

LA RÉGION REDOUTE UN EXODE MASSIF DE SES HABITANTS

Bruxelles veut-elle vraiment du RER ?

La première phase du fameux RER (Réseau express Régional) – dont l'objectif est de désengorger le trafic dans la capitale - sera inaugurée fin 2006 entre Hal et Bruxelles. Il faudra cependant, attendre 2012 pour voir entrer en service l'essentiel des autres lignes de chemin de fer destinées aux navetteurs de la périphérie. A condition toutefois que la Région bruxelloise lève les derniers barrages administratifs. La capitale est, en effet, partagée entre le souhait de réduire les embouteillages aux heures de pointe et la crainte que cette nouvelle offre de transport engendre un exode massif de sa population

Depuis l'ouverture d'une liaison TGV quotidienne avec Paris, la ville du Mans n'a jamais compté autant de résidents. Tout indique qu'un phénomène identique se produira à Bruxelles lorsque le futur RER sera en service. En 2003, une étude d'incidence en a même évalué l'ampleur: le RER pourrait pousser 6.150 ménages à emménager en province. Soit environ 3,5 % des foyers installés aujourd'hui dans la capitale. Un désastre pour la Région bruxelloise déjà désargentée, qui tire l'essentiel de ses revenus de l'impôt des personnes physiques (IPP). Donc, du nombre de résidents sur son territoire.

Est-ce la raison qui explique la mauvaise volonté dont feraient preuve certains responsables politiques bruxellois à l'égard du RER? Du côté du groupe SNCB, certains s'agacent des lenteurs bruxelloises. Côté wallon, la Région a déjà mis le turbo. En mai prochain, le premier coup de pioche sera donné pour la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain-la-Neuve (no 161). Avant d'ouvrir, quelques mois plus tard, le chantier de la ligne Bruxelles-Nivelles (n 124). En Flandre, excepté un dernier écueil technique, la voie est libre pour le RER.

La dernière haie administrative se dresse donc sur le sol bruxellois. Infrabel, filiale de la SNCB en charge de l'infrastructure, attend le feu vert de la Région pour un tronçon de 4 kilomètres traversant la commune de Watermael-Boitsfort. La procédure a été ralentie en raison d'un recours de la commune de Watermael. Mais le dossier avancerait tout de même. En revanche, c'est le blocage total pour la ligne 124 vers Nivelles. Infrabel attend le visa de la Région bruxelloise depuis quinze mois. Cette dernière se veut rassurante: «Encore quelques semaines de patience», prédit Rachid Barghouti, attaché de presse de la secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale en charge de l'Urbanisme, Françoise Dupuis (PS). Bruxelles se situe dans une zone urbanisée. Les études prennent donc plus de temps.»

Gain de temps sur les grandes lignes

Bien que Bruxelles avance à reculons, le RER sera bientôt une réalité. La première des liaisons express régionales prévues dans

les plans de la SNCB sera inaugurée en décembre prochain. Honneur à la ligne Hal-Bruxelles. Dès 2007, matin et soir, les deux villes seront reliées chaque heure par quatre trains. Un service RER desservira également Louvain à partir de l'année prochaine. Au total, huit routes seront mises en service d'ici 2012, couvrant une zone de 30 km autour de la capitale. Les villes de Grammont, Alost, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Nivelles, Braine-le-Comte, Louvain, Malines et Termonde seront les terminus du futur RER.

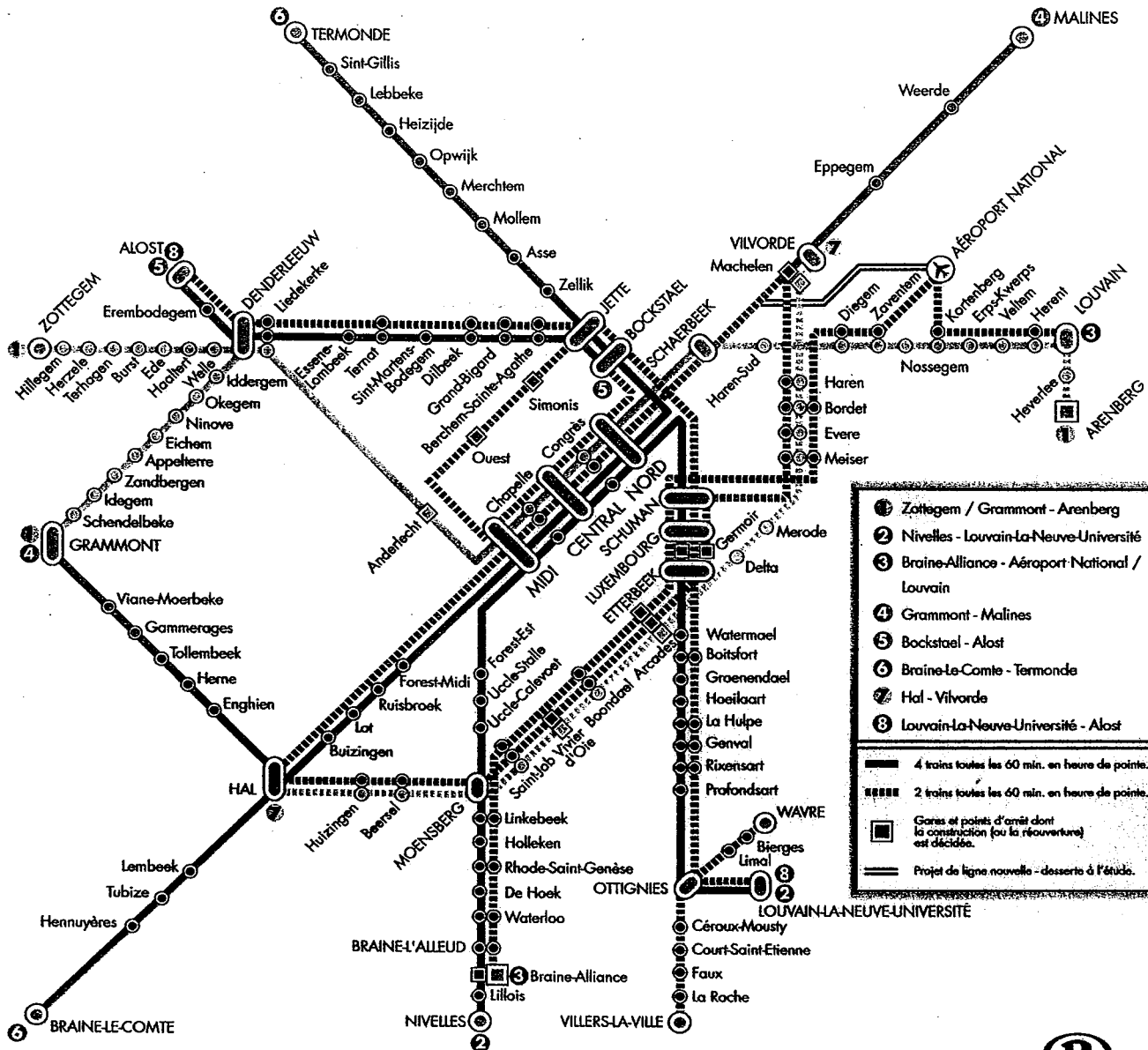
Inutile d'espérer des autorails neufs ou des voitures rabaisées. Dans un premier temps, le service RER sera opéré au moyen des traditionnels rames omnibus, assemblées dans les années 80 et 90. Toutefois, les sièges seront rembourrés, le système de chauffage modernisé et la décoration améliorée. Dans sa forme, le réseau régional bruxellois demeurera pourtant un lointain cousin de ses alter ego de Paris et Londres. Et, SNCB oblige, le contrôleur y réveillera encore les navetteurs assoupis ...

Il ne faudrait toutefois pas sous-estimer le bond que représente le projet en termes de mobilité. Au total, 120 gares et points d'arrêts seront modernisés dans le cadre du projet RER. La mise à quatre voies du réseau ferré autour de Bruxelles améliorera aussi le service à destination des grandes villes belges (Anvers, Namur, Charleroi, Liège et Gand). «Une fois les travaux terminés, on distinguera le réseau lent du réseau rapide, assure André Walgraffe, conseiller au cabinet du ministre wallon des Transports André Antoine (CDH). Le RER intéressera surtout les personnes qui résident à proximité des petites gares. Pour les grandes gares, les navetteurs continueront d'emprunter le service de train régulier. Sur la ligne Bruxelles-Namur, par exemple, les trains directs vers Bruxelles rouleront plus vite et seront plus nombreux, une fois les travaux terminés. On parle d'augmenter la fréquence des trains vers les grandes villes de deux à trois par heure.»

Le RER devrait également améliorer la mobilité dans la capitale, car plusieurs stations verront le jour sur le territoire de la Région. A Etterbeek (Germeir), par exemple, et à Anderlecht. Mais encore faut-il s'entendre avec les sociétés régionales de transport (la Stib, notamment, à Bruxelles), sur une offre tarifaire intégrée.

L'essentiel du service RER ne sera pas opérationnel avant 2012. Il reste donc quelques années aux édiles bruxellois pour accroître le sex-appeal de leur Région

PLAN DU RER HORIZON 2012



Les lignes de bus exploitées par la STIB, le TEC ou De Lijn viendront compléter les liaisons ferroviaires du RER. Projet à l'étude pouvant encore être sujet à modifications.

Carte Groupe SNCB : Service communication - 24/01/2005

Le premier tronçon du RER sera inauguré en décembre entre Hal et Bruxelles. L'ensemble du réseau sera achevé, en principe, en 2012. Au total, 120 gares et points d'arrêts seront modernisés dans le cadre de ce projet.

Et ce afin que les voyageurs puissent circuler avec un même billet sur les différents réseaux. Ce qui est loin d'être gagné. «Tout le monde parle d'intégration, mais les discussions ne sont pas très avancées», reconnaît Philippe Matthis, échevin à la Hulpe (CDH) et vieux défenseur du projet RER.

Tous à la campagne en 2012 ?

Les vibrations du RER attirent-elles déjà les citadins vers la campagne? «C'est trop tôt, constate Jean-Paul Mignon, notaire à Ittre, et auteur d'une étude sur l'évolution des prix de l'immobilier en Brabant wallon. Pour la plupart des gens, le RER reste une idée virtuelle, un serpent de mer. En revanche, les nouveaux propriétaires d'une habitation sont très sensibles à la présence d'une gare à proximité de chez eux. Ce sont dans tes villes ou les villa-

ges où le train s'arrête que les prix montent désormais le plus vite. D'ici six ans, le tracé du RER va sans doute accentuer cette tendance. Les gens ne se sentiront plus contraints de résider à Bruxelles.»

Les craintes d'un exode bruxellois sont donc justifiées. Cela dit, l'essentiel du service RER ne sera pas opérationnel avant 2012. Il reste ainsi quelques années aux édiles bruxellois pour accroître le sex-appeal de leur Région. Un vœu pieux, pensent d'aucuns, tant la capacité du monde politique bruxellois à se mobiliser pour un but commun est faible. Pourtant, si le RER n'est pas opérationnel rapidement, les entreprises pourraient elles-mêmes choisir l'option de l'exode vers la Flandre et la Wallonie. L'hémorragie a déjà commencé

Jean-Yves Huwart