

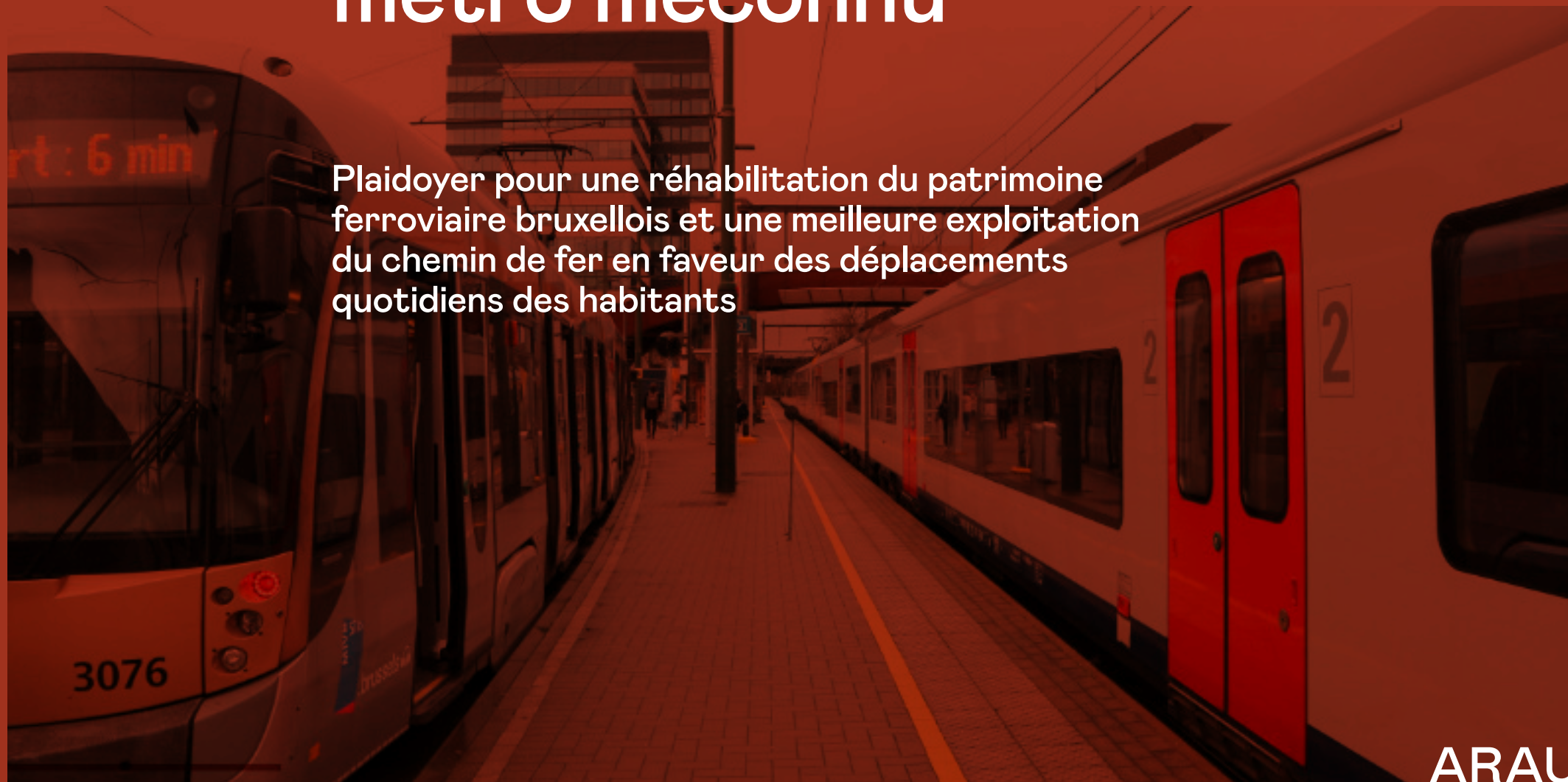


ÉTUDE DU 20 DÉCEMBRE 2023

Mobilité
Chemin de fer
Gares
Patrimoine
Accessibilité

Le train à Bruxelles, ce métro méconnu

Plaidoyer pour une réhabilitation du patrimoine ferroviaire bruxellois et une meilleure exploitation du chemin de fer en faveur des déplacements quotidiens des habitants



Introduction

Lorsqu'on se positionne en faveur de mesures contraignant l'usage de la voiture en ville (que ce soit en public, sur les réseaux sociaux, ou encore de la presse), l'argument du « manque d'alternatives » ou encore de « la charrue avant les bœufs » refait inévitablement surface. En d'autres termes, si vous défendez la taxe kilométrique, l'augmentation du coût du stationnement, la zone 30, les mailles apaisées du plan GoodMove ou la limitation du nombre d'emplacements de parking dans les projets de logements ou de bureaux, la critique la plus fréquemment convoquée avancera que l'« on ne peut pas contraindre les gens à abandonner leur voiture tant que les transports en commun sont inefficaces. »



À entendre de tels regrets, il n'existerait à l'heure actuelle aucune alternative efficace qui permettrait d'abandonner la voiture au profit des transports en commun et il faudrait donc urgemment poursuivre les investissements dans des projets de métro, lequel serait le seul mode à même de faire de Bruxelles une « vraie métropole européenne ».

L'observation des infrastructures de mobilité bruxelloises nous offre, face à ces présupposés, une réalité bien plus encourageante et optimiste ! Car Bruxelles a hérité d'un incroyable patrimoine ferroviaire et les alternatives de mobilité collective, pour une partie d'entre elles, reposent sur un patrimoine déjà existant d'infrastructures : en parallèle du réseau de la STIB (dont la composante « tram » n'a d'ailleurs cessé de se développer depuis les années 1990 : nouvelles lignes, prolongements de lignes existantes, etc.), Bruxelles compte aussi 35 gares de chemin de fer, réparties sur un réseau d'approximativement 96 km de voies. Pour un territoire de 161 km², c'est véritablement énorme ! La densité ferroviaire de la Région atteint ainsi 0,6 km de voie par km², et est 5x plus importante que celle de la Belgique¹ : une véritable spécificité du paysage urbain bruxellois !

Les sceptiques répondront qu'ils veulent bien prendre le train, mais seulement une fois que le fameux RER (dont la réalisation serait, pour certains, la condition *sine qua non* pour prendre la moindre mesure à l'encontre de l'automobile...) sera mis en service. Ici aussi, il est possible de répondre : le RER (terme dont il faudrait, pour plus de clarté, se débarrasser) est déjà partiellement en place. Certes, pas sous le nom de RER, mais plutôt de réseau S ; certes, la promesse des 4 trains par heure et par sens dans chaque gare est encore loin d'être atteinte ; certes, certains tronçons attendent toujours leur mise à quatre voies ; mais il n'empêche que depuis le lancement de l'offre S, en 2015, l'offre n'a eu de cesse que de s'étoffer², via l'ouverture de nouvelles gares ou l'augmentation des fréquences sur certaines lignes. En 2021, le lancement des offres BRUPASS et BRUPASS XL a été un pas de plus vers l'intégration tarifaire, souhaitée à Bruxelles depuis des décennies. Et cela a déjà payé : entre 2015 et 2018, la fréquentation de ces trains S a augmenté de 44%³.

Malheureusement, cette offre de transport en commun est sous-exploitée pour les trajets intrarégionaux : pour un jour moyen, le train ne représente que 1,6 % des déplacements des Bruxellois (chiffres de 2021-2022)⁴. Il est vrai qu'en Belgique, historiquement, le train est plutôt un moyen de transport interurbain, permettant aux navetteurs de rejoindre leur lieu de travail ou d'enseignement. Il n'a jamais été conçu comme un moyen de transport intra-urbain, et n'est pas perçu comme tel par la majorité des Bruxellois, comme l'indiquait une députée en janvier 2022 :

À Bruxelles, très peu d'usagers du réseau STIB semblent connaître le réseau S. Son utilisation est très faible. Le réseau S n'est pas toujours vu comme un moyen de transport interurbain. Selon les passagers, le rôle du train se cantonne aux trajets des navetteurs entre le domicile et le lieu de travail. Il n'est pas considéré comme une offre complémentaire de mobilité au sein de Bruxelles⁵.

Mais au vu de la congestion automobile dans Bruxelles, et face à certains projets pharaoniques dont l'impact sur le report modal est plus qu'incertain (on pense notamment au métro 3), le train a, selon l'ARAU (mais aussi selon d'autres associations, chercheurs et politiques bruxellois) un rôle clé à jouer dans la mobilité de demain. Pour les déplacements intrarégionaux, le très dense réseau ferroviaire bruxellois (et ses gares) peut et doit être considéré, mis en valeur et utilisé comme un réel complément au réseau de métro. Un complément de taille, quand on sait que le réseau de métro compte (à peine) 40 km de voies et 59 stations⁶.

L'intérêt du le train comme moyen de transport intra-urbain tient à plusieurs facteurs, notamment :

- Sa capacité de transport est très importante ;
- Il offre des temps de parcours imbattable pour certaines destinations ;
- Son tracé est toujours en site propre (comme le métro, mais contrairement aux trams et aux bus) et il n'est donc jamais soumis aux aléas de la congestion ;
- Les gares sont réparties à travers toute la Région, y compris dans les zones parfois délaissées par les métros et les trams chrono de la STIB ;

— Et surtout, ses infrastructures sont, pour la plupart, déjà construites (il faut « juste » y faire « rouler des trains ») !

Dès lors que l'on connaît les énormes potentialités du train pour les trajets intrarégionaux, comment expliquer une part modale si faible (1,6% des déplacements) ? Pourquoi ce désintérêt ? Et comment susciter une plus grande utilisation du train auprès des Bruxellois ?

Pour répondre à ces questions, cette étude reviendra d'abord sur l'histoire et les logiques du développement ferroviaire belge et bruxellois, lesquelles ont conditionné la manière dont, aujourd'hui, les déplacements en trains sont considérés et pratiqués. Dans ce cadre, nous aborderons notamment la chronologie du projet RER ainsi que son volet ferroviaire, le train S. Dans une seconde partie, il s'agira de mettre en avant les potentialités des lignes ferroviaires pour les déplacements des Bruxellois. En parcourant les déclarations de politique gouvernementale et les plans régionaux de mobilité, nous verrons aussi comment, face au projet RER, la Région bruxelloise tente de tirer son épingle du jeu pour faire du train un vrai mode de transport intrarégional. En troisième partie, l'étude s'attachera à expliquer le « désintérêt » des Bruxellois pour les déplacements en train au quotidien. Enfin, face à ces constats, la dernière partie développera 22 propositions susceptibles d'augmenter la part modale du train à Bruxelles : dans l'attente de la finalisation de l'offre RER, l'idée est ici de « faire mieux » avec ce qu'on a, en proposant de petites interventions ciblées.

1. Laquelle possède déjà la deuxième plus importante densité ferroviaire de l'Union européenne, derrière la République Tchèque. Voir Kevin LEBRUN, Michel HUBERT, Frédéric DOBRUSZKES et Philippe HUYNEN, *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°1 : L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Bruxelles-Mobilité, 2012, p. 51, [-> Lien](#)
2. L'offre de trains S augmente approximativement de 5% par an depuis son lancement en 2015 (*Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de la mobilité, chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière - Compte rendu intégral des interpellations et des questions, 18.01.2022, p. 3, -> Lien*
3. Mathilde RIDOLE, *Gros succès pour l'offre S de la SNCB*, dans *L'Echo*, 28.03.2019, [-> Lien](#).
4. *Enquête sur les Comportements de Déplacement n°6*, Région Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Mobilité, 2023, p. 5 [-> Lien](#)
5. *Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission de la mobilité, chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière - Compte rendu intégral des interpellations et des questions, 18.01.2022, op. cit.*
6. 62 km et 69 stations, si on compte aussi le pré-métro et ses arrêts souterrains.

I. Rétroactes

I.1. Le développement ferroviaire belge et bruxellois

I.1.A. Des lignes

Le 5 mai 1835, trois convois ferroviaires font l'aller-retour entre la capitale et Malines, au départ de la gare de l'Allée Verte : aujourd'hui disparue, c'est la toute première gare bruxelloise. C'est le tout premier voyage en chemin de fer dans notre pays, mais également en Europe continentale !

À partir de cette date, le chemin de fer ne cessera de se développer sur le territoire belge, et notamment à Bruxelles. Initialement toutefois, c'est la ville de Malines qui doit devenir la plaque tournante du réseau. Mais avec le développement du trafic des voyageurs, la capitale finit par lui ravir ce rôle. On assiste alors à une multiplication des



La gare de l'Allée verte. Source : Gares belges.net (-> [Lien](#))

lignes et des gares. Le réseau ferroviaire belge sera même un temps le plus dense d'Europe continentale (le réseau britannique est encore devant).

Les discussions sur la construction du réseau ferré belge interviennent peu après l'indépendance et se concrétisent le 1er mai 1834, lorsqu'est promulguée une loi ordonnant l'établissement d'un système de chemins de fer. Cette loi prévoit de faire de Malines la plaque tournante du réseau, au départ de laquelle sont prévues les principales lignes, vers Gand et Bruges, Anvers, Liège, Mons, etc. Dès 1839, le réseau compte déjà 309 km de voies en exploitation.

Le réseau ferroviaire belge est d'abord conçu dans une optique de transport de marchandises, d'où le choix de Malines comme plaque tournante⁷, et la desserte prioritaire des grands pôles commerciaux et industriels. Le chemin de fer doit contribuer au développement de l'industrie du nouveau pays et, à ce titre, est fortement soutenu par les dirigeants, souvent proches (ou faisant partie) de la bourgeoisie industrielle et commerçante. C'est un vrai projet national !

Dès lors que le transport de voyageurs s'intensifie, c'est Bruxelles qui devient le centre du réseau, et c'est au départ de la capitale que sont prévues les lignes suivantes. Dans un premier temps, toutes ces lignes aboutissent à des gares terminus (gare du Midi, gare du Nord, gare du Luxembourg, etc.) : la jonction Nord-Midi, en effet, ne sera achevée qu'au milieu du 20e siècle. Il est toutefois rapidement prévu de relier ces gares entre elles, mais au moyen de lignes de ceinture concentriques, telles la ligne de ceinture est (1855, entre les gares du Nord et du Luxembourg, actuel tronçon de la ligne 161), ouest (1871, entre les gares du midi et du nord, actuelle ligne 28) puis, plus tardivement, une seconde ceinture est (1903-1930, entre Hal et Schaerbeek, actuelle ligne 26). Ce sont ces lignes de ceinture, additionnées aux « grandes lignes » radiales, qui assoient la grande densité ferroviaire bruxelloise.

Sur ces lignes de ceinture, mais aussi sur ces grandes lignes, toute une série de gares voient peu à peu le jour et s'ajoutent aux grandes gares terminus. Si certaines sont ouvertes pour répondre aux besoins de l'industrie (correspondance avec un axe routier ou une voie d'eau, desserte d'une entreprise, acheminement de la main d'oeuvre, etc.).

Dans un contexte de hausse démographique et donc d'urbanisation des faubourgs, d'autres gares sont ouvertes dans l'espoir de « développer » certaines parties encore rurales des communes bruxelloises. La gare est en effet vue comme une nouvelle centralité, un « pôle » de développement pour la création d'un nouveau quartier, en suscitant, dans ses environs directs, l'implantation d'équipements, de fabriques, commerces et habitat. Exiger l'ouverture d'une gare sur leur territoire est aussi, pour les édiles communaux, une manière d'offrir aux habitants une « compensation » face aux effets négatifs de la voie ferrée qui traverse la commune (nuisances sonores, vibratoires, visuelles, olfactives, danger, fracture dans le paysage, morcellement des propriétés, entrave du réseau routier, etc.).

I.1.B. ... et 35 gares⁸

La *gare de l'Allée verte* est donc la première gare bruxelloise ; aujourd'hui disparue, elle est ouverte en 1835 et voit s'élancer les trois premiers convois ferroviaires sur le territoire belge.

Par la suite, le réseau belge (et bruxellois) n'aura de cesse de se développer :

En **1840**, dans le cadre de la création d'une ligne vers Braine-le-Comte, Mons et la France (actuelle ligne 96), l'ancêtre de la gare du Midi, appelée alors « *gare des Bogards* » est bâtie provisoirement, à l'emplacement de l'actuelle place Rouppe. Sur cette ligne est ouverte la gare de **Forest-Midi** (1840). En 1864, la gare des Bogards est remplacée par une gare plus grande, implantée à Saint-Gilles (c'est la *seconde gare du Midi*, disparue également). La gare des Bogards est démolie au profit de la place, et l'assiette des anciennes voies devient l'avenue de Stalingrad, dénommée alors « avenue du Midi ».

La gare de l'Allée Verte se révèle elle aussi trop exiguë et l'État acquiert des terrains en contrebas du Jardin Botanique pour la création de la première *gare du Nord*, construite entre 1846 et 1862 (démolie en 1955, elle se situait place Rogier). Sur la ligne reliant cette nouvelle gare à Malines et Anvers (actuelle ligne 25) est ouverte la gare de **Schaerbeek** (1864). Quant à la gare de l'Allée Verte, elle devient alors une gare de marchandises et d'ouvriers navetteurs.

En **1854**, une nouvelle ligne est inaugurée entre Bruxelles et La Hulpe, avant d'être prolongée vers Namur et Luxembourg (actuelle ligne 161). La **gare du Luxembourg** est achevée en 1855. Sur cette ligne sont ouvertes les gares suivantes :

- **Germoir** (2015)
- **Etterbeek** (1880)
- **Watermael** (1860)
- **Boitsfort** (1854)
- *Halte de la Forêt de Soignes* (1888-1914)

En **1855**, cette ligne est reliée à la gare du Nord, via un court tronçon établi à travers les communes de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek. Celui-ci porte le nom de « chemin de fer de ceinture » ou « de raccordement » et voit s'ouvrir les haltes suivantes :

- *Rue de la Loi* (1865-1923), correspond approximativement à l'actuelle gare de **Bruxelles-Schuman** (ouverte en 1969 pour créer une correspondance avec le métro)
- *Saint-Josse-ten-Noode* (1865-1921)
- *Rue Rogier* (1865-1920)
- *Josaphat* (1865-1884), à ne pas confondre avec la gare de marchandise de Schaerbeek-Josaphat, actuellement à l'état de friche
- *Rue Royale Sainte-Marie* (1885-1915)
- *Rue des Palais* (1869-1903)

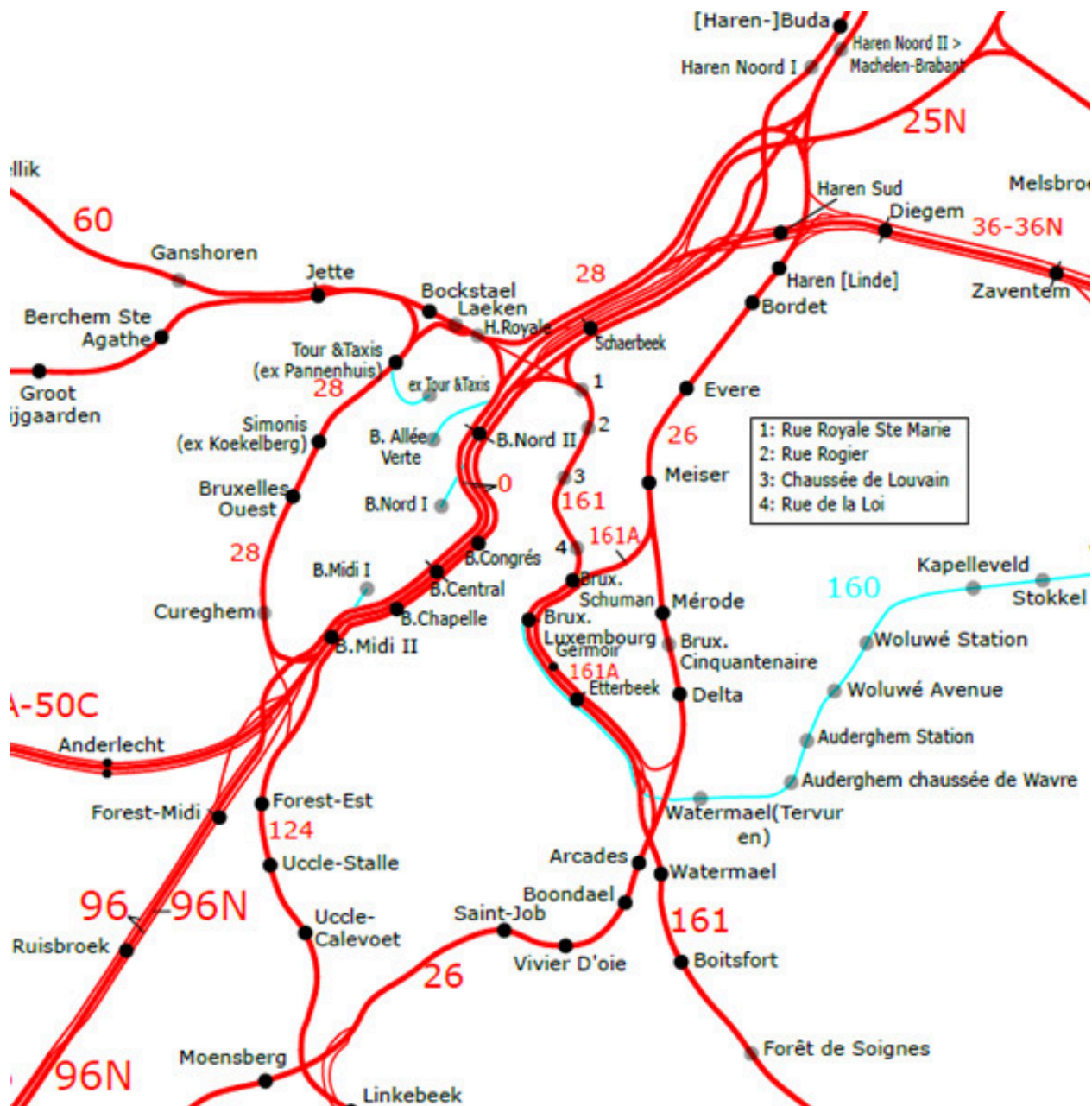
En **1856** est inaugurée la ligne vers Denderleeuw (actuelle ligne 50), destinée à être prolongée vers Gand. Sont alors ouvertes les gares suivantes :

- *Halte Royale* (1877-2001)
- *Laeken* (1872-1982)
- **Bockstael** (1982)
- **Jette** (1858)
- *Ganshoren* (1895-1856)
- **Berchem-Sainte-Agathe** (1864)

En **1866** est inaugurée la ligne reliant la gare du Nord à Louvain (actuelle ligne 36), prolongée par la suite vers Liège. Sur son tracé est ouverte la gare de **Haren-Sud** (1887).

7. Le développement de ce nouveau mode pour le transport de marchandises est notamment motivé par le fait que la Hollande, qui maîtrise l'embouchure de l'Escaut, est capable de bloquer tout transport maritime de et vers le port d'Anvers. Rappelons que la Hollande ne reconnaît l'indépendance belge qu'en 1839 !

8. Nous avons aussi volontairement omis les gares dédiées au trafic des marchandises ou à la formation des convois, qui étaient pourtant nombreuses à Bruxelles (Schaerbeek-Josaphat, Schaerbeek-Formation, Petite-Île, Gare Maritime, etc.). En outre, les dates indiquées correspondent à la mise en service des gares, mais pas forcément à la construction des bâtiments. À titre d'exemple, la halte de Watermael ouvre en 1860 mais le bâtiment que l'on connaît aujourd'hui n'a été construit qu'en 1884. En outre, les gares indiquées en italique sont les gares qui, aujourd'hui, n'existent plus.



Extension maximale du réseau ferroviaire en Belgique (extrait). Source : Gares belges.be (-> Lien)

Très vite, la nécessité de raccorder entre elles les gares du Nord et du Midi se fait sentir : dès **1841**, la station des Bogards est reliée à celle de l'Allée verte par une voie unique sur les boulevards extérieurs (boulevards du Midi, d'Anderlecht et d'Anvers), réservée au transport des marchandises. La multiplication des accidents sur cet axe contraint l'État à construire une nouvelle ligne, plus à l'ouest, à travers les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht. Cette ligne de « ceinture ouest » est inaugurée en **1871** (actuelle ligne 28). Sont ouvertes sur cette ligne les gares suivantes :

- **Cureghem** (1872-1984)
- **Bruxelles-Ouest** (1872-1984), rouverte sous le nom de **Gare de l'Ouest** (2009)
- **Koekelberg** (1871 - 1923), rouverte sous le nom de **Simonis** (2009)
- **Bruxelles Nord-Ouest** (1883-1984), rouverte sous le nom de **Pannenhuis** (2015), rebaptisée **Tour et Taxis**.

En **1873**, le premier tronçon de la ligne destinée à relier Bruxelles-Midi et Charleroi est inauguré (actuelle ligne 124). Sont ouvertes sur cette ligne les gares suivantes :

- **Forest-Est** (1873)
- **Uccle Stalle** (1873)
- **Uccle Calevoet** (1873)

En **1881-1882** est ouverte une nouvelle ligne de chemin de fer (ligne 160) destinée à relier Bruxelles-Luxembourg et Tervuren. Totalement désaffectée aujourd'hui (et reconvertie en promenade verte), elle comptait plusieurs gares :

- **Auderghem** (1881-1959)
- **Woluwe-Avenue** (1897-1959)
- **Woluwe-Village** (1882-1959)
- **Kapelleveld** (1926-1959)
- **Stockel** (1883-1959)

Dès **1894** est décrétée la construction d'une nouvelle ligne de ceinture, destinée à soulager le réseau bruxellois d'une partie de l'important trafic de marchandises qui transite par la capitale : la ligne prend le n°26, doit relier Hal à la gare de formation de Schaerbeek et est



La gare d'Uccle-Stalle. Source : Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale (-> [lien](#))

mise en service entre **1926 et 1930**. La ligne étant destinée en premier lieu au trafic des marchandises, l'ouverture de haltes pour voyageurs intervient tardivement :

- **Haren** (1978)
- **Bordet** (1976)
- **Evere** (1976)
- **Meiser** (1976)
- **Merode** (1976)
- **Delta** (1980)
- **Arcades** (2016)
- **Boondael** (1973)
- **Vivier d'Oies** (2007)
- **Saint-Job** (1973)
- **Moensberg** (1973)

Dans l'**Entre-Deux-Guerres**, la SNCB inaugure une nouvelle ligne destinée à relier Bruxelles à Gand sans arrêt intermédiaire, afin de soulager la ligne 50. C'est la ligne 50C. Depuis, une gare a été inaugurée sur ce tronçon, celle d'**Anderlecht** (2020).



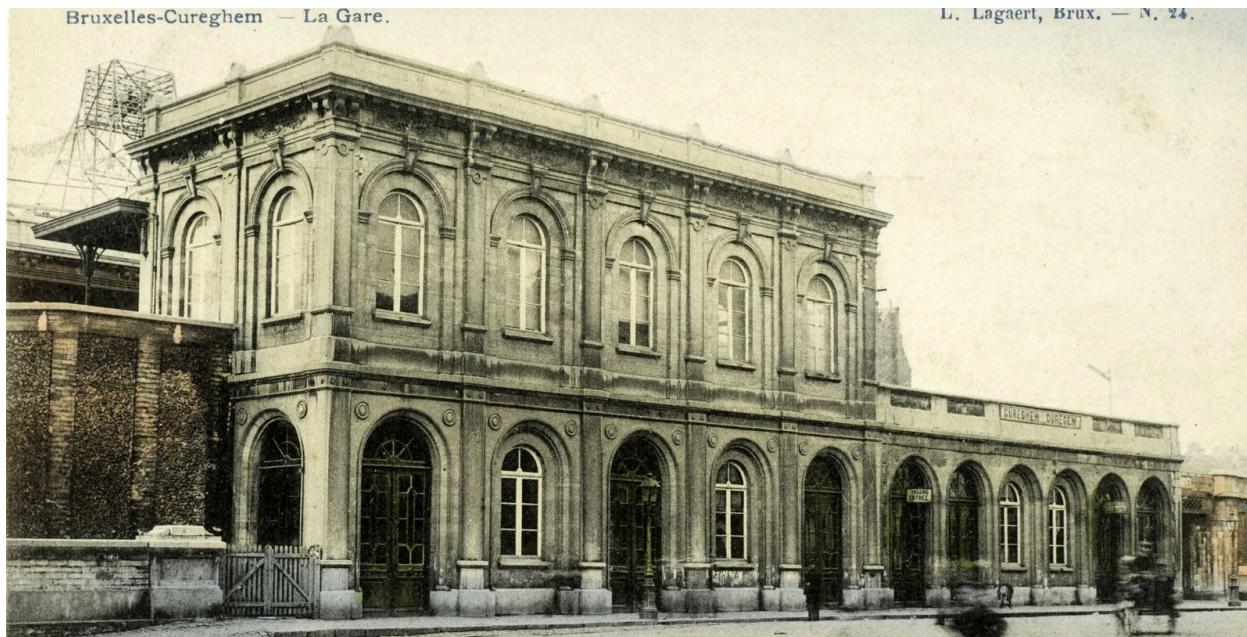
La gare de Bordet, sur la ligne 26. Source © ARAU

Enfin, on mentionnera également l'inauguration, en **1952**, de la célèbre jonction Nord-Midi. Entreprise ferroviaire de longue haleine, imaginée dès le milieu du 19^e siècle, décidée en 1902, elle mettra de 50 ans à se réaliser. Outre un saccage urbanistique du centre-ville, elle donnera naissance à trois nouvelles gares...

- **Bruxelles-Congrès** (1952)
- **Bruxelles-Central** (1952)
- **Bruxelles-Chapelle** (1952)

... et provoquera la destruction et le déplacement des gares du Nord et du Midi. La **gare du Nord** quitte ainsi la place Rogier. Quant à la **gare du Midi**, elle est déplacée plus au Sud ; ses bâtiments sont inaugurés en 1949. Elle connaîtra encore des transformations avec l'arrivée des trains à grande vitesse.

A l'heure actuelle, la Région de Bruxelles-Capitale compte donc 35 gares. Si de nombreuses autres gares ont été rayées de la carte (bien que certains bâtiments existent toujours et ont été réaffectés – Saint-Josse-ten-Noode, notamment), il faut aussi noter, depuis le début des années 2000, la réouverture de nombreuses haltes (sur la ligne 28,



La gare de Cureghem, aujourd'hui démolie. Source : Inventaire du Patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale ([-> Lien](#))

par exemple, en lien avec le projet RER. Rappelons également que, toujours dans ce cadre, de nouvelles gares pourraient voir le jour.

1.1.C. Des trains pour qui ?

De manière générale, le développement du réseau ferroviaire belge (ce compris la disposition des lignes, la répartition des gares et l'organisation du service) a surtout été pensé, d'une part, pour le transport de marchandises (c'est la raison première de sa création) et, d'autre part, pour les déplacements domicile-travail.

Ce phénomène de « navette » se développe dès la 2e moitié du 19e siècle, à l'heure où les industriels craignent le regroupement des ouvriers autour des usines (et la circulation des idées révolutionnaires). La densité du réseau ferroviaire, couplée dès les années 1860 à l'instauration d'un abonnement de chemin de fer bon-marché et à des lois qui favorisent l'accès à la petite propriété à la campagne permettent d'éviter la concentration des travailleurs dans les pôles urbains et

industriels⁹. À Bruxelles, plusieurs gares sont ouvertes, dont l'unique objet est d'accueillir, puis de réexpédier chez eux les ouvriers de la province : on peut citer les gares de Bruxelles-Ouest, Cureghem (aujourd'hui désaffectée), Haren-Sud, Forest-Midi, etc.

Par la suite, Bruxelles ne joue plus le rôle industriel qu'elle endossait jusque dans les années 1950 ; son économie se tourne vers le secteur tertiaire, et la masse des navetteurs est de plus en plus constituée d'employés et de fonctionnaires ; les pôles d'attraction évoluent et les flots de navetteurs débarquent désormais dans les gares de la toute récente Jonction Nord-Midi, ainsi que dans celles du Quartier européen, qui desservent les quartiers de bureaux de la capitale. La tendance à la périurbanisation de l'habitat se poursuit, favorisée notamment la loi de Taeye (1948), qui encourage l'acquisition de la propriété pour les classes moyennes inférieures.

Dans les années 70, lorsque la chute drastique du nombre de voyageurs (et donc des recettes) et la crise économique obligent la SNCB à adapter son offre de transport, les arbitrages favorisent encore les trajets de navette depuis la Flandre et la Wallonie, au détriment autres usages (notamment intra-bruxellois) : entré en vigueur en 1984, le **Plan IC/IR** répond à cette logique. Entre autres mesures, il simplifie les horaires : le cadencement varie dès lors d'un train toutes les 4 heures (le weekend, sur les lignes les moins fréquentées) à un train toutes les demi-heures, sur les radiales reliant Bruxelles aux principales villes du pays, en semaine. Sur ces radiales s'ajoutent encore les « relations d'heures de pointes » (trains P) desservant les principaux bassins d'emploi. D'autre part, lignes et les gares les moins fréquentées sont fermées : 137 km de voies et 238 petites stations sont ainsi rayés de la carte ; à Bruxelles, le plan entraîne notamment la fermeture des gares de Cureghem, Bruxelles-Ouest, Koekelberg, Pannenhuis ou Laeken, et la ligne 28 est alors dédiée uniquement au trafic des trains de marchandises (voir *supra*, p. 5)... et ce alors même que les gares de Bruxelles-Ouest, Simonis et Pannenhuis venaient d'être adaptées pour proposer des correspondances avec le métro !

Les effets du plan étant mitigés, en 1988, d'autres lignes et gares sont encore supprimées. Il faut attendre l'adaptation du plan (et une augmentation de l'offre) en 1998 pour voir la fréquentation du réseau augmenter à nouveau.

9. Concernant l'instauration de l'abonnement ouvrier, *La volonté était d'assurer à la classe ouvrière un logement bon marché, autorisant donc de bas salaires, et de favoriser le recrutement par les industriels d'une main-d'œuvre rurale, moins chère et moins revendicatrice que la main-d'œuvre urbaine, dont on se méfiait aussi de la concentration. [...] Il s'agit d'éviter les dangers politiques et la laïcisation de l'électorat [...] que pourraient entraîner de fortes concentrations ouvrières urbaines, de maintenir les populations sous le contrôle des curés locaux, et de conserver un attachement à la terre qui pouvait limiter les impacts négatifs de périodes de chômage industriel* (Voir Christian VANDERMOTTEN, *La navette de travail vers Bruxelles. D'une méfiance politique envers les villes à la problématique métropolitaine contemporaine, dans Les gares, le train et la ville : impact des infrastructures ferroviaires sur la ville habitée - actes de la 43e Ecole urbaine de l'ARAU, Bruxelles, ARAU, 2012, p. 57-64, ici p. 61-62, -> [Lien](#).*

IC, IR, L, P ?

Pour information, c'est au plan IC/IR de 1984 que l'on doit les acronymes IC, IR, L, P, qui différencient les types de relations ferroviaires et sont, pour certaines, encore couramment utilisées aujourd'hui :

- Les trains IC ou « InterCity » relient les grandes villes belges, entre lesquelles ils marquent peu d'arrêts. On parle aussi de trains « directs » ;
- Les trains IR ou « InterRegio » marquent plus d'arrêts et relient des villes de taille moyenne. On parle aussi de trains « semi-directs ».
- Les trains L ou « locaux » L marquent des arrêts dans toutes les gares des lignes empruntées. On parle aussi de trains « omnibus ». Aujourd'hui, autour de Bruxelles et de certaines villes, on parle plutôt de trains S pour « suburbains » (voir *infra*, p. 17-18).
- Les trains P sont les trains d'heure de pointe et renforcent les autres services lors de plages horaires bien déterminées. Le nombre d'arrêts marqués varie en fonction des lignes et des horaires.

À noter que depuis 2014, les trains IC et IR ont fusionné et sont désignés par l'acronyme IC. En effet, certains de trains ont une fréquence d'arrêt qui varie en fonction du tronçon parcouru : sans grande surprise, les arrêts sont plus fréquents au début du parcours (afin de « récupérer » les voyageurs au plus proche de chez eux et de leur éviter une correspondance) puis très limités à proximité des grands centres urbains (afin de gagner le plus rapidement possible ces derniers), où seules les principales gares sont desservies (à Bruxelles, les gares de la Jonction Nord-Midi et du Quartier Européen). Une configuration à nouveau favorable aux navetteurs flamands et wallons, mais qui n'encourage pas l'usage du train pour les déplacements intra-bruxellois.

En conclusion, la lecture des lignes ci-dessus démontre qu'en Belgique, le train n'a jamais réellement été conçu comme un moyen de déplacement au sein des villes, alors même que les tissus urbains ont fortement été bouleversés par les infrastructures ferroviaires : les évolutions de l'offre et l'organisation du service ont principalement favorisé les déplacements interurbains et interrégionaux, principalement pour les



Par exemple, ce train IC1706, au départ de Quiévrain, s'arrête dans toutes les gares jusqu'à atteindre Mons ; après cette gare, il ne s'arrête plus que dans quelques villes de moyenne importance avant de gagner Bruxelles, où il dessert uniquement les gares de la Jonction Nord-Midi.

navetteurs. Cet état de fait peut aussi expliquer le désintérêt et la faible fréquentation des petites gares : en 2010 par exemple, les chiffres des montées et descentes des voyageurs dans les gares montrent que les plus fréquentées sont celles situées à côté des principaux pôles d'emploi et d'éducation : les trois gares principales de la Jonction Nord-Midi (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord) totalisent plus de 80% des montées-descentes en Région bruxelloise. Si on y ajoute les deux gares du Quartier européen (Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman), ainsi que celle d'Etterbeek (qui dessert un important pôle universitaire), ce chiffre monte à 93 % ! Les 7 autres % étant répartis entre les autres gares¹⁰.

10. Le chiffre date de 2010, lorsque la Région comptait 31 gares. Entre-temps, quatre autres gares ont été (r)ouvertes (Pannenhuis / Tour et Taxis, Germoir, Anderlecht, Arcades). Voir *Pourquoi il n'y a pas plus de gens qui utilisent le transport public, même si son usage a beaucoup augmenté ?*, sur *Bruxelles-Mobilité*, p. 5 -> [Lien](#)

→ De manière générale, le réseau ferré bruxellois est utilisé de manière très inégale, tant spatialement (concentration des trains sur la jonction Nord-Midi), temporellement (heures de pointe vs. heures creuses et week-end), qu'en termes de provenance des usagers (peu de Bruxellois en comparaison avec les résidents des autres régions).

Dans la même logique, la faible desserte des petites gares bruxelloises, et fatalement leur sous-utilisation par les usagers, traduit la logique commerciale de la SNCB, pour qui le train est un moyen de déplacement interurbain et interrégional : ainsi, s'il convient de « ramasser » les voyageurs en début de parcours et dans les villes de taille moyenne, une fois entrés dans les agglomérations, seules les « grandes gares » sont desservies afin de garantir la vitesse commerciale des trains. Pour le dire autrement, la SNCB ne voit pas l'intérêt, pour un train venant de Arlon et Namur, de desservir les gares de Boitsfort, Watermael ou Etterbeek une fois entré dans Bruxelles.

I.2. Du RER au réseau S

Le projet de RER bruxellois répond lui aussi à ces logiques, même si nous verrons que, dans le cadre de son développement, certains acteurs (la Région, pour ne pas la citer) tentent de tirer leur épingle du jeu pour faire du train un mode de déplacement intrarégional. Mais la manière dont le projet est pensé en premier lieu révèle à nouveau à quel point le train est conçu comme un mode de navette, et non pas un moyen de transport intra-urbain.

Avant tout développement, quelques rappels (histoire de démonter certaines idées reçues) :

— **Le RER n'est pas un projet strictement ferroviaire, mais un projet de mobilité global** visant le développement et l'intégration des offres de transports en commun dans un rayon de 30km autour de Bruxelles (la « Zone RER »), dans le but de favoriser l'utilisation de ces transports et l'intermodalité. Ce projet RER comprend de fait un volet ferroviaire, mais qui n'est qu'une composante du projet global ;

— Le volet ferroviaire du RER existe déjà : il s'agit de **l'offre des trains S**, lancée en 2015. Certes, cette offre n'est pas encore complète (peu de relations offrent déjà 4 trains par heure et par sens), mais elle s'élargit au fil des années et des plans d'exploitation définis par la SNCB.

I.2.A. La ligne 26, embryon du RER

La ligne 26 est envisagée dès les années 1890 : elle doit permettre de soulager le réseau bruxellois d'une partie de l'important trafic de marchandises qui transite par la capitale, via les lignes 28 et 161 principalement (la jonction Nord-Midi n'existe pas encore). Dénommée « seconde ceinture est », elle doit relier Hal à la gare de formation de Schaerbeek, via Beersel, Uccle, Ixelles, Watermael, Auderghem, Etterbeek, Schaerbeek. Son tracé est fixé en 1903 ; le tronçon Etterbeek-Haren est mis en service en 1926 (sans compter une ouverture partielle d'un tronçon pour desservir l'exposition universelle de 1910, qui prend place sur le plateau du Solbosch), tandis que le tronçon sud, vers Hal, est inauguré en 1930. Quant au raccordement entre Schaerbeek et Diegem, il est mis en service dès 1908.

La ligne étant destinée en premier lieu au trafic des marchandises et au transit des trains de voyageurs (parfois vides), l'ouverture de haltes sur son tracé intervient assez tardivement : c'est seulement dans les années 1970 qu'une série de points d'arrêts sont inaugurés (voir supra). En effet, dans le contexte des réflexions autour de l'élaboration du Plan de Secteur (1968), le service de la Promotion des Transports urbains (PTU) met à l'étude l'élaboration d'un réseau de RER, dans l'idée d'offrir une solution de mobilité afin de diminuer l'usage de la voiture individuelle, responsable d'importants problèmes de congestion. Dans ce cadre, et avant même le vote du projet RER en tant que tel, dès 1972, la ligne 26 est choisie comme « ligne-pilote », le long de laquelle une série de haltes sont prévues : les premières sont ouvertes dès 1973 (Boondael, Saint-Job, etc.), dans l'idée que le train devienne « un moyen de transport attrayant dans l'agglomération »¹¹ ;

En prenant cette décision, de commun accord avec le Ministère, la Société [SNCB] désire assumer une plus grosse part dans les transports en commun de la région bruxelloise, afin de promouvoir la

11. D. DEMONIE, *Un nouveau service régional « voyageurs » Vilvorde – Etterbeek*, dans *Le Rail*, octobre 1976, -> [Lien](#)

complémentarité des différents modes de transport en commun. Cette décision fut aussi influencée par l'implantation de nouvelles entreprises en dehors du centre de Bruxelles¹².

On planifie également les correspondances entre train et métro, dont les travaux sont alors en cours : ainsi, les travaux de construction de la gare de Mérode se font en même temps que ceux de la station de métro. La gare ouvre en 1976 :

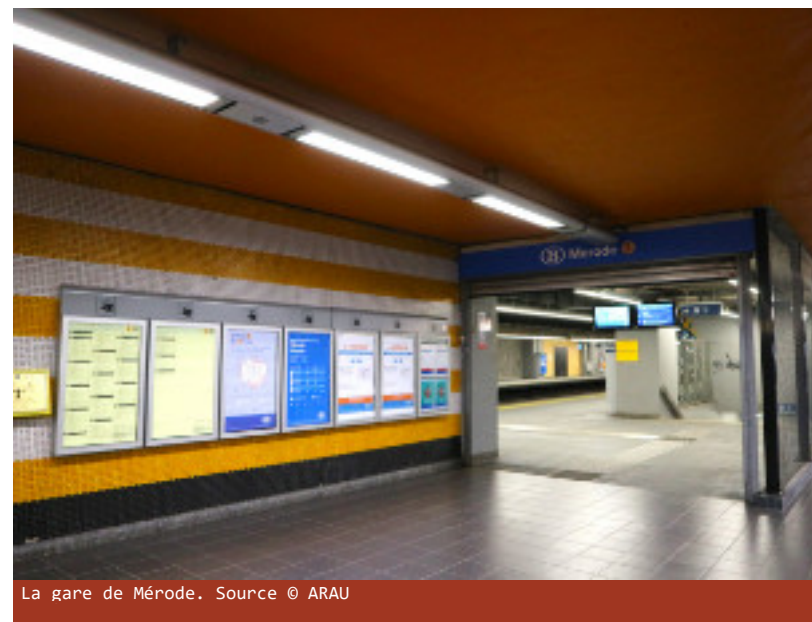
La mise en service du tronçon Vilvorde-Etterbeek, avec entre autres la gare de correspondance de Mérode, constitue un nouveau maillon pour le développement d'un mode de transport plus attirant, auquel contribue la SNCB. [...] En conclusion, nous pouvons donc affirmer qu'avec la ceinture Est, la SNCB met à la disposition du transport public une infrastructure qui sera certainement très intéressante pour la desserte de la partie Est de l'agglomération¹³.

La ligne échappe de peu aux restrictions amenées par le plan IC/IR : la suppression de la desserte omnibus de la ligne est d'ailleurs évoquée. Par la suite, une fois le projet RER en marche, la ligne sera à nouveau sous le feu des projecteurs, confirmant ce statut de « ligne-pilote ». En 1993, la Région demande à la SNCB d'étoffer l'offre sur la ligne, parce qu'elle traverse des communes mal ou pas du tout desservies par le métro : la ligne 26 est ici considérée comme une vraie solution de mobilité intra-urbaine. Trois trains par heure sont ainsi mis en place (contre un seul précédemment). En 2005, la gare de Bordet est d'ailleurs la première halte spécialement réaménagée en vue projet RER (rallongement des quais, création de nouveaux accès, etc.). Par la suite, de nouveaux arrêts sont progressivement ouverts, comme Vivier d'Oie ou Arcades.

Entre 1990 et 2009, la plupart de ces gares ont d'ailleurs vu leur fréquentation (chiffres des montées et descentes de voyageurs) exploser : entre +200% et +1000% selon les stations¹⁴ ! En 2016, l'ouverture du Tunnel Schuman-Josaphat a rendu la ligne encore plus attractive dans la mesure où certains trains peuvent ainsi rejoindre la gare de Bruxelles-Schuman tout en étant redirigées ensuite vers l'aéroport (avant cela, certains trains faisaient un crochet par Etterbeek, avant d'effectuer un rebroussement pour rejoindre Delta et Mérode).



La gare de Boondael. Source © ARAU



La gare de Mérode. Source © ARAU

12. *Idem.*

13. *Idem.*

14. Vincent CARTON, *Le RER, pour ou contre Bruxelles*, dans *Les gares, le train et la ville : impact des infrastructures ferroviaires sur la ville habitée*, op. cit., p. 74-82, ici p. 75, [-> Lien](#)



La gare de Bordet. Source © ARAU

I.2.B. Chronologie du projet RER¹⁵

Les premières évocations d'un RER bruxellois datent donc des années 1970. Ce projet naît dans un contexte de prise de conscience du problème que constitue pour Bruxelles la congestion automobile et de la nécessité de susciter un transfert modal vers les transports en commun. D'autre part, une étude commandée au bureau STRATEC par la SNCB révèle en 1988 la faible part de marché de l'opérateur ferroviaire dans un rayon de 37 km autour de Bruxelles (à cause – notamment – de la fermeture de nombreuses gares dans le cadre du plan

IC/IR), alors qu'un potentiel non-négligeable de voyageurs réside dans cette zone.

- En **1989**, le Gouvernement de la toute jeune Région bruxelloise décide de s'entendre avec le Fédéral afin de créer un RER bruxellois destiné aux déplacements suburbains et intrarégionaux. La promotion de ce RER a d'ailleurs été l'argument électoral de certains partis lors de la première campagne électorale de la Région.
- Dès **1991**, une « **task force RER** » est mise en place, à la demande de la Région bruxelloise. Elle regroupe des représentants de la SNCB, de la STIB, ainsi que des administrations régionales et fédérales, et a pour mission d'étudier le développement du trafic sur neuf lignes existantes, et de réfléchir au matériel roulant adapté.
- En **1993**, la Région bruxelloise crée un **syndicat d'étude RER** : il se compose des représentants de la STIB, de la SNCB, du TEC et de De Lijn. Le syndicat désigne le bureau d'étude Sofretu pour rédiger une étude sur la réalisation du RER, laquelle est publiée en **1995** puis complétée en **1998**. L'étude prévoit l'achèvement des travaux du RER en 2008 et conçoit celui comme un réseau organisé sur des lignes existantes (à l'exception du tunnel Schuman-Josaphat), dont les voies ne seraient pas exclusivement dédiées au RER, et qui constituerait une amélioration de l'offre omnibus dans, vers et autour de Bruxelles.
- Il faut attendre **1999** et la **Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CICI)** pour que les trois ministres régionaux et du ministre fédéral des transports se prononcent en faveur du RER et de plusieurs chantiers jugés nécessaires à sa réalisation (mises à quatre voies, tunnel Schuman-Josaphat, etc.). La CICI crée également un « Groupe RER à haut niveau », destiné notamment à mettre au point un accord de coopération entre le Fédéral et les trois régions.
- Cet **accord de coopération** est adopté en **2001** et comprend une série d'engagements destinés à assurer une mise en œuvre rapide du RER : il fixe notamment l'ouverture des deux premières lignes RER à 2005 (Grammont – Malines et Braine-le-Comte – Termonde). Il crée aussi un **Comité exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM)** afin de renforcer la collaboration entre les régions. Dans le cadre de cet accord de coopération, la SNCB élabore un plan pluriannuel d'investissements (PPI) pour la période 2001-2012, qui comprend un volet RER.

15. Pour un historique détaillé du projet de RER à Bruxelles jusqu'en 2017, voir le rapport de la Cour des Comptes, adopté en 2017 (*Cour des Comptes, Réseau Express Régional. Mise en œuvre et financement – Rapport en exécution de la résolution de la Chambre des Représentants du 17 mars 2016*, adopté le 25 janvier 2017, [-> Lien](#)

16. *Ibid.*, p. 55-59 (ou encore David SCHWENGLER, *Quand le système institutionnel belge fait dérailler le projet RER*, sur IEB.be, 21.12.2018, [-> Lien](#)

La clé de répartition 60/40¹⁶

L'accord de coopération de 2001 entre l'État fédéral et les trois Régions prévoit une clé de répartition par laquelle les investissements ferroviaires de l'État soient affectés à hauteur de 60% sur le territoire de la Région flamande et de 40% sur celui de la Région wallonne. La Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi certains projets spécifiques, sont exclus de ce calcul : matériel roulant, projet de liaison avec l'aéroport (Diabolo), modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, par exemple.

Ces limites de 60 et 40 % ont influencé le déroulement des travaux du RER, dans la mesure où certains chantiers ont été stoppés pour la simple raison qu'ils ne respectaient pas la clé ; elles ont aussi conduit à augmenter ou accélérer les investissements dans une région pour permettre la réalisation d'investissements dans l'autre. En 2017, la Cour des Comptes identifie d'ailleurs cette clé de répartition comme une des causes des retards dans les chantiers du RER. Elle souligne également que ce type de clé de répartition est parfois un obstacle à l'utilisation rationnelle des moyens d'investissement.

En 2003, les représentants des quatre gouvernements aboutissent à une Convention relative au RER. Organisant les objectifs et le pilotage du projet, elle entre en vigueur en 2006 : il s'agit d'un accord-cadre selon lequel les autorités concernées accordent leur politique de mobilité dans et autour de Bruxelles. Le RER y est alors défini comme

un projet global de mobilité qui consiste à développer une offre intégrée de transport en commun dans une zone comprise dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles (zone RER). L'offre globale dans la zone RER se compose des prestations des quatre sociétés de transport en commun, dans le cadre de leur mission respective sur des relations ferrées et routières¹⁷.

Quant à ses objectifs, il s'agit de « favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et d'augmenter leur part de marché dans la zone RER »¹⁸, via

- l'amélioration de l'offre en transports en commun (avec notamment l'objectif de 4 trains par heure et par sens dans chaque gare en heure de pointe) ;
- l'intégration des offres existantes (proposées par les quatre opérateurs) ;
- la réalisation de mesures d'accompagnement¹⁹ (parkings de délestage, réaménagement des points d'arrêt, développement de l'intermodalité, etc.).

L'offre RER doit être réalisée, sur les 12 relations ferroviaires identifiées par la convention, en 2012. La convention institue en outre un **Comité de pilotage**, composé des représentants des ministres de la Mobilité / des Transports publics, des administrations de transports publics et des sociétés de transports en commun. Son rôle est de suivre l'exécution de la convention, notamment via la rédaction de rapports annuels et la mise au point de programmes, et de rendre des avis sur toute manière concernant le RER. Il est aussi chargé de faire entamer l'étude dite « article 13 » (voir infra).

- Dès **2004** sont entamés les premiers travaux d'infrastructure : ils consistent en la mise à quatre voies entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman. Toutefois, face à l'impossibilité de mettre en service les deux premières lignes pour 2005, un nouveau phasage est adopté en conseil des ministres, mais l'offre RER doit toujours être opérationnelle pour 2012.

C'est le début d'une longue histoire de report et d'incertitudes quant aux délais de réalisation des travaux. En cause, des problèmes de financement (investissements reportés, estimations incorrectes, etc.), des réunions des organes de suivi du projet peu régulières, un contexte politique parfois incertain (longues périodes sans gouvernement), des oppositions locales des riverains (et des communes) à certains travaux (entraînant par exemple des retards dans l'introduction des permis d'urbanisme pour la mise à quatre voies des lignes), etc. Inutile de rappeler que la complexité institutionnelle belge a aussi son rôle à jouer dans cette affaire : le projet concerne en effet les trois régions, le Fédéral, mais aussi quatre sociétés de transport en commun.

17. *Ibid.*, p. 17

18. *Ibid.*, p. 18.

19. Sur les mesures d'accompagnement, voir l'intervention de Vincent Carton lors de la 43e Ecole urbaine de l'ARAU, Les gares, le train, la ville (Vincent CARTON, *Le RER, pour ou contre Bruxelles*, op. cit.).

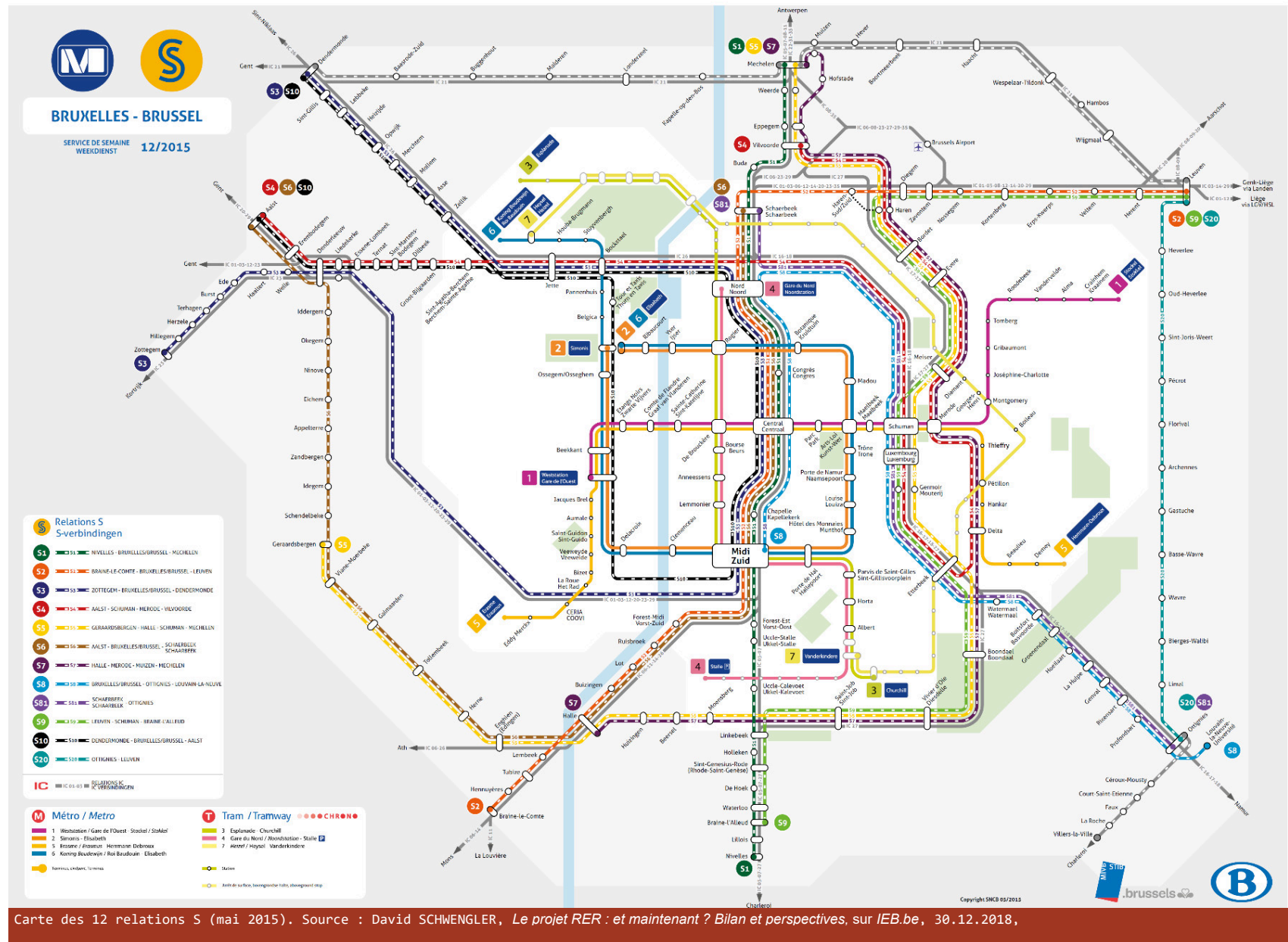


Tableau 1 – Principaux rééchelonnements des échéances suite au plan pluriannuel 2001-2012

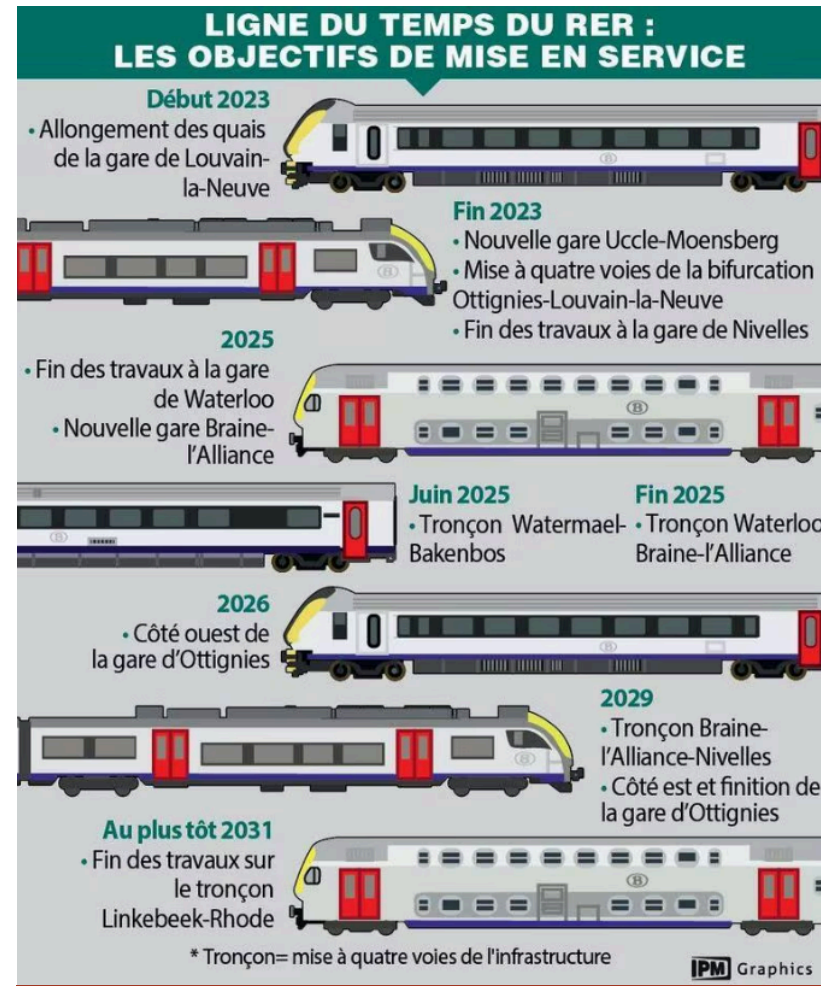
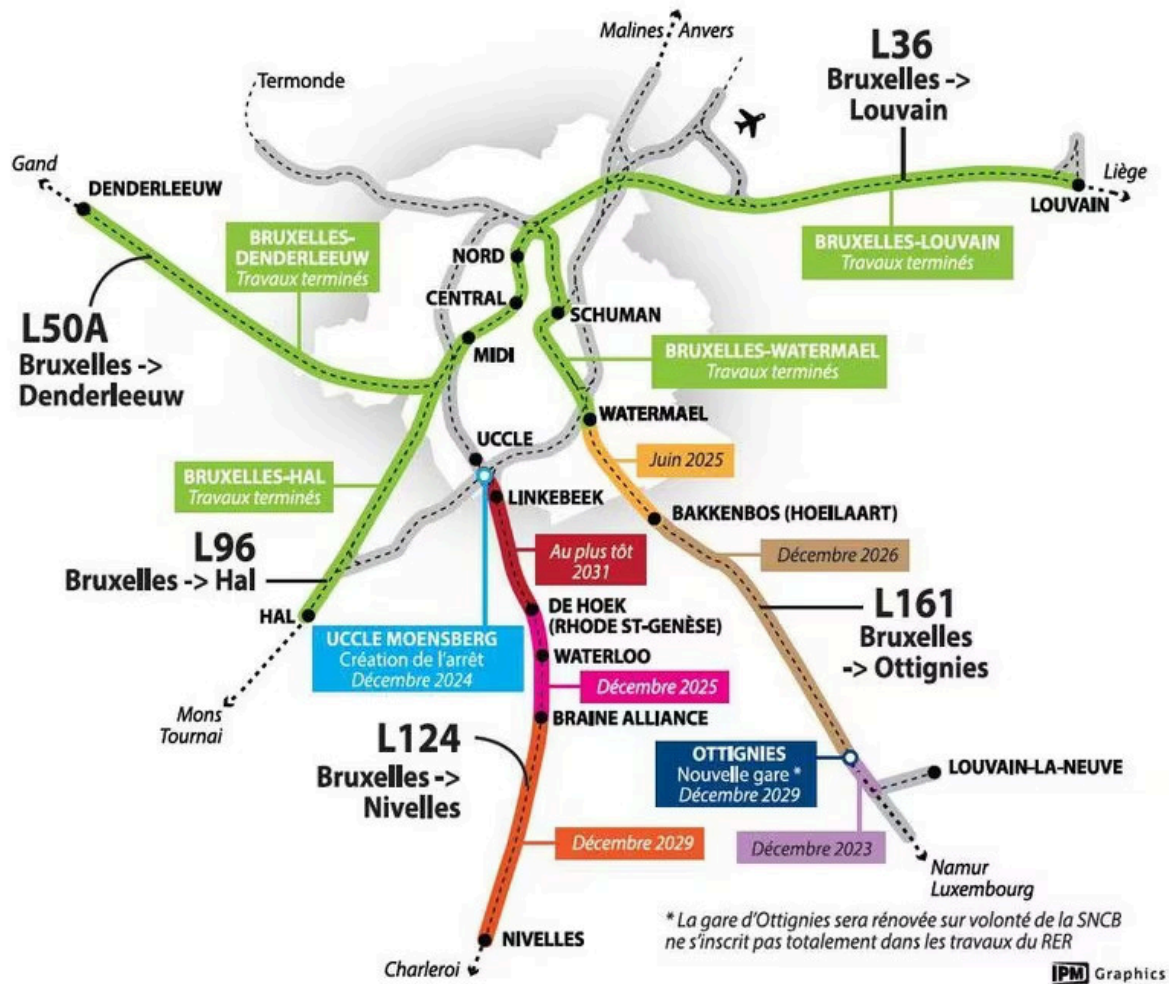
Chantiers	PPI 2001-2012	Décembre 2008 ⁽¹⁾	Mai 2010 ⁽²⁾	PPI 2013-2025	Juin 2016 ⁽³⁾
Mise à 4 voies L36 ⁽⁴⁾	2006		Réalisée (déc. 2006)		
Mise à 4 voies L96 ⁽⁵⁾	2006		Réalisée (déc. 1997 + déc. 2006)		
Courbe de Nossegem	2005		Réalisée (déc. 2005)		
Tunnel Schuman- Josaphat et mise à 4 voies Schuman- Watermael ⁽⁶⁾	2009	2013	juin 2015	2015	déc. 2016 ⁽⁷⁾
Diabolo	2012	2012	juin 2012	réalisée 2013 ⁽⁸⁾	
Mise à 4 voies L161	2011	2015	déc. 2016	2021	Partielle : 2024 totale : indéfini
Mise à 4 voies L124	2012	2018	déc. 2019	2025	Partielle : 2024 totale : indéfini
Mise à 4 voies L50A	2012	2015	déc. 2016	2016	déc. 2018 ⁽⁹⁾
Aménagement des gares et parkings	2012	2018	déc. 2016	2025	partielle : 2024 totale : indéfini
Augmentation de la capacité sur la zone Bruxelles nord- Schaerbeek et L28	2009 (phase 1) 2015 (phase 2 : terminal Bx- Europe)	2016 ⁽¹⁰⁾	pas précisé	2025	pas précisé

Cour des Comptes, Réseau Express Régional. Mise en œuvre et financement – Rapport en exécution de la résolution de la Chambre des Représentants du 17 mars 2016, adopté le 25 janvier 2017, p. 23, -> [Lien](#)

- La convention de 2003 prévoyait la réalisation d'une étude (« étude article 13 », à actualiser tous les cinq ans) axée sur les besoins de déplacement, et sur les demandes en matière de fréquences, d'amplitudes et de points d'arrêt. L'idée est de permettre à l'offre RER d'évoluer selon les besoins. Les résultats de ladite étude sont transmis en 2009 : selon ses auteurs, l'offre prévue par la convention est techniquement impossible à mettre en œuvre en

2015. Ils proposent alors un **scénario intermédiaire**, qui permet de répondre à certains objectifs de la convention de 2003, et qui devra être implémenté par phases entre 2015 et 2019.

- En **2012**, le CEMM examine l'étude et en profite pour réaffirmer la volonté de mettre en œuvre ce « scénario intermédiaire » pour 2018 au plus tard. Il apparaît toutefois qu'au vu des retards annoncés pour la réalisation de certains travaux (notamment sur les lignes 124 et 161), ce scénario intermédiaire n'aurait pu être mis en application qu'en 2022. Quant aux objectifs de la convention de 2003, ils sont alors reportés sine die.
- En **2014** est créé le **Service RER** de la SNCB. Entre autres missions, il est chargé de définir et d'adapter annuellement l'offre RER dans chaque gare de la zone, d'informer les voyageurs, d'affecter les moyens et le matériel pour l'exploitation de l'offre RER, mais aussi d'organiser la concertation avec les sociétés régionales de transport. **Dans l'optique de redynamiser le projet RER, c'est ce service qui lance le réseau S (son volet ferroviaire), en décembre 2015.**
- **Début 2016**, le CEMM prend connaissance de l'état des travaux en cours et d'une nouvelle planification des travaux. Concrètement, il s'agira d'étendre la capacité du réseau tronçon par tronçon, afin d'optimiser l'offre sur les infrastructures déjà réalisées : en d'autres termes, plus besoin d'attendre la fin des travaux sur la ligne entière pour déjà améliorer l'offre. Il est par exemple prévu d'augmenter l'offre sur les lignes 124 et 161 en 2024, et ce alors qu'elles ne seront pas encore totalement passées à quatre voies (fixée a minima à 2030).
- En **mars 2016**, la Chambre des Représentants charge la Cour des Comptes d'enquêter sur les raisons qui ont mené à la faillite du fonds RER et aux importants retards dans les chantiers. Publiée en 2017, les résultats de l'enquête permettent de faire la lumière sur le dossier.
- Afin de relancer le projet, en **2017**, un **nouvel accord de coopération** est signé, allouant aux travaux ferroviaires ce qu'on a appelé « le milliard vertueux ». L'accord doit principalement permettre la relance et l'achèvement du projet RER. Ainsi, en **2018**, les opérations de mise à quatre voies sont relancées sur la ligne 161 et devraient être terminées pour 2026 ; en **2019**, c'est au tour de la ligne 124 de voir les travaux reprendre.



Source : Romain MASQUELIER, Où en est le RER ? Voici le nouveau calendrier (INFOGRAPHIE), dans La Dernière Heure, 28.03.2022, -> Lien

Yannick NATELHOFF, Il aurait dû voir le jour il y a 20 ans, il ne sera pas terminé avant 10 ans : le RER, monstre du Loch Ness de la mobilité belge, dans La Libre, 08.06.2021, -> Lien

A l'heure actuelle, et bien que le volet ferroviaire du RER ait déjà été lancée (le réseau S), la finalisation complète de l'infrastructure est bloquée sur plusieurs lignes : vers Louvain, Denderleeuw ou Hal, les travaux de mise à quatre voies sont terminés, mais sur la ligne 124 (vers Braine-l'Alleud et Nivelles), les échéances varient entre 2025 et 2031. En cause, la demande de permis qui n'a pas encore pu être

introduire pour la portion de ligne située à Linkebeek, à cause notamment d'oppositions locales à l'élargissement de l'assiette des voies. Même scénario sur la ligne 161 (vers Ottignies), où la mise à quatre voies se fait aussi attendre (pas avant 2026)²⁰.

20. Romain MASQUELIER, Où en est le RER ? Voici le nouveau calendrier (INFOGRAPHIE), dans La Dernière Heure, 28.03.2022, -> Lien

I.2.C. Le « Réseau Express Bruxellois » (REB)

Face aux retards des travaux de mise en œuvre du RER et au coût de la création des lignes de métro, certains politiques ont avancé l'idée de mieux tirer parti des infrastructures existantes afin de faire du train à Bruxelles « un véritable métro à ciel ouvert » au bénéfice de ses habitants. En 2013, Ecolo avance ainsi le concept de REB ou « Réseau Express Bruxellois » : pour le parti, la SNCB doit participer à l'augmentation de l'offre de transports publics à Bruxelles, et ce en augmentant les fréquences de ses relations. Le train offre en effet un important potentiel en termes d'efficacité, notamment dans la mesure où, par définition, il est toujours en site propre !

Ecolo pointe, par la même occasion, la sous-exploitation du réseau ferroviaire bruxellois, notamment en termes de fréquences et d'amplitude, et ce malgré une couverture territoriale très intéressante (nombreuses gares bien réparties) et des temps de parcours presque imbattables. Le parti propose de développer ce REB en deux phases, dont la première sans investissement, dans la mesure où elle s'appuie sur les infrastructures existantes. La seconde demande quant à elle des « investissements légers », notamment l'ouverture de nouveaux points d'arrêt sur des lignes existantes, pour porter au final le nombre de gares bruxelloises à 39, avec une attention portée aux zones mal desservies par la STIB. Le projet est aussi vu comme une manière de revaloriser certaines haltes délaissées en termes d'entretien.

Le REB n'est pas une alternative au RER ou une solution « en attendant » le RER. C'est un projet complémentaire à l'offre de transports en commun intra-bruxellois de toute nature. Avec des trains dédiés à la desserte intra-bruxelloise, il devient possible de desservir des gares ou haltes très utiles mais qui ne sont parfois espacées que de quelques centaines de mètres. Or, la SNCB ne s'est jusqu'à présent pas montrée favorable à de nombreuses haltes successives à ses trains RER²¹.

Pour le parti, c'est bien à la SNCB qu'il convient d'améliorer son offre en Région bruxelloise : *La SNCB doit et peut montrer son engagement pour Bruxelles, pour une meilleure mobilité et un meilleur cadre de*

vie dans notre région²². Mais dans le cas où l'opérateur national refuserait de collaborer, Ecolo souhaite que la STIB s'intéresse au projet.

Dans les années qui suivent, le projet semble ne pas connaître de suites, mais Ecolo le relance en 2019, dans le cadre des discussions sur l'extension nord du métro, déjà fort contestée à l'époque. Le parti rappelle la possibilité que la STIB fasse rouler des trains sur le réseau SNCB, vu que cette dernière ne le fait pas. Le projet est toutefois loin de susciter l'enthousiasme auprès des décideurs, notamment parce qu'il ferait porter sur la Région une charge qui relève normalement du Fédéral.

I.2.D. Le réseau S

Nous l'avons dit, le RER correspond à un projet global et de mobilité destiné à augmenter la part modale des transports en commun dans la « zone RER » ; en d'autres termes, il s'agit d'un projet de transport public multimodal. Le développement de l'offre ferroviaire n'est que l'un des volets de ce projet mais, à l'heure actuelle, l'amalgame entre les deux est toujours très présent : ce que le commun des mortels nomme erronément « RER » porte en réalité le nom de « Réseau suburbain bruxellois – Gewestelijk ExpresNet » ou « Réseau S ».

Ce réseau S a été officiellement mis en service le 13 décembre 2015. Son objectif est de proposer des connexions ferroviaires rapides et fréquentes, dans un rayon de 30 km autour de et dans la capitale (zone suburbaine, dans laquelle les liaisons S remplacent les trains L et certains trains P²³). Il a aussi pour but d'améliorer les liaisons intra-bruxelloises, comme complément aux transports en commun existants. À l'heure actuelle, l'offre S circule dans et autour de Bruxelles, à raison de plus de 700 trains par jour, qui desservent 144 gares (dont 35 à Bruxelles), sous forme de 12 relations ferroviaires, chacune liée à un numéro et une couleur. À terme, l'objectif est de développer les fréquences sur le réseau S afin d'atteindre celle d'un train toutes les 15 minutes, dans chaque sens et dans chaque gare, et ce en combinant plusieurs relations S. L'idée est que les voyageurs n'aient plus besoin d'anticiper le passage des trains avant de se rendre à la gare.

À noter que le choix de la dénomination « S » relève également d'une volonté de s'identifier aux réseaux suburbains suisses, allemands ou

21. Le Réseau Express Bruxellois (REB), une vraie solution pour la mobilité à Bruxelles, sur Ecolo – Régionale de Bruxelles, 19.09.2016, [-> Lien](#).

22. *Idem*.

23. Les trains L sont les trains Locaux, qui desservent toutes les gares ; les trains P sont des trains de renfort aux heures de pointe (voir Compagnies ferroviaires – SNCB, sur The Trainline, [-> Lien](#)).



Le logo du train S

autrichiens (S-Bahn), avec lesquels la proximité est plus importante qu'avec le RER parisien. En effet, à Paris, le RER est une sorte de métro express, qui vient s'ajouter au réseau ferroviaire de la SNCF et au réseau de métro, bus et trams de la RATP. Il a son site et ses gares propres. Or, à Bruxelles, le choix a été fait de faire rouler cette nouvelle offre sur le réseau existant de la SNCB (il n'est pas question de créer des lignes « en site propre » mais plutôt d'augmenter la capacité des lignes via, notamment, leur mise à quatre voies), avec du matériel roulant similaire à celui des trains omnibus. En cela, le choix du S permet de se rattacher aux S-Bahn allemand, autrichien ou suisse, mais pas réellement au RER parisien. Il est d'ailleurs nécessaire de se débarrasser de cette référence qui entretient une certaine confusion et de fausses attentes auprès du grand public (voir proposition 1).

Il faut aussi noter que, depuis 2018, la SNCB a étendu la notion de réseau S à d'autres villes du pays comme Anvers, Charleroi, Gand ou Liège²⁴.

- **Le réseau S, ce n'est donc pas le RER en tant que tel, mais sa composante ferroviaire qui, malgré certaines idées reçues, est déjà là et ne cesse de s'étoffer. Il ne faut en effet pas s'attendre à l'inauguration fracassante d'un réseau tout neuf avec des véhicules spécifiques, mais à une augmentation progressive du nombre de trains S dans, vers et autour de Bruxelles, sous forme de rames Desiro, déjà majoritaires sur le réseau.**
- **L'ambition de la présente étude s'intègre donc dans ce contexte, et dans cette logique : augmenter l'exploitation du réseau S, au profit des Bruxellois.**

Avant le COVID, les chiffres de fréquentation du réseau S étaient d'ailleurs encourageants : entre 2015 et 2019, la fréquentation de ces trains S a augmenté de 44%²⁵. De manière générale, l'offre S augmente d'approximativement 5% chaque année depuis 2015 (nouvelles gares, nouvelles liaisons, augmentation des fréquences, etc.)²⁶.

En 2017, le réseau a connu de nombreuses améliorations :

- L'ouverture d'une nouvelle gare, à Anderlecht ;
- Un 2e train S8 par heure, en semaine ;
- L'extension des horaires de 6 des 12 liaisons S en soirée ;

- Le week-end, la mise en service d'une liaison S5 (Hal-Malines via Schuman) par heure (absente auparavant) ;
- Le samedi, sur les lignes S1 (Nivelles – Bruxelles – Malines) et S2 (Braine-le-Comte – Bruxelles – Louvain), deux trains par heure circulent désormais (au lieu d'un) ;
- Le week-end, la mise en service d'une liaison S3 (Zottegem – Bruxelles – Schaerbeek).

I.2.E. Pour qui est pensé ce RER ? Des logiques régionales divergentes

Dès le départ, des controverses quant à l'usage réel du RER se développent. A qui servirait ce RER ? Quels types d'usages privilégierait-il ? Quels seraient ses effets sur la mobilité mais aussi sur les stratégies résidentielles des ménages ?²⁷

Dans la saga du RER, il faut en effet noter les visions parfois radicalement opposées des parties prenantes sur les objectifs et les destinataires du projet : pour les Régions flamandes et wallonnes, le RER a vocation à mener rapidement les navetteurs de la périphérie aux centres d'emplois bruxellois. Elles souhaitent donc limiter les points d'arrêts des trains en région bruxelloise, à l'exception des gares de la jonction Nord-Midi et du Quartier européen, globalement ; une vision partagée par la SNCB qui souhaite garantir sa vitesse commerciale, comme nous l'avons déjà mentionné. Le son de cloche est radicalement différent côté bruxellois, où l'on souhaite faire un RER un véritable moyen de déplacement intra-urbain (en multipliant donc les arrêts), comme complément au réseau de la STIB.

Sans grande surprise, ces différences de vision ont rendu les négociations entre les parties très difficiles. Dans une analyse publiée en 2018, Inter-Environnement Bruxelles soulignait que chaque Région s'était *approprié le projet différemment* :

- *La Flandre cherche à développer un réseau polycentrique autour de Bruxelles afin d'établir de meilleures connexions entre ses villes périphériques et la capitale, mais aussi entre elles ;*

24. SNCB, *Qu'est-ce que le S ?*, 2015, -> [Lien](#).

25. Mathilde RIDOLE, *Gros succès pour l'offre S de la SNCB*, op. cit.

26. Romain MASQUELIER, *Six "trains S" par heure et par sens pour une vingtaine de gares bruxelloises : l'ambitieux objectif de la SNCB et de la Région bruxelloise*, dans *La Dernière Heure*, 19.01.2022, -> [Lien](#)

27. Ludivine DAMAY, *Le fédéralisme de coopération à l'épreuve du RER*, dans *Les gares, le train et la ville*, op. cit., p. 66-73, ici p. 69.



La gare d'Arcades © ARAU

- *La Wallonie voit le RER uniquement comme un moyen rapide d'acheminer les navetteurs de et vers Bruxelles et cherche à créer de nombreux Park & Ride près de ses gares, ce qui n'encourage pas la réduction de l'usage de la voiture ;*
- *Bruxelles cherche à compléter son réseau de transport urbain saturé grâce à l'ouverture de gares supplémentaires sur son territoire*²⁸.

C'est aussi ce que pointe Ludivine Damay en 2012 :

Si on caricature (à peine) le débat, les Wallons et les Flamands veulent accéder le plus vite possible au centre de Bruxelles, par la Jonction Nord-Midi ou par le quartier européen. Autant les points d'arrêt doivent être nombreux sur leur territoire respectif, autant ils doivent être limités sur le territoire bruxellois puisqu'il s'agit de ne pas alourdir le temps de parcours en arrêts considérés comme inutiles. Pas ques-

tion non plus de faire circuler des trains vers des pôles de moindre importance, comme la gare de l'Ouest. Bruxelles est ainsi limitée à son extrême centre et au quartier européen, c'est une ville de navetteurs avec quelques pôles d'emplois. Au contraire, la RBC cherche à maximiser le nombre d'arrêts sur son territoire et à favoriser l'utilisation plus harmonieuse d'un réseau ferré existant pour la mobilité interne à Bruxelles. Elle désencombrerait ainsi son réseau de métro, lui aussi saturé sur ses parties centrales, et développerait d'autres potentiels, comme la gare de l'Ouest, par exemple, via des pôles intermodaux, etc.²⁹

Ces différentes logiques dans la manière de mettre en œuvre le RER et concernant le public auquel ce réseau doit s'adresser ont logiquement amené la crainte que le projet encourage encore l'exode des Bruxellois vers la périphérie : la facilitation des trajets dans, vers et autour de Bruxelles, couplé à un marché immobilier plus abordable en

28. David SCHWENGLER, *Le projet RER : et maintenant ? Bilan et perspectives*, sur IEB.be, 30.12.2019, -> [Lien](#)

29. Ludivine DAMAY, *Le fédéralisme de coopération à l'épreuve du RER*, op. cit., p. 70.

Flandre et en Wallonie, peut effectivement amener certains à préférer résider en périphérie, s'il devient plus facile de rejoindre la capitale. Des études ont d'ailleurs démontré que ce risque était réel. C'est aussi une crainte formulée très tôt par les politiques bruxellois (voir infra), lesquels ont rapidement insisté sur la nécessité de mettre en œuvre des « mesures d'accompagnement » destinées à contrer cet effet-pervers (et la baisse des recettes fiscales qui en découlerait). Ces mesures doivent donc viser, en premier lieu, l'amélioration du cadre de vie urbain, par la réduction drastique de la pression automobile sur la ville.

Il faut donc cibler :

- Le coût des déplacements motorisés (péage urbain, politique de stationnement à destination, etc.), et la réduction de la capacité routière des axes de pénétration, en miroir de l'augmentation de l'offre ferroviaire ;
- L'amélioration des performances des transports en commun (sub)urbains ;
- ...

De manière générale, une manière de contrer cet exode urbain, c'est aussi de penser le RER pour les Bruxellois et leurs besoins de déplacement. Cela passe par plusieurs éléments :

- Assurer des fréquences suffisantes aux heures creuses, en soirée et le week-end ;
- Penser l'ouverture de nouvelles gares pour les Bruxellois (desserte des quartiers, des équipements publics et commerciaux, etc.) ;
- Penser la complémentarité avec le réseau de la STIB, en termes de correspondances, et aussi en termes tarifaires ;
- Assurer l'entretien et l'attractivité des gares existantes ;
- ...

Il convient bien sûr de préciser que l'exode urbain doit être contrebalancé aussi et surtout par une politique du logement sociale ambitieuse pour diminuer les différences de coût entre Bruxelles et la périphérie, les facteurs de déménagement étant principalement liés à la question de l'habitat.

I.2.F. Les Bruxellois, enfin ciblés par la SNCB ?

Heureusement pour les Bruxellois, il faut toutefois mentionner que, plus récemment (et notamment depuis le lancement de l'offre S), la SNCB semble avoir changé son fusil d'épaule : dans le cadre de son plan de transport 2023-2026, elle cherche en effet à « recruter » ses voyageurs dans les grandes villes du pays, et notamment à Bruxelles, et ce en développant l'offre suburbaine. Face à l'augmentation du télétravail et donc à la diminution du nombre d'abonnés, la SNCB cherche en effet à attirer de nouveaux utilisateurs : les habitants des grandes villes et de leur périphérie sont, dans ce cadre, une cible de choix. Reste dès lors à valoriser et développer l'offre de trains S afin d'attirer cette potentielle clientèle ; d'autant que la marge de progression est encore importante.

Ce type d'analyse confirme, en fait, l'opérateur ferroviaire dans un changement stratégique assez important. Il y a quelques années, sous d'autres CEO, le train avait comme objectif principal le « transport de masse entre grands bassins de population ». En gros, le bonheur ferroviaire se trouvait dans les trains IC. Le transport local devait être réservé aux transports en commun. Aujourd'hui, le marché suburbain fait clairement partie des missions et du capital de développement ferroviaire susceptible de compléter l'offre de transport³⁰.



La gare de Mérode. Source © ARAU

30. Eric RENETTE, *La SNCB cherche ses nouveaux voyageurs dans les grandes villes*, dans *Le Soir*, 04.04.2023, -> [Lien](#)

II. Le train, une véritable solution de mobilité pour Bruxelles

II.1. Atouts, potentialités et complémentarités

Malgré toutes ces critiques quant à la manière dont a été développé et utilisé le réseau ferroviaire belge, malgré les orientations de la SNCB clairement axées sur les intérêts des navetteurs (orientations que l'on retrouve aussi dans le projet RER), l'infrastructure ferroviaire bruxelloise offre un potentiel énorme pour les déplacements intrarégionaux. En la matière, Bruxelles possède en effet de nombreux atouts que nous allons évoquer ici.



La gare de Jette. Source © ARAU

II.1.A. Une rare densité ferroviaire

Bruxelles possède tout d'abord une rare densité ferroviaire : la Région compte par exemple 0,6km de voies par km², soit 5x plus que dans le reste de la Belgique (pourtant l'un des pays les mieux dotés en la matière). Ce réseau se structure notamment en quatre liaisons ferroviaires traversantes (la Jonction Nord-Midi, la ligne 26, la ligne 28 et la ligne 161), au contraire d'autres villes qui doivent se contenter de gares terminus.

II.1.B. 35 gares, bien réparties

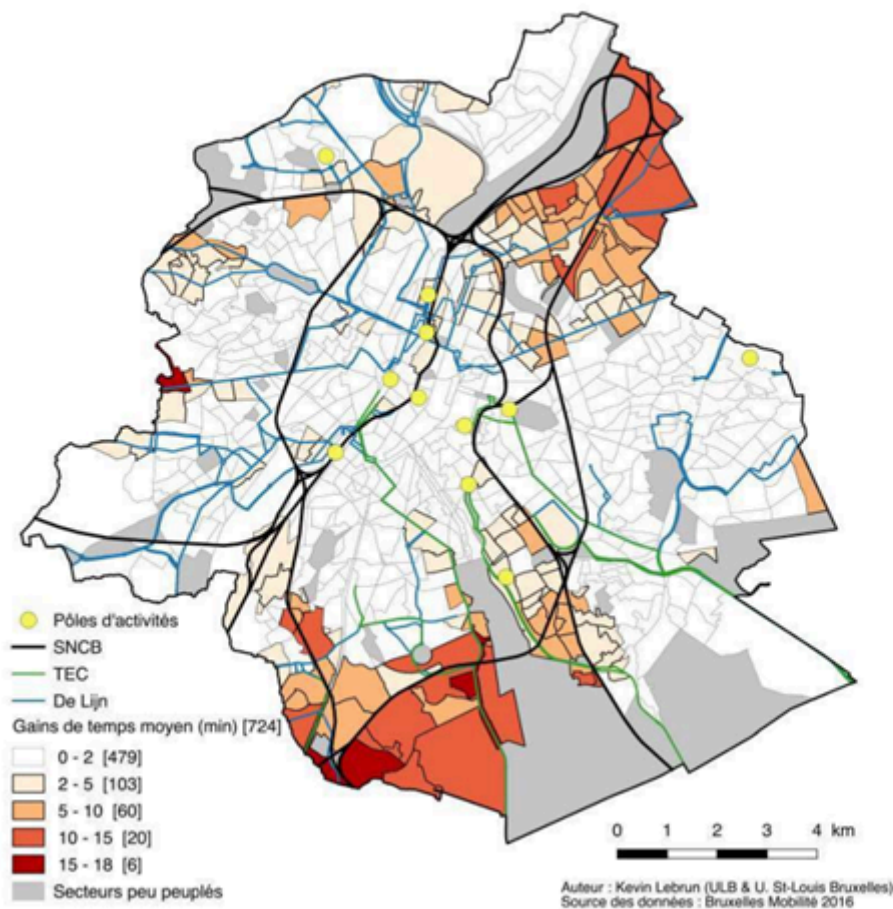
En ce qui concerne les gares, la Région en compte 35, ce qui, ici aussi, est énorme en comparaison avec sa taille. Et il n'est pas non plus exclu de voir d'autres stations s'ouvrir dans les années à venir, comme cela a déjà été le cas dans les années précédentes : les premiers développements du RER ont en effet conduit à l'ouverture de nouvelles stations (Vivier d'Oie, Gerموir, Arcades, Anderlecht) et à la réouverture d'anciennes haltes (Gare de l'Ouest, Simonis, Pannenhuis / Tour et Taxis). Il faut aussi noter que, selon l'observatoire GoodMove, près de 60% des Bruxellois habitent à moins d'1km (à vol d'oiseau) d'une gare. L'utilisation du train présente donc un important potentiel en termes de désenclavement pour certains quartiers bruxellois parfois délaissés par les autres modes de transport en commun.

II.1.C. Un réseau complémentaire à celui de la STIB

En outre, ce réseau de lignes et de gare offre une bonne complémentarité avec le réseau de la STIB :

- Si les lignes de métro sont plutôt orientées est-ouest, les lignes de train qui traversent Bruxelles (ligne 28, jonction Nord-Midi, ligne 161 et ligne 26) sont plutôt orientées nord-sud ; la combinaison des deux réseaux offre donc une couverture intéressante ;
- Les gares bruxelloises sont assez bien réparties sur le territoire régional, y compris dans les zones moins bien desservies par les métros et les trams Chrono de la STIB (sud d'Uccle, Haren, Berchem, Jette, etc.) ;

Figure 4. Contribution des autres opérateurs à l'accessibilité horaire de la RBC, selon le meilleur temps disponible à l'heure de pointe du matin, un jour ouvrable



— Pour certaines destinations, les liaisons ferroviaires permettent d'effectuer certains trajets sans correspondances quand, en utilisant le réseau de la STIB, il est nécessaire d'emprunter plusieurs lignes différentes (par exemple, le trajet Berchem-Sainte-Agathe à Meiser, direct en train, nécessite avec la STIB de prendre un tram, un métro puis un autre tram).

31. Kevin LEBRUN, *Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l'accessibilité des pôles d'activités*, dans *Brussels Studies*, n° 123, 07.05.2018? -> [Lien](#)

II.1.D. Un site propre permanent... pour des temps de parcours imbattables !

Cela tombe sans doute sous le sens mais, le train n'étant pas soumis aux aléas de la circulation des autres modes, il n'est jamais soumis à la congestion et possède son « site propre permanent » ; dès lors, les temps de parcours entre une gare et une autre sont tout simplement imbattables, en comparaison avec les autres modes de transports en commun, les véhicules individuels ou les modes actifs. C'est d'autant plus visible en ce qui concerne les portions de territoire moins bien desservies par la STIB. C'est ce qu'a démontré Kevin Lebrun en 2018 : en étudiant l'accessibilité en transports en commun d'une série de pôles d'activités bruxellois (centres d'affaires, hôpitaux, universités, noyaux commerciaux, etc.), il montre que l'utilisation des réseaux SNCB, De Lijn et TEC, permet des gains de temps non-négligeables, par rapport à la seule utilisation des lignes du réseau de la STIB :

De plus, malgré une mesure d'accessibilité pénalisant les faibles fréquences (temps médian), nous avons montré que les gains de temps, et notamment ceux procurés par le train sont, par endroit, tellement importants qu'ils déterminent des niveaux d'accessibilité comparables à ceux procurés par le métro en seconde couronne de la Région³¹.

À titre d'exemple, un habitant du sud d'Uccle travaillant dans le Quartier européen mettra 18 minutes en train pour se rendre de la gare de Moensberg à celle de Bruxelles-Luxembourg. En utilisant le réseau de la STIB, son trajet lui prendrait autour de 50 minutes³².

	STIB	Train S
Moensberg <-> Bruxelles Luxembourg	46 minutes	23 minutes
Bockstael <-> Bruxelles Schuman	24 minutes	8 minutes
Haren-Sud <-> Bruxelles-Central	37 minutes	14 minutes
Jette <-> Etterbeek	49 minutes	18 minutes
Anderlecht <-> Boitsfort	53 minutes	38 minutes
Bordet <-> Berchem-Sainte-Agathe	55 minutes	38 minutes

II.1.E. Une offre en augmentation

Il faut aussi noter que le lancement de l'offre de trains S, en 2015, aura permis d'augmenter les fréquences sur certaines lignes : ainsi, en heures de pointes, les gares de Saint-Job ou du Vivier d'Oie accueillent 5 trains par heure et par sens³³ ; l'amplitude horaire a elle aussi été élargie : certaines petites gares sont par exemple mieux desservies en soirée. Enfin, l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat, en 2016, aura aussi permis de créer de nouvelles liaisons entre les lignes et d'offrir des trajets plus courts (et sans correspondances) entre certaines gares.

II.1.F. Des progrès (perfectibles) en termes d'intégration tarifaire

Par ailleurs, il convient de relever les progrès récents en termes d'intégration tarifaire et de billettique : depuis février 2021, les quatre opérateurs de transport ont lancé les titres BRUPASS (qui remplace le MTB dans les limites régionales) et BRUPASS XL (idem, mais dans une zone de 11,5 km autour de Bruxelles), lesquels peuvent être chargés sur le support MOBIB et permettent de voyager sur les réseaux De Lijn, SNCB, STIB et TEC. Ces titres existent sous forme de billet unique, de carte de 10 trajets ou d'abonnements mensuels et annuels. Même si on regrettera l'absence d'abonnement préférentiel pour les seniors (il existe depuis peu un abonnement scolaire), et même si ces abonnements sont plus chers que l'abonnement STIB « classique », il s'agit d'une avancée intéressante vers l'intégration tarifaire, qui est l'une des clefs pour amener l'utilisateur à emprunter sans distinction les différents réseaux à sa disposition. Ces nouveaux abonnements semblent séduire : à preuve, l'évolution des ventes entre 2021 et 2022.

En termes d'information, on mentionnera aussi le lancement de l'application FLOYA, en septembre 2023, conçue pour planifier, réserver et payer son trajet en une seule fois, même si celui-ci implique différents opérateurs de transport en commun ou de mobilité partagée (trottinettes, voitures, vélos, etc.). L'application a ainsi vocation à encourager la multimodalité. Si l'intégration des différentes offres n'est, à l'heure actuelle (certains moyens de transports ne pouvant pas encore être payés sur la plateforme, tels Villo!), pas complète, elle devra théoriquement s'enrichir dans les mois à venir.

LES VENTES DU BRUPASS EN AUGMENTATION

Titres de transport	2022	Évolution 2021-2022
Stib 1 mois	661 506	23,22%
Stib 12 mois	41 057	13,64%
Brupass 1 mois	108 060	21,14%
Brupass 12 mois	17 701	12,74%
Brupass XL 1 mois	27 307	99,15%
Brupass XL 12 mois	2 482	116,77%
Brupass scolaire	13 361	+0,5%



IPM GRAPHICS

Source : Parlement bruxellois, Elke Van den Brandt

©IPM Graphics

Source : Romain MASQUELIER, *Les ventes du Brupass décollent mais l'extension du ticket combiné au Brabant wallon toujours dans les limbes*, dans *La Dernière Heure*, 18.05.2023, -> [Lien](#)

II.1.G. En conclusion : des premiers résultats prometteurs

En conclusion, on peut dire que ces premières améliorations ont déjà porté leurs fruits : entre 2015 et 2018, la fréquentation de ces trains S a augmenté de 44%. Si ce chiffre ne nous dit pas si ces voyageurs sont ou non Bruxellois, il montre le succès de la nouvelle offre de trains. Pour certaines gares, il faut noter aussi que leur fréquentation a presque doublé lorsque les fréquences sont passées de 1 à 2 trains par heure, en 2017³⁴. Depuis, la crise sanitaire a malheureusement fait reculer ce chiffre et les trains n'ont pas totalement retrouvé leur public d'avant COVID, ce qui s'explique par le recours massif au télétravail, resté depuis lors dans les habitudes de nombreuses personnes.

32. Pour la plupart des secteurs, l'effet des autres opérateurs est (quasi)nul, ce qui peut être dû, soit à une absence d'offre, soit au fait que l'offre proposée ne permet pas d'améliorer le meilleur temps que propose la STIB seule. Mais on observe également que les secteurs qui bénéficient d'une amélioration sensible forment des zones relativement contiguës, et que les gains sont particulièrement importants pour trois zones : Evere et Haren (ainsi que certains secteurs de Schaerbeek), Berchem et Ganshoren, centrés sur la frontière entre ces deux communes (avenue Charles-Quint) et, surtout, le sud d'Uccle, se prolongeant à l'est vers le sud de la Ville de Bruxelles et d'Ixelles, ainsi que vers l'ouest de Boitsfort. Pour le sud d'Uccle, les gains peuvent atteindre 18 minutes en moyenne. Il s'agit dans ce cas d'un effet de l'offre de la SNCB le long des lignes 26 et 124, mais aussi du TEC et de De Lijn (chaussée de Waterloo notamment). (Ibidem).

33. Sans prendre en compte les travaux de reconstruction du Pont Carsoel et de réaménagement de la gare de Saint-Job, en cours, lesquels ne permettent actuellement de ne maintenir que deux trains par heure et par sens.

34. *Vision Rail 2040 – Le rail : la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique*, 2022, p. 16, -> [Lien](#)

Le train S dans le plan de transport 2023-2026 de la SNCB³⁵

Le plan de transport 2023-2026 de la SNCB devra lui-aussi permettre de développer l'offre S : les fréquences et la couverture horaire seront progressivement améliorées sur plusieurs lignes.

- Décembre 2024 : trains S supplémentaires les vendredi et samedi soir ; création d'une liaison S3 entre Bruxelles et Dendermonde, le samedi ; le week-end, création d'une liaison S4 directe entre Alost et Bruxelles-Luxembourg ;
- Juin 2025 : en semaine, passage d'1 à 2 trains par heures sur les lignes S4 (Alost – Schuman – Louvain-la-Neuve) et S7 (Hal – Vilvorde) ;
- Décembre 2025 : pendant les vacances scolaires, passage d'1 à 2 trains par heure sur la ligne S5 (Enghien – Schuman – Malines) ; idem le week-end, mais seulement entre Hal et Malines ; création d'une liaison S9 (Braine-l'Alleud – Bruxelles – Louvain) le samedi ;
- Décembre 2025 : déplacement de la gare de Moensberg au croisement des lignes 26 et 124, pour offrir des correspondances entre ces deux lignes.

II.2. Rappel des ambitions bruxelloises en matière ferroviaire

La Région bruxelloise semble avoir bien compris le potentiel du train comme mode de déplacement intrarégional. La volonté de faire du train et des gares un véritable moyen de transport intra-bruxellois se retrouve d'ailleurs dans plusieurs déclarations politiques régionales des législatures successives, mais aussi dans les plans régionaux de développement et de mobilité. C'est aussi un élément qui revient souvent dans les discussions de la Commission Mobilité du Parlement bruxellois.

35. *Plans SNCB & Infrabel 2023-2026 – Bruxelles, 2023*, [-> Lien](#)

36. *Plan régional de Développement – Les 12 Priorités, 2002*, sur *Perspective.Brussels*, p. 101, [-> Lien](#)

37. *Ibid.*, p. 102.

38. *Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale – Déclaration gouvernementale et Accord de Gouvernement, 20.07.2004*, [-> Lien](#)

Le Plan régional de Développement (PRD) de 2002 ne manque pas de s'attarder sur la question du RER, qui soit être intégré dans le projet de ville défendu. Le plan rappelle en effet que la mise en service de ce RER ne doit pas seulement être *un moyen pour améliorer les conditions d'accès à Bruxelles depuis sa périphérie, mais soit aussi un outil pour améliorer la mobilité à l'intérieur de la Région.*

Le plan rappelle l'intérêt de desservir les gares des trois jonctions traversantes de la Région (Nord-Midi, ligne 26 et ligne 28) pour que le RER soit véritablement un outil de desserte urbaine. Afin de trouver un compromis entre la qualité de la desserte (nombre de gares desservies) et la vitesse commerciale, le plan insiste sur la nécessité de choisir un matériel roulant performant (accélérations élevées, bonne largeur des portes et embarquement des voyageurs à niveau) pour que *l'augmentation du nombre de haltes n'entraîne pas de diminution de la vitesse commerciale des trains par rapport à la situation actuelle.*

Le PRD s'attarde aussi sur le besoin de rénovation des gares et de leurs abords, sans attendre la réalisation complète du RER. Il liste aussi les conditions nécessaires pour que l'offre RER soit attractive à l'intérieur de la Région : fréquences de passage, amplitude horaire, confort et accessibilité des infrastructures et du matériel roulant, aménagement des points de correspondance avec les autres modes, qualité et sécurité de l'espace public avoisinant les gares RER, intégration des offres des différents exploitants de transports en commun.

Enfin, il recommande de prendre des mesures d'accompagnement destinées à contrer l'exode urbain que pourrait amener la mise en œuvre du RER, celui-ci ayant notamment pour but de faciliter la navette entre la périphérie et la capitale (restriction de la capacité des axes d'entrée de ville, construction de P+R et de parkings aux abords des haltes RER de la périphérie, bonne desserte des gares RER par les transports en commun, réduction de l'offre de stationnement longue durée dans Bruxelles, etc.)

En 2004, la **Déclaration gouvernementale**³⁸ se penche sur le sujet du RER, mais en premier lieu pour s'assurer que sa mise en œuvre n'entraîne « une nouvelle diminution des recettes régionales » via une accélération de l'exode urbain :

Le Gouvernement exclura que des politiques utiles à certains égards engendrent, par la facilitation de la mobilité, un appauvrissement de la Région. Il est donc évident que nous refuserons tout report des coûts d'investissement et d'exploitation sur la Région bruxelloise et qu'il faudra que des mesures d'accompagnement du RER garantissent l'absence de tout impact négatif sur la démographie et les finances publiques bruxelloises³⁹.

A côté de cette inquiétude, le texte insiste aussi sur la volonté de la Région trouver un réel avantage dans la mise en œuvre de ce RER, notamment en exigeant la desserte des gares bruxelloises. Il en profite pour dénoncer également le sous-investissement de la SNCB sur le territoire bruxellois.

IRIS II et le rail à Bruxelles

Élaboré au milieu des années 2000 et approuvé en 2010, le plan régional des déplacements IRIS II accorde une place non-négligeable au RER : il insiste notamment sur le potentiel du train pour les déplacements intrarégionaux (capacité importante, performances en termes de temps de trajet, etc.), tout en soulignant sa faible utilisation par les Bruxellois. Partant de ce constat, la Région souhaite alors renforcer sa « vision du déploiement ferroviaire », ainsi que ses relations avec le Fédéral et la SNCB, « afin de garantir la meilleure cohérence au service des objectifs en matière de rail :

- La desserte intra-régionale ;
- L'accessibilité de la Région depuis la proche périphérie via le RER ;
- L'accessibilité de la Région depuis le reste du pays ;
- L'engagement du fédéral à contribuer à réduire les risques d'exode urbain.

En outre, la Région souhaite s'entendre avec la SNCB pour améliorer les infrastructures existantes, sans attendre la finalisation chantiers alors en cours. L'idée est alors de renforcer l'offre ferroviaire à destination des « habitants et usagers de la Région », notamment via les fréquences et la coordination des correspondances avec le réseau de la STIB. Cet objectif implique aussi une meilleure diffusion de l'offre.

IRIS II s'intéresse aussi aux haltes ferroviaires : outre les gares acquises dans le schéma d'exploitation du RER, la Région en demande 6 autres (Cureghem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Veroost et Wielemans) ; pour celles-ci, elle entend poursuivre la concertation avec la SNCB, laquelle doit prendre leur ouverture à sa charge. Par ailleurs, le plan met en lumière le potentiel des lignes 26 et 28 et l'importance d'y obtenir une desserte plus fréquente, mais aussi d'y ouvrir de nouvelles haltes. La ligne 26 doit par exemple voir son amplitude s'élargir, notamment en soirée et le samedi.

Enfin, le plan IRIS II accorde une grande importance aux mesures d'accompagnement du RER, et ce afin d'enrayer l'exode urbain qu'il était susceptible de causer, mais aussi de provoquer le report modal attendu. Ces mesures vont de la réduction de l'offre de stationnement longue durée dans les quartiers de bureaux, à l'amélioration du cadre de vie bruxellois, en passant par la réduction de la capacité routière des axes pénétrants de la Région ou encore la promotion de l'intermodalité aux abords des gares. Ces mesures d'accompagnement doivent être discutées et négociées au niveau du comité de pilotage RER et des Conférences interministérielles de la Mobilité.

De la même manière, en 2009, dans son **Accord de Gouvernement**⁴⁰, le nouvel exécutif bruxellois s'exprime sur le RER en ces termes :

Le RER doit être perçu comme un nouvel instrument au service des navetteurs mais également comme un nouveau mode de déplacement pour les habitants de la Région bruxelloise. [...] La SNCB doit organiser une meilleure desserte ferroviaire intra-bruxelloise grâce à la création et la réouverture de nouvelles gares et haltes RER dans des bassins de populations peu desservis par les transports en commun⁴¹.

L'Accord reprend en outre l'ouverture potentielles de nouvelles gares à Cureghem, Verboeckhoven, avenue Rogier, Lycée français, Verhost et Wielemans, déjà mentionnées dans le plan IRIS II (qui est alors déjà passé à l'enquête publique, mais n'a pas encore été adopté).

39. *Ibid.*, p. 20.

40. *Gouvernement bruxellois – Accord de Gouvernement 2009-2014*, -> [Lien](#)

41. *Ibid.*, p. 51.

Le Plan régional de Développement durable (PRDD) de 2009 réitère l'intérêt de renforcer les synergies entre les différents opérateurs de transports, au bénéfice des navetteurs mais également des déplacements intra-bruxellois.

Concernant le RER et plus spécifiquement l'offre S, la Région insiste sur le service de 4 trains par heure et par sens dans chaque gare bruxelloise. Elle demande également aux acteurs ferroviaires de *travailler prioritairement sur*

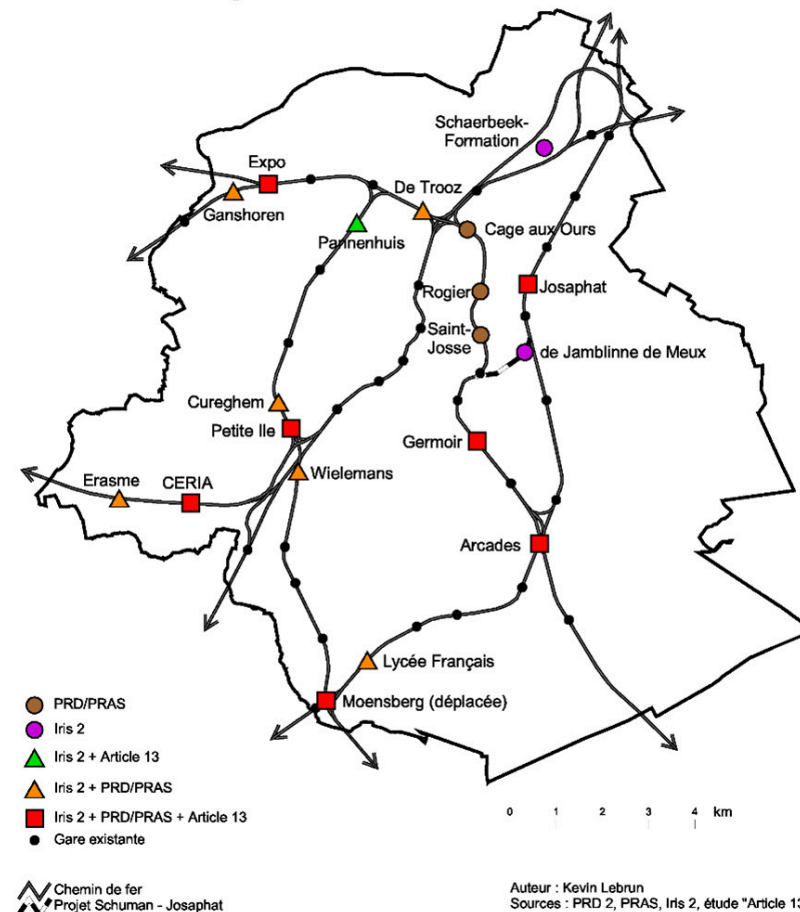
- Une meilleure répartition de l'offre S sur l'ensemble du réseau bruxellois dans le cadre du schéma de développement polycentrique de la Région ;
- L'intensification de l'offre S desservant la Région au profit de Bruxellois comme des usagers extérieurs ; [...]⁴²

Elle indique aussi vouloir favoriser l'augmentation de l'offre ferroviaire sur les lignes de l'est et de l'ouest de la Région, et l'augmentation de l'usage du réseau pour des déplacements intra-bruxellois, via les outils régionaux (PU, offre de solutions multimodales, polycentrisme des fonctions, cofinancement, communication, tarification). Elle défend, une fois de plus, la création de nouvelles gares utiles aux Bruxellois et offrant une bonne connexion avec les réseaux de transport existants.

Enfin, elle souhaite œuvrer pour l'intégration de l'offre des différents opérateurs de transport public, tant en termes de tarification, que de coordination des horaires.

Dans la même veine, en 2014, le nouveau Gouvernement bruxellois indique dans son **Accord de Majorité**⁴³ vouloir améliorer la collaboration entre les opérateurs de transports en commun (STIB, TEC et De Lijn) afin notamment d'intégrer les tarifs, d'améliorer et de coordonner l'information entre ces différents acteurs. Est aussi reprise la volonté de favoriser *le développement d'une offre ferroviaire régionale sur l'ensemble de l'infrastructure bruxelloise (Lignes 26, 28, 161, Jonction Nord-Midi) et ce sans attendre la finalisation de l'ensemble des aménagements ferroviaires*⁴⁴, notamment via le développement des lignes de l'ouest et de l'est de Bruxelles. Le Gouvernement souhaite

Les nouvelles gares urbaines et l'absence de consensus



Les nouvelles gares urbaines potentielles (source : Kévin LEBRUN, *Effets structurels du RER sur le territoire et importance des critères de choix des gares RER dans Bruxelles*, dans *Les gares, le train et la ville*, op. cit., p. 83-89, ici p. 84).

également souligner l'importance de lancer le service RER dans la zone métropolitaine (on ne parle pas encore de réseau S) :

Il s'agira aussi d'augmenter cette offre pour atteindre dès 2017 les objectifs RER d'un train tous les quarts d'heure en desservant un nombre élevé de points d'arrêts en Région bruxelloise (entre autres les différents pôles d'emploi tant de la Région bruxelloise que de la zone métropolitaine). A cette occasion, le Gouvernement préconi-

42. Plan régional de Développement Durable (PRDD), 2009, sur [Perspective.brussels](http://perspective.brussels), p. 153, -> [Lien](#)

43. Gouvernement bruxellois – Projet d'Accord de Majorité 2014-2019, -> [Lien](#)

44. Ibid., p. 51-52.

-sera, auprès du Gouvernement fédéral et du Groupe SNCB, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire afin d'assurer un train tous les quarts d'heures en heure de pointe dans minimum 30 gares existantes, et au moins deux trains par heure en heures creuses ainsi qu'une offre de transport le week-end avec un minimum de trois trains par heure⁴⁵.

Il est aussi question de demander la création de nouvelles haltes, afin de créer des connexions pertinentes avec le réseau de la STIB et desservir des quartiers moins bien lotis en termes de transports en commun. La généralisation de la tarification intégrée de type MTB⁴⁶ dans le prix de l'abonnement STIB doit aussi être étudiée.

Enfin, l'Accord de Majorité rappelle que

La présence d'une infrastructure ferroviaire conséquente est évidemment un atout pour le territoire bruxellois. Sa valorisation et son exploitation devront viser à un renforcement des synergies avec le réseau STIB et à une amélioration de la desserte intrarégionale et en particulier celle des pôles de développement prioritaires⁴⁷.

En 2019, le nouvel exécutif va sans doute moins loin sur le sujet dans sa **Déclaration de politique générale commune**⁴⁸ (entretemps, le réseau S a été lancé et les chiffres de fréquentation sont encore timides mais positifs). Il souhaite notamment agir pour conclure un accord sur l'intégration tarifaire à l'échelle métropolitaine entre tous les opérateurs de transports publics (TEC, De Lijn, SNCB, STIB), mais aussi demander

une augmentation de l'offre ferroviaire SNCB de et vers Bruxelles, ainsi qu'une augmentation de l'offre ferroviaire sur l'ensemble du réseau bruxellois pour parvenir à un temps d'attente maximal de 10 minutes en heure de pointe, de 15 minutes le reste de la journée, y compris le week-end et les soirées. En vue de soutenir la mise en œuvre du réseau RER et de l'offre S de la SNCB, le Gouvernement réalisera un plan régional de valorisation des haltes ferroviaires, en concertation avec la SNCB, Infrabel et les communes concernées⁴⁹.

Ces objectifs sont (partiellement) traduits dans le Plan Régional de Mobilité GoodMove (approuvé en 2020) :

Le Plan Régional de Mobilité GoodMove réaffirme la volonté régionale de développer l'offre S et d'en faire un moyen de déplacement intra-urbain. Le texte insiste notamment sur l'importance du train comme complément au réseau de la STIB, et énonce comme objectif celui de *quintupler la part modale du train pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030*⁵⁰.

Dans ce cadre, GoodMove met en évidence l'importance de certaines liaisons ferroviaires pour la desserte régionale (et sur lesquelles les fréquences doivent être renforcées) :

- La liaison S4 (liaison est-ouest performante, sans passer par le centre-ville) ;
- Les liaisons S5, S7 et S9 (relient via la ligne 26 le sud et le nord-est sans passer par le centre-ville et desservant de nombreux quartiers de seconde couronne)
- Les liaisons S1 et S8 (relient, via les lignes 124 et 161, les communes du sud de la Région aux principaux pôles d'activité).

Plusieurs objectifs régionaux sont mis en avant par le plan :

- Des fréquences plus attractives pour inciter à se déplacer en train dans la Région (au moins 4 trains/heure/sens aux heures de pointe, y compris le samedi, pour toutes les relations S, et 2 trains/heure/sens en heure creuse) ;
- Faciliter les déplacements en soirée, dans la Région mais aussi avec sa périphérie, en élargissant les plages horaires de circulation des trains ;
- Renforcer les relations est-ouest (Quartier européen, Quartier Nord, Jette, Berchem-Sainte-Agathe).

Le plan insiste aussi sur la création de nouvelles haltes ou la modification de haltes existantes, pour une meilleure multimodalité :

- Création d'une halte à Verboeckhoven (« Cage aux Ours »), comme connexion avec le « futur » métro 3 ;
- Déplacement de la gare d'Evere pour une meilleure desserte du site Josaphat ;
- Déplacement de la Gare de Moensberg pour connecter les lignes 124 et 26 ;

45. *Ibid.*, p. 52.

46. Permettant, en plus de la STIB, l'utilisation des réseaux SNCB, TEC et De Lijn au sein de la Région bruxelloise ainsi que sur quelques portions des communes limitrophes.

47. *Gouvernement bruxellois – Projet d'Accord de Majorité 2014-2019, op. cit.*, p. 53.

48. *Gouvernement bruxellois – Déclaration de politique générale commune 2019-2024*, -> [Lien](#)

49. *Ibid.*, p. 77.

50. *GoodMove : Plan régional de mobilité 2020-2030, sur Mobilité-mobilititeit.brussels*, p. 67, -> [Lien](#)

III. Quels freins à l'utilisation du train à Bruxelles?

On ne peut pas tellement en vouloir aux Bruxellois de ne pas utiliser leurs gares : il ressort des lignes précédentes que la structure du réseau ferroviaire belge et bruxellois, mais aussi la manière dont sont pensées les liaisons ferroviaires, ainsi que l'exploitation de ces liaisons en territoire bruxellois (fréquences, amplitudes) n'ont pas été pensées pour les déplacements intra-bruxellois. À cette considération générale s'ajoutent d'autres facteurs que nous allons tenter de développer dans le présent chapitre. Le but n'est pas ici de tous les citer mais d'épingler ceux qui nous semblent les plus pertinents à identifier, car les plus déterminants dans le rapport au train des Bruxellois.



La gare de Tour et Taxis. Source © ARAU

III.1. Méconnaissance du réseau et de ses possibilités

En ce qui concerne les gares et haltes existantes, le défi consiste pour beaucoup à améliorer leur confort et leur intégration dans le cadre urbain. Bon nombre de points d'arrêt sont peu visibles depuis l'espace public, au point que beaucoup de Bruxellois ignorent qu'une gare existe dans leur quartier !⁶²

III.1.A. Des gares inconnues des Bruxellois

D'une part, certaines gares sont totalement absentes de la carte mentale des Bruxellois : des gares comme Mérode, Tour et Taxis, Moensberg, Meiser sont en effet très peu connues, parfois même des riverains proches, lesquels, par extension, ignorent souvent les liaisons possibles de et vers ces gares.

Plusieurs éléments peuvent expliquer cela, notamment une **difficulté à « repérer » les gares dans l'espace public**, due entre autres à une mauvaise signalétique (le totem bleu du réseau S passe très souvent inaperçu, entre les grands M du métro, les panneaux publicitaires ou encore les arrêts STIB) ; en outre, les petites gares bruxelloises ne comportent en effet bien souvent pas de bâtiment : il s'agit le plus souvent de simples haltes sans guichet, où l'équipement est limité à deux quais, des aubettes, des panneaux horaires et une borne d'achat des titres de transport. Pour d'autres, leur emplacement en déblai les rend peu visibles depuis l'espace public. Et pour les gares souterraines, c'est encore pire !

On peut aussi pointer que, lorsque la gare est reliée à un arrêt STIB (c'est-à-dire presque dans tous les cas), **les correspondances possibles et le « cheminement » entre la gare et l'arrêt ne sont pas toujours très intuitifs ou correctement indiqués**. D'autant que les noms des arrêts et des gares qui leurs correspondent ne sont pas toujours les mêmes ! A preuve, l'arrêt STIB « CERIA » propose une correspondance avec la gare « d'Anderlecht » : comment deviner qu'il est possible de prendre le train en sortant du métro, si les noms ne sont pas les mêmes ? Notons toutefois que les correspondances avec le chemin de fer sont de plus en plus systématiquement annoncées

dans les véhicules de la STIB, mais qu'il reste des exceptions (à Mérode par exemple).

III.1.B. Une mauvaise communication sur l'offre

De manière plus générale, il faut reconnaître un certain désinvestissement en termes de publicité et de communication, dans le chef de la SNCB. Lors du lancement de l'offre S en 2015, les publicités et annonces sont passées plutôt inaperçues... sauf dans les gares elles-mêmes, et dans les trains (donc, auprès de ceux qui prennent DÉJÀ le train). Le lancement de cette nouvelle offre, qui constitue le volet ferroviaire du RER, est ainsi passée plutôt à la trappe : nombreux sont ceux qui répètent que « le RER n'est nulle part », alors que son volet ferroviaire est bien présent (il faut dire que la presse ne les aide pas à se débarrasser de cette idée reçue) !

En mai 2022, dans une carte blanche publiée dans le journal Le Soir, Xavier Tackoen, administrateur délégué d'Espaces-Mobilités, pointait d'ailleurs que

Même si l'on peut observer de belles améliorations en termes de campagnes publicitaires et de messages véhiculés, le budget alloué aux dépenses publicitaires n'est pas du tout à la hauteur des enjeux. Alors que l'industrie automobile dépense plus de 300 millions euros annuellement pour vendre du rêve, la SNCB n'a qu'un budget de quelques millions d'euros et est relativement absente du paysage publicitaire tant sur l'espace public que dans les médias classiques ou les réseaux sociaux. Une étude menée par RMB en 2019 a mis en évidence que 95 % des dépenses publicitaires belges pour le secteur des transports étaient destinées à la vente de voitures et que les trois plus grands constructeurs étaient dans le top 10 des annonceurs. La SNCB n'apparaît même pas dans le top 100 alors que la SNCF se hisse au 47e rang en France⁵⁴.

Une situation assez déplorable : comme nous l'avons déjà mentionné, le train à Bruxelles, par la densité du réseau ferroviaire et le grand nombre de gares présentes sur le territoire régional, offre d'importantes potentialités pour la mobilité des Bruxellois. Vu le manque de connaissance de ce réseau ferroviaire encourager son utilisation passe par une communication solide, claire et récurrente. Dès lors, il

est sans doute nécessaire pour la SNCB de revoir sa politique et ses budgets dédiés à la promotion de son offre ; elle devrait aussi s'entendre avec la STIB pour proposer une campagne de publicité commune, axée sur la complémentarité des modes de transport !

III.1.C. Questions tarifaires

Un autre frein important à l'utilisation du train à Bruxelles (et, de manière générale, à l'utilisation d'autres réseaux que ceux de la STIB, comme le TEC et De Lijn) tient à des questions tarifaires. Actuellement, le ticket STIB vendu à l'unité, en format papier, ne permet d'utiliser que le réseau de la STIB. Depuis février 2021, les cartes MOBIB, cependant, permettent de charger des tickets et abonnements BRUPASS et BRUPASS XL, ouvrant alors la voie des réseaux SNCB, TEC et de Lijn, dans les limites régionales (BRUPASS) mais aussi dans une série de communes périphériques (11,5km autour de Bruxelles, pour le BRUPASS XL). Mais en ce qui concerne les abonnements mensuels et annuels, les ventes d'abonnements BRUPASS et BRUPASS XL restent mitigées, l'utilisateur préférant se contenter de l'abonnement STIB (souvent le seul remboursé par les employeurs, par défaut : preuve que le train n'est pas considéré comme une manière de se déplacer dès lors qu'on habite Bruxelles !). L'abonnement annuel BRUPASS s'élève en effet à 583 euros, et BRUPASS XL à 780 euros (contre 499 pour l'abonnement STIB), ce qui peut représenter un coût important pour certaines catégories de population⁵⁵.

Évolution positive toutefois : au lancement des titres BRUPASS et BRUPASS XL, il n'existait pas encore de tarif préférentiel pour les étudiants ou les seniors. C'est désormais chose faite, quoiqu'encore partiellement : il existe un BRUPASS scolaire annuel, qui revient à 52 euros, mais il n'y a pas encore d'équivalent pour le BRUPASS XL. Et toujours rien pour les seniors !

Malheureusement, l'intégration tarifaire dans toute la zone RER peine à se réaliser : en cause, la manière de répartir les recettes entre les quatre opérateurs de transports :

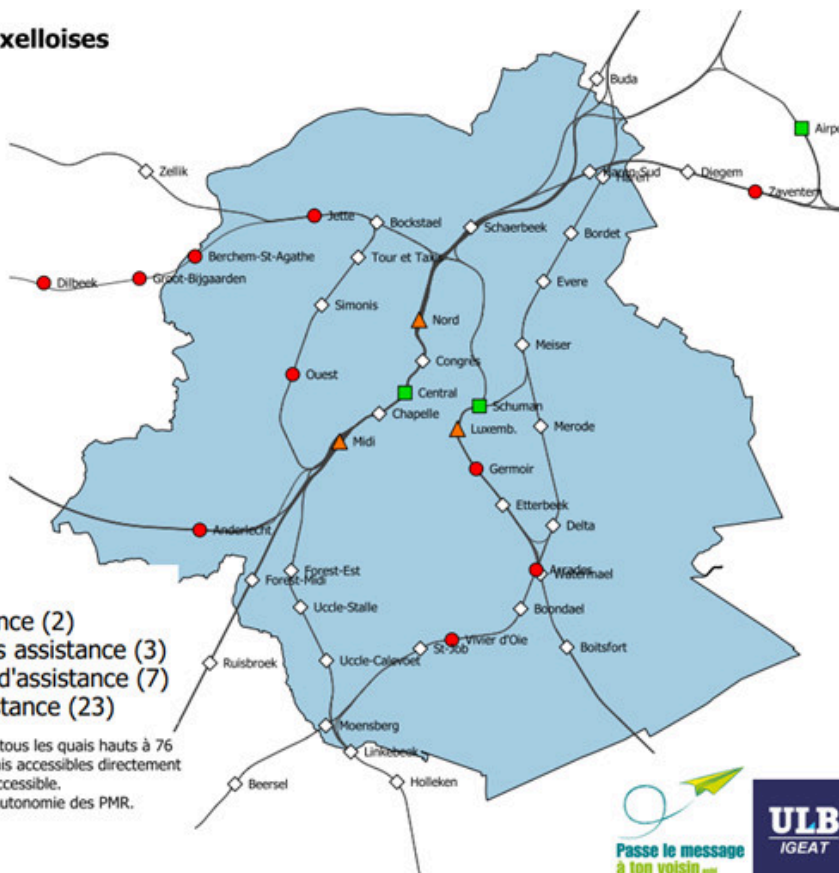
Il nous revient que la discussion, qui pour rappel implique quatre opérateurs de transports sous la tutelle de quatre exécutifs différenciés, s'embourbe principalement dans les questions de répartition.

51. Pauline DEGLUME, *À Bruxelles, il faudrait pouvoir prendre le train comme on prend le métro*, dans L'Echo, 25.03.2022, -> [Lien](#)
52. Philippe BARRETTE, *La vision de la RBC sur le bon usage des lignes ferroviaires SNCB à Bruxelles*, dans Pierre LACONTE et Claude VAN DEN HOVE (éd.), *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*, Bruxelles, Fondation pour l'environnement urbain, 2016, p. 29-32, ici p. 31.
53. *Espaces-Mobilités est un bureau d'étude indépendant qui conseille depuis plus de 20 ans les pouvoirs publics, les opérateurs de transport et les entreprises en matière d'espace public et de mobilité*. (Espaces Mobilités, -> [Lien](#))
54. Xavier TACKOEN, *Ne laissez pas le train à la traîne !*, dans Le Soir, 05.05.2022, -> [Lien](#)
55. *Mobib personnelle ou Mobib Basic*, sur STIB.be, -> [Lien](#) ; *BRUPASS XL*, sur STIB.be, -> [Lien](#)

Une fois le ticket unique payé, qui reçoit quoi ? Et c'est là que le bât blesse. Chaque extension implique un changement d'équilibre, ce qui ne fait pas encore consensus⁵⁶.

Accès PMR aux gares SNCB bruxelloises

Situation février 2023



- Accessibilité intégrale* et assistance (2)
- ▲ Pas d'accessibilité intégrale* mais assistance (3)
- Accessibilité intégrale* mais pas d'assistance (7)
- ◇ Ni accessibilité intégrale* ni assistance (23)

* Au sens de la SNCB selon quatre critères à satisfaire : tous les quais hauts à 76 cm, tous les quais équipés de lignes guides, tous les quais accessibles directement via l'espace public et au moins un automate de vente accessible. Dans les faits, "accessibilité intégrale" ne veut pas dire autonomie des PMR.

Source : SNCB (17/02/2023)



Evolution des gares accessibles en 2023, sur Passe le message à ton voisin ASBL, 24.05.2023, -> [Lien](#)

56. Romain MASQUELIER, *Les ventes du Brupass décollent mais l'extension du ticket combiné au Brabant wallon toujours dans les limbes*, dans *La Dernière Heure*, 18.05.2023, -> [Lien](#)

57. *Evolution des gares accessibles en 2023*, sur *Passe le message à ton voisin ASBL*, 24.05.2023, -> [Lien](#)

III.3. Manque d'accessibilité

Le manque d'accessibilité des gares et des trains pour les personnes à mobilité réduite a également un impact l'utilisation du train (et pas seulement à Bruxelles) : pannes d'escalator ou d'ascenseur (lesquels sont tout simplement inexistantes, dans certaines gares), différence de niveau entre le quai et les véhicules, etc. Les obstacles sont légion pour les personnes âgées, en fauteuil roulant, malvoyantes, accompagnées de jeunes enfants ou de poussettes, ou simplement chargées d'un caddie de course... le réseau ferroviaire bruxellois est encore loin d'être inclusif. A l'heure actuelle, seules deux gares répondent à tous les critères d'accessibilité de la SNCB : il s'agit des gares de Bruxelles-Schuman et de Germoir⁵⁷.

On notera par exemple que, pour pouvoir prendre le train, les personnes à mobilité réduite qui souhaitent bénéficier d'une assistance pour monter dans le véhicule (notamment via l'installation d'une rampe leur permettant de franchir l'espace entre le train et le quai) doivent réserver celle-ci 24h à l'avance : une démarche plutôt dissuasive ! D'autant plus que cette assistance n'est pas disponible dans toutes les gares...

À Bockstael, les PMR et la multimodalité laissés à quai

À l'enquête publique à l'automne 2022, le projet de rénovation de la gare de Bockstael illustre bien ce problème d'accessibilité. Les intentions sont fort louables : la gare deviendra bien plus accessible aux PMR (deux ascenseurs desserviront les quais), son aspect général sera rafraîchi, et il est prévu de construire un édicule, sur le boulevard, afin de mieux signaler la présence de la station dans l'espace public, mais aussi d'abriter un parking vélo.

Mais ce projet révèle le manque de coordination entre les acteurs de la mobilité à Bruxelles ; il ne permettra pas réellement d'améliorer la multimodalité du pôle Bockstael, malgré les promesses (outre le train, on trouve en effet à Bockstael une ligne de métro, deux lignes de tram, trois lignes de bus STIB (+ une ligne Noctis) et treize lignes de bus De Lijn !) :



- Les ascenseurs prévus ne desservent que les quais SNCB, mais pas ceux du métro... qui sont pourtant juste dessous ! On imagine le parcours du combattant des PMR qui, pour rejoindre les quais du métro depuis ceux de la gare, devront remonter sur le boulevard, le traverser (or il s'agit encore d'un boulevard à 50 km/h !), puis parcourir 200m pour rejoindre l'entrée de la place Bockstael et prendre deux autres ascenseurs...Le projet de la SNCB ne se concentre que sur les abords directs de la gare, boulevard Emile Bockstael, où ne passent que les bus De Lijn. Pour les lignes de surface de la STIB, la correspondance se fait sur la place Bockstael, à 200m... et sur la place, absolument rien n'est prévu pour signaler la présence de la gare, qui reste anonyme.
- Même chose quant au lien entre train et métro : bien que les quais du métro soient juste sous ceux de la gare, des cloisons empêchent de les voir. Il suffirait de les remplacer par des baies pour rétablir une connexion visuelle entre les deux types de quais, ce qui favoriserait aussi le contrôle social. Une solution que le projet n'envisage pas.

Ce projet de rénovation témoigne bien du manque de coordination entre les acteurs de la mobilité à Bruxelles : pour améliorer le service aux usagers et inciter à l'utilisation des transports en commun, il est nécessaire que ceux-ci s'entendent pour mener conjointement certains chantiers, ce qui permettrait aussi de rationaliser les travaux !

Les **écueils de signalisation** des correspondances entre le réseau STIB et SNCB, peuvent aussi être considérés comme des problèmes d'accessibilité. Ces défaillances sont significatives lorsqu'il s'agit de gares souterraines. Quand bien même l'usager est au courant qu'il est possible de prendre le train en descendant d'un véhicule STIB à Bockstael, Simonis ou Mérode, il n'est parfois pas facile de savoir comment rejoindre les quais des gares en question. Dans de nombreux cas, le hall principal de la station de métro (où se trouvent les guichets / automates STIB) ne donne pas directement accès à la gare, ce qui semble assez contrintuitif. L'usager doit dès lors soit remonter à la surface et trouver les entrées adéquates (parfois éloignées de plus de 100 mètres de celles du métro !), soit descendre sur le quai du métro et aller à son extrémité pour trouver le couloir vers la gare.



Indication de la gare de Mérode depuis le quai du métro. Source © ARAU

Sur les questions d'accessibilité, on peut aussi ajouter que l'état de certaines gares ne pousse pas les Bruxellois à les fréquenter : manque d'entretien, absence d'abri, éclairage défaillant, manque de contrôle social (surtout lorsqu'il s'agit de gare souterraine), dégradation des équipements existants, etc. sont autant d'éléments qui nuisent à l'utilisation du train à Bruxelles.

III.4. Manque de compétitivité en termes de fréquence, d'amplitude et de fiabilité

Quand bien même les gares seraient connues des Bruxellois, et leur accessibilité facilitée, il reste un obstacle de taille à l'utilisation quotidienne du train : le manque de compétitivité en termes de fréquences, comparée à celles du réseau STIB. Même si les temps de parcours, pour des trajets en train, sont imbattables, de nombreux usagers préféreront un trajet plus long, à partir du moment où ils peuvent quitter leur point de départ sans regarder l'horaire de passage du véhicule auparavant. C'est le cas pour la plupart des lignes STIB, et cela devrait aussi être le cas pour le train :

58. Philippe BARRETTE, *La vision de la RBC sur le bon usage des lignes ferroviaires SNCB à Bruxelles*, dans Pierre LACONTE et Claude VAN DEN HOVE (éd.), *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles, Bruxelles, Fondation pour l'environnement urbain*, 2016, p. 29-32, ici p. 32.

Un service ferroviaire métropolitain attractif doit pouvoir offrir un train tous les 1/4 d'heure en pointe, voire moins, de façon à atteindre le seuil critique de fréquence en deçà duquel l'utilisateur n'a plus besoin de consulter les horaires⁵⁸.

Vu les fréquences dans certaines gares bruxelloises, ce n'est pas encore possible : la promesse des 4 trains par heure en heure de pointe (initialement 6, selon les premiers objectifs du projet RER), dans chaque gare, cadencés au quart d'heure, est encore loin d'être tenue : les gares de la ligne 28 (Bruxelles-Ouest, Simonis et Tour et Taxis) n'accueillent par exemple encore qu'un train par heure et par sens !

D'autre part, si on souhaite faire rentrer le train dans les habitudes de déplacement des Bruxellois, il faut aussi tenir compte d'autres motifs de déplacements que la navette domicile-travail ou domicile-école ;

cela signifie assurer un service suffisant hors heures de pointes, mais aussi le week-end ! Or, à l'heure actuelle, certaines liaisons ne sont desservies qu'une fois par heure le samedi et le dimanche. Cela signifie aussi **proposer une amplitude horaire plus large en soirée** (notamment un dernier départ après minuit). Ce n'est pas encore le cas sur de nombreuses lignes.

Le **respect des horaires et les retards sur les lignes** sont aussi un important frein à l'utilisation du train dans Bruxelles, sans doute encore plus qu'ailleurs : si un retard de 10 minutes, sur un trajet long (type IC), est déjà gênant, il l'est encore plus pour un trajet court (censé parfois prendre moins de temps que les 10 minutes en question). D'autant qu'ici, les usagers ne sont pas « captifs » du réseau SNCB, vu qu'il existe des alternatives, telles les lignes STIB, TEC ou De Lijn.



La gare de Tour et Taxis. Source © ARAU

IV. Propositions

Qu'est-ce qui pourrait faire évoluer les comportements des voyageurs vers le transfert modal et les inciter à prendre le train au sein des villes ? Une multitude de facteurs peut influencer nos comportements de mobilité : crise énergétique, défis climatiques, nouveaux plans de circulation... Les récentes évolutions en termes de plan de mobilité et de parkings à Bruxelles, comme le plan GoodMove dans le Pentagone, ainsi que des projets à moyen terme concernant les portes d'entrée de la Région bruxelloise ou les normes de pollution des véhicules, sont autant de raisons concrètes qui peuvent inciter les gens à voir encore davantage dans le train une alternative à la voiture, y compris à l'intérieur de la ville.



La gare de Berchem-Sainte-Agathe. Source © ARAU

Mais les difficultés rencontrées dans l'utilisation d'un véhicule individuel ne sont pas toujours suffisantes pour susciter un report modal et faire du train un moyen de transport attractif en Région bruxelloise. Certes, le réseau a de nombreux atouts, l'offre a évolué positivement ces dernières années, des gares ont été ouvertes, etc., mais le tout est encore perfectible : des mesures sont encore nécessaires pour faire du train un moyen de transport performant et attractif dans Bruxelles, pour les Bruxellois.

L'ARAU souhaite ici formuler une série de propositions susceptible d'augmenter la part modale du train à Bruxelles. Il ne s'agit pas de proposer l'ouverture de nouvelles lignes ou gares, ou de demander de lourds et coûteux travaux d'infrastructure : la philosophie ici est plutôt celle du « déjà-là », dans l'idée de « faire mieux » avec « ce qu'on a déjà », au moyen d'interventions légères. Certaines de ces propositions ne sembleront pas neuves pour le lecteur averti : nous nous permettons en effet d'emprunter à des chercheurs, politiques et autres militants des idées déjà formulées précédemment, et qui nous semblent pertinentes à être rassemblées⁵⁹.

IV.1 Pour éviter toute confusion, abandonner la dénomination RER

L'utilisation de cette dénomination est peu pertinente. Comme nous l'avons expliqué, elle incite le citoyen à comparer le projet bruxellois au RER parisien, où les trains circulent sur leur propre réseau, et où il n'est donc pas nécessaire d'organiser un partage des voies avec d'autres types de liaisons ferroviaires. Vu que les trains du réseau S ne se distinguent pas physiquement des autres types de trains (les rames Desiro sont utilisés sur une multitude de lignes en Belgique), qu'ils roulent sur le réseau des trains nationaux et internationaux, et que les travaux d'infrastructure ont principalement consisté à porter à quatre voies des liaisons existantes sans créer aucune nouvelle liaison « ex-nihilo », il n'est pas étonnant qu'un grand nombre de citoyens pensent que le projet n'est toujours nulle part et n'arrivera jamais, si le résultat attendu est celui d'un RER parisien. D'autre part, le RER n'est ni « express » (vu qu'il dessert un grand nombre de gares) ni régional, vu qu'il est commun aux trois régions...

En bref, tant qu'on continuera à faire imaginer aux usagers la perspective d'un réseau de trains métropolitains type « RER parisien », il sera facile pour les sceptiques de critiquer les travaux, de parler d'une vraie histoire belge, et de dire que de toute façon, ils ne verront pas ce RER de leur vivant. En plus bref encore : il n'y aura jamais de RER à la parisienne à Bruxelles, mais il y a le train S, qui existe déjà et se développe (lentement mais sûrement).

→ **Proposition 1 : il convient dès lors d'abandonner la dénomination « RER » pour éviter tout amalgame trompeur pour l'utilisateur ; il est donc nécessaire de trouver un autre nom au réseau de transports en commun dans et autour de Bruxelles (qui ne concerne en effet pas que le train) et d'insister sur le « train S » pour la composante ferroviaire du projet. L'idée serait que l'utilisateur ait le réflexe de prendre le « S4 » comme il prend actuellement le « S1 ».**

59. Par exemple, l'étude MOBIL 2040 (Technum et Espaces-Mobilités, Mobil 2040 Brussels Refreshed : regards sur la mobilité du futur, Bruxelles-Mobilité, 2014).



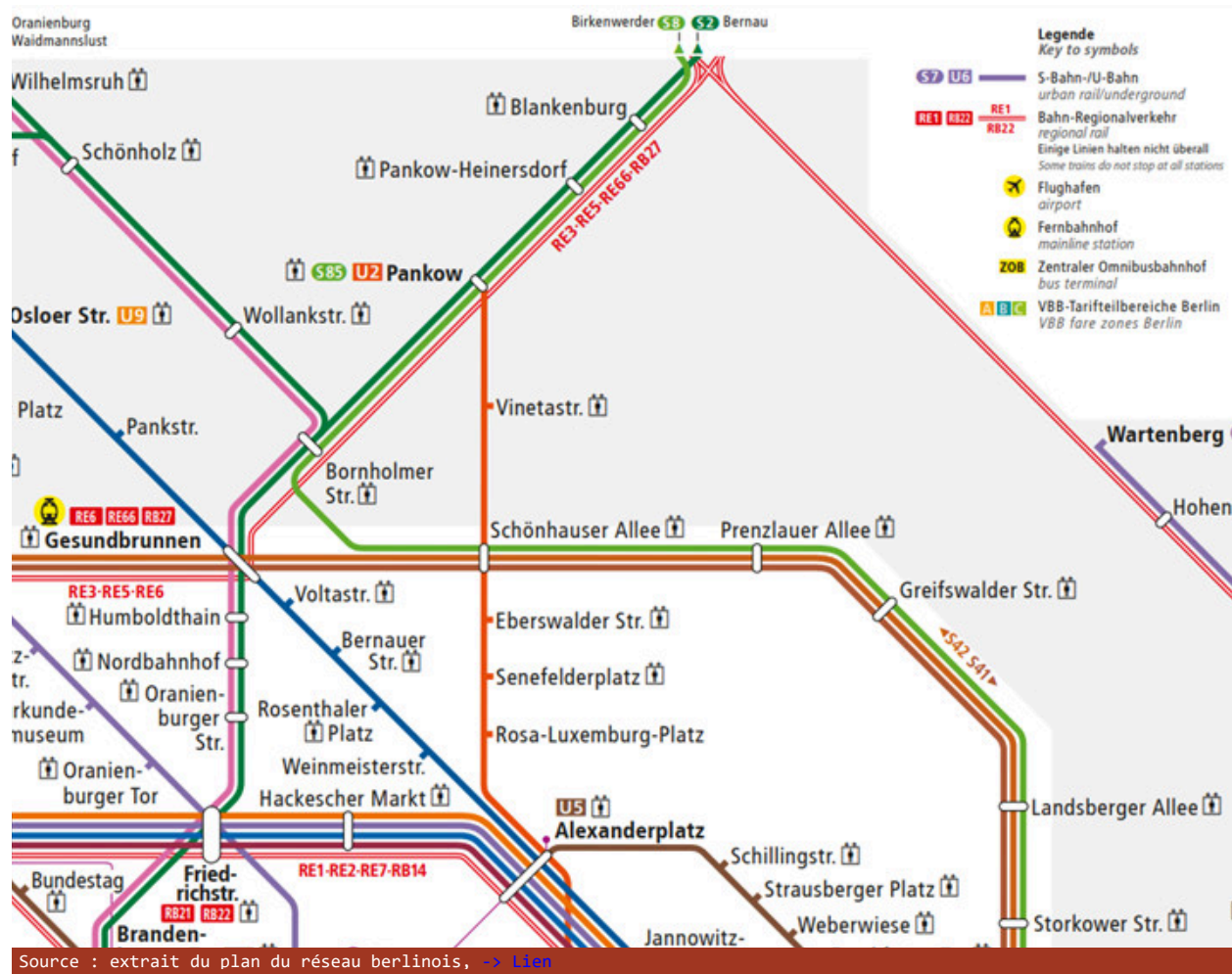
IV.2. Mieux faire connaître l'offre existante

L'offre de trains S reste mal connue des Bruxellois. C'est d'ailleurs l'une des principales raisons de son manque d'utilisation. Pour contrer ce problème, il est possible d'agir de différentes manières, notamment en termes de publicité, et de développement d'une identité visuelle claire.

Un premier élément concerne la manière de représenter le réseau de chemin de fer bruxellois sur les plans. En effet, sur le plan du réseau édité par la STIB, les lignes SNCB, mais aussi TEC et De Lijn apparaissent également, mais souvent de manière peu visible. On reste dans une logique de promotion du réseau STIB et les lignes « concurrentes » sont représentées par des traits plus fins, dans des couleurs plus pâles. La lisibilité de cette offre parallèle est dès lors plus compliquée, les correspondances possibles moins évidentes. Il ressort aussi de ce mode de représentation l'impression qu'à Bruxelles, le réseau de train n'est qu'un réseau de « seconde zone », et dont la complémentarité avec le réseau STIB est loin d'être claire.

→ **Proposition 2 : dans l'idée de considérer le train comme un véritable complément au réseau de métro, l'ARAU propose de représenter les lignes de train traversant Bruxelles avec (au moins !) la même épaisseur que les lignes de métro et de tram chrono, et d'indiquer clairement les correspondances possibles entre le réseau SNCB et celui de la STIB.**

D'autres villes européennes procèdent déjà de la même manière depuis longtemps : à Berlin par exemple, les lignes de S-Bahn (lignes S, de chemin de fer urbain) et les lignes de U-Bahn (lignes U, de métro) sont représentées avec la même épaisseur et le même style de ligne : ainsi, les deux modes de transport sont totalement assimilés l'un à l'autre ; aucun ne semble prendre le pas sur l'autre ; il s'agit ici réellement de deux réseaux complémentaires, appelés à être empruntés de la même manière par les usagers. À Paris, les lignes RER sont même plus épaisses !



La gare de Boondael et l'arrêt STIB correspondant. Source © ARAU

→ **Proposition 3 : l'ARAU propose de faire correspondre le nom des gares et des arrêts STIB** où une correspondance avec le train est possible.

Par exemple, ajouter «... – Gare» ou «Gare de ...» au nom des arrêts STIB, lorsque le nom de l'arrêt n'est pas déjà explicite (comme Gare de l'Ouest, par exemple). On aurait ainsi des Mérode – Gare, Meiser – Gare, Vivier d'Oies – Gare, Simonis – Gare (ou, dans l'autre sens, Gare de Meiser, Gare de Merode, Gare de Simonis, etc.). De manière générale, il est nécessaire d'effectuer une uniformisation des noms des arrêts STIB et des gares qui leur sont attenantes, avec un système clair et invariable. Une autre manière d'insister, auprès des utilisateurs, sur les correspondances possibles entre ces deux modes de transport.

Enfin, il est aussi possible de communiquer sur l'offre en mettant en avant les atouts du réseau ferroviaire :

→ **Proposition 4 : une campagne de publicité dans l'espace public, à proximité des gares, axée sur la rapidité des temps de parcours** entre telle ou telle destination phare peut être une façon de faire comprendre les avantages de l'utilisation du train en ville. On peut par exemple envisager des slogans du style « d'ici, vous rejoignez l'ULB en 15 minutes », auxquels s'ajouterait le numéro des lignes S à emprunter pour rejoindre les destinations évoquées.

Faire connaître cette offre, c'est aussi harmoniser les appellations des arrêts STIB et des gares, afin de montrer la présence du chemin de fer. Actuellement, c'est déjà le cas avec une série d'arrêts (Boondael – Gare ou Etterbeek – Gare) ; mais ce n'est pas systématique : on reprendra l'exemple de la gare d'Anderlecht, en correspondance avec l'arrêt de métro « CERIA »... il y a de quoi s'y perdre !

Dans les gares, on peut aussi envisager un changement dans la mode d'affichage des destinations sur les écrans d'informations en temps réel :

→ **Proposition 5 : il s'agit d'afficher non pas les trains par heure de destination en indiquant leur destination finale, mais d'indiquer, par ordre alphabétique, les destinations desservies directement à partir de la gare de départ et, en vis-à-vis, les prochains départs vers lesdites gares, la durée du trajet, et la voie à rejoindre. Ainsi, le voyageur a directement connaissance des destinations directement desservies à partir de la gare où il se trouve.**

Cette proposition, empruntée à l'étude Mobil 2040, a déjà été expérimentée (et adoptée) en Suisse, mais aussi en France, dans les gares parisiennes. À Bruxelles, cette mesure aurait du sens : en effet, les terminus des trains desservant les gares bruxelloises se trouvent bien souvent hors des frontières régionales, et parfois à plusieurs dizaines de kilomètres. Si le voyageur quotidien maîtrise le plus souvent son trajet et connaît le terminus du train qu'il emprunte, ce n'est pas toujours le cas du voyageur occasionnel : à moins de posséder une certaine connaissance géographique de Bruxelles et de ses environs, difficile de deviner que le S4 en direction d'Alost dessert les gares de Bockstael, Jette et Berchem-Sainte-Agathe !

Enfin, on peut envisager de faire en sorte que les titres de transports bruxellois permettent TOUS d'emprunter le train (ainsi que les réseaux TEC et De Lijn) :

→ **Proposition 6 : en d'autres termes, supprimer l'abonnement STIB et le titres STIB « classiques » et ne plus commercialiser que les titres BRUPASS et BRUPASS XL.**

C'est déjà le cas en ce qui concerne les cartes de 10 trajets. Et bien entendu, cela implique de faire en sorte que le prix du BRUPASS ne dépasse pas le prix de l'actuel abonnement STIB. Cette mesure devra s'accompagner d'une solide campagne de promotion axée sur le fait que désormais, tous les modes de transports sont accessibles, quel que soit l'opérateur, quel que soit le billet choisi.



Source : Bruno CARRIERE, *L'annonce des départs par ordre alphabétique des gares*, sur *Rails et Histoire*, 31.08.2018, → [lien](#)

IV.3. Dans l'espace public : rendre les gares visibles

Rendre visible et attractive l'offre ferroviaire à Bruxelles passe aussi par une mise en valeur des bâtiments de gares : dans la mesure où elles constituent les « points d'entrée » du réseau ferroviaire pour les usagers, elles se doivent d'être visibles, attractives. Si les grandes gares bruxelloises, telles celles de la jonction nord-midi, du quartier européen et du pôle ULB-VUB, n'ont pas besoin d'être visibilisées, la situation des nombreuses autres petites stations qui ponctuent le territoire bruxellois est très différente. Nous l'avons dit, nombreuses d'entre elles sont peu connues (et donc peu utilisées) parce que peu visibles. Cela implique plusieurs mesures :

- **Proposition 7 : ne laisser aucun doute sur la présence de la gare. Le logo SNCB et celui du « train S » doivent apparaître clairement sur le bâtiment.** Si une correspondance existe avec une ligne de la STIB, les logos des deux opérateurs (pour la STIB, le M du métro, par exemple) devront être placés l'un à côté de l'autre.
- **Proposition 8 : rénover en profondeur les bâtiments de gare encore existants**, même lorsqu'ils ne proposent plus de service aux voyageurs (un grand nombre ont été réaffectés), dans la mesure où ils restent des « signaux » dans la ville, des marqueurs de la présence du réseau ferroviaire ; dans ce cadre, il est possible de réfléchir à des interventions artistiques, comme c'est déjà le cas dans les tunnels sous voies ou sur les quais, où la SNCB et les communes concernées ont fait appel à des street-artists (voir par exemple la gare du Vivier d'Oie, à Uccle).
- **Proposition 9 : l'évolution du service aux voyageurs, ainsi que de la situation financière du groupe SNCB laisse peu d'espoir quant à la réouverture des guichets, de toilettes ou d'autres services dans les bâtiments des petites gares. Mais ce n'est pas pour autant qu'elles doivent cesser de servir aux voyageurs, mais aussi aux habitants des quartiers dans lesquels elles se situent : commerce de proximité, équipement de quartier, etc. Rendre la gare utile aux habitants devra aussi la rendre plus visible, et donc inciter à son utilisation et valoriser un patrimoine existant !**



La gare de Berchem-Sainte-Agathe



Streetart à la gare du Vivier d'Oie. Source © ARAU



Entrée de la gare de Bordet. Source © ARAU

Et pour les haltes qui ne possèdent aucun bâtiment ou (pire !) qui sont souterraines ? Actuellement, elles sont signalées par un totem portant les logos de la SNCB et du train S, et qui passe parfois inaperçu.

- **Proposition 10** : il conviendrait donc de revoir cette signalisation pour visibiliser la présence des gares dans l'espace public, même lorsqu'elles ne possèdent pas de bâtiment. À ce sujet, le logo S doit apparaître clairement et sa taille doit être égale à celle des « M » des stations de métro, pour être remarqué. Les entrées et les sorties vers les quais devront elles aussi être clairement indiquées, en précisant les directions desservies par chaque quai.
- **Proposition 11** : il est aussi possible d'envisager la construction d'un édifice signalant la gare, dans lequel viendrait par exemple

s'insérer les écrans d'informations indiquant les prochains départs, la borne d'achat des titres de transport, l'un ou l'autre panneau publicitaire, etc. Cet édifice devrait de préférence être construit non pas sur l'un des quais de la halte, mais bien en bordure de la voirie. Par exemple, s'agissant de la gare de Meiser, l'édifice pourrait se trouver en contrehaut des voies, le long de l'avenue Rogier, ou au début de la rue de la Luzerne.

- **Proposition 12** : tout accès à une gare devra aussi s'accompagner d'une véritable réduction de la pression automobile à ses abords voire d'un réaménagement des espaces publics : l'ARAU demande que chaque station ait son « parvis » la signalant, à savoir un espace sécurisé, permettant à tous les usagers de rejoindre de manière facilitée les différents accès aux quais. Ce parvis pourrait être conçu comme une place, une zone de rencontre, donnant priorité aux modes actifs et aux fonctions de séjour dans l'espace public. Par souci de cohérence, ces parvis devront être conçus et traités avec la même philosophie et les mêmes matériaux, afin de garantir la cohérence entre les gares, et de contribuer à les rendre visibles et reconnaissables. Cette mesure contribuerait également à rendre plus visible les gares aux automobilistes et à les sensibiliser à cette alternative.

IV.4. Côté STIB : faire connaître et faciliter les correspondances avec le chemin de fer

Comme nous l'avons indiqué, la faible utilisation du train par les Bruxellois pour leurs trajets intrarégionaux tient notamment à la mauvaise connaissance qu'ils ont du réseau de train dans Bruxelles, et des correspondances possibles avec le réseau STIB. Si tout le monde sait qu'il est possible, en descendant du tram, du bus ou du métro, de prendre le train à Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi ou encore Bruxelles-Schuman, c'est beaucoup moins évident dans d'autres gares de petite taille. Bon nombre de Bruxellois ignorent qu'il est possible d'embarquer dans un train à Merode, Pannenhuis, Bockstael ou Meiser. Certes, sur les quais, un logo indique toujours la présence de la gare et sa direction, mais il est plutôt discret, voir quasiment anonyme.



Ecran d'information annonçant les prochains départ des trains, placé sur le quai du métro à Bruxelles-Schuman. Source © ARAU

Pour rendre visibles ces correspondances, l'ARAU propose plusieurs mesures :

- **Proposition 13 : annoncer systématiquement la correspondance possible dans les véhicules de la STIB** (trains, métros et bus). C'est déjà le cas dans un grand nombre de stations, mais c'est loin d'être systématique.
- **Proposition 14 : remplacer l'actuel logo « chemin de fer » dans les stations et sur les quais de la STIB par un élément plus visible, plus grand.** Il est par exemple possible de reprendre le logo du train S, de grande taille, accompagné d'indications claires sur la direction à prendre pour rejoindre la gare attenante : un flèche au sol, sorte de fil d'ariane ?
- **Proposition 15 : sur les quais des métros, trams et bus, installer des écrans d'information affichant en temps réel les prochains départs des trains.** Par souci de cohérence, il devra s'agir des mêmes panneaux que ceux déjà présents sur les quais des gares. Ceux-ci sont déjà installés dans certaines stations de métro, comme à Schuman par exemple, et permettent de voir, dès la descente du métro, les trajets possibles en train.



Sur la droite, le logo indiquant la présence de la gare de Bockstael, sur les quais du métro. Source © ARAU

IV.5. De gros progrès à faire en termes d'accessibilité PMR et vélo

S'il s'agissait d'un problème déjà bien connu, la visite organisée sur le terrain, sur base des premières conclusions de cette étude, nous aura démontré à quel point prendre le train à Bruxelles, pour une personne à mobilité réduite, relève du parcours du combattant.

- **Proposition 16 : il est plus que temps de rendre les gares (mais aussi les trains !) accessibles à tous les usagers.** Escalators, ascenseurs, rampes d'accès etc. doivent permettre aux PMR de prendre le train sans encombre et d'accéder à n'importe quel quai et sortie.
- **Proposition 17 : les accompagnateurs de train doivent être formés et réactifs pour assister les PMR dans leur voyage ;** il est aussi inconcevable de maintenir cette obligation de réservation de l'assistance, qui reste une mesure discriminatoire.

Pour le vélo également, peu de choses sont prévues : certes, les rames Desiro possèdent des emplacements réservés aux deux roues, mais il

Est rarement possible d'en caser plus de trois ou quatre, ce qui devient encore plus compliqué quand la rame est bondée. Pire encore, ce sont les mêmes emplacements que ceux réservés aux PMR, ce qui crée une concurrence peu souhaitable entre deux types d'usagers, tout en n'encourageant pas l'intermodalité entre train et modes actifs.

L'ARAU demande de faciliter l'usage combiné du train et du vélo via plusieurs mesures ;

- **Proposition 18 : prévoir davantage d'emplacements permettant d'embarquer des vélos à bord des trains** ; pour gagner de la place, il est par exemple possible d'intégrer des rangées de « crochets vélos », qui permettent de ranger ceux-ci debout et de ne pas gêner le passage dans les allées ;
- **Proposition 19 : faciliter le transport des vélos au sein des gares**, en prévoyant des rampes, ascenseurs ou encore gouttières le long des escaliers.



« Crochets à vélo » dans un train français. Source : Bénédicte FIELDING, *Quelles solutions existent pour prendre son vélo dans le train ?*, sur Citycycle.com, 28.07.2021, -> [Lien](#)

IV.6. Inévitable : le développement de l'offre

Il va de soi que toutes ces mesures doivent aussi s'accompagner d'une augmentation de l'offre, en termes de fréquence et aussi d'amplitude.

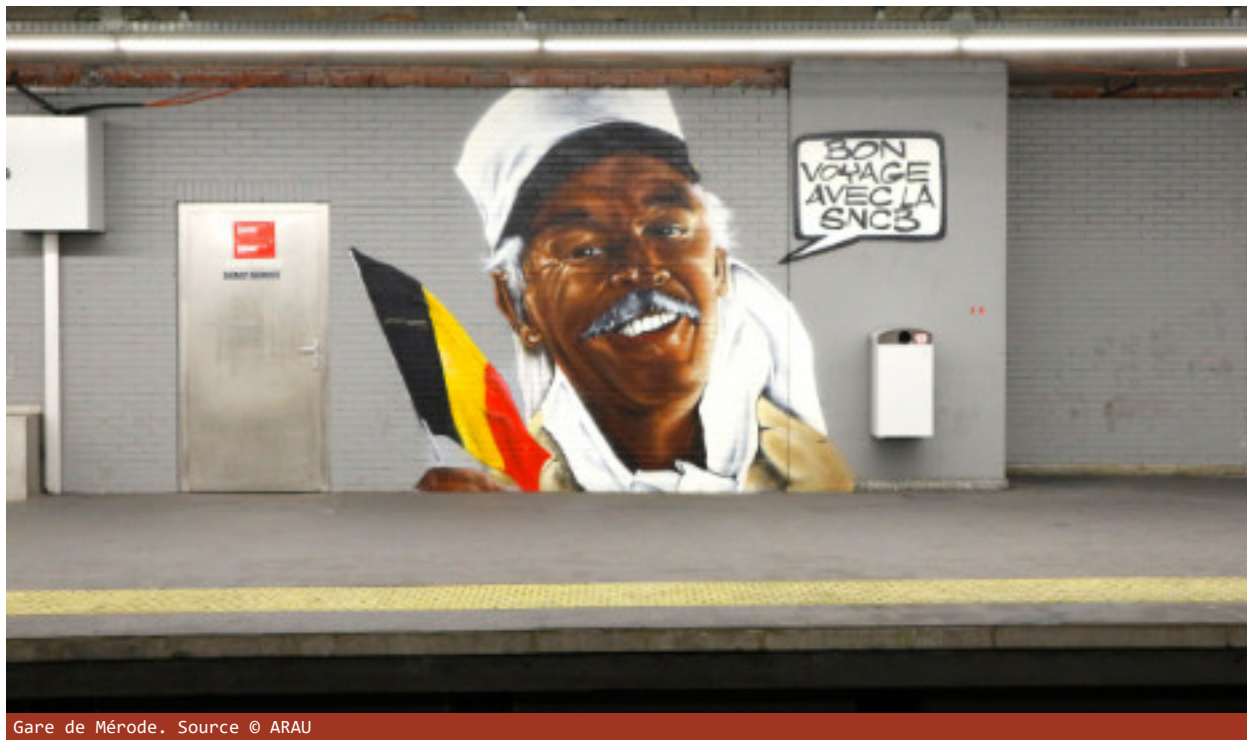
- **Proposition 20 : en termes de fréquences**, les petites gares bruxelloises sont loin de voir chacune passer quatre trains par heure et par sens (même deux, pour certaines), comme souhaité par la Région. Des progrès doivent être faits en ce sens afin d'offrir à l'usager un service de trains qui, si possible, ne nécessite pas de consulter l'horaire à l'avance. Comme indiqué précédemment, il suffit parfois d'un train en plus par heure pour voir la fréquentation de certaines gares augmenter significativement !
- **Proposition 21 : en termes d'amplitude**, l'offre doit être étendue en soirée, mais aussi le week-end, afin d'être attractive pour d'autres usages que les trajets domicile-travail ou domicile-école ; c'est d'autant plus vrai si l'on souhaite faire du train un véritable mode de déplacement intra-urbain.

Le développement de l'offre passe également par l'ouverture de nouvelles stations :

- **Proposition 22 : ces nouvelles gares** devront être choisies en fonction non seulement de leur intérêt comme destination (pôle d'emploi, d'éducation, commercial, de service, etc.), mais aussi comme point de départ, pour les riverains. Une attention devra être portée sur les quartiers moins bien desservis par le réseau de la STIB, lesquels trouveront un réel avantage à disposer d'une gare.

Conclusion

Bruxelles n'aurait pas un réseau de lignes de métro digne d'une capitale européenne ? Non, c'est vrai, mais elle a en réalité beaucoup mieux : un réseau de gares de chemin de fer que nulle autre grande ville ne saurait concurrencer et que beaucoup pourraient envier ! Un réseau encore plus efficace, qui ne demande qu'à être mieux exploité et qui ne nécessite que très peu de travaux infrastructurels. D'un point de vue investissement public, et dans un contexte d'urgence climatique, le rapport coût (dont bilan-carbone)-bénéfice d'un réinvestissement dans l'exploitation de notre héritage ferroviaire mériterait une attention et des exigences toutes spécifiques de nos autorités et élus bruxellois, d'autant plus dans un contexte pré-électoral.



Gare de Mérode. Source © ARAU

Insistons encore une dernière fois sur le fait que le réseau S, ce n'est pas le RER en tant que tel, mais bien sa composante ferroviaire qui, malgré certaines idées reçues, est déjà là et ne cesse de s'étoffer. Il ne faut en effet pas s'attendre à l'inauguration fracassante d'un réseau tout neuf avec des véhicules spécifiques, mais à une augmentation progressive du nombre de trains S dans, vers et autour de Bruxelles, sous forme de rames Desiro, déjà majoritaires sur le réseau.

Le projet de métro Nord capte aujourd'hui toute l'attention politique et médiatique. Systématiquement présenté comme un élément incontournable des investissements publics pour la mobilité future des Bruxellois, il cache le trésor de nos ressources ferroviaires qui, en réalité, recouvrent un intérêt sans commune mesure pour les déplacements d'assez longues distances dans Bruxelles. L'ARAU, dans une perspective de sobriété urbanistique mais aussi avec un regard lucide sur la raréfaction des nouveaux moyens financiers de la Région, plaide pour que l'énergie grise historiquement investie dans le train à Bruxelles (et dont le tissu urbain et les habitants ont aussi historiquement beaucoup pâti) rencontre enfin pleinement l'intérêt des Bruxellois. Il s'avère, politiquement et urbanistiquement, bien plus intéressant de faire pression sur la SNCB et le Fédéral pour revendiquer de nouvelles mesures aptes à encourager l'usage des lignes par les Bruxellois, que de s'affaiblir dans un rapport de force inégal pour gaspiller des moyens publics fédéraux et régionaux dans une ligne de métro, peu porteuse pour la majorité des habitants de la Région. Fiable, confortable, apaisant, avec des temps de parcours imbattables, sans oublier un site-propre permanent pour ses véhicules : quel luxe ! Chaque Bruxelles a quelque chose à gagner dans le redéploiement des 35 gares de sa ville !

Les demandes d'« ajustements » et les réglages stratégiques et financiers à opérer par la SNCB, dans la poursuite de son plan 2023-2026 (lancé début décembre 2023), pour rencontrer – entre autres – les propositions développées ici par l'ARAU dans un esprit frugal, sont peu gourmandes en nouvelles infrastructures. C'est tout l'intérêt que cette étude a voulu démontrer : le « métro bruxellois » a été mis sur les rails de manière très précoce... C'est son réseau de chemins de fer qu'il convient aujourd'hui de reconnaître comme le meilleur (ré)investissement possible pour la mobilité régionale.



ARAU

**Atelier de recherche
et d'action urbaines**

Rue du Midi, 165 * 1000 Bruxelles
+32 (0)2 219 33 45

arau.org / info@arau.org
f (ARAU asbl) / **t** (@arau_bxl)