

Analyse du mardi 15 décembre 2015

Nouveau plan bus de la STIB : bon plan ?

Analyse des changements dans l'accessibilité au Pentagone



Les lignes impactées par le nouveau plan bus de la STIB, zoom sur le Pentagone (source :

http://www.planbusstib.be/files/Plan_BUS_simplifie_reseau_2018.pdf)

Il y a quelques semaines, la STIB présentait son nouveau plan bus¹ : il s'agit de la plus importante refonte du réseau depuis 10 ans pour ce mode de transport qui assure près de 100 millions de voyages par an². Avant son entrée progressive en vigueur, entre 2017 et 2019, il est soumis à l'avis des usagers³. L'ARAU a décidé de s'emparer de cette occasion pour analyser les changements proposés en termes d'accessibilité au Pentagone. Il ne s'agit pas d'une analyse du nouveau plan bus dans son ensemble, ni d'une analyse sur l'accessibilité du Pentagone « tous modes de transports publics confondus » mais bien d'une analyse spécifique sur les lignes donnant accès au Pentagone que le nouveau plan bus propose de modifier. Le choix de ce périmètre d'analyse a été opéré car le Pentagone, et plus particulièrement l'hyper-centre (Bourse-De Brouckère), a récemment subi une dégradation de sa desserte en surface suite à la mise en œuvre (pour une « phase test » de 8 mois du 29 juin 2015 à fin février 2016) du nouveau plan de circulation pour le Pentagone décidé par la Ville de Bruxelles.

1. Retour sur les défauts du plan de circulation de la Ville de Bruxelles

L'ARAU a consacré plusieurs analyses au plan de circulation de la Ville de Bruxelles pour le Pentagone⁴. Celles-ci ont permis de montrer qu'il donnait toujours, malgré les objectifs régionaux en matière de mobilité, la priorité à l'automobile, notamment par l'augmentation de l'offre de stationnement et la mise en place d'un miniring. Rappelons, de plus, que ce plan de circulation (qui tenait en 9 pages et 4 cartes) n'a fait l'objet d'aucune étude d'incidences et n'a pas été soumis à l'enquête publique, raison pour laquelle il fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État⁵.

Les principaux perdants des changements voulus par la Ville de Bruxelles sont les usagers des transports en commun

L'ARAU a démontré, dans l'analyse « *Match truqué à la Ville de Bruxelles : voitures dopées, bus hors-jeu* »⁶, que la desserte en transports en commun du centre-ville, et particulièrement celle de l'hyper-centre, est dégradée par le plan de circulation. En effet, ce dernier ne répond pas aux constats faisant état de nombreux points noirs sur le réseau de surface ; pire, il ajoute de nouveaux problèmes :

- « **détricotage** » de bandes bus, notamment rue du Fossé aux Loups ;
- **limitation de l'accès direct à l'hyper-centre** : lignes 38 et 63 limitées à la gare Centrale, ligne 46 limitée à Anneessens, terminus des lignes 47 et 88 éloignées de l'hyper-centre, lignes 126, 127 et 128 de De Lijn déviées sur la petite ceinture ;
- **détérioration des correspondances** permettant la traversée du Pentagone par la déconcentration des terminus précédemment regroupés à De Brouckère.

¹ <http://www.planbusstib.be/>

² Chiffre de 2014 publié sur le site de la STIB. Cela représente environ 27% du nombre total de voyages tous modes confondus (métro, tram et bus).

³ <http://www.planbusstib.be/reactions>

⁴ Voir, notamment, l'analyse de l'ARAU du 1^{er} décembre 2014 *La ville encore et toujours vouée à la voiture*. <http://www.arau.org/fr/urban/detail/303/plan-de-circulation-pentagone>

⁵ <http://www.arau.org/fr/urban/detail/308/plan-de-mobilite-du-pentagone-la-ville-de-bruxelles-doit-respecter-la-loi>

⁶ Analyse du 2 juin 2015 <http://www.arau.org/fr/urban/detail/314/match-truque-a-la-ville-de-bruxelles-voitures-dopees-bus-hors-jeu>

En conclusion de cette analyse, l'ARAU plaidait pour :

- **l'abandon des projets de parking et de miniring** afin de diminuer le trafic automobile dans lequel s'engluent les bus ;
- **l'adoption de lignes de bus traversantes permettant de garantir l'accès direct à l'hyper-centre tout en limitant les correspondances superflues** imposées aux usagers ;
- **la création de bandes bus supplémentaires**, tel que prévu dans le programme de majorité 2012-2016 de la Ville de Bruxelles⁷.

L'ARAU est en effet convaincu que c'est l'offre en surface (plus rapide à mettre en place, plus souple et moins chère que l'offre souterraine) qui permettra d'assurer l'attractivité du centre-ville par une animation urbaine. Dans une perspective de ville durable, l'ARAU rappelle l'intérêt de substituer à une mobilité automobile individuelle, source de nombreuses nuisances et de congestion, une mobilité collective plus respectueuse de l'environnement.

2. Le nouveau plan bus répond-t-il aux problèmes rencontrés dans le Pentagone ?

Les documents mis à disposition du public par la STIB ne permettent pas de savoir si tous les problèmes rencontrés seront traités par le nouveau plan bus. Ainsi, tout ce qui concerne les aménagements de voirie (bandes bus, priorité aux feux, etc.) ne fait pas (encore) l'objet d'une planification détaillée : on se contentera, pour l'instant, de lire sur le site consacré au nouveau plan bus qu' « un nouveau plan AVANTI, pour l'aménagement de sites propres en faveur des transports public et du bus en particulier est prévu en accompagnement du plan bus »⁸. De même, la question de la possibilité d'utiliser indistinctement les lignes STIB, De Lijn et TEC via l'unification tarifaire n'est pas abordée dans les documents disponibles.

Étant donné le manque d'information publique sur ces questions, la présente analyse portera uniquement sur le tracé des lignes dont les parcours sont modifiés par le nouveau plan bus.

2.1. Les changements ligne par ligne⁹

- **La ligne 27**

Le plan de circulation n'a pas modifié cette ligne qui relie actuellement Woluwe-Saint-Lambert à la gare du Midi et qui dessert le sud-est du Pentagone (Marolles et Quartier Royal). Avec le nouveau plan bus, cette ligne ne desservirait plus le Pentagone

⁷ Extraits du programme : « Évaluer et s'accorder avec la STIB sur l'application de nouvelles mesures localisées destinées à améliorer la vitesse commerciale (sites propres, contresens bus, etc.). » (p. 62), « Les autobus circuleront plus rapidement par l'instauration de « contresens bus », à l'instar de ce qui a été réalisé il y a 10 ans de chaque côté de la place de la Monnaie. » (p. 64) <https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4167>

⁸ <http://www.planbusstib.be/questions-et-reponses> Le plan AVANTI (ex-VICOM) vise à « augmenter la vitesse commerciale des transports publics par différentes mesures comme, par exemple, la priorité des transports publics aux carrefours à feux, l'aménagement de sites propres, l'élaboration de plans de circulation, la mise en priorité des voiries régionales sur lesquelles circulent des transports publics, la rationalisation des arrêts, etc. » Bruxelles Mobilité, Mémoire 2014-2019, p. 12.

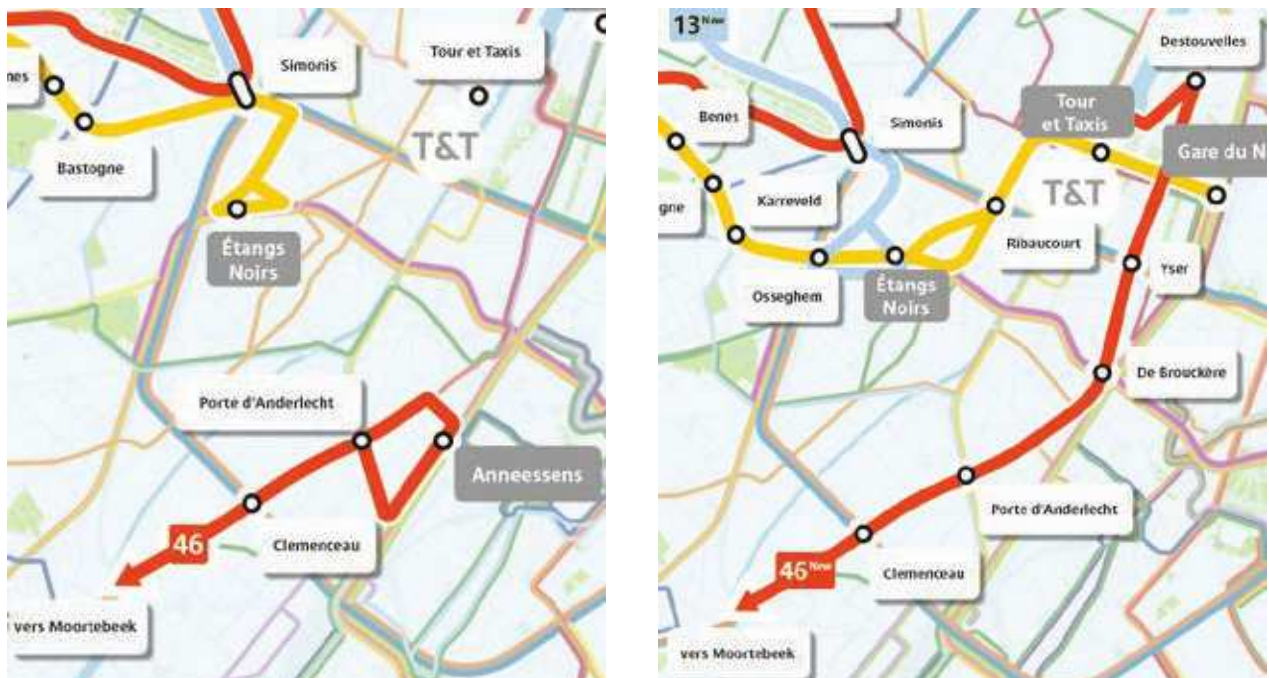
⁹ Pour mieux appréhender les changements, consulter les différents plans reproduits dans cette analyse ou se rendre sur les sites mentionnés en référence de celles-ci.

puisqu'elle aurait pour nouveau terminus l'arrêt Luxembourg. Si le tronçon « Midi-Chapelle » (le plus fréquenté, selon la STIB) supprimé reste néanmoins desservi par la ligne 48 modifiée, il n'en reste pas moins que les usagers du 27 en provenance de Woluwe perdraient un accès direct au Pentagone. Ce raccourcissement de ligne s'inscrit dans la logique de rabattement de l'utilisateur vers le métro, quitte à lui faire subir une ou plusieurs correspondances avant d'arriver à destination.

- **La ligne 46**

Cette ligne a été « raccourcie » par le plan de circulation : alors qu'elle avait pour terminus l'arrêt De Brouckère, elle effectuait actuellement une boucle ne permettant pas aux usagers de continuer leur trajet au-delà d'Anneessens. Les usagers de cette ligne ont été doublement pénalisés : d'une part, ils ont perdu un accès direct à l'hyper-centre et d'autre part, ils ont perdu la correspondance avec la ligne 47 (qui pouvait s'effectuer facilement à De Brouckère) qui permettait de traverser le Pentagone. Une pétition lancée par un libraire, qui a rapidement recueilli plusieurs centaines de signatures, réclame le rétablissement de la ligne 46 dans son tracé antérieur à la mise en place du plan de circulation.

Le plan bus remédierait à ces deux problèmes puisqu'il permettrait de rétablir l'accès direct à l'hyper-centre ainsi que la possibilité de traverser le Pentagone sans correspondance. Petit problème : **ce nouveau tracé est incompatible avec le plan de circulation de la Ville !** (voir point 2.3.)



La ligne 46 : situation actuelle et situation projetée par le plan bus (source : STIB <http://www.planbusstib.be/nouveau-plan-bus>)

- **La ligne 47**

Le plan de circulation a engendré un raccourcissement de cette ligne en provenance de la gare de Vilvorde. Si son terminus est maintenu à De Brouckère, il ne se trouve plus rue des Halles (ce qui permettait une correspondance aisée, notamment avec la ligne 46) mais quelques centaines de mètres plus loin de l'hyper-centre, au boulevard Adolphe Max. Seuls 2 bus par heure, au maximum, rejoignent le centre-ville, malgré les protestations, depuis de nombreuses années, des habitants de Neder-Over-Heembeek. Le plan bus prévoit d'amputer cette ligne de la majeure partie de son trajet et d'installer son terminus à l'arrêt Heembeek où les usagers désirant se rendre au centre devront emprunter la ligne de tram 3, ce qui occasionne à nouveau une perte de lien direct avec le centre-ville. Avec la mise en métro de l'axe nord-sud, ces usagers subiraient encore une correspondance supplémentaire à la gare du Nord pour se rendre au centre-ville puisque les trams qui circuleraient sur les rails qu'empruntent actuellement la ligne 3 ne pourraient plus pénétrer jusqu'au centre.

- **La ligne 48**

En provenance d'Uccle, cette ligne traverse Forest et Saint-Gilles avant d'entrer dans le Pentagone par la Porte de Hal. Le plan de circulation l'a quelque peu rabotée en déplaçant son terminus de la Bourse vers la rue du Lombard. Les changements projetés par le plan bus ne concernent pas son parcours à l'intérieur du Pentagone mais juste en amont : la ligne passerait par la gare du Midi avant de rejoindre la porte de Hal, assurant ainsi la liaison gare du Midi-Marolles en remplacement de la ligne 27 supprimée sur ce tronçon. Sans site propre, ce trajet supplémentaire pourrait considérablement allonger le temps de parcours.

- **La ligne 52**

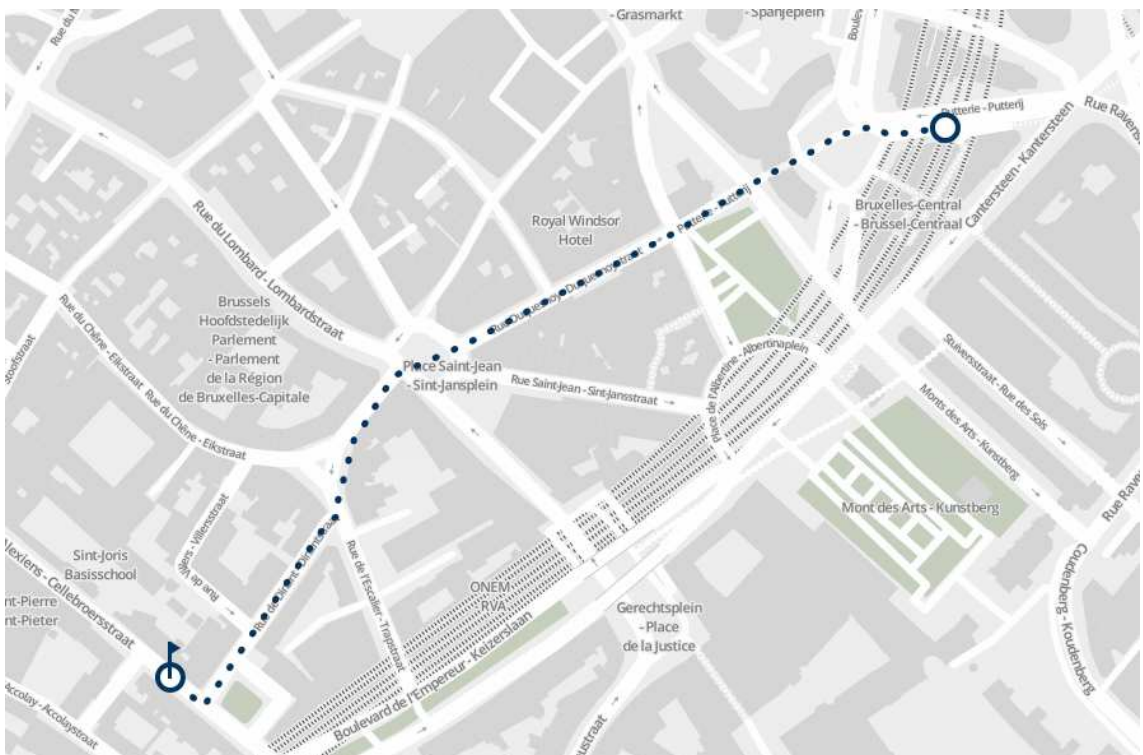
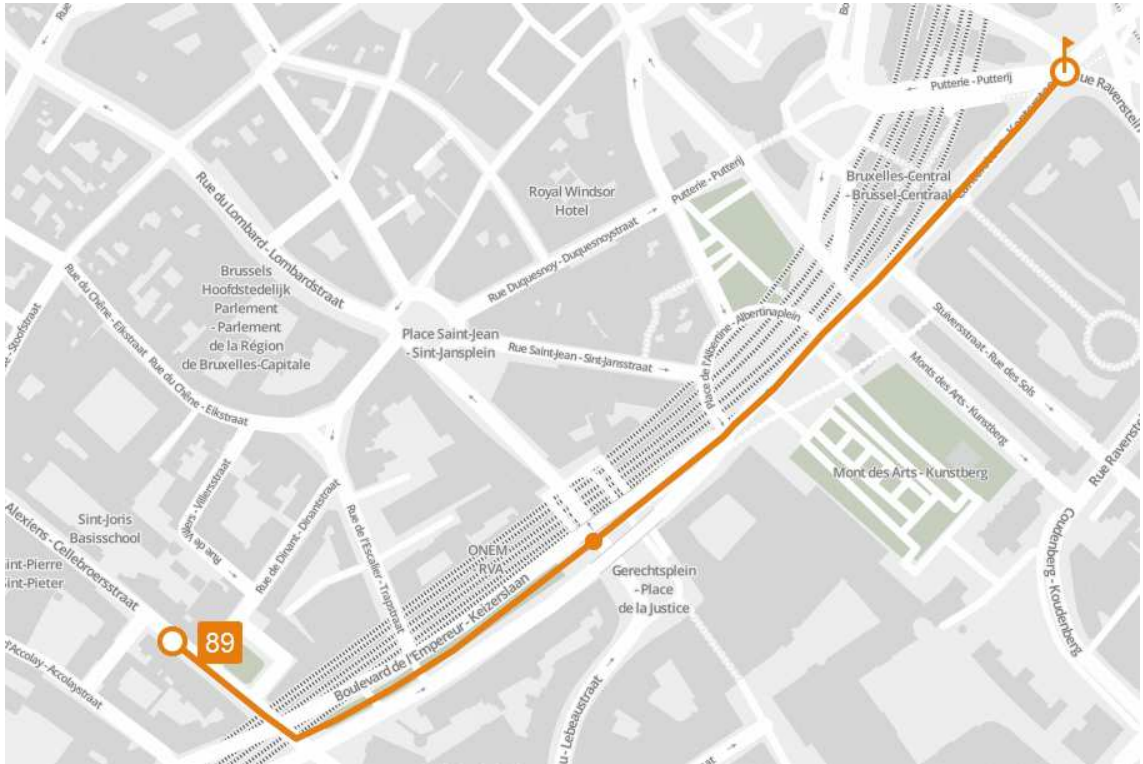
Il s'agit d'une nouvelle ligne qui relierait le bas de Forest (Saint-Denis) au centre-ville (gare Centrale). Il n'y a actuellement pas de lien direct entre le bas de Forest et le centre-ville, excepté en soirée avec le tram 32 (lien qui disparaîtrait avec la mise en métro du pré-métro de l'axe nord-sud). Cette ligne constitue un progrès.

- **Les lignes 86 et 89**

Le parcours de la ligne 86 a été modifié suite à l'entrée en vigueur du plan de circulation : il forme désormais une boucle au sein du Pentagone qui épouse le tracé du miniring autour de la zone piétonne. Ce nouveau parcours rencontre, à en croire la presse¹⁰, peu de succès auprès des usagers : s'il est présenté comme lien entre les quartiers du Pentagone, le bus 86 ne peut remplir cette fonction que pour certains trajets puisqu'il ne roule que dans un seul sens, et que la boucle qu'il parcourt est « rompue » au niveau de la rue Dansaert. En outre, il est ralenti par le trafic du miniring.

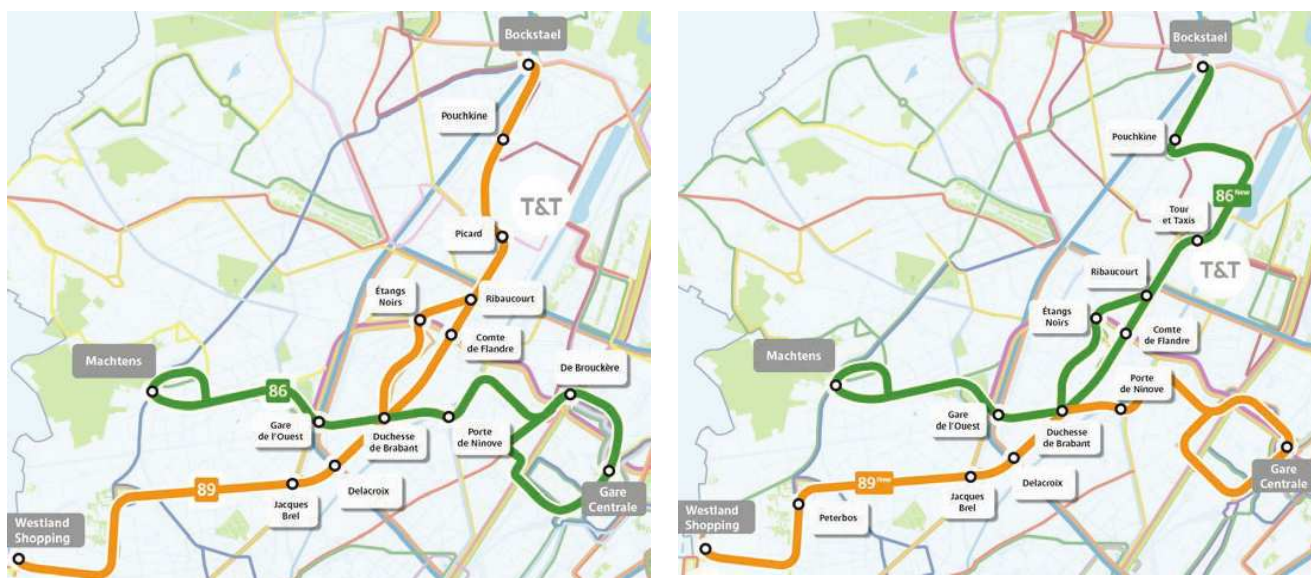
Si on prend l'exemple d'un trajet entre César de Paepe et la gare Centrale, les usagers peuvent emprunter le 86 à l'aller uniquement mais pas au retour puisque le bus ne va que dans une seule direction (voir illustration page suivante).

¹⁰ « 'Lusbus' rond voetgangerszone bekoort voorlopig weinig reizigers » in *brusselnieuws.be*, 24 septembre 2015.



Pour le trajet aller entre César de Paepe et la gare Centrale, l'outil de recherche d'itinéraire disponible sur le site du nouveau plan bus propose d'emprunter le 89 (qui ferait la même boucle que le 86 actuel). En revanche, pour le trajet retour la meilleure solution est d'aller à pied...

Le plan bus propose d'« échanger » les trajets des lignes 86 et 89 à partir de l'arrêt Duchesse de Brabant : cela ne modifie pas le principe de circulation autour de la zone piétonne.



Les lignes 86 et 89 échangent leurs trajets à partir de l'arrêt Duchesse de Brabant (source : http://www.planbusstib.be/files/ NO_FR.pdf)

- **La ligne 88**

Le plan bus ne prévoit pas de modification du tracé de cette ligne au sein du Pentagone. En revanche, la Ville semble projeter des modifications dans son plan de circulation¹¹ qui impacteraient le parcours de la ligne 88. En effet, le boulevard Adolphe Max, qui accueille actuellement le terminus du bus 88 (et du 47) serait à nouveau « alimenté » en trafic automobile depuis la place De Brouckère. Actuellement, les bus 88 et 47 empruntent le boulevard Jacqumain et effectuent un « demi-tour » au niveau de la rue Saint-Michel pour s'engager dans le boulevard Adolphe Max. Avec le changement projeté par la Ville, les bus devraient effectuer leur « demi-tour » au niveau de la rue du Pont Neuf, ce qui entrainerait un déplacement des terminus (apparemment vers le boulevard Jacqumain, le boulevard Adolphe Max étant destiné à accueillir, à la demande des commerçants, des nouveaux parkings en épi...) encore un peu plus loin de l'hyper-centre (avant la mise en œuvre du plan de circulation, les bus 88 et 47 conduisaient leurs usagers jusqu'à la rue des Halles).

2.2. Les changements proposés par le nouveau plan bus font des gagnants et des perdants...

Avant de dresser un bilan des changements proposés par le nouveau plan bus, il faut rappeler qu'ils n'ont pu être analysés que du strict point de vue du tracé des lignes ; des paramètres essentiels tels que les éventuels aménagements de voirie, des modifications des horaires et des fréquences n'ont pas pu être pris en considération étant donné qu'ils sont à ce jour inconnus.

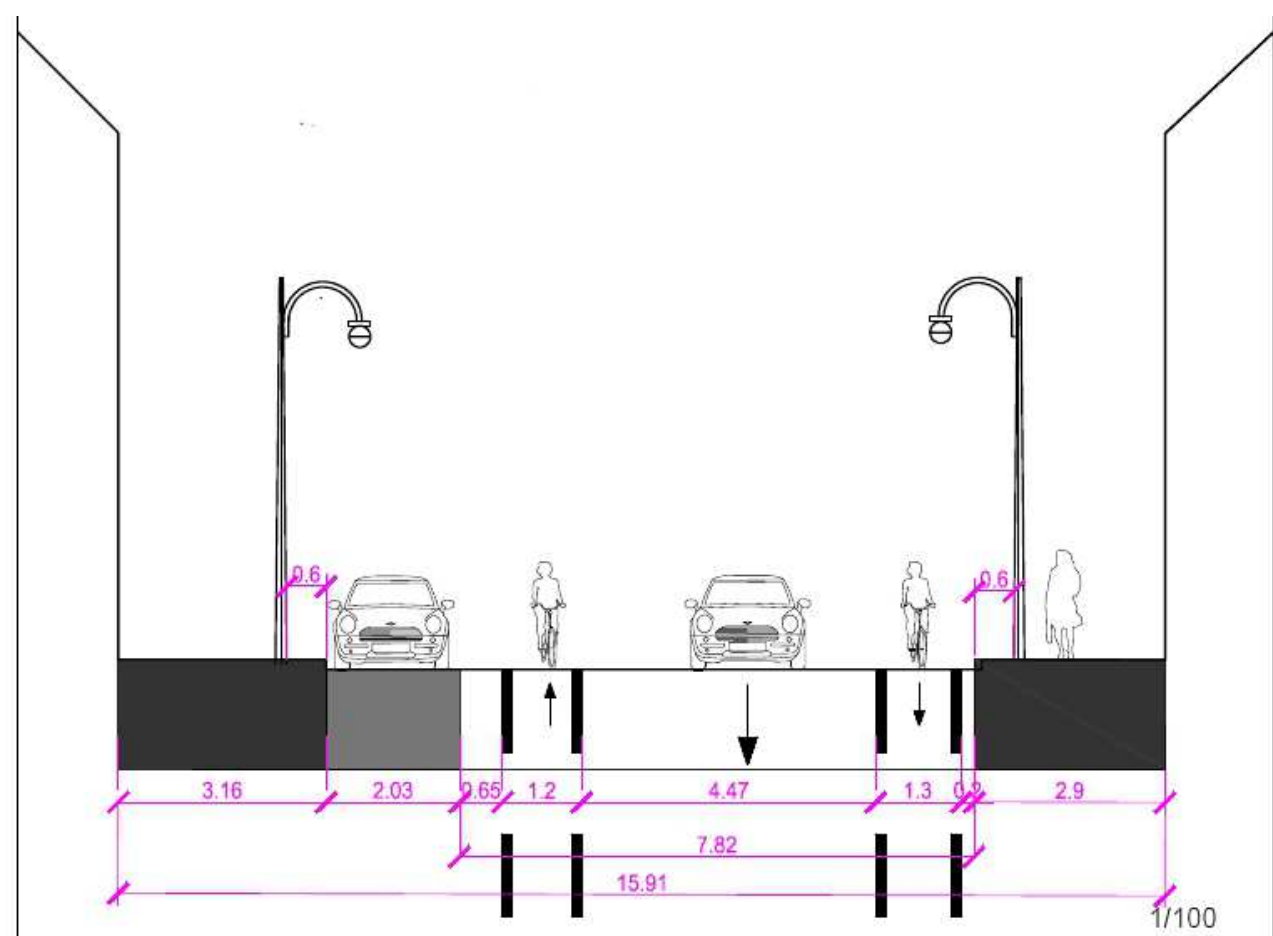
¹¹ « Importants changements en vue sur le piétonnier » in *dhnet.be*, 17 novembre 2015.

Les perdants des changements annoncés sont les usagers des lignes 27, 47, 86 et 88 qui voient leur accès direct au centre-ville disparaître ou à tout le moins être rendus plus difficile (dans le cas des usagers du bus 88 se rendant dans l'hyper-centre).

Les gagnants sont les usagers de la ligne 89 et les futurs usagers de la future ligne 52 qui auront un accès direct au centre-ville (mais pas l'hyper-centre pour les futurs usagers du futur 52).

2.3. ... et posent une question jusqu'ici sans réponse pour la ligne 46

Le plan bus prévoit de faire circuler les bus de cette ligne dans les deux sens sur l'axe rue d'Anderlecht-rue Van Artevelde-rue de Laeken. Or, le plan de circulation fait de la majeure partie de cet axe une voie à sens unique bordée de deux pistes cyclables : deux bus ne pourraient tout simplement pas s'y croiser... (voir illustration ci-dessous)



Profil de l'axe rue d'Anderlecht-rue Van Artevelde-rue de Laeken à hauteur du numéro 10 de la rue de la Vierge Noire. Petit problème de mathématique élémentaire : comment faire se croiser deux bus de 2,55 m sur une bande de 4,47 m de largeur ? (source : <http://plandecirculation.be/fr/content/documents>)

Comment expliquer une telle absurdité ?

Première possibilité : la STIB propose un plan qu'elle sait inapplicable. Cela semble peu plausible ; quel intérêt aurait la STIB à proposer une modification impossible à réaliser ?

Deuxième possibilité : la STIB a été informée, « en primeur », d'un changement à venir du plan de circulation de la Ville qui permettrait de faire se croiser deux bus sur cet axe. Cette deuxième possibilité semble plus réaliste, tant la première défie l'entendement. Si un changement majeur du plan de circulation est effectivement à l'ordre du jour, quelle forme pourrait-il prendre ? Pourrait-on assister à une (re)mise en double sens de l'axe rue d'Anderlecht-rue Van Artevelde-rue de Laeken ? Si oui, ce serait au détriment du stationnement ou des pistes cyclables ; mais sous quelle forme ? Par un double sens uniquement pour les bus (avec, par exemple, une bande bus à « contresens ») ou par un double sens intégral ? Si cette dernière option était retenue, cela reviendrait tout simplement à **créer un nouveau « bypass » pour le trafic de transit à travers le Pentagone**, en « remplacement » des boulevards du centre.

Troisième possibilité : la Ville et la STIB ne se parlent pas... Si c'est le cas, les Flamands auraient raison : il faut supprimer les communes pour centraliser les décisions.

Conclusion : pour une meilleure coordination, au service des objectifs régionaux

L'ARAU a démontré comment le plan de circulation pour le Pentagone élaboré par la Ville de Bruxelles entend donner la priorité à la circulation automobile, au détriment de l'offre en transports en commun de surface. Ce faisant, le plan de circulation entre en contradiction avec les objectifs régionaux en matière de mobilité.

On pouvait espérer du nouveau plan bus de la STIB qu'il vienne remédier aux mauvais choix opérés par la Ville ; malheureusement, les perdants semblent plus nombreux que les gagnants...

Reste l'inconnue de la ligne 46 : le nouveau plan bus propose un changement qui va dans le bon sens mais ce changement n'est tout simplement pas applicable dans l'état actuel du plan de circulation... Faut-il voir dans ce « couac » un nouvel exemple d'une « étroite collaboration » entre la Ville et la STIB¹² ou **l'annonce d'une prochaine modification majeure du plan de circulation ?**

Quoi qu'il en soit, **c'est l'intérêt général qui doit présider à l'élaboration des plans.** La Ville de Bruxelles doit se conformer, dans son plan de circulation, aux objectifs régionaux de réduction de la pression automobile et de renforcement des transports en commun, pas s'y opposer. L'ARAU rappelle qu'il demande **que la Ville de Bruxelles renonce aux projets de nouveaux parkings et modifie le plan de circulation pour le Pentagone afin de**

¹² L'ARAU écrivait, dans *Match truqué à la Ville de Bruxelles : voitures dopées, bus hors-jeu*, à propos du manque de coordination entre les deux entités : « On pouvait pourtant imaginer, à en croire les différentes déclarations des édiles communaux, que la Ville avait étroitement collaboré avec la Région et la STIB pour élaborer ce plan. D'après La Libre, les choses se seraient passées en peu plus difficilement : « *Pourquoi les bus ont-ils ainsi été évacués du futur piétonnier ? À bonnes sources, il nous revient qu'il s'agit d'une décision prise unilatéralement par la Ville de Bruxelles, initiatrice du piétonnier. [...] Mise devant le fait accompli, la Stib a été obligée de s'adapter sans avoir son mot à dire. En interne, certains ont visiblement trouvé cette absence de collaboration un peu rude.* »

Ces divergences de vue entre Ville et Région/STIB étaient confirmées en 2013 par le vice-président de la STIB, Ridouane Chahid, qui déclarait être, à propos de la volonté de la Ville d'écarter les terminus du centre-ville, « [...] contre l'éloignement des terminus du centre car les bus doivent pouvoir y rouler. » »

donner la priorité aux transports en commun sur la circulation automobile, notamment par la **création de bandes bus**, tel que prévu dans tel que prévu dans le programme de majorité 2012-2016 de la Ville de Bruxelles. C'est une condition préalable à l'amélioration de la desserte de surface.

La Région doit prendre les choses en main afin de réaliser ses objectifs en matière de mobilité, notamment en prenant à son compte la gestion des voiries communales où circulent les transports en commun.

Quant à la STIB, sous tutelle de la Région, faut-il le rappeler, elle doit répondre aux besoins des usagers. Ceux-ci réclament des connexions directes, avec le moins de correspondances possibles¹³ (pensons à la pénibilité de certaines correspondances, particulièrement pour les PMR). Le nouveau plan bus, pour ce qui concerne le Pentagone, ne répond pas à cette demande.

Il faut améliorer l'intégration des différents modes (train, métro, tram, bus) et des différentes sociétés de transport public (SNCB, STIB, De Lijn, TEC) afin d'offrir aux usagers un service efficace en substitution d'une mobilité automobile individuelle, source de nombreuses nuisances et de congestion.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org

¹³ Les correspondances constituent pourtant une préoccupation majeure pour les usagers, comme le montrent d'ailleurs les résultats du baromètre de satisfaction de la STIB. Le gouvernement régional actuel constate également la pénibilité des correspondances (ou de leur mauvaise organisation) et manifeste la volonté d'y remédier. Voir *Match truqué à la Ville de Bruxelles : voitures dopées, bus hors-jeu*, p. 11.