



RER de Bruxelles

Plan quinquennal 2026-2030

SNCB 12/2025





Introduction

La loi du 19/4/2014, modifiant la loi du 21/3/1991 portant réforme de certaines entreprises publiques, constitue le Comité d'Orientation RER et définit son périmètre de responsabilités. L'art. 161septies § 1^{er} prévoit que le Comité d'Orientation RER établit une proposition de plan quinquennal relative à l'exploitation du RER et la soumet au Conseil d'Administration de la SNCB.

Le présent document, élaboré par le Comité d'Orientation RER, comporte les différents volets du plan quinquennal attendu, pour la période 2026-2030. Il fait suite à celui qui avait été approuvé par le Conseil d'Administration pour la période 2020-25.

La première partie de celui-ci rappelle les ambitions sociétales, cadre légal et objectifs du projet RER. La deuxième partie expose les caractéristiques de la demande de mobilité. La troisième contient les modifications de l'offre ferroviaire qui sont proposées à partir de la situation actuelle. La quatrième partie porte sur les infrastructures d'accueil. Enfin, la cinquième partie expose la stratégie commerciale de l'offre.

Table des matières

Introduction	2	Partie 3: offre suburbaine	28
Synthèse	6	1 Convention RER de 2003	28
Partie 1: Projet RER	9	2 Trois lignes directrices pour le développement de l'offre	30
1. Gouvernance SNCB	9	2.1 Mettre à fruit les infrastructures nouvelles, par building-blocs successifs, dès la fin de chaque phase de travaux	30
1.1 Obligations légales	9	2.2 Dans le Plan de Transport 2026-29, tendre vers l'offre prévue par la Convention RER de 2003	31
1.2 Suivi des actions du plan quinquennal	10	2.3 Prévoir les extensions de l'offre pour 2030 et au-delà	31
2 Cadre et objectifs du projet RER	11	3 Offre de semaine	32
2.1 Fondements du projet RER	11	3.1 Evaluation des réalisations de la période 2020-25	32
2.2 Première étude complète du projet (Sofretu 1995)	12	3.2 Actions pour la période 2026-30	36
2.3 Adoption du projet RER	13	4 Offre de week-end	40
2.4 Objectifs et moyens initiaux du projet RER: Convention RER de 2003	14	4.1 Evaluation des réalisations 2020-25	40
2.5 Conseil des ministres des 20 et 21 mars 2004	16	4.2 Actions 2026-30	40
2.6 Première étude Article 13 de la Convention RER, réalisée en 2008-2009	16	5 Offre de soirée	41
2.7 Deuxième étude prévue par l'Article 13 de la Convention RER	20	5.1 Evaluation des réalisations 2020-25	41
Partie 2: demande de déplacements	21	5.2 Actions 2026-30	41
1 Résultats de l'étude prévue par l'article 13 de la Convention RER de 2003	21	6 Gares desservies	43
1.1 Quantification et localisation de la demande de déplacements	22	6.1 Evaluation des réalisations 2020-25	43
1.2 Etude et modélisation des comportements de mobilité	26	6.2 Actions 2026-30	43
2 Evolution des ventes dans la zone S de Bruxelles	27		



Partie 4 : Infrastructure d'accueil 47

1	Convention RER	47
2	Trois lignes directrices	49
2.1	Assurer une accessibilité en toute autonomie ..	49
2.2	Garantir une intermodalité efficace favorisant les modes de déplacement durables	50
2.3	Garantir un accueil convivial dans des bâtiments et installations fonctionnels	50
3	Accessibilité des gares suburbaines	51
3.1	Evaluation des réalisations 2020-25	51
3.2	Actions 26-30	53
4	Intermodalité auto/vélo	54
4.1	Evaluation des réalisations 2020-25	54
4.2	Actions 2026-30	55
5	Gares fonctionnelles	56
5.1	Réalisations 2020-25	56
5.2	Actions 2026-30	58
6	Evolution sur 10 ans	59
7	Conclusions	61
8	Eléments de stratégie complémentaire	62
8.1	Les pôles de correspondances	62
8.2	La vie en gare	63

Partie 5 : Commercialisation 64

1	Prescrit de la Convention RER	64
2	Trois lignes directrices	66
2.1	Collaborer à des produits intermodaux	66
2.2	Collaborer pour une meilleure connaissance des clients et produits	67
2.3	Collaborer pour améliorer l'information aux voyageurs	67
3	Produits intermodaux	68
3.1	Réalisations 2020-25	68
3.2	Actions 2026-30	69
4	Connaissance des clients et produits	72
4.1	Réalisations 2020-25	72
5	Information et promotion	73
5.1	Réalisations 2020-25	73
5.2	Actions 2026-30	76

Synthèse



Les ambitions sociétales

Les ambitions sociétales sont fixées par la Convention RER de 2003.

Elles visent à favoriser le **transfert modal** de la voiture vers les transports en commun et d'augmenter leur part de marché dans la zone RER.

La SNCB souscrit à ces objectifs et s'efforce de mettre en œuvre une offre RER tendant vers le schéma prévu par la Convention RER en l'adaptant aux capacités ferroviaires disponibles.

La vision et le marché

La vision de la SNCB a été confirmée dans le plan quinquennal RER 2020-25 qui a été développé précédemment. Le présent plan quinquennal RER 2026-2030 s'inscrit dans la continuité de celui-ci.

L'objectif est de capter une part croissante dans le marché des déplacements suburbains de, vers et dans Bruxelles. Il s'agit d'augmenter fortement la part modale du train, et de contribuer à la croissance de 30 % prévue par le Contrat de Service Public 2023-2032.

L'étude Art.13 a montré qu'**au total dans la zone RER, la part de marché des transports publics est seulement de 31%, ce qui laisse une marge de progression importante. Le potentiel de report modal est indéniable et davantage encore hors de Bruxelles.**

Pour cela, il faut finaliser la réalisation des infrastructures manquantes et continuer **de déployer l'offre suburbaine avec la qualité attendue.**

Avant la crise sanitaire, la tendance positive du marché avait été confirmée par les résultats des ventes dans la zone S de Bruxelles.

Durant l'année 2019, on avait observé un total de 65,4 millions de passagers dans la zone sub-urbaine de Bruxelles. Ensuite, la crise sanitaire et la généralisation du télétravail ont entraîné une forte chute des ventes de titres de transport en 2020 et 2021. Par la suite, le marché des déplacements s'est progressivement rétabli. Mais il n'a pas retrouvé son niveau de 2019 et a stagné en 2024, en restant inférieur de 7 % à celui-ci.

En 2025, la tendance reste à la stagnation dans la zone S de Bruxelles. L'apparente stagnation des ventes sera à confirmer début 2026 avec la consolidation de l'année 2025 complète.





L'offre

En ce qui concerne l'offre, qui reste à arbitrer dans le cadre de l'élaboration des plans de transport en fonction des moyens et des infrastructures disponibles, les lignes directrices à l'horizon 2025-2030 sont de :



1. Mettre à fruit les infrastructures nouvelles, par building-blocs successifs, dès la fin de chaque phase de travaux.



2. Tendre vers l'offre prévue par la Convention RER de 2003.



3. Prévoir les extensions de l'offre pour 2030, au-delà du plan de transport 2026-2029.

Le principal développement de l'offre dans le plan quinquennal RER 2026-2030 est permis par la mise à 4 voies de la ligne 161 Bruxelles – Ottignies. Cela permettra d'assurer **4 trains S par heure et par sens entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve**, ces 4 trains S (les 2x S4 et les 2x S8) s'arrêtant dans toutes les gares de la ligne. Cela correspond ainsi à l'objectif de la Convention RER de 2003.

Les travaux sont encore en cours sur la ligne 124 entre Uccle et Nivelles, avec une fin prévue au plus tôt en 2029* pour la section

en Région wallonne et pour 2034 au plus tôt pour la section en Région flamande. Cela a fait l'objet d'un accord entre Infrabel et la commune de Linkebeek.

Sur la rocade est de Bruxelles (ou ligne 26), des relations directes seront offertes toutes les 30 minutes entre Delta, Merode et les gares de la ligne tant au nord qu'au sud. Les relations S5 et S7 se combineront ainsi pour offrir là aussi **quatre relations par heure sur la totalité de cette ligne 26** (en plus des relations S9/S19 sur la section nord de la ligne).

Le samedi, l'offre S sera portée à 2 trains par heure entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve, entre Bruxelles et Dendermonde ainsi qu'entre Halle – Bruxelles-Schuman et Vilvoorde. Le **développement de l'offre S le samedi**, la rapprochant de celle de semaine, contribuera à l'axe commercial City Visit de la SNCB.

En soirée, à l'issue du Plan de transport 2026-2029, les relations S1, S2 et S8 bénéficieront d'amplitudes plus large les vendredis et samedis soirs.



(*) en cours de replanification dans le cadre du Moratoire entre Infrabel et la commune de Linkebeek

Les infrastructures d'accueil

La SNCB entend poursuivre les efforts déployés dans le Plan Quinquennal RER précédent (2020-25) afin d'offrir aux voyageurs de la zone suburbaine une amélioration tangible de l'accueil en gare. Ainsi le nouveau Plan Quinquennal RER 2026-30 vise trois objectifs principaux en matière d'accueil :



Objectif 1 Accessibilité des gares

D'ici 2030, sur les 128 gares suburbaines :

- 2 gares sur 3 disposeront de quais hauts (66 %)
- 63 % auront des quais accessibles PMR
- Plus de la moitié des gares seront 100 % accessibles PMR (54 %)



Objectif 2 Intermodalité auto/vélo

Entre 2026 et 2030 :

- L'offre en parking-auto augmentera de 2 %
- L'offre en parking-vélo augmentera de 14 %



Objectif 3 Gares fonctionnelles

D'ici 2030, sur les 128 gares suburbaines :

- 98 % des gares seront équipées de la nouvelle signalétique
- Plus d'une gare sur deux sera complètement rénovée (54 %).



Parallèlement, des éléments de stratégie complémentaires sont également mis en place :

► **Améliorer l'expérience du voyageur intermodal au sein des pôles de correspondances** en facilitant le cheminement des voyageurs transitant d'un transport public vers un autre et en améliorant leur confort. L'approche est basée principalement sur des 'quick wins' à mettre en place par les 4 opérateurs de transport public dans les hubs intermodaux : optimisation de la signalétique, installation d'écrans horaire intermodaux, qualité des cheminement entre arrêts et quais, ...

► La SNCB met en œuvre, en concertation avec les pouvoirs locaux, le programme 'La Vie en Gare !' pour l'activation des espaces non-utilisés et disponibles des bâtiments de voyageurs dans certaines gares S. C'est le cas notamment pour les gares où les guichets ont été fermés.

Les actions commerciales

En matière d'actions commerciales, l'objectif principal vise à élaborer une vision commune aux 4 opérateurs de transports publics pour l'achat de titre de transport et de ticketing intermodal :

- L'ambition est de rendre l'expérience de voyage fluide et conviviale et d'**encourager davantage l'utilisation intermodale des transports publics**. Concrètement, cela signifie : payer le plus simplement possible pour se déplacer d'un point A à un point B, avec le moins de complexité tarifaire possible avant, pendant et après le trajet.
- Pour atteindre cet objectif en matière de **billettique intermodale**, la priorité sera donnée au développement d'une solution 'Pay as you go' commune aux 4 PTO avec une proposition concrète de mise en œuvre (architecture, budget, calendrier).
- Les orientations 'Pay as you go' seront intégrées dans les réflexions des 4 PTO sur l'évolution de la **tarification de la zone RER** dans la zone de 30 km, au-delà de la zone Brupass XL (y compris Ottignies/Louvain-La-Neuve et Nivelles).
- Les 4 PTO étudieront en profondeur et établiront différents scénarios pour une rationalisation, c'est-à-dire une extension du type 'light' de la **zone Brupass XL** actuelle, en objectivant les implications financières pour les 4 PTO et leurs autorités respectives.



La promotion vers les stakeholders

La communication institutionnelle et presse & media sera poursuivie lors de divers événements comme par exemple :

- L'inauguration prévue des gares de Braine Alliance (2026) et Moensberg (2028) sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles.
- L'évolution de l'offre de trains S dans le cadre des roadshows du plan de transport pour les régions et provinces concernées de la zone RER (RBC, Brabant Wallon, Brabant Flamand).

L'information-voyageur

L'information constitue un autre pilier de la stratégie commerciale.

- **L'objectif est d'informer en temps réel les voyageurs** avec une information cohérente et qualitative, disponible via les canaux digitaux et physiques aux pôles de correspondance. Il est en effet essentiel d'informer en amont le voyageur et de le rassurer tout au long de son voyage sur les éventuelles perturbations sur les réseaux et de lui proposer des itinéraires alternatifs.
- La SNCB avec les 3 autres opérateurs travaille à la mise en place et au déploiement d'un datahub et d'un portail Open-data communs par les opérateurs, ainsi qu'à l'établissement de standards alignés avec ceux déjà existants en Europe dans le domaine des transports publics, de façon à rendre accessible à l'ensemble des voyageurs une **information intégrée, fiable et de qualité**. Ceci permet notamment de mutualiser, harmoniser et enrichir l'affichage des correspondances dans les pôles intermodaux.





Partie 1 - Projet RER

1. Gouvernance SNCB

1.1 Obligations légales

La loi du 19/4/2014, modifiant la loi du 21/3/1991 portant réforme de certaines entreprises publiques,

- **constitue le Comité d'Orientation RER** et définit son périmètre de responsabilités. L'art. 161septies § 1^{er} prévoit que le Comité d'Orientation

RER établit une proposition de plan quinquennal relative à l'exploitation du RER et la soumet au Conseil d'Administration. Cette proposition de plan quinquennal doit comprendre outre une évaluation de la situation actuelle, les objectifs stratégiques et opérationnels relatifs à l'exploitation du RER avec un plan d'action comprenant la planification détaillée des actions à entreprendre, leur impact budgétaire, le personnel nécessaire et le timing pour leur réalisation pour les cinq prochaines années.

- **crée également un service RER au sein de la SNCB¹**. Ce service est chargé de l'exécution des décisions du conseil d'administration relatives à l'exploitation du RER et de la préparation des tâches, missions du comité d'orientation RER, dont la proposition de plan quinquennal. Plus spécifiquement, le service RER a pour mission:
 - la définition annuelle et l'adaptation de l'offre RER pour tous les points d'arrêt et gares de la zone concernée;
 - l'information des voyageurs;
 - l'affectation du matériel roulant

pour l'offre RER ;

- l'affectation des moyens liés à l'exploitation de l'offre RER (personnel, disponibilité du personnel, etc.);
- l'organisation de la concertation avec les sociétés régionales de transport.

Le responsable du service RER au sein de la SNCB est invité aux réunions du comité d'orientation RER et y siège avec voix consultative. Le service RER est placé sous la responsabilité directe de l'administrateur délégué et du comité d'orientation RER auxquels il rend compte directement.

1. Doc. parl., Chambre, 21 mars 2014, DOC 53 3348/003, Proposition de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en ce qui concerne la constitution du comité d'orientation RER, Rapport fait au nom de la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques par Linda Musin.

Art. 5. Dans le même chapitre, il est inséré un article rédigé comme suit :

Art. 161septies.

§ 1^{er}. Le comité d'orientation RER établit une proposition de plan quinquennal relative à l'exploitation du RER. Cette proposition comprend, en tout cas, les éléments suivants :

1° une évaluation de la situation actuelle en matière d'exploitation du RER ;

2° les objectifs stratégiques et opérationnels relatifs à l'exploitation du RER avec un plan d'action comprenant la planification des actions à entreprendre, leur impact budgétaire, le personnel nécessaire et

le timing pour leur réalisation pour les cinq prochaines années ;

3° la planification détaillée, pour les cinq prochaines années, des actions à entreprendre en matière d'exploitation du RER ;

4° une explication détaillée des moyens financiers, des besoins en personnel et des délais projetés, requis pour chacune des actions visées au 3°.

§ 2. Le comité d'orientation RER soumet la proposition de plan quinquennal, au plus tard trois mois avant l'expiration du plan quinquennal précédent, à l'approbation du conseil d'administration.

Le comité d'orientation RER peut adapter la proposition de plan

quinquennal, le cas échéant, aux observations que le conseil d'administration formule à propos de cette proposition.

Le conseil d'administration se prononce sur la proposition de plan quinquennal en tout cas dans les trois mois de la réception de la proposition visée à l'alinéa 1^{er}.

§ 3. Le comité d'orientation RER rend chaque année un rapport au conseil d'administration sur la mise en œuvre du plan quinquennal, visé au § 1^{er}, et formule des recommandations sur ladite mise en œuvre. Le cas échéant, le conseil d'administration informe le comité d'orientation RER, par écrit, de la suite donnée aux recommandations visées à l'alinéa 1^{er}.

1.2 Suivi des actions du plan quinquennal

Afin de réaliser le suivi des actions du plan quinquennal ainsi que celui des résultats des actions menées, le Comité d'Orientation RER se réunit deux fois par an.

Conformément au prescrit légal (Art.5 §3 ci-dessus), le comité d'orientation RER rend chaque année au conseil d'administration un rapport sur la mise en œuvre du plan quinquennal. Cela a été effectué pour les années 2020, 2021, 2022, 2023, et 2024.



2. Cadre et objectifs du projet RER²

2.1 Fondements du projet RER

Le projet de RER bruxellois émerge à la fin des années 1980 sous l'effet combiné de différents éléments.

Premièrement, Bruxelles connaît d'importants problèmes de congestion automobile et il est apparu indispensable, dès le début des années 1990, de mettre en place un projet général de mobilité qui favorise un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun.

Deuxièmement, une étude souligne, en décembre 1988, que la part de marché de la SNCB est relativement faible dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles alors qu'un important potentiel de voyageurs réside dans cette zone.

Troisièmement, dès 1989, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite coopérer avec l'État fédéral pour mettre en service un RER à Bruxelles.

Dans ce contexte, plusieurs initiatives et réflexions sont menées en vue de concevoir un projet de RER bruxellois qui vise un report modal de la voiture vers les transports en commun. Ces initiatives s'étalent sur l'ensemble de la décennie 1990 et posent les jalons du projet RER.



Le malentendu de la dénomination 'RER' à Bruxelles

Le terme de RER renvoie à l'exemple parisien. Or, le RER parisien présente une configuration différente du projet imaginé pour Bruxelles. En effet, le RER parisien s'assimile davantage à un métro express de longue distance, mis en place pour compenser un réseau ferroviaire parisien principalement organisé autour de gares terminus. En outre, le RER parisien dispose d'un site propre et est exclusivement utilisé par un matériel spécifique.

En Belgique, Bruxelles, et plus particulièrement la jonction nord-midi (JNM), constitue le nœud central du réseau ferroviaire belge. La traversée ferrée de Bruxelles préexiste au projet RER.

Empruntée quotidiennement par environ 1.250 trains, elle est traversée par un tiers des trains de voyageurs circulant dans le pays.

Dans ce contexte, le projet de RER bruxellois ne cherche pas à construire de nouvelles lignes en site propre, mais vise à renforcer la capacité du réseau existant pour améliorer l'offre de trains vers, dans et autour de Bruxelles. Ceci confère au projet bruxellois une configuration différente qui a des implications concrètes : pas de site propre, nécessité d'un matériel qui puisse utiliser les infrastructures existantes, obligation de composer avec les tracés, le trafic et les infrastructures existants. Par ailleurs, le projet de RER bruxellois ne se limite pas à l'offre ferroviaire, mais se conçoit comme un projet global de mobilité qui intègre l'offre de plusieurs sociétés de transport en commun sur des relations ferrées et routières.

2. Extraits du rapport de la Cour des comptes, chapitre 2, janvier 2017

2.2 Première étude complète du projet (Sofretu 1995)

Le 25 juin 1993, la Région de Bruxelles – Capitale prend l'initiative de créer un syndicat d'étude RER. Composé de représentants de la Société nationale d'investissement et des quatre sociétés de transport public, il est chargé d'examiner un nouveau système de transport intégré pour desservir toute la zone de 30 km autour de Bruxelles. La mission de ce syndicat d'études est de proposer un RER, en donnant priorité à l'infrastructure existante, en programmant les futurs investissements, en précisant le matériel roulant à acquérir, ainsi qu'en estimant les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le syndicat d'étude confie au bureau d'études Sofretu une mission de conception du RER. Le syndicat publie en 1995 les résultats de l'étude. Cette étude prévoit la réalisation du RER en 2010 (avec des étapes intermédiaires en 2000 et 2005). Un rapport de synthèse est publié par le président du syndicat en 1998 et complète la proposition initiale. Ce second rapport ramène la date de réalisation finale du RER à 2008.

L'étude Sofretu demandée par le syndicat d'étude RER propose les axes suivants :

- un réseau RER composé de sept relations ferroviaires, ainsi que de cinq relations de bus ;
- la construction du tunnel Schuman – Josaphat, la mise à trois voies des lignes 124 (Bruxelles – Nivelles) et 161 (Bruxelles – Ottignies), des investissements dans les gares et l'aménagement de sites propres pour les bus ;
- l'utilisation d'un matériel roulant performant (accélérations et décélérations fortes permettant d'accroître la vitesse commerciale) dont ne dispose pas la SNCB ;
- une fréquence pour le réseau ferré de quatre trains par heure pendant les heures de pointe et de deux trains en heures creuses ;
- l'offre envisagée dans la zone RER est une offre combinée de tous les transports en commun, gérée par les quatre sociétés de transport concernées, dans le cadre de leur mission respective.

Cette étude constitue une première proposition concrète de projet RER pour Bruxelles. Elle pose les jalons et fonde des choix qui ne seront pas démentis ultérieurement. Cette vision du RER s'organise autour :

- des lignes existantes (à ce stade, seul le tunnel Schuman – Josaphat représente un nouveau tronçon de ligne) ;
- de voies non exclusivement dédiées au RER ;
- d'une infrastructure au gabarit ferroviaire – il ne s'agit pas de voies de type Light Rail (métro léger, tram-train) ou VAL (véhicule automatique léger) ;
- d'une amélioration de l'offre ferroviaire omnibus (L) de et vers Bruxelles, à portée principalement suburbaine.

Le conseil d'administration de la SNCB reconnaît le caractère 'valable' de l'étude tout en signalant que « l'exécution intégrale du projet RER donnerait lieu à une saturation totale de la Jonction Nord-Midi. » [...]



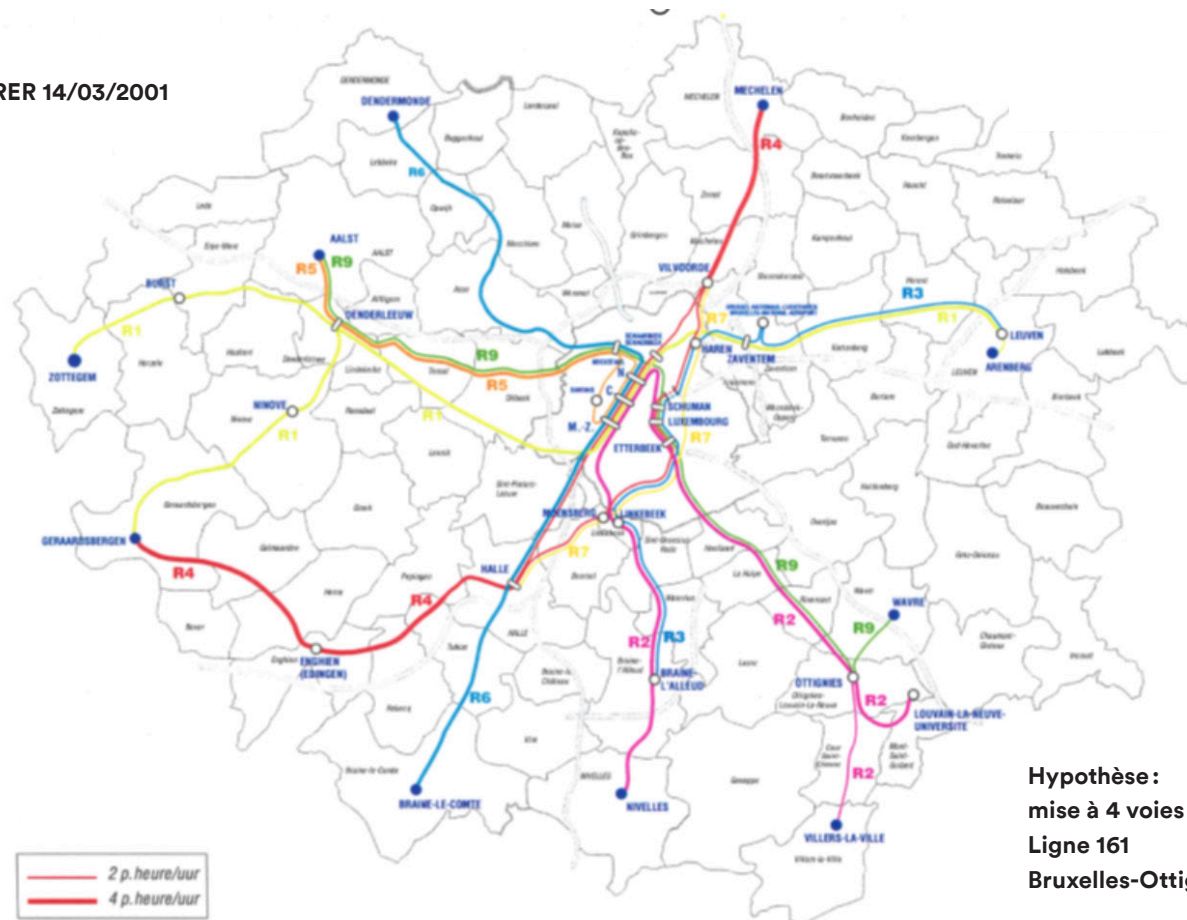
2.3 Adoption du projet RER

Trois grandes décisions initient, fondent et encadrent le projet de RER à Bruxelles :

- **La décision du 30 mars 1999** de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (CICI), composée du ministre fédéral et des trois ministres régionaux des Transports. Elle prend position en faveur d'un RER dans un territoire d'approximativement 30 km autour de Bruxelles et établit un certain nombre de choix quant aux infrastructures à construire pour réaliser le projet.
- **L'accord de coopération du 11 octobre 2001** relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB. Ce plan comprend un volet dédié au projet de RER dont le budget est estimé à 62,5 milliards de francs belges³.
- **La convention de 2003** est un accord-cadre qui prévoit que les autorités concernées alignent leur politique de mobilité dans et autour de Bruxelles et vise à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de vers, dans et autour de Bruxelles. Le 4 avril 2003, les représentants des gouvernements fédéral, flamand, wallon et bruxellois concluent une convention relative au RER. Cette convention est entrée en vigueur le 11 mars 2006 après que les parlements de chacune des entités signataires ont voté l'assentiment au texte. Elle définit les objectifs du RER, précise l'offre attendue et organise le dispositif de pilotage du projet.

3. Ce projet a été soumis au CA de la SNCB (Document CA 2001/113)

RER 14/03/2001



Hypothèse :
mise à 4 voies
Ligne 161
Bruxelles-Ottignies

La convention de 2003 :

- énonce les objectifs du RER et définit l'offre attendue ;
- organise la structure de pilotage du projet RER ;
- encadre et définit les domaines dans lesquels les mesures d'accompagnement doivent être implémentées ;
- prévoit la mise en œuvre d'une stratégie commune de commercialisation par les sociétés de transport en commun.

2.4 Objectifs et moyens initiaux du projet RER : Convention RER de 2003

Le RER est défini comme un projet global de mobilité qui consiste à développer une offre intégrée de transport en commun dans une zone comprise dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles (zone RER). L'offre globale dans la zone RER se compose des prestations des quatre sociétés de transport en commun, dans le cadre de leur mission respective sur des relations ferrées et routières. Le réseau RER est composé de liaisons radiales et transversales.

L'objectif général du RER, énoncé à l'article 3 de la convention de 2003, « est de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et d'augmenter leur part de marché dans la zone RER ». Cet objectif général se décline en trois axes :

- améliorer l'offre de transport en commun ;
- combiner les offres de transport en commun ;
- réaliser des mesures d'accompagnement.

Les textes encadrant le projet de RER prévoient différents moyens pour atteindre l'objectif d'amélioration de l'offre de train RER :

- la réalisation des infrastructures RER ;
- la mise à disposition du matériel roulant RER ;
- le financement du projet.

La convention de 2003 :

- **identifie douze relations ferroviaires radiales** comme offre ferroviaire RER de référence à atteindre en 2012. Ces relations sont conçues pour assurer la desserte des trois pôles suivants : la jonction nord-midi, le quartier des institutions européennes à l'est de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National. La convention détermine, pour ces relations, les amplitudes et fréquences minimales qui doivent être garanties.
- **prévoit que la mise en œuvre de deux relations transversales** soit étudiée et évaluée par l'étude prévue à l'article 13. En toute hypothèse, la convention précise que les caractéristiques de l'offre RER ne peuvent pas être inférieures à celles de l'offre ferroviaire existante au moment de l'entrée en vigueur de la convention, sauf dérogation temporaire motivée, notamment pour raison de travaux.
- **énonce en outre que l'offre RER doit être opérationnelle sur deux relations (l'axe Grammont – Malines et l'axe Braine-le-Comte –Termonde)** pour le 31 décembre 2005 et que l'offre RER soit entièrement opérationnelle au plus tard pour fin 2012.

Le PPI 2001-2012 de la SNCB identifie une liste de travaux nécessaires pour la réalisation du RER. Ces travaux inclus dans le 'scope RER' sont financés par le fonds RER. Les travaux 'hors scope RER' sont à charge de la dotation classique octroyée par l'État pour les investissements ferroviaires. Les travaux inclus dans le scope RER doivent permettre la réalisation du RER pour fin 2012.

[...]

Peu d'objectifs sont fixés en ce qui concerne le matériel roulant RER dans les textes encadrant l'adoption du projet RER. L'accord de coopération du 11 octobre 2001 stipule qu'une partie du matériel roulant destiné au RER doit être disponible en 2005 afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, de deux premières lignes du RER (art. 17). [...] En toute hypothèse, l'ensemble du matériel roulant devait être disponible pour la mise en œuvre complète du RER fin 2012.

[...]

Les objectifs initiaux prévus dans la convention de 2003 n'ont jamais été remis en question par les parties à la convention (ils ont même été explicitement réaffirmés lors de la décision du CEMM du 8 mai 2012). Ces objectifs et leur traduction concrète ont cependant été précisés et ont fait l'objet de nombreux rééchelonnements dans le temps. En outre, suite à l'étude Article 13 de 2009, des objectifs intermédiaires plus réalistes ont été fixés.

Art. 3.

La présente convention a pour objet la réalisation du RER, afin de garantir la mobilité de, vers, dans et autour de Bruxelles. L'objectif du RER est de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et d'augmenter leur part de marché dans la zone RER. Pour atteindre cet objectif, le projet consiste en particulier à :

- améliorer l'offre de transport en commun ;
- offrir à l'utilisateur un service intégré ;
- réaliser des mesures d'accompagnement.

Art. 4.

A cette fin, les parties s'engagent à :

- renforcer leur offre de transport en commun dans la zone RER, conformément aux dispositions des articles 13 à 24 ;
- mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes et moyens de déplacement, principalement non motorisés, qui soient attractifs par rapport à l'usage individuel de la voiture ;
- prendre les mesures et conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun du point de vue de l'utilisateur en ce compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie ;
- prendre les mesures nécessaires pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun et les transports non-motorisés ;
- mettre à disposition ou rendre accessible gratuitement aux autres parties, toute information utile pour la mise en œuvre, l'évaluation ou l'adaptation d'actions dans le cadre de la présente convention.

Art. 5.

Sans préjudice d'autres délimitations géographiques établies par les parties pour l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie, la zone RER s'établit dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles. Cette zone est l'aire géographique de base pour la stratégie de déploiement de l'offre RER. Les stipulations de la présente convention sont d'application à l'intérieur de cette zone. La zone est décrite en annexe 1. Le CEMM peut adapter la délimitation de la zone en fonction de l'évolution des conditions de mobilité.

Art. 6.

§1. « La coopération entre les parties est organisée sur trois niveaux :

1. la coordination générale entre les parties a lieu au sein du CEMM ;
2. la coordination stratégique et tactique entre les représentants des ministres fédéraux et régionaux et des administrations qui ont le transport public dans leurs attributions, ainsi que les représentants des sociétés de transport en commun, a lieu au sein du Comité de pilotage ;
3. la coordination opérationnelle est prise en charge par les sociétés de transport en commun au sein du Groupe Opérationnel.

§2. Le fonctionnement de la structure de coopération sera évalué annuellement par le CEMM ; la première évaluation aura lieu au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente convention.



2.5 Conseil des ministres des 20 et 21 mars 2004

Le conseil des ministres des 20 et 21 mars 2004 :

- **Réaffirme le respect intégral des investissements** en infrastructure RER tels que prévus dans l'accord de coopération.
- **Approuve un plan d'extension de l'offre RER** plus précis que les éléments contenus dans la convention de 2003. Vu l'impossibilité technique invoquée par la SNCB pour mettre en service l'offre RER sur l'axe Grammont-Malines (R4b) et Braine-le-Comte–Termonde (R6) pour le 31 décembre 2005, le conseil des ministres a adopté un nouveau phasage de l'offre en différentes étapes :
 - À partir de déc. 2003: amélioration qualitative de l'offre suburbaine à travers l'utilisation d'un matériel roulant rénové (offre City Rail).
 - À partir de déc. 2006: la SNCB mettra au point une offre totalement renouvelée pour les liaisons interurbaines et régionales. L'offre sera renforcée pour assurer une fréquence de deux trains RER

par heure sur six destinations. Ainsi, sur ces destinations, la fréquence RER prévue par la convention de 2003 devra être atteinte en heures creuses.

- À partir de déc. 2008: les nouvelles rames RER pourront progressivement entrer en service et remplacer les trains L et CR.
- L'offre RER complète devra être entièrement opérationnelle pour fin 2012.

- **Décide la prise en charge du déficit d'exploitation** hors matériel roulant pour l'offre ferroviaire RER.
- **Décide la couverture** – tant en capital qu'en intérêts – **de l'achat du matériel roulant** considéré comme nécessaire (en quantité et en qualité) à l'offre ferroviaire RER; demande à la SNCB de commander le plus vite possible le matériel roulant.

[...]

2.6 Première étude Article 13 de la Convention RER, réalisée en 2008-2009

Cette étude réalisée en 2008-2009 par un consortium de bureaux d'études, a fourni une analyse approfondie de la demande à l'horizon 2015, aux parts de marché des différents modes de transport, ainsi que l'évaluation de plusieurs schémas de desserte.

Les caractéristiques les plus importantes du programme défini au terme de cette étude sont les suivantes :

- 10 lignes RER, 142 gares desservies ;
- Toutes les gares situées sur des lignes radiales sont desservies à la fréquence de 4 trains par heure, à l'exception de deux trajets (Dendermonde-Jette et Zottegem-Denderleeuw) sur lesquels ceci est physiquement impossible en 2015 sans perturber les services IC/IR parce que ces liaisons ne comportent que deux voies ;
- Perspective de fréquentation du RER Intermédiaire 2015: 80.000 voyageurs (jour ouvrable 7h-9h)
- Perspective de fréquentation de l'ensemble des transports publics dans la Zone RER: 587.000 voyageurs (jour ouvrable 7h-9h) ;
- Perspective de la proportion des déplacements effectués en transport public (4 opérateurs) dans la Zone RER: 35,1% (jour ouvrable 7h-9h) ;
- Perspective de part de marché de la voiture dans la Zone RER: 50,8 % (j.o. 7h-9h).

Les consultants ont constaté qu'il était techniquement impossible de mettre en œuvre en 2015 l'offre prévue par la convention de 2003. Il apparaît que « la capacité du réseau ferroviaire qui sera effectivement disponible en 2015 n'est pas suffisante pour en satisfaire les exigences. C'est surtout le manque de capacité de l'axe nord-sud qui est en question. »

Extrait du rapport de la Cour des comptes, 01/2017

Dans ce contexte, ils proposent un scénario intermédiaire – dénommé 'offre RER intermédiaire 2015' – qui permet de répondre au mieux (mais pas complètement) aux objectifs de la convention de 2003 compte tenu des contraintes liées à la capacité du réseau et de la réalisation des infrastructures déjà prévues. Ce scénario doit se réaliser par phases successives en fonction de l'avancée des travaux pour être entièrement mis en œuvre en 2019.

Au-delà de l'offre RER intermédiaire 2015, l'étude trace également des perspectives à l'horizon 2020 et 2030. Ces deux autres scénarios sont cependant analysés de manière nettement moins complète et précise. Ils constituent davantage des visions à moyen et long terme que des propositions de programme d'exploitation précis du RER. Le programme 2020 atteint les objectifs énoncés dans la convention de 2003 et assure également la desserte d'un grand nombre de gares supplémentaires. Selon les consultants, la mise en œuvre de ce programme d'exploitation est possible au cours de la période 2020-25, à condition que des travaux d'infrastructure supplémentaires aux travaux déjà prévus soient effectués en temps opportun, que le matériel roulant soit disponible et que le financement des coûts d'exploitation soit assuré. Le scénario RER 2030 va au-delà des objectifs fixés dans la convention de 2003 et esquisse les possibilités de développements ultérieurs.

L'étude Article 13 ne fera l'objet d'une décision politique qu'en mai 2012, soit près de trois ans après sa publication. Le 8 mai 2012, lors de la réunion des quatre ministres fédéral et régionaux de la Mobilité, le CEMM (comité exécutif des ministres de la Mobilité) :

- Réaffirme les objectifs de la convention de 2003.
- Insiste pour que l'offre RER complète basée sur le scénario 2020 soit réalisée le plus rapidement possible et intégrée dans le plan d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB.
- Demande que le groupe opérationnel (organe présidé par la SNCB et prévu par la convention de 2003 – voir chapitre 3) élabore, pour juin 2012, un programme pluriannuel coordonné, intégré et détaillé. Ce programme doit se baser sur la vision 2020 et sur les principes et objectifs de la convention de 2003. En outre, il doit viser la réalisation, au plus tard en 2018, de l'offre RER intermédiaire 2015 présenté dans l'étude.
- Charge le comité de pilotage d'assurer le suivi de ses décisions.

En réponse, le groupe opérationnel propose en décembre 2012 une nouvelle configuration de déploiement du projet RER qui s'écarte des exigences formulées par le CEMM. Elle comprend les points suivants :

- La réalisation de l'offre RER intermédiaire 2015, fixée au plus tard pour 2018 par le CEMM, ne pourra être (quasi) atteinte qu'en décembre 2022 en conséquence des retards annoncés dans la réalisation des travaux d'infrastructure (la mise en service effective des lignes 124 et 161 était prévue pour 2022 par Infrabel).
- Le scénario 2020 (permettant d'atteindre les objectifs de la convention de 2003) ne peut pas, selon la note, être entièrement réalisé pour 2025. En effet, il implique la réalisation d'importants travaux d'infrastructure supplémentaires qui ne sont pas prévus dans le PPI 2013-2025. [...]

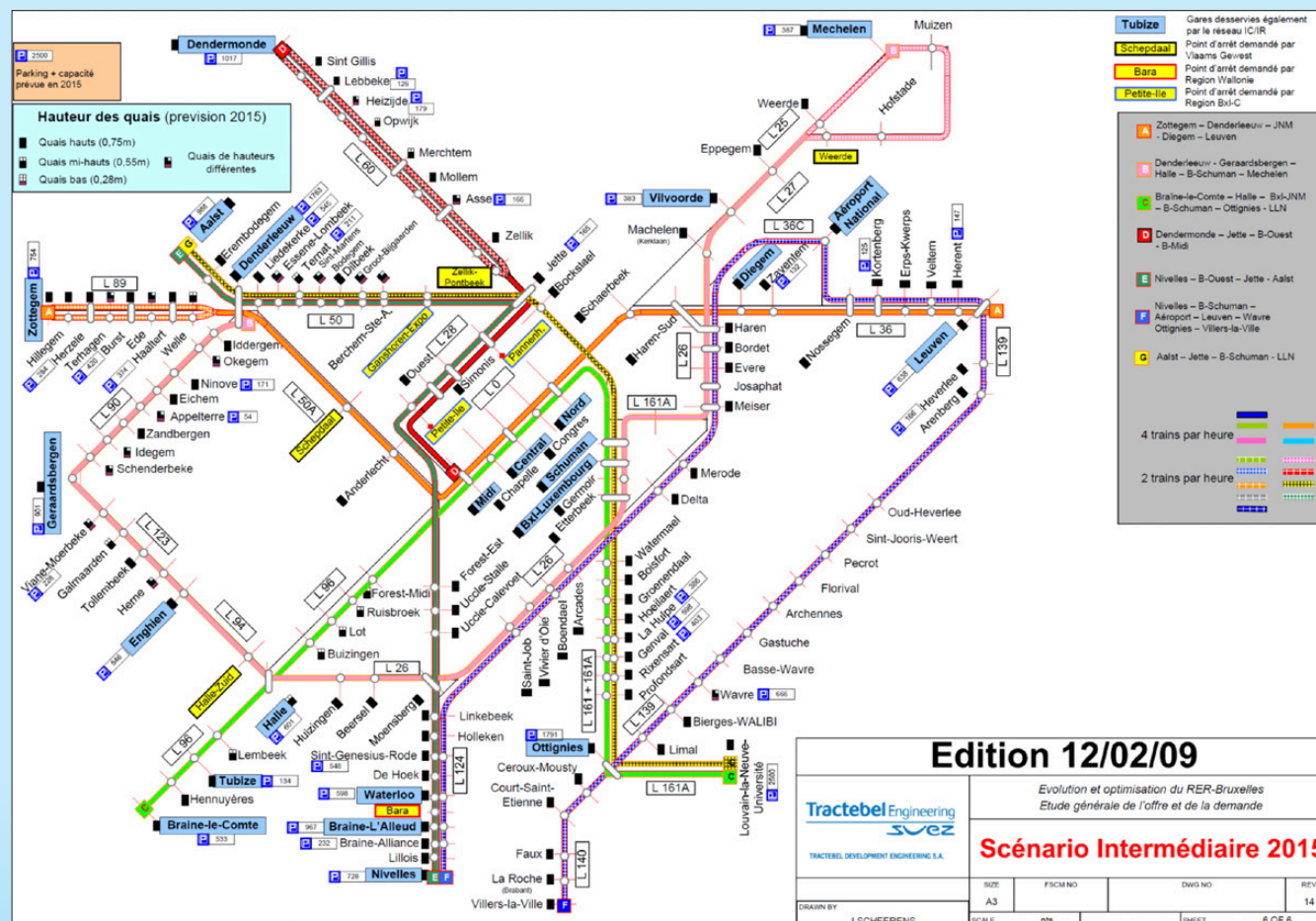
La proposition du groupe opérationnel a toutefois été reprise dans le PPI 2013-2025, en repoussant encore la réalisation de l'offre RER intermédiaire 2015 de deux ans (soit à 2025) et en abandonnant la réalisation de la vision 2020.

Le PPI 2013-2025 prévoit ainsi de (quasi) atteindre l'offre RER intermédiaire 2015 de l'étude Article 13 en 2025 (au lieu de 2018 comme demandé par le CEMM et de 2022 comme dans la proposition initiale du groupe opérationnel).

En outre, le PPI 2013-2025 ne prévoit pas de réaliser la vision 2020 qui implique l'exécution de travaux supplémentaires que les limites du budget ne permettent pas d'envisager.

En juillet 2015, la vision stratégique pour le rail développée par la ministre de la Mobilité a suspendu l'application du PPI 2013-2025. Un nouveau PPI est depuis lors en négociation. Lors de sa réunion du 10 juin 2016, le CEMM a pris connaissance de l'état des lieux et de l'avancement des travaux du RER tels que présentés par la ministre de la Mobilité, ainsi que de la nouvelle proposition de planification pour le projet.

Cette proposition entend poursuivre la réalisation des travaux RER prévus, selon une méthode pragmatique d'extension de capacité (travaux par tronçon) en vue, sur la base d'une optimisation de l'utilisation des infrastructures déjà construites et des moyens budgétaires disponibles, d'obtenir le plus rapidement possible une amélioration significative de l'offre. [...]





Depuis 2012, la SNCB s'efforce de mettre en œuvre une offre RER tendant vers le schéma 'intermédiaire 2015' retenu en l'adaptant aux capacités ferroviaires disponibles.

L'offre suburbaine intégrée dans les plans de transport successifs de la SNCB en est le résultat.

La SNCB a réagi officiellement en 2009 vers le Comité de Pilotage RER pour émettre certaines objections sur ce scénario intermédiaire (détournement vers Bruxelles Ouest, ralentissement des IC).

Chapitre III Analyse de la demande et organisation de l'offre

Art. 13. Une étude est entamée à l'initiative du Comité de pilotage au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente convention est remise dans les 18 mois après cette date. Elle est actualisée au moins tous les 5 ans. Elle porte sur les besoins de déplacement analysés sur base de critères objectifs et sur les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt. Elle prend en considération entre autres l'élasticité de la demande aux prix.

Les délais précédents peuvent être modifiés pour être en concordance avec la périodicité des plans SNCB.

Cette étude permettra entre autres d'adapter et de faire évoluer l'offre de référence ferroviaire, définie dans la présente convention (Annexe II). Cette étude prendra en considération, outre les conditions exprimées à l'article 18, au moins les objectifs suivants:

- l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National par des liaisons directes entre l'aéroport et la jonction Nord-Midi, et entre l'aéroport et le quartier européen ;
 - la desserte d'autres pôles d'attraction dans les trois Régions, dont la gare de l'Ouest à Bruxelles ;
 - la desserte des pôles économiques de l'anneau périphérique par des relations transversales, dont Zottegem - Aalst et Dendermonde - Mechelen - Leuven - Ottignies - Nivelles ;
 - la complémentarité entre l'offre suburbaine sur les lignes ferroviaires radiales et les autres offres ferroviaires, notamment les trains à plus longue distance. L'offre RER ferroviaire ne pourra pas porter préjudice à l'offre IC11R et à l'offre « grande vitesse » mises en œuvre par la SNCB, ni à leur développement, entre autres en ce qui concerne la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National à partir des principales villes du pays ;
 - la complémentarité entre l'offre ferroviaire et l'offre bus, tram et métro, tenant compte d'une façon optimale des points d'arrêts repris dans le 'Plan Régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale', le 'Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen' de la Région Flamande et le 'Schéma de Développement de l'Espace Régional' de la Région Wallonne ;
 - la fluidité maximale pour les relations par bus et par tram ;
 - la suppression des goulets d'étranglement ferroviaires.
- Sur base de l'étude de la demande, un plan d'affaire comportant offre et aspects financiers, dont coûts d'exploitation, est établi par la SNCB, les sociétés régionales de transport en commun fournissant à cette dernière, pour l'élaboration du plan, les éléments concernant l'apport de clientèle, actuelle et prévue, vers les gares RER. Le Comité de Pilotage assurera une coordination pour optimiser les moyens financiers et l'offre.



2.7 Deuxième étude prévue par l'Article 13 de la Convention RER

En 2021, le Comité de Pilotage RER, a demandé que soit réalisée une nouvelle étude de mobilité prévue par l'article 13 de la Convention de 2003. Pour mémoire, une première étude avait été réalisée en 2008-2009. La nouvelle étude Art.13 a été cette fois financée conjointement par les 4 PTO, et confiée au consortium de consultants STRATEC-SMA-Tractebel. Le marché de consultance a été passé par la SNCB pour le compte des quatre opérateurs, en juillet 2022. Elle s'est terminée en décembre 2023.

L'objectif fondamental de l'étude était d'identifier les conditions d'un report modal substantiel de la voiture vers le transport public, dans tous les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie, ainsi qu'à l'intérieur de l'anneau périphérique et à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette étude avait pour but de répondre aux interrogations du Comité de Pilotage RER quant aux évolutions récentes de la mobilité – comportements et volume de la demande - ainsi qu'à la nécessaire complémentarité des quatre opérateurs de transport

public dans la zone RER. L'horizon d'étude était volontairement rapproché (2025) pour déboucher sur des propositions de mesures dans le champ d'action des Opérateurs.

L'étude a considérablement précisé et actualisé les connaissances qualitatives et quantitatives sur la demande de mobilité, pour les différents motifs de déplacements. En ce qui concerne l'offre suburbaine, l'étude a principalement débouché sur des recommandations pour la mise en œuvre d'un volet routier ou RER Bus complémentaire de l'offre ferroviaire.



Partie 2 - Demande de déplacements

1. Résultats de l'étude prévue par l'article 13 de la Convention RER de 2003

En 2021, le Comité de Pilotage RER, a demandé que soit réalisée une nouvelle étude de mobilité prévue par l'article 13 de la Convention de 2003. Pour mémoire, une première étude avait été réalisée en 2008-2009. La nouvelle étude Art.13 a été cette fois financée conjointement par les 4 PTO, et confiée au consortium de consultants STRATEC-SMA-Tractebel. Le marché de consultance a été passé par la SNCB pour le compte des quatre opérateurs, en juillet 2022. Elle s'est terminée en décembre 2023.

Chapitre III Analyse de la demande et organisation de l'offre

Section première Analyse de la demande et plan d'action

Art. 13.

Une étude est entamée à l'initiative du Comité de pilotage au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente convention est remise dans les 18 mois après cette date. Elle est actualisée au moins tous les 5 ans. Elle porte sur les besoins de déplacement analysés sur base de critères objectifs et sur les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt. Elle prend en considération entre autres l'élasticité de la demande aux prix.

Les délais précédents peuvent être modifiés pour être en concordance avec la périodicité des plans SNCB.

Cette étude permettra entre autres d'adapter et de faire évoluer l'offre de référence ferroviaire, définie dans la présente convention (Annexe II).

[...]

L'objectif fondamental de l'étude était d'identifier les conditions d'un report modal substantiel de la voiture vers le transport public, dans tous les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie, ainsi qu'à l'intérieur de l'anneau périphérique et à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude avait pour but de répondre aux interrogations du Comité de Pilotage RER quant aux évolutions récentes de la mobilité – comportements et volume de la demande - ainsi qu'à la nécessaire complémentarité des quatre opérateurs de transport public dans la zone RER. L'horizon d'étude était volontairement rapproché (2025) pour déboucher sur des propositions de mesures dans le champ d'action des Opérateurs.

L'étude a considérablement précisé et actualisé les connaissances qualitatives et quantitatives sur la demande de mobilité, pour les différents motifs de déplacements.



1.1 Quantification et localisation de la demande de déplacements

**Source : Etude RER Art.13
Stratec-SMA-Tractebel, 2023**

Dans la zone RER, les déplacements effectués à l'intérieur de la couronne RER sans lien avec la Région de Bruxelles-Capitale sont aussi nombreux que les déplacements au sein de celles-ci mais la part de marché du transport public est radicalement plus faible pour les déplacements de périphérie. La mobilité ne se résume donc pas aux seuls flux dirigés vers la RBC. Dans la périphérie, des flux importants sont générés par des pôles attractifs majeurs et/ou secondaires situés hors des frontières administratives de la RBC (Leuven, Ottignies-LLN, ...) mais bien situés dans la zone RER.

Au total dans la zone RER, la part de marché des transports publics est de 31%, ce qui laisse une marge de progression importante au développement du transport public.

Depuis la crise sanitaire de 2020, peu de changements ont été enregistrés dans la répartition modale mais une diminution des déplacements réguliers est manifeste certains jours de la semaine, c'est l'impact du télétravail. Par contre, tous motifs de déplacement confondus, les habitudes d'utilisation des modes de transport n'ont pas beaucoup évolué entre 2019 et 2023. Sur cette période, on a toutefois constaté le développement important de services de mobilité privés (trottinettes et vélos partagés...).

La cartographie réalisée dans l'étude (lieux et volumes d'émissions et d'attractions des déplacements) a mis en évidence les principales lignes de désir de la demande et a localisé les zones à enjeux pour le renforcement de

liaisons de transport public en bus, tant radiales que de rocade, en complémentarité avec l'offre ferroviaire. L'établissement des zones de chalandise des gares, pour un accès en maximum 20 minutes, a montré que si 20 % de la population y ont accès à pied, 98 % y ont potentiellement accès en voiture. Il est également très intéressant de constater que 85 % des habitants de la zone RER ont accès à vélo à une gare en max 20 minutes alors qu'il faut en moyenne 15 minutes de plus en bus pour obtenir la même accessibilité.

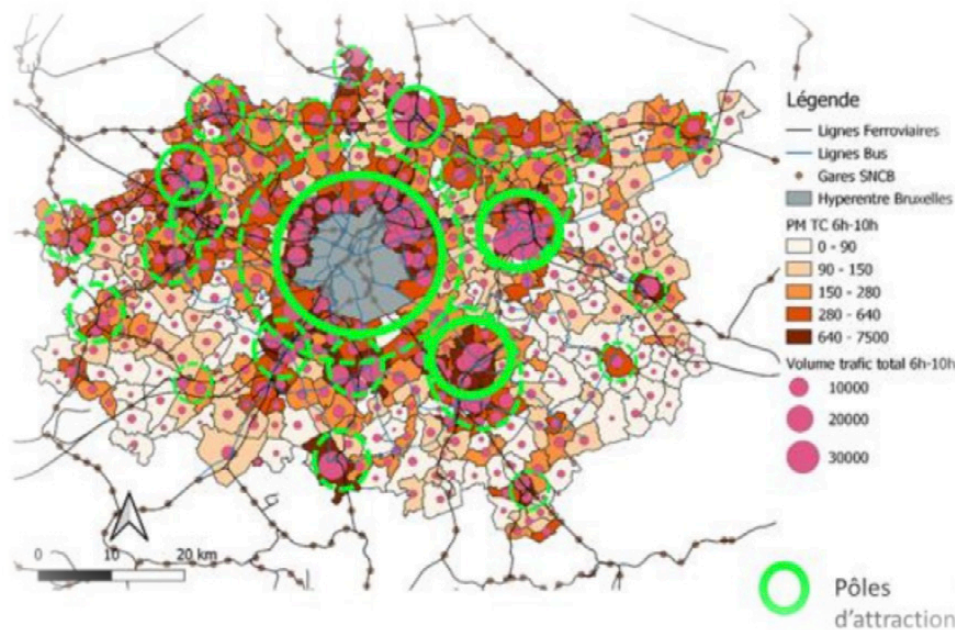
Ce travail a aussi permis d'identifier les lacunes qui subsistent dans la couverture ferroviaire de la zone RER. L'offre ferroviaire ne satisfait pas, par elle-même, la totalité de la demande de transport suburbain dans la zone RER, c'est pour cette raison que la Convention de 2003 prévoit la complémentarité d'un réseau de RER bus dont les lignes structurantes ont été mises en évidence par les consultants.

Ces dernières années, plusieurs phénomènes ont induit des évolutions des comportements de mobilité marquées et rapides : l'extension d'une prise de conscience des enjeux environnementaux accompagnée de politiques de mobilité volontaristes, des innovations technologiques en matière de transport, le développement du télétravail dans un contexte international marqué par les crises sanitaires et leurs répercussions économiques et sociales. Le Bureau fédéral du Plan prévoit une croissance des déplacements totaux en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale de l'ordre de 0, 6 %/ an d'ici 2030 (+3 % entre 2019 et 2025).

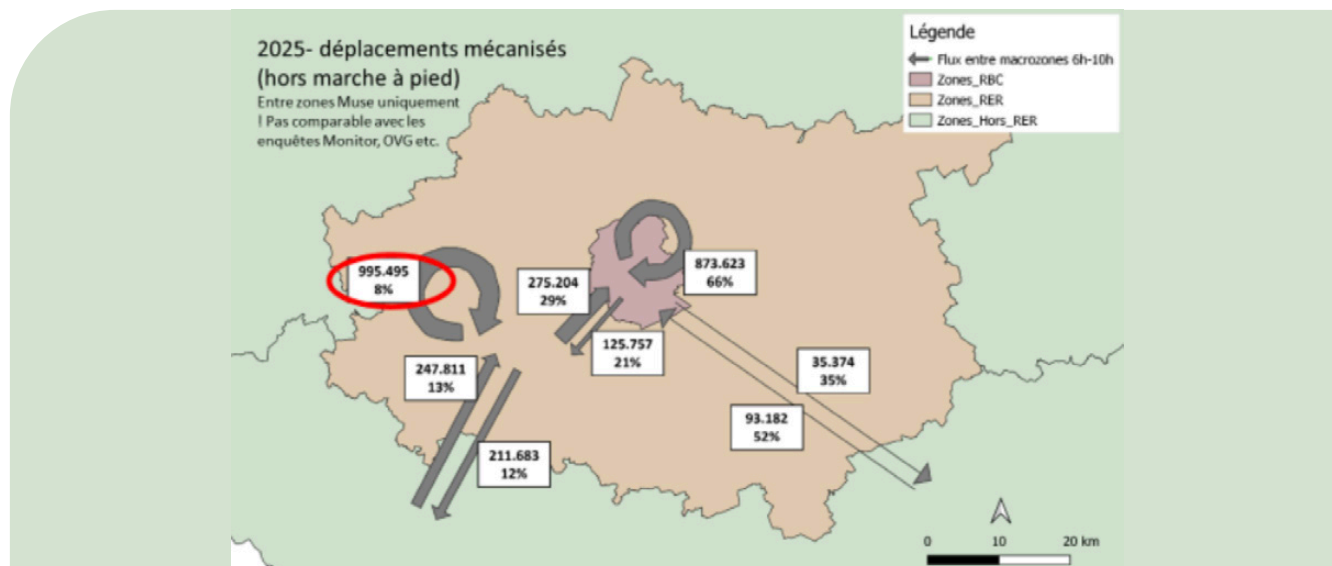
La période de forte décroissance lors de la crise sanitaire a été suivie par une période de rattrapage de forte croissance qui va mener d'ici 2025 à une croissance modérée des déplacements totaux par rapport à 2019.

La répartition spatiale à l'échelle de la zone RER montre des volumes de déplacements totaux importants de et vers la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie proche mais les mouvements liés à des pôles d'attraction périphériques sont également très importants (il y a autant de déplacements au sein de l'anneau RER qu'au sein de la RBC).

Densité en volume des déplacements par zone de destination tous modes - Jour moyen 6h-10h



L'impact de l'augmentation du télétravail en Belgique se traduit par une diminution des déplacements domicile-travail entre 2019 et 2025, modulée en fonction de la distance et de la destination (niveau de congestion) du déplacement, une diminution des déplacements pour raison professionnelle et un remplacement des déplacements pour motif domicile-travail par des déplacements pour d'autres motifs, en prenant en compte une redistribution spatiale, modale et temporelle des déplacements (report vers les heures creuses, réduction des distances de déplacement, report vers les modes de transport individuel). On observe également une modulation accentuée des déplacements domicile travail sur la semaine avec une hyperpointe renforcée le mardi et jeudi. La prise en compte de ces nouvelles hyperpointes atténue fortement les impacts du télétravail lorsqu'il s'agit de réfléchir au dimensionnement des infrastructures.



Volumes totaux et parts modales TC entre macrozones - Jour moyen 6h-10h

Source : matrices 2025

Les opérateurs de transport publics observent dès lors sur ces hyperpointes de la semaine un rattrapage de la fréquentation de leur réseau depuis la pandémie. Nous prévoyons qu'à l'horizon 2025 de cette étude, le rattrapage sera effectif (retour à la fréquentation de l'année 2019 ou légère augmentation). Cette logique de rattrapage avec légère augmentation se profile également pour le trafic automobile à l'horizon 2025. A l'échelle de la zone RER, la part modale des transports public est de 31% en moyenne mais cela cache des disparités importantes. La part modale de la navette entrante vers la RBC est dans cette moyenne mais la part modale des TC est deux fois plus élevée à Bruxelles (déplacements internes) et trois fois moindre dans l'anneau RER. Le potentiel de report modal est donc indéniable et davantage encore hors de Bruxelles.

Même si leur usage reste encore marginal, il faut noter le développement important des offres de services de mobilité avec l'apparition de nombreux nouveaux acteurs. Ces derniers développent un écosystème mobilité/économie qui a pris suffisamment d'ampleur pour être partie prenante de la stratégie de mise en place d'un RER performant.

Les axes RER ferroviaires sont bien localisés sur les couloirs les plus émetteurs de déplacements mais également récepteurs. Ce qui apparaît assez nettement, c'est la présence des poches de demande hors des corridors des axes ferroviaires. Leur desserte pourrait être pertinente par un RER bus soit directement en relation avec Bruxelles soit en rabattement sur une ligne RER bus radiale.



Dans les zones non desservies par les axes ferroviaires, les émetteurs et attracteurs de déplacements sont rassemblés autour de pôles urbains secondaires et des axes structurants routiers qui sont par ailleurs déjà largement desservis actuellement par des bus du TEC et de De Lijn. Ces pôles attracteurs possèdent leur propre fonctionnement indépendamment de Bruxelles, ce qui justifie une desserte RER adaptée. L'enjeu du last mile y est particulièrement important au vu de l'ampleur de leur attractivité. Les pôles attracteurs majeurs sont Leuven, Ottignies-Louvain-La-Neuve, Aalst et Mechelen. Viennent ensuite Braine-L'Alleud/

Waterloo, Nivelles, Hal, Geraardsbergen, Ninove, Zottegem, Denderleeuw, Dendermonde. Et enfin des pôles moins attracteurs ou en périphérie de la zone RER : Gembloux, Willebroek, Londerzeel, Haacht, Kampenhout/Ruisbeek, Aarschot, Diest, Tienen, Jodoigne.

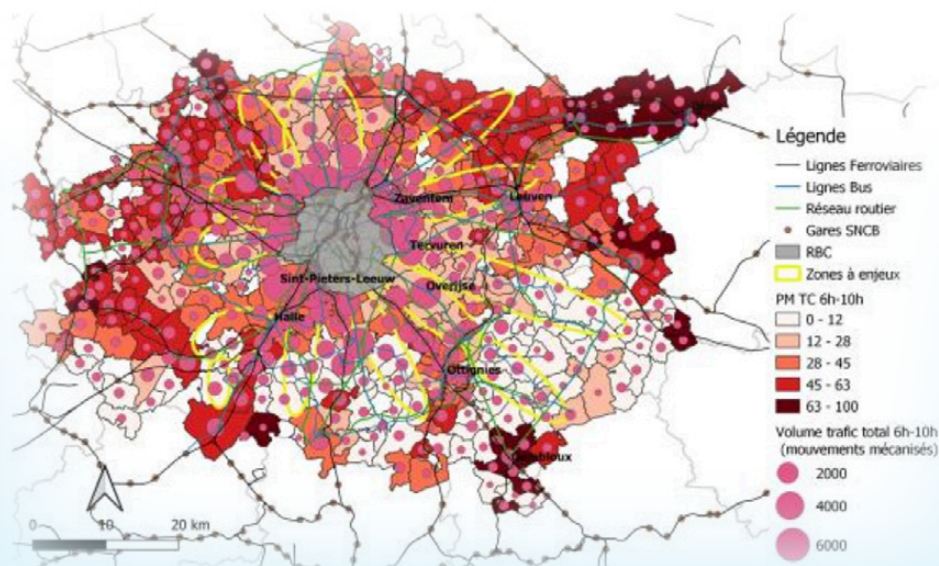
La zone d'attraction de Bruxelles s'étend toujours bien au-delà des limites régionales. Cette zone de proche périphérie de la RBC nécessite un traitement particulier de type urbain (extension du réseau TC urbain). Les outils développés pour cette étude ont été appliqués à l'exploration

de ces poches de demande :

- détermination des zones de chalandise et des corridors de demande
- des lignes de désir des usagers (chemins empruntés par la demande sous la contrainte minimale d'une vitesse constante par infrastructure)
- prise en considération de l'offre existante et projetée
- modélisation des comportements.

Cette approche a permis d'identifier et caractériser des corridors susceptibles d'intégrer une offre RER fer/bus/tram.

**Part modale TC depuis les zones RER (origine) vers l'hypercentre de Bruxelles (destination)
avec zones à enjeux - Jour moyen 6h-10h - Mouvements mécanisés 2025**



1.2 Etude et modélisation des comportements de mobilité

Source : Etude RER Art.13
Stratec-SMA-Tractebel, 2023

L'étude RER Art.13 comportait aussi un volet économétrique. Ce volet est basé sur une enquête de 'préférences déclarées' ('stated preferences') et sur la modélisation des comportements de mobilité (modèles de choix discrets).

Cette modélisation a établi une Valeur du Temps (VdT) très faible des automobilistes (2,4€/h) et nettement plus élevée pour les usagers des transports publics (6,5€/h). L'écart entre ces valeurs montre la très forte résistance au report modal des automobilistes. Pouvoir se passer d'une voiture reste un enjeu majeur dans la zone RER, alors que la voiture présente un niveau de confort et de flexibilité élevé.

Concernant l'usage du vélo, la modélisation montre une forte pénibilité ressentie pour les personnes de 45 ans et plus (de 16 à 29 minutes de pénalité selon les motifs de déplacement), mais montre également une réduction de moitié de cette pénibilité dans le cas d'un vélo électrique. Pour 29 % des personnes interrogées, la présence de parkings vélo sécurisés en gare serait une incitation à utiliser le train, dont 8 % pour qui cette présence serait sûrement décisive dans leur choix. Le vélo apparaît comme le moyen de transport qui présente le plus grand potentiel pour étendre la zone d'attractivité des transports publics structurants à des coûts limités.

L'enquête a par ailleurs montré que l'élargissement de l'amplitude de circulation le soir en semaine et le week-end impacte favorablement l'usage des transports publics pour 43 à 52 % des répondants.

L'analyse a conduit au constat interpellant d'une élasticité faible du report modal à l'amélioration de l'offre de transport public (durées de trajet, fréquences, ...). Cela s'explique par la densité déjà élevée des réseaux existants et par la résistance forte des automobilistes qui n'ont pas encore fait le pas vers une mobilité alternative. En particulier, augmenter le coût d'usage de la voiture s'avère beaucoup plus efficace (2.5 fois plus) que diminuer ceux des transports publics. Il est très difficile d'obtenir un report modal substantiel de la voiture individuelle en jouant sur l'offre et le prix des transports publics. Le vélo en revanche présente une bonne élasticité du report modal à l'amélioration de sa qualité de service. Pour donner du sens à l'amélioration de l'offre de transport, il est apparu nécessaire, dans une approche davantage systémique, d'élargir la réflexion à l'ensemble des leviers influençant le report modal.

Les quatre opérateurs proposent à leurs clients une offre de transport selon une extension géographique et une amplitude temporelle qui leur sont propres. La mise en parallèle des plans de transport et des horaires de circulation des quatre opérateurs montre une offre de transports en commun étendue, même en dehors des zones urbaines denses, mais difficile à appréhender dans sa globalité. De plus, les fréquences et surtout les amplitudes de service

entre opérateurs ne sont pas toujours alignées. Le développement historique de l'offre routière a mené à un réseau cherchant parfois à couvrir davantage la demande captive (écoliers notamment) que d'attirer une nouvelle demande générée par un report modal. Des marges d'amélioration existent pour optimiser la clarté et la qualité actuelle de l'offre, mais cela nécessite d'agir sur de nombreux leviers : complémentarité, accessibilité, amplitude de service, temps de trajet, fréquences, ... Sur la base des enseignements la modélisation des comportements, il semble utile aussi de favoriser davantage le développement des services de mobilité individuelle pour les fonctions de rabattement, particulièrement le vélo.



2. Evolution des ventes dans la zone S de Bruxelles

Avant la crise sanitaire, la tendance positive du marché – dans laquelle s'étaient inscrites les actions de la SNCB - avait été confirmée par les résultats des ventes dans la zone S de Bruxelles. En effet, depuis le lancement de l'offre S en automne 2015, la croissance de la fréquentation a été au rendez-vous et s'était établie à plus de 4.5 % par an. Durant l'année 2019, on avait observé un total de 65.4 millions de passagers dans la zone suburbaine de Bruxelles.

Ensuite, la crise sanitaire et la généralisation du télétravail ont entraîné une forte chute des ventes de titres de transport en 2020 et 2021, tant pour la zone S de Bruxelles que pour tout le territoire national. Cela a été le cas également pour les trois autres opérateurs de transport public.

En 2022, le marché des déplacements s'est progressivement rétabli.

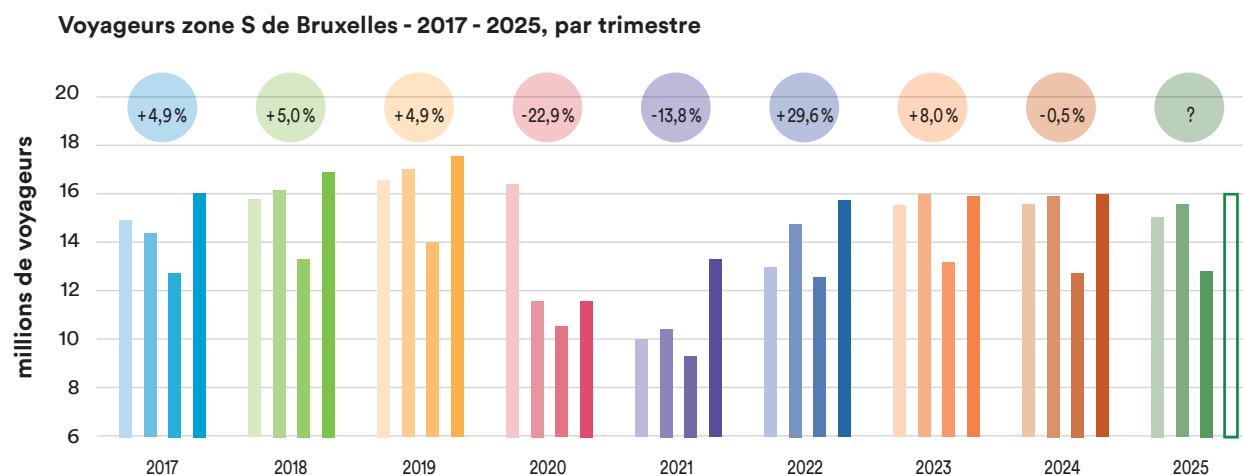
Le volume annuel des ventes a atteint 60.8 millions de voyageurs en 2023 dans la zone S de Bruxelles (tous types de trains confondus) avec une croissance de 8.0 % par rapport à 2022. Mais il n'a pas retrouvé son niveau de 2019 et a stagné en 2024, en restant inférieur de 7 % à celui-ci.

A titre de comparaison, le volume de voyageurs sur le réseau de la STIB était de 428 millions en 2019 et de 402 millions en 2024, soit encore de 6 % inférieur au niveau d'avant la crise sanitaire.

L'évolution des ventes dans la zone RER est à comparer à celle réalisée au niveau national où la croissance s'observe principalement chez les voyageurs occasionnels. C'est principalement dans cette dernière catégorie, et donc aussi pour les déplacements de loisirs, que le train continue de gagner en popularité. Les jours de semaine, la SNCB comptabilise 10 % de passagers en moins pendant les heures de pointe du matin et du soir, et, en revanche, 10 % de voyageurs en plus pendant les heures creuses. Chez les voyageurs occasionnels, les déplacements en train pour les loisirs gagnent en popularité depuis un certain temps, en particulier pendant les week-ends et les vacances scolaires.

En 2025, la tendance est la stagnation dans la zone S de Bruxelles. Les tickets diminuent dans les premiers mois, mais cela est lié aux grèves. Ensuite, on observe de nouveau une hausse, et en cumul jusqu'en septembre, on constate également une légère augmentation :

- Les abonnements domicile-école augmentent.
- Les abonnements domicile-travail diminuent en nombre de voyageurs. Mais cela est lié au passage des abonnements à temps plein vers des formules « flex ».
- L'apparente stagnation des ventes sera à confirmer début 2026 avec la consolidation de l'année 2025 complète.



Source: B-FI, ventes de titres dans les gares de la zone S, trafic à l'intérieur de la zone S, tous trains confondus.



Partie 3 - Offre suburbaine

1. Convention RER de 2003

La zone RER est définie précisément par l'annexe I de la Convention RER du 4 avril 2003 (loi fédérale d'assentiment du 30/12/2005) comme un ensemble de 126 communes (liste et carte). Cette zone est centrée sur Bruxelles avec un rayon très approximatif de 30km. Elle représente grosso modo son hinterland socio-économique, de manière analogue

à ce qui existe pour les autres réseaux suburbains existant en Europe, mais elle a aussi fait l'objet à l'époque d'un compromis politique. La totalité des gares SNCB et des points d'arrêts de transport en commun (STIB, TEC et DE Lijn) situés dans ces communes font donc officiellement partie de la zone RER.

La zone S de Bruxelles a été définie en 2016 par la SNCB, lors du lancement commercial du réseau de trains suburbains. Elle regroupe les gares desservies par des trains S (mais aussi le cas échéant par des IC, L et P) dans une zone moins étendue que la zone RER officielle. Cette zone S, qui comprend

144 gares, répond de manière plus pragmatique et opérationnelle aux impératifs de l'exploitation commerciale par la SNCB : organisation des terminus des relations, niveau de qualité de service offerte pour le client, A terme, en fonction des moyens disponibles et de la pertinence commerciale, la zone S pourrait tendre vers la totalité de la zone RER, avec l'ajout potentiel de 25 gares supplémentaires (donc jusqu'à $144+25=169$ gares).

L'offre ferroviaire RER à atteindre est spécifiée dans la Convention RER de 2003 (Art.16 à 20, et Annexe III), voir page suivante.

Sous-section 2 L'offre RER

Art. 16.

L'offre de transport globale dans la zone RER est composée:

- des relations radiales et transversales, ferroviaires ou routières, rapides (RER);
- des relations de rabattement vers une gare ou un point d'arrêt RER;
- des autres relations nécessaires pour structurer l'offre RER.

Art. 17.

L'offre RER se compose des prestations des sociétés de transport en commun dans le cadre de leur mission, sur les relations ferrées et routières définies conformément à l'article 16 et selon les caractéristiques d'amplitude, de fréquence et de vitesse commerciale définies conformément à la présente sous-section.

Art. 18.

L'offre qui reprend les relations radiales et transversales est conçue pour assurer la desserte des trois pôles suivants: la jonction Nord-Midi, le quartier des institutions européennes à l'est de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National. Toute relation radiale RER dessert de manière privilégiée au moins un de ces trois pôles. Les deux autres pôles sont accessibles à partir de toute relation radiale RER moyennant au maximum une correspondance.

Art. 19.

§1^{er}. L'offre RER garantit les conditions d'amplitude, de fréquence et de vitesse commerciale propres à rencontrer l'objectif énoncé à l'article 3. A cette fin, les caractéristiques de référence de l'amplitude et de la fréquence de l'offre RER ferroviaire radiale sont présentées en annexe III. L'étude dont question à l'article 13 apportera les éléments utiles pour l'aménagement par la SNCB, le cas échéant, des caractéristiques de référence.

§2. Pour toute relation, les caractéristiques de l'offre RER énoncées au paragraphe 1^{er} ne peuvent être inférieures à celles de l'offre ferroviaire existante au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention, sauf dérogation temporaire motivée, notamment pour raison de travaux.

Art. 20.

Sans préjudice de normes plus contraignantes, l'offre RER tend à respecter les normes de qualité les plus récentes relatives au transport public de personnes, prescrites par les instances belges et internationales compétentes.

Annexe III. - Amplitudes et fréquences de l'offre ferroviaire. Application de l'article 19.

Ci-dessous est établie une vision volontariste, qui pourra être modulée en fonction des résultats de l'étude citée à l'article 13 et de l'ensemble des analyses produites par la SNCB, en vue de rencontrer les objectifs de transfert de mobilité et selon une allocation optimale des budgets.

L'amplitude minimale garantie est une desserte de 20 h par jour calendrier, soit :

- pour les jours ouvrables, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles visés à l'article 18 à 6 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 24 heures, soit une desserte de 5 heures à 1 heure;
- pour les samedis, dimanches et jours fériés, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles visés à l'article 18 à 7 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 1 heure, soit une desserte de 6 heures à 2 heures.

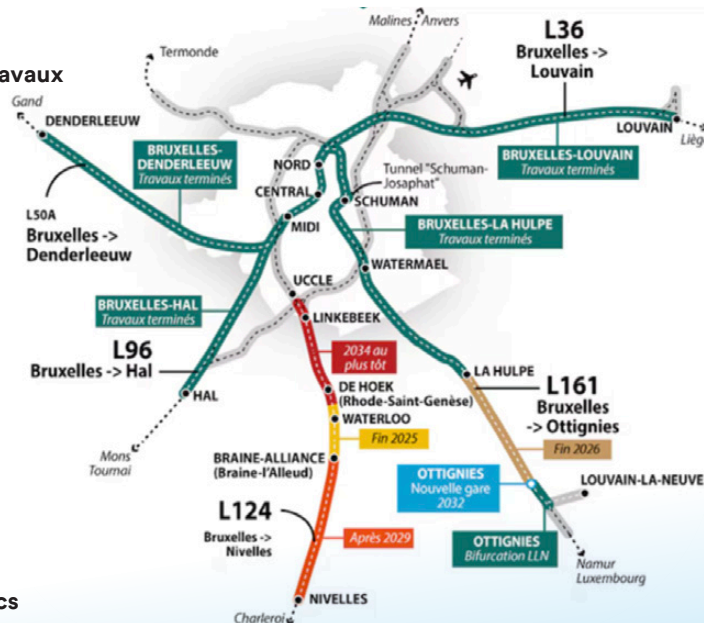
La fréquence minimale des relations varie en fonction des deux zones comprises dans la zone RER et qualifiées respectivement de noyau central et d'anneau périphérique. La fréquence et l'amplitude minimales de desserte à l'arrivée et au départ d'un des trois pôles sont, selon les périodes :

	Noyau central	Anneau périphérique
Heures de pointe (07.00 h - 09.30 h et 16.00 h - 19.30 h)	15 min	15 min
Jour ouvrable, hors heures de pointe, jusqu'à 20.00 h	15 min	30 min
Samedi, dimanche et jours fériés	30 min	30 min
Soirées à partir de 20.00 h	30 min	60 min

2.1 Mettre à fruit les infrastructures nouvelles, par building-blocs successifs, dès la fin de chaque phase de travaux

Deux axes sont encore en travaux dans la zone RER de Bruxelles:

**Etat des lieux des travaux
du RER**



La ligne 124 entre Uccle et Nivelles, avec une fin prévue au plus tôt en 2029 pour la section en Région wallonne (hors gare de Nivelles) et pour 2034 au plus tôt pour la section en Région flamande (voir Moratoire avec la commune de Linkebeek au point 7 ci-après).

Ligne 161

Bruxelles Watermael Boitsfort Groenendael Hoeilaart La Hulpe Genval Rixensart Profondsart Ottignies Louvain-la-Neuve Namur

Dates de mise en service

juin 2025	décembre 2026	à déterminer	juin 2023
-----------	---------------	--------------	-----------

Diagramme de la ligne de chemin de fer à grande vitesse entre Bruxelles et Charleroi. La ligne est divisée en sections colorées correspondant aux dates de mise en service :

- Orange :** Points d'arrêt 124/26 (déc. 2024)
- Rose :** 2034 (sous réserve des permis locaux)
- Vert :** décembre 2025
- Bleu :** En cours de replanification pour assurer la cohérence avec la finalisation du dernier tronçon

Stations indiquées : Bruxelles, Uccle Moenneberg, Linkebeek, Holleken, St-Genesius-Rode, De Hoek, Waterloo, Braine-l'Alleud, Braine Alliance, Lillois, Nivelles, Charleroi.

The diagrams illustrate the planned expansion of the railway line between Etterbeek and Y. LLN. The top diagram shows the current state with 2 tracks. The middle diagram shows the 2025 expansion to 4 tracks (N1-N6, N7). The bottom diagram shows the 2026 expansion to 4 tracks (N1-N6, N7) and the 2032 reorganization of the Ottignies station area.

2.2 Dans le Plan de Transport 2026-2029, tendre vers l'offre prévue par la Convention RER de 2003

A Bruxelles, l'offre S arrive progressivement à son plein déploiement en semaine. Ce déploiement est réalisé en tenant compte des priorités suivantes :

- Mettre en œuvre ce qui était prévu dans le PT 2023-26 et qui a été reporté
- Etudier dans le cadre de l'élaboration du Plan de Transport 2026-29 :
 - Les extensions souhaitées de l'offre de semaine ;
 - Les extensions souhaitées de l'offre de week-end
 - Les extensions souhaitées des amplitudes de circulation, principalement les vendredis et samedis soirs
- Tenir compte strictement des moyens disponibles :
 - Moyens humains, financiers, opérationnels (flotte disponible) et capacité des infrastructures
 - Des conditions du CSP 2023-32
 - Des investissements prévus dans le PPI 2023-2032



2.3 Prévoir les extensions de l'offre pour 2030 et au-delà

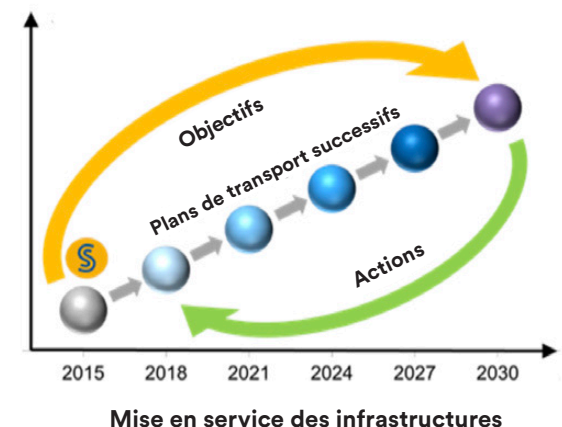
Les objectifs de développement de l'offre ont été fixé par la Convention RER de 2003. La SNCB tend vers la réalisation de ceux-ci par plans de transport successifs, dépendant la mise en service des infrastructures nouvelles.

Les extensions de l'offre pour 2030 et au-delà seront étudiées dans le cadre du Plan de Transport 2029-2032, en fonction des moyens – humains, financiers et de capacité - disponibles, et de la trajectoire finale du CSP 2023-32 et du PPI 2023-2032. Il s'agira :

- D'anticiper la fin des travaux de mise à 4 voies sur la L124 en fonction de l'infrastructure disponible durant les 3 ans dudit plan :
 - Trains aux 15 min. dans tous les arrêts de la L124. En Région de Bruxelles-Capitale (où seulement deux voies sont disponibles) on étudiera la possibilité du passage à 3 trains par heure (S1)
 - Desserte complète de Braine-Alliance

- D'étudier la faisabilité des recommandations ferroviaires de l'étude Art.13 :
 - Intégration des relations de la L53 (Dendermonde – Mechelen – Leuven) dans l'offre S
 - Intégration des relations de la L161 Gembloux-Ottignies et de la L36 Landen-Leuven dans l'offre S
 - Ouverture de gares nouvelles à Schepdaal, Saintes et Londerzeel (déplacement)
- D'étudier la faisabilité d'une offre aux 15 minutes, ou au minimum à 30 minutes là où ce n'est pas encore le cas :
 - Sur la ceinture Ouest de Bruxelles L28
 - A Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès
 - Entre Halle et Bruxelles-Midi (Buizingen, Lot, Ruisbroeck, Forest-Midi)

Développement de l'efficacité du réseau



3. Offre de semaine

3.1 Evaluation des réalisations de la période 2020-25

Rappel des extensions d'offres réalisées entre 2020 et 2025

Pour l'année 2020, le Plan quinquennal ne prévoyait aucune modification majeure de l'itinéraire des relations S. Pour des raisons opérationnelles (travaux, ...) de légères modifications ont cependant été introduites sur les S4, S5, S7, et S9 lors de la mise en service du Plan de transport 2020-2023. La gare d'Anderlecht a été ouverte le 13 décembre 2020.

Le dimanche 12 décembre 2021, la SNCB a lancé la seconde extension d'offre du plan de transport 12/2020 – 2023. Cette étape a vu la mise en place des modifications suivantes sur le réseau S de Bruxelles :

- Le train S8 Louvain-la-Neuve - Bruxelles-Midi a été prolongé une fois par heure jusque Zottegem en semaine augmentant ainsi l'offre entre Zottegem et Bruxelles à 2 trains S (le S8 et le S3) par heure.
- En semaine, les trains S9 Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Louvain ont été prolongés jusque Landen.
- Le S6 Aalst-Geraardsbergen-Midi-Schaerbeek a dû être limité à Denderleeuw pour des raisons de capacité de l'infrastructure ferroviaire (travaux) en gare de Denderleeuw.

Le 7 02/2022, les adaptations complémentaires suivantes ont eu lieu :

- Le S9 a été prolongé de Braine-l'Alleud jusqu'à Nivelles. Ce prolongement était rendu nécessaire par l'évolution des travaux de mise à 4 voies de la ligne 124 (4 voies passantes à Braine-l'Alleud, et donc fin de la possibilité d'y avoir un train en terminus).
- L'ancien IC27 Charleroi – Schuman - Brussel-Airport est rebaptisé S19, sans que son itinéraire ne soit modifié. Il s'agissait d'une mise en cohérence puisque ce train offre depuis 2014 une desserte de type suburbain en marquant une majorité des arrêts le long de son parcours. Sa dénomination IC avait été attribué dans le cadre du plan de transport 12/2014 en cohérence avec les obligations de l'annexe 8 du contrat Diabolo.

En 2023, aucune adaptation majeure de l'offre S de Bruxelles n'a été réalisée, en dehors de celles rendues nécessaires par les travaux du pont Carsoel à Uccle. entre septembre 2023 et août 2025.

Conformément à la décision du Conseil d'Administration en octobre 2024, de reporter des modifications du plan de transport à 2025 et au-delà, les extensions de l'offre S prévues en décembre 2024 n'ont pas eu lieu. Il s'agissait d'extensions d'amplitude en soirée (sur les S1, S2, S3, S8 et S10) les vendredis et samedis et de circulations supplémentaires le week-end (S4 entre Aalst et Bruxelles-Luxembourg). Il a été prévu que les projets qui ne pouvaient pas être réalisés seraient intégrés dans les futurs Plans de transport à partir de décembre 2025. Cet ajustement réaliste du Plan de transport tient compte à la fois du personnel disponible et de la capacité limitée de l'infrastructure à certains endroits du réseau d'Infrabel.

A partir de septembre 2025, le S81 entre Schaerbeek, Bruxelles-Schuman, Ottignies et Louvain-la-Neuve circule toute la journée en semaine et non plus uniquement aux heures de pointe. Cela constitue donc un troisième train S par heure entre Ottignies et Bruxelles. Il fait également arrêt dans le quartier européen. Cette extension est rendue possible par la mise à 4 voies du tronçon de la ligne 161 entre Bruxelles et Bakenbos. A partir de décembre 2025, cette relation S81 sera supprimée au profit d'une relation S4 restructurée qui circulera de Aalst à Louvain-la-Neuve via Bruxelles-Schuman. A noter que cette relation S4 circulera toutes les demi-heures en semaine entre Aalst et Bruxelles-Luxembourg et que contrairement au S81, elle s'arrêtera à Rixensart, Genval et La Hulpe sur la ligne 161.

Les extensions prévues pour décembre 2025 sont celles des amplitudes tardives les vendredis et samedis sur les S1 et S5, le doublement de la fréquence S7 qui passera d'un train par heure à 2 trains par heure et le prolongement des trains S5 Enghien – Malines jusqu'à Grammont portant l'offre à 3 trains S par heure entre Grammont et Enghien.

Finalement, un train de pointe circulera en plus entre Dendermonde et Bruxelles le matin ainsi qu'entre Bruxelles et Dendermonde dans l'après-midi.

Impact négatif des travaux du Pont Carsoel à Uccle

Durant deux périodes consécutives de 8-9 mois en 2024 et 2025, Infrabel a procédé au remplacement du pont Carsoel à Uccle (passage du tram à Uccle St Job) sur la ligne 26.

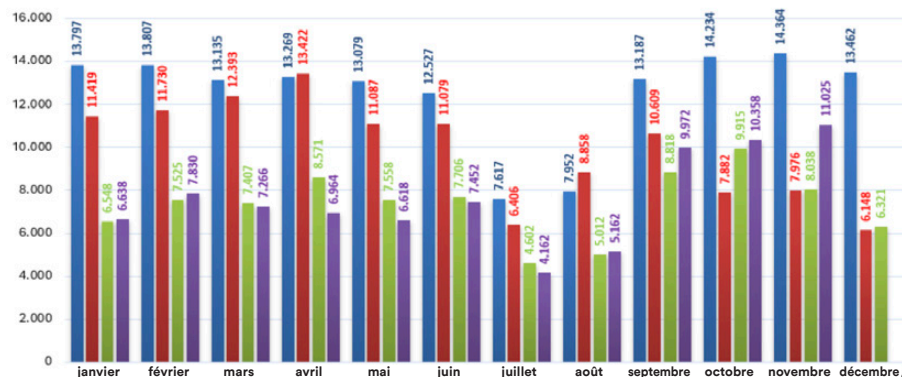
L'organisation de ces travaux a imposé de circuler à voie unique sur 7 km à hauteur des gares de Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondael et Arcades. Cette circulation à voie unique n'a pas permis de maintenir l'entièreté du trafic. Au sud, deux relations S ont été maintenues sur cinq. Au nord, quatre relations S ont été maintenues sur cinq.

En conséquence pendant la période scolaire de novembre 2023, on a enregistré en moyenne 5900 clients de moins sur les 13100 qui fréquentaient chaque jour de semaine la ligne, soit une perte de fréquentation de 45 %. On pouvait espérer que si une partie des 5.900 clients quotidiens perdus se détournait du train, certains utiliseraient les alternatives mises à disposition (voyage via la jonction et le métro, voyage via la ligne de bus 60 pour les clients de Saint-Job et Vivier d'Oie et voyage via la ligne de tram 25 pour les voyageurs de Boondael). Cela n'a malheureusement pas été confirmé.

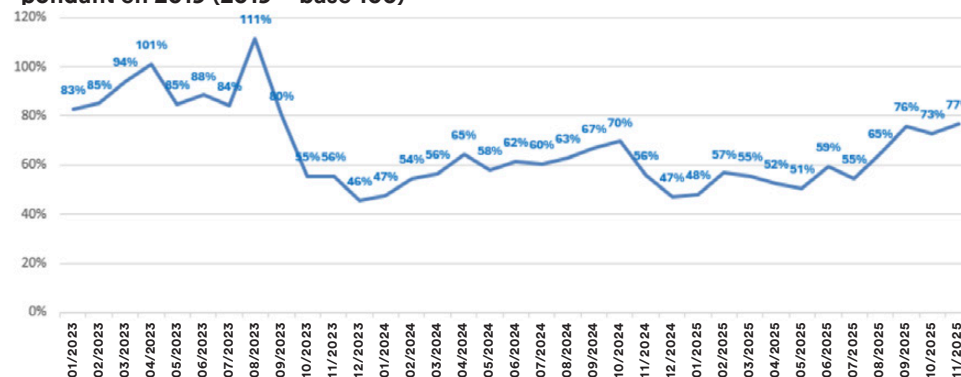
Evolution de la fréquentation quotidienne moyenne par mois dans la zone 'Carsoel' en 2019, 2023, 2024 et 2025



Occupation quotidienne moyenne par mois des trains dans la zone 'Carsoel' en 2019, 2023, 2024 et 2025



Taux d'occupation quotidien moyen par mois rapport à l'occupation du mois correspondant en 2019 (2019 = base 100)



Fréquentation avant et après les travaux du pont Carsoel

A gauche, les données de fréquentation quotidienne moyennes pour chaque mois des années 2019 (référence pré-covid), 2023, 2024 et 2025 (années des travaux et de réduction de l'offre de trains).

Les graphiques permettent d'appréhender les fréquentations et occupations tout au long de ces trois ans et de constater que les voyageurs ne sont pas encore totalement revenus. Cela prendra vraisemblablement du temps même si on observe une évolution positive surtout depuis le mois de septembre 2025. En novembre 2025, on totalise environ 11.000 clients par jour soit 3.000 voyageurs de plus qu'en novembre 2023 et 2024 ce qui correspond à une hausse de 38 %. Toutefois, la fréquentation reste à ce stade inférieure de 28 % par rapport à la référence de 2019 (14.364 voyageurs en novembre).

Augmentation du nombre d'arrêts de trains S dans les gares de la zone RER

L'objectif est que toutes les relations circulent avec une fréquence de 2 trains par heure et par sens en semaine ainsi que le samedi, cette fréquence se combinant sur les troncs communs du réseau pour atteindre un total de (minimum) 4 train par heure et par sens, soit une offre au quart d'heure.

Il résulte des extensions d'offre réalisées depuis une croissance importante du nombre de gares desservies par minimum 3 trains par heure et par sens, ainsi que la réduction notable du nombre de gares ne disposant que d'un seul arrêt par heure.

Cette amélioration de l'offre reste cependant inférieure à l'ambition du plan quinquennal 2020-25.

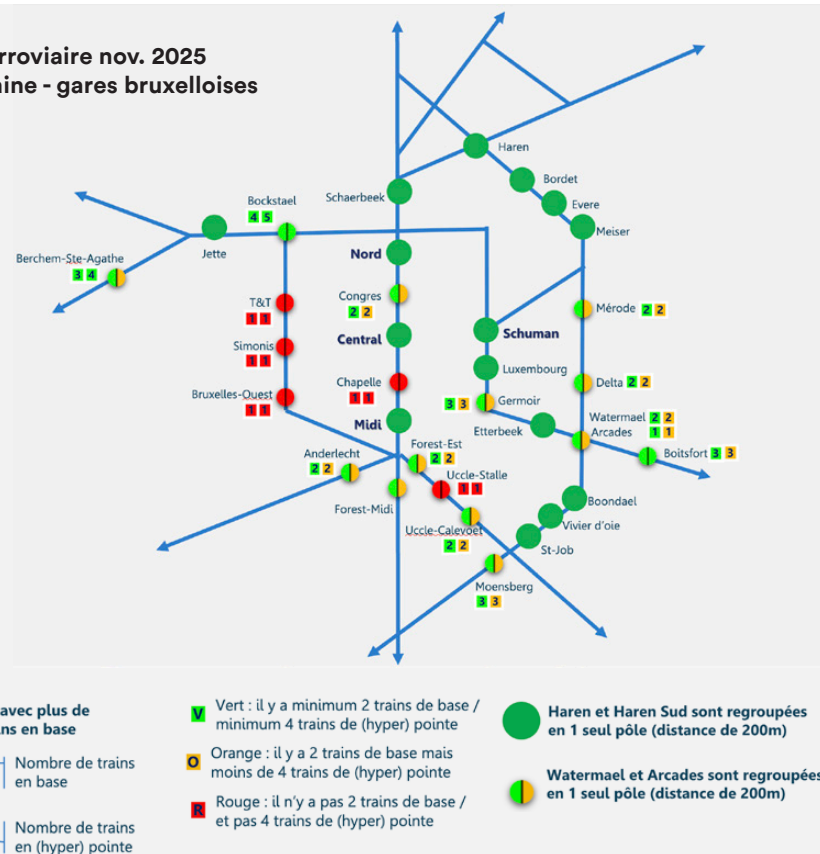
Les 11 gares ne disposant que d'un train par heure sont concentrées essentiellement sur les dessertes S1 et S10. En effet, dans la configuration de l'infrastructure actuelle, il n'est techniquement pas possible de faire arrêter les deux trains S1 par heure dans toutes les gares situées entre Vilvoorde et Braine-L'Alleud. Cette situation sera résolue au gré des mises à 4 voies de l'infrastructure RER entre Bruxelles et Nivelles. Pour les gares de Bruxelles-Ouest, Simonis et Tour&Taxis située sur la ligne 28, le problème est davantage structurel compte-tenu du nombre d'aiguillages à niveau entre Bruxelles-Midi, Jette et Bruxelles-Nord.

Nombre d'arrêts par heure et par sens	Nombre de gares desservies par les trains S de Bruxelles		
	En 2018	Ambition Plan 2020-25	Réalisé 2025
1	29	4	11
2	59	54	56
3	12	1	31
4	8	45	8
Plus de 4	18	24	21
Nombre total d'arrêts des trains S par sens	305	415	353
Nombre total de gares desservies	126	128	127
Moyenne par gare	2,42	3,24	2,78

La carte ci-dessous localise, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la fréquence de desserte par gare. On constate la bonne desserte des gares de la rocade Est (ligne 26) entre Moensberg et Haren.

La desserte faible de la rocade Ouest (ligne 28) est due à la difficulté d'y organiser une offre pertinente, étant donné la faible extension géographique de cette ligne et son parcours strictement parallèle au métro (lignes 2 et 6).

Offre ferroviaire nov. 2025 en semaine - gares bruxelloises



En 2025, 15 gares bruxelloises sont desservies par 4 trains S ou plus par heure et par sens : Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Schaerbeek Haren/Haren-Sud, Bordet, Evere, Meiser, Etterbeek, Boondael, Vivier d'Oie, St-Job, Jette.

Amplitudes

Selon les objectifs de la Convention RER de 2003, l'amplitude minimale garantie est une desserte de 20 h par jour calendrier, soit :

- pour les jours ouvrables, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles à 6 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 24 heures, soit une desserte de 5 heures à 1 heure;
- pour les samedis, dimanches et jours fériés, un premier départ permettant une arrivée à l'un des trois pôles à 7 heures et un dernier départ d'un des trois pôles à 1 heure, soit une desserte de 6 heures à 2 heures.

Sur base du tableau des amplitudes ci-dessous, il apparaît que cet objectif n'est pour l'instant pas encore atteint.

ligne	direction	Amplitude		
		semaine	samedi	dimanche
S1	Anvers	19h	19h	19h
S1	Nivelles	18h30	19h	19h
S2	Louvain	17h30	17h	17h
S2	Braine-Le-Comte	18h	17h	17h
S3	Grammont	16h	17h	17h
S3	Termonde	17h	17h	17h
S4	Alost	17h30		
S4	Louvain-la-Neuve	17h		
S5	Enghien	17h	13h	13h
S5	Malines	17h30	13h	13h
S6	Denderleeuw	16h30		
S6	Grammont	17h		
S7	Vilvorde	13h		
S7	Halle	13h		
S8	Louvain-la-Neuve	17h	17h	17h
S8	Zottegem	17h30	17h	17h
S9	Nivelles	15h		
S9	Landen	14h		
S10	Alost	17h	17h	17h
S10	Bxl-Midi	17h	17h	17h
S10	Dendendermonde	17h	15h	15h
S10	Bxl-Midi	17h	15h	15h
S19	Charleroi	18h30	19h	19h
S19	Brussels-Airport	16h	19h	19h
S20	Ottignies	17h	15h	15h
S20	Louvain	18h	16h	16h



3.2 Actions pour la période 2026-2030

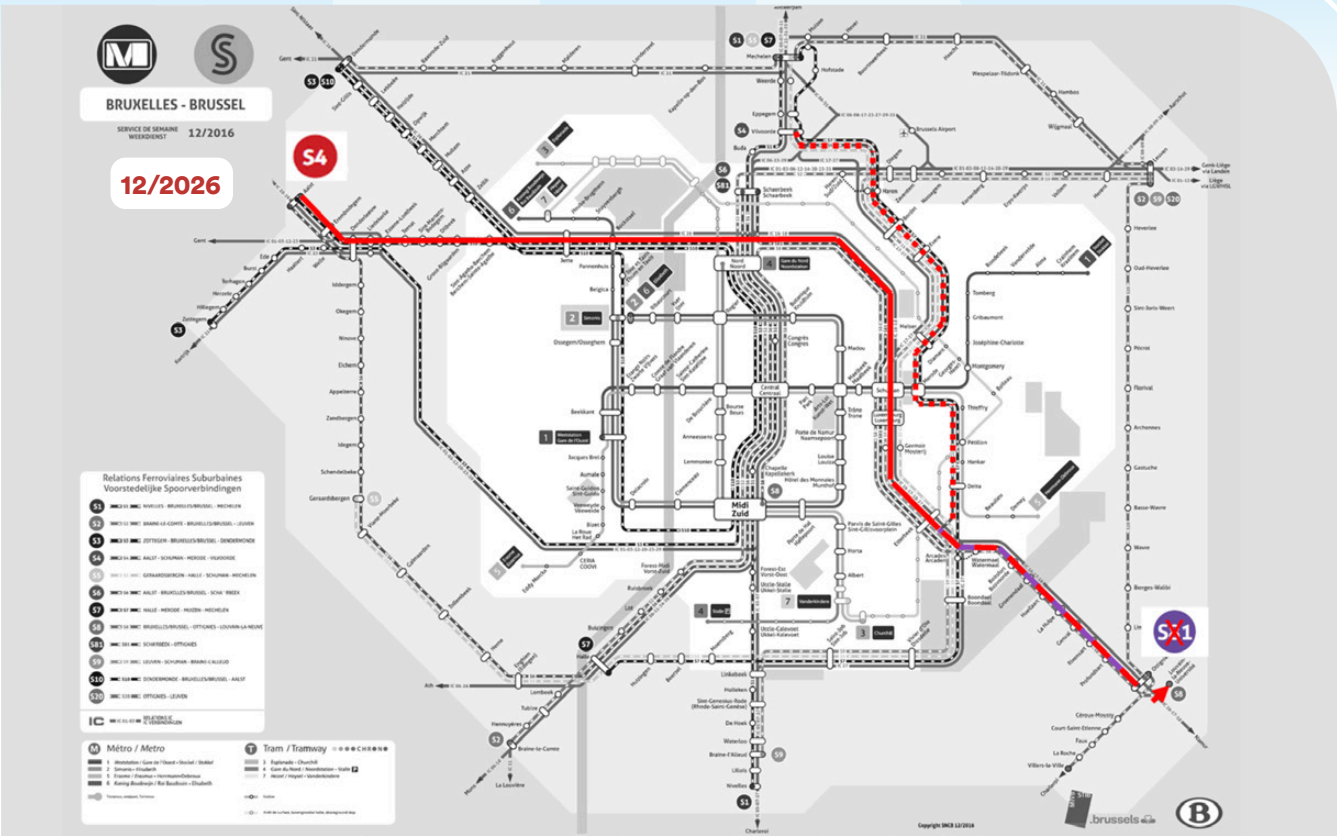
Plan de transport 2026-29

Dans le Plan de transport 2026-2029, le principal développement de l’offre est permis par la mise à 4 voies de la ligne 161 Bruxelles – Ottignies. La fin des travaux sur cette ligne permettra en décembre 2026 d’assurer une offre de semi-horaire sur la relation S4 Aalst – Jette – Schuman – Louvain-la-Neuve. Cette relation viendra dédoubler la desserte de la relation S8 entre Schuman et Louvain-la-Neuve. Par conséquent ce permettra d’assurer 4 trains S par heure et par sens entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve, ces 4 trains S s’arrêtant dans toutes les gares de la ligne. Cela correspond à l’objectif de la Convention RER de 2003.

Le S4 reprend la desserte du S81 sur la ligne 161⁴. Le renforcement de la liaison est-ouest par Schuman conduit à doubler la fréquence de ce S4 modifié (2 trains/h). Cela a pour avantage complémentaire de disposer d’un train toutes les 30 minutes entre l’ouest de Bruxelles (Ternat, Jette,...) et le Quartier Européen.

La disparition de la desserte de la branche nord de la ligne 26 par le S4 est compensée par un doublement de la fréquence du S7. Des relations directes sont offertes toutes les 30 minutes entre Delta, Merode et les gares de la ligne 26 au nord et au sud. Les S5 et S7 se combinent ainsi pour offrir quatre relations par heure sur la totalité de cette ligne 26.

4. C’est déjà le cas depuis 12/2025



Fréquences de circulations dans le Plan de transport 12/2026-2029

Relation S	Itinéraire	Fréquence semaine	Fréquence samedi	Fréquence dimanche
S1	Nivelles – Bru-Central – Mech. – Antwerpen	2 trains/h	2 trains/h	1 train/h
S2	Braine-le-Ct. – Bru-Central – Leuven	2 trains/h	2 trains/h	1 train/h
S3	Denderl. – Enghien – Bru-Cent. – Denderm.	2 trains/h ¹	1 trains/h	1 trains/h ⁸
S4	Aalst – Jette – Schuman – Louvain-la-Neuve	2 trains/h	1 train/h ²	1 train/h ²
S5	Geraardsb. – Schuman – Vilv. – Merchelen	2 trains/h	2 trains/h ⁶	1 train/h ³
S7	Halle – Merode – Vilv. – Mechelen	2 trains/h ⁴	-	-
S8	Zotteg. – Bru-Cent. – Schuman – Lou.-la-N.	2 trains/h	2 trains/h ⁷	1 train/h
S9	Nivelles – Schuman – Leuven – Landen	1 tr/h + combi S19	-	-
S10	Aalst – Bru-Cent. – Bru-Ouest – Denderm.	1 train/h	1 train/h	1 train/h
S19	Charleroi – Nivelles – Schuman – Bru. Airport	1 tr/h + combi S9	1 train/h ⁶	1 train/h ⁸
S20	Ottignies – Wavre – Leuven	2 trains/h	1 train/h	1 train/h

Remarques du tableau :

En bleu = les évolutions qui sont prévues dans le cadre du Plan de transport 12/2026 – 2029

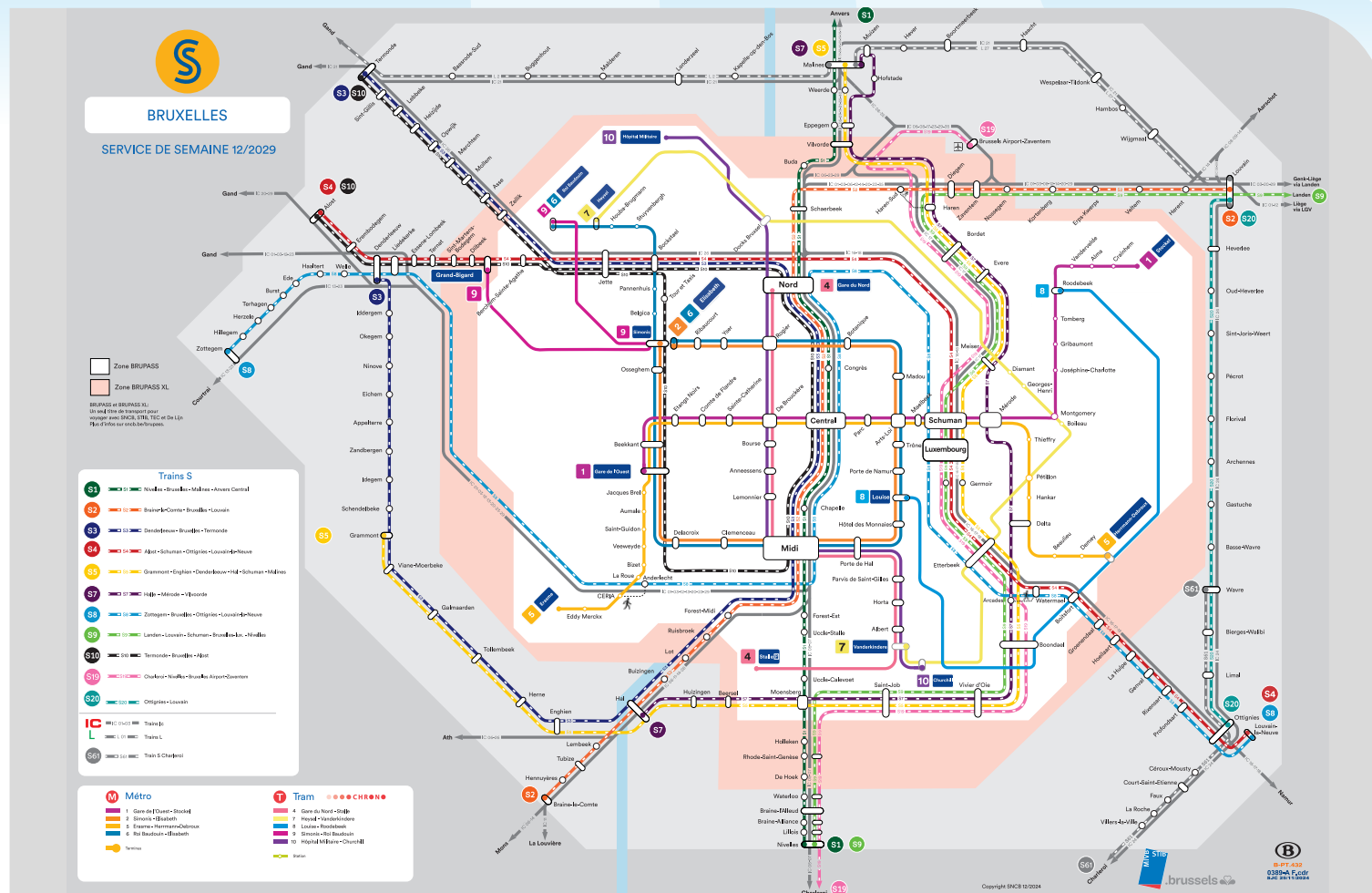
- 1. 2 trains/h uniquement entre Denderleeuw et Geraardsbergen
- 2. Roule le week-end uniquement entre Aalst et Bru-Luxembourg
- 3. Roule le week-end entre Halle et Mechelen
- 4. 2 trains/h uniquement entre Halle et Vilvoorde
- 5. Roule le weekend uniquement entre Aalst et Bruxelles-Luxembourg
- 6. Circule le weekend de Charleroi à Landen via Brussels Airport et Leuven
- 7. 2 trains/h uniquement entre Bruxelles-Midi et Louvain-la-Neuve
- 8. Circule le dimanche uniquement entre Denderleeuw et Bru-Nord
- 9. 2 trains/h uniquement entre Halle et Vilvoorde



La carte ci-contre écrit les relations S de Bruxelles à l'horizon 12/2029 (fin du plan de transport). Les lignes structurantes du réseau de la STIB, complémentaires, y figurent également.

A l'issue du Plan de transport 2026-2029, grâce aux adaptations d'offre retenues, la fréquence de desserte des gares desservies par les trains S de Bruxelles augmentera encore, sans toutefois atteindre ce qui avait été envisagé dans le premier plan quinquennal 2020-25.

L'impact de la mise à 4 voies de la ligne 161 permettant le passage à quatre trains par heure est déterminant dans cette évolution favorable : **la fréquence dans une dizaine de gares passe de 3 à 4 arrêts par heure.**



Nombre de gares desservies par les trains S de Bruxelles

Nombre d'arrêts par heure et par sens	En 2018	Ambition Plan 2020-25	Réalisé 2025	A l'issue du PT 2026-29
1	29	4	11	9
2	59	54	56	58
3	12	1	31	19
4	8	45	8	18
Plus de 4	18	24	21	22
Nombre total d'arrêts des trains S par sens	305	415	353	364
Nombre total de gares desservies	126	128	127	126
Moyenne par gare	2,42	3,24	2,78	2,89

Desserte de semaine pour 2030 et après

Goulets d'étranglements qui subsistent sur l'infrastructure

A l'horizon 2030, plusieurs goulets d'étranglement subsisteront sur les infrastructures ferroviaires traversant la région bruxelloise. Ils hypothéqueront forcément les développements de l'offre suburbaine à partir de 2030.

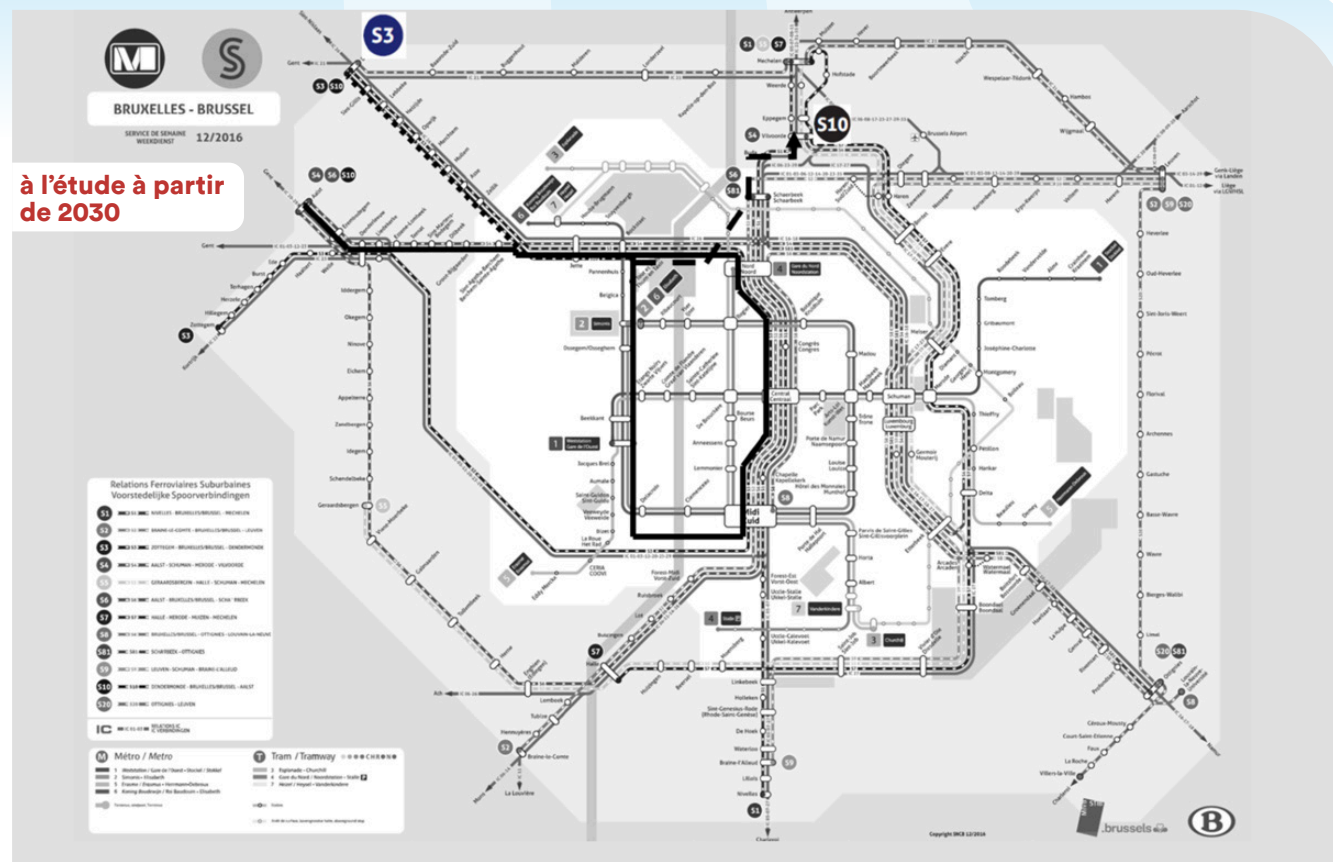
Le principal goulet d'étranglement est la jonction nord-midi, où l'attribution de sillons supplémentaires nécessite un arbitrage entre les trains suburbains, intercités et internationaux. Des développements de relations et des augmentations de la fréquence sont prévisibles pour ces derniers.

Au sud de Bruxelles, le nœud de Halle ainsi que la capacité des voies entre Halle et Bruxelles-Midi empêchent une augmentation de la desserte jusqu'à Braine-le-Comte (relation S2).

Au nord-ouest de Bruxelles, la capacité est limitée sur les deux voies entre Jette et la gare du Nord, ainsi que sur les bifurcations avec la ligne 28 (rocade ouest entre la gare de l'Ouest et Tour&Taxis) à hauteur de Bockstael. Ces limitations empêchent toute augmentation de la fréquence du S10 sur cette ligne 28.

L'infrastructure limitée du diabolio de Brussels Airport-Zaventem ne permet pas d'y conduire d'autres trains suburbains que le S19 (Charleroi-Nivelles-Schuman-Airport).

Plusieurs études de capacité (P312, L26-L28, ...) ont été menées par Infrabel en collaboration avec la SNCB. Le dialogue devra continuer d'être mené pour pouvoir envisager des extensions ultérieures du réseau suburbain de Bruxelles.



Desserte de la ligne 28

Une desserte efficace de la ligne 28 (Bruxelles-Ouest, Simonis, Tour&Taxis) reste difficile à organiser en raison de sa géographie et de son inscription dans les quartiers avoisinants. Différentes variantes d'offre doivent être étudiées. Celle qui figure ci-après tirerait profit de l'utilisation du tunnel T à Schaerbeek, sous réserve de disposer de sillons compte tenu de la présence de sillons réservés au trafic de marchandises et surtout de capacité limitée pour la bifurcation de Bockstael.

Le tunnel T permet de réaliser une liaison entre la ligne 28, Schaerbeek et Vilvoorde. Il s'agirait d'une nouvelle relation N-S sur un corridor non concurrent au métro bruxellois. La fréquence S10 serait alors portée à 2 trains/heure. La perte de desserte Dendermonde-Jette par le S10 devrait être compensée par un réaménagement des relations S dans le quadrant nord-ouest de Bruxelles. Cela sera étudié dans le cadre des plans de transport à partir de 2030.

Prise en compte des recommandations de l'étude Art.13

Intégrer dans l'offre S la ligne de rocade Dendermonde-Mechelen-Leuven

La desserte actuelle de la ligne n'atteint pas la qualité de service suffisante (fréquence horaire) pour être qualifiée d'offre suburbaine.

Actuellement, la desserte est assurée par les trains L Zeebrugge - Dendermonde - Mechelen et L Sint-Niklaas - Mechelen - Leuven avec une fréquence d'un train par heure. Pour des raisons techniques il n'est pas prévu de modifications à court et moyen termes: capacité des infras (sillons marchandises), disponibilité du matériel et travaux en gares de Gent-Sint-Pieters et de Mechelen ne permettent pas d'augmentations de fréquences... Une augmentation de la fréquence sur cet axe n'est pas prévue dans le PSO 2023-32, compte-tenu de ces éléments.



Intégrer l'offre omnibus Ottignies-Gembloix dans le RER

Actuellement, la desserte est assurée par les trains L avec une fréquence d'un train par heure entre Ottignies et Namur. Une augmentation de la fréquence (deux trains L par heure) sur la section Ottignies-Namur est prévue dans le PSO 2023-32. La liaison par une relation continue jusqu'à Namur - hors zone RER - est indispensable pour les voyageurs, il n'est donc pas souhaitable de prolonger les S4 ou S8 jusqu'à Gembloix.

Par ailleurs, les travaux en gare d'Ottignies impacteront le trafic jusqu'en 2032, rendant plus complexe le passage de la gare d'Ottignies par des relations n'allant pas à Louvain-la-Neuve.

Intégrer l'offre omnibus Leuven-Diest dans le RER

Actuellement, la desserte est assurée par les trains L avec une fréquence d'un train par heure entre Louvain et Hasselt. Une augmentation de la fréquence sur la section n'est pas prévue dans le PSO 2023-32. La desserte actuelle de la ligne n'atteint donc pas la qualité de service suffisante (fréquence horaire) pour être qualifiée d'offre suburbaine.

Par ailleurs, une liaison par une relation continue jusqu'à Hasselt - hors zone RER - reste indispensable pour les voyageurs.





4. Offre de week-end

4.1 Evaluation des réalisations 2020-25

Comme prévu dans le Plan quinquennal 2020-25, le train S3 Zottegem-Dendermonde a circulé depuis décembre 2020 aussi le week-end avec une amplitude de 16 heures, et de 18 heures en semaine. Il dessert la gare d'Anderlecht une fois par heure. Le passage à la fréquence semi-horaire prévue a été effective en décembre 2021. En 2023 ce sont les S8 qui ont été prolongés jusqu'à Zottegem en remplacement des S3.

4.2 Actions 2026-30

Plan de transport 2026-29

Le samedi, l'offre S sera portée à 2 trains par heure entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve, entre Bruxelles et Dendermonde ainsi qu'entre Halle – Bruxelles-Schuman et Vilvoorde. Le développement de l'offre S le samedi, la rapprochant de celle de semaine, contribuera à l'axe commercial City Visit de la SNCB. Ainsi :

- Le train S8 Zottegem-Bruxelles-Midi – Ottignies – Louvain-la-Neuve circulera toutes les demi-heures au lieu de toutes les heures entre Bruxelles-Midi et Louvain-la-Neuve le samedi à partir de décembre 2026.
- De même, le train S5 Enghien – Schuman – Mechelen circulera le samedi deux fois par heure le samedi à la place d'une entre Halle en Vilvoorde à partir de décembre 2026
- En décembre 2026, la relation S19 desservira également la gare de Braine-Alliance le week-end
- A partir de décembre 2028, l'offre S3 Denderleeuw – Enghien – Schaerbeek sera prolongée jusqu'à Dendermonde le samedi proposant ainsi une offre S toutes les demi-heures entre Dendermonde et Bruxelles par combinaison de l'offre S3 et S10.

2030 et après

La circulation du S9 le samedi n'a pas été retenue dans les priorités du plan de transport 2026-2029. Elle sera réexaminée pour la période 2029-2032.

Suivant l'évolution de la mobilité avec la croissance des déplacements non-réguliers, l'objectif à terme est que l'offre du samedi soit identique à celle des jours de semaine.



5. Offre de soirée

5.1 Evaluation des réalisations 2020-25

Conformément à la décision du Conseil d'Administration en octobre 2024, de reporter des modifications du plan de transport à 2025 et au-delà, les extensions de l'offre S prévues en décembre 2024 n'ont pas eu lieu. Il s'agissait d'extensions d'amplitude en soirée sur les S1, S2, S3, S8 et S10, les vendredis et samedis, avec des derniers départs après 01h00.

Les premiers trains tardifs des vendredis soir et samedis soir circuleront dès décembre 2025 sur les relations S1 Nivelles – Bruxelles – Anvers et S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven.

5.2 Actions 2026-30

Plan de transport 2026-29

A l'issue du Plan de transport 2026-2029, seules les relations S1, S2 et S8 bénéficieront d'amplitudes plus large les vendredis et samedis soirs. En effet, en plus des S1 et S2 qui circuleront tardivement les vendredis et samedis dès décembre 2025, la relation S8 circulera aussi plus tard ces deux jours à partir de décembre 2026.

2030 et après

Les extensions d'amplitude les vendredis et samedis soirs qui étaient prévues dans le plan de

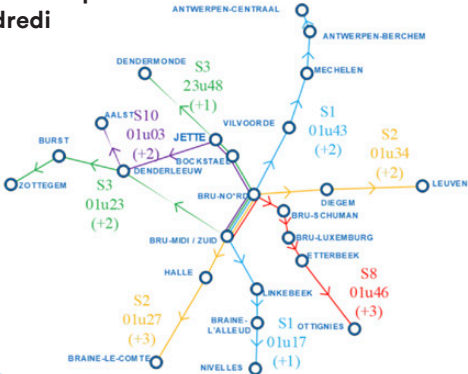


	Derniers trains au départ (Bruxelles-Central)	Vendredi	Samedi
Décembre 2025	S1 vers Anvers	00h40	00h53
	vers Bruxelles depuis Anvers	01h05	00h58
	S2 vers Braine le Comte	00h27	00h56
	vers Leuven	01h34	01h04
Plan de transport 12/2026-2029	S8 vers Louvain-la-Neuve	23h52	23h52
	vers Zottegem	00h09	00h09

transport 2023-26, puis reportées et finalement non retenues dans le plan de transport 2026-29, restent pertinentes.

Elles seront envisagées à nouveau dans l'étude du plan de transport à partir de 2030, en fonction des moyens disponibles.

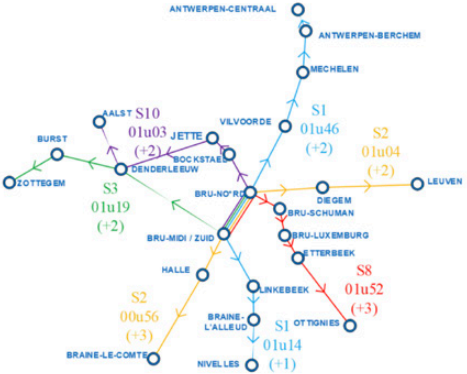
Derniers départs : vendredi



S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u43	Antwerpen-Centraal	00u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u43	Antwerpen-Centraal	01u55
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	01u43	Antwerpen-Centraal	02u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u17	Nivelles	01u05
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	01u17	Nivelles	02u05
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u34	Leuven	00u19
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u34	Leuven	01u19
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u34	Leuven	02u19
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u27	Braine-le-Comte	23u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u27	Braine-le-Comte	00u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u27	Braine-le-Comte	01u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u27	Braine-le-Comte	02u10
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u48	Dendermonde	23u36
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u48	Dendermonde	00u36
S8	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u46	Ottignies	23u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u46	Ottignies	00u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u46	Ottignies	01u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u46	Ottignies	02u43
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u23	Zottegem	00u14
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u23	Zottegem	01u14
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u23	Zottegem	02u14
S10	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u03	Aalst	23u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u03	Aalst	00u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u03	Aalst	01u54

Derniers départs : samedi

S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u46	Antwerpen-Centraal	00u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u46	Antwerpen-Centraal	01u55
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	01u46	Antwerpen-Centraal	02u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u14	Nivelles	00u59
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	01u14	Nivelles	01u59
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u04	Leuven	23u48
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u04	Leuven	00u48
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u04	Leuven	01u48
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	21u56	Braine-le-Comte	22u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	22u56	Braine-le-Comte	23u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u56	Braine-le-Comte	00u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u56	Braine-le-Comte	01u38
S8	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u52	Ottignies	23u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u52	Ottignies	00u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u52	Ottignies	01u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u52	Ottignies	02u43
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u19	Zottegem	00u11
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u19	Zottegem	01u11
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u19	Zottegem	02u11
S10	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u03	Aalst	23u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u03	Aalst	00u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u03	Aalst	01u54



Pourquoi est-il opportun d'offrir des services ferroviaires suburbains de qualité en périodes creuses, le soir et le week-end, autour et dans Bruxelles ?

Parce que les personnes qui se déplacent recherchent la flexibilité

- La flexibilité consiste à pouvoir modifier l'horaire d'un déplacement prévu, afin de s'adapter aux imprévus de la journée (réunion prolongée, enfant à reprendre, achats urgents,...).
- Cela suppose de bénéficier de services de qualité en dehors des heures de pointes et en soirée.

Parce que la mobilité des personnes s'organise globalement sur des périodes dépassant largement les périodes de pointe.

- Importance des motifs d'achat et de loisir dans les zones suburbaines
- Chaîne de déplacements correspondant à chaîne d'activités sur la journée.
- Combinaison de motifs de se déplacer : aller au travail ou à l'école, aller faire des achats, rendre une visite, rejoindre un lieu de loisir, ...
- Minimise la pénibilité des trajets de porte à porte composant l'entièreté de la chaîne.

Parce que la voiture, si elle est rendue nécessaire le week-end, sera aussi utilisée pendant la semaine.

- Le nombre de déplacements de, vers et dans Bruxelles, d'un samedi atteint 65 % du nombre de déplacements d'un jour ouvrable. Dans et autour de Bruxelles, l'offre ferroviaire suburbaine d'un jour de week-end, mesurée en termes de trains.km, n'atteint actuellement qu'environ 40 % de celle d'un jour ouvrable.
- La faiblesse de l'offre ferroviaire de week-end est de nature à inciter à une plus forte motorisation des ménages. Et par effet retour cela conduit à une plus forte utilisation de la voiture particulière les jours ouvrables également.
- La possession automobile est un des plus importants déterminants du choix modal.

6. Gares desservies

6.1 Evaluation des réalisations 2020-25

L'année 2020 a été marquée par l'ouverture d'une nouvelle gare à Anderlecht en décembre 2020.

Avec cette nouvelle gare, le réseau suburbain de Bruxelles et environs dispose de sa 35ème gare en Région de Bruxelles-Capitale. La gare surplombe la chaussée de Mons et est située à proximité de l'important Campus du Ceria, d'écoles de l'enseignement secondaire ainsi que de nombreux grands magasins et entreprises.

Aucune autre gare de la zone RER n'a été ouverte ou fermée pendant la période 2020-25.



6.2 Actions 2026-30

Plan de transport 2026-29

Fermeture de Buda

La gare de Buda se situe sur la ligne 25 Bruxelles – Malines – Anvers en région flamande (commune de Machelen) à 100 m de la Région Bruxelles-Capitale. La gare de Buda est desservie en semaine par 1 train S par heure et sens de la relation S1 Nivelles – Bruxelles – Malines – Anvers. Durant la semaine, la gare compte aujourd'hui 139 voyageurs montés par jour et les prévisions de la SNCB prévoient une fréquentation de 172 voyageurs par jour en 2032. Durant les jours de week-end, la gare n'est pas desservie.

La gare de Buda a cette particularité qu'elle se situe sur un goulot d'étranglement du trafic de la ligne 25 où les trains IC Bruxelles – Anvers et les trains S Bruxelles – Anvers se partagent les mêmes voies.

En effet, entre Vilvoorde et Anvers les trains S circulent sur la ligne 27 alors que les trains IC circulent sur la ligne 25. En situation perturbée donc, le fait qu'un train S par heure s'arrête à Buda peut ralentir le trafic IC qui se trouve derrière le S en question.

L'étude sur la desserte des gares montre que la suppression de la gare de Buda sur la relation S1 permet aux trains S de ne plus marquer d'arrêt dans la section dense reliant Schaerbeek à Vilvoorde. Trains S et IC auraient alors sur cette section la même vitesse commerciale favorisant la limitation d'effets boule de neige en cas de situation perturbée. Sur l'ensemble du réseau, on estime que ne plus s'arrêter à Buda permet d'augmenter la ponctualité de 0,03 %.

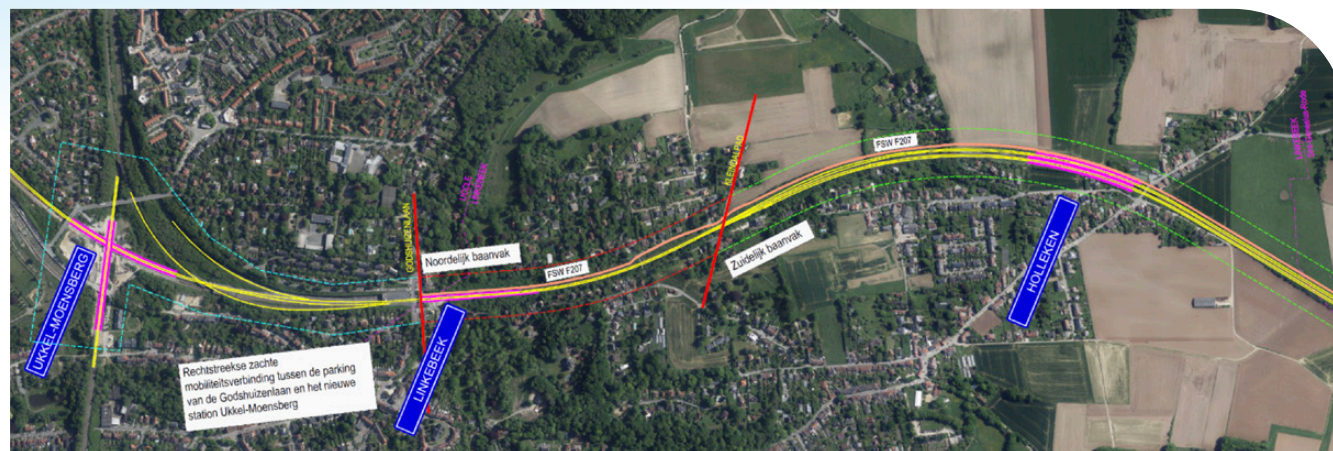


Fusion de Linkebeek et Moensberg et desserte de la gare fusionnée

La gare de Linkebeek se situe sur la ligne 124 Charleroi – Bruxelles à 1,4 km de la gare d'Holleken et à 0,8 km de la nouvelle gare de Moensberg. Si la majorité de la gare se trouve sur la commune de Linkebeek en région flamande, l'extrémité Nord des quais se trouve sur la commune d'Uccle à Bruxelles. La gare est aujourd'hui desservie par 4 trains S par heure, dont 2 S vers la jonction de Bruxelles et 2 S vers le quartier européen, et 4 S vers Nivelles.

La gare est fréquentée en semaine par 1.200 voyageurs, contre 600 le samedi et 400 le dimanche. En 2024, la fréquentation de Linkebeek était influencée à la baisse par les travaux du pont Carsoel à Uccle. En effet, pendant près de 2 ans, l'offre entre Linkebeek et le quartier européen de Bruxelles a été réduite de deux trains S par heure à un train S par heure. En parallèle, l'offre entre Linkebeek, Braine-L'Alleud et Nivelles a été réduite durant la même période à 3 trains S par heure au lieu de 4 S. Avant ces travaux, en semaine, 50 % des clients de Linkebeek voyageait vers la jonction de Bruxelles, 25 % vers le quartier européen et 25 % vers Braine-L'Alleud et Nivelles.

Dans le cadre des travaux du RER et de la mise à 4 voies des infrastructures entre Nivelles et la gare de Moensberg, la gare de Linkebeek devait être modernisée et mise à 4 voies. Mais depuis 20 ans, la commune et les riverains s'opposent à la mise à 4 voies des infrastructures sur le territoire communal. De fait, malgré les nombreux permis introduits par Infrabel, aucun n'a été validé par la commune.



En parallèle, la gare de Moensberg, initialement seulement sur la ligne 26 Halle – Bruxelles-Luxembourg a été modernisée et reconstruite comme gare de correspondances à la fois sur la ligne 26 Halle – Bruxelles-Luxembourg et sur la ligne 124 Charleroi – Bruxelles-Midi créant ainsi une gare à seulement 800 m de l'actuelle Linkebeek.

Un accord a été conclu entre Infrabel et la Commune de Linkebeek (Conseil communal du 15/09/2025) dans le but de mettre fin temporairement au contentieux autour du projet de mise à 4 voies de la ligne 124 entre Nivelles et Moensberg. Les deux recours principaux, celui de la Commune et celui du comité de quartier (DARO), au Conseil d'État contre le GRUP seront retirés.

Un moratoire de 12 ans est instauré sur les travaux d'un tronçon nord d'environ 700 mètres entre la limite Région bruxelloise/Godshuizenlaan et le Kleindalpad. Aucune demande de permis ne sera déposée, ni de travaux préparatoires réalisés, pour l'extension à 4 voies sur ce tronçon. Infrabel conserve cependant le droit, après le moratoire, de demander les permis nécessaires à la mise à 4 voies sur ce tronçon nord.

Les moyens nécessaires à la poursuite des travaux conformément au moratoire sont intégrés dans le PPI d'Infrabel sans moyens supplémentaires de l'Etat.

Cet accord, a été approuvé le jeudi 25 septembre 2025 par le Ministre fédéral de la Mobilité et les Ministres régionaux de la Mobilité. La SNCB n'en est pas cosignataire.

En contrepartie du moratoire, Infrabel pourra entamer sans attendre les travaux de mise à 4 voies sur le tronçon sud (Kleindalpad → frontière Sint-Genesius-Rode), afin de concrétiser les bénéfices des investissements déjà réalisés à Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo et Uccle au bénéfice de dizaines de milliers d'usagers.

En conséquence, la gare de Linkebeek devra cesser d'être desservie et sera fusionnée avec celle de Moensberg. La Commune a obtenu comme mesure d'accompagnement qu'une liaison piétonne et une piste cyclable soient construites entre le parking Godshuizenlaan et la gare de Moensberg (échéance actuellement visée pour cette réalisation : 2028).

Conséquences opérationnelles pour la SNCB

Le point positif est la sécurisation du calendrier des travaux RER sur le tronçon sud grâce à la levée du contentieux mais au prix d'un maintien d'un goulet d'étranglement à 2 voies au nord pendant 12 ans. La capacité et la robustesse de la ligne resteront de facto limitées. Infrabel annonce cependant une offre possible de 6 S (dont 2 vers Schuman et 4 vers la Jonction Nord-Midi), 2 IC Charleroi – Bruxelles et 1 P Charleroi – Bruxelles à la fin des travaux du tronçon sud. Avec le lancement des travaux sur ce tronçon sud, des impacts sur l'exploitation de la L124 seront évidemment à prévoir (coupure totale de ligne, ...).

Avec la fusion Linkebeek-Moensberg, la gare actuelle de Linkebeek sera supprimée. Mais cela permettra de faire de Moensberg le pôle d'échange prévu au croisement des lignes 124 Charleroi – Nivelles – Bruxelles et 26 Halle – Schuman – Vilvoorde, augmentant ainsi les possibilités de correspondance et améliorant le maillage du réseau suburbain. Les infrastructures d'accueil des voyageurs dans la gare de Moensberg viennent d'être achevées dans ce but. Il y a un risque de dégradations de celles-ci si le pôle d'échange n'est pas rapidement mis en service.

L'ouverture de Moensberg-Linkebeek fusionnée sera prise en compte dans le Plan de transport 2026-2029. En pratique, la SNCB pourrait déjà desservir celle-ci mais en remplacement de la desserte de Linkebeek, par les deux trains de la relation S1. Toutefois, le moratoire conditionne la fermeture de Linkebeek, et donc sa fusion avec Moensberg, à la réalisation de la liaison piéton/vélo qui ne devrait intervenir qu'en 2028.

La Région wallonne a par ailleurs conditionné son approbation du moratoire à la desserte dès décembre 2026 de la gare de Braine-Alliance par la relation S19.

La SNCB s'associe à la décision prise dans le moratoire et introduira un dossier conformément à l'article 9 du CSP en vue de fermer la gare de Linkebeek à l'horizon 2028. Cette fermeture permettra par ailleurs l'ouverture de la gare de Moensberg sur l'axe Nivelles – Bruxelles à raison de 2 trains par heure ainsi que l'augmentation de la desserte de Braine-Alliance de 1 vers 2 trains par heure.





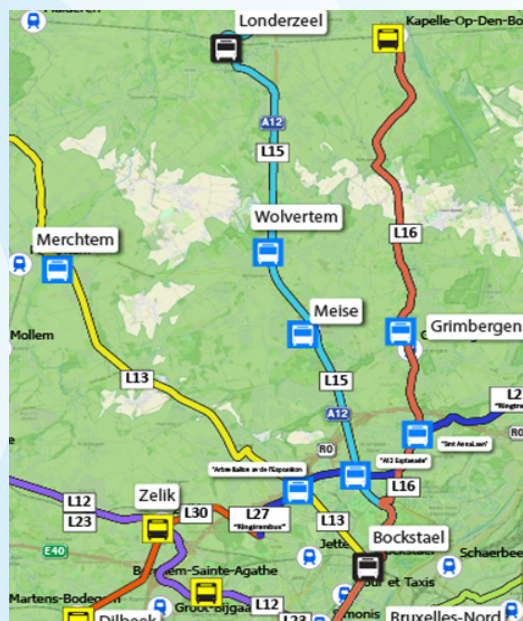
Ouverture et desserte de Braine-Alliance

Les infrastructures de gare seront finalisées à Braine-Alliance à partir de décembre 2026. Il existe un accord entre la Région Wallonne et Infrabel pour explorer toutes les pistes possibles visant à mettre en service la gare de Braine-Alliance pour cette date moyennant l'attribution de sillons robustes. L'offre devrait y être à cet horizon d'un train par heure et par sens sur la relation S19 Charleroi – Nivelles – Braine-Alliance – Bruxelles-Luxembourg – Brussels Airport en semaine et S19 Nivelles – Braine-Alliance – Bruxelles-Luxembourg – Brussels Airport – Landen en week-end.

La possibilité d'arrêter un second S est, elle, conditionnée par l'arrêt de la desserte de Linkebeek en 2028.

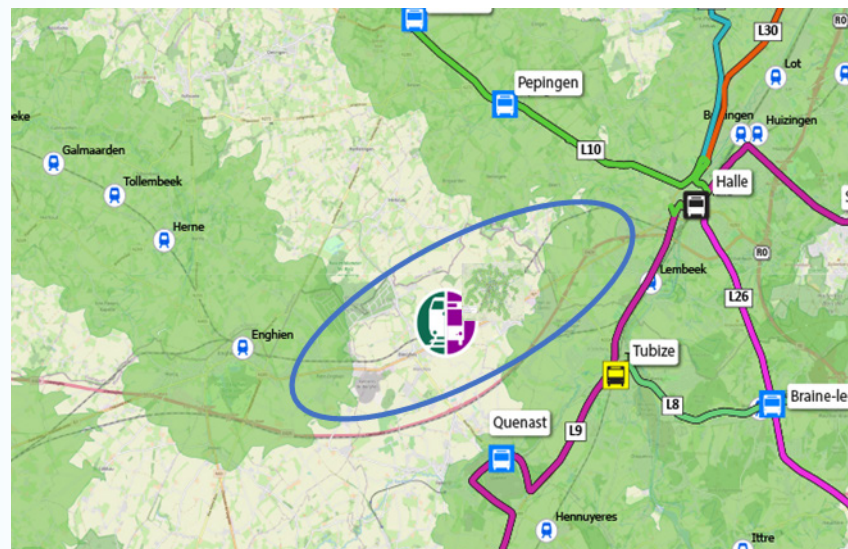
Etudes pour 2030 et au-delà

L'étude Art.13 recommande d'étudier l'ouverture de nouvelles gares à Londerzeel, Schepdaal et Bierghes/Saintes. L'opportunité de desserte de ces nouvelles gares sera à l'étude dans le cadre du plan de transport 2029-2032 ou le suivant car il s'agit de projets non-prévus dans les PPI 2023-2032 de SNCB et d'Infrabel. Par ailleurs, l'opportunité éventuelle de déplacement de la gare de Londerzeel ne se présente plus à court terme car le projet de sneltram sur l'A12 a été mis en pause par la gouvernement flamand (pole de correspondance).



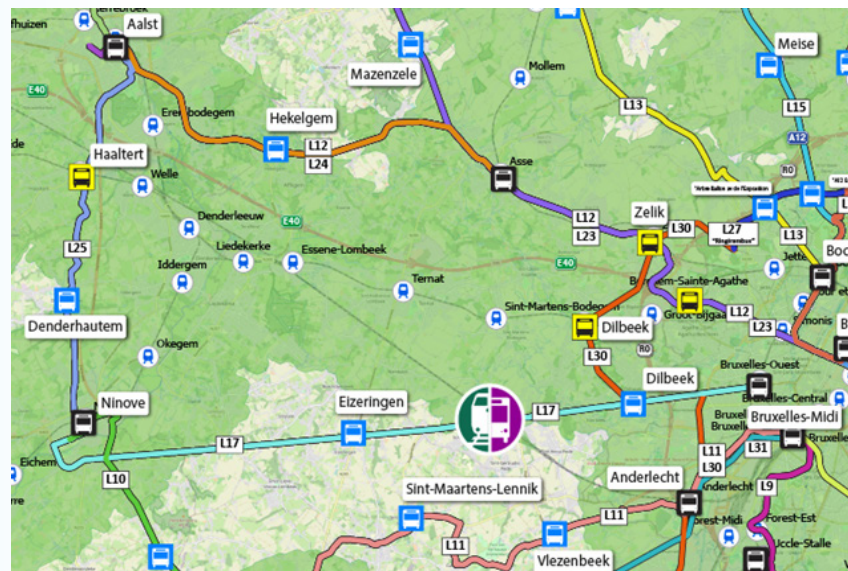
Londerzeel A12

- connexion avec le sneltram
- Park & Ride (A12)



"Bierghes/Saintes"

- Grande distance entre Hal & Enghien
- P+R possible (E429)



Schepdaal

- connexion avec RERbus L17



Partie 4 - Infrastructure d'accueil

1. Convention RER

La Convention RER de 2003 prévoit une coordination entre opérateurs des activités en ce qui concerne l'aménagement des gares, arrêts et des parkings et préconise des mesures d'amélioration des conditions d'intermodalité aux abords des gares (parkings vélos et voitures sécurisés).

La loi de 2014 constituant le Comité d'orientation RER parle 'd'exploitation du RER' sans préciser les éléments qui en font partie.

L'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB prévoit un volet dédié au projet du RER et le budget relatif aux investissements RER.

L'étude Art.13 de la Convention RER a produit des recommandations quant à l'intermodalité avec le RER-Bus.

Au travers du PPI 2023-2032, la SNCB prévoit des améliorations significatives des infrastructures et équipements destinés à l'accueil des voyageurs. La sécurité reste également une priorité absolue.

Pour répondre aux dispositions prévues dans les textes relatifs au RER, la SNCB a développé une stratégie et des investissements orientés vers le besoin fonctionnel et le confort du client autour de 3 axes tels que décrits aux pages 51 et 52.

Article 10

Dans le cadre de leurs missions respectives, les sociétés de transport en commun assurent, au sein du Groupe Opérationnel, une coordination de leurs activités et en particulier concernant :

- la connaissance des besoins de la clientèle ainsi que les actions de promotion, les campagnes de publicité et d'information;

[...]

- l'aménagement des gares, des arrêts, des lieux de correspondance et des parkings.

CHAPITRE IV

Mesures d'accompagnement RER

Article 22

Vu leur importance pour la réussite du RER, les mesures d'accompagnement en font partie intégrante. Elles sont implémentées progressivement par les parties pour entrer en vigueur simultanément avec les composants correspondants du RER.

Les mesures d'accompagnement concernent l'arrêt et le stationnement, l'intermodalité, l'augmentation de la vitesse commerciale du transport en commun et la hiérarchisation des routes.

Celles-ci et d'autres mesures, qui visent une meilleure utilisation des transports en commun, sont à la demande des parties et des sociétés de transport en commun étudiées par le Comité de Pilotage. Elles seront prises en considération dans le plan d'affaires.

L'annexe V contient une liste de mesures qui, sans préjudice des compétences des différentes autorités publiques, serviront de point de départ lors de l'étude susmentionnée. Les mesures d'accompagnement sont reprises dans les programmes pluriannuels, indicatifs et annuels mentionnés sous l'article 12.

Annexe V

Mesures d'accompagnement

Application de l'article 22

Ci-dessous figurent des mesures qui, sans préjudice des compétences des différentes autorités publiques concernées, serviront de point de départ lors de l'étude du Comité de Pilotage, citée à l'article 22 :

[...]

- L'amélioration des conditions d'intermodalité aux abords des gares, et notamment les parkings vélos et voitures sécurisés;

[...]

Article 27

Les parties ou leurs mandataires établissent des conventions particulières entre elles et/ou avec d'autres partenaires (commune, privé, ...) pour le financement des infrastructures d'accueil des utilisateurs.



2. Trois lignes directrices



2.1 Assurer une accessibilité en toute autonomie

Le premier axe de la stratégie consiste à aménager des quais plus accessibles, permettant un accès plus aisé au matériel roulant pour les voyageurs. Pour ce faire, il est prévu entre autre le rehaussement de quais, le placement d'ascenseurs et escalators, l'amélioration de l'accueil PMR et des cheminements en autonomie.

Le principe du cheminement en autonomie

L'accessibilité autonome, c'est lorsqu'aucune assistance n'est nécessaire pour entrer dans une gare ou dans un train. Ainsi, les poussettes, fauteuils roulants mais aussi les personnes ayant des difficultés à marcher peuvent circuler sans obstacle.

• Pour qui ?

Pour chaque client qui souhaite un voyage fluide et sans obstacle. À partir du moment où le client arrive à la gare et monte dans le train, jusqu'à ce qu'il en redescende à sa destination finale.

• Pourquoi ?

L'accessibilité autonome de nos gares et trains rend les déplacements plus fluides et plus agréables. Il rend les transports publics plus attractifs et améliore le flux des passagers.

• Comment ?

- Plates-formes à 76 cm de hauteur (norme européenne)
- Entrée de plain-pied dans le train
- Informations présentées de manière visuelle et sonore
- Une plateforme numérique où toutes les informations pertinentes sont visibles en un coup d'œil



2.2 Garantir une intermodalité efficace favorisant les modes de déplacement durables

Le deuxième axe de la stratégie vise à créer des places de parkings autos et vélos disponibles là où les voyageurs en ont besoin avec notamment la création de nouveaux emplacements mais aussi le placement de contrôles d'accès.

Le principe STOP comme principe directeur pour l'aménagement futur des gares

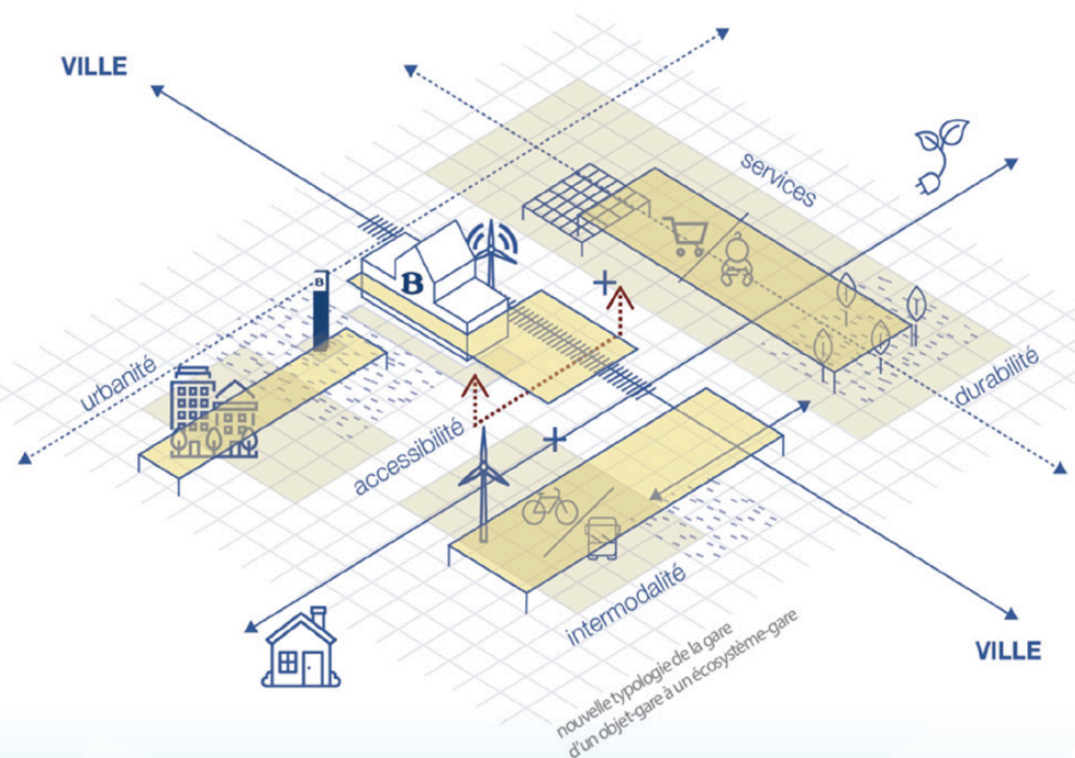
Le principe STOP hiérarchise les différents modes de déplacement pour mettre l'accent sur la mobilité douce. L'accessibilité des gares et de leurs abords doit être adaptée aux besoins des différents clients, avec une attention particulière aux besoins des usagers faibles et actifs (personnes à mobilité réduite, piétons et cyclistes) et à l'accessibilité des autres formes de transport public ou partagé. Cette approche permet de transformer les gares en lieux vivants où tous les usagers se sentent à l'aise et en sécurité.



2.3 Garantir un accueil convivial dans des bâtiments et installations fonctionnels

En matière d'infrastructure d'accueil, la stratégie développée par la SNCB a également pour ambition de :

- Créer des gares vivantes en y installant de nouveaux services créateurs de lien social et bénéfiques pour la sécurité des lieux.
- Rendre les infrastructures de gares fonctionnelles et optimisées en termes de flexibilité, de durabilité et d'identité (mise en œuvre d'un concept de gare, développement du concept d'équipements standards, amélioration signalétique, ...)



3. Accessibilité des gares suburbaines

3.1 Evaluation des réalisations 2020-25

Dans le cadre de l'évaluation, il convient avant tout de rappeler que fin 2022, le nouveau Contrat de Service Public (CSP) et le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) pour la période 2023-2032 ont été validés par le gouvernement. Les objectifs du plan quinquennal RER 20-25 en matière d'infrastructure d'accueil ont dès lors été revu à partir de 2023 et mis à jour sur base des plannings prévus dans les nouveaux CSP et PPI.

Par conséquent, dans les tableaux d'évaluation présentés ci-dessous, nous mentionnons systématiquement :

- L'objectif initial fixé au départ du plan quinquennal RER 20-25 sur base des données du PPI 2018-2022
- L'objectif revu au cours du plan quinquennal RER 20-25 sur base des données du nouveau PPI 2023-2032

Gares avec quais hauts (76 cm)

Les quais ont été rehaussés dans 10 gares au cours du Plan Quinquennal RER 20-25. Au total, 78 gares disposent de quais à 76 cm, soit 61% du nombre total de gares S.

	Nombre de gares avec quais hauts
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	68
Objectif initial ¹ PQ 20-25	89
Objectif revu ² PQ 20-25	79
Réalisation ³ PQ 20-25	78
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	88 %
- en % objectif revu	99 %
Taux de couverture	
- réalisation en % des 128 gares S	61%

1. objectif fixé au départ du PQ 20-25 sur base du PPI 2018-2022
2. objectif adapté au cours du PQ 20-25 sur base du nouveau PPI 2023-32
3. pour l'année 2025, réalisations prévues d'ici la fin de l'année



Exemples de nouveaux quais hauts. De haut en bas : gares de St-Job, de Genval et de Waterloo

Gares avec quais accessibles PMR

	Nombre de gares avec quais accessibles PMR
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	51
Objectif initial ¹ PQ 20-25	73
Objectif revu ² PQ 20-25	65
Réalisation ³ PQ 20-25	64
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	88 %
- en % objectif revu	98 %
Taux de couverture	
- réalisation en % des 128 gares S	50 %

1. objectif fixé au départ du PQ 20-25 sur base du PPI 2018-2022
2. objectif adapté au cours du PQ 20-25 sur base du nouveau PPI 2023-32
3. pour l'année 2025, réalisations prévues d'ici la fin de l'année

Entre 2020 et 2025, les quais sont devenus accessibles pour les PMR dans 13 gares supplémentaires. 64 gares suburbaines sont dorénavant équipées de quais accessibles PMR ce qui représente une gare suburbaine sur deux.

Gares 100% accessibles

	Nombre de gares 100 % accessibles
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	36
Objectif initial ¹ PQ 20-25	66
Objectif revu ² PQ 20-25	50
Réalisation ³ PQ 20-25	50
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	76 %
- en % objectif revu	100 %
Taux de couverture	
- réalisation en % des 128 gares S	39 %

Une gare est considérée comme accessible à 100 % (gares conformes à la STI-PMR-2014) pour les PMR lorsque les 4 critères suivants sont remplis :

- quais rehaussés à 76 cm
- quais accessibles PMR via une rampe ou un ascenseur
- quais équipés de lignes de guidage podotactile
- présence au minimum 1 distributeur de billets accessible PMR

En 2025, 39 % de 128 gares suburbaines sont 100 % accessibles PMR soit 14 gares de plus qu'en 2019.



Exemples de gares 100 % accessibles PMR : Groenendaal et Berchem-Ste-Agathe





Exemple de rampe d'accès en gare de Watermael

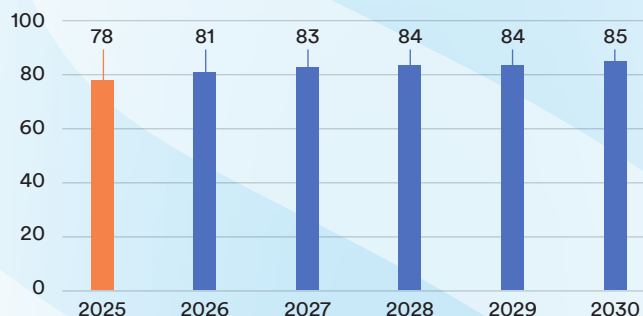
3.2 Actions 26-30

En matière d'accessibilité, d'ici 2030 :

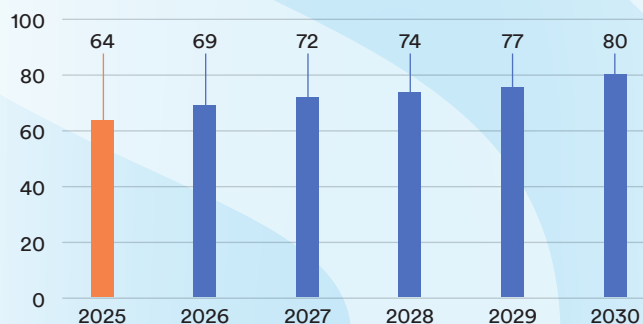
- 85 gares disposeront de quais hauts (+7);
- 80 gares seront équipées de quais accessibles PMR via rampes d'accès ou ascenseurs (+16);
- 69 gares seront rendues 100 % accessibles PMR (+19).

Il convient de souligner que la partie gros-œuvre des quais qui comprend les travaux de rehaussement de quais est une compétence d'Infrabel. Une collaboration étroite avec Infrabel est donc nécessaire afin de pouvoir remplir cet objectif essentiel à l'accessibilité intégrale.

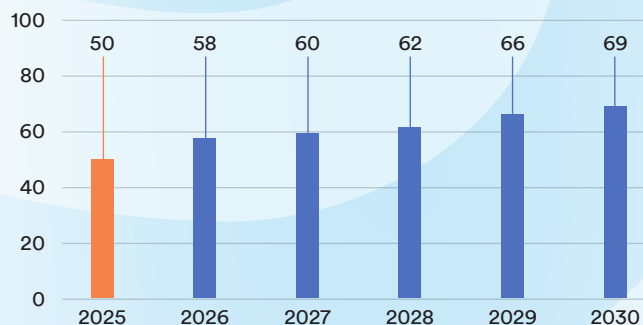
Gares avec quais hauts



Gares avec quais accessibles PMR



Gares 100 % accessibles PMR



■ Réalisations

■ Objectifs

Moyens à prévoir

Les investissements réalisés en Belgique et dans la zone RER pour l'accueil des voyageurs dans la zone S pour les prochaines années ainsi que les modalités de financement sont fixés dans deux plans distincts approuvés par le Conseil d'Administration de la SNCB et le Conseil des Ministres.

- **Le Plan Pluriannuel d'Investissements 2023-2032 (PPI)** dont le financement principal est assuré par la dotation SPF classique.
- **Le Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissements (PSPI)** couvrant la période 2023-2032. Le plan et les moyens nécessaires à sa réalisation sont confirmés jusqu'en 2032. Ce financement complémentaire doit servir notamment à achever les chantiers pour le RER dans et autour de Bruxelles.

Outre ces deux sources majeures de financement (PPI et PSPI), des investissements additionnels sont également prévus via Beliris (passerelle à Etterbeek) ainsi qu'un financement SPF - Plan de transition.

4. Intermodalité auto/vélo

4.1 Evaluation des réalisations 2020-25

Parking-auto

En 2025, on dénombre 20 093 places de parking-auto (+1 238 places par rapport à 2019).

	Nombre de places de parking-auto (propriété SNCB)
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	18 855
Objectif initial ¹ PQ 20-25	23 722
Objectif revu ² PQ 20-25	20 461
Réalisation ³ PQ 20-25	20 093
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	85 %
- en % objectif revu	98 %

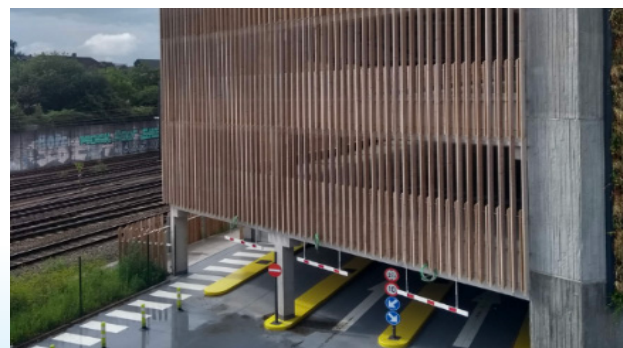
1. objectif fixé au départ du PQ 20-25 sur base du PPI 2018-2022
2. objectif adapté au cours du PQ 20-25 sur base du nouveau PPI 2023-32
3. pour l'année 2025, réalisations prévues d'ici la fin de l'année



Parking-vélo

Entre 2020 et 2025, le nombre de places de parking-vélo a augmenté de 8 678 pl. atteignant au total 35 043 pl. dans les gares de la zone S ce qui représente 803 pl. de plus que l'objectif prévu (34 240 pl).

	Nombre de places de parking-vélo
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	26 365
Objectif initial ¹ PQ 20-25	36 398
Objectif revu ² PQ 20-25	34 240
Réalisation ³ PQ 20-25	35 043
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	96 %
- en % objectif revu	102 %



Exemples de nouveaux parkings-vélo en gares de Vilvorde et Moensgerg

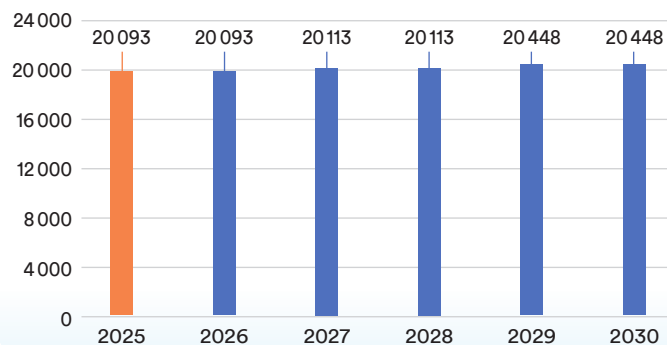
Exemples de nouveaux parkings-auto en gares de Groenendaal et Halle



4.2 Actions 26-30

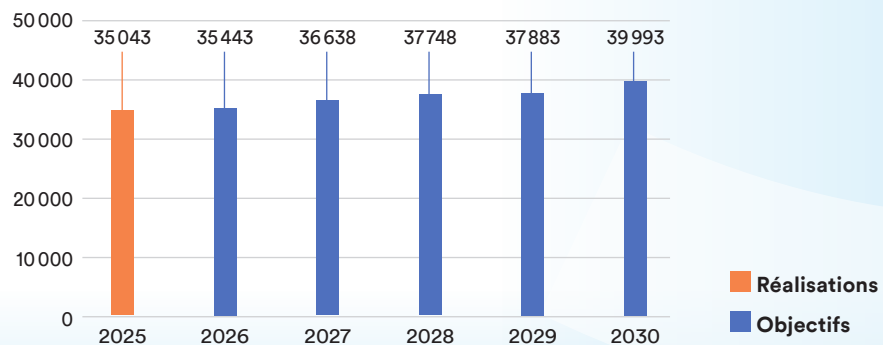
Parking-auto

D'ici 2030, la capacité des parkings-auto dans la zone S augmentera de 355 places ce qui représente une augmentation de 2 % par rapport à 2025.



Parking-vélo

D'ici 2030, la capacité des parkings-vélo dans la zone S augmentera de 4950 places ce qui représente une augmentation de 14 % par rapport à 2025.



5. Gares fonctionnelles

5.1 Evaluation des réalisations 2020-25

Gares standardisées (signalétique)

La nouvelle signalétique a été installée dans 101 gares entre 2020 et 2025. Par conséquent, le taux de couverture a considérablement augmenté passant d’à peine 3 % en 2019 à 82 % en 2025.

	Nombre de gares standardisées (signalétique)
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	4
Objectif initial¹ PQ 20-25	119
Objectif revu² PQ 20-25	116
Réalisation³ PQ 20-25	105
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	88 %
- en % objectif revu	91 %
Taux de couverture	
- réalisation en % des 128 gares S	82 %

- 1. objectif fixé au départ du PQ 20-25 sur base du PPI 2018-2022
- 2. objectif adapté au cours du PQ 20-25 sur base du nouveau PPI 2023-32
- 3. pour l’année 2025, réalisations prévues d’ici la fin de l’année



Exemples de branding S aux gares de Rixensart et Berchem Ste-Agathe



Exemples de signalétique aux gares de Waterloo et Genval



Gares complètement remises en état

36 gares ont été complètement remises en état entre 2020 et 2025, ce qui porte le nombre de gares entièrement renouvelées à 40 gares sur 128 soit près d'un tiers des gares.

	Nombre de gares entièrement renouvelées
Situation 2019 (avant PQ 20-25)	4
Objectif initial ¹ PQ 20-25	64
Objectif revu ² PQ 20-25	47
Réalisation ³ PQ 20-25	40
Taux de réalisation	
- en % objectif initial	63 %
- en % objectif revu	85 %
Taux de couverture	
- réalisation en % des 128 gares S	31 %

- 1. objectif fixé au départ du PQ 20-25 sur base du PPI 2018-2022
- 2. objectif adapté au cours du PQ 20-25 sur base du nouveau PPI 2023-32
- 3. pour l'année 2025, réalisations prévues d'ici la fin de l'année



Exemples de gares entièrement remises en état à Genval et Berchem Ste-Agathe

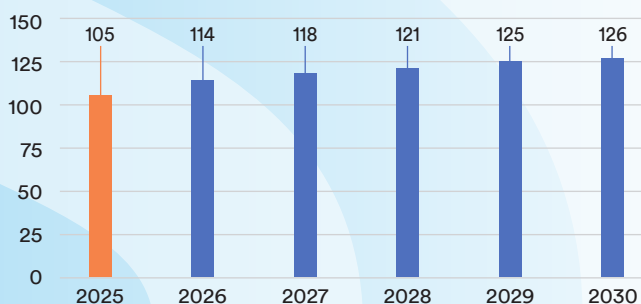
5.2 Actions 26-30

Gares standardisées (signalétique)

Il y a lieu de distinguer les équipements de quai (abris/auvent, sièges, éclairage, sonorisation, caméras) de la signalétique et du branding.

- Toutes les gares pour lesquelles de travaux de renouvellement des quais sont prévus seront également équipées du nouveau mobilier et de l'équipement standard.
- La SNCB a également développé un nouveau branding et une nouvelle signalétique qui seront déployés dans quasiment 100 % des gares S pour 2030.

Gares standardisées (signalétique)

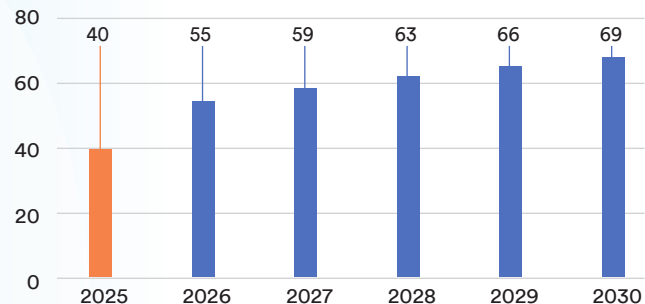


Gares complètement remises en état

D'ici 2030, 69 gares sur les 128 gares suburbaines seront complètement remises en état avec:

- des quais renouvelés en vue d'assurer leur accessibilité intégrale;
- des équipements et finitions de quais standardisés;
- une nouvelle signalétique et nouveau branding.

Gares remises en état



■ Réalisations ■ Objectifs





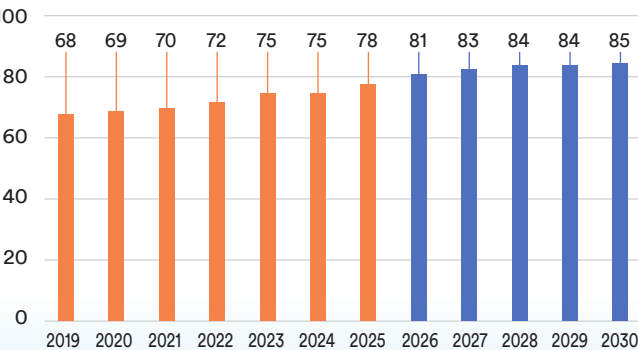
6. Evolution sur 10 ans

Les évolutions en matière d'infrastructure d'accueil sont présentées ci-dessous sur une période de 10 ans afin d'avoir une vue globale et de mieux percevoir les résultats déjà atteints et ceux à venir dans le cadre des deux plans quinquennaux RER successifs (20-25 et 26-30).

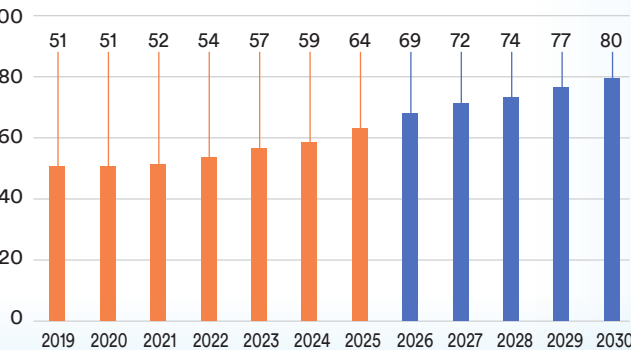
Accessibilité	2019		2025		2030 (objectifs)	
	Nombre de gares	Taux de couverture*	Nombre de gares	Taux de couverture*	Nombre de gares	Taux de couverture*
Gares avec quais hauts	68	53 %	78	61%	85	66 %
Gares avec quais accessibles PMR	51	40 %	64	50 %	80	63 %
Gares 100 % accessibles PMR	36	28 %	50	39 %	69	54 %

* Taux de couverture = réalisation en % des 128 gares S

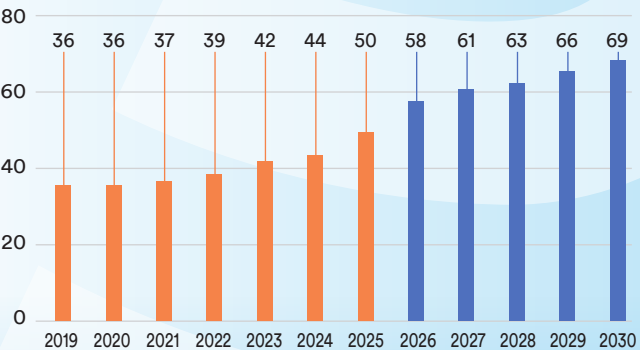
Gares avec quais hauts



Gares avec quais accessibles PMR



Gares 100 % accessibles PMR

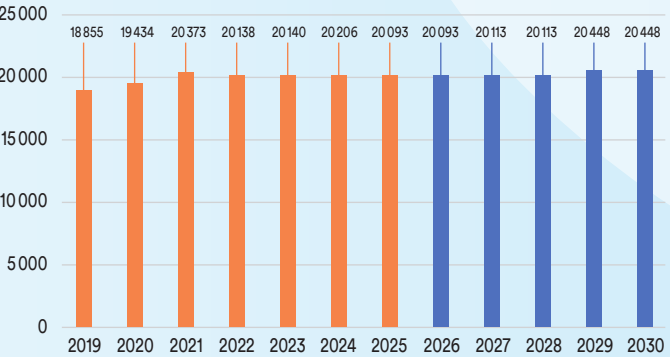


■ Réalisations P5Y 20-25 ■ Objectifs P5Y 26-30

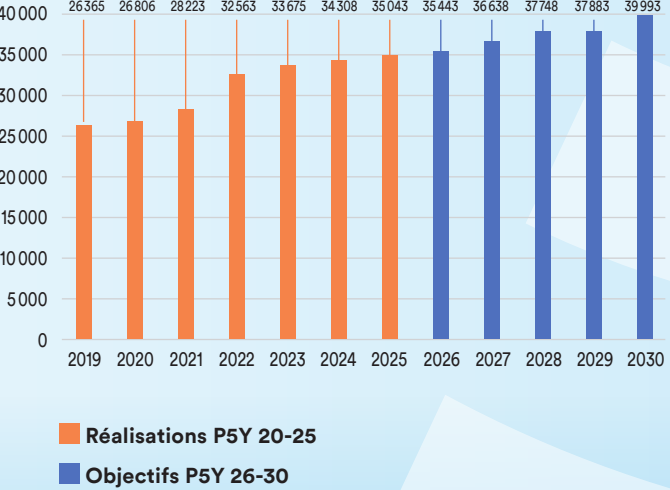
Intermodalité

	2019	2025	2030 (objectifs)	variations 2019-2030	
Parking-auto	18 855	20 093	20 448	+1 593	+8 %
Parking-vélo	26 365	35 043	39 993	+13 628	+52 %

Parking- auto



Parking- vélo

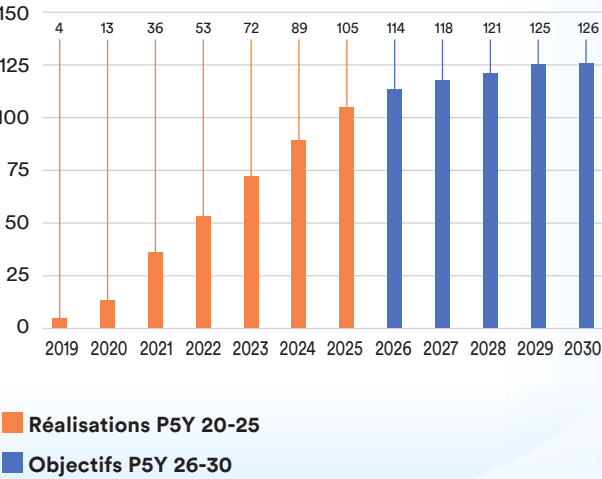


Gares fonctionnelles

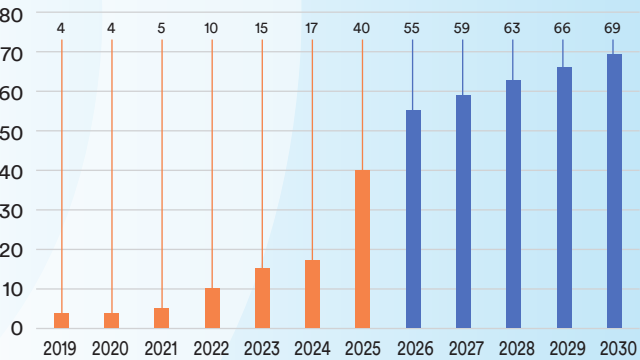
	2019		2025		2030 (objectifs)	
	Nombre de gares	Taux de couverture*	Nombre de gares	Taux de couverture*	Nombre de gares	Taux de couverture*
Gares standardisées (signalétique)	4	3 %	105	82 %	126	98 %
Gares complètement remises en état	4	3 %	40	31 %	69	54 %

* Taux de couverture = réalisation en % des 128 gares S

Gares standardisées (signalétique)



Gares remises en état



7. Conclusions

De 2026 à 2030, la SNCB entend poursuivre les efforts déployés dans le Plan Quinquennal RER précédent (20-25) afin d'offrir aux voyageurs de la zone suburbaine une amélioration tangible de l'accueil en gare.



Objectif 1: accessibilité des gares

D'ici 2030, sur les 128 gares suburbaines :

- 2 gares sur 3 disposeront de quais hauts (66 %)
- 63 % auront des quais accessibles PMR
- Plus de la moitié des gares seront 100 % accessibles PMR (54 %)



Objectif 2: intermodalité auto/vélo

Entre 2026 et 2030 :

- l'offre en parking-auto augmentera de 2 %
- l'offre en parking-vélo augmentera de 14 %



Objectif 3: gares fonctionnelles

D'ici 2030, sur les 128 gares suburbaines :

- 98 % des gares seront équipées de la nouvelle signalétique et nouveau branding
- Plus d'une gare sur deux sera complètement rénovée (54 %)



8. Éléments de stratégie complémentaire

8.1 Les pôles de correspondances

Notre objectif : améliorer l'expérience du voyageur intermodal au sein des pôles de correspondances en facilitant le cheminement des voyageurs transitant d'un transport public vers un autre et en améliorant leur confort.

L'objectif du groupe de travail mis en place entre les 4 opérateurs (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) est de traiter en priorité les grandes gares les plus intermodales pour impacter un maximum de voyageurs intermodaux.

Ainsi ont été mises en place :

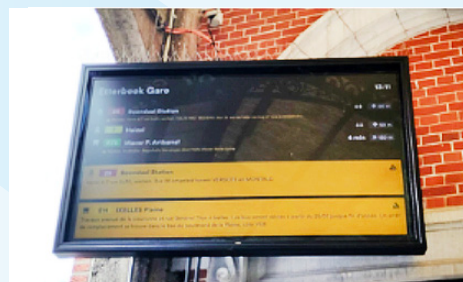
- Une approche 'client central' basée sur une enquête-client quantitative par gare sur l'expérience intermodale
- Un travail sur l'harmonisation et l'optimisation de la signalétique pour l'orientation client au sein des pôles intermodaux);
- L'installation d'écrans intermodaux 'prochains départs' mono- et multi-opérateurs (déjà partiellement déployés);
- Une approche locale par gare avec des actions concrètes sur :
 - La clarification de la signalétique et la facilité d'orientation des voyageurs intermodaux (plans intermodaux, panneaux, etc.) y incluant la fourniture d'information au voyageur en temps réel (écrans des prochains départs);
 - La qualité des cheminements entre arrêts et quais (accessibilité, sécurité des voyageurs intermodaux, confort d'attente entre bus, tram, métro et train);
 - D'autres aspects issus des diagnostics locaux (par exemple : propreté);
 - La mise en place de groupes opérationnels intermodaux locaux avec les équipes de terrain (POC mis en place à Bruxelles-Midi).



Cette approche ‘quick wins’ au plus près des besoins des clients complète une collaboration établie sur des projets d’infrastructures de hubs multimodaux à long terme entre les opérateurs et les différents acteurs publics, tant locaux que régionaux. Ces collaborations se concrétisent souvent sous la forme de masterplans et/ou d’accord de collaboration autour des gares (Exemple de concrétisation à différents niveaux d’avancements Bruxelles-Schuman, Ottignies, Etterbeek et de nombreux autres sites).

La SNCB et les opérateurs régionaux s’engage au financement des projets de pôles de correspondance dans le cadre des moyens prévus par les PPI existants dans le cadre de rénovations de gares ou de refontes de réseaux de transport en commun.

Ecrans ‘prochains départs’ des bus, tram et métro en gares



Signalétique claire et uniforme au sein d’un pôle de correspondance en lien avec les outils digitaux utilisés par les clients (apps)



8.2 La vie en gare

La SNCB met en œuvre, en concertation avec les pouvoirs locaux, le programme ‘La Vie en Gare !’ pour l’activation des espaces non-utilisés et disponibles des bâtiments de voyageurs dans certaines gares. C’est le cas notamment pour les gares où les guichets ont été fermés.

A cette fin, la SNCB identifie et communique aux autorités locales les espaces de gare susceptibles de faire l’objet d’une réaffectation.

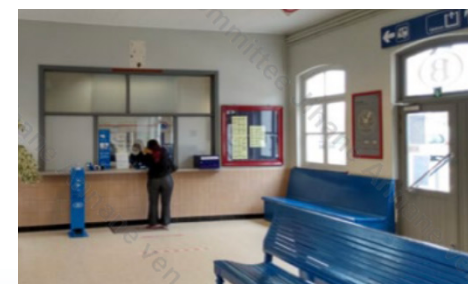
L’objectif global est de transformer les gares, grandes et petites, en espaces dynamiques et sûrs d’échange et de rencontre. Elles deviennent ainsi des lieux centraux de la vie locale et un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité durable. Le développement de services, à but lucratif ou non, destinés notamment aux voyageurs, valorise les espaces disponibles dans des lieux facilement accessibles. Les activités proposées en gare, quant à elles, stimulent l’utilisation du train et favorisent la mobilité durable.

Des projets ont déjà été réalisés dans plusieurs gares comme à Genval, Jette, la Hulpe, Bruxelles-Chapelle, Opwijk ou sont prévus dans le futur notamment à Mérode, Bruxelles-Congrès, Kortenberg, Waterloo.

Projet ‘Avant / Après’ à Jette



Projet ‘Avant / Après’ à Opwijk





Partie 5 - Commercialisation

1. Prescrit de la Convention RER

Le RER est un concept global intégrant un service ferroviaire suburbain et les offres de transport public (bus, métro, tram) et est le fruit d'une collaboration entre les 4 sociétés de transport public. La Convention RER de 2003 souligne l'approche coordonnée dans plusieurs de ses articles relatifs à la commercialisation.

Une coordination des activités des 4 opérateurs de transport public est demandée par la Convention RER de 2003 en particulier concernant :

- la connaissance des besoins de la clientèle ainsi que les actions de promotion, les campagnes de publicité et d'information;
- l'étude d'un système compatible de billetterie et des principes d'harmonisation tarifaire dans le cadre des initiatives générales d'harmonisation

tarifaire entreprises par les sociétés de transport en commun sur le territoire de leur ressort;

- la mise en œuvre d'une stratégie commune de commercialisation;
- l'information intégrée au public des correspondances horaires.

Dans le domaine de la commercialisation, la Convention RER prévoit les articles suivants :

Art. 4. Les parties s'engagent à :

[...]

- prendre les mesures et conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun du point de vue de l'utilisateur en ce compris l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie ;
- prendre les mesures nécessaires pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun ;

Art. 5. Sans préjudice d'autres délimitations géographiques établies par les parties pour l'harmonisation des tarifs et l'intégration de la billetterie, la zone RER s'établit dans un rayon d'environ 30 km autour de Bruxelles. Cette zone est l'aire géographique de base pour la stratégie de déploiement de l'offre RER. Les stipulations de la présente convention sont d'application à l'intérieur de cette zone. [...]

Art. 10. Dans le cadre de leurs missions respectives, les sociétés de transport en commun assurent, au sein du Groupe Opérationnel, une coordination de leurs activités et en particulier concernant :

- la connaissance des besoins de la clientèle ainsi que les actions de promotion, les campagnes de publicité et d'information ;

[...]

- l'étude d'un système compatible de billetterie et des principes d'harmonisation tarifaire dans le

cadre des initiatives générales d'harmonisation tarifaire entreprises par les sociétés de transport en commun sur le territoire de leur ressort ;

- l'amélioration des correspondances horaires et de l'information intégrée au public ;

[...]

L'exercice des missions et des tâches de service public dévolues aux sociétés de transport en commun, demeure de la compétence de chacune des sociétés, conformément aux législations régionales et fédérale en vigueur.

Art. 14. §2. L'offre de transport en commun dans la zone RER est fournie par les sociétés de transport en commun de manière intégrée pour l'utilisateur. L'intégration est obtenue par une approche coordonnée des aspects suivants : amplitude, fréquence de desserte, horaires, conception et utilisation des infrastructures, production et communication des informations aux utilisateurs, harmonisation des tarifs et des actions commerciales.

Art. 15. Dans le cadre général de l'harmonisation des tarifs, les parties poursuivent la mise en place d'une offre tarifaire commune.

- Dans une première phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en place le dispositif de reconnaissance mutuelle des titres pour un, cinq, dix voyages et un jour, valables sur le territoire de la RBC. Ils adaptent leurs logiciels et installent des appareils valideurs supplémentaires dans les gares et points d'arrêt de la RBC.

- Dans une deuxième phase, les quatre sociétés de transport en commun émettent des titres compatibles, valables sur le territoire de la RBC et dans la « zone périurbaine » approuvée par la conférence interministérielle du 30 novembre 1999. Ils adaptent leurs logiciels et installent des appareils valideurs supplémentaires dans les gares et points d'arrêt de la « zone périurbaine ».
- Dans une troisième phase, les quatre sociétés de transport en commun mettent en service un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER, et ceci dans la perspective d'un système compatible de perception pour l'ensemble du territoire, tout en utilisant la technologie adéquate la plus avancée.

Art. 23. Une stratégie commune de commercialisation est mise en œuvre par les sociétés de transport en commun notamment dans le Groupe Opérationnel. Cette stratégie repose sur la mise en valeur de l'offre RER ferroviaire en liaison avec l'ensemble de l'offre de transport en commun dans la zone RER. Les parties assurent la promotion par des actions régulières et coordonnées, par exemple par un logo.

Art. 24. L'information au voyageur est approchée d'une façon coordonnée. Le dispositif intégré d'information dans la zone RER comprend un élément cartographique et tous les supports adéquats afin de diffuser au mieux les renseignements relatifs aux horaires, aux tarifs et aux modalités d'usage. Les informations sont mises à jour de manière continue, en fonction des changements de l'offre.



2. Trois lignes directrices

2.1 Collaborer à des produits intermodaux

Dans le but d'offrir à ses voyageurs des solutions de mobilité durable de porte à porte, la SNCB poursuit le développement de solutions de billettique 'One-stop Shop' offrant la possibilité pour le voyageur d'acheter en une seule opération un ou plusieurs titres de transport d'opérateurs différents : le 'One-stop-shop' dans l'application SNCB propose actuellement la vente de billets De Lijn, le Brupass et un billet 'parking auto 1 jour' pour le stationnement payant en gare.

Dans le cadre de sa stratégie commerciale, la SNCB collabore avec les autres opérateurs de transport public pour analyser, et faire évoluer, au besoin, l'offre de produits intermodaux communs, y compris dans la zone RER (fixation, révision des prix).

Les offres intégrées ne peuvent cependant compromettre l'équilibre financier de la SNCB ni l'équilibre financier du CSP. Pour rappel, un mécanisme de compensation spécifique supplémentaire est assuré dans le cadre du CSP entre l'Etat belge et la SNCB dans le cas où l'introduction de produits intégrés ou des décisions tarifaires génèrent un impact net négatif sur les recettes de la SNCB.

La SNCB collabore au développement de certains services digitaux avec les autres opérateurs de transport public (TEC, De Lijn, STIB) en vue d'améliorer l'expérience client, notamment au niveau de la présentation des produits mis à disposition des voyageurs, et des systèmes de validation inter-opérables pour contrôler les titres de transport émis par un autre opérateur.

Dans ce domaine, le Contrat de Service Public prévoit :

Art. 77 : Développement de solutions intermodales et de billettique centralisée

1. La SNCB veille à offrir à ses voyageurs des solutions de mobilité durable de porte à porte s'appuyant sur une billettique centralisée et des offres intermodales.
2. Pour ce faire, la SNCB poursuit le développement de solutions de billettique centralisées offrant la possibilité pour le voyageur d'acheter en une seule opération un ou plusieurs titres de transport d'opérateurs différents

A cet égard, la priorité est de proposer la vente de produits permettant le parking en gare (voiture et vélo), de titres de transport des autres opérateurs de transport public et, selon les possibilités, d'autres services de transport disponibles en gare (comme par exemple les modes de transport partagés).

Art. 78 : Produits intermodaux communs aux opérateurs de transport

1. La SNCB collabore avec les autres opérateurs de transport public pour analyser, et faire évoluer l'offre de produits intermodaux communs dans la zone RER (fixation, révision des prix) ainsi que dans les autres grandes zones urbaines du pays en vue de stimuler l'utilisation du train et des transports publics.
2. Les offres intégrées ne peuvent compromettre l'équilibre financier de la SNCB ni l'équilibre financier du présent Contrat. Si l'introduction de produits intégrés ou des décisions tarifaires génèrent un impact net négatif sur les recettes de la SNCB, tant en raison d'effets prix que volumes, un mécanisme de compensation spécifique supplémentaire est assuré en contrepartie. Il est tenu compte à cet effet de l'évolution des ventes ou de la répartition des revenus entre les opérateurs de transport public concernés.



2.2 Collaborer pour une meilleure connaissance des clients et produits

La SNCB collabore avec les autres opérateurs de transport public dans le but d'assurer un suivi régulier des ventes des produits intégrés et de mieux connaître la clientèle intermodale dans la zone RER au moyen notamment d'enquêtes clients.

En fonction des besoins de communication identifiés par les opérateurs de transport public, la SNCB participe aux actions de communication relatives aux produits intégrés valables dans la zone RER.

La SNCB étudie, avec les autres opérateurs de transport public, la mise en place d'une solution de billettique intermodale facile d'utilisation ('Pay As You Go'), valable à l'échelle du pays et incluant donc la zone dite 'RER'.

Suite à la présentation 'Vision et ambition sur l'intermodalité' des 4 opérateurs lors de la CIM

du 30/09/25, les 4 Ministres de la Mobilité ont, concernant l'achat des titres de transport et les produits intermodaux, décidé de porter une position commune aux organes de concertation de la gouvernance RER demandant ainsi aux 4 PTO :

- d'intégrer ces orientations ('Pay as you go' et 'Account-based ticketing'), dans les réflexions sur l'évolution de la tarification de la zone RER dans la zone de 30 km au-delà de la zone Brupass XL (y compris Ottignies/Louvain-La-Neuve et Nivelles) et de les faire évoluer en fonction ;
- d'étudier en profondeur et d'établir dans l'année différents scénarios pour une rationalisation (c'est-à-dire une extension du type 'light') de la zone Brupass XL actuelle, en objectivant les implications financières pour les 4 PTO et leurs autorités respectives.

2.3 Collaborer pour améliorer l'information aux voyageurs

La SNCB collabore activement avec les opérateurs de transport public pour l'amélioration du parcours client intermodal en gare.

La SNCB collabore avec les autres opérateurs de transport public en ce qui concerne l'échange des données horaires (y compris en temps réel) et ce dans le but de pouvoir offrir aux voyageurs des informations intermodales fiables, cohérentes et complètes via les différents canaux d'informations (trains, gares et canaux digitaux).

La SNCB met à jour chaque année sa carte intermodale de l'offre suburbaine dans la zone RER et la rend disponible via les canaux adéquats (internet, en gare). La SNCB collabore avec la STIB pour l'affichage du réseau S sur ses plans.

La SNCB communique sur la composante ferroviaire du RER en termes d'offre 'S'.

Le logo S développé lors du lancement de l'offre suburbaine est confirmé comme identifiant de l'offre suburbaine.

La SNCB communique l'information sur l'offre suburbaine aux stakeholders (communes, autres opérateurs, régions, ...) afin qu'ils la relaient via leurs canaux.

3. Produits intermodaux

3.1 Réalisations 2020-25

Lancement des Brupass XL

Le 1^{er} février 2021, les tarifs intégrés 'Brupass XL' ont été lancés conjointement par les 4 opérateurs de transport public dans la zone définie par la CIMIT en 1999. Elle couvre un rayon de 11,5 km autour de la Grand Place de Bruxelles, ce qui représente pour la SNCB un total de 53 gares : les 35 gares de la Région de Bruxelles-Capitale et 18 gares dans la zone péri-urbaine : Beersel, Buda, Diegem, Dilbeek, Groenendaal, Grand-Bigard, Hoeilaart, Holleken, Linkebeek, Lot, Nossegem, Ruisbroek, Rhode-Saint-Genèse, De Hoek, Sint-Martens-Bodegem, Vilvorde, Zaventem et Zellik. La desserte de Brussels Airport en est exclue.



Les tarifs Brupass et Brupass XL sont disponibles en 2^{ème} classe, coexistent avec les tarifs monomodaux et combinés et permettent d'utiliser les moyens de transport des quatre opérateurs dans les zones concernées. A l'occasion du lancement de la gamme de produits intégrés 'Brupass XL', les tarifs intégrés existants 'Jump' et 'MTB' valables dans la Région de Bruxelles-capitale ont été renommés 'Brupass'.

L'introduction des nouveaux tarifs intégrés fait suite à l'accord du Comité de Pilotage de janvier 2020, validé par la CEMM de décembre 2020. Suite à cet accord, les opérateurs ont signé en 2022 une convention globale réglant les aspects tarifaires, commerciaux, financiers et juridiques relatifs aux tarifs Brupass et Brupass XL. Pour l'essentiel, la convention précise les mécanismes de fixation et révision des prix, les processus de validation des prix, les clés de répartition des recettes pour les abonnements (et leur actualisation) ainsi que les mécanismes d'affectation des recettes entre opérateurs pour les titres à la prestation.

Brupass en version digitale

Depuis novembre 2023, SNCB, STIB et TEC (De Lijn encore prévu en 2025) proposent également les tickets Brupass et Brupass XL 1 et 10 voyages en version digitale pour l'achat et la validation.

Ces tickets digitaux rencontrent un certain succès car ils représentent un peu plus de 15 % du total des ventes de tickets Brupass (XL).



Campagne Brupass

Lors l'introduction du Brupass XL en février 2021, les opérateurs ont publié un communiqué de presse commun et lancé une campagne publicitaire basée sur un concept et un message commun. La création publicitaire mettait en avant les communes concernées par l'extension de la zone d'intégration tarifaire, reprenait les logos des 4 opérateurs et mettait en évidence le branding de l'opérateur qui émettait le message. Le slogan : « 1 seul ticket pour Bruxelles et ses alentours en train, tram, bus et métro ».

La SNCB a concentré la communication sur les media suivants : presse, site web, écrans TVM et affiches PubliFer 1m² dans les gares concernées.

Cette campagne a été relancée en septembre-octobre 2022. Elle fut aussi l'occasion pour la SNCB de promouvoir sa nouvelle application de validation de la carte Mobib. La SNCB a concentré la communication sur ses media propres (automates de vente, e-mail) et l'affichage en gare.

3.2 Actions 2026-30

Vision commune aux 4 PTO pour l'achat de titres de transport et de ticketing intermodal

Notre ambition et notre stratégie : Notre ambition est d'offrir aux voyageurs intermodaux une expérience de voyage fluide et conviviale. Concrètement, cela signifie : payer le plus simplement possible pour se déplacer d'un point A à un point B, avec le moins de complexité tarifaire possible avant, pendant et après le trajet. Nous souhaitons ainsi encourager davantage l'utilisation intermodale des transports publics.

Pour concrétiser cette ambition, nous suivons une stratégie différenciée pour A. les voyageurs occasionnels et réguliers (billets et cartes de dix trajets – sans abonnement) et B. les abonnés domicile-travail et domicile-école.



Solution du futur pour les non-abonnés : Pay As You Go

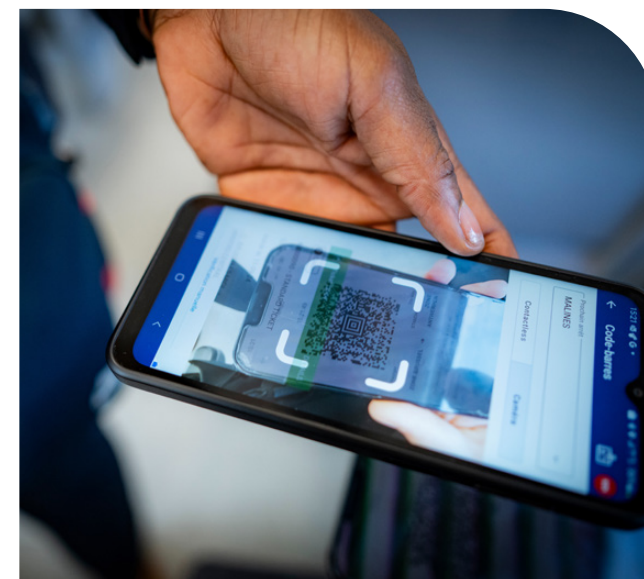
Nous sommes convaincus qu'un concept de paiement à l'utilisation (PAYG) est le modèle le plus approprié pour stimuler durablement l'utilisation des transports publics multimodaux au niveau national, y compris en zone urbaine et péri-urbaine, pour les non-abonnés. Nous nous engageons donc à travailler en étroite collaboration au cours des prochaines années à la mise en place coordonnée du PAYG.

PAYG est un moyen innovant qui rend l'utilisation des transports publics plus simple et conviviale. Les voyageurs n'ont plus besoin de décider à l'avance quel ticket ou abonnement leur convient le mieux. Il leur suffit de valider à la montée et à la descente avant/pendant un trajet. Pour cela, le voyageur doit simplement créer un compte et y associer un moyen de paiement.

Le système calcule ensuite automatiquement le prix correct pour l'ensemble du trajet. Ainsi, le voyageur ne paie que pour les trajets effectivement effectués, la complexité des différents systèmes tarifaires et produits est moins visible et il doit beaucoup moins arbitrer entre les différentes options tarifaires.

Le système PAYG sera facultatif, jamais obligatoire. Les voyageurs conserveront toujours la possibilité d'acheter un billet à l'avance (prépayé) pour un trajet intermodal, s'ils le souhaitent.

Le système PAYG offre des avantages importants pour le voyageur intermodal : facilité d'utilisation (pas de souci quant au billet ou au produit approprié), expérience fluide (quel que soit l'opérateur), transparence et tranquillité d'esprit (toujours le



prix correct), incitation durable et extensibilité (par exemple, vélos partagés).

Le prix total d'un trajet correspond à la somme des prix de chaque tronçon et dépend donc des conditions de produit (âge du voyageur, moment du voyage, etc.). C'est pourquoi nous étudions comment harmoniser les conditions de produit entre les opérateurs afin d'améliorer la clarté pour le voyageur. Nous examinons notamment la définition d'un 'jeune' (jusqu'à 25 ans ou jusqu'à 26 ans) et la délimitation des heures de pointe et des heures creuses (le cas échéant).

Un système PAYG peut fonctionner avec différents systèmes tarifaires, comme la coexistence actuelle de tickets forfaitaires et de tarifs liés à la distance, et avec différents produits de fréquence tels que les cartes avantage (SNCB). Cependant, le système ne devient vraiment transparent que lorsque ces structures tarifaires sont harmonisées au maximum.

Court terme: le one-stop-shop (OSS)

En attendant la mise en place d'un système PAYG national, nous considérons qu'un système 'one-stop-shop' (OSS) constitue la solution intermédiaire la plus appropriée pour les voyageurs multimodaux sans abonnement. Ce système peut inclure aussi bien des produits monomodaux que des billets intégrés.

Aujourd'hui, l'application SNCB offre déjà une expérience OSS: outre sa propre gamme de billets, elle propose également des billets De Lijn, les produits multimodaux Brupass et Brupass XL ainsi que des tickets de parking. Compte tenu du rôle central du train dans de nombreux déplacements intermodaux, il semble logique de poursuivre le développement de l'application SNCB en tant que porte d'accès à l'OSS, avec la possibilité d'étendre et d'affiner ce modèle à l'avenir en concertation avec tous les opérateurs.



Abonnement Domicile-Travail et Domicile-Ecole

Lorsqu'un abonné domicile-travail ou domicile-école combine deux modes de transport ou plus, il s'agit (presque) toujours d'un abonnement de train combiné à un ou deux abonnements pour le trajet précédé et/ou suivant en tram, bus ou métro. La SNCB joue ici le rôle de guichet unique (OSS). Par guichet unique, nous entendons un processus d'achat simple dans lequel différents titres de transport sont disponibles via un seul canal de vente, de préférence avec un paiement unique.

Aujourd'hui, le client peut en effet s'adresser à la SNCB pour acheter, en plus d'un abonnement de train, un abonnement De Lijn, STIB ou TEC. Cela peut se faire soit au guichet, soit via le site web de la SNCB. Environ 40 % des abonnés SNCB achète au moins un abonnement supplémentaire. En plus d'un abonnement de train, un abonnement de parking pour voiture ou vélo est également disponible; actuellement, environ 7 % des abonnés de train en font usage.

Le système actuel fonctionne bien. C'est pourquoi nous ne prévoyons pas de changements radicaux pour l'instant. Dans une deuxième phase du système PAYG, nous examinerons toutefois comment le transport intermodal peut être davantage encouragé pour les navetteurs qui se rendent au travail ou à l'école.



Résumé de la vision commune aux 4 PTO sur la billettique intermodale

1. La priorité sera donnée au développement d'une solution 'Pay-As-You-Go' commune aux 4 PTO avec une proposition concrète de mise en œuvre (architecture, budget, calendrier) qui sera présentée lors de la CIM de mars 2026.

2. Une harmonisation entre opérateurs publics facilitant l'intermodalité et les tarifs intégrés, les 4 PTO travailleront sur cette harmonisation.

Evolution du Brupass

Brupass et Brupass XL sont des solutions visant à intégrer les tarifs des transports publics à Bruxelles et dans ses environs. Aujourd'hui, Brupass et Brupass XL proposent une gamme de tarifs interoperables à Bruxelles et dans ses environs, disponibles sur les cartes Mobib, ainsi que sous forme numérique.

La question d'une éventuelle extension de la zone Brupass XL a été traitée par une enquête menée par Stratec, dont les résultats ont déjà été présentés au GO et COPIL RER. Cette étude montre que les leviers d'action à la disposition des opérateurs publics ont peu d'impact sur le report modal. Sur cette base, la recommandation

des quatre opérateurs publics est de ne pas étendre la zone d'intégration tarifaire actuelle à la zone RER (30km), mais de concentrer les efforts sur le système PAYG, comme expliqué ci-dessus. Pour les abonnés, l'offre combinée existante répond le mieux aux besoins des voyageurs en dehors de la zone Brupass (XL).

À côté de cela, l'étude identifie 14 gares et 436 arrêts de bus supplémentaires dans une série de communes situées en dehors de la zone actuelle, qui présentent des profils similaires à ceux des communes déjà incluses dans la zone Brupass XL (flux de déplacement vers/depuis Bruxelles et qualité/densité de l'offre).



Cependant, l'étude souligne aussi les inconvénients d'une telle extension : cette adaptation de la zone tarifaire

réduit sa lisibilité, accentue les effets de bord et les différentiels liés à la tarification au kilomètre, et rend plus difficile l'adhésion des populations situées en dehors de la zone, notamment entre les branches de l'étoile.

De plus, cette extension aurait des implications financières pour la SNCB et potentiellement pour les autres PTO. Une première estimation de la SNCB montre un impact de 15 à 20 millions €. Ce montant serait le cas échéant compensé par l'État en vertu de l'article 78 du Contrat de Service Public de la SNCB.



En conclusion

Les orientations 'Pay as you go' seront intégrées dans les réflexions des 4 PTO sur l'évolution de la tarification de la zone RER dans la zone de 30 km au-delà de la zone Brupass XL (y compris Ottignies/Louvain-La-Neuve et Nivelles) et les 4 PTO les feront évoluer en fonction.

Les 4 PTO étudieront en profondeur et établiront dans l'année différents scénarios pour une rationalisation (c'est-à-dire une extension du type 'light') de la zone Brupass XL actuelle, en objectivant les implications financières pour les 4 PTO et leurs autorités respectives.



4. Connaissance des clients et produits

4.1 Réalisations 2020-25

Résultats de ventes Brupass et Brupass XL

Depuis le début des ventes, les ventes des titres Brupass a augmenté, pour atteindre plus de 3 millions de 'titres à la prestation' vendus en 2024, et 160.000 abonnements mensuels et annuels (ventes effectuées par tous les opérateurs).

Enquêtes voyageurs (réalisées en Q2 2025)

Le taux de satisfaction des clients Brupass (XL) est élevé, ce qui résulte dans une intention d'achat élevée (score moyen de 6.9 pour Brupass et 7.5 pour Brupass XL). 3 clients sur 4 achèteraient à nouveau un abonnement (49 % « certainement » – 27 % « probablement »). Seulement 10 % déclarent qu'ils n'achèteraient plus d'abonnement.

La notoriété du nom Brupass est élevée auprès des habitants de la zone de Brupass (XL), la connaissance du contenu du produit peut être améliorée pour Brupass XL :

- Brupass est à présent plus connu que MTB/Jump en 2020 (39 %) ;
- 77 % des habitants des zones connaissent Brupass, 64 % Brupass XL ;
- Seuls 28 % des habitants n'ont pas de connaissance du tout du contenu de Brupass contre 45 % pour Brupass XL.

Les abonnements Brupass (XL) sont surtout utilisés pour faire des trajets domicile-travail/école mais aussi régulièrement pour d'autres motifs. Les cartes 10 accès sont aussi régulièrement utilisées pour des déplacements domicile-travail.

- Les abonnés Brupass (XL) voyagent fréquemment, c'est-à-dire à minima « quelques fois par semaine », pour faire du domicile-travail/école (80 %), mais aussi pour d'autres motifs.
- Les cartes 10 accès sont aussi régulièrement utilisées pour des déplacements domicile-travail/école (30 % le font minimum sur une base hebdomadaire).



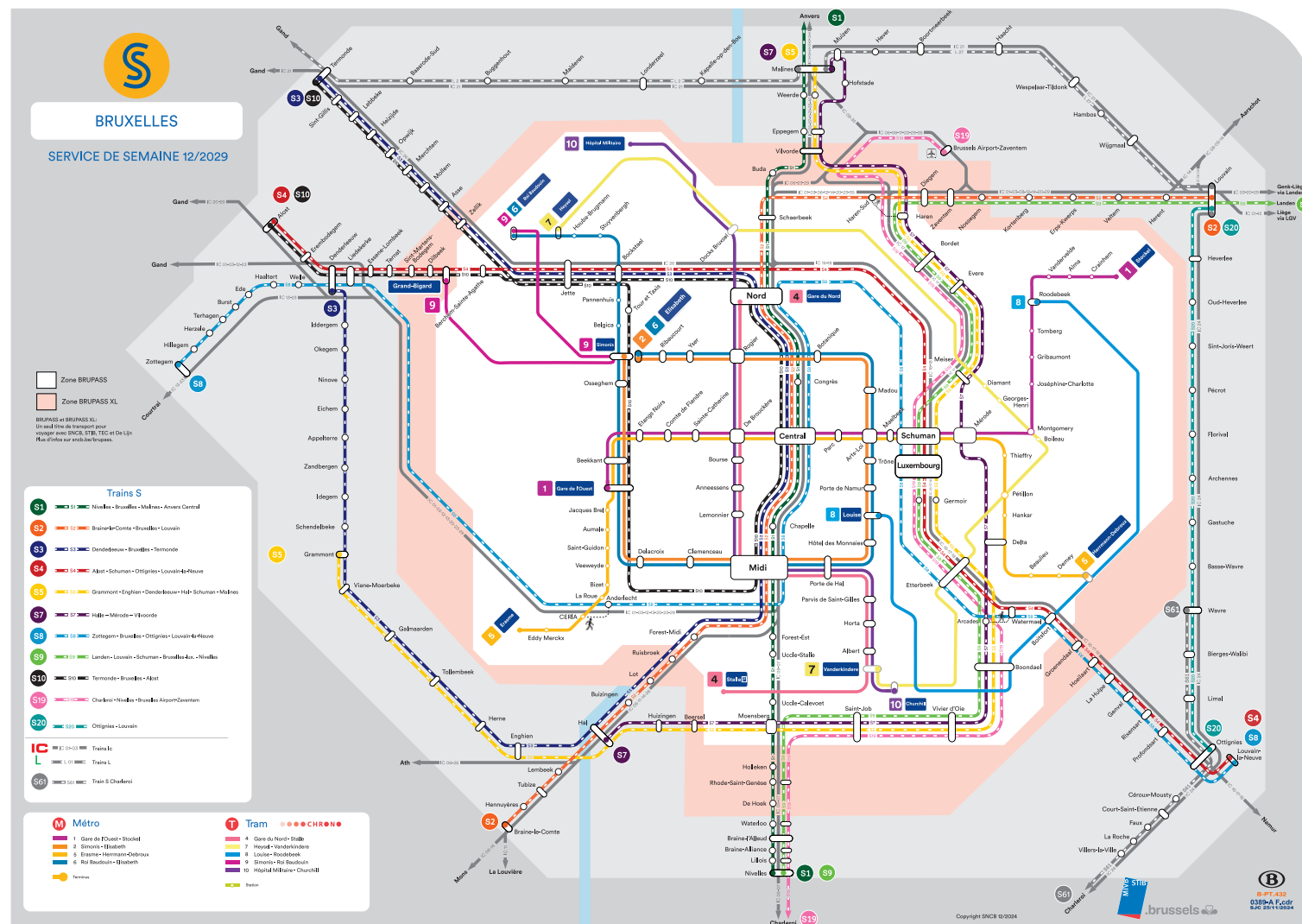
5. Information et promotion

5.1 Réalisations 2020-25

Logo S et support cartographique

Le logo S accompagne toutes les communications (écrans, campagnes affichage, numérotation des trains S, ...) ainsi la signalétique des gares (totem, nom de gare,...).

La carte du réseau de l'offre S avec le réseau structurant STIB est annuellement remise à jour.



Promotion du train S auprès des stakeholders

Après la période Covid, la SNCB a relancé les visites de communes (Schaerbeek, Ixelles et Evere) où elle leur a présenté l'offre S en général et plus spécifiquement dans leur commune. A chaque fois un article prêt à être publié a été remis. Néanmoins les nombreux chantiers dans et autour de Bruxelles impactant fortement l'offre S - en particulier les travaux à la gare de Denderleeuw et du pont Carsoel - ont empêché de poursuivre les présentations de l'offre qui étaient prévues.

En 2021 et 2022, l'offre S a été présentée lors des formations des mobility managers de Bruxelles et en 2023 à Brupartners, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.



Communication sur le train S dans le cadre de travaux

La promotion du train S a été fortement touchée par la crise du covid. Néanmoins, en août-septembre 2022, la SNCB a fait une campagne de promotion du train S, peu après le lancement du nouveau plan de circulation dans le Pentagone (application du plan Good Move dans le centre de Bruxelles). La SNCB a voulu profiter de ce momentum pour attirer l'attention du public sur le train S comme moyen de transport idéal pour se déplacer dans et vers Bruxelles. Le slogan : « Bouger dans Bruxelles avec le train S. Ça c'est le good move. » Pour cette campagne, la SNCB a eu recours aux media sociaux (ciblés sur les habitants de la zone S de Bruxelles), le journal Métro, l'affichage street digital sur les axes très fréquentés (en pointe et aux endroits embouteillés), les écrans des Desiro et les écrans de crise en gare.

En mai et octobre 2024, la SNCB a publié des communiqués de presse et posts afin d'informer sur l'offre de trains S – offre générale et trains S supplémentaires mis en place en mai-juin 2024 - comme alternative aux difficultés de circulation sur le ring dans le cadre des travaux au Carrefour Léonard. En février 2025, lorsque ces travaux sont rentrés dans une nouvelle phase, la SNCB a publié un nouveau communiqué de presse sur les renforcements des trains entre Bruxelles et Ottignies.



Information intermodale

Le GT RER Place a mis en place un projet-pilote d'information multimodale aux voyageurs en gare d'Etterbeek. Le test s'est déroulé selon les étapes suivantes :

Juin 2024 : démarrage du test de l'écran multimodal à la gare d'Etterbeek

Déc. 2024 : enquête-clients réalisée par un bureau de communication externe

Jan. 2025 : résultats de l'enquête quantitative (on line) et qualitative (interview)

L'évaluation du POC Etterbeek montre que :

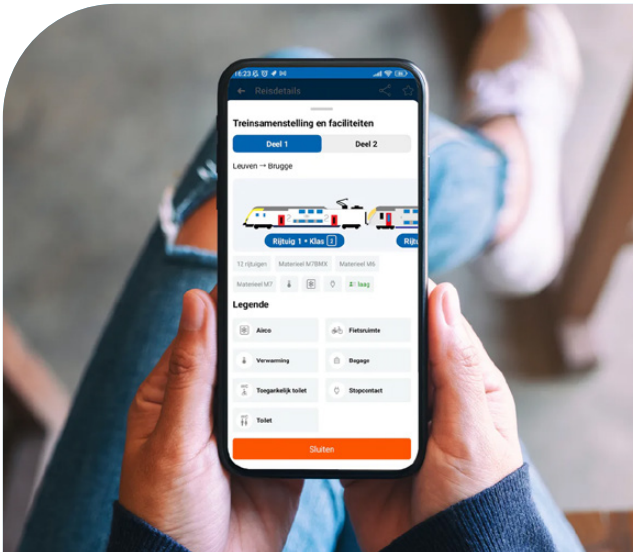
- Parmi les voyageurs qui effectuent une correspondance à la gare d'Etterbeek avec les transport urbains, 71% utilisent les informations affichées sur l'écran multimodal (23 % systématiquement et 48% occasionnellement).
- 87% des répondants qui effectuent une correspondance indiquent que l'écran impacte leur expérience multimodale car il permet de connaître les perturbations au niveau STIB, TEC ou De Lijn et le temps disponible pour effectuer la correspondance.
- Les suggestions d'amélioration concernent surtout la lisibilité (police et background) mais aussi la localisation (deuxième écran à gauche du bâtiment voyageurs).

Principales conclusions formulées :

- L'ajout de cet écran est globalement positif pour la gare d'Etterbeek.
- Cet écran permet aux voyageurs réguliers de vérifier les perturbations et les retards. Son impact sur la mobilité intermodale autour de la gare est positif, bien que modéré. Il peut s'avérer utile aux voyageurs occasionnels ou nouveaux qui ne connaissent pas les environs.
- L'utilisation et l'impact de cet écran sont satisfaisants, et son utilisation ne présente pas d'obstacle majeur. Par conséquent, nous pensons que son déploiement dans d'autres gares pourrait améliorer la mobilité intermodale à Bruxelles.

Sur base de ces résultats positifs, les quatre opérateurs réunis au sein du GO RER ont décidé en mars 2025 d'étendre le concept d'écrans multimodal à d'autres gares RER. Ces gares seront choisies sur base d'une liste de priorités déjà établie, des travaux prévus et de leur similitude avec la gare de test.





5.2 Actions 2026-2030

Une information-voyageurs intermodale

Notre objectif : informer en temps réel les voyageurs avec une information cohérente et qualitative, disponible via les canaux digitaux et physiques aux pôles de correspondance. Il est en effet essentiel d'informer en amont le voyageur et de le rassurer tout au long de son voyage sur les éventuelles perturbations sur les réseaux et de lui proposer des itinéraires alternatifs.

Ainsi, avec l'appui de BMC, les 4 opérateurs, dont la SNCB, travaillent à :

- Proposer aux voyageurs de chaque opérateur des planificateurs d'itinéraires multimodaux 'sur-mesure' pour leurs clients intégrant les données horaires planifiées et en temps réel de chaque mode de transport. Cette intégration est déjà proposée dans le planificateur d'itinéraire de la SNCB sur l'app et le web avec la présence d'information en temps réel des 3 autres opérateurs.
- Mettre en place des standards communs pour les données d'information voyageurs (avec actuellement un focus PMR et perturbations).
- Déploiement d'un datahub (chez BMC) dédié à la collecte et la mise à disposition des données d'information voyageur vers les opérateurs mais aussi tout autre acteur tiers (MaaS) via, entre autres la mise en place d'un portail Open Data commun aux quatre PTO (prévu fin 2025). Aujourd'hui, tous les PTO alimentent ce Datahub avec leurs données horaires planifiées et, lorsque disponibles, en temps réel.
- Déploiement d'un panel de solutions d'information voyageur à disposition de chaque opérateur mais aussi de tiers :
 - Des building blocks réutilisables par chaque opérateur (cartographie, données temps réel, etc) ;
 - Un moteur de planificateur d'itinéraires multimodal intégrant temps réel et cartographie ainsi que la mobilité partagée (déjà exploité chez certains opérateurs) ;
 - Des solutions informatiques pour la diffusion de contenu pour bornes tactiles (Kiosk) et/ou écrans multi-opérateurs prochain départ (SmartDisplays) ;
 - Reprise de l'outil de gestion des correspondances en temps réel Aribus.



En conclusion, la SNCB avec les 3 autres opérateurs travaille à la mise en place et au déploiement du datahub et d'un portail Opendata communs et à l'établissement de standards alignés avec ceux déjà existants en Europe dans le domaine des transports publics, de façon à rendre accessible à l'ensemble des voyageurs une information intégrée, fiable et de qualité. Ceci permet notamment de mutualiser, harmoniser et enrichir l'affichage des correspondances dans les pôles intermodaux.



Promotion vers les stakeholders

Les organisations patronales, entreprises, universités, écoles.. sont d'importants interlocuteurs pour assurer la promotion de l'usage du réseau S. Des contacts réguliers sont établis et entretenus avec l'appui du service B2B. Des rencontres sont organisées notamment avec l'ULB, la VUB et la KUL.

Le service Public Affairs de la SNCB est également mobilisé pour entretenir des relations privilégiées avec les communes et les Régions, notamment en mettant leur à disposition tous les supports nécessaires à la promotion de la mobilité

suburbaine par le train S et en participant à la rédaction d'articles promotionnels (courrier toutes boîtes, bulletin communal, ...).

Des actions seront entreprises tout particulièrement dès qu'une amélioration majeure de la desserte est planifiée dans le plan de transport. Ce sera le cas notamment pour l'ouverture complète de Moensberg, ainsi que pour celle de Braine-Alliance. Des exemples didactiques concrets de connexions nouvelles ou de gains de temps seront incorporés dans la communication.

