait partie des objectifs prioritaires du nouveau plan d'investissements 2001 – 2012 de la SNCB. Ce plan finance la totalité des investissements ferroviaires relatifs à l'infrastructure et une partie des investissements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant. Un accord de coopération entre les Régions et l'Etat fédéral est en cours de négociation pour, notamment, assurer le financement complémentaire.

Ces efforts traduisent le rôle essentiel que le chemin de fer doit jouer dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité et d'une meilleure accessibilité de Bruxelles et de ses alentours à long terme, en collaboration étroite avec les autres sociétés de transport.

La mission de la SNCB dans ce projet est de répondre de manière concrète aux objectifs fixés par le Gouvernement, à savoir augmenter de 50% l'offre ferroviaire globale (en voyageurs/km) d'ici 2010 tout en respectant les normes les plus élevées en matière de sécurité, de ponctualité et de service à la clientèle et en veillant à la qualité de notre environnement.



le RER en lignes

Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes Le RER en lignes

Le RER côté rail

Le RER se présentera sous la forme d'un réseau en étoile de 9 lignes autour de Bruxelles.

La fréquence de trafic prévue en heures de pointe est de 4 trains par heure et par sens sur les 9 lignes. Cette cadence nécessite la présence de 4 voies sur la plupart des lignes.

Deux voies sont prévues pour les trains rapides (trains IC ou IR et, sur certains axes, trains à grande vitesse) et deux autres sont destinées au trafic ferroviaire local (trains RER et trains de pointe plus lents).

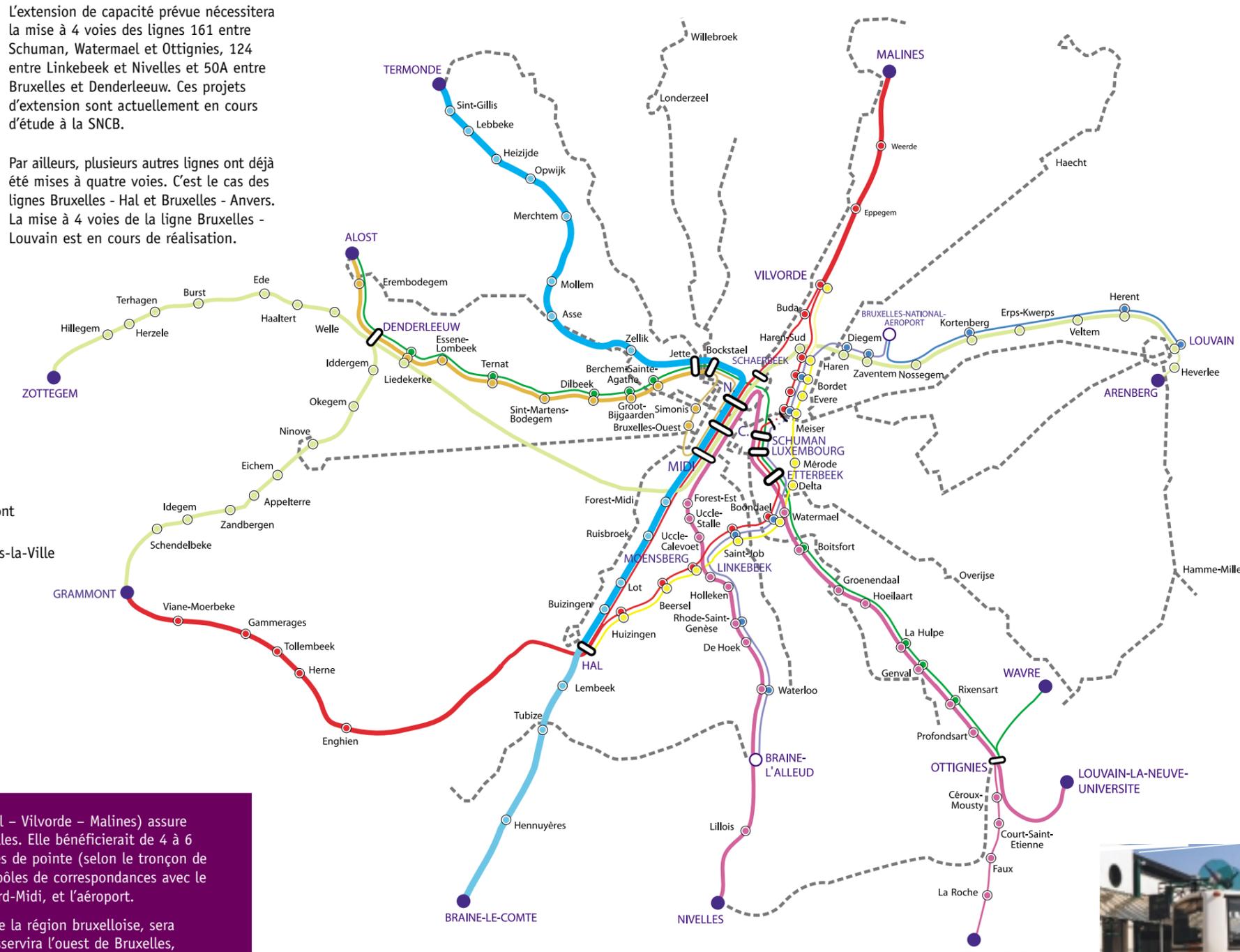
Les relations RER concerneront les 9 tronçons de ligne suivants:

- > Bruxelles - Louvain
- > Bruxelles - Denderleeuw - Zottegem / Grammont
- > Bruxelles - Nivelles
- > Bruxelles - Louvain-la-Neuve / Wavre / Villers-la-Ville
- > Bruxelles - Enghien - Grammont
- > Bruxelles - Malines
- > Bruxelles - Termonde
- > Bruxelles - Denderleeuw - Alost
- > Bruxelles - Braine-le-Comte

S'y ajoute encore une ligne de rocade Hal / Bruxelles-Schuman / Vilvorde.

L'extension de capacité prévue nécessitera la mise à 4 voies des lignes 161 entre Schuman, Watermael et Ottignies, 124 entre Linkebeek et Nivelles et 50A entre Bruxelles et Denderleeuw. Ces projets d'extension sont actuellement en cours d'étude à la SNCB.

Par ailleurs, plusieurs autres lignes ont déjà été mises à quatre voies. C'est le cas des lignes Bruxelles - Hal et Bruxelles - Anvers. La mise à 4 voies de la ligne Bruxelles - Louvain est en cours de réalisation.



— 2 trains par heure
 — 4 trains par heure
 - - - Bus RER

La ligne 26 (ligne de contournement reliant Hal - Vilvorde - Malines) assure déjà actuellement la desserte de l'est de Bruxelles. Elle bénéficierait de 4 à 6 circulations RER par heure et par sens en heures de pointe (selon le tronçon de ligne concerné) et offrirait donc de nombreux pôles de correspondances avec le reste du réseau bruxellois, dont la Jonction Nord-Midi, et l'aéroport.

La ligne 28, ligne de rocade ferroviaire ouest de la région bruxelloise, sera également exploitée par le réseau RER. Elle desservira l'ouest de Bruxelles, par la réouverture des points d'arrêts Bruxelles-Ouest et Simonis.

Le RER côté route

Les sociétés de transport par bus prennent également en main la problématique de la mobilité. 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 de bus verraient leur fréquence s'accroître entre Bruxelles et - notamment - Waterloo, Braine-l'Alleud, Overijse, Wavre et Court-Saint-Etienne.

Ce serait aussi le cas pour plusieurs liaisons permettant un accès aisé aux gares RER.

Quant à l'offre de transport au coeur de la capitale, elle serait aussi renforcée avec des rames de métro supplémentaires, des extensions de lignes de tram/bus et de nouvelles liaisons métro. La STIB adapte et rénove déjà progressivement ses arrêts de bus correspondant aux futures gares RER de la ligne 26.

Parallèlement, des initiatives régionales envisagent de renforcer les connexions entre les grandes villes régionales.

Quand on sait qu'un seul bus remplace 70 voitures, on comprend mieux les retombées de telles initiatives.

La réussite du RER passe donc aussi par la route. Une des conditions essentielles de la réussite du projet réside en effet dans l'intégration efficace du train, du tram, du bus et du métro.



les prolongements du projet RER

Les prolongements du projet RER Les prolongements du projet RER Les prolongements du projet RER

Le Terminal Bruxelles Europe

La construction d'un terminal "Bruxelles Europe" est aussi à l'étude pour résoudre, entre autres, les problèmes de capacité d'accueil limitée des trains en gare de Bruxelles-Midi et de saturation de la Jonction Nord-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 à destination et/ou en provenance des Pays-Bas et de l'Allemagne. Il pourrait également être une porte d'entrée de l'aéroport, grâce aux facilités de "check-in".

Diabolo de Zaventem

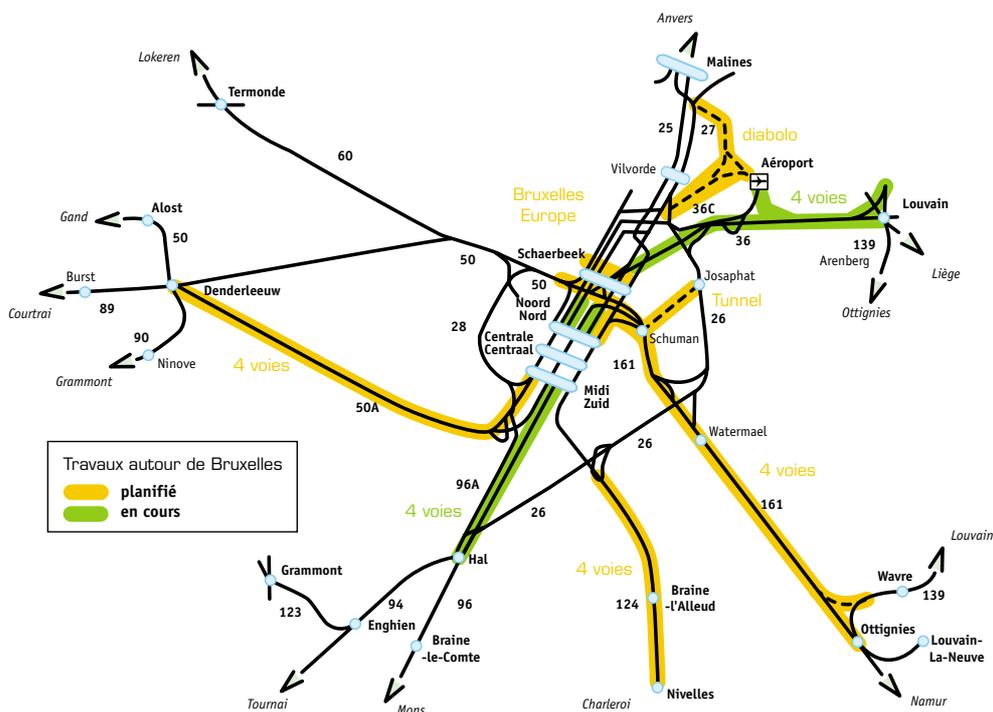
Les objectifs poursuivis par le projet RER bénéficieront aussi de la construction de raccords (se présentant sous la forme d'un diabolo) qui permettront une desserte plus aisée de l'aéroport national. Effectivement, jusqu'à présent, seul un raccordement au niveau de la ligne 36 Bruxelles-Liège permet de rejoindre l'aéroport.

Le diabolo comprend la création de courbes de raccordement avec la ligne Bruxelles-Malines-Anvers (lignes 25/27), ainsi que la construction d'une courbe donnant accès à la ligne Bruxelles-Liège en direction de Louvain (courbe de Nossegem). A terme, ces nouvelles infrastructures devraient répondre de manière mieux adaptée au flux de voyageurs de et vers l'aéroport national.

Tunnel Schuman - Josaphat

La construction du tunnel Schuman - Josaphat constitue aussi un projet prioritaire permettant de créer une capacité supplémentaire indispensable au réseau ferré bruxellois. Il permettra 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 de Bruxelles-National.

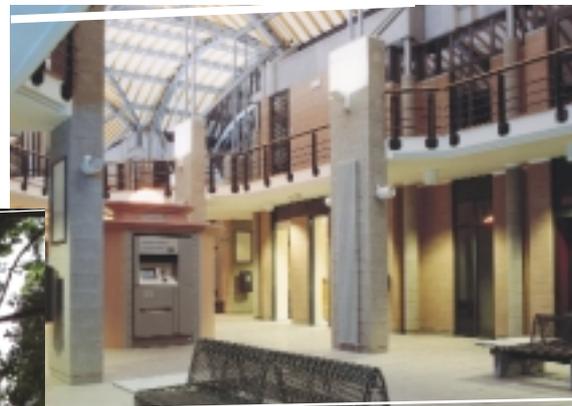
Par ailleurs, l'utilisation conjointe de la ligne de rocade (ligne 26) et du tunnel viserait à relier le quartier européen à la majorité des grandes villes du pays, sans devoir utiliser la Jonction Nord-Midi, déjà proche de la saturation.



des conditions nécessaires à la réalisation du projet RER

➤ Pour que le projet RER devienne une réalité, plusieurs conditions doivent être remplies.

- **Le réseau ferroviaire** existant doit impérativement continuer à accroître sa capacité. Cette amélioration passe par:
 - les travaux de mise à 4 voies en cours entre Bruxelles et Louvain;
 - la réalisation des projets de mise à 4 voies de Bruxelles à Ottignies, de Bruxelles à Nivelles et de Bruxelles à Denderleeuw.Relevons que des liaisons à 4 voies existent déjà entre Bruxelles et Hal et entre Bruxelles et Anvers.
 - **Des gares** devront être créées ou déplacées selon la demande. D'autres encore bénéficieront d'un réaménagement important pour accroître leur capacité et leur confort.
 - **Des installations complémentaires** devront être réalisées (abris-vélos, arrêts d'autobus, ...).
 - Outre l'amélioration de l'accessibilité aux gares et l'harmonisation tarifaire, **l'intégration des différents modes de transports** sera favorisée par la mise en place de dispositifs de coordination.
 - **Les correspondances** entre ces différents moyens de transport seront optimisées pour favoriser la mobilité.
 - **Des parkings** de délestage devront être implantés aux abords des gares et offrir des emplacements en suffisance.
 - **L'intégration tarifaire** permettra de passer indifféremment d'un moyen de transport à l'autre avec un seul billet. Les tarifs seront concurrentiels pour accroître l'attrait du RER. Le pas a déjà été franchi sur la ligne 26 où les voyageurs utilisent des billets de la STIB dans les gares SNCB. Cette mesure sera généralisée à toutes les gares SNCB bruxelloises dans le courant 2002.
 - **Un matériel** ferroviaire spécifique devra 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. 150 automotrices d'une capacité d'environ 470 places assises chacune sont prévues pour répondre à la demande.
- Des autobus supplémentaires, dérivés du matériel existant et dotés d'un confort accru viendront renforcer la flotte existante, tandis que de nouvelles rames de métro s'ajouteraient au parc actuel.



un projet qui doit s'assortir **de mesures d'accompagnement**



› 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 œuvre pour lui conférer une efficacité optimale et pour faire de l'utilisation des transports publics un véritable réflexe, un style de vie convergeant 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 :

- › des mesures dissuasives visant à décourager l'usage de la voiture à titre privé,
- › l'aménagement de sites propres pour les autobus,
- › la construction de parkings de dissuasion hors du centre-ville,
- › la limitation de la construction de parkings dans le centre,
- › l'aménagement de parkings voitures et vélos aux abords des 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.



un projet porteur d'espoir

Un projet porteur d'espoir Un projet porteur d'espoir Un projet porteur d'espoir Un projet porteur d'es

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.

Un accord de coopération entre l'Etat et les Régions sur le projet RER est actuellement en cours d'approbation.

Une fois cet accord conclu, les procédures légales relatives aux études d'incidence et aux permis de bâtir, spécifiques à chaque Région traversée, ainsi que celles relatives aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation du projet 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 accroissement des chiffres de fréquentation du réseau. Il offrira aussi un avantage inestimable pour l'environnement et la qualité de la vie quotidienne à Bruxelles et dans les régions proches.



et demain ?

› Une fois réalisé, le projet RER offrira une desserte plus étoffée grâce à des arrêts fréquents 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, souvent exclusive et systématique, 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

Vous souhaitez recevoir plus d'informations?
téléphonez au numéro vert (en Belgique): 078 15 48 05

Deze brochure bestaat ook in het Nederlands

www.sncb.be

*éditeur responsable: L. Gillieux, SNCB Communication, rue de France 85, 1060 Bruxelles -
photos: Denis Moinil, Leo Goossenaerts - impression: SNCB - conception graphique: Image Plus - janvier 2002*