

HOOFDSTUK 1

GEVOLGEN VAN DE SPOORPROJECTEN VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID EN NOODZAAK VAN BEGELEIDENDE MAATREGELEN

PASCAL SMET

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Abstract

La réponse des pouvoirs publics face aux évolutions sociétales se révèle avoir été insuffisante par le passé.

Face aux constats mis en évidence dans le cadre de l'étude du plan IRIS des déplacements, le gouvernement a la volonté de redresser cette évolution en favorisant les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le réseau RER est une réponse puissante à cet objectif.

Des mesures d'accompagnement au RER sont indispensables pour assurer le respect de de la ville.

Le développement des infrastructures ferroviaires doit être échelonné et valoriser, dans le respect du PRD, les lignes de ceinture est et ouest de la ville.

Une nouvelle gare intermodale favorisera dans ce cadre, les échanges entre les transports en commun ainsi que les liens avec l'aéroport.

Table des matières

1. Évolutions récentes de la mobilité des personnes dans et autour de Bruxelles.....	9
2. Évolutions récentes au nord-est de Bruxelles..	12
3. Réponse en terme de transport public suburbain (RER).....	12
4. Nécessité de mesures d'accompagnement.....	14
5. La Gare de Schaerbeek.....	18
6. Conclusion.....	19

Samenvatting

Het antwoord van de overheidsinstanties op de maatschappelijke evoluties blijkt in het verleden ontoereikend te zijn geweest.

Ten aanzien van de bevindingen die naar voren worden gebracht in het kader van de studie rond het IRIS-plan voor het verkeer, wil de overheid deze situatie rechtzetten door andere vervoersmiddelen dan de wagen te bevorderen.

Het GEN-net is een krachtige oplossing met het oog op deze doelstelling.

Begeleidende maatregelen met betrekking tot het GEN-net zijn absoluut noodzakelijk om de eerbiediging van de stad te garanderen.

De uitbouw van de spoorweginfrastructuur moet gespreid worden en – in overeenstemming met het GewOP – de lijnen in het oosten en het westen van de stad valoriseren. In dit kader zal een nieuw intermodaal station het gebruik van het openbaar vervoer en de verbindingen met de luchthaven bevorderen.

Inhoud

1. Recente ontwikkelingen op het vlak van de verplaatsingen van personen in en rond Brussel....	9
2. Recente ontwikkelingen in het noord-oosten van Brussel.....	12
3. Antwoord op het vlak van het voorstedelijk openbaar vervoer (GEN).....	12
4. Belang van begeleidende maatregelen.....	14
5. Station van Schaerbeek.....	16
6. Conclusie.....	19

CHAPITRE 1

IMPLICATIONS DES PROJETS FERROVIAIRES POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET NÉCESSITÉ DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

PASCAL SMET

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

1. ÉVOLUTIONS RÉCENTES DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS ET AUTOUR DE BRUXELLES

Le plan Iris des déplacements de la Région avait pour ambition en '98 de faire chuter la part de marché de la voiture de 61 % (1991) à 52 % (2005) dans la zone d'étude (52 communes dont les 19 bruxelloises) à la pointe du matin (7 heures - 9 heures).

Actuellement, nous nous trouvons à 65 % !

La réponse des pouvoirs publics à nos évolutions sociétales a donc été insuffisante :

- les ménages sont de plus en plus motorisés (d'après la dernière enquête ménage Mobil, + 25 % de voitures à Bruxelles entre 1991 et 2000) ;
- suite à l'exode important de ses habitants que Bruxelles a connu dans les années 70-95, de plus en plus de kilomètres sont effectués pour rejoindre la ville (en périphérie, les distances moyennes domicile-travail sont passées de 13,3 km (1991) à 19,6 km (2000) ;
- les déplacements se font à toute heure et pour tous motifs (le motif domicile-travail ne représente plus que 22 % de l'ensemble des motifs) ;
- les emplois localisés à Bruxelles sont de plus en plus occupés par des navetteurs (362.000 navetteurs en 2000, soit + 7 % en 8 ans) ;
- nos trajets sont de plus en plus complexes (chaîne de déplacements) – figure 1 ;

1. RECENTE ONTWIKKELINGEN OP HET VLAK VAN DE VERPLAATSIJGEN VAN PERSONEN IN EN ROND BRUSSEL

In '98 streefde het IRIS-vervoerplan van het Gewest naar een daling van het marktaandeel van de wagen in de ochtendspits (7u-9u) van 61 % (1991) naar 52 % (2005) in de onderzoekszone (52 gemeenten waarvan de 19 Brusselse gemeenten).

Vandaag is de opmars van de wagen goed voor 65 % !

De overheid heeft dus niet voldoende gereageerd op de ontwikkelingen in onze samenleving :

- *gezinnen zijn hoe langer hoe meer gemotoriseerd (volgens de laatste gezinnenenquête Mobil is het aantal wagens in Brussel tussen 1991 en 2000 gestegen met 25 %) ;*
- *door de grote stadsvlucht van de Brusselaars in de jaren 70-95 worden er nu meer kilometers afgelegd om Brussel te bereiken (in de rand bedraagt de gemiddelde woon-werkafstand 19,6 km in 2000 tegenover 13,3 km in 1991 ;*
- *mensen verplaatsen zich op elk tijdstip van de dag en om allerlei redenen (het woon-werkverkeer vertegenwoordigt slechts 22 % van alle verplaatsingsmotieven) ;*
- *de jobs in Brussel worden meer en meer ingevuld door pendelaars (362.000 pendelaars in 2000, hetzij + 7 % in 8 jaar tijd) ;*
- *onze trajecten zijn complexer geworden (vervoerketen) – figuur 1 ;*

Figure 1 - Motifs de déplacements en 2002 ; extérieur au Ring RO, sens entrant, journée (6-21h)
 Figuur 1 - Verplaatsingsmotieven in 2002 ; buitenkant van Ring RO, binnenkomend verkeer, overdag (6u-21u)

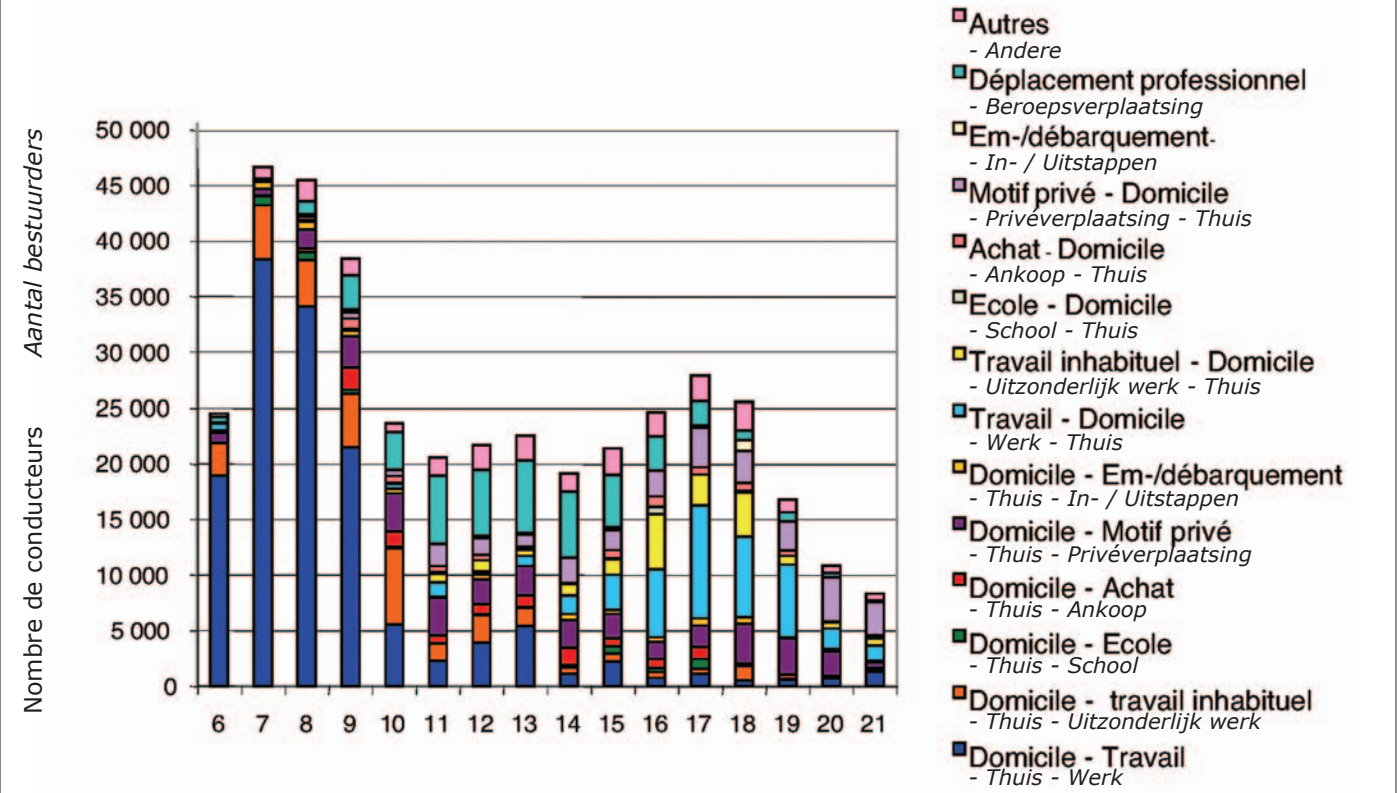
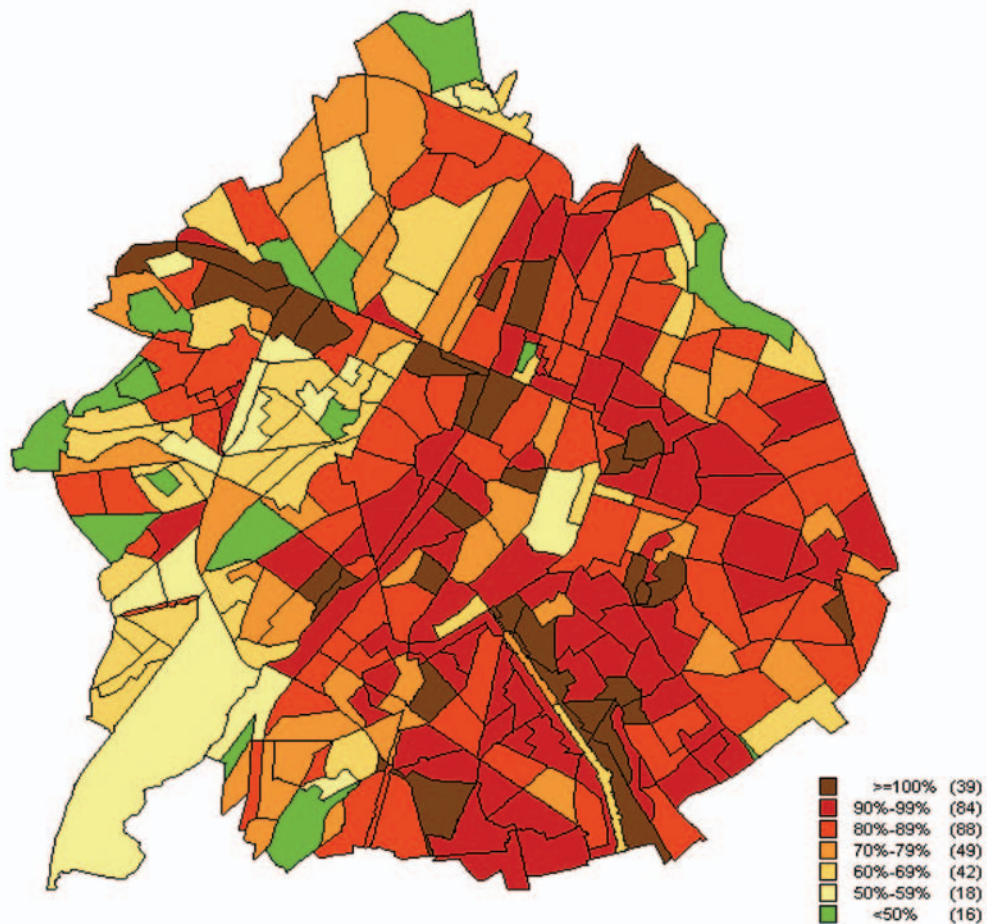


Figure 2 - Taux d'occupation du stationnement en voirie, sans les emplacements réservés, dans les rues des 14 communes bruxelloises concernées par les déambulations, de 10h à 12h, en 2003
 Figuur 2 - Bezettingsgraad ongereserveerde parkeerplaatsen in de 14 gemeenten met wandelstraten, tussen 10u en 12u, in 2003



- de plus en plus d'entreprises allouent à leurs employés des véhicules de sociétés tous frais payés, ce qui n'encourage pas les choix modaux les plus responsables sur le plan de l'environnement (37 % de véhicules de sociétés mesurés à hauteur du Ring, 7h-9h, en 2002) ;
- seuls 13 % des automobilistes à destination de Bruxelles déclarent ne pas disposer d'un parking gratuit (dans ou hors voirie) – encore faut-il qu'ils le paient !
- nos quartiers centraux sont de plus en plus transformés en parcs de stationnement, où le parking irrégulier, voire dangereux, n'est pas partout systématiquement réprimé – figure 2 ;
- la vitesse commerciale des bus et trams de la STIB n'a pas progressé, malgré une intensification des sites propres et des mesures leur accordant la priorité aux carrefours.

Il faut donc, plus que jamais, (et le récent accord gouvernemental 2004 va dans ce sens) :

- augmenter les déplacements à pied et en vélo (infrastructures, changement de mentalités) ;
- développer les transports publics (RER, transports publics urbains) ;
- améliorer l'intermodalité (vélo et voiture / transports publics) ;
- développer les alternatives visant à un meilleur taux d'occupation des voitures – 1,27 en moyenne – (carsharing, taxis collectifs, co-voiturage...) ;
- effectuer des progrès technologiques (guidages, normes de pollution, sécurité routière) ;
- mieux rentabiliser nos infrastructures de transport (étalement heures de pointe, télétravail, transport public gratuit pour les 65+ après 9 heures...) ;
- développer les plans de déplacements d'entreprises (mobilisation des patrons et syndicats), y compris les mesures d'accompagnement dont le tiers-payant pour les abonnements de transport public des travailleurs ;
- un aménagement du territoire approprié (densité, mixité, adéquation localisation) ;
- une politique de stationnement volontariste et coordonnée ;
- freiner l'expansion des voitures de société.

• meer en meer bedrijven geven hun werknemers een bedrijfswagen, wat hen niet aanzet om het meest verantwoorde vervoermiddel te kiezen (in 2002 werden er tussen 7u-9u 37 % bedrijfswagens geregistreerd ter hoogte van de Ring) ;

• slechts 13 % van de automobilisten die naar Brussel rijden, verklaren dat zij niet over een gratis parkeerplaats beschikken (op of buiten de openbare weg), en dan weten we nog niet of ze parkeergeld betalen !

• onze centrale wijken veranderen in wijken met overal geparkeerde wagens waar het onwettig en zelfs gevaarlijk parkeren niet overal systematisch wordt bestraft – figuur 2 ;

• de reissnelheid van de MIVB-trams en -bussen is er niet op vooruitgegaan ondanks de toename van eigen beddingen en maatregelen die trams en bussen op kruispunten voorrang verlenen.

Meer dan ooit moeten we (en het recent regeerakkoord 2004 gaat in die richting) :

• het aantal verplaatsingen te voet en per fiets verhogen (infrastructuur, mentaliteitswijziging) ;

• het openbaar vervoer uitbouwen (GEN, stedelijk openbaar vervoer) ;

• de intermodaliteit verbeteren (fiets en wagen / openbaar vervoer) ;

• alternatieven ontwikkelen voor een hogere bezettingsgraad van wagens – gemiddeld 1,27 – (carsharing, collectieve taxi's, carpooling, ...) ;

• technologische vooruitgang boeken (verkeersgeleiding, vervuilingnormen, verkeersveiligheid) ;

• de vervoerinfrastructuur rendabeler maken (spreiding spits, telewerk, gratis openbaar vervoer voor 65+ na 9u...) ;

• werk maken van de bedrijfsvervoerplannen (mobilisatie van werkgevers en vakbonden) met begeleidende maatregelen waaronder het derde-betalersysteem voor abonnementen van werknemers op het openbaar vervoer ;

• een gepast beleid rond ruimtelijke ordening voeren (verdichting, gemengde functies, geschikte locatie) ;

• een dwingend en gecoördineerd parkeerbeleid voeren ;

• het aantal bedrijfswagens een halt toe roepen.

2. ÉVOLUTIONS RÉCENTES AU NORD-EST DE BRUXELLES

- La croissance des emplois y est la plus forte – figure 3 ;
- Un bourrelet de congestion s'est formé sur le Ring nord. Le trafic sur le Ring n'a augmenté que de 12 % entre 1986 et 2002 à la pointe du matin parce que le Ring était déjà proche de la saturation. Mais le trafic vers Bruxelles n'a augmenté que de 5 %, alors que celui qui transite par le Ring pour alimenter la périphérie a augmenté de 43 % ! Cette croissance est principalement captée par trois communes en forte expansion (Zaventem, Diegem, Vilvorde) – figures 4 et 5 ;
- Pour passer ce bourrelet, il faut circuler de plus en plus tôt ou de plus en plus tard (la pointe du matin s'étale de 6 à 10 heures au lieu de 7h-9h en 1991) ;
- Le développement de l'aéroport de la capitale de l'Europe et des zones d'extension avoisinantes provoquera une nouvelle demande de mobilité (220.000 nouveaux emplois en 2020 qui s'ajouteront aux 115.000 actuels) ;
- Les infrastructures routières y sont pourtant fort développées et beaucoup estiment qu'on a atteint leurs limites.

3. RÉPONSE EN TERME DE TRANSPORT PUBLIC SUBURBAIN (RER)

Le plan Iris a fait apparaître que le RER constitue le maillon essentiel pour faire opérer un transfert modal aux nombreux automobilistes en provenance de la couronne brabançonne.

Actuellement, ceux-ci représentent :

- vers Bruxelles : 61.300 voitures (6h-10h), soit 40 % du trafic à hauteur du Ring ;
- vers d'autres destinations dans la couronne RER : 37.400 voitures (6h-10h), soit 25 % du trafic à hauteur du Ring.

Le RER n'a donc pas pour seule vocation de décongestionner la capitale, mais aussi son hinterland situé sur les 2 autres régions. C'est pour cette raison que les 4 niveaux de pouvoirs publics (fédéral + 3 régions) ont récemment franchi une série d'étapes mettant résolument le RER sur les fonds baptismaux :

- accord de coopération du 14-07-2001 couvrant le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB ;

2. RECENTE ONTWIKKELINGEN IN HET NOORD-OOSTEN VAN BRUSSEL

- *De werkgelegenheid neemt er het sterkst toe – figuur 3 ;*
- *De noordring zit strop. Het ochtendspitsverkeer op de Ring steeg slechts met 12 % tussen 1986 en 2002 omdat de Ring al bijna verzadigd was. Richting Brussel steeg het verkeer slechts met 5 %, terwijl het verkeer dat zich via de Ring naar de rand begeeft, toegenomen is met 43 % ! Deze stijging wordt vooral opgevangen door 3 gemeenten in volle expansie (Zaventem, Diegem, Vilvoorde) – figuren 4 en 5 ;*
- *Om files te vermijden, moeten mensen ofwel vroeger ofwel later de baan opgaan (de ochtendspits deint nu uit van 6u tot 10u i.p.v. 7u-9u in 1991) ;*
- *De uitbouw van de luchthaven van de hoofdstad van Europa en de aanpalende wijken zal een nieuwe vraag naar mobiliteit in de hand werken (220.000 nieuwe banen in 2020 bovenop de huidige 115.000 banen) ;*
- *De wegevoorzieningen zijn er nochtans sterk ontwikkeld ; velen vinden dat de grens bereikt is.*

3. ANTWOORD OP HET VLAK VAN HET VOORSTEDELIJK OPENBAAR VERVOER (GEN)

Uit het IRIS-plan blijkt dat het GEN de belangrijkste schakel is voor een modale overschakeling van heel wat automobilisten uit de Brabantse kroon.

Vandaag zijn er :

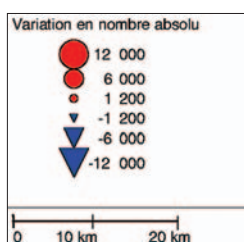
- *naar Brussel : 61.300 wagens (6u-10u), hetzij 40 % van het verkeer ter hoogte van de Ring ;*
- *naar andere bestemmingen in de GEN-kroon : 37.400 wagens (6u-10u), hetzij 25 % van het verkeer ter hoogte van de Ring.*

Het GEN is dus niet bedoeld om enkel de hoofdstad te ontlasten, maar ook het hinterland dat over de 2 andere gewesten loopt. Daarom hebben de 4 beleidsniveaus (federaal + 3 gewesten) recent een aantal stappen ondernomen om het GEN absoluut uit de grond te stampen :

- *samenwerkingsakkoord van 14-07-2001 in het kader van het NMBS-investeringsplan 2001-2012 ;*

Figure 3 - Variation 1991-2001 de l'emploi par commune

Figuur 3 - Variatie 1991-2001 van de totale tewerkstelling per gemeente



Variatie in absolute cijfers



Figure 4 - Évolution des flux franchissant le cordon extérieur au Ring, 1986-2002

Figuur 4 - Evolutie van de verkeersstromen die de buitenlinie van de Ring overschrijden, 1986-2002

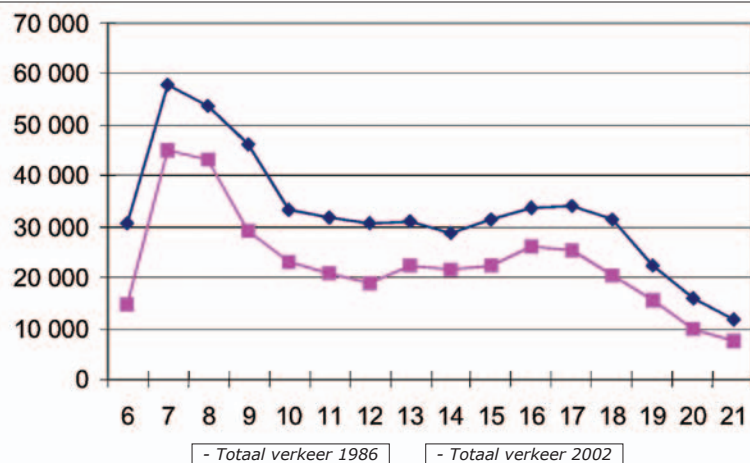
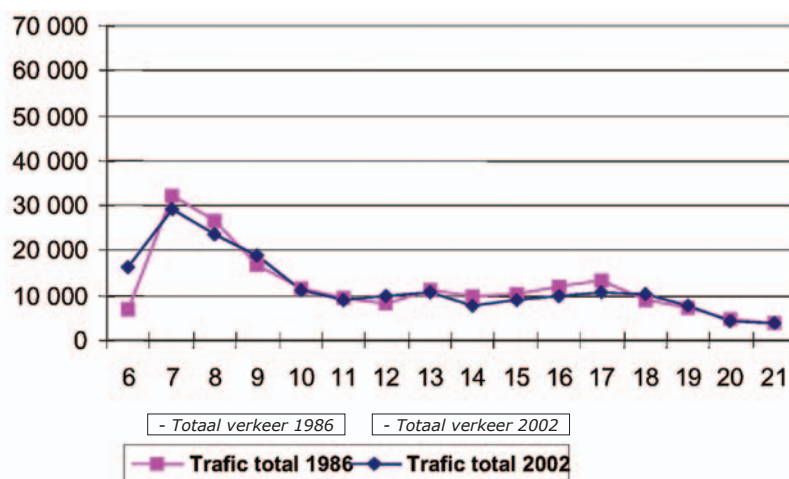


Figure 5 - Évolution des flux franchissant le Ring à destination de Bruxelles, 1986-2002

Figuur 5 - Evolutie van de verkeersstromen die de Ring overschrijden met bestemming Brussel, 1986-2002



- convention du 04-04-2003 couvrant l'exploitation du RER, en tant que réseau intégré des 4 opérateurs publics ;
- validation par le gouvernement fédéral, les 20/21-03-2004, d'un premier dispositif budgétaire couvrant la montée en puissance 2006-2010 du RER ferroviaire.

Les priorités bruxelloises, maintes fois rappelées à nos partenaires politiques, concernent :

- la nécessaire intégration billettique et tarifaire de 4 opérateurs pour une meilleure lisibilité du réseau par l'utilisateur ;
- la commande rapide par la SNCB du matériel roulant spécifique (accélération, larges portes, accessibilité PMR...) ;
- le financement de l'entièreté du déficit d'exploitation ferroviaire à charge de l'État fédéral et de la SNCB, en ce compris la charge en leasing du matériel roulant. La convention RER est en effet articulée autour du principe du "chacun maître chez soi" et chaque niveau de pouvoir est donc responsable du déficit de son opérateur ;
- l'amélioration des fréquences en soirée (discordances entre la convention et les options de la SNCB) ;
- l'ouverture d'une quarantaine de gares – figure 6 – dans la Région. Pour objectiver le nécessaire compromis entre la finesse de la desserte et la vitesse commerciale ferroviaire, il y a lieu de terminer 2 études en cours relatives au modèle dynamique d'exploitation du réseau et au potentiel en voyageurs des gares existantes et à créer.

4. NÉCESSITÉ DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Par ailleurs un certain nombre de mesures d'accompagnement doivent être prises en concertation avec les deux autres régions, car tous les objectifs ne sont pas identiques.

Les Bruxellois sont demandeurs d'un RER qui renforce leur centralité, qui développe les emplois et la valeur ajoutée dans la capitale, sans provoquer l'exode des habitants qui pourraient avoir la tentation de profiter de ce nouveau mode performant pour habiter en ceinture verte et travailler en ville.

Les villes des Brabants flamand et wallon ne veulent pas être considérées comme les cités-dortoirs

• overeenkomst van 04-04-2003 ter dekking van de exploitatie van het GEN als geïntegreerd netwerk van de 4 vervoeroperatoren ;

• goedkeuring door de federale regering op 20/21-03-2004 van een eerste budgettaire voorziening voor het opdrijven van het GEN (spoorweg) in de periode 2006-2010.

De Brusselse prioriteiten waar wij onze politieke partners vaak op gewezen hebben, gaan over :

- de ticket- en tariefintegratie van de 4 operatoren voor een betere leesbaarheid van het net door de gebruiker ;*
- een snelle bestelling van specifiek rollend materieel door de NMBS (acceleratievermogen, brede deuren, bereikbaarheid voor PBM...) ;*
- de financiering van het geheel van het exploitatietekort ten laste van de federale Staat en de NMBS, met inbegrip van het rollend materieel in leasing. Het principe van « elk baas in eigen huis » is immers ingebed in de GEN-overeenkomst en elk beleidsniveau is dus verantwoordelijk voor het tekort van zijn operator ;*
- meer avondbediening (tegenstrijdigheid tussen de overeenkomst en de keuzes van de NMBS) ;*
- de opening van een 40-tal stations in het Gewest – figuur 6. Om het noodzakelijke compromis tussen de fijnmazige bediening en de reissnelheid van het spoor te objectiveren, is het aangewezen de 2 lopende studies rond de dynamische modelisering van het netwerk en het potentieel reizigers van de bestaande en in te planten stations af te ronden.*

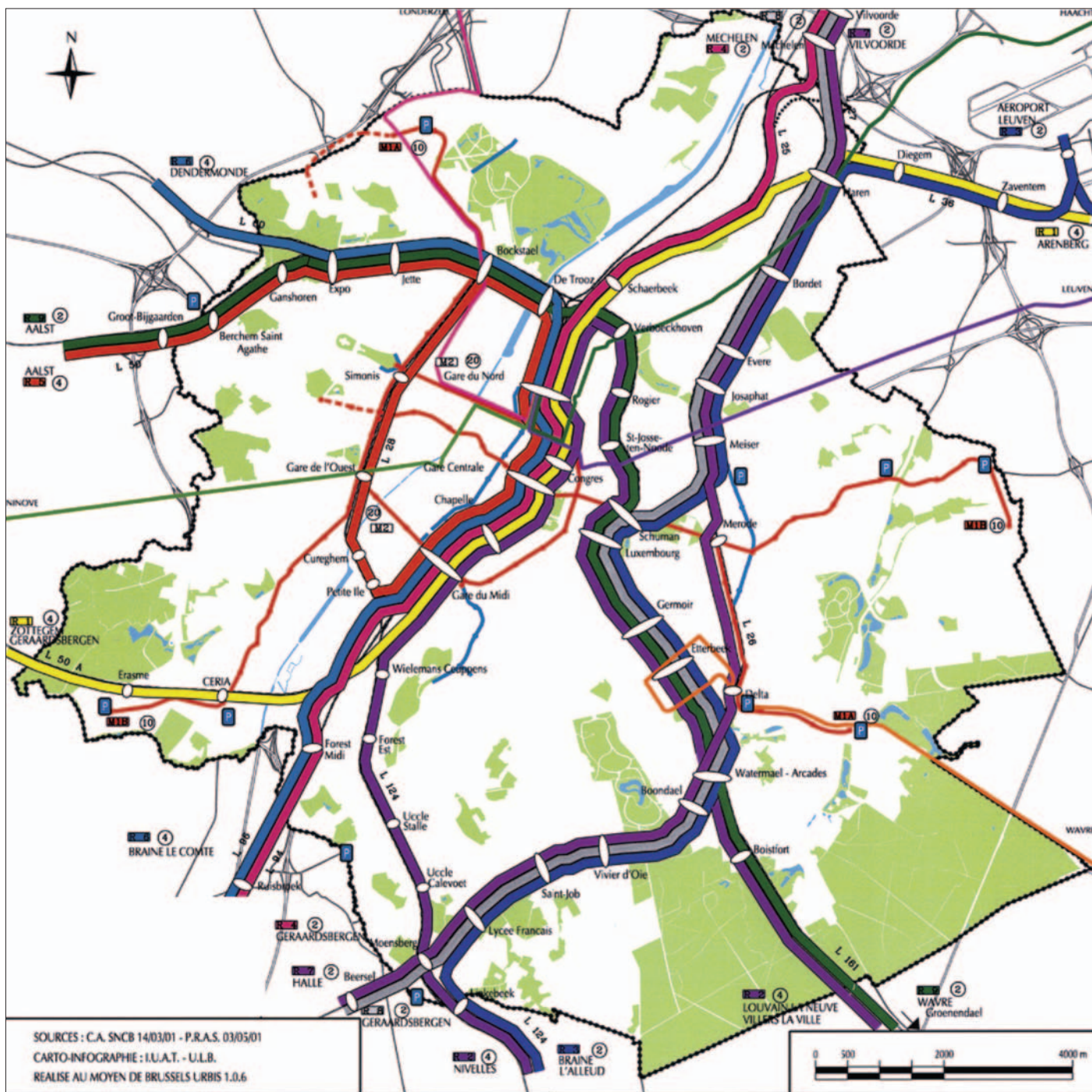
4. BELANG VAN BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Verder moet, in overleg met de 2 andere gewesten, een aantal begeleidende maatregelen genomen worden aangezien de doelstellingen niet allemaal identiek zijn.

De Brusselaars willen een GEN dat de centrale ligging van Brussel versterkt, banen schept en een meerwaarde creëert in de hoofdstad. Het GEN mag geen stadsvlucht van de inwoners uitlokken. Het risico bestaat immers dat zij van het GEN gebruik maken om zich in de groene rand te vestigen en in de stad te werken.

De steden in Vlaams- en Waals-Brabant willen niet bestempeld worden als de slaapsteden van de Brusselaars. Integendeel, zij wensen het GEN aan

Figure 6 : Réseau Express Régional repris au PRD - *Figuur 6 : Gewestelijk Expressnet opgenomen in het GewOP*



SOURCES : C.A. SNCB 14/03/01 - P.R.A.S. 03/05/01
 CARTO-INFOGRAPHIE : I.U.A.T. - U.L.B.
 REALISE AU MOYEN DE BRUSSELS URBIS 1.0.6

GENERALITES

- ESPACE VERT PRINCIPAL
- EAU
- TRANSPORT URBAIN EN SITE INDEPENDANT
- RESEAU METRO
- RESEAU METRO A L'ETUDE
- RESEAU PRE-METRO
- PARKING DE TRANSIT P.R.A.S. 3/05/01

PROJET DE RESEAU EXPRESS REGIONAL PROPOSITION DE LA SNCB 14/03/01 Tel que défini par les autorités fédérales et soumis à l'avis des Régions.

- R 1 ARENBERG - ZOTTEGEM
ARENBERG - GERAARDSBERGEN
- R 2 NIVELLES - LOUVAIN-LA-NEUVE
NIVELLES - VILLERS-LA-VILLE
- R 3 BRAINE-L'ALLEUDD - LEUVEN
VIA L'AEROPORT
- R 4 GERAARDSBERGEN - MID/NORD
- MECHELEN
- R 5 AALST - NORD/MIDISIMONIS
- R 6 DENDERMONDE - BRAINE-LE-COMTE
- R 7 VILVOORDE - HALLE
- R 8 GERAARDSBERGEN - LUXEMBOURG
- MECHELEN
- R 9 AALST - WAVRE
- STATION RER
- NUMERO DE LA LIGNE
- FREQUENCE A L'HEURE DE POINTE
- LIGNES DE BUS RER
- R10 NINOVE
- R13 LEUVEN
- R11 LONDERZEEL
- R14 WAVRE
- R12 HAACHT

des Bruxellois et souhaitent, au contraire, saisir l'opportunité du RER pour dynamiser les abords de leurs gares avec de nouveaux logements, bureaux et équipements collectifs.

Des mesures sont donc à négocier avec les 2 autres régions, via des accords de coopération spécifiques :

- parkings de dissuasion en nombre suffisant pour ne pas contrarier le transfert modal des navetteurs – figure 7 ;

Figure 7 - Parking de dissuasion DELTA
Figuur 7 - Overstapparking DELTA



- modulation de l'offre de stationnement dans les immeubles de bureaux en fonction de la qualité de desserte en transport en commun, sur base de critères homogènes dans toute la zone RER ;
- réduction globale de l'offre longue durée en voirie, avec protection pour les riverains ;
- sites protégés et priorités aux transports publics de surface pour les avantager par rapport à la voiture ;
- spécialisation des voiries et zones 30 dans les villes pour améliorer la qualité de vie des citoyens urbains – figure 8 ;
- une politique d'aménagement du territoire concertée pour freiner la dispersion de l'habitat et localiser les infrastructures d'intermodalité.

te wenden om nieuwe woningen, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen in de omgeving van hun stations te creëren.

Er moeten dus maatregelen onderhandeld worden met de 2 andere gewesten via specifieke samenwerkingsovereenkomsten :

- voldoende overstapparkings om de modale overschakeling van pendelaars niet in het gedrang te brengen – figuur 7 ;

- modulering van het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen in functie van de fijnmazige bediening van het openbaar vervoer en op basis van homogene criteria in heel de GEN-zone ;

- globale vermindering van het langparkeeraanbod op de openbare weg, bescherming buurtbewoners ;

- beschermde beddingen en voorrang voor het bovengronds openbaar vervoer t.o.v. de wagen ;

- wegenspecialisatie en zone 30 in steden om de leefkwaliteit van stadsbewoners te verbeteren – figuur 8 ;

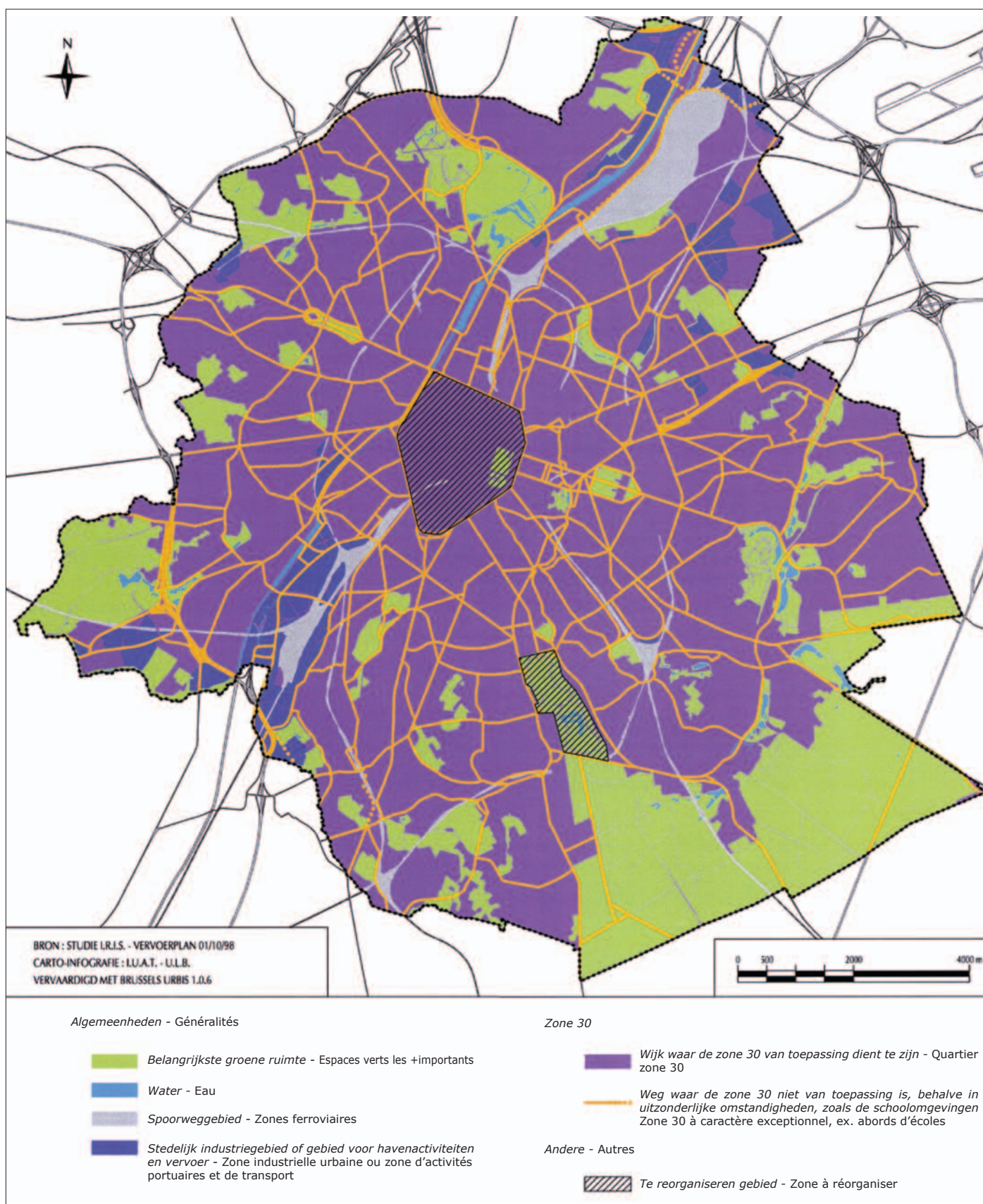
- een overlegd beleid inzake ruimtelijke ordening om de versnippering van woningen een halt toe te roepen en intermodaliteitsvoorzieningen vast te leggen.

5. STATION VAN SCHAARBEEK

Wat de spoorontwikkelingen in het noord-oosten van Brussel betreft, deel ik de mening van mijn voorganger. In februari 2003 nam hij de volgende standpunten in die in de lijn liggen van het GewOP :

- prioriteit inzake voltooiing van de vernieuwingswerken in de Zuidwijk ; het zal nog minstens 20 jaar duren voor de HST-terminal verzadigd is – figuur 9 ;

- de stad ook de mogelijkheid bieden om haar andere prioritaire ontwikkelingspolen 'op te vangen', zoals het Noordstation kant Schaarbeek, het Weststation en Thurn & Tassis, alvorens in nieuwe ontwikkelingen te investeren ;

Figure 8 : "Zones 30" prévues au PRD (2003) - *Figuur 8 : Wegen - zone 30 opgenomen in het GewOP (2003)*

5. LA GARE DE SCHAERBEEK

En ce qui concerne les développements ferroviaires dans le nord-est de Bruxelles, je partage l'opinion de mon prédécesseur qui, en février 2003, avait exprimé les positions suivantes, par ailleurs en phase avec notre PRD :

- priorité à l'achèvement de la rénovation du Quartier du Midi, dont le terminal a encore de beaux jours devant lui avant saturation (au moins 20 ans) – figure 9 ;

Figure 9 - Gare du Midi sortie rue de France
 Figuur 9 - Zuidstation uitgang Frankrijkstraat



- permettre également à la ville de digérer ses autres pôles de développements prioritaires que sont la Gare du Nord côté Schaerbeek, la Gare de l'Ouest et Tour & Taxis, avant de se lancer dans de nouveaux développements ;
- même en tenant compte de projections optimistes de clientèle, les TGV ne devraient pas représenter plus de 8 trains/heure dans la Jonction Nord-Midi, dont la capacité est de l'ordre de 96 trains/heure. Certains trains lents (notamment RER) devraient donc, à terme, être déviés vers les ceintures ouest et est (L28 et L26, bien reliées au réseau Métro), ce qui est une opportunité pour accompagner le développement de nouveaux pôles (Gare de l'Ouest) ;
- une nouvelle gare devrait être implantée sur le tronçon ferroviaire stratégique compris entre le quadrilatère nord et la bifurcation vers Anvers et Liège (figure 10) : toutefois cette gare est plus nécessaire pour améliorer le trafic national que le TGV (apporter une réponse transport public de qualité à l'engorgement de Vilvorde-Zaventem-Mechelen-Evere-Woluwe St Lambert) ;

• *zelfs als we rekening houden met de optimistische vooruitzichten inzake klantengroei zullen er niet meer dan acht hogesnelheidstreinen per uur rijden in de Noord-Zuidverbinding die een capaciteit heeft van 96 treinen/uur. Bepaalde trage treinen, waaronder GEN-treinen, zullen dus op termijn afgeleid moeten worden naar de westelijke en oostelijke tangentiële lijnen (L28 – L26, goede aansluiting op het metronet). Voor bepaalde wijken waaronder het Weststation betekent dit dus een ontwikkelingskans ;*

• *een nieuw station zou moeten worden aangelegd op het strategische spoorwagdeel tussen de noordelijke vierhoek en de splitsing Antwerpen-Luik (figuur 10) : dit station is vooral nodig om het nationaal verkeer, meer nog dan het HST-verkeer, te bevorderen (Vilvorde, Zaventem, Mechelen, Evere, St-Lambrechts-Woluwe ontlasten door een betere bediening van het openbaar vervoer) ;*

• *het potentieel van het station van Schaarbeek Reizigers, dat op dit strategische deel gelegen is, blijkt voldoende te zijn : meer potentieel aan perrons en minder treinen die moeten stoppen dan in het Noordstation ;*

• *voorrang gaat naar de investeringen in het station van de luchthaven en de 4 aansluitingen (Diabolo) en de herinrichting van het GEN-net zodat er meer treinen kunnen rijden dan de twee doorkomsten per uur en per richting die in de GEN-overeenkomst voorzien zijn. Op termijn zouden de hogesnelheidstreinen 2 haltes in Brussel hebben : in elk geval één in het Zuid en desgevallend één in Schaarbeek of in de luchthaven in functie van de kenmerken van de treinen ;*

• *het nieuwe intermodale station moet de verbindingen tussen het spoor en het stedelijk openbaar vervoer bevoordelen en mag in ieder geval niet tot een nieuwe invasie van auto's in de wijk leiden (parking met max 1.000 parkeerplaatsen en geen 10.000 plaatsen zoals de NMBS oorspronkelijk vooropstelde) ;*

• *de ligging van dit station vereist de uitbouw van het MIVB-net (verlenging van de noord-zuidas, aansluiting op de lijn van de grote ring).*

- le potentiel de la Gare de Schaerbeek Voyageurs, située sur ce tronçon stratégique, paraît suffisant : plus de potentiel de quais, pour moins de trains à arrêter qu'à la Gare du Nord ;

- il faut réaliser prioritairement les investissements de la Gare de l'aéroport et de ses 4 branches de raccordement (Diabolo), et réaménager le réseau RER pour y faire passer plus de trains que les deux liaisons par heure et par sens prévues officiellement dans la convention RER. À terme, les TGV feraient deux haltes à Bruxelles : au Midi dans tous les cas, à Schaerbeek ou à l'aéroport suivant les caractéristiques des trains ;

- la nouvelle gare intermodale doit privilégier les échanges entre chemin de fer et transport en commun urbains, et en aucun cas être le générateur d'une nouvelle invasion des voitures dans le quartier (parking de max. 1.000 places et non les 10.000 places initialement rêvées par la SNCB) ;

- son positionnement en milieu urbain plaide pour un développement du réseau de la STIB (prolongement axe Nord-Sud, connexion avec la ligne de Grande Ceinture).

6. CONCLUSIE

Het station van Schaerbeek moet een intermodaal verbindingspool worden en een goede aansluiting met de luchthaven verzekeren. Dit station moet de stads- en voorstads-bediening in het noordoosten van Brussel verbeteren : zijn gewestelijke en nationale functie is dus belangrijker dan de HST-functie. Het station zal ook een dynamiek moeten teweegbrengen in laag Schaerbeek en ons erfgoed in de kijker stellen.

Figure 10 - Extrait du PRD "Zone nord de la Région"
 Figuur 10 - Uittreksel uit het GewOP "Zone Noord van het Gewest"



6. CONCLUSION

La Gare de Schaerbeek doit être développée comme pôle d'échange intermodal et comme lien privilégié avec l'aéroport. Elle doit améliorer la desserte urbaine et suburbaine du nord-est de Bruxelles : sa fonction régionale et nationale est donc plus importante que sa fonction TGV. Elle doit dynamiser le développement du bas de Schaerbeek et mettre en valeur notre patrimoine.