Cityvision

Présentation, état du débat et pistes de convergences

M. Hubert, L. Lebrun et al.

Commission Infrastructures,
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 10 février 2010

Objet du débat

La conception du <u>réseau ferré urbain</u> de la STIB <u>pour le futur</u>...

...en tant qu'élément clé du système de transport métropolitain (qui inclut l'offre RER, Tec et De Lijn)...

...et sur lequel le réseau bus doit se greffer.

Contexte du débat

- Un projet de Plan Iris 2 (2008) critiqué pour son incohérence et son manque de hiérarchisation dans les priorités
- Une Métrovision peu étayée ayant fait l'objet d'un intense lobbying (et de peu de débat public)
- Un PRDD qui promet d'intégrer le transport public dans une vision du développement territorial
- Une restructuration des réseaux tram et bus multipliant les correspondances

Enjeux du débat

- La compétitivité du territoire bruxellois comme localisation résidentielle par rapport au reste de la zone RER
- L'accessibilité en transport public des pôles d'emploi mais aussi de commerce, de loisirs, de culture... (et la possibilité qui en découle de se passer d'automobile en ville [par choix ou par contrainte])

Point de départ de la Cityvision

- Part de la ville, et des besoins de mobilité de ses habitants, ses navetteurs et ses visiteurs
- Estime que pour des raisons sociales et environnementales les transports en commun doivent jouer un rôle aussi étendu que possible
- Traite en priorité du premier critère de choix modal : le temps de parcours de porte à porte

En quoi consiste la « Cityvision » ?

- Conception qui vise à réduire les temps de déplacement totaux (de porte à porte) comme élément essentiel du <u>confort</u> du voyageur et <u>condition nécessaire</u> à l'usage des transports publics
- Pour cela, (re)création d'un réseau performant intégré à l'échelle de la Région, qui assure :
 - un maximum de déplacements sans correspondance
 - un meilleur maillage du territoire

http://www.ieb.be/article/2093/

_		
	-	 -

Proposition 1 : optimiser l'usage des tunnels existants

a) Métro et métro léger : Ces deux modes, entièrement compatibles, assurent la desserte des axes 1 et 2 à forte capacité



b) semi-métro : exploitation par des tramways modernes et performants des autres tunnels existants



Proposition 2:

remailler le réseau ferré de surface (lignes diamétrales et de rocade)

pour :

- avec les autres composantes, (re)créer un réseau performant à l'échelle de toute la RBC
- alléger la demande sur les segments trop sollicités des axes forts



Avantages de la Cityvision (1)

- · Coût d'investissement au km du métro léger, du semi-métro et du tram nettement moindre que le métro lourd
 - -> meilleure couverture territoriale
 - -> mise en œuvre plus rapide
- Approche plus intégratrice des différentes composantes du territoire bruxellois

- · Meilleur maillage
 - meilleure continuité des déplacements et réduction des temps de parcours totaux, sur tout le territoire de la RBC (et pas seulement dans des « corridors »)
 - y compris pour les déplacements domicile travail, parce que les zones d'emploi se diversifient
 - meilleure compétitivité de la RBC par rapport au reste de la zone RER
 - -> allège tronçons du métro les plus chargés
- · Capacité adaptée aux besoins : importante sur les tronçons centraux des axes forts, non superfétatoire en 2e couronne
 - -> économies d'exploitation

Problèmes de la Cityvision

- · Nécessite un engagement plus résolu des pouvoirs publics en faveur des transports publics de surface (mais effet d'entraînement possible à partir de réalisations emblématiques)
- Coûts d'exploitation globaux légèrement plus élevés, à mettre en balance avec :

 le fait qu'ils résultent de la création d'emplois durables pour personnes peu qualifiées (conducteurs, etc)

 une importante augmentation de recettes attendue d'une amélioration de l'offre (temps de parcours fortement réduits)
- Problèmes d'exploitation et d'accessibilité de la solution « métro léger », à mettre en balance avec les considérables gains d'accessibilité des quartiers concernés (réduction des temps de parcours vers les grands pôles de l'ordre de 50 %)

Etat du débat et pistes de convergences (1)

- La controverse autour de la réduction des ruptures de charge (génératrices de grandes pertes de temps et perçues négativement par les usagers)
 - -> non soluble dans une augmentation généralisée des fréquences parce que :
 - ce n'est malheureusement pas réaliste à court terme, en particulier le soir et le WE
 - c'est en outre une fausse bonne réponse (si on ajoute une correspondance il faut doubler les fréquences - et donc le coût d'exploitation - sur chacune des lignes concernées pour limiter le temps d'attente total)
 - poursuivre les efforts pour supprimer les correspondances les plus mal vécues (point 28, avis CRM)

Etat du débat et pistes de convergences (2)

- La solution « métro léger » pour une exploitation mixte des lignes de métro existantes (point 20, avis CRM)
 - -> à mettre en balance avec d'autres solutions pour relier directement et rapidement les quartiers mal desservis (le métro léger réduit environ de moitié leur temps d'accès aux grands pôles de destination)

Etat du débat et pistes de convergences (3)

- La desserte du Pentagone, du canal et du quartier européen
 - -> Pentagone = origine et destination importantes
 - -> un tram est-ouest (« culture line ») :
 - aux multiples avantages (points 31 et 32, avis CRM)
 - déjà étudié par Beliris en 2002
 - dédoublant l'axe est-ouest du métro et contribuant à son désengorgement
 - valorisant le projet de transformer en tram l'importante ligne 71

Etat du débat et pistes de convergences (4)

- La problématique du Nord-Sud
 - -> pas les mêmes contraintes que sur le métro existant (points 21 et 33, avis CRM)
 - -> éviter les travaux prématurés: Albert, Constitution, rue couverte...
 - -> remettre le tram sur les boulevards centraux (« central line ») ?



Strasbourg

La Vie du Rail, Les nouveaux tramways, Mai 199

La gouvernance de la politique de mobilité en RBC (1)

- Les trois niveaux d'organisation du transport public
 - stratégique (politique)
 - tactique (« Autorité organisatrice »)
 - opérationnel (opérateur)
 - -> vers un rééquilibrage des rôles à Bruxelles ?

La gouvernance (2)

- Remplacer la focalisation des enjeux sur les problèmes techniques tels que définis par l'opérateur par une réflexion :
 - articulée au développement territorial et urbanistique
 - centrée sur les usages et projets de déplacement
 - dans laquelle les solutions techniques sont au service de la vision
 - -> Le PRDD doit impérativement s'imposer au futur Plan Iris 2

La gouvernance (3)

- Pour un Observatoire bruxellois de la mobilité indépendant qui dispose de données :
 - actualisées
 - sur de nouveaux indicateurs (tels que la durée totale des déplacements, les usages et projets de déplacement possibles avec les différents modes,...)[point 18, avis CRM]
 - -> la maîtrise de l'information est un élément-clé de l'organisation stratégique et tactique

Conclusion

- Moment-clé dans l'histoire de Bruxelles confrontée à de multiples enjeux (démographique, économique, social, budgétaire...)
- Faire des choix qui n'hypothèquent pas l'avenir (Albert, tunnel Constitution, rue couverte...)
- Agir de façon intégrée sur l'aménagement du territoire, l'organisation des transports publics et les conditions de circulation et de stationnement
- Faire du transport public un outil du développement urbain et d'unification des territoires
- Travailler avec tous les « stakeholders » à la fluidité des trams et des bus (= objectif commun)

Merci de votre attention
