

Good Network

B.6 Poursuivre le développement du réseau de transport public

L'ambition est de répondre à l'augmentation attendue de la fréquentation du réseau, d'anticiper les évolutions démographiques et la création de nouveaux quartiers, et de renforcer le rôle du réseau de transport public comme épine dorsale du développement urbain.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



-  Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes : renforcer les fréquences là où cela est possible et nécessaire
-  Mettre en œuvre les développements du réseau répondant aux enjeux de développement de la Région, tels qu'identifiés dans le Plan régional de Mobilité (PRM) et dans le contrat de service public la STIB
-  Analyser et mettre en œuvre, le cas échéant, le potentiel d'un réseau de bus sur le Ring et les entrées de ville
-  Inscrire les développements des réseaux dans une planification budgétaire glissante, mise à jour régulièrement
-  Étudier les besoins de développement du réseau sur le long terme, en particulier sur les extensions du métro et réseau structurant

Analyse de l'avancement et des freins

D'une façon générale, le nouveau contrat de service public prévoit une augmentation du nombre de Places-Kilomètres Offertes (PKO) de 11,9% d'ici 2028 par rapport à 2023. Cette hausse sera rendue possible grâce à l'augmentation des fréquences des bus, trams et métros, qui passeront à des fréquences de minimum 15 minutes sur toutes les lignes à partir de 7h en semaine et à partir de 9h le week-end. Pour le métro, des augmentations de fréquences sont prévues sur le tronçon commun des lignes 1 et 5. Le temps d'attente maximal passera à 2 minutes grâce à l'augmentation du nombre de rames de métro et à la nouvelle signalisation actuellement en cours de déploiement.

Depuis la mise en œuvre du Plan régional de Mobilité (PRM), l'offre ferroviaire a été renforcée à plusieurs reprises (fréquences, desserte le samedi) et une nouvelle halte « Anderlecht » (au CERIA) a été mise en service en décembre 2020 et la nouvelle gare de Moensberg le sera en 2024. Des travaux infrastructurels sont prévus en 2024 afin de permettre le renforcement de liaisons stratégiques telles que la relation S4 reliant la partie nord-ouest de la Région au quartier européen. La SNCB prévoit également de renforcer son offre fin 2024, avec une l'amplitude de circulation de certains trains les vendredis et samedis soirs, permettant aux Bruxellois et aux navetteurs de réaliser plus facilement des activités sans avoir à recourir à la voiture.

Concernant la mise en œuvre du réseau le plus structurant de la STIB, une analyse a été menée conjointement par la STIB et Bruxelles Mobilité entre 2016 et 2018, dans le cadre de l'élaboration du PRM. Cette démarche, appelée PDRS (pour Plan de Développement du Réseau Structurant), a permis d'identifier les principaux développements devant permettre de répondre à la demande de transport projetée tout en améliorant l'exploitation des différents services (leur régularité notamment). Les principaux projets ont ensuite été repris au sein du PRM. Plus récemment, le plan directeur tram, approuvé par le Gouvernement en décembre 2022, a précisé la vision du PRM en la déclinant en projets phasés, mettant en évidence leurs interactions et les moyens financiers nécessaires à leur réalisation.

La mise en œuvre de ces projets est en cours : la ligne de tram 9 a pu être prolongée jusqu'au plateau du Heysel, le futur tram 10 vers Neder-Over-Hembeek a été étudié et les travaux doivent se terminer en 2024. Notons enfin les études en cours concernant la tramification de plusieurs segments d'un nouvel axe « Grande Diagonale » devant relier, à terme, Bockstael à un pôle du sud-est de la Région situé sur le parcours actuel des bus 71 et/ou 95. Les segments à l'étude correspondent aux projets « tram Tour & Taxis » et « tram 95 ».

Concernant le métro, le projet d'une nouvelle ligne devant relier Albert à Bordet (M3) a démarré. Les travaux sont en cours sur la partie Nord-Albert (tronçon sud) et doivent permettre la conversion d'une partie de l'axe de prémétro (exploité avec des trams) en une infrastructure de métro classique. Le chantier a cependant vu ses coûts et son délai de réalisation augmenter fortement en lien avec les difficultés techniques rencontrées sur le segment passant sous le Palais du Midi. Les travaux lourds n'ont pas encore débuté sur le tronçon nord, soit sur la partie devant relier la gare du Nord à Bordet.

En lien avec les travaux du tronçon Albert-Nord, le tram 51 a été scindé de part et d'autre du tunnel de pré-métro en deux lignes distinctes : le tram 51 entre Stade et Gare du Midi et le tram 18 entre Albert et Van Haelen.

Concernant le mode bus, les principales modifications de l'offre sont cadrées par le Plan Directeur Bus approuvé par le Gouvernement le 21 mars 2018, dont la mise en œuvre a encore progressé en 2022 et s'achèvera en 2024. Les éléments notables à signaler pour 2022 sont :

- La simplification de l'itinéraire des lignes d'autobus 14 et 20 dans le secteur de Tour & Taxis grâce à la mise en service du nouveau pont Suzan Daniel.
- Le dédoublement de la ligne 78 dans le secteur du boulevard Industriel par la création de la nouvelle ligne d'autobus 73 reliant la Gare du Midi au pôle intermodal de la station de métro CERIA, et le prolongement de la ligne 78 jusqu'au nouveau zoning Zen Park.
- La création de deux nouvelles lignes (52 et 74), la prolongation des lignes 46 et 83, l'exploitation des lignes 49 et 89 en articulé, la fiabilisation du temps de parcours sur 10 lignes et le renforcement des fréquences en pointe de la ligne 59.

L'optimisation de l'offre existante est quant à elle mise en œuvre via le Programme d'Amélioration de l'Offre (PAO). Le Bilan 2022 fait apparaître :

- L'amélioration des fréquences de passage sur quatre lignes d'autobus durant les heures de pointe (20, 60, 71, 79).
- L'augmentation des fréquences en pointe sur les lignes de métro L2/L6 jusqu'à 2min30.
- L'augmentation des fréquences de passage en fin de soirée sur le réseau métro.
- Des mesures dites « non-dimensionnantes » sur un certain nombre de lignes du réseau de surface, en lien notamment avec le nouveau calendrier scolaire de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Concernant les enjeux interrégionaux, le renforcement du transport public sur certaines entrées de ville, voire sur certaines parties du Ring, reste un défi. On peut toutefois mentionner la fusion des lignes 75 et 98 (et la rectification de l'itinéraire de la ligne 98) permettant de créer une rocade entre Anderlecht et Uccle. le Brabantnet porté par le Werkvennootschap devrait apporter de nouvelles connexions intéressantes pour le nord de Bruxelles. Le Brabantnet englobe trois projets :

- Le projet de tram vers l'aéroport inclura des arrêts de part et d'autre du ring (OTAN – Ring et Ring – Aéroport). Les permis ont été délivrés et la construction devrait démarrer en 2026.
- Les travaux du tram le long de l'AA12 entre Willebroek et Bruxelles (Heysel et Bruxelles-Nord) devraient démarrer en 2025.
- Le ringtrambus assure déjà une liaison rapide et fréquente entre l'aéroport de Bruxelles et le Vlaamse Rand. Il relie entre autres l'hôpital universitaire de Jette, Brussels Expo, la gare de Vilvorde, BruCargo et Brussels Airport.

Chiffres clés

- Extension du réseau structurant (tram et métro) réalisée: +1,45 km (en 2022)
- Place.km offertes : 9,699 millions (2022), tous modes compris (métro, tram, bus, taxibus), dont 7,129 millions sur le réseau structurant
- Fréquentation des lignes : 337,7 millions de voyages dont 235,8 millions de voyages sur les lignes structurantes (2022)

Réalisations illustrées



Le tram 9 devant les bâtiments de l'UZ VUB



TNG, Tram New Generation

La mise en œuvre de cette action étant plutôt de nature régionale, il n'y a pas d'évaluation sur la mise en œuvre au niveau communal.