

ENTRE CRAINTES ET ESPOIRS : LE PROJET RER ET QUELQUES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DES GARES BRUXELLOISES

[Patrick Frenay](#)

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | « [Transports urbains](#) »

2008/3 N° 114 | pages 20 à 27

ISSN 0397-6521

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2008-3-page-20.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Le projet de RER bruxellois, attendu depuis longtemps, donne lieu à un jeu d'acteurs complexe entre la SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale et l'État fédéral, qui n'expriment pas toujours clairement les enjeux et les craintes qui sous-tendent leur position.

Entre craintes et espoirs : le projet RER et quelques enjeux de développement autour des gares bruxelloises

Comme nous l'avons vu précédemment, la Région de Bruxelles-Capitale correspond à un territoire urbain moyennement dense et étrié dans des limites territoriales qui ne correspondent plus du tout à sa réalité métropolitaine. Le meilleur indice en est que pas moins de 55% des emplois y sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur de celle-ci. Cela explique largement pourquoi la desserte ferroviaire de cette ville est aussi puissante (130 000 mouvements pendulaires quotidiens dans chaque sens), moins par comportements orientés sur le rail que par contrainte d'accessibilité, principalement par rapport à plusieurs quartiers proches d'une mono-fonctionnalité de bureaux dont Bruxelles concentre un patrimoine très important de l'ordre de 12 millions de m² (ou de l'ordre de 500 000 emplois de ce type, Bruxelles étant tertiarisée à plus de 90%).

Cette ville-Région est donc desservie puissamment par le mode ferroviaire, mais elle l'est en fait bien peu comme mode de transport urbain. Ainsi, si son accessibilité ferroviaire est assurée par l'entremise de pas moins de 28 gares / haltes sur son territoire, elle trouve en fait peu d'assise significative dans la plupart d'entre elles, qui apparaissent plus comme des

réalités héritées de l'histoire que comme des vecteurs de développement contemporains (voir l'article de C. Dessouroux, p. 4).

Dès lors, il n'est pas étonnant que des logiques différentes voire opposées se manifestent de la part de divers acteurs, les uns estimant que la plupart de ces gares sont obsolètes et qu'il conviendrait de concentrer l'offre (et les coûts d'exploitation) sur un nombre réduit de points d'entrée / de sortie grâce à des services interurbains de qualité, les autres plaidant pour le re-développement d'une desserte urbaine et suburbaine fine prenant appui sur un nombre de gares sensiblement plus élevé que ce qui existe. Pour expliciter cette opposition et les enjeux qu'elle sous-tend, nous analyserons d'abord quelques données relatives à l'usage des gares (et au réseau ferroviaire en général) et tenterons de les inscrire dans une perspective d'avenir compte tenu de ce grand projet de développement ferroviaire qu'est le RER. Dans un second temps, nous poserons un débat à caractère technico-politique, cet avenir étant encore particulièrement incertain, et tenterons d'en déterminer des mécanismes susceptibles d'influer plus ou moins fortement les dynamiques futures.

La fréquentation des gares bruxelloises

Bruxelles voit dominer une demande de voyageurs venant de trains réguliers à moyenne et longue distance à l'échelle de la Belgique (88%), alors que la desserte urbaine et suburbaine (trains locaux L) est très modeste (8%). La desserte internationale est également modeste en proportion (4,5%) vu le poids de la desserte nationale, et est hyper-concentrée à la gare du Midi (seul point d'arrêt des Thalys, Eurostar et TGV français, qui composent aujourd'hui une grande partie de l'offre internationale, surtout si l'on exclut les trains IC prolongés vers le Luxembourg et les Pays-Bas). S'agissant des motifs à la destination, on observe l'importance largement dominante des déplacements domicile – travail (plus de 60%) et domicile – école (plus de 16%). On se s'étonne alors pas que, d'un point de vue temporel, environ 55% des passagers comptés à la sortie des gares le sont au cours de la plage 7h15-9h15 et 30% 8h-9h (soit 38 000 passagers).

Gare	Passagers sortants	Part en %
Central	46 000	35,9
Midi	30 000	23,4
Nord	26 000	20,3
Schuman	7 500	5,9
Luxembourg	5 600	4,4
Etterbeek	3 400	2,7
Congrès	2 500	2,0
Schaerbeek	1 800	1,4
Autres	5 200	4,1
Total Bruxelles-Capitale	128 000	100,0

Source : Stratec, étude pour compte de la Région de Bruxelles-Capitale (AED)

Comme le montre le tableau, les passagers sont concentrés sur un nombre réduit de gares. À l'exception de Schaerbeek (et dans une certaine mesure Etterbeek), il s'agit des gares desservant d'importants pôles de bureaux et/ou assurant les correspondances avec le réseau de métro.

Les modes utilisés pour l'après-train à Bruxelles font ressortir la part encore majoritaire de la marche à pied (plus de 50%), la part croissante des transports collectifs urbains (30%, dont plus de la moitié pour le métro) et la part modeste de la voiture particulière et du taxi, émanant surtout de voyageurs occasionnels à moyenne et longue distance (entre autres internationaux). La part des modes

après-train est très variable selon l'importance des gares et leur zone de chalandise, la gare du Midi se distinguant tout particulièrement par une aire de desserte très ample, la marche à pied y étant donc plus modérée (30%).

Entre 1991 et 2001, on a pu observer les tendances générales suivantes (1) :

- une croissance modérée (+7,5%)
- la part de la tranche 7h-8h est en diminution au profit de la période 9h-10h
- la contribution du motif domicile - travail est en baisse (passant de 65% à 60%)
- il y a une forte diminution du trafic à Bruxelles-Central (<20%), contre une forte hausse à Midi (<50%) et à Nord (>50%).

Quelle prise en compte de l'intérêt régional bruxellois ?

Jusqu'à dans les années 1970, l'État central prenait en charge les investissements de développement des transports collectifs et en couvrait le déficit d'exploitation. Cependant, des restrictions budgétaires fortes sont intervenues dans les années 1980 (crise budgétaire majeure et début des politiques néolibérales), mais qui n'ont été de pair avec des réformes de structures que depuis la fin des années 1980 (régionalisation). Seule la SNCB (2) a jusqu'à présent échappé à la régionalisation du secteur des transports. Celle-ci est donc toujours sous tutelle de l'État fédéral. À l'instar d'autres pays européens, la SNCB a très récemment été scindée — outre un holding général — essen-

tiellement entre une entité chargée de l'infrastructure et une autre chargée de l'exploitation. Par ailleurs, la moitié des voyageurs en Belgique ont la Région de Bruxelles-Capitale comme origine ou destination, dont la zone d'influence s'étend objectivement sur la plus grande partie du pays.

Quelles conséquences ce contexte peut-il avoir sur le développement territorial en géné-

1) Source : études Stratec réalisées dans le cadre des plans régionaux de déplacements Iris 1 et Iris 2.
2) Et quelques compétences en matière de transport aérien.



■ **Figure 20: le futur réseau RER selon la SNCB. Notez l'absence d'une partie des nouveaux points de desserte demandés par la Région bruxelloise (voir figure 9 page 9).**



■ **Figure 21 : la gare de Laeken, aujourd'hui désaffectée mais figurant au Plan Régional de Développement bruxellois comme point d'arrêt RER. Passage d'un train omnibus de banlieue exploitée avec une automotrice AM 65 typique du paysage ferroviaire belge et datant des années 1960. (photo F. D.)**

■ **Figure 22: travaux presque achevés d'élargissement à quatre voies en milieu urbain, ici sur un tronçon préalablement à trois voies (ligne 161 Bruxelles – Ottignies). La bordure visible est l'ébauche de la future halte Gerموir. L'introduction d'une demande de permis d'urbanisme pour les travaux a créé un rapport de forces obligeant la SNCB à respecter la volonté régionale en matière de nouveaux points d'arrêt. (photo F. D.)**

La Région de Bruxelles-Capitale peine à convaincre de l'intérêt d'une desserte fine de son territoire par le RER.

ral et plus spécifiquement sur le rôle des gares bruxelloises ? Au niveau du trafic international de voyageurs d'abord, un choix assez consensuel a été opéré à la fin des années 1980 en faveur du seul pôle de Bruxelles-Midi, bien que la SNCB ait souhaité (voire souhaite encore) « mettre en valeur » ses terrains du grand site de Schaarbeek-Formation en y implantant un second terminal TGV. Au niveau du trafic national de voyageurs, personne ne remet en question l'intérêt objectif que Bruxelles dispose de quelques grandes gares : grâce à l'exceptionnel outil ferroviaire que constitue la jonction Nord-Midi (jonction traversant le centre-ville et dotée de six voies), Bruxelles-Midi, Central et Nord se dégagent nettement ; les gares de Schuman et Luxembourg (distantes de 500 m à peine) jalonnent une nouvelle jonction qui traversera le centre-est de Bruxelles de part en part dans quelques années, grâce au futur tunnel Schuman – ligne 26 (cf. figure 9, p. 9).

Par contre, le rôle des gares urbaines de moyenne importance est beaucoup plus aléatoire, aucune stratégie claire ne gouvernant leur devenir, entre un héritage « obsolète » et la définition d'une nouvelle composante d'offre ferroviaire qui pourrait y prendre appui. Quant aux petites gares, elles devraient être les principales bénéficiaires du développement annoncé du RER ; mais des stratégies objectivement opposées se dégagent, entre d'une part la SNCB (et l'État fédéral qui la finance) et les Régions flamande et surtout wallonne qui veulent être reliées le plus loin / rapidement possible jusqu'au cœur de Bruxelles (par l'intermédiaire des grandes gares), de l'autre la Région de Bruxelles-Capitale qui peine à convaincre de l'intérêt d'une desserte urbaine fine de son territoire — en clair que le RER ne soit pas seulement une offre suburbaine, mais également urbaine. Or, les outils de planification bruxellois ont clairement inscrit à l'ordre du jour la création ou la remise en service de nombreuses nouvelles gares (cf. figure 9, p. 9).

En arrière-fond des ces positionnements stratégiques, les intérêts financiers — directs et indirects — sont très puissants. Premièrement, tous les acteurs ont facilement été convaincus de l'intérêt de mettre à quatre voies les principales infrastructures ferroviaires convergeant



vers Bruxelles, « pour réaliser et exploiter le RER », d'où l'obtention aisée des financements (très élevés) requis. Par contre l'essentiel — à savoir le financement du matériel roulant et surtout la couverture du déficit d'exploitation — n'est toujours pas réglé : ce déficit est très mal appréhendé et son niveau sera largement conditionné par la mise en œuvre de mesures d'accompagnement dépendant de divers pouvoirs instituants, parmi lesquels la Région bruxelloise, notamment en dissuadant l'usage de la voiture particulière.

Ensuite, la Région de Bruxelles-Capitale cherche à améliorer la desserte en transports publics urbains de son territoire par des moyens financiers qui ne relèvent pas de ses compétences et donc de ses budgets ; la qualité de vie de ses habitants pourrait en bénéficier, le RER pouvant accroître indirectement ses recettes. Cette région veut à tout prix éviter que le RER n'aggrave la périurbanisation, ce qui contribuerait à l'appauvrir directement et indirectement :

- directement parce que les habitants sont ses principaux contributeurs financiers nets, au travers de la loi de financement des Régions qui repose essentiellement sur la part de l'IPP (Impôt des Personnes Physiques) soit à peine 8,5% des richesses nationales, alors que cette Région accueille 10% de la population et surtout qu'elle génère 19% de la production nationale de richesses ;

- indirectement parce que les prix fonciers et immobiliers pourraient s'en ressentir négativement, avec toutes les conséquences sur un processus très actif de rénovation urbaine qui y a cours depuis plus de 20 ans maintenant (mais qui pose des problèmes de gentrification non-négligeables).

Les deux autres Régions (flamande et wallonne) ont pour leur part un intérêt objectif exactement opposé à celui de Bruxelles. En clair, elles ont intérêt à vider celle-ci de ses habitants, et en particulier des couches sociales favorisées.

L'État fédéral est pour sa part muet sur le sujet, étant objectivement peu concerné par les effets

induits du projet sur la localisation des habitants et des activités, et est donc « neutre » en la matière (au gré néanmoins des poids politiques, les Flamands de Flandre représentant 60% de la population nationale).

Enfin, la SNCB focalise de fait son attention sur les navetteurs domicile – travail (qui représentent, il est vrai, 60% de sa clientèle à Bruxelles) et, à l’instar des Régions flamande et wallonne, sur l’abaissement au maximum des temps de parcours. La SNCB s’oppose

Évolution potentielle du trafic des gares bruxelloises

Ces éléments étant posés, voyons maintenant les principaux éléments de nature technique qui sont susceptibles d’orienter l’évolution du devenir des gares bruxelloises et de leurs environs.

Développements urbanistiques

La Région de Bruxelles-Capitale s’est dotée d’un Plan Régional de Développement (PRD) qui oriente les choix fondamentaux quant aux développements urbanistiques dans la capitale. Quelques aspects qui peuvent être spécialement mis en exergue dans le cadre qui nous occupe. Tout d’abord, le PRD veut tendre à rééquilibrer quelque peu le développement résidentiel par rapport à l’énorme potentiel économique, posant que la croissance de la population doit être privilégiée. Il veut aussi équilibrer le développement de la ville entre l’est et l’ouest, tout en favorisant le développement d’activités économiques autour des principales gares, arguant que cela favorisera l’usage des transports collectifs. Enfin, il veut favoriser le développement de la mixité dans les Zones d’Intérêt Régional (ZIR), notamment autour de la gare du Nord, mais aussi dans des sites décentralisés parmi lesquels des friches ferroviaires que sont par exemple la gare de l’Ouest, Delta et Josaphat (cf. figure 1 et figure 23).

Par rapport à ces objectifs, on constate que la dynamique économique (et dans une moindre mesure résidentielle) est effectivement assez forte autour des gares du Nord et du Midi, et ce depuis une bonne décennie; que la mise en valeur de nouveaux sites de développement peine à démarrer, entre autres à cause des coûts initiaux de mise en valeur qui s’y imposent; que le développement urbanistique du site de Schaerbeek-Formation est aujourd’hui repoussé à un horizon plus ou moins lointain (pas avant 10 ans au moins).

Évolution de la desserte par les transports collectifs urbains

Les choses sont ici assez claires: la mise en œuvre des Plans Métro, Tram et Bus de la STIB devrait être achevée dès 2009 à l’occasion du « bouclage » de la ligne 2 du métro (cf. figure 12, p. 12). Il en résultera, en relation avec la desserte ferroviaire qui nous intéresse ici, quelques évolutions importantes.

ainsi de manière générale à l’ouverture de nouvelles gares urbaines, clamant que cela ralentirait les usagers en transit, plus nombreux. Elle veut donc concentrer son offre sur un nombre réduit de gares afin de maximiser son équation recettes / dépenses directes d’exploitation, comme le lui impose objectivement l’État fédéral (à nouveau, contrairement au discours officiel). Si cela ne tenait qu’à elle, la SNCB se focaliserait ainsi sur les seules relations intervilles (IC/IR).

Tout d’abord, l’intermodalité train / métro sera encore améliorée par l’entremise de la gare du Midi. Celle-ci sera bientôt située sur une longue ligne traversant l’ouest de Bruxelles jusqu’au site d’importance nationale et internationale du palais des Expositions et du stade Roi Baudouin. Cette même réorganisation du réseau de métro conduira à une très nette amélioration de l’accessibilité de la gare de l’Ouest qui pourrait – théoriquement au moins – aller de pair avec une valorisation de la desserte ferroviaire et une valorisation foncière-immobilière du site. Enfin, l’axe de pré-métro Nord – Midi – Albert devrait voir son exploitation améliorée, ce qui profitera, modérément, aux gares du Nord et du Midi. Deux sites ferroviaires pourraient ainsi en principe être gagnants de ces évolutions, à savoir les gares de l’Ouest et du Midi.

Évolution de l’infrastructure ferroviaire

La SNCB considère qu’elle ne peut accroître le nombre de convois traversant Bruxelles via la Jonction Nord – Midi, soit 90 par heure. L’utilisation de la capacité de la Jonction dépend de différents paramètres.

Aujourd’hui, son exploitation n’est pas parfait

Si cela ne tenait qu’à elle, la SNCB ne se focaliserait que sur les seules relations intervilles (IC/IR).

■ **Figure 23: L’important site de Josaphat, jadis gare de marchandises et aujourd’hui largement en friche (voir figure 1, p. 5). À l’avant-plan, la halte d’Evere et un omnibus exploité avec une automotrice AM86 de la fin des années 1980 (parfois surnommée AM Cousteau du fait de sa face avant rappelant un masque de plongée). (photo F. D.)**



C'est davantage en matière d'exploitation que d'infrastructures que se posent des questions opérationnelles conditionnant l'avenir des gares bruxelloises.

■ **Figure 24 : différents types de réseaux possibles. En bleu limites schématiques de la Région bruxelloise. En noir: axes RER potentiellement exploités. Schémas: P. Frenay**

tement équilibrée entre les trois pertuis, en fonction des connexions avec les différentes lignes tant au nord qu'au sud, la limitation des cisaillements étant bien sûr recherchée. Malgré tout, des cisaillements subsistent entre les gares du Nord et du Midi, qui limitent la capacité. Qui plus est, la SNCB vise à dégager un maximum de sillons pour les TGV concentrés dans le pertuis ouest, concentrant le trafic intérieur au maximum dans les deux autres pertuis. Ces deux pertuis sont ponctués de voies à quai aux haltes intermédiaires de Chapelle et Congrès, induisant des écarts de temps de parcours — spécialement entre les RER qui devraient s'y arrêter et les autres trains — qui limitent leur capacité. Enfin, à offre équivalente, la SNCB va limiter dans la Jonction le nombre de convois dans la mesure où Bruxelles ne devrait plus être terminus de trains (sauf pour des trains supplémentaires d'heure de pointe), dont il subsiste à l'heure actuelle encore une petite dizaine, de tous types.

En outre, la SNCB veut accroître le nombre de pertuis de traversée de la capitale, en créant / gérant deux nouveaux itinéraires. D'une part, la nouvelle jonction souterraine Schuman – ligne 26 (cf. figure 9, p. 9), déjà évoquée, passant par le quartier européen, moyennant la construction d'un nouveau tunnel de 1,25 km. Son exploitation subira néanmoins des contraintes qui ne permettront pas d'y faire passer plus de 8 à 10 trains par heure et par sens. D'autre part, la ligne 28 existante, qui traverse des zones à faible potentiel de voyageurs et sa connexion physique avec le reste du réseau est très limitante. Tout au plus une valorisation du site de la gare de l'Ouest et les correspondances métro en ce même lieu (plutôt qu'à la gare du Midi) pourraient quelque peu contribuer à l'intérêt de cet itinéraire.

Évolution de l'exploitation ferroviaire

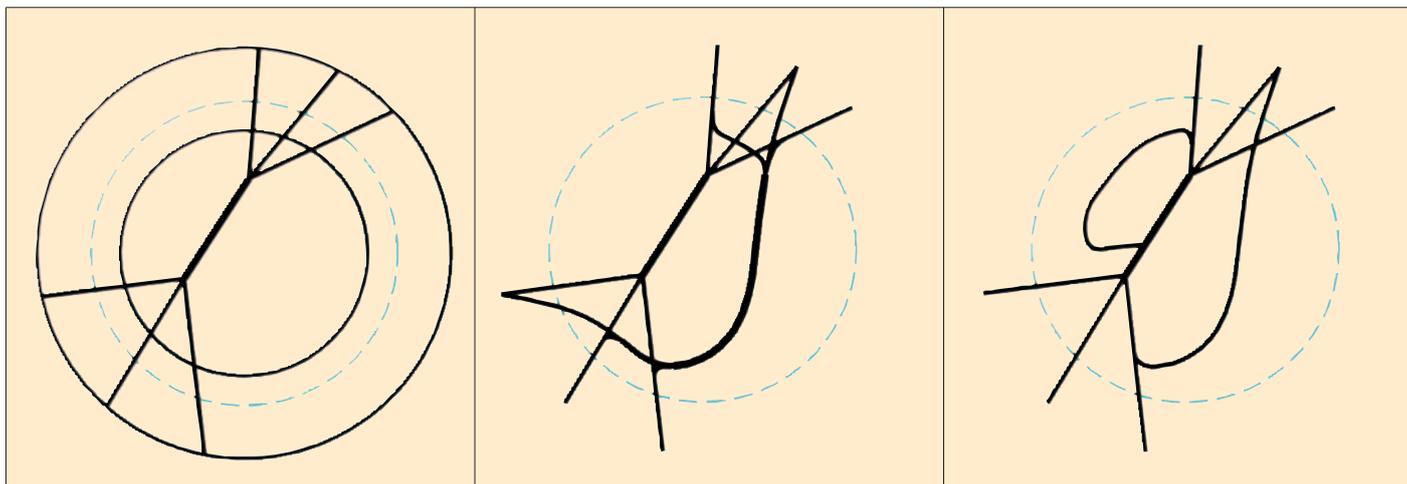
C'est cependant plus encore en matière d'exploitation que d'infrastructures que se posent des questions opérationnelles devant conditionner l'avenir des gares bruxelloises.

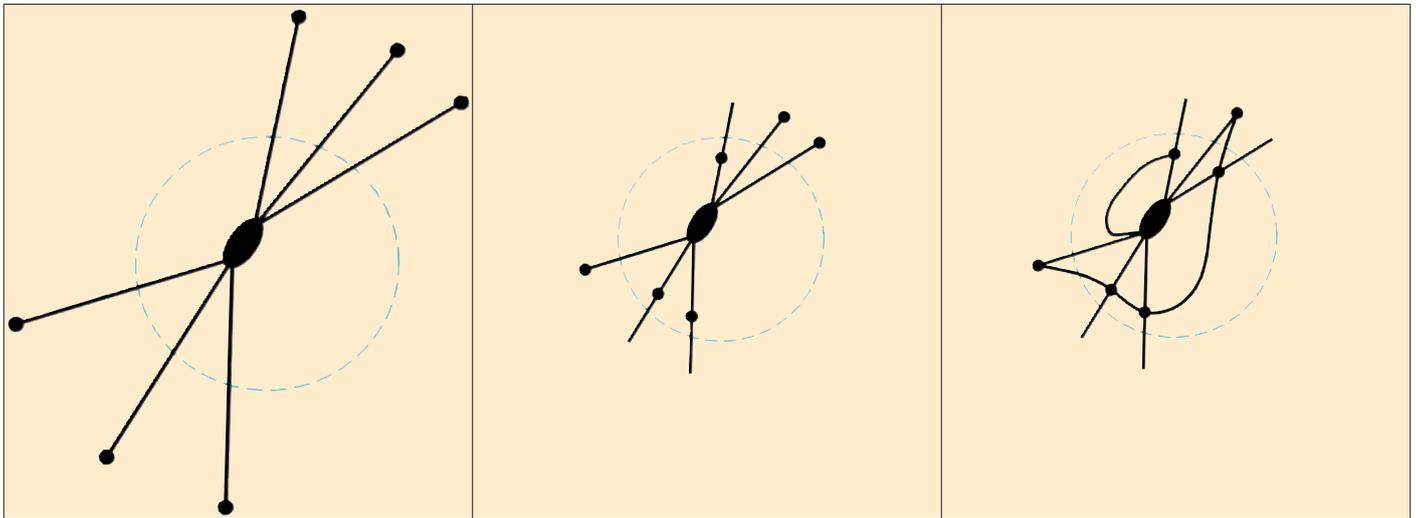
La gare du Midi concentrera le potentiel de trafic international. Si certains services continueront probablement à desservir d'autres gares (Nord et Luxembourg), cela risque d'être des offres peu structurantes, pour ne pas

dire résiduelles. Notons cependant l'initiative des chemins de fer allemands, dont les quelques ICE sont les seuls trains à grande vitesse desservant l'important pôle de la gare du Nord.

S'agissant du trafic national de type inter-villes (trains IC-IR), deux évolutions structurelles se dessinent dans les dix prochaines années. D'une part, une catégorie de services offrant une vitesse commerciale supérieure à 100 km/h, grâce à la fois à un faible nombre d'arrêts et à des infrastructures devant offrir une vitesse de référence de 160 km/h minimum. D'autre part, de nouveaux services IC entre la plus grande partie du pays d'une part, et le quartier européen (gares Schuman et Luxembourg) et l'aéroport de Bruxelles-National d'autre part. Les gares bruxelloises bénéficiaires de ces évolutions structurelles devraient être les suivantes :

1. Bruxelles-Midi par effet cumulatif entre toutes catégories de services, en plus du réseau de métro étendu et restructuré.
2. Bruxelles-Central dans une moindre mesure puisque les services internationaux ne s'y arrêtent pas et que l'effet-levier du métro y a déjà été amorti. Qui plus est, le renforcement de l'offre sur les gares Schuman et Luxembourg évitera à de nombreux voyageurs un passage obligé par la gare Centrale et le métro.
3. Bruxelles-Nord perdra une clientèle qui y effectue aujourd'hui des correspondances, en fonction des futures relations directes entre la plus grande partie du pays et le quartier européen ou l'aéroport de Bruxelles-National. *A contrario* cependant, le renforcement en cours et attendu de ce pôle d'affaires ou de ses environs offre des perspectives de nouveaux passagers. Quant à son rôle international, il est très incertain, alors que l'ICE Bruxelles – Francfort a peut-être fait le bon choix d'y effectuer un arrêt ?
4. Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman devraient être grandes bénéficiaires de la création de relations directes rapides avec la plus grande partie du pays, relations qui profiteront aux employés qui y travaillent mais aussi, potentiellement,





■ **Figure 25: différentes possibilités de correspondances entre lignes RER. En bleu: limites schématiques de la Région bruxelloise. En noir: axes RER potentiellement exploités et gares potentielles de correspondance. Schémas: P. Frenay**

aux habitants du quadrant est / sud-est de la ville.

S'agissant enfin du trafic régional et supra-régional, le fameux projet RER fait couler beaucoup d'encre depuis de très nombreuses années et pose encore nombre de questions :

1. On ignore à ce jour encore beaucoup des modalités de l'offre ferroviaire de type RER qui sera assurée : étendue du territoire desservi, desserte exclusivement radiale, ou (aussi ?) formée de rocade(s) ou de tangentiels, desserte radiale (de toute façon la plus puissante) exploitée sous forme d'axes lourds de bout en bout ou formé d'antennes terminales multiples en périphérie de Bruxelles (figure 24) ?

2. Quelles gares de correspondance ? Deux logiques peuvent être mises en œuvre en la matière : actuellement la SNCB applique de fait une logique « centralisatrice », modulée par des correspondances organisées dans les grandes gares « de province ». Il est impossible d'identifier quelque stratégie que ce soit à ce sujet dans l'état actuel du dossier RER. Il existe à notre sens trois possibilités présentant des caractéristiques territoriales bien différentes : dans les gares IC sises en Régions flamande et wallonne les plus proches de Bruxelles ; dans les gares IR les plus proches du cœur de Bruxelles, dont certaines seulement sont sises en Région bruxelloise ; des gares RER bruxelloises sises au croisement de lignes radiales et de rocades (figure 25).

S'agissant de l'offre nationale ou régionale, à savoir IC/IR mais aussi RER, différents aspects sont bien peu clairs : amplitude des services, périodes-types à offre différenciée, cadences horaires, maintien de la « règle des 60 minutes », ce qui n'est pas sûr dans le contexte d'une priorité croissante à la rentabilité au détriment du service public ?

Quelle desserte ?

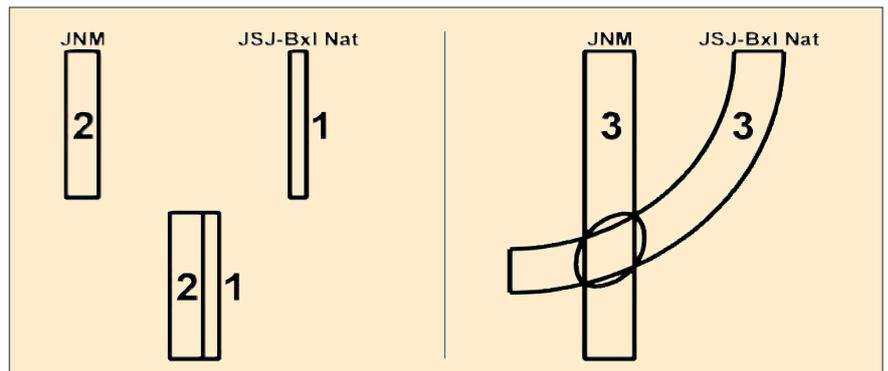
La combinaison de ces éléments constitue bien évidemment un challenge particulier, mais qui nécessite de faire des choix structurels.

S'agissant du RER, s'il est à peu près « certain » que chaque ligne offrira quatre services par heure et par sens aux périodes de pointe, et deux en dehors des pointes. Il est aussi à peu près « certain » que de nombreux axes ferroviaires convergeant à Bruxelles verront la superposition de deux lignes — l'une, principale, menant dans la Jonction, et l'autre menant à l'est de Bruxelles (quartier européen) sous forme de relations tangentiels. Aux heures de pointe, compte tenu des cadences fortes généralisées, nous pensons qu'il serait plus performant de créer des relations directes avec la Jonction et le quartier européen. Chaque relation aurait son propre cadencement, fort et donc attractif, les correspondances étant également assez bonnes, grâce à des temps d'attente réduits.

En « creux », deux logiques sont davantage discutables (figure 26). La première hypothèse est l'exacte réplique de ce qui est préconisé en pointe, sauf que les cadences seraient moitié moindres, rendant l'attractivité des correspondances généralement médiocre. La seconde hypothèse consiste à réduire le nombre de lignes directes exploitées : cela permettrait de maintenir de bonnes cadences sur les lignes exploitées (intervalles de 20 minutes) et offrirait également l'opportunité, grâce à des gares de correspondances spécialement aménagées, d'assurer des relations généralisées (de partout à partout) à cadences fortes et homogènes.

L'application de cette logique reviendrait à combiner offres radiale, de rocade et tangentielle en périodes de pointe, et offres radiale et de rocade en creux. La réalité pourrait cependant être compliquée par le fait qu'il est de

■ **Figure 26: fréquences schématiques des trains venant du Brabant wallon vers Bruxelles. P. Frenay**



Le processus décisionnel paraît bloqué compte tenu de nombreux conflits d'intérêts entre acteurs institutionnels, la plupart d'entre eux ayant intérêt à se taire dans toutes les langues.

plus en plus question de différencier l'offre RER elle-même entre des services RER « de base », et des RER (semi-)rapides n'effectuant qu'un nombre réduit d'arrêts intermédiaires; certains acteurs ont même été jusqu'à imaginer développer un RER « urbain » grâce à la mise en service de trains-trams.

Concernant la combinaison entre services RER et IC, nous en sommes également réduits à émettre des hypothèses, faute de positionnement connu de la part de la SNCB. Nous cherchons donc à élaborer des scénarios d'offre qui soient structurellement puissants. Sur la plupart des axes radiaux à Bruxelles, il y aura deux services horaires en relation avec la Jonction et un avec le quartier européen. Mais il n'est pas établi si nous aurions ainsi deux services cadencés à la demi-heure en relation avec la Jonction et à l'heure avec le quartier européen, ou si nous aurions un cadencement de 20 minutes dans les gares de province, et donc des intervalles de 20 et 40 minutes dans la Jonction. Nous aurions pour notre part nettement tendance à privilégier la première hypothèse.

Néanmoins, les hypothèses IC devraient être cohérentes avec les hypothèses présentées pour le RER. Nous privilégions pour notre part pour chacune des composantes d'offre des choix dont la combinaison ne serait pas bonne. Le choix final est bien difficile à opérer, mais devrait l'être essentiellement en fonction des options de développement spatial associé :

- le maintien de relations directes permanentes radiales et tangentielles « imposerait » le choix des gares de correspondance IC - RER dans les villes de la périphérie de Bruxelles; donc choix profitable aux Régions flamande et wallonne;

- l'autre hypothèse privilégierait les gares de correspondance au croisement des lignes RER radiales et de rocade (soit en Région flamande mais surtout bruxelloise) et les gares de correspondance IC - RER dans les villes de la périphérie de Bruxelles.

La politique de développement territorial devrait intégrer d'emblée cette donnée fondamentale afin que les développements spatial et ferroviaire agissent en synergie, dans une vue

Conclusions

Les questions posées demeurent encore très nombreuses, les choix qui s'offrent aux décideurs étant particulièrement ouverts. Mais le processus décisionnel paraît bloqué, compte tenu de nombreux conflits d'intérêts entre acteurs institutionnels, la plupart d'entre eux ayant intérêt à se taire dans toutes les langues... Mais à notre sens, c'est également le résultat de contradictions, tout particulièrement dans le chef de la Région bruxelloise. Cette réalité laisse courir une composante essentielle de processus en cours, à savoir le temps qui n'est pas neutre du tout : cette situation qui « pourrit » favorise en fait certaines orientations futures objectives. Au niveau des

à moyen/long terme. Les conséquences sur les gares bruxelloises pourraient donc dégager les effets suivants :

1. Bruxelles-Midi deviendra sous peu la première gare belge, non seulement par la diversité de sa demande mais aussi par la quantité de voyageurs qui l'utilisent, devançant Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord. Cette évolution ne devrait être que peu influencée par les choix stratégiques que nous venons de poser.

2. Les gares de Luxembourg et Schuman devraient toutes deux connaître dans les 10 à 20 ans une forte croissance / diversification de leur fréquentation, qui pourrait les amener à tutoyer Bruxelles-Nord comme troisième gare bruxelloise.

3. Le maintien ou non d'une offre semi-directe IR (ou équivalente) pourra influencer sensiblement sur le rôle des gares concernées.

4. La grande question qui nous paraît se poser à Bruxelles-Capitale est le choix en faveur d'une desserte RER combinée radiales + rocade, au profit des sites sis au croisement de la ligne 26 (et peut-être marginalement de la ligne 28); d'autant que le choix alternatif en faveur de services de type tangentiels ne permettrait pas à ceux-ci d'effectuer un arrêt dans les gares concernées, en fonction de la position des quais par rapport aux infrastructures de raccord nécessaires.

5. Les gares de Schaerbeek et surtout d'Etterbeek devraient être (relativement) grandes bénéficiaires de l'évolution future de l'offre, compte tenu de leur position dans le futur réseau, devant accueillir une quantité impressionnante de services RER (radiaux mais aussi de rocade et tangentiels), en plus de services IR et de pointe.

6. Pratiquement quel que soit le choix qui sera opéré, il nous semble assez clair que les gares IC en périphérie de Bruxelles, à une vingtaine de kilomètres du centre-ville, vont être grandes gagnantes de l'évolution de l'offre ferroviaire dans les 10 à 20 ans à venir.

conflits d'intérêt, nous avons tendance à schématiser la situation comme suit : la Région de Bruxelles-Capitale est seule contre les autres acteurs principaux au débat, à savoir les deux autres Régions, la SNCB et l'État Fédéral.

Bruxelles fait mine de défendre (avec raison) un RER qui ait un intérêt de desserte urbaine : elle espère ainsi faire l'économie de dépenses à consentir par elle-même et elle ne semble pas encore mûre pour mettre en œuvre des mesures d'accompagnement dignes de ce nom, spécialement en matière de gestion du stationnement. Elle n'est dès lors pas claire quant aux effets pervers de ce grand projet

qu'est le RER au niveau de l'exode potentiel de diverses fonctions urbaines qui pourrait en résulter sans mesures coordonnées avec les deux autres Régions, objectivement bien difficiles à concrétiser.

Les Régions flamande et wallonne défendent un renforcement de l'offre ferroviaire semi-rapide avec tous les grands pôles d'activités bruxelloises. Leur motivation principale, non-avouée, réside dans le fait d'étendre en conséquence autant que possible la métropole bruxelloise sur leur territoire propre, en tirant tous les profits économiques et financiers induits possibles, au détriment objectif de la Région bruxelloise.

L'État fédéral « reste au balcon », évitant ainsi de se mêler de politiques qui ne relèvent pas de ses compétences, mais appuie ainsi objectivement les intérêts dominants en présence des deux Régions principales. Et il évite ainsi habilement tout débat se rapportant à la fiscalité (automobile mais surtout foncière et immobilière) qui relève de ses compétences, dont toute réforme agiterait les citoyens et pourrait donc engendrer des pertes électorales à court terme.

Le fait que les partis politiques soient dominants dans leurs composantes « wallonne » et « flamande » (par rapport aux Bruxellois des deux communautés) pèse très lourd dans une grande unanimité objective en faveur des intérêts dominants.

La SNCB enfin nous paraît tirer un prétexte maximal du RER pour développer en fait fortement son offre à moyenne et longue distance (3), afin d'accroître au maximum sa rentabilité (son taux de couverture), comme le lui impose l'État Fédéral dans son contrat de gestion. Ses intérêts objectifs, imposés par son autorité de tutelle, convergent donc pour appuyer une stratégie qui va dans le sens des deux Régions dominantes.

Tout cela sans rentrer davantage dans le lanternneau bruxellois qui brille par ses divergences,

lesquelles font le jeu des rapports de force dominants en présence.

Nous ne nous faisons malheureusement pas trop d'illusions quant à l'issue de ces (absences de) débats, dans lesquels la Région bruxelloise pèsera objectivement peu. Mais nous regrettons ce qui nous apparaît comme un manque de stratégie pour au moins canaliser les projets ferroviaires à son profit, à notre avis :

1. Confirmer Bruxelles-Midi comme porte d'entrée nationale et internationale majeure (cette orientation dynamique ne semble plus pouvoir être inversée).
2. Compléter ce choix par un rôle international non-négligeable à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Luxembourg.
3. Appuyer une offre de type IR dans quelques gares de seconde couronne comme Uccle-Calevoet, Boitsfort, Etterbeek, Schaerbeek, Bordet et Jette, qui y trouveraient ainsi les bases d'une dynamique que la Région bruxelloise et les communes concernées pourraient appuyer par des projets de développement forts inscrits dans des plans locaux d'urbanisme ou de développement.
4. Appuyer sans réserve une exploitation du RER sous forme de lignes radiales et de rocades fortes (en plus de tangentielles en pointes), avec développement de pôles d'échange puissants à leur croisement, associés à de puissants pôles urbains de développement.

3) La généralisation progressive d'axes à 4 voies sur les principales lignes ferroviaires qui convergent vers Bruxelles, associée à une amélioration des temps de parcours des trains rapides et plus encore de la capacité et de la régularité, va autoriser une amélioration évidente des services IC/IR, signifiant recettes accrues et coûts maîtrisés.



La motivation principale et non-avouée des Régions flamande et wallonne réside dans le fait d'étendre autant que possible la métropole bruxelloise sur leur territoire propre au détriment objectif de la Région bruxelloise.

■ Figure 27 : Il est probable que la gare de Bruxelles Midi sera confirmée de manière irrévocable comme porte d'entrée majeure. (photo P. Zembri)