**NoMo asbl**
Av. de l'Arbre Ballon, 20/b29
1090 BRUXELLES
Tél.: 02.478.83.79
info@nomo.be
banque : 310-0346078-68

NOMO
autrement
mobile

BRAL

**BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU**
Zaterdagplein 13
1000 Brussel
tel. 02/217 56 33
fax. 02/217 06 11

**INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES**
rue du Midi 165
1000 Bruxelles
tél. 02/223 01 01
fax. 02/223 12 96

**ARAU**
Bd. Adolphe Max, 55
1000 Bruxelles
Tél. 02/219 33 45
Fax. 02/219 86 75

ligue des familles
Régionale de Bruxelles
Rue d'Alost 7-11
1000 BRUXELLES
Tel : 02/508.76.11

**GUTIB**
(groupement des usagers de transport publics à Bruxelles)

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE
# Plan bus : Assez de bricolage !

**06 Juin 2005**

## LES ASSOCIATIONS DEMANDENT QUE LES POUVOIRS PUBLICS S'ENGAGENT ENFIN DANS UNE VÉRITABLE PROMOTION DES TRANSPORTS EN COMMUN À BRUXELLES

### Considérations générales

En 2007, le bouclage de la petite ceinture sera effectif et il convient de réorganiser le réseau métro et, partant, les réseaux tram et bus.

Les mesures préconisées par la STIB dans le plan tram ainsi que dans le plan bus découlent du postulat suivant : les véhicules de transport public sont englués dans les embouteillages et subissent de nombreux retards et irrégularités.

La Région et les communes portent une grande responsabilité dans cet état de fait. Ce sont elles qui sont à l'origine des aménagements des rues et autres espaces publics qui devraient permettre aux trams et aux bus de respecter leur horaire. La plupart des communes bruxelloises sont peu enthousiastes à l'idée de donner plus d'espace aux transports publics, et donc moins de place à la voiture.

Outre ce manque de soutien des responsables politiques, la STIB doit également faire face à une contrainte budgétaire.

Cette double contrainte conduit la STIB à proposer, en ce qui concerne le réseau tram, le repli sur les sites propres (principalement) souterrains existants et la déconnexion partielle du tunnel Nord-

sud, et en ce qui concerne le réseau bus, la coupure d'un grand nombre de lignes afin d'assurer la régularité sur des lignes plus courtes.

## Les associations relèvent ainsi plusieurs aspects qui doivent être revus dans le plan bus définitif :

1. L'attrait du plan réside dans la création de nouvelles dessertes « locales » comme à Anderlecht (ligne 75) ou Watermael-Boitsfort (ligne 17 entre Beaulieu et Heiligenborre) qui rabattent souvent sur le métro, mais pas toujours vers des pôles de correspondance importants. Certaines lignes voient leur itinéraire modifié, mais perdent parfois de leur cohérence (changement de terminus des lignes 42 : Transvaal (!), 41 : H. Debroux et 34 : Saint-Anne).
2. Le plan consacre la coupure d'un grand nombre de lignes afin de créer deux lignes plus courtes (par exemple, le 54 Saint-Denis – Machelen est scindé au niveau de la Porte de Namur et à Ducale en 54 et 64), ce qui entraîne une augmentation des ruptures de charge. Le 95 et 96 sont déjà limités à certaines heures à Trône (au lieu de descendre jusqu'à la Bourse, ce qui pénalise la desserte du centre ville. Si la proportion d'usagers qui se déplacent de bout en bout d'une ligne reste faible, la scission reste dommageable pour des trajets qui chevauchent les ruptures de charge (exemple : prendre le 54 à la place Fernand Cocq pour se rendre à la gare du Luxembourg). La STIB a indiqué que la mise en place du nouveau réseau implique en règle générale des trajets comptant plus de correspondances. La STIB considère ces correspondances comme un mal nécessaire et limité, dans le sens où le temps d'attente serait réduit par une régularité théoriquement améliorée. Les associations pensent que l'on sous-estime ici l'importance des ruptures de charge dans le chef des usagers : la perception psychologiquement plus grande du temps d'attente par rapport au temps passé dans le moyen de transport ; la difficulté de déplacement accrue pour PMR, mamans avec poussettes, personnes âgées ; la tendance à privilégier un déplacement plus long mais confortable (rester dans la même voiture/assis) par rapport à un déplacement plus court mais inconfortable (descendre d'un véhicule, monter dans un autre)…
3. La définition dans ce plan d'axes forts (ligne 95 Bourse-Wiener ou 71 De Brouckère - Delta) et leur exploitation par des bus articulés contraste avec une dégradation du service ailleurs par la suppression d'une série de lignes directes vers le Pentagone fort fréquentées (ligne 38 Nord-Homborch redirigé vers De Brouckère à la place du 60). On peut regretter également que la « tramification » de ces axes forts ne soit pas évoquée.
4. Le Pentagone apparaît ainsi comme le parent pauvre de ces plans. Même si, à l'occasion d'un récent séminaire sur la mobilité, le bourgmestre de Bruxelles a marqué son intérêt pour des boucles de circulation de transports en commun à l'intérieur du Pentagone (telle le bus 8) plutôt qu'une logique tentaculaire, les associations constatent que les relations directes entre le Pentagone et les communes de première et deuxième couronne sont remplacées, dans le nouveau plan par bien plus de correspondances. Le Pentagone perd aussi sa relation Est-Ouest par la scission du 63 (Maes-Machtens) au niveau de la place De Brouckère. On regrettera aussi l'absence d'une ligne Citybus (La ligne 8 est toujours un projet) et l'abandon de la desserte de certains quartiers, jugés « proches » du métro (tel que le quartier de la rue de l'Ommegang qui ne serait plus desservi par le 38).
5. En termes d'exploitation, les fréquences proposées (6' aux heures de pointe, 10' aux heures creuses et 20' en soirée) sont attrayantes. Néanmoins, la multiplicité des correspondances en soirée rend les voyages particulièrement longs. Les associations doutent de la pérennité de telles fréquences sur les petites lignes locales. Les associations regrettent également l'absence de réflexion sur un réseau de nuit ou une exploitation prolongée en soirée. Le fait pour la STIB, de permettre à plusieurs lignes de tram d'emprunter le tunnel Nord-Midi en soirée ne résout pas fondamentalement ce problème.

## Ce que veulent les associations ? L'engagement des pouvoirs publics et un débat public !

Vu l'absence de volonté des autorités publiques, le plan bus n'est pas un plan de déploiement des transports collectifs, mais est destiné d'abord à tenter de réduire l'impact du blocage des bus et trams à Bruxelles. C'est dans ce sens que l'on peut parler de bricolage du réseau.

Seul un engagement fort des pouvoirs publics en faveur des transports en commun est susceptible d'inverser la tendance. Les associations lancent dès lors un appel solennel à la Région et aux communes afin que tout soit mis en œuvre à brève échéance pour améliorer la vitesse commerciale du réseau de surface (généralisation des télécommandes de feux à la fois pour les trams et pour les bus, multiplication des contresens bus, privilégier les déplacements des transports en commun par des aménagements adéquats des espaces publics…).

Cet engagement passe aussi par le financement de coûts d'investissement situés entre 75 et 100 millions d'euros. Ces coûts comprennent la commande très rapidement de trams supplémentaires pour la mise en oeuvre de la nouvelle ligne 51. Plus encore, le gouvernement bruxellois doit trouver une solution au financement récurrent des frais d'exploitation supplémentaires du nouveau plan estimés annuellement à 5,5 millions d'euros pour le réseau tram (dont 3 millions pour les extensions de lignes) et 2,9 millions pour le réseau bus. Sans solution à ces problèmes de financement, les associations craignent que :

- les améliorations proposées au plan tram (notamment la ligne 51) ne soient réalisées ;
- les fréquences annoncées soient revues à la baisse ;
- la distinction entre lignes fortes et lignes faibles n'entraîne à terme l'abandon de ces dernières.

N'oublions pas que le PRD exige une réduction de 20 % de la pression automobile à Bruxelles d'ici 2010…

Alors que la consultation sur les plans bus et tram se clôture le 8 juin, les associations appellent également les usagers à se prononcer sur cette réforme du réseau de surface (via le site www.stib.irisnet.be).

## Contacts :

NoMo : Julien Vandeburie, letournaisien@yahoo.fr, 0485/69 92 58
Ligue des familles : Jacques Wilmart, j.wilmart@butele.be
IEB : Camille Thiry, camille.thiry@ieb.be, 02/223 0101
ARAU : Pierre Bodiaux, info@arau.org, 02/219 33 45
BRAL : Ben Bellekens, ben@bralvzw.be, 02/217 56 33
GUTIB : André Robe, robe.cmee@swing.be