

> Lebrun Kevin, attaché - Direction autorité organisatrice de la mobilité - Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité

COMMENT ACCROÎTRE L'UTILISATION DU RAIL À BRUXELLES ?

À Bruxelles, la politique de mobilité doit permettre aux habitants et usagers de la Région de se déplacer efficacement tout en améliorant la qualité de vie en ville. Pour y parvenir, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) compte notamment sur le renforcement de l'offre de transport public, dont les services ferroviaires et le métro constituent l'armature.

La vision reprise au sein du Plan régional de Mobilité (Good Move) entend donc poursuivre le développement de l'offre ferroviaire, mais également sa transformation afin qu'elle s'intègre mieux dans le projet d'une ville davantage polycentrique. Une ville au sein de laquelle il doit être aisé d'utiliser le train pour se déplacer en ville ou vers/depuis sa périphérie proche.

UN POTENTIEL QUI RESTE IMPORTANT

Une façon d'appréhender ce potentiel est de s'intéresser aux pratiques de déplacement. Ainsi, une analyse des plans de déplacements d'entreprises (PDE) localisées au sein de la RBC avait montré, pour les données de 2011 et 2017, une très faible utilisation du train pour les distances les plus courtes, ainsi qu'une modeste part modale pour les classes de distances pourtant associées aux services ferroviaires suburbains, profitant à la voiture dès lors que l'on se situe en dehors du rayon d'action des transports publics urbains.

S'ajoutent à cela la croissance démographique attendue, tant en RBC qu'en proche périphérie, ainsi que le développement souhaité de zones stratégiques bien desservies par le rail, qui augmenteront encore ce potentiel de fréquentation à l'avenir.

Dès lors, pour relever le défi de l'utilisation accrue du rail à Bruxelles, le Plan régional de Mobilité décrit une série d'objectifs généraux. Ces objectifs ont ensuite fait l'objet d'une note stratégique, approuvée par le Gouvernement le 24 mars 2022, qui détaille les « enjeux et priorités bruxelloises relatives aux services ferroviaires et aux gares ». De son côté, la SNCB élabore cette année son nouveau plan de transport qui doit couvrir une période de trois ans. C'est donc l'occasion d'évoquer certains des objectifs régionaux et qui concernent plus particulièrement l'offre de transport et les gares.

FACILITER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR DES MOTIFS VARIÉS

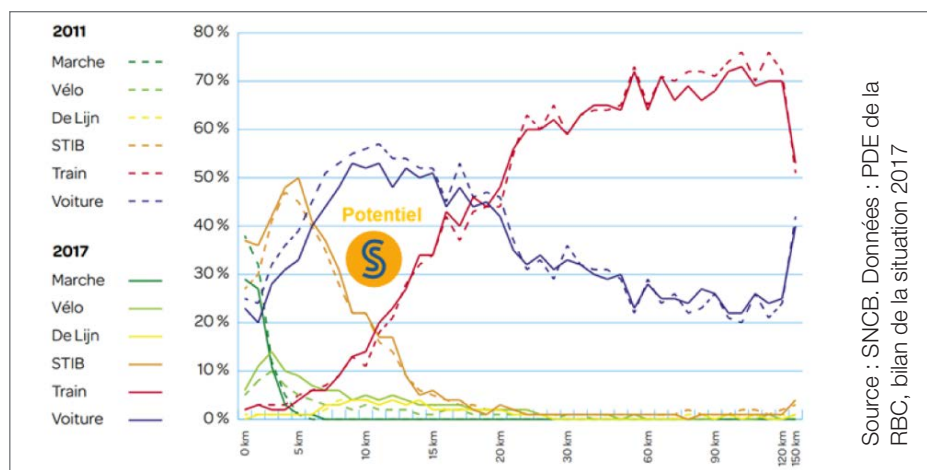
Pour arriver à mobiliser ce potentiel, la RBC souhaite avant tout que la fréquence des trains

S (relations suburbaines) soit renforcée. Le but est de s'approcher de services attractifs pour des déplacements en milieu urbain, c'est-à-dire des services pour lesquels l'horaire ne doit plus impérativement être consulté avant d'effectuer le déplacement. Cette mesure doit cependant être combinée avec un élargissement de la plage de circulation des trains, particulièrement en soirée, afin que le train constitue une possibilité robuste pour assurer des déplacements plus nombreux et plus variés que ceux liés au travail ou à l'école.

Ainsi, tant la semaine que le weekend, l'objectif minimal pour la RBC est que le dernier départ des différentes relations S depuis les gares principales s'effectue après 00h30. Cela permettra d'activer un cercle vertueux, puisque la promotion du chemin de fer pour ces heures/activités est alors rendue possible, tant par les pouvoirs publics que par les organisateurs d'événements.

Ces renforcements de fréquence et d'amplitude ne peuvent toutefois pas s'effectuer en même temps sur l'ensemble des relations concernées. Dans le détail, la RBC considère que certaines relations sont prioritaires :

- La relation S4, pour laquelle un doublement de la fréquence en semaine (à 2 trains/h/sens) et une circulation le weekend sont visés. Dans sa partie bruxelloise, cette connexion relie notamment Jette au Quartier européen. La demande latente est supposée importante, les temps de parcours sont imbattables et la relation est complémentaire avec l'offre de la STIB.
- Il s'agit aussi de renforcer en priorité la relation S7, qui circule essentiellement sur la ligne 26, à l'est de la Région. Son renforcement permettra de meilleurs déplacements de rocade tout en renforçant les possibilités de correspondance avec les principales lignes radiales de la STIB, dont la ligne 5 du métro, à Delta et à Mérode.



> Répartition modale selon la distance de la navette pour les entreprises de la RBC.



© Mathieu Nicaise

> La gare comme centralité d'un quartier, Cologne.

- La Région préconise enfin une réorganisation de la relation S10 (rocade ouest de la ville via la ligne 28) pour relier la population résidant à l'ouest de la Région aux pôles d'emplois de Schaerbeek et de Vilvorde.

Ensemble, ces modifications permettront d'atténuer la concentration spatio-temporelle de l'offre bruxelloise, qui a pour corollaire une sous-utilisation de nombreuses gares et points d'arrêt, mais également une irrégularité qui se répercute aisément sur l'ensemble des services proposés.

FAIRE DES GARES ET HALTES DES LIEUX CENTRAUX ET DE QUALITÉ

À côté du renforcement des services, il est également demandé de transformer, en partenariat avec la Région, certaines gares et haltes en de véritables centralités de quartier. L'ambition est de renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par la requalification des gares et de leur espace public environnant, en veillant à la qualité des services, à l'accessibilité universelle, au niveau de confort et à la lisibilité des cheminements. L'enjeu de l'intégration dans le tissu urbain concerne particulièrement les petites haltes desservies uniquement par les trains S. De nombreuses gares locales restent en effet méconnues des résidents, travailleurs et visiteurs des quartiers concernés.

Pour la Région, il s'agit donc :

- De prioriser les investissements qui permettent d'augmenter de manière importante l'aire de chalandise des gares (tels que que la création de nouveaux accès) et d'accompagner systématiquement les aménagements physiques réalisés par une publicité adéquate.
- Que chaque réaménagement de gare se fasse en permettant aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes de traverser rapidement, de manière confortable et sécurisée l'enceinte de la gare, ce qui revient à effacer les barrières urbaines.

Enfin, que ce soit dans les trains ou dans les gares, une partie du potentiel réside également dans l'intermodalité possible avec le vélo et la micromobilité. C'est pourquoi la Région souhaite que la SNCB adopte une stratégie vélo ambitieuse, visant à doubler la capacité d'emport des vélos à bord des trains à l'horizon 2025. Les services de points vélo dans les gares bruxelloises doivent également être développés pour atteindre les objectifs du Masterplan Stationnement Vélo. De son côté, la Région est prête à mettre en place les mécanismes de co-financement nécessaires pour concrétiser l'objectif d'une mutualisation du stationnement vélo.

Au-delà de cet aperçu, les objectifs bruxellois couvrent d'autres aspects tels que la poursuite de l'intégration tarifaire, la mise en

place de campagnes de promotion conjointes et/ou plus ciblées, le développement d'un MaaS ou encore le partage de données. Tous ces objectifs nécessitent avant tout une bonne collaboration entre la Région et les acteurs du monde ferroviaire, une collaboration qui heureusement se renforce au fil des années.

UN NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT POUR LA SNCB

À l'heure d'écrire ces lignes, le nouveau plan de transport de la SNCB – qui sera mis en œuvre sur la période allant de décembre 2023 à décembre 2026 – est en cours d'approbation. Le projet de plan laisse entrevoir des modifications ambitieuses de l'offre qui prennent en compte certaines des priorités bruxelloises, avec notamment un élargissement conséquent des plages de circulation les vendredis et les samedis soir ainsi que le renforcement des fréquences sur plusieurs lignes jugées prioritaires, et un programme d'investissement et de mise en accessibilité ambitieux pour les gares. À suivre donc !