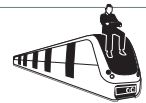


12 Etre inventif en envisage de transport public : le tra

Le tram-train est un mode de transport proche du tram et du train. Il est innovant car il est conçu pour circuler à la fois sur les voies ferrées du réseau de transport urbain et sur les voies ferrées habituellement empruntées par les trains, pour autant que l'écartement des voies soit le même sur les deux réseaux, ce qui est le cas à Bruxelles. Il possède des capacités d'accélération et de freinage supérieures à celles d'un train RER. Grâce à elles, il peut desservir plus de stations qu'un train classique dans le même temps. Ces qualités lui permettent de proposer aux futurs utilisateurs :

- l'accès direct au centre-ville, en évitant les changements de véhicules en gare
 - une meilleure desserte entre les communes, à proximité des habitations ou des activités, tout en conservant des temps de parcours attractifs.
- À Bruxelles, ce type d'infrastructure présenterait l'avantage de servir de moyen de pénétration dans la ville depuis la périphérie tout en contribuant à l'augmentation sensible de l'offre de transport à l'intérieur de la Région.

Afin de relever le défi de la mobilité à Bruxelles, la STIB pense qu'il y aurait lieu dans l'avenir de diversifier les modes de transports publics. Il conviendra d'être créatif et imaginatif, d'envisager des partenariats avec d'autres sociétés d'exploitation afin de partager les infrastructures. Ce mode de transport public pourrait trouver une application à Bruxelles



Le tram-train a déjà fait ses preuves en Allemagne (Karlsruhe, Saarbrücken), en France et aux Pays-Bas.

Le tram-train permet aux voyageurs de circuler, sans changement de mode, sur le réseau ferré péri-urbain et urbain, il a l'avantage de permettre une circulation au cœur des quartiers tout en évitant les investissements lourds liés à de nouvelles infrastructures. Un autre avantage du tram-train est de fournir une réponse adaptée à la croissance des déplacements, non seulement de la périphérie vers le centre, mais également de la périphérie vers la périphérie. En ceci le tram-train constitue un outil puissant d'aménagement du territoire. Concrètement à Bruxelles, trois lignes effectives peuvent être dessinées sur le réseau existant de la STIB et de la SNCB. Il s'agit respectivement et par ordre de faisabilité :

- d'une rocade située à l'Est de Bruxelles permettant une liaison entre les communes de la première et deuxième couronnes via la ligne 26 tout en renforçant l'offre au Nord-Est
- d'une transversale Est-Ouest desservant notamment le site de Tour & Taxis, qui pourrait se substituer au projet de transversale tram décrit précédemment
- d'une transversale Nord-Sud, située à l'Ouest de Bruxelles sur la ligne 28 et se prolongeant sur la ligne 124, constituant une alternative à la proposition de desserte d'Uccle par le métro

ant un nouveau mode

2011

2012

2013

m-train

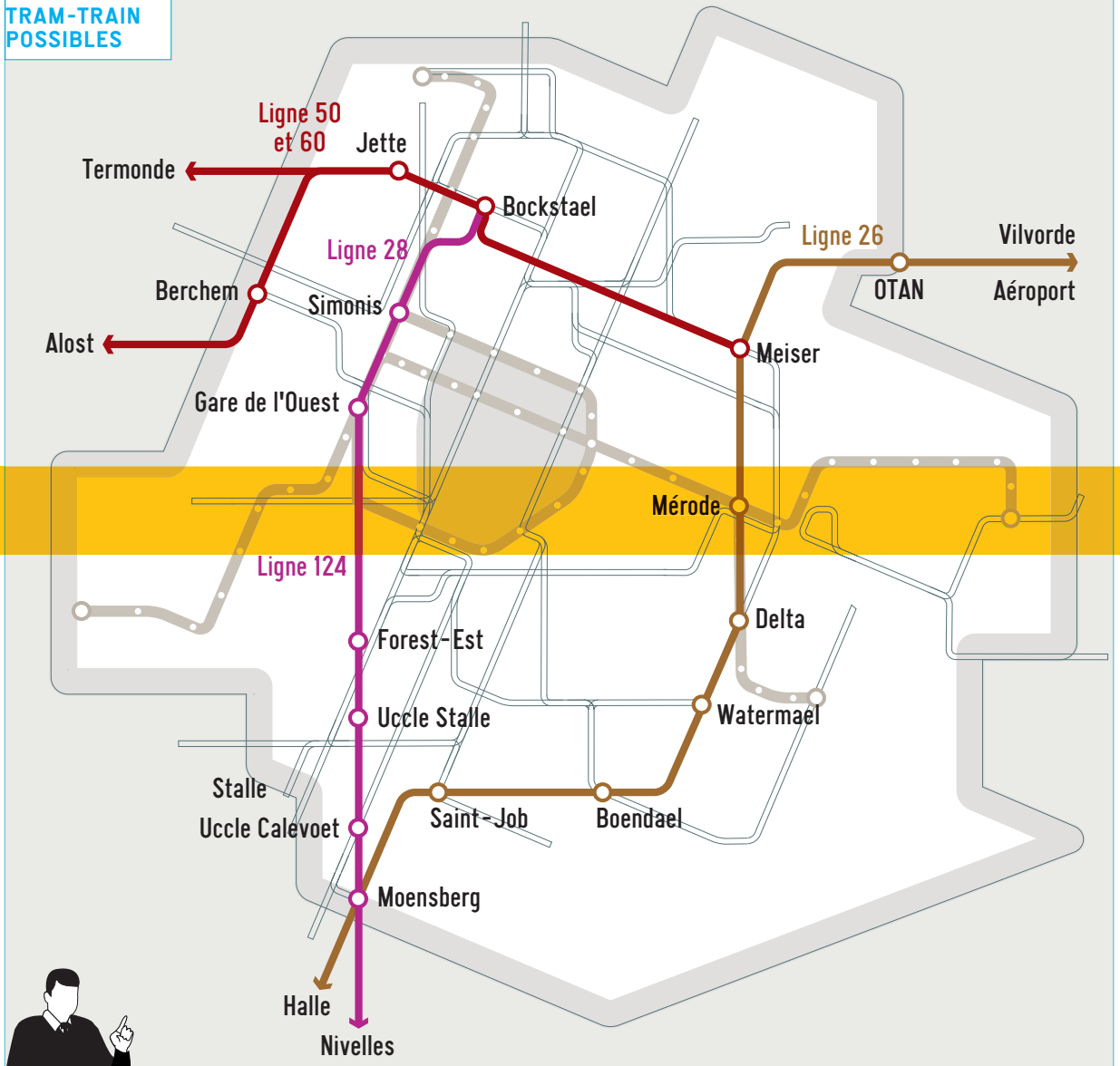
2020



→ Le tram-train de Karlsruhe dans son contexte urbain
← Le tram-train de Karlsruhe dans son tracé ferroviaire



PLAN DES TRACÉS TRAM-TRAIN POSSIBLES



MEMORANDUM
2004-2009

○ Etudier de manière approfondie et volontariste les options de développement du tram-train à Bruxelles