

Good Network

B.5 Améliorer les performances du transport public de surface

L'ambition est d'améliorer la vitesse commerciale et surtout la régularité des lignes de surface de bus et de trams pour rendre le réseau plus attractif et plus efficient, en s'appuyant sur l'ensemble des leviers d'action disponibles, notamment grâce à la réalisation des mesures AVANTI sur tous les tracés repris le contrat de gestion de la STIB

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



Identifier les axes et points noirs relatifs à la vitesse et à la régularité du réseau de surface en transport public et notamment ceux dont la résolution nécessite de revoir les plans de circulation des quartiers (en lien avec l'action A2).

Mettre en œuvre des programmes d'amélioration des performances, en visant en premier lieu la vitesse et la régularité du réseau de surface. L'amélioration des performances du réseau est mise en œuvre sur des lignes ou tronçons de lignes cohérents et continus. Elle passe par la création de sites propres quand c'est nécessaire, mais s'appuie aussi sur les autres leviers d'action disponibles : priorités aux carrefours, positionnement des arrêts par rapport aux carrefours, distance entre les arrêts, contre-sens...

Analyse de l'avancement et des freins

L'amélioration des performances du transport public en surface constitue un enjeu complexe. Par exemple, il arrive souvent que les voiries empruntées par les différents services ne présentent pas un espace public permettant d'atteindre une configuration jugée a priori idéale au regard de la spécialisation multimodale des voiries. L'une des pierres d'achoppement réside dans la suppression du stationnement qui peut entraîner des contestations fortes.

L'un des leviers majeurs pour améliorer la régularité et la vitesse commerciale du transport public de surface est le programme AVANTI. C'est un programme intégré qui permet les investissements régionaux sur les espaces publics visant à améliorer la performance (vitesse et régularité) des lignes de surface de la STIB. Ce programme fait partie intégrante du contrat de gestion de la STIB et implique une forte collaboration entre Bruxelles Mobilité, la STIB et les communes. Les actions mises en œuvre sont diverses : télécommandes de feux, politique en matière de sites protégés physiquement ou virtuellement, mise en priorité des voiries où circulent les transports publics, et plus généralement, aménagement de l'espace public de façon à assurer la cohérence de l'intervention Avanti avec le prescrit du PRM relatif aux autres modes de déplacement ;

Depuis la mise en œuvre du Plan régional de Mobilité, 11 points noirs et (partie d') axes stratégiques ont fait l'objet d'investissements particuliers. Au 31/12/2023, 391 carrefours à feux où passent des transports publics (sur les 450 que compte la RBC) étaient équipés du système MS12 (système de télécommande des feux par les transports publics). Parmi les réalisations récentes de sites propres avec réaménagement on peut citer la Rue Wayez avec la mise en priorité réalisée comprenant deux nouveaux sites propres à contresens ainsi que des fermetures de carrefour à hauteur de la place de la Résistance. Ce projet représente un investissement important de la Région de près de 6 millions d'euros.

Malheureusement dans le cadre de mise en priorité, contresens ou réaménagements, certains retours en arrière ont déjà eu lieu en raison d'un chantier ou d'une décision unilatérale d'une commune. Dès lors, il a été décidé de s'inspirer de ce que fait Beliris en utilisant des protocoles d'accord pour garantir le bon entretien le maintien et la pérennité des aménagements sous peine de remboursement. Les premiers protocoles ont été envoyés aux communes concernées.

Les contrats de mobilité, à ne pas confondre avec les contrats locaux de mobilité (CLM) dans le cadre des quartiers apaisés, sont un autre outil à disposition pour améliorer les performances du transport public. Dans ce cas, il s'agit de partenariats avec les zones de police, visant à maintenir, dans une ou plusieurs communes données, de bonnes conditions de circulation par la présence policière à certains carrefours ou voiries prioritaires susceptibles d'être encombrés ou proches de la saturation durant les heures de pointe matin/soir. L'un des objectifs généraux d'intervention est de favoriser le passage des transports publics. Comme ces contrats de mobilité ont été créés il y a plus de 20 ans, certains éléments étaient devenus obsolètes et ont donc été revus. Les contrats de mobilité nouvelle mouture devraient être conclus dans le courant de l'année 2024.

L'impact du programme Avanti est complexe à évaluer. En effet, les efforts entrepris ne se retranscrivent pas bien au sein d'indicateurs classiques agrégés à l'échelle du réseau, tel que la vitesse commerciale. Celle-ci est en effet autant le témoin d'une partie de la « performance » des services de la STIB que des conditions de circulation en général et de la fréquentation des services. Une piste d'amélioration consiste dès lors à monitorer à l'avenir de façon plus systématique et plus fine les conditions de circulation des différents modes de transport avant et après intervention.

Par ailleurs, certains réaménagements en lien avec le programme Avanti ne concernent pas que l'amélioration des conditions du transport public de surface, mais reprennent également les autres modes qu'ils soient actifs (piétons, cyclistes) ou motorisés avec la configuration des zones de stationnement, des aires de livraison, etc. La végétalisation des voiries, la percolation des matériaux sont également des éléments importants pris en compte dans l'élaboration des projets Avanti. In fine ces projets améliorent aussi la qualité de l'espace public (accessibilité, cheminement, intermodalité, etc.) et les conditions de sécurité routière pour tous les modes.

Dans le cadre des quartiers apaisés, plusieurs types d'aménagement comme des contre-sens bus ou des filtres trafic sur certaines voies ont également permis d'améliorer la régularité du transport public sans grande intervention au niveau de l'infrastructure. C'est par exemple le cas à Schaerbeek avec le contre-sens tram de la rue Rogier ou celui de la chaussée de Haecht à Bruxelles-Ville rue Royale ou encore à Ixelles avec le contre-sens bus, vélos et taxis du bas de la chaussée de Vleurgat, ou le contre-sens bus de la rue Gray. L'effet de diverses mesures positives des quartiers apaisés se traduit dans les chiffres. Le gain le plus spectaculaire, et qui s'élève à +0,5 km/h à la pointe, concerne la ligne 92, qui a bénéficié du cumul de deux mesures importantes (contresens chaussée de Haecht et verrou rue Royale). Les temps de parcours ont également pu être réduits sur la ligne 93, également concernée par la rue Royale. Le quartier apaisé Pentagone a également permis de réduire les temps de parcours de la ligne 46 entre la Porte d'Anderlecht et la Bourse. Enfin, les aménagements menés à Coteaux ont permis de réduire les temps de parcours des lignes 25 et 62. Certaines lignes (19, 42, 82) ont néanmoins dû subir quelques ajustements à la hausse des temps de parcours.

En complément des interventions sur l'espace public, des programmes d'investissement permettent d'augmenter la performance d'ensemble du réseau : Plan Directeur Bus et plan d'amélioration de l'Offre notamment (nouvelles lignes/itinéraires, ajustement des fréquences et de l'amplitude de la desserte, notamment en soirée et en heure hyper creuses).

Chiffres clés

- Nombre de « points noirs » résolus : 11
 - Chaussée d'Ixelles
 - Porte de Namur, boulevard du Régent et place du Trône
 - Rue Royale entre rue de la Loi et rue Treurenberg
 - Boulevard de l'Impératrice et axes Fossé-aux-Loups et Écuyer/Arenberg
 - Rue Wayez
 - Rue Rogier à l'étude avenue Rogier (arrêts Coteaux réalisés) Pour l'avenue Rogier le site propre tram existe déjà.
 - Boulevard Général Jacques et ses différents carrefours
 - Axe de la chaussée de Mons, Van Artevelde, Vierge Noire, Laeken (en partie)
 - Axe passerelle Susan Daniel (Picard) — Bouvelard Bolivar, rue Picard (en partie)
 - Bande bus dans Charles Quint (en partie)
 - Chaussée de Charleroi (en partie)
- Nombre de « points noirs » en cours de résolution : 3
 - Rond-point Schuman
 - Avenue de la Reine (sous le pont du chemin de fer) (chantier non terminé, mais les trams ont déjà leurs accès sous les voies)
 - Chaussée de Neerstalle
- Vitesse clients (2023)
 - Bus : 18,68 km/h
 - Tram : 20,49 km/h
- Évolution de la vitesse client entre 2019 et 2023 :
 - Bus : -0,4 %
 - Tram : +0,6 %
- Carrefours qui sont équipés de la télécommande des feux MS12 : 391 (2023)

Réalisations illustrées



Réaménagement de la Rue Wayez à Anderlecht @STIB



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

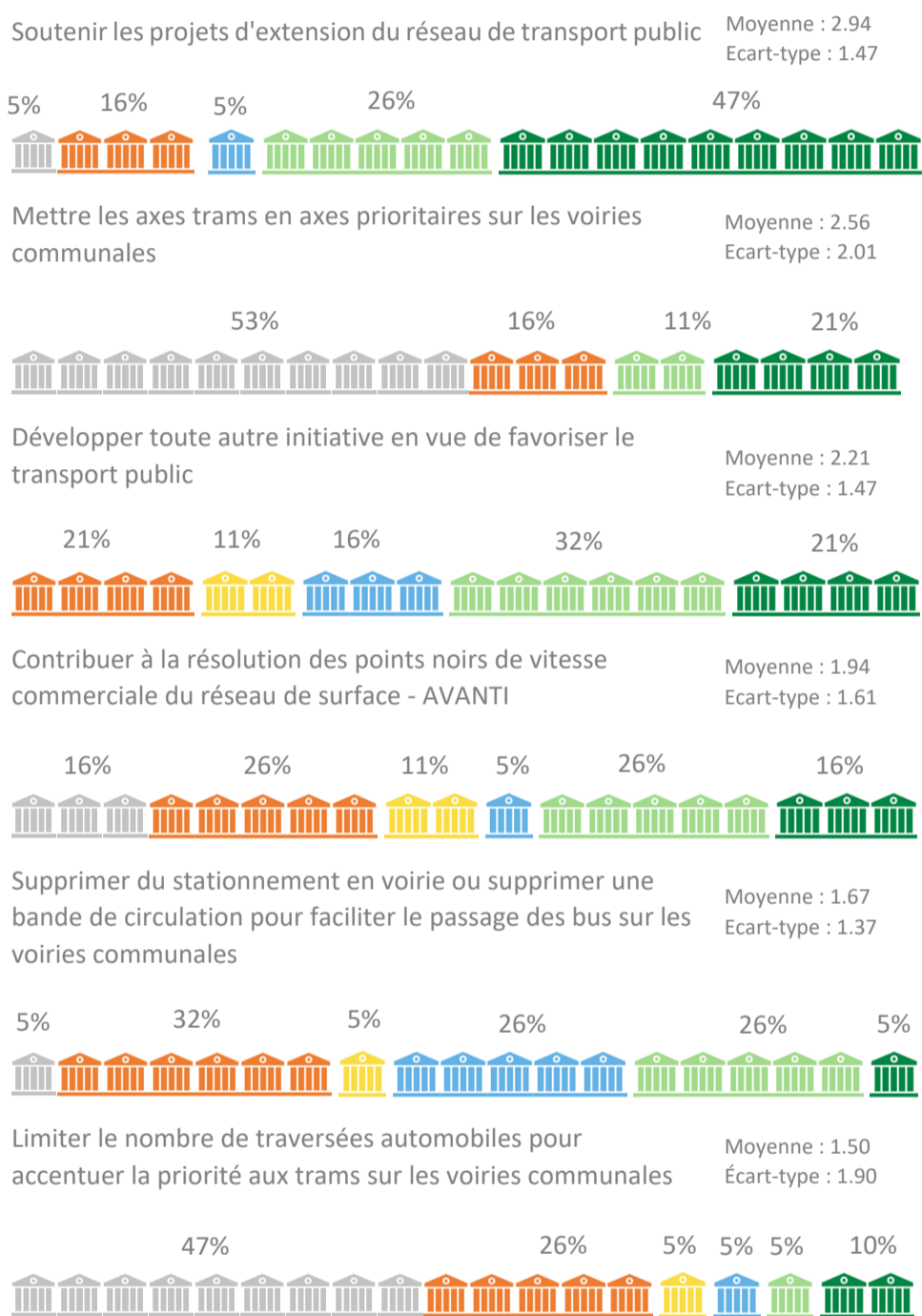


GOOD NETWORK

B.5 Améliorer les performances du transport public de surface

L'ambition est d'améliorer la vitesse commerciale et surtout la régularité des lignes de surface de bus et de trams pour rendre le réseau plus attractif et plus efficient, en s'appuyant sur l'ensemble des leviers d'action disponibles, notamment grâce à la réalisation des mesures Avanti sur tous les tracés repris dans le contrat de gestion de la STIB.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Pour beaucoup de communes, ces actions n'ont pas d'objet, car la plupart des lignes de transport (surtout les trams) empruntent des voiries régionales.

Les communes soutiennent globalement les projets d'extension du réseau de surface de la STIB : soutien au plan directeur bus, appui pour l'extension de certaines lignes ou la tramification de lignes de bus... Certaines d'entre elles font directement des demandes d'extension du réseau auprès de la STIB. Les communes sont, dans tous les cas, impliquées dans la phase opérationnelle lorsque ces projets induisent un réaménagement de la voirie communale.

En ce qui concerne la mise des axes parcourus par des trams en axes prioritaires sur les voiries communales, certaines communes sont proactives en la matière, et d'autres sont davantage sollicitées par la STIB et ont peu de connaissance des actions qu'elles pourraient entreprendre pour être proactives sur ce sujet.

Concernant la résolution des points noirs du réseau STIB, encore une fois, les communes ont peu la main sur ces questions : c'est le plus souvent la STIB qui les sollicite pour essayer de trouver une solution. Cette question relève en effet davantage d'une stratégie propre à la STIB et à Bruxelles Mobilité que d'une stratégie communale. La communication entre les acteurs régionaux et communaux et l'arbitrage dans les prises de décision n'est pas toujours aisé. Les objectifs des uns et des autres ne sont effectivement pas toujours compatibles : affiner la desserte versus améliorer la vitesse commerciale, gérer la place disponible dans l'espace public (augmenter la place dédiée aux transports publics tout en veillant à ne pas négliger les autres modes de transport).

La suppression d'emplacements de stationnement au profit des transports publics de surface est peu souvent réalisée par les communes. Cette question reste en effet politiquement complexe et plusieurs communes préfèrent mettre un axe à sens unique plutôt que supprimer des emplacements de stationnement. Envisager une stratégie à grande échelle semble en tout cas compliqué pour les communes seules en raison de la sensibilité des questions relatives au stationnement qui diffèrent beaucoup selon les contextes locaux. Cela s'envisage donc plutôt au cas par cas, lors de réaménagements ponctuels. Les plans de circulation adoptés dans le cadre des quartiers apaisés peuvent aussi avoir un impact favorable sur les performances du transport public (voir la partie régionale ci-dessus).

La limitation du nombre de traversées automobiles pour redonner la priorité aux trams ne fait pas l'objet de politiques communales spécifiques. Cependant, cet aspect peut être pris en compte à l'occasion du réaménagement de carrefours ou d'axes complets (exemple du tram 9), la STIB étant impliquée dans l'organisation des travaux.

Enfin, le développement d'autres initiatives en vue de favoriser le transport public repose surtout sur la STIB, d'après les communes. La plupart indiquent rester disponibles pour en discuter avec la STIB, et sont même parfois volontaires pour être davantage intégrées à ces discussions.

Chiffres clés

- 142,12 km de linéaire aménagé en site propre pour les trams sur voiries communales et régionales
- 61,13 km de linéaire aménagé en site propre pour les bus sur voiries communales et régionales

Bonnes pratiques

- Dans le cadre du réaménagement de l'avenue Charles Woeste à Jette, les traversées automobiles ont été limitées à certains points de passage pour favoriser et sécuriser la circulation des trams sur l'axe. La traversée au niveau de la rue Notre-Dame de Lourdes a ainsi été supprimée.
- La rue Wayez à Anderlecht vient d'être réaménagée dans le cadre du programme régional Avanti. Le réaménagement, dont 100% a été financé par la Région, vise à améliorer la circulation des transports publics et des modes actifs ainsi que le cadre de vie de cet axe commercial important (notamment via l'installation de mobilier urbain, plus de place pour les terrasses, plus de verdure...). Ce projet a impliqué une mise à sens unique de l'axe, un élargissement des trottoirs, la suppression d'emplacements de stationnement et la mise en axe prioritaire de la voirie.



Rue Wayez (BRAT, 2023)



Contre-sens bus de la rue des Cygnes (BRAT, 2023)

- Plusieurs voiries de la commune d'Ixelles ont récemment changé de sens de circulation ou ont été mises à sens unique en vue de faciliter le passage des bus. Il s'agit notamment de la rue des Cygnes et l'avenue de l'Hippodrome. Dans le premier cas, la mise à sens unique a permis de simplifier et raccourcir le trajet des bus vers la place Flagey via la création d'un contre-sens bus permettant notamment d'éviter de faire tout le tour de la place et offrant ainsi gain de temps, de vitesse et de régularité (la vitesse commerciale à cet endroit est ainsi passée de 10,9 km/h en moyenne à 12,7 km/h). L'avenue de l'Hippodrome a, elle, été mise à sens unique afin de permettre l'aménagement d'un site propre pour le bus 71 fréquemment englué dans la circulation vers le boulevard Général Jacques