



Rail4Brussels

Étude en vue de l'amélioration de la traversée et de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal

À l'heure où les finances publiques sont mises sous pression et que de nouveaux acteurs entendent révolutionner la relation aux déplacements, une mise en perspective du modèle ferroviaire semble indiquée.

La saturation de la Jonction Nord-Midi semble se poser chaque jour de manière plus aiguë et il est difficile de prédire quelle sera l'augmentation du nombre d'utilisateurs sur le long terme. L'option de l'augmentation de sa capacité par la création d'une nouvelle infrastructure est très coûteuse et longue à mettre en action et les impacts ne seront perceptibles qu'à long terme avec, entre temps, des désagréments nombreux pour les usagers. De plus, l'écueil de la mise à 4 voies pour le RER et la désuétude des tunnels bruxellois doivent nous inviter à rester critique sur la vision salvatrice des grandes infrastructures de transport.

Rail4Brussels démontre qu'il est important de poursuivre une **réflexion de long terme** afin de structurer de manière efficace et progressive les efforts et de les adapter graduellement aux changements de la société.

L'étude montre que pour absorber la demande sur le rail d'ici 2030, **8 LEVIERS SERONT ESSENTIELS** :

- INTEGRATE:** Valorisation du train dans la mobilité bruxelloise
- SPLIT:** Influencer la demande en heures de pointe
- SPREAD:** Mieux répartir la demande dans l'espace
- SHIFT:** Reporter les usagers sur d'autres moyens de transport
- OPTIMIZE:** Optimiser les infrastructures existantes par des mesures ponctuelles (quick wins)
- ROLL OUT:** Acquérir du matériel roulant réellement adaptée à la demande dans la métropole bruxelloise
- OPERATE:** Evoluer vers un plan de transport plus efficace en spécialisant les services et les voies
- BUILD:** Construire une nouvelle liaison ferroviaire dans Bruxelles

Les **ACTIONS CLÉS DE RAIL4BRUSSELS** sont les suivantes :

1. DÉMYSTIFIER LA SATURATION

Le concept de **saturation de la Jonction Nord-Midi a été démystifié** : celle-ci voit passer jusqu'à 90 trains par heure à l'heure de pointe (soit 16 trains par heure et par voie). Bien que l'infrastructure soit aujourd'hui fortement sollicitée en termes de nombre de trains, elle présente des réserves de capacité importantes si l'on développe une vision globale pour son optimisation. En effet, d'autres réseaux ferroviaires parviennent à faire circuler jusqu'à 30 trains par heure par voie. Ce qui grève les atouts de cette infrastructure, c'est l'exploitation généraliste du réseau qui accueille indifféremment des trains internationaux, des trains interrégionaux (IC) et des trains suburbains (S) sur les mêmes voies. Ce mode de fonctionnement pénalise l'ensemble du système générant des retards en cascade.

2. OPTIMISER PAR LA SPÉCIALISATION

Une optimisation de la Jonction Nord-Midi peut non seulement être rendue possible par **une plus grande automatisation des trains** (comme le propose Jo Cornu avec l'ATO) pour diminuer les écarts entre eux mais également par des choix opérationnels pour exploiter de manière plus efficace les différentes voies au travers d'**une spécialisation des pertuis en fonction du type de trafic**.

3. FAIRE ÉVOLUER LE BUSINESS MODEL

Une évolution du business model du train est indispensable pour améliorer son rendement et mieux valoriser les lourds investissements qui y sont consentis :

- **augmenter son attractivité pour les déplacements vers la périphérie depuis Bruxelles,**
- **remplir davantage les trains en dehors des heures de pointe,**
- **mieux répartir l'offre sur le territoire bruxellois** pour valoriser sa complémentarité avec le réseau de la STIB et de De Lijn.

4. AGIR PLUS SUR LA DEMANDE ET MIEUX ANTICIPER

Agir sur la demande de déplacements (et pas seulement sur l'offre) en la répartissant mieux dans le temps au travers de politiques transversales liées au travail et à l'école et développer une offre multimodale intégrée permettant un report sur d'autres modes de transport que le train. Il s'agit par ailleurs de mieux anticiper le besoin d'une nouvelle infrastructure à long-terme en développant des scénarios innovants de desserte du territoire et de complémentarité entre modes de transport.

MÉTHODOLOGIE À POURSUIVRE :

inclusive mais sans tabou et avec tous les acteurs

D'un point de vue méthodologique, il est en fait important de noter que Rail-4Brussels est une **réflexion inclusive** :

- Elle a tout d'abord pris le parti de **ne pas faire table rase** des différentes réflexions menées ces dernières années sur l'avenir du rail dans la métropole bruxelloise et offre une occasion unique de les mettre en perspective, sans tabou.
- Ensuite, elle a été construite **avec tous les acteurs** : les différents opérateurs de transport, les interlocuteurs des trois régions et la société civile lors d'une série de workshops participatifs.

Rail4Brussels a ainsi créé une dynamique unique qu'il y a lieu de perpétuer dès la première réunion de la plateforme intermodalité du 26 février initiée par la Ministre de la mobilité, Jacqueline Galant*.

** Note : une autre étude du SPF Mobilité & Transports, réalisée en 2014 et remise au cabinet Galant dès son arrivée, plaide avec force pour la mise en place d'une telle plateforme ou la réactivation de la CIMIT, la conférence Interministérielle des Ministres des Transports qui ne s'est plus réunie depuis 2012. Le SPF se réjouit que la Ministre suive aujourd'hui les recommandations de cette étude. Nous profitons de l'occasion pour la publier également sur notre site.*