

Tour REB

Ecolo-Groen
2 juillet 2013

Sur les voies d'une meilleure mobilité à Bruxelles

Pour Bruxelles, classée championne du monde de la congestion, la Mobilité est un enjeu crucial. L'état actuel des choses la met dans cette situation paradoxale qu'il est bien souvent plus rapide de rallier son centre depuis l'extérieur de la Région que de se déplacer à l'intérieur de son territoire. Cette situation est source de problèmes quotidiens tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs qui travaillent ailleurs que sur l'axe Nord-Midi.

Le boom démographique amplifie les besoins de mobilité auxquels la Région doit répondre.

La pression automobile doit être réduite mais le manque de solutions alternatives efficaces reste patent. La mise en service du RER est reportée, au mieux, à 2018, sans garantie qu'il réponde suffisamment aux besoins de mobilité intra-bruxelloise en termes de desserte des gares secondaires et de régularité en soirée et les weekends.

Alors que l'amélioration de l'offre de la STIB est une réalité et que de coûteux investissements sont envisagés sur le long terme, paradoxalement, aujourd'hui, certaines lignes de chemin de fer qui sillonnent la capitale du sud au nord et d'est en ouest sont sous-utilisées. Leur exploitation régulière, à la façon des « S-Bahn » suisses ou allemands, ou à la façon du « Overground » londonien, compléterait pourtant

efficacement le réseau de la STIB et anticiperait le RER.

Une pré-étude réalisée par Ecolo a montré que la mise en service de deux premières lignes reliant Uccle, Schaerbeek, Berchem-Sainte-Agathe et le centre-ville est possible sans aucun investissement en infrastructures – ou très peu.

L'infrastructure et le matériel sont là. Les besoins et les enjeux sont énormes. La SNCB peut contribuer à remettre Bruxelles sur les rails de la mobilité durable!

Nous vous invitons à venir découvrir le potentiel ferré en Région bruxelloise le mardi 2 juillet de 11h40 à 14h42.

Ce « mini-trip » sera l'occasion de discuter et d'échanger avec vous sur les modalités pratiques de mise en place de ce réseau et d'en mesurer le potentiel. Nous en profiterons pour vous présenter notre réflexion mais aussi et surtout pour récolter vos avis et suggestions. Ce sera également l'occasion de sillonner une série de sites bruxellois stratégiques depuis un point de vue inhabituel : ZIR Delta, ZIR Josaphat, site de la future prison de Haren, Schaerbeek-Formation, Quadrilatère, etc.

Arnaud PINXTEREN
Secrétaire régional d'Ecolo-Bruxelles

Céline DELFORGE
Députée Ecolo

Olivier DELEUZE
Co-président d'Ecolo

Annemie MAES
Députée Groen

REB – Tour

Quoi ?

Un voyage en train de 2 heures et demi environ sur les lignes intra-bruxelloises de la SNCB, qui nous emmènera du centre-ville à Uccle en passant par Berchem et Haren (distance totale 57 km)

Qui ?

En compagnie d'une série d'acteurs sociaux, économiques, associatifs et politiques concernés par la mobilité bruxelloise

Quand ?

Le mardi 2 juillet de 11h40 à 14h42 (possibilité d'écourter le parcours et d'être, par exemple, de retour à Bruxelles-Luxembourg à 13h45 ou à Bruxelles-Schuman à 13h48)

Où ?

Départ et retour en gare du Midi.
Rendez-vous au pied de l'escalator vers les quais 7-8, à 11h40

Renseignements et inscriptions avant le 29 juin :
adi.chesson@ecolo.be ou 02/549.69.16

Sandwichs, boissons, café, titre de transport et dossier de presse offerts aux participants inscrits.

Merci de préciser si vous disposez déjà d'un libre parcours SNCB ou d'un abonnement MTB.

ecolo

GROEN

RailTime

Votre info en direct du rail

Mardi 02/07/2013 Bruxelles-Midi -> Berchem-Sainte-Agathe

Le tour de Bruxelles en REB De rond van Brussel met het BEN				
	Arrivée Aankomst	Départ Vertrek	Durée Duur	
Bruxelles-Midi Brussel-Zuid		12:01	0:21	(lunch)
Berchem	12:22			
Berchem		12:59	0:28	
St-Job	13:27			
St-Job		13:39	0:03	
Moensberg	13:42			
Moensberg		13:47	0:27	(200m à pied/ te voet)
Haren	14:14			
Haren-Sud Haren-Zuid		14:25	0:17	
Bruxelles-Midi Brussel-Zuid	14:42			

Départ	Retard	Arrivée	Retard	Durée	Correspondances	Type
11:34		12:02		00:28	1	L
12:01		12:22		00:21	0	L
12:34		13:02		00:28	1	L
13:01		13:22		00:21	0	L
13:34		14:02		00:28	1	L

Les résultats proposés tiennent compte des informations en temps réel.

Départ 12:01 - détails des correspondances

Gares	Départ	Arrivée	Voie	Type	Destination	Commentaires
Bruxelles-Midi	12:01		7	L	Alost	
Berchem-Sainte-Agathe		12:22	2			

Bruxelles-Midi - Berchem-Sainte-Agathe (train L 2062 Bruxelles-Midi - Alost) : détail du trajet *

Attention : train jumelé à Bruxelles-Midi avec le train en provenance de Zottegem.

Arrêts desservis	Arrivée	Retard	Départ	Retard	Commentaires
Bruxelles-Midi			12:01		Train jumelé avec le train 2261 en provenance de Zottegem
Bruxelles-Central	12:04		12:05		
Bruxelles-Nord	12:08		12:10		
Bockstael	12:14		12:15		
Jette	12:17		12:18		
Berchem-Sainte-Agathe	12:22		12:22		
Groot-Bijgaarden	12:25		12:25		
Dilbeek	12:28		12:28		
Sint-Martens-Bodegem	12:31		12:31		
Temat	12:34		12:35		
Essene-Lombeek	12:39		12:39		
Liedekerke	12:42		12:42		
Denderleeuw	12:45		12:46		
Erembodegem	12:51		12:51		
Alost	12:54				

* La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.



Mardi 02/07/2013 Berchem-Sainte-Agathe -> Saint-Job

Départ	Retard	Arrivée	Retard	Durée	Correspondances	Type
11:59		12:27		00:28	0	L
12:59		13:27		00:28	0	L
13:59		14:27		00:28	0	L
14:59		15:27		00:28	0	L
15:58		16:29		00:31	0	L

Les résultats proposés tiennent compte des informations en temps réel.

Départ 12:59 - détails des correspondances

Gares	Départ	Arrivée	Voie	Type	Destination	Commentaires
Berchem-Sainte-Agathe	12:59		1	L	Braine-l'Alleud	
Saint-Job		13:27	1			

Berchem-Sainte-Agathe - Saint-Job (train L 2183 Alost - Braine-l'Alleud) : détail du trajet

Arrêts desservis	Arrivée	Retard	Départ	Retard	Commentaires
Alost			12:27		
Erembodegem	12:31		12:31		
Denderleeuw	12:36		12:37		
Liedekerke	12:41		12:41		
Essene-Lombeek	12:43		12:43		
Ternat	12:47		12:47		
Sint-Martens-Bodegem	12:51		12:51		
Dilbeek	12:54		12:54		
Groot-Bijgaarden	12:57		12:57		
Berchem-Sainte-Agathe	12:59		12:59		
Jette	13:02		13:03		
Bockstael	13:05		13:05		
Bruxelles-Schuman	13:12		13:13		
Bruxelles-Luxembourg	13:15		13:16		
Etterbeek	13:19		13:20		
Boondael	13:24		13:24		
Saint-Job	13:27		13:27		
Linkebeek	13:33		13:33		
Rhode-Saint-Genèse	13:38		13:38		
Waterloo	13:42		13:42		
Braine-l'Alleud	13:46				

La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.



Mardi 02/07/2013 Saint-Job -> Moensberg

Départ	Retard	Arrivée	Retard	Durée	Correspondances	Type
13:11		13:15		00:04	0	L
13:39		13:42		00:03	0	L
13:59		14:02		00:03	0	L
14:11		14:15		00:04	0	L
14:39		14:42		00:03	0	L

Les résultats proposés tiennent compte des informations en temps réel.

Départ 13:39 - détails des correspondances

Gares	Départ	Arrivée	Voie	Type	Destination	Commentaires
Saint-Job	13:39		1	L	Hal	
Moensberg		13:42	1			

Saint-Job - Moensberg (train L 3483 Malines - Hal) : détail du trajet *

Arrêts desservis	Arrivée	Retard	Départ	Retard	Commentaires
Malines			12:51		
Muizen	12:56		12:56		
Hofstade	13:00		13:00		
Epegem	13:05		13:05		
Vilvorde	13:09		13:10		
Haren	13:15		13:15		
Bordet	13:18		13:18		
Evere	13:20		13:20		
Meiser	13:23		13:23		
Mérode	13:27		13:27		
Delta	13:30		13:30		
Boondael	13:34		13:34		
Vivier d'Oie	13:37		13:37		
Saint-Job	13:39		13:39		
Moensberg	13:42		13:42		
Beersel	13:45		13:45		
Huizingen	13:49		13:49		
Hal	13:52				

* La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.



Mardi 02/07/2013 Moensberg -> Haren

Départ	Retard	Arrivée	Retard	Durée	Correspondances	Type
13:18		13:45		00:27	0	L
13:47		14:14		00:27	0	L
14:18		14:45		00:27	0	L
14:47		15:14		00:27	0	L
15:18		15:45		00:27	0	L

Les résultats proposés tiennent compte des informations en temps réel.

Départ 13:47 - détails des correspondances

Gares	Départ	Arrivée	Voie	Type	Destination	Commentaires
Moensberg	13:47		2	L	Vilvorde	
Haren		14:14	1			

Moensberg - Haren (train L 3363 Hal - Vilvorde) : détail du trajet *

Arrêts desservis	Arrivée	Retard	Départ	Retard	Commentaires
Hal			13:36		
Hutzingen	13:40		13:40		
Beersel	13:44		13:44		
Moensberg	13:47		13:47		
Saint-Job	13:50		13:50		
Vivier d'Oie	13:52		13:52		
Boondael	13:55		13:55		
Delta	13:59		13:59		
Mérode	14:02		14:02		
Meiser	14:06		14:06		
Evere	14:09		14:09		
Bordet	14:11		14:11		
Haren	14:14		14:14		
Vilvorde	14:19				

* La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.

INFRABEL RAILTIME, UNE INITIATIVE D'INFRABEL LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE



Mardi 02/07/2013 Haren-Sud -> Bruxelles-Midi

Départ	Retard	Arrivée	Retard	Durée	Correspondances	Type
13:52		14:09		00:17	0	L
14:25		14:42		00:17	0	L
14:52		15:09		00:17	0	L
15:25		15:42		00:17	0	L
15:52		16:09		00:17	0	L

Les résultats proposés tiennent compte des informations en temps réel.

Départ 14:25 - détails des correspondances

Gares	Départ	Arrivée	Voie	Type	Destination	Commentaires
Haren-Sud	14:25		1	L	Braine-le-Comte	
Bruxelles-Midi		14:42	18			

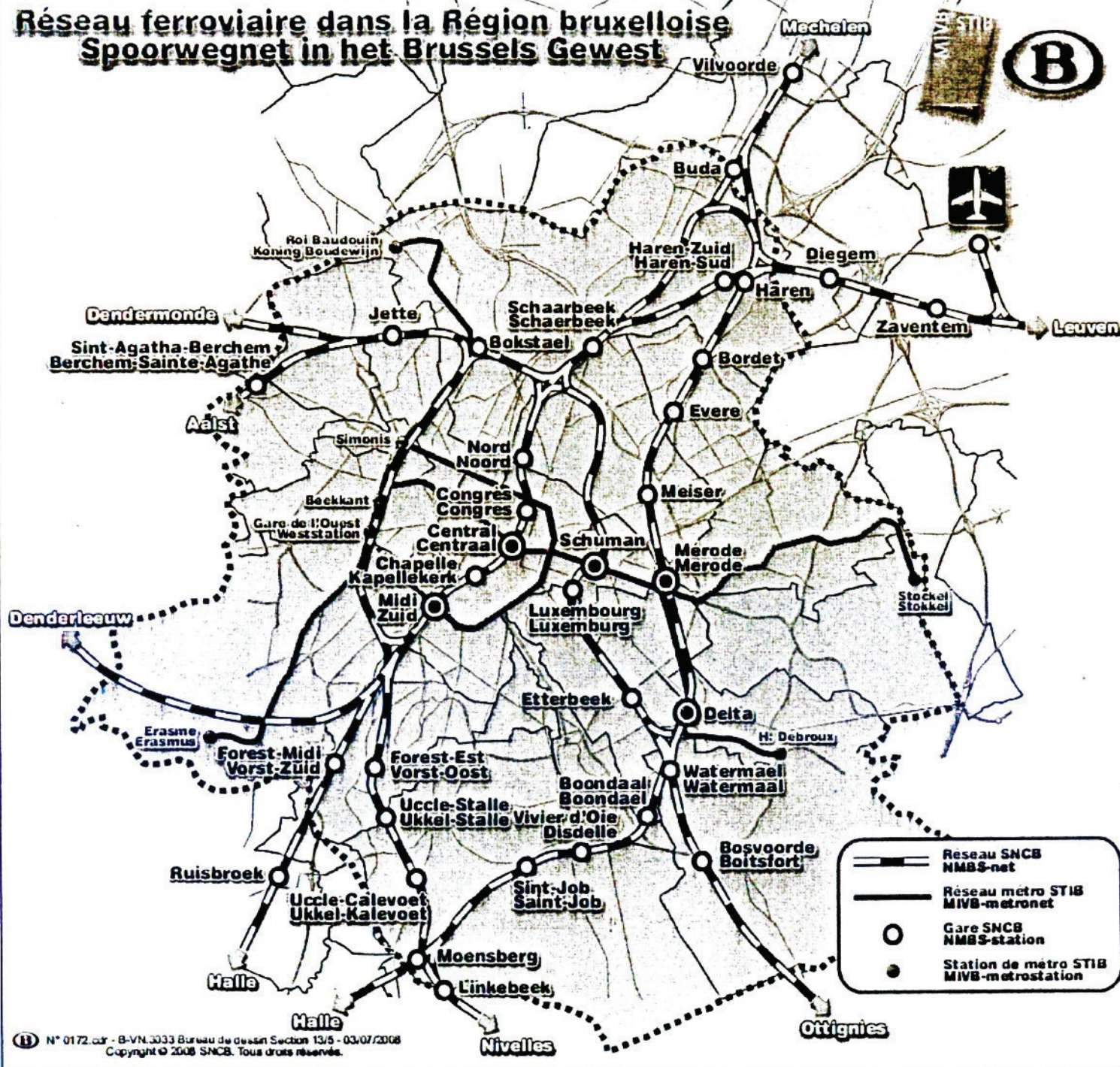
Haren-Sud - Bruxelles-Midi (train L 3785 Louvain - Braine-le-Comte) : détail du trajet *

Arrêts desservis	Arrivée	Retard	Départ	Retard	Commentaires
Louvain			13:53		
Herent	13:58		13:58		
Veltem	14:03		14:03		
Erps-Kwerps	14:07		14:07		
Kortenbergh	14:11		14:11		
Nossegem	14:14		14:14		
Zaventem	14:17		14:18		
Diegem	14:21		14:22		
Haren-Sud	14:25		14:25		
Schaerbeek	14:29		14:30		
Bruxelles-Nord	14:33		14:35		
Bruxelles-Central	14:38		14:39		
Bruxelles-Midi	14:42		14:44		
Forest-Midi	14:48		14:49		
Ruisbroek	14:52		14:52		
Lot	14:56		14:56		
Buizingen	14:58		14:59		
Hal	15:02		15:03		
Lembeek	15:06		15:06		
Tubize	15:09		15:10		
Hennuyères	15:15		15:15		
Braine-le-Comte	15:21				

* La validité des horaires en temps réel est garantie uniquement au moment où ceux-ci sont communiqués.

INFRABEL RAILTIME, UNE INITIATIVE D'INFRABEL LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE

Réseau ferroviaire dans la Région bruxelloise Spoorwegnet in het Brussels Gewest



УЧЕБНИК

Frontières

Grens

Limite de District + I

Grens van het Distrikt

Limite d'Arrondissement

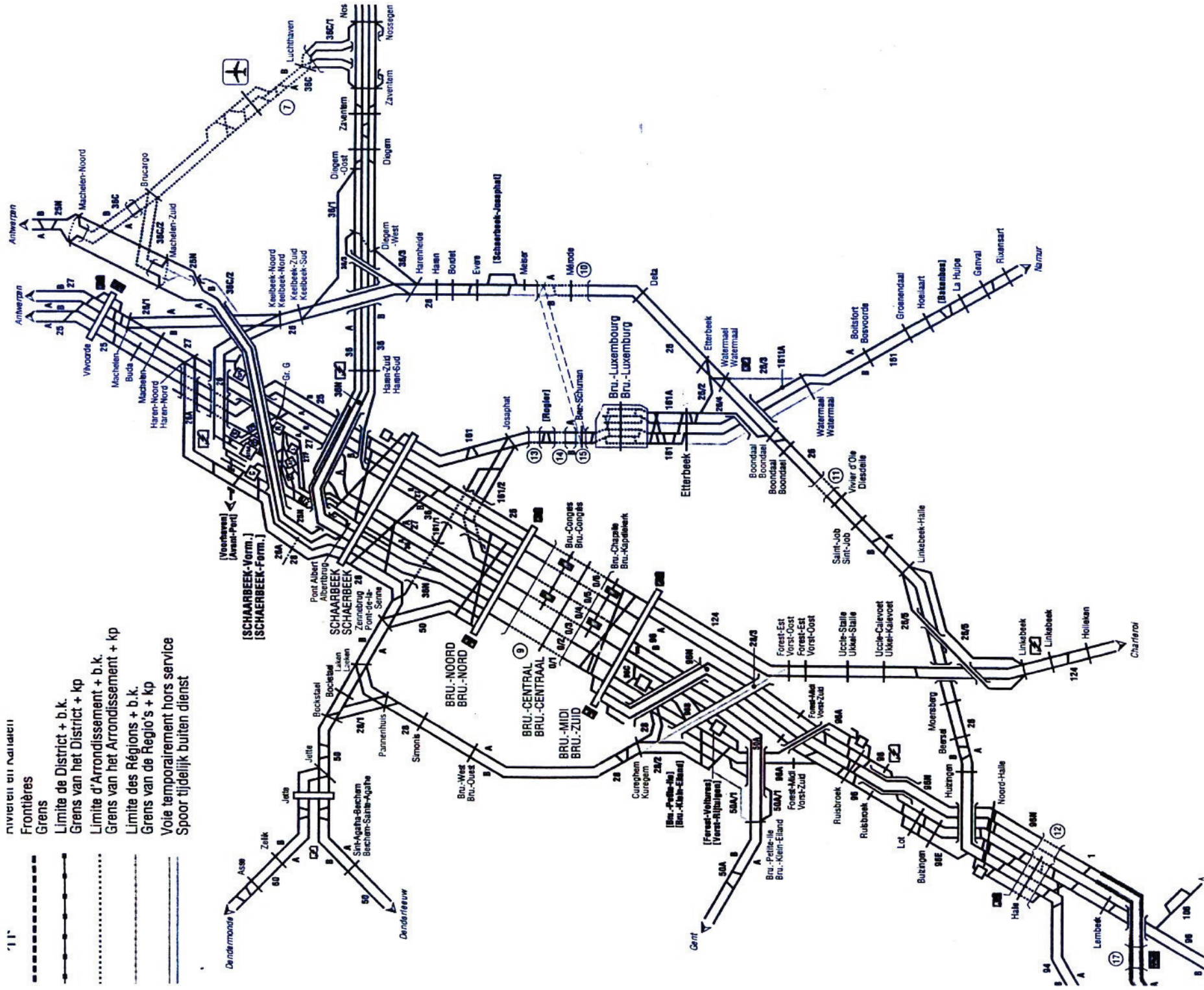
Grens van het Arron

Limite des Régions.

Grens van de Regio'

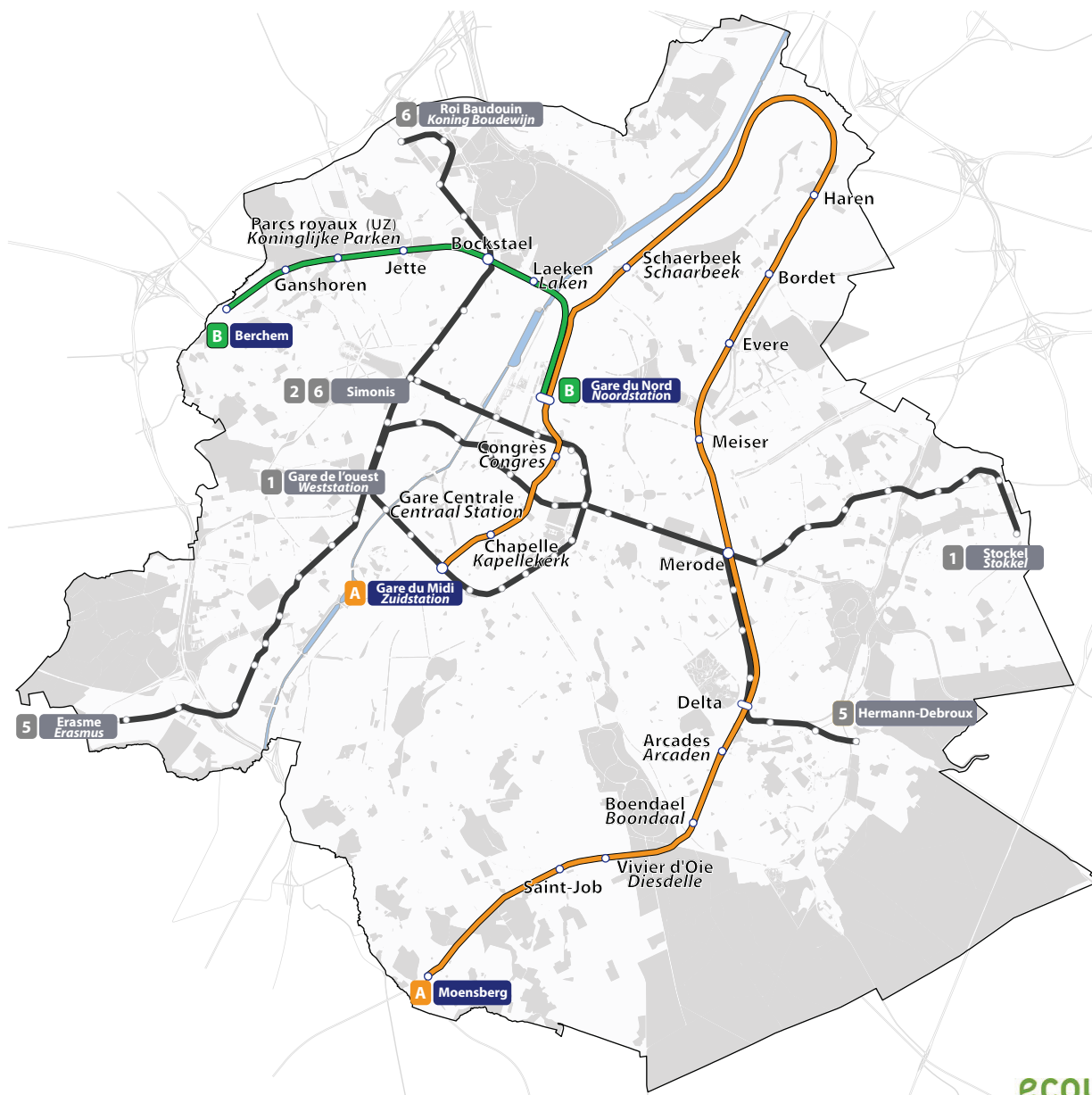
Voie temporaire

Spoor tijdelijk buiten

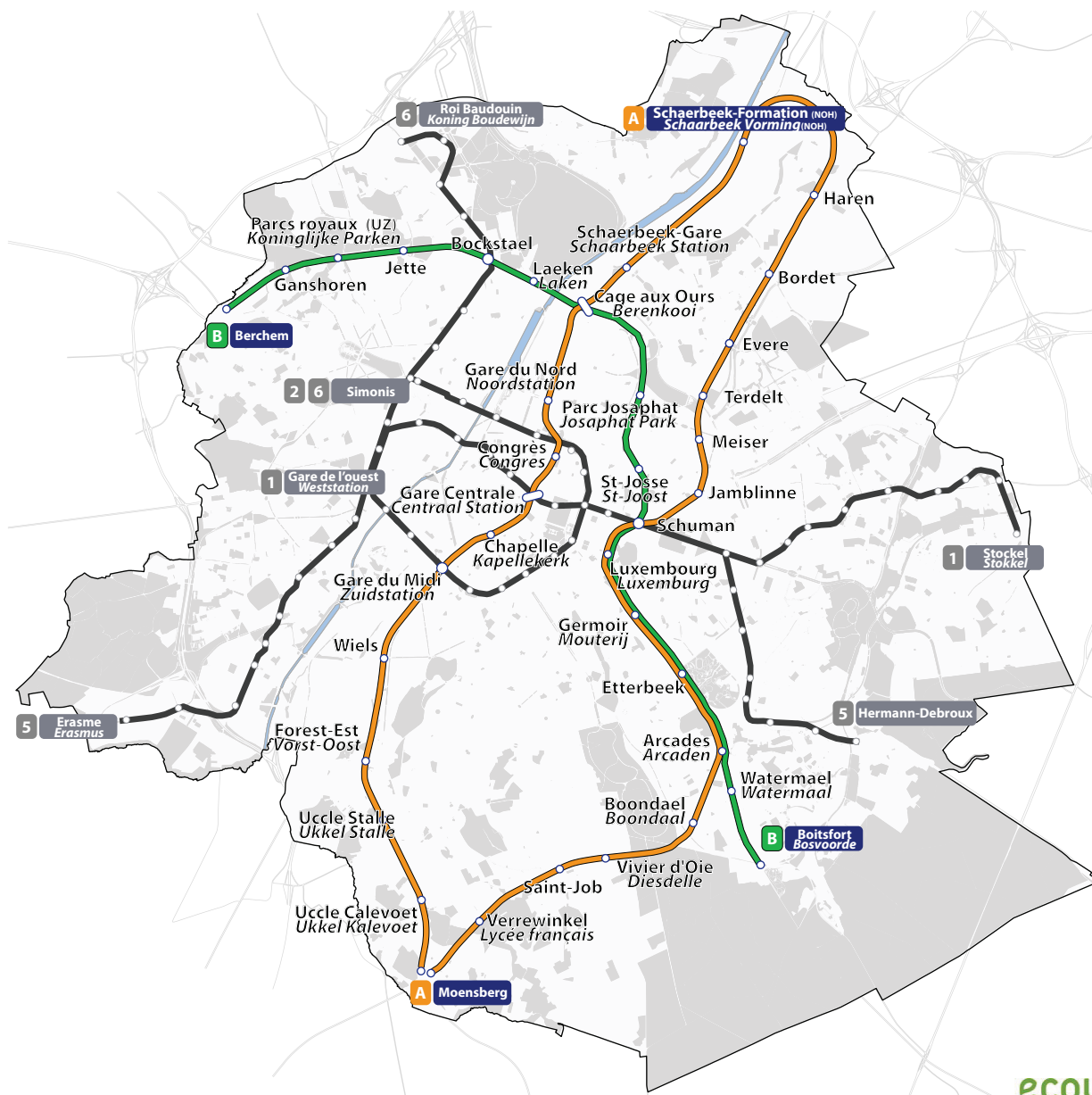


Cartes REB

Réseau Express Bruxellois (REB) | Brussels Express Network (BEN) Phase 1 | Fase 1



Réseau Express Bruxellois (REB) | Brussels Express Network (BEN) Phase 2 | Fase 2



Reportage photo



Chapelle : halte existante – accès Marolles

STIB : 27, 48

De Lijn : -

SNCB : 1x2 trains/h, en semaine, de 6h45 à 18h45 // 0 trains/h en soirée et le week-end



Congrès : halte existante – accès rue Neuve, Cité administrative (développements résidentiels en projet)

STIB : 2, 6, 61, 94, 92

De Lijn : 270, 271, 272, 318, 351, 358, 410, 470

SNCB : 2x2 trains/h, en semaine, de 6h00 à 18h50 // 4x2 trains/h en heure de pointe // 0 trains/h en soirée et le week-end



Laeken : halte à créer

STIB : 94

De Lijn : -

SNCB : -



Jette : halte existante, 4 voies, Gare classée, centre de la commune

STIB : -

De Lijn : -

SNCB : +/- 4x2 trains/h, en semaine, de 6h00 à 20h00 // 2x2 trains/h en soirée et le week-end



Parc Royaux (Expo) : halte à créer, proximité avenue de l'Exposition universelle, accès aux parcs Albert et Baudouin, Accès à l'UZ

STIB : 13, 14, 84

De Lijn : -

SNCB : -



Ganshoren (Veroost) : halte à créer, accès au parc Baudouin, accès pédestre à l'UZ, Quartier des Villas

STIB : 84, 87 -

De Lijn : -

SNCB : -



Berchem : halte existante, accès Basilix

STIB : 82, 83, 84, 87

De Lijn : 212, 213, 214

SNCB : 2x2 trains/h, en semaine, de 6h00 à 20h00 // 1x2 trains/h en soirée et le week-end



Quadrilatère – Mabru (2 photos) : halte à créer

STIB : 3, 47

De Lijn : -

SNBC : -



Quadrilatère – Mabru (2 photos) : développement immobilier possible sur terrain SNCB (commerce, bureau, équipement), correspondance entre lignes REB-A et -B, 2e voie à ajouter dans tunnel existant pour fluidifier ligne REB-B



Bockstael : halte existante, liaison avec Métro 6 à améliorer

STIB : 6, 49, 53, 88, 89, 94,

De Lijn : 230, 231, 232, 233, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 250, 251, 260, 460, 461

SNBC : +/- 3x2 trains/h, en semaine, de 6h00 à 20h00 // 2x2 trains/h en soirée et le week-end



Cage aux Ours (Verboeckhoven) : halte à créer, quartier dense

STIB : 32, 55, 58, 59, 92

De Lijn : 270, 271, 272

SNBC : -



Parc Josaphat (Rogier) : halte à créer.

STIB : 25, 59, 65, 66

De Lijn : 358

SNCB : -



Saint-Josse : gare existante à réaffecter, bâtiment classé

STIB : 29

De Lijn 351, 410, 318

SNCB : -



Germoir : halte existante, prête à l'emploi

STIB : 81, 83, 95

De Lijn : -

SNCB : -



Terdelt (Josaphat) : halte existante à déplacer, Zone d'Intérêt Régional à développer, 25 ha, propriété de la RBC

STIB : 7, 64, 65

De Lijn : -

SNCB : 6 trains/h, en semaine de 6h20 à 20h09 // 0 trains en soirée et le week-end



Bordet : halte existante, parc technologique SDBR Da Vinci, plus grand Décathlon d'Europe en 2015

STIB : 12, 21, 32, 45, 55, 59, 65, 69, 80

De Lijn : 270, 271, 272, 471

SNCB : 6 trains/h, en semaine de 6h20 à 20h11 // 0 trains en soirée et le week-end



Evere : halte à créer, proximité immédiate de la Maison communale

STIB : 12, 21, 45, 62, 65

SNCB : -



Prison de Haren : halte à créer, site de la future grande prison

STIB : -
De Lijn : -
SNCB : -



Haren-sud : halte existante, 4 voies

STIB : 64
De Lijn : -
SNCB : +/- 2x2 trains/h, du lu au ve, de 6h00 à 19h30 // 1x2 trains/h le week-end et en soirée

Note technique

Proposition pour un REB - Réseau Express Bruxellois à moyen terme¹

Luc Lebrun
28 juin 2013

1 La proposition : l'offre de trains proposée

1.1 Général

Sur tous les axes et pour tous les arrêts retenus, un service de trains cadencés à intervalles de 15 minutes toute la journée (6-20 h) en semaine et 20 minutes en soirée (20-24 h) et le week-end, sans préjudice de l'offre de banlieue existante, à maintenir en l'état en l'attente de développements ultérieurs (RER le cas échéant).

1.2 Axes (lignes) Infrabel desservis

6 axes, de et vers 2 pôles concentrant un grand nombre de destinations (emploi, commerce...) :

- 50/161 Berchem-Sainte-Agathe - Quartier européen
 - 161 Boitsfort – Quartier européen
 - 124 Uccle Moensberg - Bruxelles JNM
 - 36 Haren - Schaerbeek - Bruxelles JNM
 - 26 N Schaerbeek - Haren – Quartier européen
 - 26 S Moensberg – Quartier européen
- Desservis par deux lignes REB

1.3 Arrêts desservis

39 arrêts :

Ligne arrêts :

- 0 **Bruxelles Midi**, Bruxelles Chapelle, **Bruxelles Central**, Bruxelles Congrès, **Bruxelles Nord**
- 50 Laeken, Bockstael, Jette, Parcs royaux, Ganshoren, Berchem-Ste-Agathe
- 36 Schaerbeek, Schaerbeek formation¹
- 26 Haren, Bordet, Evere, Terdel, Meiser, Jamblinne, Arcades, Boondael, Vivier d'Oie, Saint-Job, Verrewinkel, Moensberg
- 161 Cage aux Ours, Parc Josaphat, Saint-Josse, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Germeir, Etterbeek, Watermael, Boitsfort
- 124 Moensberg, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Forest-Est, Wiels

1.4 Relations offertes

- Toutes les 15 minutes :
 - A. Moensberg - Bruxelles JNM – Schaerbeek - Haren – Quartier européen - Moensberg
 - B. Berchem-Sainte-Agathe – Laeken – Cage aux Ours – Quartier européen - Boitsfort

¹ Liaison ligne 36 – ligne 26

2 Les prestations ; l'efficacité du REB

2.1 REB

- 39 arrêts desservis en RBC
- Sur 13 communes
- Reliés par 50,1 km d'axes et de lignes
- À une vitesse commerciale de 30,4 km/h²
- 2 481 081 convois x km offerts par an

Tous paramètres d'évaluation confondus, **le REB représente grosso modo la même offre que le métro bruxellois** (voir tableau infra, dernière colonne).

2.2 Réseau rapide bruxellois (REB + métro)

Le caractère largement complémentaire du REB et du métro bruxellois sur le plan de l'étendue de la desserte rend intéressante la présentation de l'offre globale réalisée par ces deux modes :

	REB phase 1	Métro STIB	Réseau rapide REB + métro		REB ./. Métro (%)
			total	accroissement	
Communes desservies	13	11	19	73%	118%
Arrêts	39	59	94	59%	66%
Km d'axe	50,14	39,9	90,04	126%	126%
Km de lignes	50,15	55,7	105,84	90%	90%
Km x trains offerts	2 481 081	5 233 497	7 714 578	47%	47%
Vitesse commerciale	30,4	28,2	28,9	3%	108%

Le REB, qui se déploie sur 13 communes, complète le métro de telle sorte que **le réseau rapide couvre les dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale**.

Portant le réseau rapide à 94 arrêts (doubles comptes déduits), le REB en augmente le nombre de 59%.

En termes de longueur de lignes et de longueur d'axe, **le REB joue jeu égal avec le métro, et double la couverture de la région par le réseau rapide**.

Il apporte également un complément de 47 % en termes de trains * kilomètres.

² Susceptible d'être augmentée par l'utilisation de matériel et de procédures d'exploitation modernes

L'apport peut être évalué selon chacun de ces indicateurs. L'un dans l'autre, on peut estimer que **le REB augmenterait de 80 % le service de transport en commun rapide de la capitale.**

Les chiffres montrent sans ambages l'apport qu'aurait pour la mobilité au sein de la Région de Bruxelles-Capitale un REB.

3 Le coût et l'efficience du REB

3.1 Coûts d'investissements

3.1.1 Infrastructure

Les seuls investissements nécessaires pour un REB, en dehors du plan d'investissements général d'Infrabel, sont relatifs

- aux arrêts supplémentaires nécessaires à la Région ; il faut concevoir ces arrêts de manière fonctionnelle – avenants, confortables et sûrs – sans travaux somptuaires.
- à quelques « tiroirs » (ajout local d'une 3^e voie et de 2 aiguillages) permettant le rebroussement des trains aux limites de la RBC, uniquement pour les liaisons supplémentaires au RER ; pour les liaisons intégrées à l'offre RER, les trains remplissent les deux fonctions et terminent donc leur parcours plus loin.

Les montants requis représentent une part infime du plan d'investissements de la SNCB, et même très faible par rapport à ce que justifie la Région bruxelloise, abritant 10 % des habitants et 16 % des emplois du pays.

3.1.2 Matériel roulant

Le service requiert 17 trains en ligne, soit une vingtaine de trains en parc.

En début d'exploitation les convois peuvent être limités à une rame équivalent Desiro. Le succès aidant, il faudra vraisemblablement passer assez rapidement à deux rames en moyenne. Même s'il en fallait trois, la partie du parc Desiro théoriquement dédiée au RER suffirait largement. Lorsque le RER sera mis en place, le service REB aux heures de pointe – qui conditionne le parc nécessaire – sera entièrement pris en charge par le RER, et ne nécessitera plus de rames en propre.

Etant donné en outre que certaines rames moins récentes ont une durée de vie résiduelle encore non négligeable, le parc de matériel roulant de la SNCB permet très largement de couvrir les besoins du REB.

3.2 Coût d'exploitation

Il n'y a pas de coûts fixes.

3.2.1 Éléments de formation du coût variable (= coût total)

- Dix-sept trains à mettre en ligne
- Totalisant sur base annuelle 2 481 081 km * trains
- Desquels il faut défalquer les trains L remplacés, qui représentent environ 3/8 (37,5%) de ce chiffre (1,5 fréquence horaire en moyenne, au lieu de 4 pour le REB) ; on évalue donc à 1 550 675 le nombre de trains * km par an requis par un REB tel que proposé

À titre de comparaison, ce chiffre représente moins de 2 % de l'offre SNCB actuelle.

Note : il s'agit ici du coût propre à la création d'un REB seul. Lorsque le REB sera intégré au RER, les kilomètres propres à la desserte bruxelloise se confondront pour une large part avec les km RER : sur base d'une estimation de la fréquence moyenne

d'un RER à Bruxelles à 2,5 passages par heures par axe ferré³, le coût propre du REB s'établit au reliquat, représentant 930 405 trains * km par an, soit 1,2 % de l'offre SNCB actuelle, ou encore 18 % des km parcourus par les métros bruxellois.

	Km * trains	% ./ offre SNCB	% ./ métro STIB
Total offre REB	2 481 081	3,1 %	47 %
Surcoût REB ./ service L actuel	1 550 675	1,9 %	30 %
Surcoût REB intégré à un RER	930 405	1,2 %	18 %

3.2.2 Coût

Le coût annuel d'exploitation du REB est égal au nombre de km * trains supplémentaires multiplié par le coût d'un km * train. Par rapport aux trains de la SNCB, il y a lieu de tenir compte du fait que les REB sont des convois plus légers et que l'essentiel des prestations demandées se déroulent en dehors des heures de pointe, soit à un coût marginal moindre que le coût moyen.

Bien qu'approximatives, ces estimations indiquent que le coût de mise en service du REB serait faible.

3.2.3 Efficience

L'efficience est définie comme le rapport entre l'apport et le coût du REB.

En termes d'apport, tous indicateurs pertinents confondus, on peut estimer que le REB augmenterait de 80 % le service de transport en commun rapide de la capitale (cfr supra).

Ces indicateurs sont à ramener au coût. Hors investissements, qui sont infimes par rapport au plan d'investissements de la SNCB, il s'agit du coût d'exploitation, soit environ 1,9 % du coût variable d'exploitation des trains de voyageurs de la SNCB, et part rapport à Bruxelles, 18 % du coût du métro.

Pour rappel, ce coût serait significativement réduit dans le cadre d'une intégration du REB dans le RER.

Les chiffres déjà disponibles démontrent l'efficience élevée d'un REB desservant la Région de Bruxelles-Capitale.

³ Les différentes propositions RER qui circulent prévoient en général une fréquence de quatre trains par heure en pointe ; sur cette base le renforcement propre à la desserte bruxelloise (et donc son coût) se résume à des fréquences en heures creuses sur les quelques kilomètres urbains

Communiqué de presse Ecolo

21 mai 2013

Le Réseau Express Bruxellois (REB), une vraie solution pour la mobilité à Bruxelles

Bruxelles, le 25 mai 2013

Bruxelles, région championne des embouteillages, comme le déplorait encore l'OCDE ces dernières semaines, paye un lourd tribut à son record de congestion. Mobilité peu performante, pollution de l'air liée à l'importance du trafic automobile, bruit, perte d'espace, problèmes de santé publique et handicap économique sont les conséquences de cette situation.

Capitale et poumon économique du pays, Bruxelles accueille chaque jour 350.000 navetteurs et 150.000 visiteurs venus de Flandre et de Wallonie mais doit également répondre aux besoins de déplacement à l'intérieur de la Région. Paradoxalement, il est souvent plus rapide de rejoindre Bruxelles en transports publics depuis l'extérieur que de s'y déplacer.

Par ailleurs, les problèmes de stationnement et de congestion sont quotidiens et la demande d'alternatives à la mobilité automobile ne cesse de croître, tant du côté des navetteurs que des Bruxellois eux-mêmes, aspirant à une qualité de vie meilleure.

Plus de trams, plus de bus, plus de métro ? Oui mais pas si facile !

Pour cela, il est crucial d'augmenter rapidement et drastiquement l'offre de transports publics en Région bruxelloise, tant en quantité qu'en efficacité. Mais bus et trams ne sont réellement efficaces que lorsque des sites propres leur sont consacrés, aménagements qui se heurtent

malheureusement souvent à des réticences locales. Le métro reste particulièrement coûteux et lourd en termes d'infrastructures, tant et si bien qu'il ne constitue pas une solution ni court ni à moyen terme.

Une solution prête à l'emploi existe !

Bruxelles dispose pourtant déjà d'un important réseau de voies ferrées en site propre ; il s'agit du réseau de la SNCB : 29 gares reliées entre elles par 162 km de voies ferrées. Mais une bonne partie de ce réseau et de ces gares sont sous-exploitées par la SNCB.

Deux exemples :

- la ligne 124 met Uccle Stalle à 12 ou 13 minutes de Bruxelles-Centrale mais il ne s'y arrête qu'un train par heure (et il est limité à Bruxelles-Midi le week-end)
- la ligne 26 met la gare d'Evere à 19 minutes de celle de Saint-Job, mais il n'y a que deux trains par heure jusque 19h51 et plus aucun le samedi ni le dimanche. Ce réseau important et sous-exploité doit absolument être mobilisé pour compléter l'offre de transports publics des Bruxellois et de ceux qui viennent travailler dans la capitale.

LA SNCB doit et peut montrer son engagement pour Bruxelles, pour une meilleure mobilité et un meilleur cadre de vie dans notre région.

Concrètement

Ecolo a dessiné un tracé de REB en **deux phases** qui permet de rapidement doter la Région bruxelloise d'une offre supplémentaire, capable de desservir des quartiers actuellement délaissés par le transport public ou

de relier directement des zones actuellement peu ou pas connectées entre elles.

- Une phase I sans investissement et dès 2014

Afin de répondre à l'urgence des besoins, une première phase est proposée. Son avantage est qu'elle ne nécessite pas un euro d'investissement en infrastructure et peut être mise en œuvre en quelques mois. Elle prend par ailleurs en compte la disponibilité de matériel roulant de type Desiro qui est actuellement stocké dans des dépôts dans l'attente de la mise en service du RER à l'horizon 2025.

La ligne A suit le tracé de la ligne 26 de Moensberg à Haren en passant par Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondael, Arcades, Delta, Mérode, Meiser, Evere et Bordet. Elle rejoint ensuite la ligne 25 qui redescend vers Schaerbeek et Bruxelles-Midi en empruntant le pertuis 5-6 de la Jonction Nord-Midi qui, paradoxalement et contrairement aux idées reçues, n'est pas saturé¹.

La ligne B offre une connexion rapide entre Berchem-Sainte-Agathe ou Jette et la Gare du Nord en exploitant le potentiel de la ligne 50.

- Une phase II atteinte grâce à des investissements légers

En phase 2, la ligne A est prolongée depuis la Gare du Midi vers la station Wiels (nouvelle station à créer le long de la zone d'intérêt régional Van Volxem), Forest-est (à proximité du centre de Forest et de la salle de Forest-National), Uccle Stalle, Uccle Calevoet et Moensberg où un nouveau rebroussement serait aménagé pour permettre le retour vers le centre.

Sur le tronçon est de cette ligne, une fois le tunnel Schuman-Josaphat mis en service, le REB desservirait les stations «

Etterbeek », « Gerموir », « Luxembourg », « Schuman » et « Jamblinne ». Deux nouvelles stations réclamées de longue date par les autorités bruxelloises, viendraient compléter cet axe : « Verrewinkel – Lycée français » et « Terdelt » (sur la ZIR Josaphat).

En phase 2, la ligne B relie Berchem-Sainte-Agathe à Boitsfort en passant par le Quartier européen, offre une liaison Nord-ouest / Sud-est inédite. L'exploitation de cette ligne connectant la ligne 50 et la ligne 161 nécessite d'ajouter une voie dans le petit tunnel existant qui traverse le « Quadrilatère » (sous les lignes 25, 27 et 36).

De nouvelles stations REB viendraient ponctuer cette ligne : Ganshoren, Parcs royaux (qui desservirait les parcs Albert 1^{er} et Baudouin ainsi que l'UZ), Laeken, Cage aux Ours, Parc Josaphat, Saint-Josse et Gerموir. Idéalement, une nouvelle station devrait être créée en bordure Quadrilatère lui-même pour offrir une jonction supplémentaire entre les deux lignes du REB. Mais cette station devrait s'inscrire dans un projet immobilier et urbanistique plus global en partenariat avec la SNCB pour créer à cet endroit un nouveau pôle urbain.

De nombreux avantages :

Le REB est une réponse **rapide, économe, efficace et complémentaire** pour la mobilité à Bruxelles !

- Rapide

Ce réseau pourra répondre très facilement aux besoins urgents de mobilité. En première phase aucun investissement d'infrastructures n'est requis. Cela signifie un gain de temps considérable car la première phase du REB ne nécessite aucun permis, aucune étude d'incidences, aucune enquête publique. Nul besoin d'attendre des dizaines d'années de travaux en milieu urbain pour le voir naître.

¹ L'organisation actuelle des lignes SNCB rabat le trafic sur le versant ouest de la Jonction

- Econome

En cette période d'austérité budgétaire, le REB offre une réponse peu coûteuse pour résoudre les problèmes de mobilité et de congestion qui coûtent en termes de qualité de vie mais aussi sur le plan économique.

La première phase ne nécessite aucun investissement d'infrastructure. La seconde phase impliquera quelques adaptations d'infrastructure telles que des voies de rebroussement ou la création de quais, d'abris pour les voyageurs et d'accès pour les piétons et PMR.

En matière de coûts d'exploitation, le REB tel que proposé par Ecolo ne représente que moins de 2 % des kilomètres parcourus actuellement sur le réseau SNCB alors qu'il s'agit de s'adresser à un public qui représente 10% de la population nationale. Ce n'est certainement pas démesuré. D'autant plus que, en milieu urbain, le taux de remplissage des véhicules sera supérieur à la moyenne et qu'il s'agit d'occuper des sillons non saturés en faisant rouler des trains légers et donc peu énergivores.

Autrement dit, un km parcouru sur le réseau REB sera plus rentable que la moyenne, d'autant qu'il s'agit d'utiliser des voies existantes dont l'entretien doit être assuré, avec ou sans REB.

Le REB est aussi une occasion de rénover à peu de frais une série de haltes actuellement peu accueillantes. Point n'est besoin de créer des gares multiservices puisqu'on se trouve en milieu urbain.

Pour accueillir correctement les voyageurs, il suffit d'un abri, d'un automate pour la vente de titres de transports et d'un accès de qualité depuis l'espace public.

- Efficace

Les REB connectera des quartiers et des zones de Bruxelles jusqu'ici difficilement connectés. De même, des zones stratégiques ou des quartiers peu et mal desservis par le réseau

STIB La mobilité des travailleurs, des habitants, s'en trouvera nettement améliorée.

En effet, une série de sites stratégiques, de première importance pour le développement futur de la Région, seront immédiatement desservis en transport public. Il s'agit de la ZIR Delta, la ZIR Josaphat, la ZIRAD Schaerbeek-Formation (avec une possibilité de connexion future vers NOH), la ZIR Van Volxem et enfin, la Cité administrative.

De même, les poumons verts et les grands équipements de la Capitale seront enfin facilement accessibles à toutes et tous. On peut entre autres relever le parc de la Sauvagère, le Kauwberg, la Bois de la Cambre, le parc Tournay-Solvay, la forêt de Soignes, le parc Josaphat, le stade du Crossing, le complexe sportif Chazal, le centre sportif d'Evere, la future prison de Haren, le centre hospitalier de l'UZ, le Wiels, Forest-National.

Le REB, c'est aussi à terme 39 gares réparties sur 11 communes dont certaines, parents pauvres du réseau STIB, réclament de nouvelles liaisons à cor et à cri :

- Uccle : Moensberg, Verrewinkel (Lycée français), Saint-Job, Vivier d'Oie, Uccle, Calevoet, Uccle Stalle
- Ixelles : Boondael, Gare d'Etterbeek, Gerموir, Luxembourg
- Watermael-Boitsfort : Arcades, Watermael, Boitsfort
- Saint-Josse : Saint-Josse
- Schaerbeek : Jamblinne, Meiser, Terdelt (ZIR Josaphat), Parc Josaphat, Cage aux Ours, Gare de Schaerbeek, Quadrilatère, Gare du Nord
- Evere : Evere, Bordet
- Bruxelles-Ville : Gare du Midi, Chapelle, Centrale, Congrès, Haren, Schaerbeek-Formation (NOH), Laeken, Bockstael, Schuman
- Forest : Forest-Est, Wiels
- Jette : Jette, Parcs royaux (UZ)
- Ganshoren : Ganshoren
- Berchem-Sainte-Agathe : Berchem

Enfin, le REB permet des liaisons entre le Nord et le Sud de la Région mais également entre l'Est et l'Ouest et offre ainsi des connexions inédites mais bien nécessaires.

- Complémentaire

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 RER.

Le réseau REB permet d'arrêter les trains dans des gares parfois rapprochées sans ralentir le reste du trafic toute en menant à bon port une série d'usagers du futur RER qui doivent se rendre dans des pôles moins centraux de Bruxelles.

Le REB est donc parfaitement complémentaire avec le RER et la STIB : ils constitueront ensemble un super-réseau de transports publics autour et dans Bruxelles, au bénéfice des trois régions du pays.

... et deux conditions :

- Des fréquences suffisantes pour rendre le réseau attractif

En tenant compte des trains existants, il est possible d'atteindre des cadences d'un passage tous les quart d'heure. Une telle fréquence rend le réseau suffisamment attractif pour qu'il devienne un premier choix pour les usagers bruxellois du transport public. Actuellement, une série de relations intrabruelloises peuvent être effectuées très rapidement grâce au train. Malheureusement, la rareté des passages rend cet avantage inopérant.

- Une exploitation complète des possibilités de la jonction Nord-Midi

Le tracé proposé du REB emprunte la jonction Nord-Midi. Or la saturation de celle-ci est régulièrement évoquée. Outre des analyses divergentes sur la question, il faut savoir que les trois pertuis qui la traversent ne sont pas exploités tous aussi intensément. Il reste donc des sillons disponibles dans le pertuis 5/6 (côté est) qui peuvent être dédiés au REB.

Ecolo agira aux différents niveaux de pouvoirs concernés par ce projet. Au fédéral, à la Région et dans les communes bruxelloises, nous interpellerons les autorités compétentes afin de créer l'adhésion autour de ce REB, qui devrait contribuer à améliorer significativement la mobilité en région bruxelloise, à moindre coût, à court terme et au bénéfice de tous.

Céline Delforge, députée Bruxelloise

Arnaud Pinxteren, secrétaire régional bruxellois d'Ecolo