

Namur, le 1 septembre 2004

**AVIS D'INTER ENVIRONNEMENT WALLONIE sur le R.E.R.
- Cas particulier de la mise à quatre voies de la ligne L161
entre Watermael Boisfort et Ottignies Louvain la Neuve**

IEW est favorable au RER car...

Inter Environnement Wallonie se réjouit de la mise en place d'un Réseau Express Régional dans la mesure où le réseau ferroviaire est l'élément central d'une structure globale « en patte d'oie » dont la mise en place doit être concertée et coordonnée entre les régions et l'Etat fédéral.

Ce projet offre une alternative à l'usage de la voiture lors des déplacements de, vers, dans et autour de la Région de Bruxelles Capitale (RBC). IEW ne peut que souscrire à un projet qui contribue à réduire les impacts tant sur l'environnement que sur la qualité de vie en général d'un mode de transport tel que l'automobile.

Cependant des mesures d'accompagnement volontaristes doivent impérativement être prises pour limiter les impacts indirects du projet qui sont le renforcement de l'exode des ménages et des activités hors de Bruxelles et la poursuite d'une urbanisation « dénoyautée » dans sa périphérie.

Des mesures d'accompagnement doivent également être prises pour que l'attractivité du RER ne soit pas grevée par des problèmes de congestion locaux reportés en amont des points noirs routiers actuels aux entrées de Bruxelles. Sans une bonne accessibilité des gares par les transports en commun et les modes doux, les usagers potentiels auront tendance à poursuivre leur route en voiture, le RER n'atteignant pas les objectifs escomptés.

Le débat doit également considérer une notion de temps peu commune. En effet, un projet d'infrastructure ferroviaire se construit pour 100 ans. C'est pourquoi il est encore plus nécessaire de développer maintenant une vision à long terme et permettre ainsi de « réserver l'avenir ».

Qu'est-ce que le RER ?

Le RER est un Réseau Express Régional qui structure l'offre globale des quatre sociétés de transport en commun (SNCB, De Lijn, STIB et les 5 TEC). Le projet consiste à améliorer l'offre de transport en commun de, vers, dans et autour de Bruxelles, à proposer à l'utilisateur un service de transport intégré et à encourager le transfert modal de la voiture vers le rail en mettant en œuvre une série de mesures d'accompagnement.

La SNCB définit le projet RER comme un ensemble de travaux d'infrastructures ferroviaires, d'acquisition de matériel roulant spécifique et de schéma d'exploitation permettant d'offrir un meilleur service aux voyageurs vers, dans et entre Bruxelles et sa couronne périphérique (rayon de +/- 30 km depuis son centre). La mission de la SNCB dans ce projet est de répondre de manière concrète aux objectifs fixés par le Gouvernement fédéral, à savoir d'augmenter de 50% l'offre ferroviaire globale (en voyageurs/km) d'ici 2010.

L'accord de coopération du 22/03/2002, principe fondateur issu d'un long processus de réflexion et de négociation, a adopté un plan d'investissement 2001-2012. Il a défini un délai de 18 mois (depuis 31/12/2002) pour l'engagement d'obtention des permis régionaux (permis d'environnement, d'urbanisme et de patrimoine) nécessaires à la réalisation des travaux de la SNCB pour la L161 sur les territoires régionaux concernés. Il a mis en place le CEMM, Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (fédéraux et régionaux), chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et le suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement.

La convention RER du 04/04/2003 organise la coopération entre les parties. Elle comprend quatre volets visant à mettre en œuvre le programme du RER vers, dans et autour de Bruxelles. L'offre de référence, les objectifs du RER et les grands principes des mesures d'accompagnement sont définis dans ce texte. Ils concernent le stationnement, l'intermodalité, l'augmentation de la vitesse commerciale et la hiérarchisation des voiries.

Rappel des enjeux environnementaux et socioéconomiques

Le projet participera au transfert modal de la route vers le rail, à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'environnement, à la décongestion des réseaux routiers et à la réduction des gaz à effet de serre.

L'étude d'incidences conclut qu'à l'horizon 2015, le RER aura deux grands types d'impacts : un impact direct à court terme et un impact indirect à long terme.

L'impact direct est un report modal de la voiture vers les transports en commun. Ce qui profitera tant aux usagers qu'aux opérateurs des transports en commun. Ils bénéficieront en effet d'un meilleur service et du temps gagné. Cela profitera aussi aux usagers de la route qui gagneront du temps et feront des économies de carburant grâce à la réduction de la congestion. Les habitants en général profiteront de la réduction des nuisances du trafic routier.

L'impact indirect concerne le déménagement des ménages bruxellois et des activités sous l'effet de l'amélioration de l'accessibilité de la ville, du coût moins élevé des terrains et du maintien du « budget temps de déplacement » des ménages. Le bilan socio-économique ne sera positif que si de réelles mesures visant à contrer cette tendance sont mises en place. Elles doivent éviter l'appauvrissement de la région de Bruxelles capitale et le cloisonnement social.

Une personne, quelque soit son revenu, sa profession et son lieu de résidence se déplace en moyenne 1 heure ± 10 min. par jour. Elle le fera à pied ou en jet, elle parcourra 5 ou plusieurs centaines de km mais son « budget temps de déplacement » restera constant. Au delà de cette moyenne, son déplacement est vécu comme une contrainte.

Le bilan environnemental est positif et le sera d'autant plus si ces mesures d'accompagnement viennent contrer les effets pervers du projet. Elles doivent corriger les flux migratoires centrifuges trop puissants des ménages et des activités qui accentuent encore l'étalement urbain. Elles doivent également contrôler l'augmentation de la demande en déplacements motorisés, qui sinon, compensera les gains environnementaux acquis par le transfert modal opéré à court terme.

Des mesures d'accompagnement fiscales dissuasives à l'usage de la voiture (péages, taxes kilométriques) seront d'autant plus opportunes socialement que les études indiquent que ce sont les « actifs de revenu aisé » - plus motorisés que les autres et plus attachés à leur voiture - qui profiteront des gains de temps sur les routes et augmenteront la distance moyenne de leurs déplacements. En revanche les actifs de faible revenu abandonneront fortement leur voiture (24,2% conducteurs seuls et 26,9% des covoitureurs) au profit des transports en commun (moins coûteux).

En quoi consiste le projet «L161 » déposé par la SNCB ?



Les liaisons RER desservant Bruxelles Chapelle et Bruxelles-Congrès n'ont pas encore été déterminées.
Les lignes de bus exploitées par le STIB, le TEC ou De Lijn viendront compléter les liaisons ferroviaires du RER.

(original sur le site de la SNCB : <http://www.b-rail.be>)



© SNCB - service communication 06/2003

Le squelette ferré complet du RER se présentera sous la forme d'un réseau en étoile de neuf lignes autour de Bruxelles (appelées R1 à R9). Les gares terminus sont : Zottegem, Aalst, Dendermonde, Mechelen, Arenberg, Louvain la Neuve, Wavre, Nivelles, Braine le Comte, Geraadsbergen. C'est le **R2** qui intègre la liaison entre Ottignies Louvain la Neuve et Bruxelles.

En Région Wallonne, le projet concerne la mise à quatre voies de la L161 entre Watermael-Boisfort et Ottignies-Louvain-la-Neuve, l'aménagement de la courbe de raccordement de la ligne 139 vers Wavre (IEW ne soutient pas cette partie du projet, voir infra) et l'augmentation de la vitesse nominale à 160 km/h. Il permettra l'exploitation simultanée et performante de trains rapides et de trains lents et cadencés entre la Région bruxelloise et Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Le projet de tracé s'étend sur 23,5 Km et traverse les trois régions du pays : Région de Bruxelles-Capitale (5,3 Km), Région flamande (4,7 Km) et Région wallonne (13,5 Km). La ligne 161 traverse alternativement trois types de zones : des zones relativement urbanisées (50 % du trajet en RW), des zones boisées (20%) et des zones agricoles (30%). Elle longe 3 sites Natura 2000 faisant partie de la vallée de l'Argentine, de la vallée de la Lasne et de la vallée de la Dyle.

Cette mise à quatre voies implique essentiellement l'élargissement de la plate-forme ferroviaire. La largeur minimale nécessaire est de l'ordre de 20 mètres. Dans les gares, cette largeur doit être portée à 28 mètres pour permettre l'établissement des quais. A cette largeur vient s'ajouter l'espace nécessaire aux bâtiments, parkings, etc... La ligne actuelle est à 2 voies (plate-forme de minimum 10 m en section courante et 15 m à quais), sauf entre la gare de La Hulpe et la gare de Genval où elle est à 3 voies.

Un certain nombre de principes généraux ont été retenus pour concevoir cette mise à quatre voies :

- limiter les expropriations et réduire les emprises dans les propriétés qui longent la ligne ;
- adapter la majorité des passages (tunnels, ponts) à un gabarit permettant plusieurs configurations de circulation en voirie, un projet ferroviaire se construisant pour 100 ans ;
- préserver la végétation qui a colonisé les talus en évitant les travaux sur les talus de remblai ;
- diminuer les nuisances de bruit résultant de l'exploitation par des dispositifs anti bruits ;
- limiter les nuisances dues au chantier pour les riverains et les usagers de la SNCB ;
- respecter les normes ferroviaires et principes d'exploitation.

Le projet prévoit des travaux plus au moins importants aux abords des gares et haltes rencontrées sur la ligne : La Hulpe, Genval (Rixensart), Rixensart, Profondsart (Wavre) et Ottignies.

Inter-Environnement Wallonie insiste pour que la SNCB mais aussi l'état fédéral et les trois régions concernées s'engagent à mener à bien ce projet en se donnant les moyens nécessaires.

Plus particulièrement, en terme d'offre ferroviaire, IEW demande à la SNCB :

- de commencer sans retard la mise en place d'un service RER en valorisant et en renforçant au maximum les capacités et fréquences actuelles et en modernisant progressivement le matériel roulant (la convention RER précise la mise en place au plus tard le 31 décembre 2005 de ces « mesures transitoires spécifiques ») ;
- de renforcer les petites lignes de train transversales qui permettent de rejoindre la gare d'Ottignies (L139, L140) pour encourager un maximum d'usagers à prendre le train depuis la gare/halte la plus proche de chez eux (Limal, Bierges, Wavre, Basse-Wavre, Gastuche, Archennes, Cérroux, Court-St-Etienne, Faux, Villers la Ville) ;
- d'assurer un service lisible entre Ottignies et Bruxelles : avec des trains RER s'arrêtant à toutes les gares/haltes avec une fréquence inférieure au quart d'heure en heures de pointe et le maintien d'une offre attractive le reste de la journée ;

En terme d'infrastructures et d'aménagements, IEW demande à la SNCB :

- d'améliorer l'accueil des usagers et des voyageurs dans les gares. C'est en maintenant un accueil personnalisé que ce service public de transport pourra encourager de nouveaux utilisateurs à prendre le train et permettra de pallier les risques de déprédation. La gare est un lieu de vie important où les gens transitent, communiquent et s'occupent pendant les quelques minutes d'attente ; il est donc intéressant qu'elles assurent un pôle de multiservices animés et complémentaires aux centres urbains ;
- d'assurer l'accessibilité des gares/haltes aux usagers doux (piétons, personnes à mobilité réduite PMR, cyclistes) en prévoyant des circuits couverts, protégés et des parking vélo sécurisés et d'usage aisé. Cette accessibilité doit être assurée jusqu'aux quais et à la montée dans le train (avec une attention particulière pour les PMR et cyclistes avec vélos) ;
- de renforcer l'offre de parkings aux abords des gares/haltes en assurant une gestion attractive de ceux-ci (sécurité, tarifs, accessibilité aux quais depuis le parking), l'objectif étant de capter les navetteurs issus de zones moins densément peuplées ne pouvant être desservies par un transport en commun même adapté ;

Sans mesures d'accompagnement, le projet RER n'a pas de sens, Inter-Environnement Wallonie insiste donc particulièrement pour que le gouvernement wallon :

- assure avec la SRWT et les TEC-BW des navettes de rabattement vers chacune des gares/haltes pour les habitants des quartiers les plus denses à une fréquence identique à celle des trains RER, accessibles aux PMR et desservant d'autres pôles d'intérêt (commerces, poste, etc.). Il est impératif de développer la vision de Réseau intégrant de façon complémentaire les offres de train et de bus plutôt que d'encourager des actions isolées parfois en concurrence les unes des autres ;
- établisse le long des lignes du RER et à l'occasion des travaux, des routes cyclistes et adaptées à toute circulation lente hors trafic automobile, (type « RAVEL ») en évitant en dehors des agglomérations, les revêtements en dur comme le béton et le macadam. Elles permettront de relier entre elles les différentes communes et offriront une meilleure accessibilité aux navetteurs (cyclistes) vers la gare RER la plus proche ;

- assure le maintien, la mise en valeur et/ou le rétablissement des sentiers publics existants le long des voies qui permettent de rejoindre la gare depuis des quartiers plus éloignés ;
Cas du sentier du Pèlerin (appelé aussi du Rossignol) qui passe au NE des voies actuelles entre la gare de Rixensart et le pont du Pèlerin, et du sentier qui longeait le nord de la voie entre la gare de Genval et le pont de la rue de la Tasnière, du sentier des volontaires à Limelette, etc.
- encourage le développement des « quartiers de gares » vu les exceptionnelles opportunités que les infrastructures techniques du RER vont permettre en terme de densification/restructuration du tissu urbain, rénovation de l'espace public et potentialités commerciales, tertiaires et résidentielles. Ces quartiers doivent être organisés en cohérence avec les voiries d'accès tels qu'envisagées dans le cadre d'une planification communale (Plan communal de mobilité, PCM) ;
- assure le maintien et/ou la mise en place d'une hiérarchie clairement marquée des voiries en cohérence avec les PCM des différentes communes concernées par le tracé de la L161, et ce, malgré le gabarit plus important des ponts et tunnels. La SNCB prévoit en effet d'élargir toutes ces infrastructures de passage. IEW insiste pour que cet espace supplémentaire soit utilisé pour la mise en place de trottoirs, pistes cyclables et bandes réservées aux bus. Sinon il risque de favoriser les déplacements automobiles et créer un trafic de transit ;
- assure la réalisation de travaux de construction et/ou aménagement des voiries régionales nécessaires à la cohérence du projet.
Cas du viaduc Masaya à Ottignies : l'auteur d'étude a proposé (judicieusement) de séparer le projet de viaduc routier de la passerelle pour usagers doux prévue par la SNCB. La SNCB a retenu la proposition s'est, dès lors, désolidarisée du projet de viaduc. Il est cependant indispensable de réaliser ce viaduc en même temps que l'infrastructure ferroviaire, comme prévu par le PCM d'Ottignies.

Certaines mesures d'accompagnement dépassent le cadre régional wallon. Elles font appel à une coordination inter-régionale. Inter-Environnement Wallonie demande donc aux trois régions concernées de veiller à :

- l'intégration de l'offre des transports en commun des quatre sociétés de transports du point de vue de l'utilisateur : approche coordonnée de l'amplitude et la fréquence des dessertes, des horaires, harmonisation des tarifs (offre tarifaire commune), intégration de la billetterie...
- la prise de mesures dissuasives à l'autosolisme sur les axes routiers : mesures fiscales (péages, taxe kilométrique), bandes réservées aux transports en commun, au covoiturage ;
- la concertation et la solidarité envers la Région de Bruxelles Capitale pour la mise en œuvres des mesures visant à revitaliser le centre ville pour les habitants et les activités, en limitant la tendance à l'exode brabançon (politique stricte de stationnement entre autre).

Pour ce faire, il est nécessaire de se donner les moyens (financiers, structurels, de planification) à tous les niveaux :

- Fédéral

- concernant la prise en charge du déficit d'exploitation : au printemps 2004 (Réunion d'Ostende) le gouvernement fédéral s'est engagé à couvrir le déficit d'exploitation du RER jusqu'en 2014 ; garantie que la SNCB attendait pour pouvoir assurer le projet RER au Sud de Bruxelles ; IEW insiste pour que le gouvernement ne remette pas en cause sa décision comme mentionné dans la déclaration gouvernementale régionale de juin 2004 ;

- SNCB

- concernant le matériel roulant : le plan d'investissement 2001-2012 alloue près de 800 millions d'euros pour l'achat de ce matériel, nous insistons pour que la SNCB réalise ces investissements dans le calendrier prévu afin de démarrer sans retard le schéma d'exploitation transitoire,
- pour la réalisation des travaux d'aménagements liés à l'accessibilité (piétons, PMR, cyclistes) aux gares, aux quais et aux trains, nous recommandons la création d'une structure d'accompagnement intégrant tous les acteurs locaux concernés et les experts en la matière ;

- Inter Régional

- réalisation d'un schéma interrégional qui assure la mise en place de mesures d'accompagnements volontaristes contrant l'émigration des habitants de la RBC vers la périphérie et les impacts négatifs de celle-ci. Ces mesures doivent se développer en parallèle à la mise en œuvre du RER comme précisé dans la convention RER ;
- le Comité de pilotage est l'organe de coordination stratégique et tactique chargé du suivi de l'exécution de la convention RER. Il est composé des représentants des ministres fédéraux et régionaux et des administrations ayant le transport public dans leurs attributions ainsi que des représentants des quatre sociétés de transport en commun. Il doit pleinement assurer son rôle et présenter des programmes annuels ambitieux reprenant les actions planifiées de chaque partie. IEW insiste pour que les mesures envisagées soient coordonnées et complémentaires pour chaque société de transport en commun ;

- Wallon

- réalisation prioritaire de Plan communaux d'aménagements PCA d'initiative régionale pour les quartiers de gares servant à drainer la clientèle RER (article 54 5° du CWATUP) vu les enjeux urbanistiques considérables posés par ce projet ;
- mise en place d'une structure financière associant le MET, SRWT, SNCB et les communes afin d'assurer les aménagements nécessaires à la cohérence du projet tant sur le plan de la mobilité que de l'urbanisme (voiries permettant l'accès des transports en commun, modes doux et voitures) ;
- dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion entre la région, la SRWT et les cinq TEC pour la période 2005-2009 : encadrer au mieux l'utilisation des moyens disponibles et réserver des moyens supplémentaires pour étendre l'offre et pourquoi pas, modifier le mode d'exploitation sur base d'un plan stratégique du TEC-BW, démontrant l'existence du potentiel et la nécessité des investissements.

- la Région s'est dotée depuis peu d'un expert ferroviaire au sein de la Direction générale des Transports du MET (D321) ce qui lui permettra de mieux anticiper les enjeux d'une politique du rail sur son territoire, comme le redéploiement de l'offre ferroviaire. Il est en effet capital que la région soit bien représentée au sein du Comité de pilotage pour le suivi de la convention RER. Cet expert ne pourra développer ses missions que s'il déploie les synergies nécessaires avec la SRWT et les TEC ainsi que tous les acteurs de la mobilité en région wallonne.

De manière plus spécifique :

- le cas de Wavre

Dans l'accord de coopération de mars 2002, le projet RER considère une courbe de raccordement entre la L161 et la L139 (Ottignies – Wavre – Leuven) afin d'offrir un service RER aux wavriens. L'auteur de l'étude d'incidence a examiné cette possibilité et ses conclusions vont dans le sens d'une suppression de ladite courbe de raccord. IEW soutient cette suppression, ses conséquences environnementales étant très dommageables et son coût fort important pour un service existant qui mérite juste d'être renforcé (navettes conforto, L139).

Cependant, suite à cet état des choses, la ville de Wavre a proposé des mesures compensatoires qui consistent essentiellement en la suppression de deux passages à niveau. Il s'agit ici de mesures en faveur du transport routier. IEW estime qu'il serait nettement plus opportun et cohérent, dans le cadre d'un projet RER, de renforcer l'attractivité des transports en commun existant reliant Wavre à la région de Bruxelles Capitale (Conforto et L 139) sans négliger les brabançons habitant à l'est du centre ville de Wavre (haltes de Basse Wavre, puis Gastuche, Archennes, etc.).

- le cas de Louvain la Neuve

L'auteur de l'EIE a analysé une alternative avec plusieurs variantes pour la gare et la desserte de Louvain la Neuve.

- 1- adaptation de la gare existante (rallongement des quais) avec connexion à un parking souterrain de 4.000 places, construction d'une nouvelle voirie depuis la E411 réservée à l'accès au parking ;
- 2- création d'une deuxième gare proche de la E411 (LIN2) avec un parking souterrain de +/- 3.000 places.

IEW estime que cette proposition mérite d'être analysée avec tous les acteurs concernés et ce, dans le cadre d'une réflexion globale concernant la mobilité à Louvain-la-Neuve et l'offre globale de parkings (projet Esplanade en bordure de la gare, parkings sous la dalle centrale, possibilités de P en bordure de la gare actuelle).