



AVIS SUR CITYVISION ET SUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS À BRUXELLES

1. La Commission s'est réunie les 3 décembre 2009 et 7 janvier 2010, a entendu MM. Hubert et Lebrun, auteurs de la note « Cityvision, une nouvelle ambition pour les transports publics urbains et le développement de Bruxelles » et les réactions de M. Duquenne, Ingénieur en chef à Bruxelles Mobilité et M. de Wilde, représentant le département des Etudes Générales et stratégiques de STIB.
2. Le 7 janvier 2010, la Commission a entendu M. Périlleux, conseiller au cabinet du Ministre Picqué en charge du futur Plan Régional de Développement Durable (PRDD).
3. Un avis de la Commission sur la note « Cityvision » a été demandé par la Ministre Grouwels le 30 novembre 2009.
4. La Commission Infrastructures du Parlement souhaite entendre l'avis de la Commission à ce sujet.
5. Certains membres de la Commission ont soutenu l'élaboration de la note Cityvision, directement ou par l'intermédiaire de la plate-forme SMOB, alors que d'autres membres ont clairement manifesté qu'ils n'avaient pas souhaité soutenir cette démarche. D'autres encore ont indiqué que certaines options constitueraient des pistes intéressantes que ce soit par rapport à l'optimisation des futures infrastructures souterraines ou des développements du réseau de surface.
6. La Cityvision se base notamment sur l'accord de Gouvernement 2009-2014 qui prévoit que « Le plan tram-bus sera revu afin de limiter au maximum les ruptures de charges et d'améliorer la desserte des quartiers. » (page 50).
7. Après avoir délibéré, la Commission a émis unanimement l'avis suivant. Il met en avant les points de consensus entre les membres tant sur les mesures à prendre à court terme que sur les études à mener pour anticiper les besoins de transports publics liés au développement de la capitale à moyen et long termes.

AVIS

8. La Commission rappelle sa demande d'une vision ambitieuse des transports publics à Bruxelles¹.
9. Améliorer la qualité de l'air, réduire les gaz à effet de serre, répondre à l'essor démographique², offrir de l'emploi aux Bruxellois, développer la ville internationale figurent parmi les principaux enjeux du futur de Bruxelles. L'augmentation et l'amélioration de l'offre des transports publics sont des leviers forts à mettre en œuvre au profit du développement durable de Bruxelles.

¹ Avis de la Commission sur le projet de plan IRIS 2 (18/12/2008) et Mémorandum à l'attention du futur Gouvernement (28/05/2009)

² Le Bureau du Plan prévoit 170.000 habitants supplémentaires à Bruxelles à l'horizon 2020

10. La Commission insiste sur la nécessité de développer une approche intégrée des politiques urbaines: mobilité, aménagement du territoire et urbanisme, environnement mais aussi économie, emploi et logement.
11. La Commission rappelle les difficultés de prise de décision et de coordination entre la Région, les Communes et les zones de Police mais aussi entre la Région de Bruxelles-Capitale, les Régions voisines et le Fédéral et demande de relever les défis partagés entre les différents niveaux de pouvoir afin de mettre en place une mobilité durable dans et autour de la capitale.

Le développement des transports publics à moyen et long terme

12. Le Plan Régional de Développement Durable prévu par la déclaration gouvernementale se place dans une perspective aux horizons 2020 et 2040.
13. L'objectif général d'augmenter les parts de marché des transports publics et de développer l'offre tant en termes de desserte que de capacité ou de qualité sera certainement retenu. Il est dès lors essentiel d'entamer dès aujourd'hui une réflexion sur la manière de développer le réseau de transports publics et les objectifs plus concrets à fixer et à quantifier.
14. Comme inscrit dans le projet de plan IRIS 2, outre un développement des transports publics, l'amélioration de l'accessibilité de la ville et de la qualité de vie, implique aussi une réduction du trafic routier et de la place de la voiture dans l'espace public, au profit du développement des autres moyens de transport, principalement la marche, le vélo et les transports publics, seuls modes peu ou pas polluants et peu consommateurs d'espace public.
15. Des changements importants sont intervenus depuis les études préliminaires au projet de plan IRIS 2 tant du côté de la STIB - croissance importante de la clientèle, réorganisation du réseau - qu'au niveau général de la ville – schémas-directeurs, croissance démographique. Plus globalement, la crise financière a des répercussions sur le budget bruxellois.
16. En rapport avec le débat soulevé par Cityvision, la Commission note que régulièrement les discussions sur les transports publics portent sur la capacité de l'offre (et le choix du mode de transport le plus adapté), sur la qualité de l'offre et, en lien avec la restructuration des réseaux métro, tram et bus de la STIB, sur les correspondances, les fréquences et la durée totale des déplacements.
17. Dans la perspective du futur Plan Régional de Développement Durable (PRDD), et dans la foulée du débat relatif à la Cityvision, la Commission recommande des études ciblées pour préparer les options de développement des transports publics à Bruxelles.
18. Ces études devraient prendre en compte les éléments suivants :
 - Une cartographie de la qualité actuelle de la desserte bruxelloise en transports publics (STIB mais aussi SNCB, TEC et de Lijn) qui mette en évidence les notions de temps de parcours totaux³, du nombre de correspondances, de confort, d'accessibilité, les liaisons performantes et faibles, les points noirs (capacité, vitesse, correspondances) en regard de la demande (origines-destinations et nombre de personnes concernées) ;
 - Une analyse multi-critères de la réorganisation du réseau de la STIB qui prenne en compte tant les points de vue de l'exploitant que ceux des usagers existants et potentiels (automobilistes) ;
 - Une analyse des besoins de déplacements futurs liés à de nouveaux pôles d'emploi, y compris en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, et aux autres motifs de déplacements et aux autres périodes ;
 - Une vision actualisée des capacités offertes, utilisées et à prévoir pour apporter des éléments de quantification sur les options à prendre et de leur phasage adéquat dans le temps;

³ à analyser exhaustivement depuis l'ensemble des quartiers vers une sélection de points de destination importants, en heures de pointe et en heures creuses, en incluant les temps de marche et d'attente (y compris ceux d'éventuelles correspondances)

- Une comparaison avec les indicateurs de performance des réseaux étrangers de même ampleur et l'implémentation éventuelle de nouveaux indicateurs ;
- Une recherche de bonnes pratiques sur les correspondances, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, l'offre de services et l'intermodalité ;
- Les expériences étrangères de financement du développement des transports publics, en particulier en lien avec des mécanismes liés aux politiques foncières ou à des partenariats publics-privés.

La Commission demande à la Région de dégager les budgets nécessaires pour mener à bien ces études.

19. Ces différentes notes doivent mettre en avant les forces et faiblesses des transports publics à Bruxelles, et dans son hinterland, mais aussi les potentialités d'amélioration tant du réseau que de son intégration avec les autres modes de déplacements.
20. Concernant le métro léger à plancher haut proposé par la Cityvision, la Commission constate une série d'éléments qui pourraient poser des problèmes d'exploitation et d'accessibilité :
 - > en cas d'insertion de métros légers dans les axes est-ouest et la petite ceinture du réseau existant : effet « d'accordéon » dû aux longueurs différentes des rames de métro et de métro léger et diminution plausible de la capacité ;
 - > en surface : accès difficile aux quais (hauteur d'un mètre) pour les personnes à mobilité réduite et difficulté d'insertion urbanistique.
21. Néanmoins, la Commission estime que des solutions, aussi proposées par la Cityvision, de type métro léger, ou plus exactement, de semi-métro à plancher bas, type trams 3000 ou 4000 sont à étudier pour l'axe Nord-Sud vu l'absence de contraintes liées à la hauteur des quais qui rend possible l'utilisation d'une flotte homogène et à plancher bas.

L'amélioration des transports publics à court terme

22. Sans attendre ces études, la Commission demande que dès maintenant une série de priorités, connues, soient activées pour améliorer à court terme l'offre de transports publics.
23. La Commission demande avec insistance que la circulation des transports publics de surface soit fortement améliorée tant pour ce qui concerne la fluidité et la régularité des lignes de trams et de bus, que pour ce qui concerne l'accès des usagers aux arrêts. Les points noirs du réseau doivent faire l'objet d'une programmation des investissements à l'échelle de la législature.
24. L'efficacité des mesures d'amélioration de la vitesse commerciale réalisées (comme les sites propres, la télécommande de feux, les mesures de police) doit être évaluée du point de vue de l'exploitant et du point de vue des usagers existants et potentiels (automobilistes).
25. La Commission demande d'attribuer les moyens humains et financiers nécessaires, tant à la Région qu'à la STIB, pour accélérer les mesures prévues pour l'amélioration des transports collectifs (vitesse commerciale et régularité) et aussi pour mettre en place de nouveaux instruments pour atteindre ces objectifs.
26. Pour que le transport public puisse constituer une alternative à la voiture, la Commission demande de rechercher les moyens disponibles pour améliorer les fréquences aux heures creuses, le soir et le week-end tout en améliorant la lisibilité du réseau (la coexistence d'un réseau diurne et d'un réseau de soirée est difficile à appréhender pour l'utilisateur). L'amélioration des fréquences est aussi un des moyens de réduire la pénibilité des correspondances.
27. La Commission insiste pour poursuivre la mise en place d'un réseau accessible aux personnes à mobilité réduite. Véhicules à plancher bas, ascenseurs et réduction de la lacune (espace entre le quai et le véhicule) doivent rester des priorités.
28. A cet égard, comme le prévoit l'accord de Gouvernement, le nombre de points de rupture de charges doit être réduit et les points de correspondances doivent être systématiquement analysés et, si nécessaire, améliorés, notamment par une meilleure information en temps réel

aux arrêts, ou dans les véhicules, des relations verticales performantes et des traversées sûres et confortables en surface.

29. La Commission rappelle combien la collaboration de tous les acteurs publics est nécessaire pour assurer la réussite d'un projet de transports publics et demande que des accords soient formalisés pour atteindre plus rapidement et plus efficacement les objectifs.
30. La Commission demande de commencer la mise en œuvre d'un réseau de transports publics à l'échelle de l'aire métropolitaine par la mise en place de l'intégration tarifaire et de l'information des différents opérateurs (STIB, TEC, De Lijn et SNCB). Ici aussi, la Commission demande d'intensifier les moyens mis à disposition.
31. La Commission se réjouit de l'avancement des études prévues au contrat de gestion entre la STIB et la Région, notamment celle concernant la gare Centrale et celle concernant la transformation de la ligne de bus 71 en ligne de tram, en ce compris son prolongement vers le Pentagone. Elle invite la STIB et la Région à poursuivre la réflexion pour intégrer ces avancées dans une vision d'ensemble du réseau.
32. La Commission suggère aussi de remettre à l'étude l'amélioration à court terme de la desserte du quartier européen.
33. La Commission rappelle enfin l'éventail de solutions possibles pour la desserte et l'exploitation du tunnel nord-sud et de son prolongement, qui devrait être étudié par Beliris.
34. La Commission encourage le Gouvernement à prendre les mesures, parfois difficiles mais nécessaires, pour améliorer l'offre de transports publics à l'échelle de la législature et à penser le futur de Bruxelles à travers le développement d'une vision ambitieuse de la mobilité durable.

La Présidente,

Pr. Dr. C. Macharis

