

# Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

## FOCUS

### La gestion des carrefours à feux à Bruxelles

TRIMESTRIEL N°39 | PRINTEMPS - 2014 | GRATUIT

#### >> **ÇA BOUGE DANS LA RÉGION**

- REB, le Réseau Express Bruxellois
- Les Centrales des Moins Mobiles

#### >> **BONNES PRATIQUES**

- London Overground
- Les trains urbains et de banlieue à Vienne

ÉDITORIAL .....	03
LA GESTION DES CARREFOURS À FEUX À BRUXELLES.....	05
LES CENTRALES DES MOINS MOBILES .....	08
REB, LE RÉSEAU EXPRESS BRUXELLOIS .....	12
LONDON OVERGROUND .....	14
LES TRAINS URBAINS ET DE BANLIEUE À VIENNE .....	20

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D'UNE COLLABORATION ENTRE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET  
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



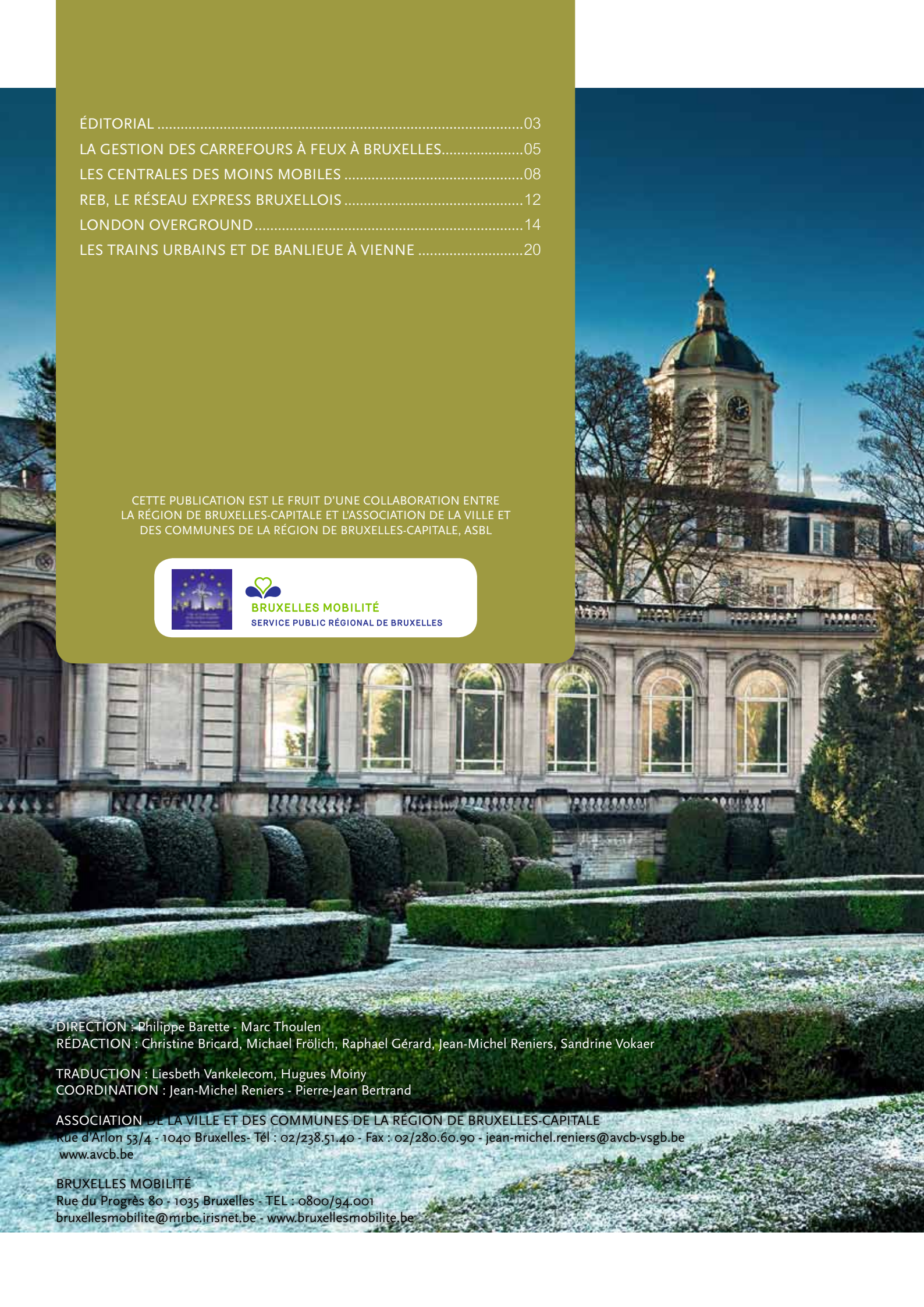
**BRUXELLES MOBILITÉ**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen  
RÉDACTION : Christine Bricard, Michael Frölich, Raphael Gérard, Jean-Michel Reniers, Sandrine Vokaer

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Hugues Moïny  
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles - Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be  
www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ  
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL : 0800/94.001  
bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be





# LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE À BRUXELLES

## “A VOS MARQUES. PRÊTS. TRAVERSEZ !”

*Comment faire passer en quelques secondes et sans encombre des dizaines de voitures, camions, piétons, cyclistes, trams et bus dans toutes les directions ? Voilà le défi quotidien des presque 500 carrefours à feux gérés par la Région de Bruxelles-Capitale.*

Rien de plus frustrant que d'avoir un feu rouge et pourtant, tous les usagers ne peuvent avoir le vert en même temps. Pour la sécurité de tous, les feux doivent dès lors séquencer dans le temps les flux d'usagers qu'il n'est pas possible de séparer dans l'espace. Si le principe paraît simple, ça se complique dès que le carrefour devient complexe et/ou dès que les types d'usagers se multiplient.

En effet, dans la majorité des carrefours les feux doivent désormais gérer non seulement les voitures et les piétons, mais aussi les cyclistes, les bus et les trams en tentant de faire perdre le moins de temps à chacun.

C'est notamment dans cette optique qu'est né le projet Vicom-MS12 qui s'efforce de donner la priorité aux transports en commun sans défavoriser les autres usagers de la voirie. Un autre grand projet en cours est la mise en réseau des carrefours afin de pouvoir les télé-surveiller et par la suite les télé-contrôler.

### VICOM-MS12

Afin que la vitesse commerciale des transports en commun ne soit pas trop influencée par l'augmentation constante du trafic, en plus de l'aménagement de sites propres, il a été décidé de donner la priorité maximale aux bus et aux trams dans les carrefours à feux. Il est bien sûr question ici d'une priorité maximale et pas d'une priorité absolue qui causerait à coup sûr un blocage complet de la plupart des carrefours

pour tous les autres usagers. Grâce à une programmation flexible des phases de feux, il est possible de prolonger ou de raccourcir certains temps afin d'augmenter les chances du transport en commun d'arriver au carrefour lors d'une phase verte pour lui.

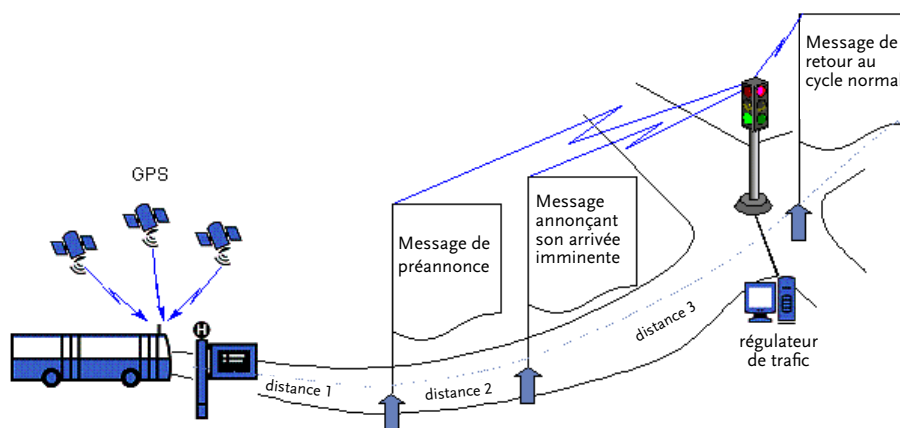
Les trams et les bus sont dès lors équipés d'un GPS et d'un odomètre qui permet de connaître la position exacte du véhicule sur son parcours. Ils disposent aussi d'un émetteur VHF qui, à certains endroits précis à l'approche d'un carrefour, envoie un message radio codé à destination du contrôleur de trafic qui adapte en conséquence le fonctionnement des feux.

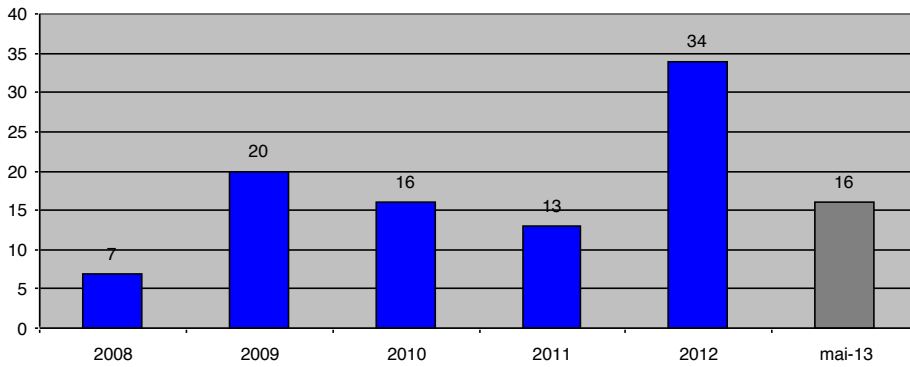
Le principe global de départ est le suivant : le tram ou le bus envoie un message de préannonce (typiquement 300 ou 400 m avant le carrefour) afin que le cycle des feux se prépare à son arrivée dans un

temps déterminé. Ensuite à une distance d'environ 100 m, le transport envoie un deuxième message annonçant son arrivée imminente dans le carrefour. Sur base de ce message et du temps de parcours théorique du véhicule basé sur une vitesse de 36 km/h et un temps aux arrêts de 20 secondes, les phases de feux sont adaptées afin de lui garantir d'arriver au vert ou de minimiser son temps d'attente avant le vert. Finalement, dès que le véhicule a dépassé le feu, il émet un troisième message qui permet à la programmation des feux de reprendre son cycle normal.

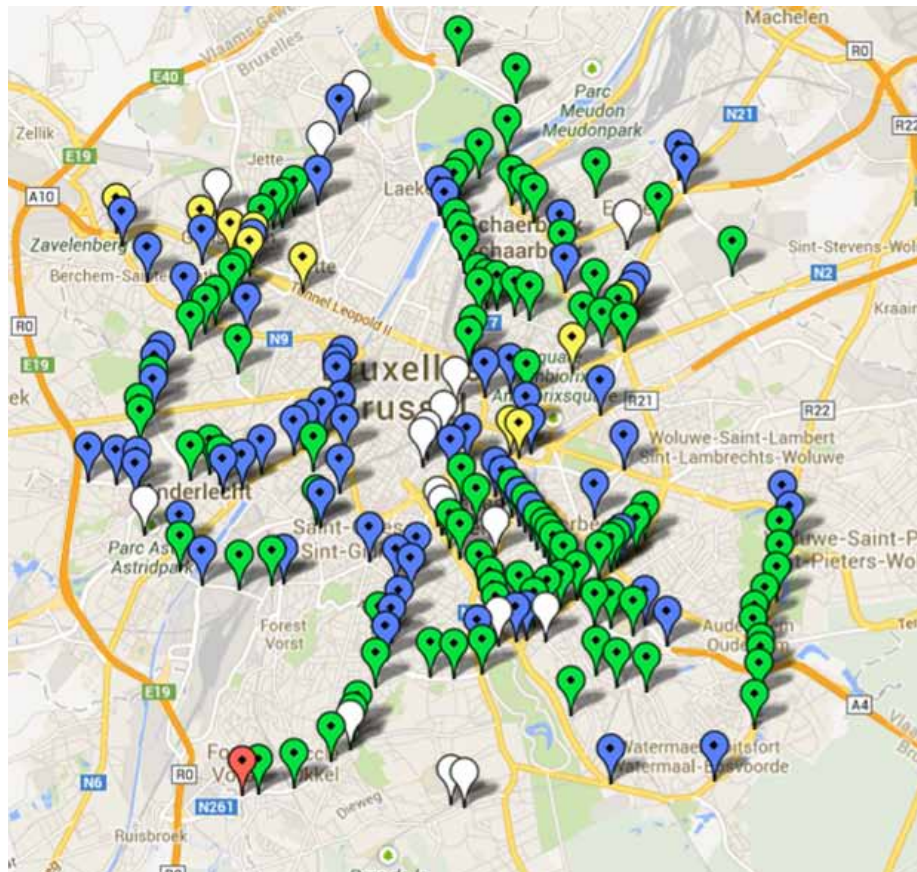
### SCHÉMA DE PRINCIPE DU MS12

Si d'un point de vue théorique ce fonctionnement est simple, en pratique il n'en est pas de même car afin d'être efficace il faut absolument que les véhicules respectent le temps de parcours





Evolution annuelle du nombre de carrefours régionaux équipés MS12



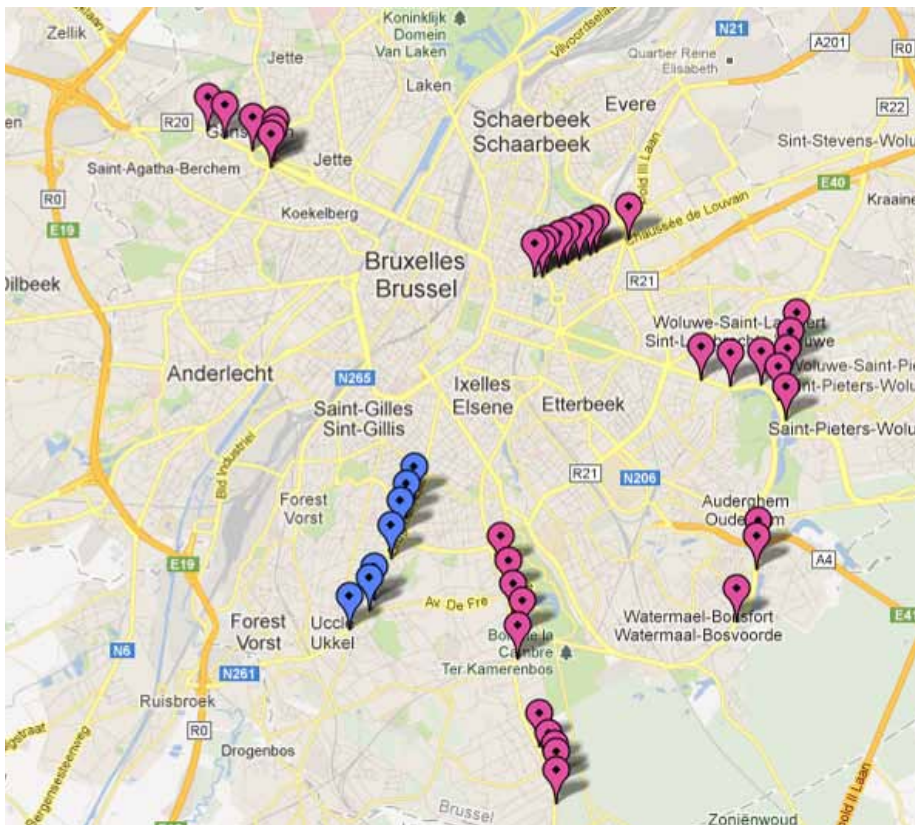
Etat des lieux du projet Vicom-MS12 des carrefours équipés (en vert), en cours d'équipement (en bleu) et autres.

théorique entre l'envoi du message et l'arrivée au feu. Dans le cas contraire, la programmation des feux serait modifiée inutilement et le vert donné au transport alors qu'il n'est pas dans le carrefour. C'est actuellement le plus gros souci de cette programmation. En effet, la congestion des voiries et/ou la présence d'arrêts avant les feux ne permet pas de connaître avec certitude le temps de parcours entre le point d'annonce et l'arrivée au feu. Afin de pallier

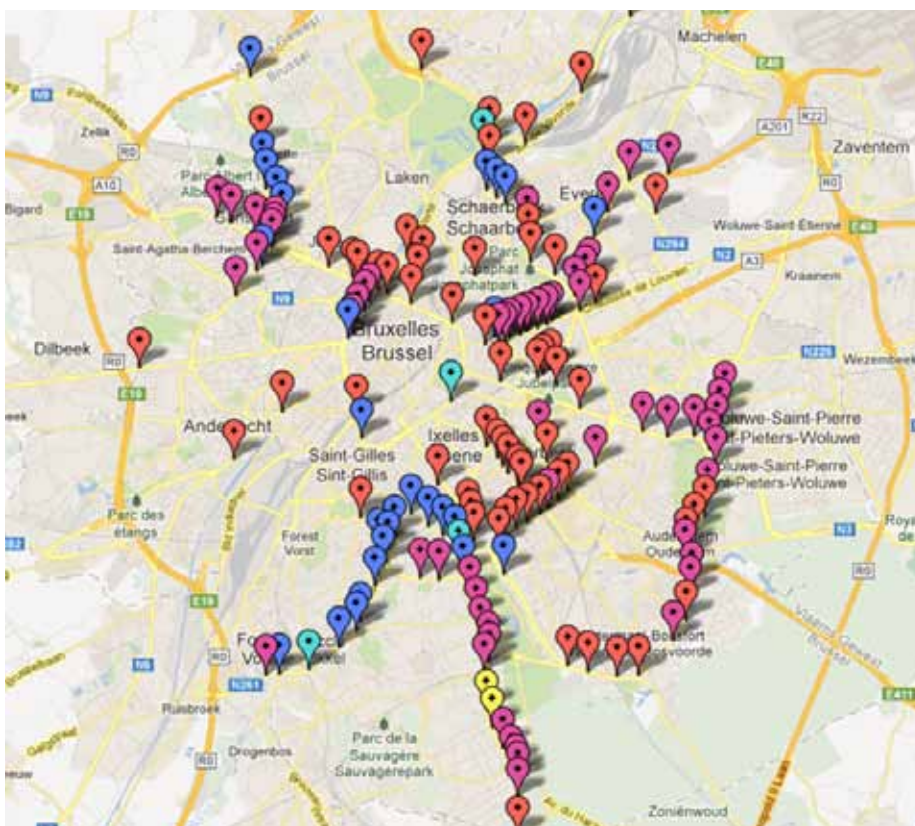
ce problème, les temps de parcours théoriques sont désormais ajustés sur base des temps de parcours réels mesurés pendant une période représentative. De plus, il est prévu prochainement que les transports émettent leurs messages à une distance variable en fonction de l'heure et donc du temps de parcours constaté statistiquement.

Ce vaste projet a commencé par l'équipement de la ligne 7 à partir de 2008,





Les 44 carrefours qui seront télé-surveillés lors de la première phase de mise en place de la centrale.



Les 154 carrefours qui sur base de leurs équipements actuels, pourront être reliés à la centrale.

„suivie des lignes 3, 4, 25, 49 et 94. Actuellement, la ligne 95 est en cours d'équipement et toutes les lignes équipées sont en cours d'évaluation afin d'ajuster les datasets embarqués dans les véhicules et les programmations des feux sur base des temps de parcours effectivement mesurés.

### CENTRALE DES FEUX

Le nombre de carrefours à feux gérés par la Région augmentant régulièrement pour dépasser les 500 carrefours actuellement, il s'est avéré indispensable pour la Région d'acquérir un ordinateur central capable de suivre à distance le fonctionnement de ceux-ci. Cette centrale de gestion des feux permettra dans un premier temps de suivre le bon fonctionnement des carrefours qui y seront reliés et ainsi de pallier plus rapidement les défaillances constatées. En effet, pour l'instant les pannes doivent être constatées sur place par les contrôleurs de la Région ou par les citoyens qui contactent alors le centre Mobiris (tél 070/ 233.236).

Par la suite, grâce à la modernisation des installations, il sera progressivement possible d'agir à distance sur certains paramètres de programmation des feux. Il sera dès lors possible de mieux adapter les programmations aux événements locaux et aux incidents en choisissant à distance un fonctionnement des feux plus adapté à la situation particulière qui pourra être identifiée notamment par des systèmes de surveillance macroscopique.

La mise en place de cette centrale a commencé dans le courant du mois de septembre 2013 par la connexion et la télé-surveillance progressive de 44 carrefours situés sur l'Avenue Brugmann, la Chaussée de Waterloo, la Chaussée de Louvain, l'avenue Charles Quint et la Basilique, le croisement entre l'Avenue de Tervuren et le Boulevard de la Woluwe, et le Boulevard du Souverain entre Wiener et Debroux. Par la suite, tous les carrefours disposant d'un contrôleur apte à communiquer avec la centrale et situés à proximité du réseau de câble Manbru seront reliés progressivement à la centrale. Sur base de la situation actuelle cela devrait représenter 154 carrefours, soit 32 % des carrefours gérés par la Région.



*Les feux cyclistes et piétons de la traversée Boulevard Général Wahis - Rue des Pavots tels que le code de la route l'impose pourraient prêter à confusion*

## SÉCURISATION DES TRAVERSÉES PIÉTONNES ET CYCLISTES

Un groupe de travail se penche aussi sur la gestion des traversées piétonnes avec voies de tram. Si dans l'absolu il semble plus sécurisant de gérer la traversée des voies de tram par feux, il s'avère que les circonstances locales rendent souvent cette gestion techniquement impossible ou insatisfaisante. En effet, il faut disposer de l'emprise suffisante pour offrir aux piétons un îlot refuge confortable entre la voirie et les voies de tram, ainsi que de l'espace pour placer des feux visibles et compréhensibles par tous. La direction Gestion Entretien des Voiries, la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, la STIB et l'IBSR collaborent ainsi afin de rendre ces traversées plus sûres pour tous.

### TEST LENTILLES CYCLO-PIÉTONNES

La Région vient également de lancer un test de lentilles cyclo-piétonnes afin de rendre plus compréhensibles les traversées complexes. En effet, lorsque les traversées se font en plusieurs étapes, il n'est pas rare de devoir placer pratiquement côte à côte un feu piéton destiné à réguler la traversée avant lui et un feu cycliste destiné à réguler la traversée après lui, comme l'impose actuellement le code de la route. Or, parfois, les circonstances locales font qu'il est utile de donner le vert à la première partie de la



*La même traversée Boulevard Général Wahis - Rue des Pavots en cours de test avec les lentilles doubles*

traversée mais le rouge à sa deuxième partie. Dans ce cas, un piéton ou un cycliste pourrait confondre les feux et entamer la traversée alors que le feu qui lui est destiné est rouge.

En utilisant une seule lentille pour cyclistes et piétons, il sera possible de régler la même traversée avec deux fois moins de feux donc deux fois moins de risque de regarder le mauvais. En collabo-

ration avec l'IBSR, le premier test de cette lentille vient d'être lancé sur la traversée du Boulevard Général Wahis à hauteur de la rue des Pavots et sur la traversée du Boulevard Général Jacques à hauteur de la rue de la Plaine et de l'Avenue Nouvelle.

**Raphaël GERARD**  
Bruxelles Mobilité  
DGE Cellule signalisation et sécurité  
rgerard@sprb.irisnet.be

# LA CENTRALE DES MOINS MOBILES

## “ AMÉLIOREZ LA MOBILITÉ DE VOS SENIORS ! ”

*Le vieillissement de la population est un des sujets les plus préoccupants de ce siècle. Outre les problèmes de santé, les personnes âgées rencontrent également des difficultés dans leur mobilité. Un simple déplacement chez le médecin, à la commune ou à la banque devient vite très compliqué. Souvent, aucun moyen de déplacement adapté ou assez abordable n'est mis à leur disposition.*



En collaboration avec un certain nombre de communes, Taxistop tente d'aider ces personnes dans leurs déplacements quotidiens. Ce système d'aide s'appelle la Centrale des Moins Mobiles et peut également venir compléter les systèmes déjà existants dans votre commune.

### **Qu'est-ce que la Centrale des Moins Mobiles**

L'objectif de la Centrale des Moins Mobiles (CMM) est de faciliter les déplacements des personnes moins mobiles à bas revenus et ainsi, leur permettre de sortir de leur isolement.

### **Qui peut bénéficier du service**

Les utilisateurs d'une Centrale des Moins Mobiles sont liés à certaines restrictions :

- Ils doivent avoir une mobilité réduite effective, c'est-à-dire avoir difficilement accès aux transports en commun ou ne pas y avoir accès du tout. On tient également compte du niveau de confort des personnes dans leurs déplacements.
- Leurs revenus ne peuvent dépasser deux fois le revenu d'intégration sociale.

### **Un système basé sur des bénévoles**

Le système se base sur un réseau de chauffeurs bénévoles, disponibles quelques jours ou quelques heures par semaine, qui prennent en charge les déplacements de personnes moins mobiles. Ils perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacements ; celle-ci est calculée sur base des coûts réels d'une voiture. Le montant ne doit jamais excéder 0,34€ par kilomètre, sans quoi il ne s'agirait plus de transports bénévoles.

### **Quelques chiffres parlants**

En Flandre, les communes portent un intérêt concret à la CMM et 95 % l'offrent déjà à leurs concitoyens. En Wallonie, 16 communes ont mis le service en place et à Bruxelles, la commune de Jette s'est également lancée dans l'expérience en 2008.

Grâce aux 225 centrales créées en Belgique, plus de 26.000 moins mobiles peuvent se déplacer chaque année pour se rendre chez le médecin, faire les courses, aller à l'hôpital,... Les 2.600 personnes chauffeurs bénévoles parcourent annuellement 315.000 km pour un total de plus de 8 million de trajets effectués.

### **Une offre alternative**

S'il existe déjà une offre de transport adapté dans votre commune, la CMM peut venir





compléter cette offre existante et non la concurrencer. En fonction du besoin, vous pouvez rediriger la personne moins mobile vers l'offre de service la plus adaptée (PMR, revenus bas, transport à l'hôpital, aide aux courses,...). La ville de Namur est un très bon exemple en la matière. Le CPAS s'est associé à l'asbl Handicap et Mobilité et gère ainsi différents services mobilité.

### La gestion de la CMM

Taxistop se fera un plaisir de planifier avec vous une première rencontre où nous vous présenterons la CMM, ainsi que toute la mise en place du système, plus en détails. En fonction de votre intérêt, nous pourrions alors établir une offre d'affiliation sur base de la réalité de la situation sociale et modale de la commune.

Le fonctionnement de la CMM repose sur la gestion administrative du système et la coordination, via un service téléphonique, entre les demandes des utilisateurs et la disponibilité des chauffeurs. La Centrale est prise en charge par la Commune, généralement le CPAS ou le service social. Afin de vous aider à créer une Centrale des Moins Mobiles dans votre commune, Taxistop a mis au point différents outils (programme de réservation, matériel de promotion et d'utilisation) et a contracté toutes les assurances nécessaires pour faciliter la mise en œuvre du service.

En ce qui concerne la gestion en tant que telle de la centrale, deux choix s'offrent à vous : soit vous la gérez par vous-même, soit vous confiez cette tâche à Taxistop. Dans les deux cas, une convention règle les aspects pratiques et de financement du système.

### En cas de gestion par la Commune

#### Taxistop vous soutient à travers :

- un accompagnement vers la validation du projet,
- une formation des coordinateurs de la centrale (cette session est axée sur l'explication du programme informatique et sur le démarrage d'une centrale avec le support du matériel nécessaire au fonctionnement),
- une aide à la mise en place de la communication,
- la mise à disposition des assurances et du matériel (logiciel, cartes chauffeurs, etc.),
- la continuité du projet et le helpdesk.

#### Vous vous chargez :

- de communiquer l'existence de la Centrale via vos canaux de communication,
- des entretiens et du choix des futurs chauffeurs,
- de l'inscription (voire de la désinscription) des utilisateurs,
- de la vérification des conditions d'adhésion des utilisateurs,
- de l'encodage des disponibilités des chauffeurs,
- de la prise en compte des demandes des utilisateurs et la coordination de ces trajets avec la disponibilité des chauffeurs,
- de la mise en contact entre les deux personnes concernées par un même trajet.

### En cas de gestion par Taxistop

Taxistop vous propose de prendre en charge le démarrage de votre centrale et de s'occu-

per de sa gestion. L'objectif est, qu'à terme, le service redevienne un service communal mis à disposition de ses habitants. La relation entre la commune et ses citoyens moins mobiles est très importante dans le projet. Toutefois, si la commune le souhaite, Taxistop pourrait envisager de continuer la gestion du projet sous certaines conditions.

La gestion administrative de la CMM par Taxistop se prolonge pour le nombre de mois décidé avec la commune, ce qui comprend :

- les entretiens et le choix des futurs chauffeurs,
- l'inscription (voire la désinscription) des utilisateurs,
- la vérification des conditions d'adhésion des utilisateurs,
- l'encodage des disponibilités des chauffeurs,
- la prise en compte des demandes des utilisateurs et la coordination de ces trajets avec la disponibilité des chauffeurs,
- la mise en contact entre les deux personnes concernées par un même trajet,
- les différentes assurances requises,
- le matériel,
- notre support en communication.

#### Vous vous chargez :

- de communiquer l'existence de la Centrale via vos canaux de communication,
- de rediriger d'éventuels utilisateurs et chauffeurs vers Taxistop.

# A LA RENCONTRE D'ODETTE CASTREMAN, BÉNÉVOLE À NAMUR



Odette Castreman, bénévole motivée

Odette Castreman est une personne retraitée très dynamique. Dès sa pension, elle a souhaité se rendre utile et s'est donc lancée dans le bénévolat afin d'une part d'occuper son temps, et d'autre part de rendre service. C'est donc plein d'entrain qu'elle s'est lancée dans l'aventure de la Centrale des Moins Mobiles.

## Comment avez-vous entendu parler de la Centrale des Moins Mobiles?

J'ai longtemps travaillé avec un service de transport social en tant que bénévole. Malheureusement, ce service a été interrompu durant une longue période. J'étais donc à la recherche d'une nouvelle activité en tant que bénévole. Mon neveu a vu des renseignements au sujet du lancement de la CMM à Namur dans la maison de repos dans laquelle vit son beau-père. Il a immédiatement pensé à moi! J'aime conduire et rencontrer de nouvelles personnes, ce système était idéal.

## Réalisez-vous beaucoup de trajets pour la CMM?

Oui beaucoup! Les demandes sont nombreuses dans la région de Malonne. Je suis occupée pendant quelques heures tous les jours de la semaine. Bien sûr, chacun est libre de choisir les moments où il est disponible et à quelle fréquence il souhaite réaliser des trajets. En ce qui me

concerne, j'ai du temps et j'aime être occupée et pouvoir me rendre utile, je réalise donc beaucoup de déplacements. Je combine même mon activité bénévole pour la CMM avec une activité du même type pour un autre service.

## Quels sont les avantages d'un tel service ?

Pour moi, il est évident que l'avantage est de rencontrer de nouvelles personnes et de m'occuper. J'aime me rendre utile et je m'investis toujours un maximum dans mes projets. De plus, les personnes âgées que je rencontre sont souvent heureuses de pouvoir discuter un peu, elles sont seules et ont envie de parler. Et cela tombe bien, j'aime les écouter.

Pour les utilisateurs, il est évident que la Centrale des Moins Mobiles est un atout indéniable, ils peuvent réaliser des trajets plus souvent et donc sortir de chez eux plus facilement.

## Etes-vous bien encadrée dans ce projet?

Oui bien sûr! C'est très important. Nous avons été convoqués pour une première réunion avec tous les bénévoles afin de faire connaissance les uns avec les autres, mais aussi avec les personnes responsables du service. De plus, je me rends régulièrement à la centrale afin de discuter des trajets que je réalise. C'est rassurant car on sait qu'en cas de problème la centrale sera là pour nous soutenir.

# COMME NAMUR, CENTRALE DES M



Philippe Defeyt, Président du CPAS de Namur

L'année dernière, le CPAS de Namur et l'asbl Handicap et Mobilité ont lancé une Centrale des Moins Mobiles. Leur but? Répondre à une demande existante en matière de transport social. La centrale permet à des personnes moins mobiles de réaliser leurs déplacements à l'aide de chauffeurs bénévoles. Déjà implanté dans d'autres communes, ce système rencontre un réel succès en région Namuroise. La centrale compte en effet déjà 68 membres et 31 chauffeurs bénévoles.

Monsieur Philippe Defeyt, président du CPAS de Namur nous explique les raisons qui l'ont poussé à développer cette solution et quels en sont les objectifs.

## Pourquoi avoir lancé un système tel que la Centrale des Moins Mobiles à Namur?

Une demande potentielle dans ce secteur a rapidement été identifiée. Le service des affaires sociales a donc souhaité étoffer autant que possible son offre en la matière.

L'un des objectifs du système est pour nous de maintenir les personnes chez elles, quels que soient leurs revenus et leur âge. C'est bien connu, il faut pouvoir sortir de son domicile pour y rester. L'avantage est que les trajets peuvent concerner aussi bien des déplacements pour des soins que pour des courses ou toute autre demande.

## Qui a porté le projet à son lancement?

L'initiative vient à l'origine du CPAS, il s'agit d'une initiative publique en réponse à une demande existante. Avant

# LANCEZ VOTRE MOINS MOBILES !

de lancer un tel projet, nous avons bien sûr rencontré tous les acteurs du transport social. Notre volonté à tous a été de travailler ensemble sur la centrale. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons créé le guide des transports sociaux.

Nous nous sommes donc répartis les tâches entre opérateurs. C'est l'asbl Handicap et Mobilité qui gère la centrale d'appel. Nous avons créé une réelle synergie entre les organisations participantes tout en maintenant l'autonomie de chacune.

## Quels sont vos objectifs à travers cette centrale?

Grâce à ce projet, les gens peuvent s'épauler en cas de coup dur. C'est vraiment la philosophie de ce service.

Bien sûr, au-delà de ceci, nous souhaitons pouvoir renvoyer les personnes moins mobiles au service le plus compétent en fonction de leur demande et de leur situation. C'est pourquoi nous travaillons autant que possible en complémentarité. Nous avons d'ailleurs réalisé la promotion du service ensemble et la formation des chauffeurs permet des passerelles entre les différents services.

Il s'agit donc bien d'une grande centrale unique basée sur la complémentarité entre le secteur associatif et l'organisme public.

## Quels retours avez-vous de la part des utilisateurs?

Une réunion est prévue très bientôt afin de faire le bilan au sujet de la Centrale. Nous en saurons déjà bien plus au sujet de l'expérience des utilisateurs d'ici peu. Nous pouvons espérer des retours rapides grâce au fait que la centrale des Moins Mobiles est un service clé sur porte qui peut être mis en place et géré très facilement.

# EN PRATIQUE, COMMENT LANCER UNE CENTRALE ?

L'asbl Handicap et Mobilité, qui gère la centrale au quotidien, nous détaille les différentes étapes nécessaires au bon fonctionnement d'une centrale.

## ETAPE 1: Recruter des bénévoles

La première étape, et certainement la plus fastidieuse, est de constituer une réserve de chauffeurs bénévoles et pour ce faire, il faut être prêt et se poser les bonnes questions, explique Corine Brossé, agent administratif chez Handicap et Mobilité. La première question étant bien sûr de savoir quel est le profil des chauffeurs potentiels, mais aussi où les trouver.

Nous avons défini un profil: toute personne disposant d'un véhicule en ordre d'assurance et de contrôle technique, disposant d'au moins 1/2 journée de temps libre par semaine et disposée à rendre service, continue-t-elle. Ce public est essentiellement constitué de personnes nouvellement retraitées. C'est donc dans les endroits susceptibles de les accueillir que la centrale a diffusé de l'information: d'autres associations employant des bénévoles, les écoles ou crèches car les grands-parents s'occupent souvent de leurs petits-enfants, leurs cercles d'activités, etc.

Le nombre de chauffeurs à recruter est difficile à définir mais à Namur, ils ont opté pour un calcul qui semble efficace: nous voulions que toutes les plages horaires de la semaine soient couvertes par différents chauffeurs avant de commencer, poursuit Corine Brossé. Et cela n'a pas attendu longtemps, la centrale a commencé le recrutement fin septembre et les trajets ont déjà commencé mi-décembre!

## ETAPE 2: Motiver ses troupes!

Avant de commencer, il est important de réunir tous les chauffeurs pour leur expliquer le fonctionne-

ment de la centrale, mais aussi pour les encourager. Il est important qu'ils se sentent valorisés dans leurs démarches, mais aussi soutenus. Il faut leur dire qu'on a besoin d'eux, mais aussi que sans eux, le système ne pourrait pas fonctionner, explique Corine Brossé.

## ETAPE 3: Communiquer avec le monde extérieur

Une fois la centrale prête, il faut annoncer son existence au reste du monde. L'organisation d'une conférence de presse est une étape importante pour la diffusion des informations. En effet, l'objectif est double: vous recrutez de nouveaux bénévoles et vous apportez à la centrale des membres potentiels (des personnes potentiellement intéressées par un tel service).

## ETAPE 4: Trouver des utilisateurs

Evidemment, pour fonctionner la centrale a besoin d'un certain nombre d'utilisateurs. C'est certainement l'étape où les résultats sont les plus rapides. Il faut refaire les mêmes démarches que pour la recherche de bénévoles et contacter les services sociaux, les cabinets médicaux, etc. Attention toutefois à ne pas recruter trop de membres car les chauffeurs doivent pouvoir répondre aux demandes des utilisateurs.

A Namur, les recherches de chauffeurs ont démarré fin septembre 2012 et les transports ont débuté à la mi-décembre 2012. Fin avril 2013, les chauffeurs de la centrale avaient effectué 626 transports et parcouru 7.900 km.

## Plus d'infos :

[www.centralesdesmoinsmobiles.be](http://www.centralesdesmoinsmobiles.be)  
ou contactez Sandrine Vokaer  
au 02/227.93.07 ou  
[svo@taxistop.be](mailto:svo@taxistop.be)

# “ LE REB ”

## RÉSEAU EXPRESS BRUXELLOIS, SUR LES VOIES D'UNE MEILLEURE MOBILITÉ À BRUXELLES ?

De nombreuses villes européennes exploitent le réseau de chemin de fer présent sur leur territoire non seulement pour les déplacements avec l'extérieur mais également afin d'assurer une desserte intra-urbaine. Selon les cas, le trafic lent et le trafic rapide circulent sur des voies séparées ou se partagent les mêmes rails.

La Région bruxelloise accueille sur son territoire un réseau de chemin de fer de 162 km et 29 gares<sup>1</sup>.

Par ailleurs, quand on analyse la répartition géographique des gares SNCB à Bruxelles, il apparaît que de nombreux quartiers et communes qui souffrent d'une mauvaise desserte en transports publics disposent par contre d'une ou plusieurs gares.

Pourtant, alors que 10% des déplacements des Bruxellois vers l'extérieur de la Région se font en train, seuls 1% des déplacements intrabruellois sont effectués par le même mode de transport.

L'explication de ce taux d'usage particulièrement faible du train à l'intérieur de Bruxelles est assez évidente : si les infrastructures existent, elles sont sous-exploitées. Or, pour qu'une ligne de transport public soit attractive, il faut qu'elle offre des fréquences et des amplitudes horaires suffisantes.

### LE REB (RÉSEAU EXPRESS BRUXELLOIS)

C'est sur base de ce constat qu'a été développé le concept du REB, le Réseau Express Bruxellois. Le REB est un service qui vise à assurer de façon attractive des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la Région bruxelloise en s'appuyant sur les infrastructures existantes.

Dans un esprit de mise en œuvre rapide, le déploiement du REB peut se prévoir en deux phases.

La première phase ne nécessite aucune modification de l'infrastructure et s'appuie sur du matériel roulant déjà disponible (les rames Desiro achetées par la SNCB en vue du RER). Elle peut donc être mise en œuvre rapidement sans nécessiter un euro d'investissement ni entraîner de perte de temps liée à d'éventuels permis d'urbanisme.

Dans cette première phase, le réseau serait constitué de deux lignes :

- La ligne A, irait de Moensberg à la gare du Midi et desservirait Uccle, Ixelles, Watermael-Boitsfort, Delta et Mérode (qui offrent des connexions au réseau de métro), Schaerbeek, Evere, Haren, et l'axe Nord-Midi mais en s'arrêtant aux gares de Bruxelles Congrès (le quartier de la Cité administrative) et de la Chapelle.
- La ligne B, relierait quant à elle Berchem et la gare du Nord, ce qui permet une connexion avec la ligne A, en passant par Jette et Bockstael, permettant là une connexion avec le réseau de métro.

La seconde phase requiert la réalisation de quelques travaux d'infrastructure :

- aménagement d'une troisième voie dite « de retournement » aux terminus des lignes A et B,
- aménagement d'une deuxième voie dans le tunnel existant sous le « Quadrilatère » au croisement des lignes A et B,
- mise ou remise en service de haltes existantes (Saint-Josse, Gerموir, Arcades),
- aménagement de nouvelles haltes. Le réseau REB ainsi déployé compléterait parfaitement le réseau de métro de la STIB.

Le trajet des deux lignes varierait quelque peu de la première phase puisque des haltes aujourd'hui inexistantes seraient ajoutées, telles Ganshoren ou Parcs Royaux au Nord-Ouest de la Région ou Schaerbeek-Formation, Terdelt ou Jamblinne sur le versant Nord-Est. De plus, une desserte intéressante serait offerte à Forest avec les haltes Wiels et Forest-Est.

Comme on peut le constater, outre l'amélioration de la desserte de quartiers qui en ont besoin, plusieurs pôles de développement sont également pris en compte, qu'il s'agisse de Haren qui va bientôt accueillir une prison, du site de l'ancienne gare Josaphat à Schaerbeek qui accueillera un éco-quartier de quelque 1800 logements, ou Delta qui va voir s'installer un complexe hospitalier.

En termes d'offre, le REB entend assurer au voyageur qui attend sur le quai d'une de ces haltes un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe et au minimum toutes les 20 minutes en soirée et le week-end. Ce sont les conditions qui rendront le chemin de fer attractif à Bruxelles. Ces cadences prennent en compte les trains existants aujourd'hui et intégreront les trains RER au fur et à mesure de leur introduction sur le réseau.

### EST-IL ENVISAGEABLE DE FAIRE ROULER DES TRAINS SUPPLÉMENTAIRES DANS LA JONCTION NORD-MIDI ?

Sans lancer le débat général sur la saturation de la jonction Nord-Midi et ses causes, il faut savoir que son pertuis 5/6 est beaucoup moins utilisé que les autres car il n'est raccordé qu'à la ligne 25. Il est donc parfaitement possible d'y faire passer des trains supplémentaires.

<sup>1/</sup> A titre de comparaison le réseau de métro et pré-métro de la STIB totalise 55 km et 69 stations



## LE REB, UN LOT DE CONSOLATION EN ATTENDANT LE RER ?

Le REB n'est ni un pis-aller ni un concurrent du RER, il se présente à la fois comme complémentaire de ce dernier et une mesure d'accompagnement indispensable pour lui permettre de remplir ses objectifs de report modal plutôt que d'incitant à l'exode urbain.

Il est reconnu que si l'on veut que le RER ait un effet bénéfique sur la mobilité, il doit attirer vers le train des gens qui aujourd'hui effectuent leurs déplacements vers Bruxelles en voiture. Il est également connu qu'il faut parfois plus de temps pour rejoindre son emploi à Bruxelles quand on habite dans la Région que quand on vient de l'extérieur. Améliorer la desserte interrégionale sans s'occuper parallèlement des liaisons intrarégionales risque de convaincre un nombre croissant de Bruxellois de s'installer le long du RER. De même un RER qui n'offre pas de desserte fine à l'intérieur de Bruxelles n'offrira pas de solution aux navetteurs qui travaillent dans les pôles d'emploi décentralisés et doivent, de ce fait, soit utiliser la voiture, soit se rabattre sur le réseau de la STIB.

Enfin, le REB inclut le passage des trains RER futurs. Cela n'affectera pas le temps de parcours des navetteurs du RER puisqu'en porte-à-porte, nombreux

d'entre eux gagneront du temps grâce à une meilleure desserte de leur destination finale.

## LA STIB ET LE REB, DES CONCURRENTS ?

Actuellement, la SNCB concentre sa desserte sur la Jonction Nord/Midi. Or, de nombreux navetteurs et visiteurs extérieurs n'ont pas cet axe comme destination finale. On estime d'ailleurs qu'en moyenne un quart des voyageurs sur le réseau de la STIB ne réside pas en Région bruxelloise. Ce pourcentage moyen est évidemment plus élevé en heures de pointe. Ces voyageurs ont généralement été versés sur le réseau de la STIB par le biais de la SNCB qui n'offre de liaison praticable qu'avec ses gares bruxelloises les plus importantes. Or, la STIB connaît un problème de saturation de son réseau, au point d'envisager de nouvelles infrastructures souterraines, gourmandes en investissements mais capables d'absorber de plus grandes quantités de voyageurs en heures de pointe et à l'abri de la congestion automobile. Mais les limites financières de la Région ne permettront en aucun cas d'assurer une croissance satisfaisante de l'offre de transports publics urbains.

L'ajout d'une desserte intra-urbaine complémentaire assurée par le chemin de fer permettrait à la fois à une part des

navetteurs de ne pas avoir à se rabattre sur le réseau de la STIB, ce qui a un coût pour cette dernière mais permettrait également aux Bruxellois de bénéficier de liaisons rapides que la STIB n'est pas en mesure de fournir. L'apport complémentaire du REB au réseau urbain existant serait massif au regard de ce qu'on peut raisonnablement attendre des développements futurs du réseau de la STIB. Enfin, la SNCB est un service public fédéral ; il est normal qu'il profite aux habitants de toutes les régions du pays.

## EN CONCLUSION

L'augmentation de l'offre de transports publics est un élément essentiel de la politique de mobilité visant à réduire de 20% le trafic automobile en Région bruxelloise.

Le REB offrirait donc, sans doute, une solution formidable, immédiatement disponible et peu coûteuse. Une aubaine vu l'urgence et l'ampleur des besoins d'une part, et les limitations budgétaires d'autre part.

Compte rendu du colloque « REB, Le réseau express bruxellois. Sur les voies d'une meilleure mobilité à Bruxelles », organisé le 19 septembre 2013 au Parlement régional de Bruxelles.

**Information et renseignement :**  
<http://www.etopia.be/spip.php?article2317>



# “LONDON OVERGROUND”

*La ville de Londres est venue présenter l'organisation et la gestion de son système de transport public ferroviaire à l'occasion du colloque « REB, Le réseau express bruxellois. Sur les voies d'une meilleure mobilité à Bruxelles », organisé le 19 septembre 2013 au Parlement régional de Bruxelles. Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière a saisi cette occasion pour en savoir un peu plus sur l'intégration du chemin de fer à la desserte intra-urbaine.*

En tant que responsable des transports de Londres, Transport for London (TfL) assume une part considérable des services de transport ferroviaire à Londres. En plus du métro londonien (London Underground), TfL prend en charge plusieurs services ferroviaires en surface, à savoir :

- London Overground.
- Dockland Light Rail.
- Tramlink.

TfL partage toutefois la responsabilité des transports avec le Ministère des Transports qui assume la responsabilité globale du réseau ferroviaire national, y compris les services à travers la banlieue londonienne assurant quotidiennement le transport de personnes de et vers la capitale pour le travail et les loisirs. Il suffit de voir l'affluence sur tous ces réseaux pour réaliser l'importance du rail pour Londres. Globalement, plus de 79 pour cent de tous les trajets à Londres et plus de 75 pour cent des trajets relatifs au travail sont effectués avec le métro, TfL Rail et le réseau ferroviaire national vers la ville.

Et avec une croissance plus rapide que prévue à Londres, la demande relative à ces services ne fait qu'augmenter. Le recensement effectué en 2011 a démontré que la population londonienne dépasse déjà les 8 millions d'habitants. Pour imaginer cette augmentation de la popu-

lation, comparons-la à l'arrivée, chaque semaine à Londres, d'un métro rempli de nouveaux venus. À ce rythme, on estime que la population londonienne devrait atteindre les 9 millions en 2018 et 10 millions en 2031, avec une augmentation de 25 pour cent du nombre de trajets effectués avec les transports en commun, dont la grande majorité sur le rail. La seule manière de répondre à cette demande est de continuer à investir régulièrement en vue d'améliorer les services existants et de construire de nouvelles voies ferrées. London Overground est un exemple d'investissement de ce type.

## LE PROJET « LONDON OVERGROUND »

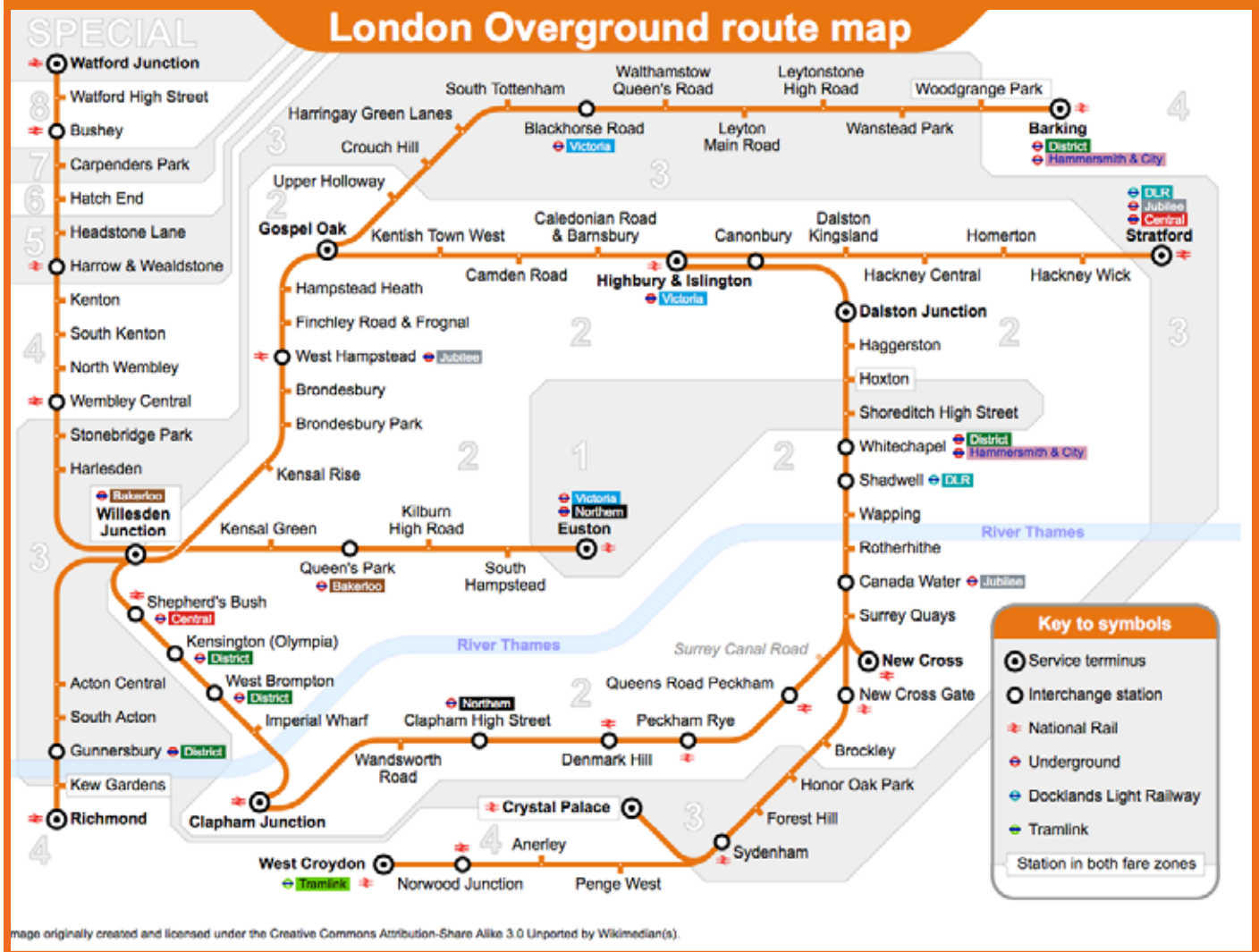
Le 11 novembre 2007, Transport for London (TfL) a repris la gestion des services ferroviaires à l'intérieur de Londres lorsque le Ministère des Transports a accepté de scinder la franchise Silverlink.

TfL a repris la gestion des services suivants :

- Stratford à Richmond
- Gospel Oak à Barking
- Clapham Junction à Willesden Junction
- Euston à Watford Junction

Ces liaisons ont été réunies dans un nouveau service, rebaptisé London Overground, représenté par le logo dis-





tinctif de TfL en orange. TfL a analysé les services dont elle avait hérités et a commencé à transformer le rail afin d'offrir aux passagers un service ferroviaire moderne, à haute fréquence, aligné sur les services d'autres modes comme le métro, les bus et Docklands Light Railway. Jusqu'à présent, cela représente un investissement d'une valeur de 1,4 milliard de livres sterling pour le nettoyage, le réaménagement et l'amélioration des stations existantes, la construction de nouvelles stations et la fourniture d'une nouvelle flotte de trains spécialement conçus pour London Overground.

L'achèvement d'une extension du réseau entre Clapham Junction au sud-ouest de Londres et Highbury Islington au nord de Londres en 2012 a permis à London Overground de devenir un réseau ferré totalement orbital. Cela offre aux Londoniens de nouveaux trajets, plus faciles et plus rapides vers des destinations clés sans qu'il soit nécessaire de passer par le centre de Londres. Par exemple, les Lon-

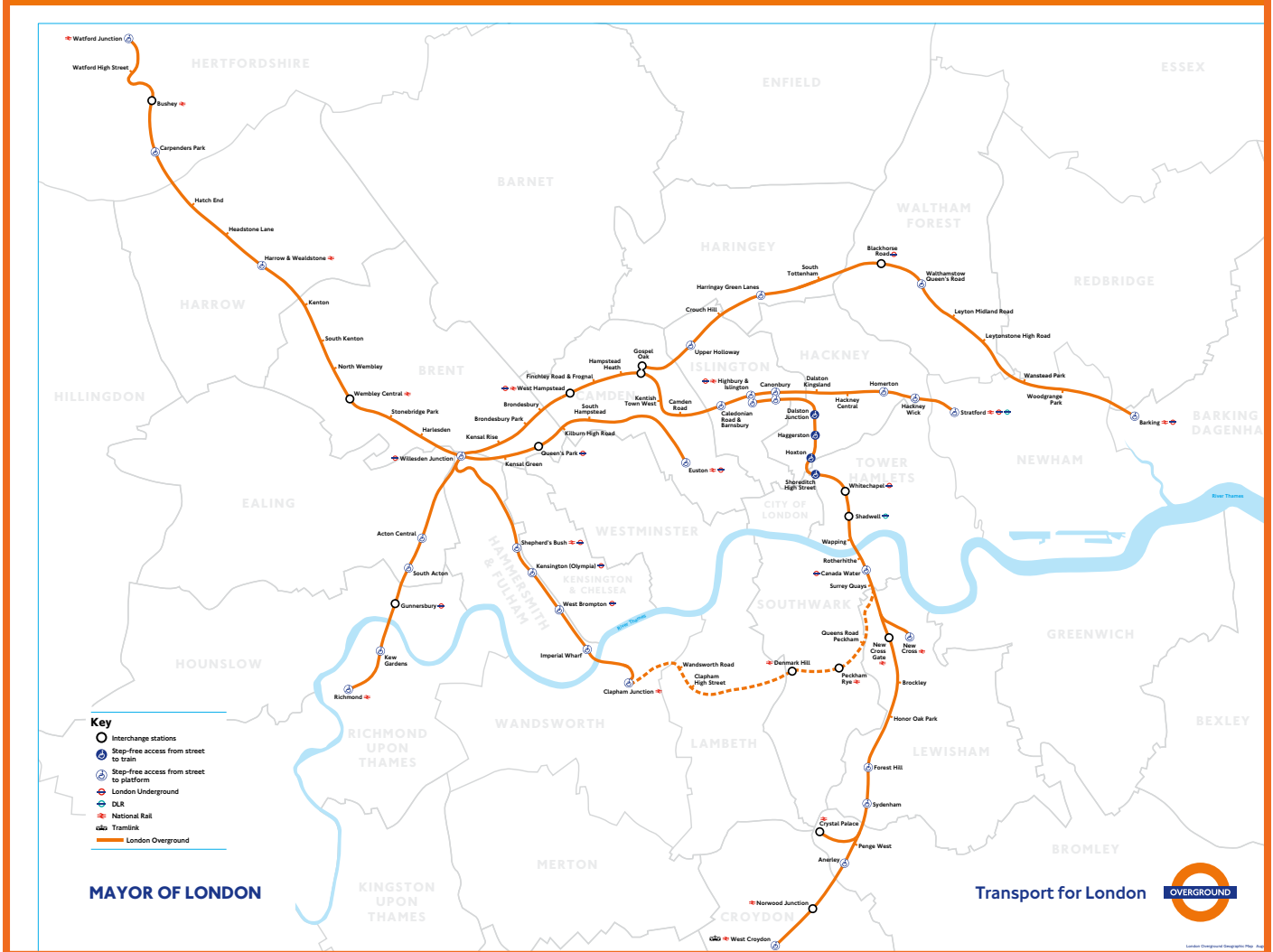
doniens qui circulent de Clapham Junction vers Canary Wharf ne doivent plus changer à Waterloo, l'une des gares ferroviaires les plus fréquentées de Londres. La circulation entre le nord et l'est de Londres est devenue plus rapide et plus facile. Un trajet entre Camden et Stratford est maintenant 33 pour cent plus rapide. Avant, pour ce trajet, il fallait entrer dans le centre de Londres jusqu'à la station Bank, puis ressortir sur la ligne centrale vers Stratford. La fréquence ainsi que la fiabilité ont également été améliorées avec au moins quatre trains par heure sur presque toutes les lignes en période d'affluence.

La qualité du transport des clients a été largement améliorée à travers le programme de modernisation des stations en appliquant les normes des stations de métro à London Overground, au niveau des stations existantes et des nouvelles stations. Cela représente bon nombre de choses pour nos clients : sécurité, sûreté et ambiance dans les stations se sont améliorées avec l'introduction des éléments suivants :

- postes d'assistance ;
- contrôles ;
- vidéosurveillance ;
- éclairage ;
- meilleures finitions ;
- personnel présent pendant toutes les heures de fonctionnement des trains.

La présence de personnel dans les stations permet aussi un meilleur service à la clientèle et de meilleures informations, grâce à des renseignements en temps réel et une vision intégrée des différents systèmes de transport via plusieurs outils disponibles sur le site internet de TfL permettant entre autres la planification des trajets. Le système est également totalement intégré avec d'autres services TfL à travers la politique tarifaire, la billetterie ou encore la carte Oyster facilitant les déplacements sur les différents réseaux avec une seule carte. Transport for London s'est également engagé à améliorer continuellement ses stations en les réaménageant





et en proposant un maximum d'accès de plain pied entre la rue et le quai. L'utilisation du logo de TfL pour London Overground permet d'identifier facilement ce service, crée une identité visuelle beaucoup plus forte, familière et comprise par les Londoniens.

La série de 57 nouveaux trains mis en service en 2009 a représenté un changement radical par rapport aux anciens véhicules, avec une amélioration de la fiabilité et de la capacité, la climatisation, les annonces audio et visuelles, l'accessibilité et la vidéosurveillance contrôlée par le conducteur. En 2010, avec la popularité croissante du service, la capacité a été accrue de 33 pour cent en ajoutant une quatrième voiture. Et les investissements se poursuivent actuellement pour répondre à l'utilisation croissante. Durant l'exercice 2012/2013, le réseau a transporté près de 125 millions de passagers – soit quatre fois plus que lors du lancement en 2007. Pour y faire face, 320 millions

de livres sterling ont été investies pour augmenter la capacité en faisant passer tous les trains de quatre à cinq voitures dans les sections nord et est du réseau londonien. D'autres améliorations sont sur les rails dont un programme de 30 millions de livres sterling pour une capacité supplémentaire des stations et l'introduction de trains plus longs sur l'itinéraire Gospel Oak – Barking lorsque l'électrification sera terminée.

Cet engagement à améliorer le service s'est confirmé par la réussite et la popularité de London Overground ainsi que par les niveaux toujours plus élevés de satisfaction des clients enregistrés année après année depuis l'ouverture de la première ligne à travers l'est de Londres. En 2012 et 2013, London Overground a été élu par les passagers comme l'un des meilleurs services ferroviaires de la région. Dans le rapport annuel établi par Passenger Focus, l'organisme indépendant de surveillance des transports au Royaume

Uni, London Overground a atteint un score de satisfaction des clients de 92 pour cent, par rapport à une moyenne de 81 pour cent pour les services à travers la région.

## LE CHOIX DE L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT EST DÉTERMINANT

Le succès de London Overground est en grande partie dû à la manière dont l'opérateur de transport a été choisi. La sélection s'appuie sur un principe de responsabilité basé sur l'expérience de l'opérateur et sur ses capacités en matière de gestion des risques. Selon le modèle de concession développé, TfL assume le risque inhérent aux recettes, gère l'infrastructure (lorsque l'infrastructure fait partie du réseau national, c'est Network Rail qui en assure la gestion) et fournit le matériel roulant. L'opérateur ferroviaire se charge pour sa part du service et récolte les recettes pour le compte de TfL.



Les services du London Overground sont opérés par London Overground Rail Operations Ltd (un consortium entre MTR Laing et DB Schenker) par le biais d'un contrat unique.

Tandis que London Overground Rail Operations Ltd est responsable de l'exploitation des trains et des gares (y compris le recrutement et la gestion du personnel), de la performance journalière et des horaires, TfL se charge quant à lui du contrôle de la planification et du développement, de la conception des nouveaux projets (comme par exemple l'amélioration de la capacité des trains et des gares), du prix des billets, de la billetterie et du marketing. Cela permet de garantir une intégration parfaite de

London Overground dans le réseau plus vaste de TfL ainsi que dans ses politiques intégrées d'information et de communication au client visant une planification stratégique globale des transports à Londres. Cela permet également à TfL de mieux contrôler la fixation de normes de performance, tant en termes d'exploitation des services ferroviaires que de qualité des services à la clientèle. London Overground Rail Operations Ltd est encouragée à respecter ces normes et pénalisée lorsque ce n'est pas le cas.

Jusqu'à présent, ce modèle de gestion a démontré son intérêt et permis d'atteindre les objectifs fixés lors de son développement, notamment :

- amélioration de de la qualité du transport des clients ;
- intégration totale dans le réseau et dans les politiques en matière de billetterie ;
- amélioration de la performance opérationnelle ;
- amélioration des fréquences des services ;
- croissance de la demande et des recettes ;
- mise en service réussie, progressive et dans les délais, de la ligne étendue vers l'est de Londres ;
- transition progressive vers le nouveau matériel roulant ;
- respect des engagements en vue



des Jeux olympiques et paralympiques en 2012 dans le cadre d'une stratégie plus vaste.

Ce modèle fonctionne tellement bien qu'en appliquant les leçons tirées de London Overground, il est question aujourd'hui de l'utiliser pour désigner l'opérateur pour Crossrail, le réseau ferroviaire est-ouest actuellement en construction à Londres.

#### ET DEMAIN ?

Que nous réserve l'avenir ? Le Maire de Londres a présenté sa vision pour le développement du rail à Londres et Transport for London a l'intention de jouer un rôle de plus en plus important dans les transports ferroviaires lon-

doniens ; la réussite de London Overground est un gage de compétence et de sérieux. Transport for London a transformé un service ferroviaire de banlieue négligé en un service qui atteint régulièrement les sommets parmi les opérateurs ferroviaires en matière de fiabilité et de satisfaction de la clientèle. Cette mutation est fondée sur la qualité et la justesse des investissements ainsi que sur le développement d'un modèle d'exploitation mettant la barre très haut et répondant aux attentes des clients. Avec le démarrage du projet Crossrail et le récent accord de principe du gouvernement en vue de déléguer la responsabilité des lignes du nord-est de Londres, la Capitale an-

glaise bénéficie de services ferroviaires s'améliorant sans cesse, développés pour soutenir ses besoins de circulation actuels et futurs et conserver sa réputation de ville de classe mondiale.

**Christine BRICARD**  
 Head of Operational  
 Programmes & Services  
 Chief Operating Office, London Rail  
[ChristineBricard@TfL.gov.uk](mailto:ChristineBricard@TfL.gov.uk)



# “ LES TRAINS URBAINS DE BANLIEUE À VIENNE ”

*Le S-Bahn de Vienne (sorte de RER) apporte une contribution essentielle au réseau de transports publics urbains. Avec les lignes du U-Bahn (métro), il constitue la base des transports publics de la capitale autrichienne.*

Au niveau de la circulation régionale, le S-Bahn est le transport public le plus important. Grâce à lui, 200 000 personnes font quotidiennement la navette depuis les alentours proches de Vienne. Plus de 70 000 d'entre elles utilisent les trains de banlieue ÖBB (chemins de fer autrichiens) pour entrer dans Vienne. Sur ce territoire, le S-Bahn transporte environ 77 millions de personnes par an avec une ponctualité proche de 98 % (c'est-à-dire avec un retard inférieur à 5 minutes) !

Le 17 janvier 1962, la ligne principale du S-Bahn a été inaugurée avec un cycle de 15 minutes dans la ville de Vienne et des intervalles de 1 heure dans la région jusque Gaenserndorf et Stockerau, au nord de Vienne. En raison de la forte croissance de la demande sur la ligne principale, des trains ont été ajoutés rapidement et ceux qui, initialement, circulaient essentiellement en simple traction ont souvent été utilisés en double traction par la suite.

Au cours des 20 années suivantes, le réseau a été progressivement développé par l'ÖBB (voir encadré). Avec l'entrée en vigueur des nouveaux horaires en décembre 2003, les trains régionaux au départ de la gare Vienne-Sud circulant à intervalle de 30 minutes sur le réseau sud vers Payerbach -Reichenau/Wiener Neustadt ont été reliés aux trains régionaux au départ de la gare de Vienne-Nord desservant les lignes nord vers Gaenserndorf/Breclav ou Hollabrunn/Retz à travers la ville de Vienne. Plus récemment, la majorité des trains circulant sur les lignes sud ont été reliés aux trains circulant vers le nord via un iti-



néraire régulier à travers Vienne, si bien qu'aujourd'hui, ils font partie du service de navettes dans la ville de Vienne, permettant de circuler sans correspondance des gares du centre de Vienne jusqu'au fin fond de la région.

## VÉHICULES FERROVIAIRES

Les premiers véhicules du S-Bahn de Vienne étaient des autorails à trois voitures (modèle 4030.2). 46 unités ont été construites et utilisées jusqu'en 2004. Même si la patine en faisait un véhicule très

apprécié des nostalgiques, il ne répondait plus aux exigences d'un véhicule de transport moderne. Dans les premières années, des autorails diesel ont également parcouru la ville – impensable aujourd'hui !

Succédant au modèle 4030.2, la série SGP 4020 a été construite à 120 exemplaires entre 1978 et 1987. Ces véhicules parcouraient à l'origine de nombreuses régions d'Autriche, avant d'être concentrés à Vienne dans les 10 dernières années, devenant ainsi le symbole du S-Bahn de Vienne jusqu'aujourd'hui.



### LA FRÉQUENCE DE LA LIGNE DE TRANSIT S-BAHN

La planification des fréquences repose sur l'évaluation de la demande du client par ÖBB, ainsi que sur les attentes du gouvernement et bien entendu sur la capacité de l'infrastructure tout au long des parcours. Les horaires sont donc un compromis entre ces trois éléments.

L'une des plus grandes contraintes n'est autre que la capacité de la ligne du centre de Vienne, qui ne compte que deux voies (une dans chaque direction !). En tenant compte d'un intervalle minimal de 3 minutes sur la ligne principale, il peut y avoir un maximum théorique de 20 trains par heure dans chaque direction. Dans le cas précis de cette ligne, il faut également tenir compte de la liaison CAT (liaison rail-aéroport) entre le centre de Vienne et l'aéroport, ce qui réduit à 18 actuellement le nombre maximal de trains par heure. Aux heures d'affluence, tous les itinéraires possibles sont utilisés à l'exception d'une « ligne de réserve », très utile en cas de problèmes.

Le véhicule le plus moderne est la série 4024 (4124 en version double fréquence) en service depuis 2004 et qui établit de nouvelles normes en matière de raffinement et d'accessibilité.

Il y a quelques mois, les chemins de fer autrichiens ont décidé d'acheter le nouveau DESIRO ML ; 65 unités sont réservées pour la région de Vienne.

### QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LA RÉUSSITE ET LES DÉFIS

Le chemin de fer de banlieue, c'est la champions league !

Un train toutes les 3 minutes, ce qui suppose :

- Coordination avec les trains régionaux et longue distance.
- Presque aucune possibilité de remplacement en raison du nombre de passagers.

Pour un développement efficace, les chemins de fer de banlieue ont besoin :

- de sociétés ferroviaires ayant des connaissances en planification de réseaux complexes ;
- d'une infrastructure de haute qualité ;
- de matériel roulant de haute qualité ;
- d'une étroite collaboration entre les services de trains régionaux et les trains de banlieue. Dans le système viennois, les services de trains régionaux ont peu de gares en dehors de la ville, mais s'arrêtent tous dans le centre-ville, si bien qu'ils font partie du réseau de trains de banlieue de la ville !

# S-Bahn-Netz Wien

Stand: 2012



## LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU VIENNOIS

- 1962** : inauguration du « Wiener Schnellbahn », quelque 8 millions de passagers la première année.
- 1963** : environ 17 millions de passagers la seconde année.
- 1979** : lancement de la nouvelle génération d'unités : 4020.
- 1984** : coopération dans Verkehrsverbund Ostregion : un seul ticket pour les bus, trams, S-Bahn et métro.
- 1987** : réouverture de la ligne « S 45 » après 55 ans sans circulation de passagers. Cette ligne traverse la banlieue ouest de Vienne.
- 1989** : jonction entre « Südbahn » & « Westbahn ».
- 2002** : reconstruction de la S7, la ligne entre la ville et l'aéroport (double voie).
- 2004** : liaison entre les trains régionaux venant du sud et du nord à travers la ville. Meilleures communications – moins de changements de trains.
- 2004** : introduction d'une nouvelle génération d'unités : TALENT.
- 2005 – 2012** : reconstruction de nombreuses gares.
- 2012** : 100 millions de passagers dans les trains de banlieue et régionaux à Vienne.
- 2015** : lancement de la future génération d'unités.



## LES CLÉS D'UN RÉSEAU INTÉGRÉ

Tout le monde rêve d'horaires coordonnés, de prix des billets globaux et d'infrastructures de qualité permettant une interface pratique et efficace entre les différents moyens de transport en vue de créer des chaînes parfaites de mobilité intermodale.

Une des clés pour la réussite d'une telle entreprise suppose de bonnes communications entre les services de trains de banlieue et les modes de circulation urbains. Les passagers doivent pouvoir passer facilement de l'un à l'autre, ce qui nécessite une infrastructure sans obstacle. Toutefois aucun réseau ne pourra se développer sans un financement public important appuyé par les pouvoirs publics et soutenu par les citoyens.

**Michael FRÖHLICH**  
Manager régional OBB  
michael.froehlich@pv.oebb.at

# LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Vandeputte Henri	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	henri.vandeputte@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Cathy Libois	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	clibois@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



## FAITES CIRCULER !

### C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse email à laquelle nous devrions l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

[jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be)

### C'EST ÉCOLOGIQUE

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante :

[jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be)

## ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

**Oui**, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées :

Fonction.....  
Prénom.....  
Téléphone.....  
Organisation.....  
Fax.....  
E-mail.....  
Nom.....  
Adresse.....

**Oui**, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse :

Nom.....  
Prénom.....  
E-mail.....

**BON À RENDRE À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**