

# Cityvision, une vision tronquée ?

Éléments-clés pour la poursuite du débat sur le futur  
du réseau de transport public à Bruxelles

*par M. Hubert, L. Lebrun et V. Carton,  
en tant que porte-parole des auteurs et des signataires de la Cityvision*

## **Introduction**

A l'occasion de l'audition des auteurs de la Cityvision par la Commission Infrastructures du Parlement bruxellois le 10 février dernier, la STIB a pris l'initiative de publier une brochure de 16 pages intitulée "La Cityvision, une vision tronquée"<sup>1</sup>, soulignant par là l'importance qu'elle accorde au débat en cours. La STIB elle-même reconnaît en effet (p. 2) que "certaines propositions [de la Cityvision] méritent clairement une étude plus approfondie" (tandis que d'autres, selon elle, doivent être écartées).

Cette brochure contient un certain nombre d'éléments, sinon franchement mensongers, en tout cas simplificateurs que nous ne pouvons passer sous silence. Toutefois, dans le but de faire avancer le débat sur le futur du réseau de transport public à Bruxelles – qui est notre seul souci –, nous reportons en annexe nos rectificatifs sur les points les plus problématiques de la brochure STIB pour nous concentrer ici sur **les points de discussion et les questions qui ont été abordés par les parlementaires** à la suite des différents exposés du 10 février.

## **1. Le débat autour de la capacité du réseau**

### **1.1. Il faut évaluer la capacité globale d'un système de transport et pas seulement de l'une de ses composantes (le "métro léger")**

Nous partageons bien entendu l'objectif du PRD de réduction de 20% du trafic automobile et celui d'accroître considérablement, en conséquence, l'offre de transport public à Bruxelles. Il est donc essentiel de s'assurer que le système de transport envisagé pour l'avenir – quel qu'il soit - sera capable d'absorber cet afflux prévisible et souhaitable de passagers supplémentaires. Mais rappelons-nous que ces 20% constituent un objectif global sur l'année, et non un objectif lié à la seule heure de pointe. Les besoins de capacité liés à cet objectif sont donc à considérer sur l'ensemble de l'offre.

**L'évaluation de la capacité doit être faite pour la Cityvision comme pour ses alternatives, et ceci à la fois globalement et quartier par quartier** en fonction des besoins de déplacement qui s'y font jour.

---

<sup>1</sup>[http://www.STIB.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/Dossier%20de%20presse/cityvision\\_FR.pdf](http://www.STIB.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/Dossier%20de%20presse/cityvision_FR.pdf)

En titrant "Le réseau proposé par la Cityvision manque de capacités", la STIB simplifie à outrance la réponse à cette importante question et concentre en réalité sa critique exclusivement sur un volet de la Cityvision - le métro léger<sup>2</sup> -, sans tenir compte des autres volets de la proposition<sup>3</sup>.

Globalement tout d'abord, par rapport à aujourd'hui, l'ensemble de la Cityvision, qui focalise son attention sur le réseau ferré de la STIB et comporte du métro lourd et léger, du semi-métro et du tram, augmente considérablement l'offre de transport public à Bruxelles, donc la capacité. Il est difficile de quantifier avec précision cette augmentation mais nous estimons qu'elle représenterait, de manière nette<sup>4</sup>, environ 20 % pour l'ensemble du territoire de la RBC dans l'état de la proposition (en fonction des fréquences prévues), mais avec une réserve de capacité importante qu'il est possible de mettre en œuvre si la demande le justifie.

Mais ce chiffre est réducteur car la capacité du réseau est aujourd'hui globalement suffisante. Il faut, pour traiter de manière pertinente la question de la capacité, focaliser l'analyse sur la desserte des quartiers plus "problématiques", certains jours à certaines heures. De ce point de vue, la critique de la STIB se centre sur la desserte du "Central Business District (CBD)" bruxellois (en gros le quartier Arts-Loi-Schuman-Luxembourg) qui concentre aujourd'hui une part importante des bureaux. C'est un enjeu important auquel nous consacrons donc le paragraphe suivant. Mais, au préalable, il nous faut souligner que :

- **la problématique des déplacements domicile-travail est à aborder sur l'ensemble de la Région et pas seulement pour cette seule zone stratégique**, même si on se limite aux emplois de bureau (voir la carte des bureaux ci-après)<sup>5</sup>;
- **d'autres types de déplacements** (loisirs, commerces, visites amicales et familiales...) **exigent une attention tout aussi importante** si l'on veut atteindre l'objectif de réduction de 20% du trafic automobile et sont malheureusement absents des modélisations qui sous-tendent actuellement la conception du système de transport bruxellois<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Pour rappel, le "métro léger" est constitué de véhicules, compatibles avec le métro lourd, qui partageraient les mêmes infrastructures souterraines que celui-ci mais poursuivraient leur route en surface, sur des boulevards suffisamment larges, pour desservir des quartiers (ouest d'Anderlecht et de Molenbeek, Berchem, Koekelberg, Ganshoren, Jette, Woluwe Saint-Pierre, Tervuren) qui n'ont actuellement pas de connexion directe avec les principaux pôles d'emplois, de loisirs et de commerces de la Région.

<sup>3</sup> Il aurait été à tout le moins plus correct - si cela était vrai - d'écrire "Le réseau de métro léger proposé par la Cityvision manque de capacités".

<sup>4</sup> Il faut en effet déduire de l'offre ferrée proposée la capacité aujourd'hui offerte par des bus que celle-ci remplacerait.

<sup>5</sup> N'oublions pas qu'une part importante des Bruxellois ne se retrouvent pas dans les emplois de bureaux.

<sup>6</sup> Celles-ci n'ont pas encore pris la pleine mesure du fait que, comme le montrent toutes les études de mobilité, les déplacements domicile-travail ne sont plus majoritaires aujourd'hui. Voir, par exemple, HUBERT J.-P., TOINT P., *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2002, 352 p.

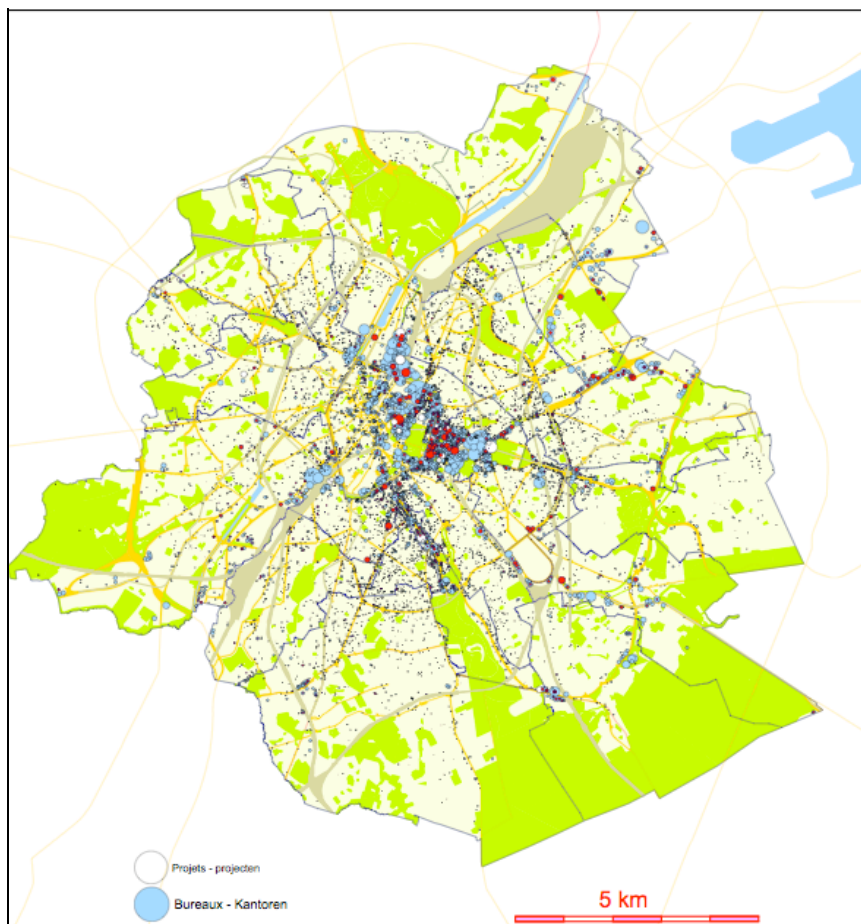
**Une approche en termes d'usages est donc plus que jamais nécessaire pour définir les différents besoins et dessiner en conséquence le réseau de transport souhaitable et sa desserte.**

Ce qu'il s'agit de faire – et ce que tente la Cityvision – c'est alors :

- d'augmenter de manière significative la capacité aux endroits où la demande le requiert, afin de faire face aux défis du futur;
- de refuser de générer des *capacités* excédentaires, coûteuses, où la demande ne le justifie pas, mais de bien s'assurer des *fréquences*, qui déterminent le temps d'attente des usagers (à multiplier par le nombre de correspondances) ;
- de disperser le besoin de capacité par un meilleur maillage du réseau qui, ce faisant, *répond mieux aux besoins de déplacements* en n'obligeant pas les usagers dont ce n'est pas l'itinéraire souhaité à se masser sur quelques corridors centraux, créant artificiellement des « besoins » de capacité<sup>7</sup>.

#### *La localisation des bureaux en RBC*

(source : Observatoire des bureaux AATL/SDRB/23/2009, p. 15)



<sup>7</sup> Voir par exemple les très importants flux de correspondances à Arts-Loi qui, par définition, sont le fait de personnes qui n'y seraient pas et qui n'auraient pas saturé inutilement les deux lignes concernées, s'ils avaient eu une ligne directe.

## 1.2. La problématique de l'axe de métro est-ouest

Nous savons bien entendu que l'axe est-ouest connaît aujourd'hui un problème de sous-capacité à l'hyperpointe sur le tronçon Gare centrale – Montgomery et que cette situation pourrait s'aggraver à l'avenir, notamment avec l'afflux de voyageurs que pourrait produire une desserte RER accrue de la Gare de l'ouest.

Dans sa brochure, la STIB focalise sa critique de la Cityvision sur le manque de capacité que produirait la proposition d'insertion d'un métro léger dans le réseau actuel de métro lourd, particulièrement sur cet axe est-ouest. Elle présente à cet égard un tableau intéressant à la p.11 qui montre bien que, par rapport à aujourd'hui, la proposition de métro léger donnerait lieu à une augmentation de 20% de la capacité sur le tronc commun (segment le plus problématique) et à une diminution sur les branches (qui sont aujourd'hui surcapacitaires<sup>8</sup>). Nous ne contestons pas ces chiffres, même si nous pensons que, à l'instar d'autres réseaux, il serait possible d'améliorer encore ces performances en montant à un convoi toutes les 120 secondes (2 min), même en conduite manuelle<sup>9</sup>.

Mais la réponse de la Cityvision au problème de capacité du tronçon central de la ligne de métro est-ouest ne s'arrête pas là et se situe aussi :

- sur le plan *urbanistique* : faut-il continuer à concentrer les emplois sur cette zone correspondant au tronc commun de l'axe est-ouest de métro ou la RBC compte-t-elle se donner les moyens de développer davantage d'autres pôles ? cette réflexion constituera sans aucun doute un des objets du futur PRDD;
- en termes d'*offre globale de transport* : au lieu de continuer à rabattre de nombreuses lignes de trains, trams et métros sur cet axe est-ouest, il faut au contraire le soulager; c'est ce que va permettre, le tunnel Schuman-Josaphat qui améliorera la desserte directe des gares de Schuman et du Luxembourg; c'est ce qu'une meilleure offre en surface pourrait apporter également (tram est-ouest n°6 de la Cityvision, inspiré du PRD et d'Iris 1 – cf. point 2.2. infra) qui, de plus, réduira le temps de trajet des voyageurs venant du nord et du sud de ce quartier.

Au total donc, en se limitant à la seule offre STIB (métro lourd et léger + Tram 6)<sup>10</sup>, **c'est une augmentation de capacité de plus de 50% que permet la Cityvision sur le quartier considéré.**

La réponse de la STIB est, quant à elle, exclusivement *technique* : le renforcement de la capacité du tronc commun grâce à l'automatisation qui permettrait, à l'horizon 2016, d'aller jusqu'à doubler la capacité<sup>11</sup>. **Or, il**

---

<sup>8</sup> Sauf peut-être, d'après la STIB, celle vers Stockel.

<sup>9</sup> Fréquence, assurée en conduite manuelle, sur le métro léger de Stuttgart, qui doit pourtant gérer une situation beaucoup plus complexe que le projet Cityvision, avec 7 bifurcations au lieu de 2

<sup>10</sup> A l'exclusion donc de la desserte directe en RER et de l'offre des autres opérateurs (Tec, De Lijn), ainsi que de la promotion des modes actifs (marche, vélo).

<sup>11</sup> Pour atteindre des fréquences supérieures à celles de Paris, ville de dix millions d'habitants : on peut facilement soupçonner ici, sans calculs sophistiqués, l'aberration d'une telle hypothèse

**n'est pas souhaitable, pour résoudre un problème local, certes important, de doubler l'offre sur les branches de cet axe est-ouest qui sont aujourd'hui déjà surcapacitaires** (en particulier l'axe Hermann-Debroux et l'axe Erasme). Autrement dit, la question est : **n'y a-t-il pas des investissements plus judicieux que cette option qui représente un coût d'investissement de départ considérable et qui donne lieu à un coût d'exploitation non moins important** (en raison de la surcapacité de l'offre sur les branches) ? Telle qu'annoncée aujourd'hui par la STIB, l'automatisation coûtera 100 millions € en signalisation et 400 millions € en matériel roulant.

### **1.3. L'axe nord-sud**

Concernant l'axe nord-sud, la STIB concède (p. 15) que "même sur l'axe nord-sud, le mode d'exploitation n'est pas encore tranché !" mais exprime, plus haut (p. 11), sa conviction profonde en écrivant : "un bon usage du mode métro, le plus capacitaire, est nécessaire non seulement sur le réseau actuel, mais vraisemblablement sur l'axe nord-sud". Cette dernière affirmation est conforme à des affirmations antérieures : "Aujourd'hui, le Nord-Sud est exploité par des véhicules de grande capacité qui assurent une navette régulière le long de l'axe de pré-métro. Le succès est au rendez-vous et les projections justifieraient une conversion en métro"<sup>12</sup>.

Première remarque à ce propos, fondamentale : la fréquence sur l'axe nord-sud a été réduite drastiquement par la STIB (passant de 34 passages/h avant la restructuration à 20 aujourd'hui). Il y a donc une réserve de capacité importante sans la moindre modification de mode de transport. La Cityvision propose une augmentation de capacité de 60 %, sachant que, si le besoin s'en fait sentir, il est possible de faire plus. En outre, ici aussi, le maillage du réseau que nous proposons contribuera par ailleurs à une meilleure répartition de la demande, avec une ligne rejoignant le centre depuis Schaerbeek via la rue royale et la gare centrale (cf. point 2.2. infra).

**Sur ce dossier, il serait sage :**

- **de s'en tenir à l'accord de gouvernement (p. 50) qui conditionne le passage au mode métro à certaines conditions,;**
- **de veiller à ce que les études en cours abordent bien toutes les options, ce qui est loin d'être certain<sup>13</sup>;**
- **de suivre l'avis de la Commission régionale de la mobilité (CRM) qui 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**

---

<sup>12</sup> STIB, *Métrovision. Passé-présent-futur*, Bruxelles, avril 2009, p. 237.

<sup>13</sup> La Commission régionale de la mobilité a remis un avis très critique, le 3 décembre 2009, sur l'absence de transparence dans la mise sur pied de l'étude Beliris relative au prolongement nord du métro et dans l'élaboration de son cahier des charges.

**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"<sup>14</sup>.**

Pour rappel, la Cityvision préconise :

- la **réinsertion de 4 lignes de tram dans le Nord-Sud** (une utilisation, en complément, des boulevards centraux en surface est également envisageable, par exemple d'Anderlecht et Forest vers le Quartier Nord et au-delà, le projet de réaménagement de ces boulevards ayant pris un retard considérable);
- de **ne pas hypothéquer les dessertes directes existantes par un réaménagement prématuré** de la station Albert et de la rue couverte de la gare du Midi (cf. les projets de surfaces commerciales dans le cadre du réaménagement de la gare par Jean Nouvel), ou par la construction d'un nouveau tunnel « Constitution » entre le bd Lemonnier et la gare du Midi.

#### **1.4. En résumé,**

En ce qui concerne la capacité, sur les tronçons de lignes où la problématique se pose, c'est-à-dire ceux qui concentrent la demande aux abords des grands pôles de destination, le long des axes 1 (est-ouest), 2 (petite ceinture), 3 (nord-sud), mais aussi 4 revalorisé (Royale-Régence) et le nouvel axe 6 proposé (est-ouest en surface)<sup>15</sup>,

- la Cityvision offre une augmentation de capacité aux heures de pointe de plus de 40 % par rapport à la situation actuelle,
- et le potentiel de la Cityvision (qui est un concept souple, présentant des réserves de capacité) permet une augmentation de 75 %.

## **2. Le fonctionnement et l'augmentation de l'offre du réseau de surface**

### **2.1. Intéresser les communes et impliquer toutes les parties prenantes dans l'amélioration de la vitesse commerciale**

La brochure de la STIB estime que l'idée d'intéresser plus directement les communes à l'amélioration des performances du réseau de transport public de surface "mérite d'être explorée" (p. 7). La Cityvision propose en effet que les gains de vitesse, évalués en euros, soient répartis entre la commune qui aura contribué à ces gains (dans le cadre de la dotation aux communes) et la STIB. Cela pourrait être mis en oeuvre, dans le cadre de la relation entre la Région et les pouvoirs locaux, sous la forme par exemple de **conventions**.

---

<sup>14</sup> CRM, *Avis sur Cityvision et sur le développement des transports publics à Bruxelles*, Bruxelles, 7 janvier 2010, point 21, p. 3.

<sup>15</sup> La numérotation est celle proposée par la Cityvision.

Mais il faut aller plus loin. Dans la foulée des Etats généraux de Bruxelles, la société civile est prête à se mobiliser davantage pour soutenir un transport public qui rencontrerait ses besoins. Il faut capitaliser sur l'expérience réussie du projet de tram 9 pour, de manière analogue, mettre autour de la table toutes les parties prenantes susceptibles d'appuyer la mise en oeuvre d'aménagements et de mesures de circulation susceptibles d'améliorer la fluidité des trams et des bus à Bruxelles. Il faut réactiver l'idée de "**contrat de ligne**", par exemple autour de la ligne chrono 4 et son extension vers la gare de Schaerbeek comme demandée récemment par le comité de quartier Colignon.

## **2.2. Les extensions du réseau de surface**

La STIB, dans sa brochure, fait état p. 15 d'un certain nombre d'études prospectives relatives à l'extension du réseau de surface, dont plusieurs rejoignent les propositions de la Cityvision (liaison nord de la Région – Tour et Taxis – CCN, tramification de la ligne 71<sup>16</sup>, rocade ouest...). Ceci étant, on n'y trouve pas une vision, qui partirait des usagers et usagers potentiels, avec des objectifs pour améliorer leurs conditions de déplacements, qui devrait, selon nous, constituer une prémisses fondamentale pour le développement du réseau de transports publics à Bruxelles.

Alors que la STIB a focalisé sa critique de la Cityvision sur la proposition de métro léger et sur les problèmes à résoudre soulevés par les auteurs eux-mêmes, elle ne prend pas position sur les **propositions d'extension du réseau tram** que nous faisons en particulier au niveau :

- **d'un axe est-ouest à créer**
- **d'extensions de l'axe Royale-Régence**

Faire faire au tram de l'axe Royale-Régence un détour par la Gare Centrale, comme étudié récemment par la STIB conformément à son contrat de gestion 2007-2011<sup>17</sup>, va dans la bonne direction mais ne sera réellement valorisé que si le tracé se poursuit vers l'est (le quartier européen, la chaussée d'Ixelles) et l'ouest (le canal) via le centre<sup>18</sup>. Outre qu'il s'agit ici d'un projet extrêmement porteur pour le développement du Pentagone, le tram est-ouest pourrait ainsi, comme dit plus haut, être également utilisé pour réduire la pression sur l'axe 1 du métro dans son tronçon le plus chargé en offrant un autre type de desserte. Enfin, ce tram, que l'on pourrait appeler la hop on hop off "culture line" s'inscrit

---

<sup>16</sup> Pour nous, celle-ci devrait atteindre, comme aujourd'hui, la place de Brouckère.

<sup>17</sup> Voir le projet sur <http://www.r2d2architecture.be>

<sup>18</sup> Voir GROEP PLANNING et TRITEL, *Etude d'accessibilité au moyen de transports en commun urbains dans le Pentagone*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, AED, 2002, 68 p. + cartes, ainsi que COLLA O., DOBRUSZKES F., MORITZ B., *Pour l'aménagement d'une liaison tram Est - Ouest dans le centre-ville de Bruxelles*, Bruxelles, 1999, 15 p.

dans la logique du "Plan culturel pour Bruxelles" qui propose de connecter le Cinquantenaire au Canal via le Quartier européen<sup>19</sup>.

Pour ce qui est de l'axe Royale-Régence, outre sa connexion à l'axe de tram est-ouest à créer qui vient d'être mentionné, la Cityvision propose une descente place Rogier par le Botanique, en site propre commun avec les bus, ce qui permettrait de créer une série de relations intéressantes avec le nord comme le sud, le sud-est et le sud-ouest de la ville.

Comme il a déjà été clairement dit, la Cityvision est avant tout une démarche, et non un projet figé à prendre ou à laisser, et ses auteurs sont prêts à toute discussion sur ces propositions.

### **3. Coûts et financement**

Il est important de noter qu'il n'existe à ce jour aucune « vision » officielle de l'avenir des transports publics à Bruxelles qui traite la problématique financière de manière aussi approfondie que la Cityvision<sup>20</sup> : ce constat est interpellant, et il serait de mauvaise gouvernance de prendre des décisions engageant lourdement l'avenir sans l'avoir corrigé.

En bref, en ce qui concerne la Cityvision :

- les coûts d'infrastructure sont évalués sans complaisance, sur base de données de réalisations existantes ; avec un budget total de 611 M € pour 35 kms de lignes ferrées (noyau du projet) – soit l'équivalent de 5 à 8 km de métro -, on ne peut que constater que, avec des hypothèses raisonnables en matière de financement, la Cityvision est réalisable<sup>21</sup>;
- les coûts de matériel roulant ne sont pas chiffrés, la Cityvision soulignant leur montant marginal très limité du fait du remplacement requis à bref délai, pour raison d'âge, de la majorité des trams et rames de métro ; une autre formule de développement du service (Métrovision ou autre) ne pourra faire l'économie ni de ce remplacement ni des besoins de capacité supplémentaire qu'elle exigera ; il en va de même des coûts de dépôts et ateliers;
- les coûts d'exploitation sont en cours d'évaluation, sur base de chiffres de la STIB (difficiles à obtenir), en tenant compte notamment des fréquences aux différentes heures ; les premières estimations font état d'une légère augmentation, probablement inférieure à celle des recettes (cfr ci-après) ; mais quelle que soit la vision retenue, le financement d'une amélioration des fréquences hors heures de pointe

---

<sup>19</sup> Brussels Kunstenverleg (BKO) et Réseau des arts à Bruxelles (RAB), *Plan culturel pour Bruxelles*, Bruxelles, 2009, Proposition 31<sup>e</sup>, p. 46.

<sup>20</sup> C'est une des grosses faiblesses du projet de Plan Iris 2, d'après l'avis de la Commission régionale de la mobilité (*Avis concernant le projet de plan régional des déplacements Iris 2*, Bruxelles, 18 décembre 2008, 26 p.).

<sup>21</sup> K. Lauwers dans son exposé au Parlement avançait pour sa part la nécessité de disposer d'un budget de 100 millions par an pour réaliser les projets de la STIB.

doit être sérieusement envisagé et ne sera pas très différent selon la vision;

- concernant les recettes, le réseau proposé par la Cityvision assure bien les capacités nécessaires aux endroits cruciaux (voir ci-dessus), mais surtout une offre de transport répondant mieux aux besoins, par un meilleur maillage et la réduction des temps de parcours : ceci est évidemment indispensable, car une capacité inutile, comme en bouts de lignes, n'attire évidemment pas de recettes ; tandis que le type d'offre de la Cityvision procurera une augmentation des recettes.

#### **4. La gouvernance**

En plus du point précédent qui concerne au premier chef la question de la gouvernance, le débat autour de la Cityvision a permis d'aborder la question de savoir **qui décide de quoi en matière de politique de mobilité à Bruxelles.**

On considère généralement<sup>22</sup> que l'organisation du transport public se décompose en trois niveaux :

- *stratégique* qui correspond aux objectifs politiques généraux;
- *tactique* où se situe principalement l' "autorité organisatrice" et où les différents aspects du service sont conçus en détail et où l'intégration et la coordination prennent place; c'est elle qui joue le rôle de « régulateur » et qui rédige le contrat de gestion à respecter par l'opérateur ;
- *opérationnel* où les obligations de service prévues dans le contrat de gestion sont mises en pratique.

Le rôle d'un opérateur comme la STIB se situe principalement au niveau opérationnel, même s'il est normal qu'il intervienne aux deux autres niveaux, ne fût-ce que pour donner son avis. Il nous semble toutefois qu'**une redistribution des rôles entre les autorités politiques de la Région et la STIB s'impose** pour que :

- les enjeux de développement et d'aménagement du territoire qui seront pris en compte par le PRDD s'articulent totalement aux choix en matière de mobilité<sup>23</sup>; de ce point de vue, **il nous paraît prématuré d'adopter maintenant un Plan Iris 2 trop détaillé, avant le PRDD**, d'autant que la crise budgétaire impose un temps de réflexion (l'étude sur l'extension nord du métro est en cours et des infrastructures, nouvellement construites - bld du Souverain... - ne pourront être mises en service immédiatement);

---

<sup>22</sup> MASI C., "Gouvernance urbaine, transport public et rôle des autorités organisatrices", *Transport Public International*, UITP, 6, novembre-décembre 2009, pp. 4-6.

<sup>23</sup> Il s'agit de faire de l'intégration des transports publics et de l'urbanisme un cercle vertueux. Tel est le titre d'une prise de position officielle de l'UITP en janvier 2009 : UITP, *L'intégration des transports publics et de l'urbanisme : un cercle vertueux*, Bruxelles, 6 p.

- la **Direction Stratégie de Bruxelles-Mobilité** puisse devenir, sur le territoire de la RBC, une "Autorité organisatrice" capable de coordonner les "différents modes, infrastructures et entreprises afin de créer un système de transport public intégré du point de vue du voyageur"<sup>24</sup> et assumer pleinement son rôle dans la future "communauté urbaine de transport" tant attendue à l'échelle de la zone RER.

Aujourd'hui, en effet, ce n'est pas la Région mais la STIB qui :

- sert d'interlocuteur aux communes, par exemple lors de l'élaboration de leur Plan communal de mobilité (PCM), pour déterminer avec elles ce qui est souhaitable et faisable en matière de transport public;
- dispose, souvent seule, des données stratégiques en matière de transport public à Bruxelles alors que la maîtrise de celles-ci est déterminante pour orienter les choix politiques.

**Le projet de contrat de gestion (2012-16) entre la Région et la STIB doit constituer une occasion parmi d'autres de revoir la donne par rapport à ce nouvel équilibre à trouver.**

Un autre enjeu essentiel pour la Région est de renforcer **sa maîtrise de l'orientation des budgets Beliris affectés à la politique de mobilité**, dont elle assure la co-gestion<sup>25</sup>.

Par ailleurs, le débat autour de la Cityvision a montré que **la place des usagers et des associations qui les représentent au sein de la plate-forme SMOB n'est pas suffisamment valorisée dans la réflexion sur le fonctionnement et l'avenir du transport public**, alors qu'ils sont les meilleurs partisans de celui-ci, et peuvent utilement renforcer les compétences nécessaires à cette réflexion. Le rôle du comité consultatif des usagers de la STIB devrait sans doute être revu et d'autres formes de collaboration (comme celle mentionnée plus haut à propos des "contrats de ligne") devraient être activées.

Enfin, un élément important pour la gouvernance est le calendrier, c'est-à-dire la rapidité avec laquelle les défis de la mobilité à Bruxelles vont pouvoir être rencontrés. Sur ce plan, de toute évidence, l'histoire nous montre que **les chances de voir aboutir des résultats tangibles dans un délai raisonnable jouent en faveur de la Cityvision**, qui permet en effet :

- de premiers résultats tangibles à court terme, par une restructuration de certaines lignes sur les infrastructures existantes;
- des résultats plus importants à l'issue de la législature, grâce à la mise en service des premières infrastructures complémentaires;
- une réalisation complète endéans la dizaine d'années environ, en fonction des possibilités budgétaires.

---

<sup>24</sup> MASI C., *op. cit.*, p. 6.

<sup>25</sup> Voir notamment l'avis de la CRM du 3 décembre 2009 cité plus haut relatif à l'étude sur l'extension nord du métro.

## **Conclusion**

Si la Cityvision propose bien, à titre d'exemple, un *projet de réseau*, celui-ci est basé précisément sur une *vision*, qui part d'un *objectif* : améliorer les conditions de déplacements de tous les usagers et usagers potentiels des transports publics bruxellois – habitants, navetteurs, visiteurs ; non motorisés, automobilistes -, avec une attention prioritaire pour le temps de déplacement de porte à porte, paramètre essentiel s'il en est.

C'est donc avant tout une démarche, et non un projet à prendre tel quel ou à laisser.

Ses auteurs sont prêts à toute discussion de bonne foi sur base de cette prémisse, et appellent à la collaboration, afin d'améliorer les conditions de déplacements de tous les Bruxellois dans des délais et une épure budgétaire raisonnables.

## **Annexe : correctifs à la brochure "La Cityvision, une vision tronquée"**

Plusieurs éléments de débat ont été repris dans le corps de la note ci-dessus. Des développements plus importants figurent également dans la Cityvision elle-même et le document "Frequently Asked Questions" (FAQs) diffusé par les auteurs.

Il faut toutefois apporter des correctifs sur les points précis suivants.

### **Introduction (pp. 2-3)**

La double carte reprise p. 2 est publiée avec une légende qui ne correspond pas du tout à son objet qui est de comparer Cityvision et Métrovision la connexion directe des lignes ferrées aux principaux pôles d'emploi, de loisirs et de commerce. Nous n'avons jamais prétendu que la STIB allait "supprimer à terme la totalité des lignes ferrées du réseau de surface". Par ailleurs, nous avons apporté, très vite après la publication de la Cityvision, des corrections à la carte de droite que les auteurs de la brochure feignent d'ignorer.

Les citations de la Cityvision selon lesquelles le réseau de la STIB coûterait "cher" tout en étant "peu utilisé" sont tronquées. Nous avons toujours rapporté le faible taux d'utilisation des transports publics à Bruxelles à leur part de marché (p. 1 et 14 de la Cityvision citées p. 2 et 3 de la brochure).

### **Le contrat de gestion de la STIB n'est pas une « métrovision ».**

Même si le contrat de gestion comporte des éléments forts de la Métrovision, personne n'a jamais affirmé le contraire, mais le débat n'est pas là. En effet, les options lourdes prises en ce qui concerne l'avenir des transports publics bruxellois se décident largement en dehors du contrat de gestion et sont bien en phase avec la Métrovision, que ce soit sur le terrain (exemple la décision du dernier Gouvernement de scinder la ligne 4 à la station Albert et de réaménager celle-ci en deux niveaux, scellant définitivement une rupture de charge supplémentaire) ou en termes de budgets, où les investissements requis par le métro et ses études préalables sont sans commune mesure avec les autres.

La brochure de la STIB met en exergue cinq extensions de tram. Avec quatre des cinq projets en 2<sup>e</sup> couronne, sans référence à l'accès à de quelconques destinations stratégiques des usagers, et la cinquième bien timide puisqu'elle rejoindrait uniquement la gare centrale et pas le bas de la ville (ce qui constituerait une importante occasion manquée), la STIB montre bien le rôle spatialement périphérique dévolu à ces extensions, contrairement à certaines des propositions de la Cityvision (tram est-ouest, tram Botanique).

On note bien les sérieuses augmentations de capacité prévues pour le métro et pour le tram (45 %, soit 8 % par an), ainsi que les augmentations, nettement plus modestes, de km-convois qui, à réseau constant, représentent les fréquences et donc le service aux usagers (15 %, soit 3 % par an). On note cependant aussi que « tout au plus certains investissements ou certaines améliorations seront reportées dans le temps », austérité budgétaire oblige, mais il serait sain d'exprimer les priorités en la matière, pour lever toute ambiguïté.

### **Le réseau de surface ne fonctionne pas de manière optimale**

Ce point fait l'unanimité, et la Cityvision autant que la STIB demande des améliorations en la matière. Cependant, contrairement à ce que dit la brochure, elle ne repose pas « sur l'hypothèse qu'il sera possible, à bref délai, d'améliorer très significativement les performances ». Lorsqu'on examine le projet, on voit au contraire que l'essentiel des développements se fait dans de bonnes conditions de circulation (notamment le métro léger), et que le reste exploite largement les situations les meilleures. Un examen attentif de la carte des points noirs de la STIB montre d'ailleurs que l'essentiel des problèmes concernent les bus, alors que la Cityvision met l'accent sur le semi-métro et le tram. C'est vrai que la Cityvision ne sacrifie pas l'ex 55, une des plus importantes lignes

du réseau, mais même là la carte montre que l'itinéraire n'est pas le siège des plus gros points noirs. Quant à l'extension nord de l'axe nord-sud, elle ne concentre pas les points noirs et n'est donc pas une réponse à cette problématique bien réelle.

Pour information, il est bon de savoir que les trams roulent à une vitesse moyenne de 17 km/h, qu'il est important d'améliorer, mais il faut aussi remarquer que passer à 20 km/h « ne » ferait gagner « que » 3 minutes sur un trajet de 5 km, certes intéressantes, mais bien moins que la simple suppression d'une correspondance (qui peut « coûter » jusqu'à 20 minutes aux heures de soirée et de WE).

Ceci étant, les auteurs de la Cityvision se joindront volontiers à une croisade de la STIB en matière de ViCom, sans pour autant partager son pessimisme au vu des progrès récents (Morris, Rogier, Gallait, Louvain, Couronne, Bld de la Cambre, ...). Quand on voit les reports importants des budgets ViCom d'année en année, on peut se demander si toute l'énergie nécessaire est mise à faire avancer ces dossiers.

Au sujet de la gestion chaotique du tunnel nord-sud, la STIB omet quelque peu de souligner que, du temps des multiples lignes, elle avait organisé elle-même cette gestion chaotique en prévoyant des passages de trams à la même minute, suivi de grands trous dans l'horaire qui généraient évidemment une surcharge de voyageurs. Heureusement, l'irrégularité d'exploitation dûe aux conditions de circulation en surface venait quelque peu compenser cette gestion. Avec l'exploitation actuelle malheureusement, qui a fortement réduit la fréquence dans le tunnel sans apporter d'amélioration notable de la régularité à cause de files de trams formée à l'entrée rue du progrès (en site propre sans feux autres que ceux de la STIB ), la situation des usagers du tunnel ne s'est pas vraiment améliorée, alors que pour la plupart ils doivent encore subir une ou deux correspondances supplémentaires à l'entrée et/ou à la sortie.

### **Les correspondances ne sont pas la cause de tous les maux**

C'est exact : la Cityvision objectivise la situation en mesurant l'impact des correspondances en termes de temps de parcours (voir document). Et, à l'examen, les correspondances s'avèrent en effet un facteur très important à l'échelle des déplacements réels des usagers, vu la longueur relativement modeste de ceux-ci en moyenne.

Sans entrer dans une querelle de chiffres – que personne ne connaît en vérité -, il importe de corriger des affirmations de la brochure. Les chiffres cités dans la Cityvision, assortis d'un commentaire qui indique clairement leur portée, sont issus d'une réponse de la STIB à une question parlementaire. Quant au chiffre moyen de 1,38, comme le dit la brochure, il faudra l'actualiser puisqu'il date d'avant la restructuration et que, depuis lors, de nombreuses correspondances ont été ajoutées au fil des restructurations successives !

Ceci étant, le chiffre ne dit pas tout : pour l'interprétation, il faut aussi noter que le comptage des correspondances ne tient par définition pas compte des usagers qui font un long détour du fait de l'itinéraire tortueux de nombreuses lignes, tout simplement pour éviter une correspondance qui leur ferait perdre encore plus de temps. Par rapport à l'ensemble des Bruxellois, il est également opportun de tenir compte des nombreuses personnes (une large majorité) qui se déplacent en voiture précisément parce que la STIB, notamment à cause des nombreuses correspondances, ne leur permet pas de se déplacer dans des conditions de vitesse acceptables. L'objectif d'un bon réseau doit être d'offrir une accessibilité optimale de chaque quartier vers chaque quartier ; c'est cette accessibilité qui est étudiée dans le document de la STIB et qui révèle que seules 13% de ces relations de quartier à quartier peuvent se faire sans changer de véhicules ; 72% demandent un changement et 15% deux changements ! Peu attractives aux heures de pointe, ces relations sont carrément dissuasives aux autres heures, même si elles sont « acceptées » par les nombreux Bruxellois non motorisés. Réduire le nombre de correspondances participe de fait à une politique sociale.

## **Le réseau proposé par la Cityvision manque de capacités**

Voir point 1 dans le corps de la présente note.

### **Le métro léger : la fausse bonne idée**

Le métro léger requiert des travaux d'infrastructure, qui sont clairement identifiés dans le document, et affirmer « qu'ils peuvent s'avérer très importants et onéreux » est un peu léger vu qu'ils sont infiniment moins onéreux que la construction d'un métro.

Bien sûr, il faut prévoir des dépôts, ateliers etc, tout comme pour d'autres formes de développement des transports publics. Ceux-ci ne sont pas chiffrés, ni dans la Cityvision, ni à notre connaissance dans d'autres visions. Pour comparer deux options, il faut comparer les mêmes éléments. La seule prétention des auteurs de la Cityvision est ici de montrer que, pour le prix d'une *ligne* de métro, on a un *réseau* de transport public.

Le recours à une nouvelle technique, qui clairement fait peur à la STIB, n'a certes pas que des avantages (le document et les FAQs le disent clairement), mais est malheureusement rendue indispensable par le développement inadéquat du réseau de métro, qui crée des besoins locaux de capacité du fait de la concentration artificielle des flux, tout en ne desservant pas l'agglomération, et ne pouvant pas la desservir correctement dans un délai de moins d'un demi-siècle (voir budgets et historique). Il est vrai que Zurich s'en sort mieux que Bruxelles, sans métro, avec nettement plus d'usagers (donc assez de capacité), et nettement moins de fonds publics injectés, mais il n'est pas possible de revenir en arrière à Bruxelles.

Contrairement à ce qui est dit dans la brochure de la STIB, le métro léger ne roule pas « dans les rues bruxelloises », mais seulement sur quelques kilomètres de larges avenues.

Les auteurs de la Cityvision ne se sont pas inspirés du seul « fameux tram 51 » d'Amsterdam, comme allégué, mais bien également du Randstadrail, des réseaux de Rotterdam, Francfort et Stuttgart, qui fonctionnent à la satisfaction de tous : le métro léger est bien un concept parfaitement pertinent, à utiliser dans les situations qui le requièrent.

### **Le financement de la Cityvision est traité de manière fort succincte**

Voir point 3 dans le corps de la présente note.

### **La Région et la STIB ont des projets pour la période 2012-2020**

Les auteurs de la Cityvision en prennent bien acte, et relèvent d'ailleurs des points de convergence (voir point 2 dans le corps de la présente note).

### **Conclusion**

Le point de départ de la Cityvision n'est pas un a priori dogmatique contre le métro et ne se réduit pas à un débat métro vs tram. Elle recherche simplement à mettre en oeuvre les meilleures solutions pour la desserte la plus étendue et directe possible de l'ensemble du territoire.