RER: où en est-on?

L'Echo - Philippe Lawson - 2/03/15

http://www.lecho.be/entreprises/transport/RER_ou_en_est_on.9614728-3016.art

Dès décembre, la SNCB renforcera la desserte de Bruxelles par une offre suburbaine grâce à l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat. Une nouvelle gare sera ouverte et des liaisons seront améliorées.

Annoncée avec l'arrivée, en octobre 2014, de la nouvelle ministre fédérale de la Mobilité, Jacqueline Galant (MR), l'offre suburbaine de la SNCB à Bruxelles sera une réalité dès décembre 2015. Les nouvelles dessertes ont été présentées hier par l'administratreur délégué de l'entreprise ferroviaire, Jo Cornu, en présence de la ministre de tutelle. Le transporteur ferroviaire va profiter de l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat pour lancer sa nouvelle offre en vue d'améliorer la desserte de la capitale et en son sein.

700 millions €

Chaque année, la SNCB paie à Infrabel des péages pour près de 700 millions d'euros pour l'utilisation des voies ferrées.
"L'*offre suburbaine fait partie du réseau express régional (RER) qui, autour d'un rayon de 30 km autour de Bruxelles, met à disposition une offre combinée des train, tram, métro et bus en un réseau de base*", expliquent les dirigeants de la SNCB. Ils précisent que l'offre est le résultat d'une collaboration avec la Stib (Bruxelles), De Lijn (Flandre) et le TEC (Wallonie). "*Ce dossier présente pour moi une importance particulière depuis mon entrée en fonction, dans la mesure où le Réseau Express Régional constitue un exemple idéal de solution intermodale aux problèmes de congestion auxquels Bruxelles est confronté. C'est en même temps un bon exemple de collaboration entre les Régions et les sociétés de transport*", renchérit Jacqueline Galant.

Gain de temps de 15 minutes

L'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat est prévue pour le 13 décembre prochain. La nouvelle infrastructure permettra à la SNCB d'assurer une liaison ferroviaire directe entre les convois venant de Namur vers Bruxelles et le ring est (Hal et Vilvorde). Les trains qui viennent notamment de Malines ou de la capitale ne devront plus faire demi-tour à la gare de Bruxelles-Luxembourg avant d'emprunter d'autres voies pour accéder à Brussels Airport. "*Le tunnel fait en sorte que certaines liaisons ferroviaires ne transitent plus par la jonction Nord-Midi déjà surchargée, avec pour conséquences plus de flexibilité et une réduction des temps de parcours, notamment vers l'aéroport de Bruxelles-National*", souligne la SNCB. En effet, d'autres relations (Louvain-Braine-l'Alleud, Grammont/Hal-Malines) rouleront également via Bruxelles-Schuman.

Bruxelles-Schuman, gare multimodale

Selon les projections, qui doivent encore être affinées, les navetteurs vers le ring est et l'aéroport national devraient bénéficier d'un gain de temps de 10 à 15 minutes. Par ailleurs, la gare de Germoir (entre Etterbeek et Bruxelles-Luxembourg) sera désormais ouverte, alors qu'aucun train ne s'y arrête pour l'instant. La gare rénovée de Bruxelles-Schuman pourra pleinement jouer son rôle de gare multimodale.

380.000 voyageurs par jour

Il est également prévu que la gare de Tour & Taxis soit ouverte en décembre pour permettre une relation directe entre Bruxelles, Alost et Termonde. Mais, précise Giovanni Palmieri, "*nous devons encore veiller que l'arrêt à Tour & Taxis ne pénalise pas d'autres relations*". L'homme est le responsable de la cellule RER, composée de six personnes, mise en place par Jo Cornu pour accélérer la mise en place effective du projet RER.

Le RER est aujourd'hui opérationnel à 62% et, d'après les dirigeants de la SNCB, l'offre suburbaine permettra de porter la desserte RER à 65%. La zone RER compte 141 gares dont 103 sont connectées au métro, tram et bus. Environ 380.000 voyageurs transitent par ses 141 gares au quotidien (81 gares en Flandre, 33 en Wallonie et 27 à Bruxelles).

Fin 2016, la nouvelle gare d'Arcades (Boitsfort) permettra des liaisons supplémentaires. À la fin de l'année 2017, à l'occasion du nouveau plan de transport, la période des heures de pointe sera étendue et l'offre durant le week-end sera élargie. Grâce aux améliorations de fin 2015, l'offre suburbaine devrait augmenter et permettra d'atteindre 90% de l'objectif fixé, soit 11,75 millions de trains-km.

D'après Jo Cornu, l'offre suburbaine entraînera un coût supplémentaire pour la SNCB, notamment en terme de personnel et d'énergie. Mais des discussions sont en cours pour que le gestionnaire d'infrastructure, Infrabel, réduise le péage qu'il facture à la SNCB (plus de 700 millions d'euros par an au total). Les voies utilisées par le réseau suburbain accueilleront également les trains traditionnels, ce qui permettra d'augmenter l'utilisation du réseau ferroviaire belge.

Insatisfaction des Bruxellois

À Bruxelles, les responsables politiques ont accueilli avec satisfaction la nouvelle offre suburbaine de la SNCB. Mais avec un bémol. "*La mise en place d'une communication de l'offre SNCB existante et une meilleure accessibilité du pôle européen sont deux issues de la conférence de presse de la ministre Galant*", reconnaît Ridouane Chahid, député Bruxellois PS et spécialiste de la Mobilité pour le parti. "*Cependant, les Bruxellois et les navetteurs ont besoin de trains, d'encore plus de trains. Quatre trains par heure dans trente gares bruxelloises ainsi qu'une meilleure desserte des lignes 26 (Uccle, Evere, Haren) et 28 (gare de l'Ouest, Simonis, Pannenhuis, Laeken, Schaerbeek), nous en sommes encore loin*", relève-t-il. Il interpelle aussi la ministre de la Mobilité sur un autre point. "*Il semblerait que la ligne 26 voie son offre réduite d'un tiers, c'est incompréhensible. La ministre Galant a-t-elle lu la résolution RER du parlement bruxellois votée par son propre parti?*", persiste Ridouane Chahid.

Mais le chef de groupe MR au parlement, Vincent De Wolf a salué l'impulsion initiée

par Jacqueline Galant. Le gouvernement bruxellois estime qu'après cette première étape de l'offre suburbaine, il faudrait augmenter les fréquences. "*L'objectif du gouvernement bruxellois est quatre trains par heure dans trente gares bruxelloises. La ministre fédérale et la SNCB n'apportent aucune garantie dans ce sens. Oui à une meilleure desserte du pôle européen, ce que réalise la SNCB, mais l'offre ferroviaire des lignes 26 et 28 reste bien trop faible*", a déploré Pascal Smet (sp.a), ministre bruxellois de la Mobilité.

Concertation

Il s'est joint au ministre-Président bruxellois, Rudi Vervoort (PS) pour réclamer une "*information claire et complète de la SNCB, y compris sur les fréquences et sur les liaisons*".
Ils demandent des concertations pour obtenir des réponses à leurs interrogations. Ils souhaitent que l'entreprise ferroviaire prenne en compte les besoins des navetteurs et des Bruxellois.