

FAQs

Nous tentons de répondre ici aux "Frequently Asked Questions" entendues à propos de la CityVision. Il faut toutefois rappeler en exergue de ces FAQs que :

- 1) la CityVision est avant tout une conception de la ville dans laquelle le système de transport public contribue à réduire la fragmentation urbaine grâce à un grand nombre de lignes diamétrales et dans laquelle la mobilité est facilitée par un réseau maillé qui évite autant que possible de recourir à des correspondances et où le temps de parcours total est mieux maîtrisé;
- 2) la proposition de réseau qui est faite n'est qu'un exemple destiné à évaluer la faisabilité de notre modèle; l'important est d'abord de reconnaître les limites de la "métrovision" de la STIB (en particulier, le problème des ruptures de charge et celui de la surcharge de certaines parties du réseau en raison du rabattement d'un grand nombre d'usagers sur celles-ci) et d'approfondir ensuite les pistes qui permettraient d'aller dans le sens de la CityVision;
- 3) ces FAQ visent à donner une réponse la plus précise possible aux objections soulevées, même si celles-ci portent parfois sur des niveaux de détail qu'il n'est pas toujours nécessaire d'atteindre à ce stade du débat.

1 La CityVision est-elle à l'échelle urbaine ?

Fondamentalement, la CityVision replace les transports urbains au service de la ville, en corrigeant leur morcellement en petits tronçons découplés de la vision urbaine, très présent actuellement et appelé à se renforcer encore en cas de MétroVision.

Ceci étant, la question se pose de **l'insertion dans le tissu urbain du système de métro léger**.

Il est indispensable de préciser d'emblée que cette composante du projet ne peut pas être omise, car :

- elle contribue pour un tiers environ¹ à la mobilité par les T.C., du fait des erreurs du passé (concentration des voyageurs sur les des axes 1 et 2 du métro)
- l'ambition de faire assurer aux T.C. un rôle significatif, nettement supérieur à la modeste part de marché actuelle de la Stib dans la mobilité globale, exige de se garantir les capacités nécessaires pour l'avenir².

Pour cette raison il faut pouvoir exploiter les lignes de métro léger à l'aide de convois de capacité comparable à celle du métro lourd, c'est-à-dire d'une dimension nettement supérieure à celle des tramways.

A noter toutefois que, nonobstant une **largeur** sensiblement plus élevée que celle des trams pour assurer la compatibilité avec le métro, plus large, le gabarit en largeur requis pour le métro léger est inférieur à celui qu'exige un simple bus ; dès lors, **dès qu'un site propre bus est envisagé, il y a la place pour le métro léger**.

Vu cependant la **longueur** des convois, une généralisation à tout le réseau tram – qu'il n'est par ailleurs pas question de réduire, afin de garantir un maillage optimal du réseau - du gabarit métro

¹ 5 branches sur 24 au départ de et vers les grands pôles, assurant une part supérieure du trafic actuel, du fait de la concentration de celui-ci

² Nonobstant le fait que la CityVision par un meilleur maillage, allège relativement le rôle des deux axes concernés, une augmentation drastique du trafic global de la Stib, recherché, requiert des capacités

léger n'est pas envisageable³, du fait du déploiement du réseau tram dans de nombreuses rues à caractère urbain. Le métro léger n'est donc retenu que sur un nombre limité d'artères, possédant des caractéristiques géométriques où son insertion ne pose pas de problème ; il est partout en site propre (acceptant bien les traversées à niveaux)⁴. Contrairement à ce qui a été dit, la mise en oeuvre du métro léger dans les artères envisagées ne nécessite pas d'abattage d'arbres (sauf éventuellement isolément, pour une courbe par exemple) et des solutions peuvent être trouvées pour réduire les obstacles urbanistiques liés à la hauteur des quais.

Le métro léger, qui est entièrement compatible avec le métro lourd, ne peut donc pas rouler sur l'ensemble du réseau tram.

Afin d'optimiser le réseau dans son ensemble, il est par contre prévu que métros légers et trams puissent rouler ensemble sur des infrastructures conçues à cet effet : c'est le cas dans le projet de l'avenue de Tervueren, mais on peut imaginer que dans le cadre d'un déploiement du réseau tram plus important que celui du projet, ce puisse être le cas ailleurs aussi : par exemple vers Neerpede si un tram voyait le jour chaussée de Ninove, boulevard Mettwie (rocade ouest envisagée), ou encore vers l'AZ VUB dans le cadre d'une ligne tram se dirigeant vers le Nord ou le centre ville⁵ (le métro léger allant lui vers la petite ceinture).

2 Métro léger : les principaux enjeux et défis sont-ils problématiques ?

2.1 Les techniques utilisées à l'étranger sont-elles problématiques ?

La CityVision fait pour partie usage d'options techniques développées à l'étranger. L'intérêt des réseaux concernés est que, confrontés aux mêmes problèmes que Bruxelles, ils ont osé des techniques dans certains cas innovantes, donc risquées. Ils ont donc aussi rencontré des problèmes.

L'avantage de la position de « suiveur » est qu'on peut profiter de l'expérience de ces réseaux, en ce compris des méthodes par lesquelles ils ont surmonté les problèmes. La STIB fait partie d'un réseau international de transports publics (l'UITP), au sein duquel de nombreux échanges d'expériences s'opèrent, et bénéficie donc d'une information de première main en la matière, qui confirme à la fois la pertinence des options développées ailleurs et les solutions aux problèmes rencontrés.

2.2 La circulation conjointe de rames de capacité différente pose-t-elle problème ?

Dans le projet CityVision, des rames de métro et de métro léger roulent conjointement sur les mêmes infrastructures⁶. Les problèmes techniques sont solubles (cfr supra). Un possible problème d'exploitation peut résulter de la capacité différente des rames.

Dans le tronçon commun, en effet, les voyageurs se présentent plus ou moins uniformément dans le temps. Si l'espacement des rames est lui aussi identique, une rame plus petite aura à accepter un nombre identique de voyageurs, ce qui peut poser un problème de capacité.

Le raisonnement est pertinent. Pour évaluer le problème réel il faut tenir compte de ce qui suit :

- Le problème ne se pose qu'à la limite de capacité, or le métro bruxellois présente, même sur l'axe 1, une réserve significative⁷

³ En ce la CityVision est urbanistiquement moins intrusive que la politique que mène déjà actuellement la Stib de porter partout où possible le gabarit tram à 2.65 m

⁴ Voir carte du projet

⁵ Et non pas une ligne limitée à Simonis, qui n'aurait aucun sens pour les usagers

⁶ Même si on pourrait envisager de ne faire circuler que du métro léger sur la ligne 2

- L'uniformité de la demande ne concerne que les trajets limités au tronçon commun (origine et destination) ; les usagers en provenance ou à destination d'une branche choisissent la rame adéquate, ce qui fait que les rames de la branche la moins demandée sont également moins demandées
- Déjà à l'heure actuelle les rames qui se présentent en station dans le métro bruxellois présentent des différences de capacité de 20 à 25 % ; dans le projet CityVision l'écart ne dépasse pas cette valeur
- De nombreux réseaux font circuler des trains avec des écarts de capacité beaucoup plus importants (typiquement du simple au double), par exemple Francfort U4/5 ou Paris RER
- Théoriquement⁸ l'écart des rames peut être modulé de manière à faire rouler plus près une rame plus petite, de sorte qu'elle reçoive moins de voyageurs
- De facto les voyageurs excédentaires attendent la rame suivante, s'ils ont confiance dans l'indication qui l'annonce ; ceci montre l'importance d'utiliser correctement un outil qui au demeurant existe depuis de nombreuses années

3 L'intérêt de l'instauration de grandes lignes diamétrales⁹

La CityVision, qui insiste sur le rétablissement indispensable de relations directes entre les quartiers et les principaux pôles de concentration des destinations des usagers, situés plutôt au centre ville et dans ses environs (grandes gares, quartier européen), ne néglige pas pour autant les relations de périphérie à périphérie, assurées :

- d'une part par le rétablissement de grandes lignes diamétrales, qui relient les quartiers périphériques en passant par le centre, et qui ont été les victimes des restructurations successives de la Stib encore plus que les relations radiales, parce que là où il faut deux correspondances pour se rendre au centre, il en faut trois ou quatre pour le traverser
- d'autre part par la valorisation de lignes de rocade, non seulement celles existantes (grande ceinture est) ou en construction (prolongement de l'axe Souverain), mais aussi par d'autres (prolongement de ce dernier à l'UCL, grande ceinture ouest envisagée)

Ces options permettent de réduire drastiquement le nombre de correspondances pour les relations interquartiers, actuellement évalué par la STIB à 59 pour 100 déplacements.

4 La CityVision est-elle dogmatique ?

4.1 La CityVision est-elle dogmatique contre le métro et pour le tram ?

Bien que cette assertion soit parfaitement farfelue, on l'a entendue, et elle mérite donc une réponse.

La CityVision est basée sur un seul a priori (que d'aucuns appelleront dogme) : améliorer le service des transports en commun pour tous les usagers à Bruxelles, par une amélioration importante du principal critère de performance qu'ils attendent : le temps de parcours de porte à porte.

Sur base de cet indicateur, l'étude analyse les facteurs qui font les performances du service offert (vitesse commerciale des véhicules, temps d'attente y compris des correspondances, marche à

⁷ L'impression de saturation qu'on les usagers est due à l'irrégularité des passages, qui concentre la demande sur les rames en retard, et par définition le vécu de la majorité est celui-là alors que de nombreuses rames moins remplies sont ignorées ; le taux d'occupation maximale, sur environ 20 % de la ligne 1, est de l'ordre de 85 % (même la ligne 5, qui a un tronçon commun, a des chiffres moins élevés)

⁸ Ceci requiert toutefois une régulation forte que, si l'on en croit le quotidien du métro, la Stib ne semble même pas en mesure d'assurer en métro pur, à l'abri de toutes interférences concernant la circulation

⁹ (Antwoord op de veronderstelling van B. Grouwels in het parlement op 18 november)

pied pour accéder aux véhicules), et propose une solution qui maximise ces performances, tout en restant dans une épure budgétaire admissible.

L'étude procède pour ce faire à une évaluation des résultats attendus du projet proposé, tant en matière de performances qu'en ce qui concerne son coût.

La CityVision procède d'une approche scientifique ; si une telle démarche était effectuée avec d'autres options quant aux modes de transport, elle serait tout aussi pertinente.

4.2 La CityVision est-elle dogmatique contre les correspondances ?

Le rôle que jouent les correspondances dans les temps de parcours est estimé. Par contre la pénibilité des correspondances, que des enquêtes convertissent en temps de parcours imputé additionnel, n'est pas prise en compte. Pour cette raison **la CityVision sous-estime l'effet négatif des correspondances** sur l'attractivité du réseau des transports en commun bruxellois.

5 Op welke redenering is de CityVisie gebaseerd i.v.m. de efficiëntie van het bovengronds stadsvervoer?

De hypothese van een stijging van de commerciële snelheid en regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer is wel een pijler van de visie : welke (middel-)grote stad kan nu leven zonder efficiënt bovengronds OV ?

Maar het grootste aandeel van de resultaten – d.w.z. de verbetering van de reistijden van deur tot deur, op het niveau van de reizigers, komt van de samenstelling van het netwerk die, met zijn coherentie,

- vermijdt de meerderheid der oorsprongen van de tijdverliezen, met name de overstappen¹⁰
- is voor een groot deel gebaseerd op snelle bovengrondse lijnen (o.m. lichte metro naar Anderlecht, Molenbeek, Ganshoren, Woluwe, Tervuren, maar ook trams b.v. naar Evere, de luchthaven, de meiselaan, ...), waar geen verkeershinder zijn te vinden.
- valoriseert op het ganse net de snelheid aangeboden in de tunnels : b.v. ook als men rijdt trager langs de Fonsnylaan bereikt men Wiels vanuit de Beurs in een recordtijd),

De efficiëntie van het deel van het net die tegenwoordig problematisch is speelt maar een geringde rol. Deze vaststelling is belangrijk : dat betekent inderdaad dat **de visie is wel helemaal relevant ook zonder zoveel verbeteringen in de verkeersomstandigheden** en hun invloed op het rijden van trams en bussen, en impliceert daarmee dat de visie kan zich ontwikkelen los van - en bij voorkeur parallel met - de verbeteringen bovengronds.

Dit gezegd zijnde, de inspanningen ten voordele van de commerciële snelheid van de trams en bussen moeten natuurlijk voortgezet worden : het gaat gewoon over respect tegenover de talrijke slachtoffers van de situatie, die kunnen niet op een metro rekenen binnen een kwart eeuw.

6 De CityVisie integreert alle dimensies van de verplaatsingen

De CityVisie is een project gericht op de verplaatsingen in het Brussels gewest, met de stedelijke metro- en tramnetten, Ze schrijft zich in de globale problematiek van de verplaatsingen, voor alle afstanden, met alle modi.

6.1 Lange afstanden

Voor wat betreft de lange afstanden, die zijn per definitie een terrein voor de spoorweg, zorgt het project voor

¹⁰ Zie document CityVisie

- een vlotte verspreiding van de aankomende reizigers van de grote stations – en ook de luchthaven – naar de verschillende bestemmingen van de spoor- (en lucht-)reizigers :
 - kantoorwijken (Beaulieu, enz, maar ook Thiry, NATO/Diegem, ...)
 - andere tewerkstellingzones (haven, ...)
 - commerciële centra (Basilix, Westland, ...)
 - andere attractiepoles (Heizel, Turn en Taxis, ...)
- een vlotte toegang naar de stations (en de luchthaven) voor de Brusselse spoorreizigers, die vertrekken vooral van de woonwijken,

6.2 “Middellange” afstanden : de link met de randgemeenten

Veel inwoners van de randgemeenten hebben als bestemming vooral ook de typische bestemmingen van de Brusselaars : het centrum, de kantoorwijken en attractiepoles. Voor de relatief korte afstanden hebben ze ook moeilijk met verplichte overstappen (tijdverlies, comfort, ...), en hebben ze dus beter met rechtstreekse relaties.

De eigenbeddingen en andere verkeersfaciliteiten ontwikkeld in de CityVisie zijn ook ter dienst van de voorstedelijke OV-modi. Dit geldt natuurlijk voor de trams en Mivb-bussen beddingen maar ook de lichte metro, die – in tegenstrijding met de zware metro – toelaat het verkeer van bussen.

Het gaat tot nu toe over bussen van De Lijn en TEC. Deze bussen moeten een toegang tot Brussel behouden. Ze gebruiken dus de infrastructuur van het project, b.v. op de Karel de Grotelaan.

Op langere termijn komen de plannen van De Lijn perfect in de lijn van ons project : zo b.v. worden de huidige buslijnen van de Karel de Grotelaan tramlijnen, compatiebel met de lichte metro¹¹.

In de visie¹² is ook een coördinatie van de exploitatie voorzien, die toelaat een verhoging van de frequenties zonder extramiddelen, door het gealterneerde rijden van bus (of trams) van Mivb, De Lijn en TEC (voorbeelden Waversesteenweg, Waterloo-sesteenweg, Ninoofsesteenweg).

6.3 Het GEN, een pijler van de verplaatsingen naar, van en ook in Brussel

Het GEN is bij uitstek HET geprivilegieerde vervoersmiddel voor de voorstedelijke verplaatsingen. Maar hij kan – en MOET – ook een significante rol binnen het Brussels Gewest spelen. De trein plaats inderdaad rechtstreeks (zonder overstap) de periferische wijken van Brussel (Vorst, Ukkel, Bosvoorde, Haren, Laken, Berchem, Jette, ...maar ook Anderlecht, waar een station moet komen in de buurt van Erasmus) aan maximum tien minuten van het eerstkomend groot station : Zuid, Noord, Luxemburg), en minder dan twintig minuten van de andere.

Enige voorwaarde voor een performante vervoer is een voldoende frequentie, minstens om het kwartier, ook buiten de spits, voor alle stations in het stedelijke gebied.

Zonder van het GEN een stedelijke metro te maken, omdat de snelheid, belangrijk voor de langere afstanden, moet blijven gegarandeerd worden, moeten toch een paar nieuwe stations komen op de strategische plaatsen (Erasmus¹³, Mouterij, Verboeckhoven, ...)

¹¹ Maar meer dan waarschijnlijk (hangt af van de opties van De Lijn) niet met de zware metro : dat betekent dat de lijnen moeten voor bovengrondse reiswegen opteren, waar de CityVisie biedt interessante mogelijkheden

¹² Niet expliciet vermeld in het project, aangezien de scope

¹³ Een station in deze buurt verlaagd met een half uur (!) de trajecten tussen Denderleeuw, Aalst, Gent ... en de betrokkene zone, met een belangrijke ziekenhuis en andere activiteiten (dus tewerkstelling), die moet nu via een aanzienlijk omweg Zuidstation en twee metrotrajecten gebeuren

6.4 CityVisie, lichte metro en fietsen

Le vélo est essentiellement un mode alternatif aux transports en commun. Les deux peuvent pourtant être complémentaires dans certains cas. C'est pour cette raison que le transport des vélos dans les transports en commun est autorisé dans certaines conditions.

La CityVision permet d'*étendre* les cas de figure concernés et d'*améliorer* la qualité des prestations, notamment par son volet métro léger.

De par sa capacité, en effet, le métro léger se prête assez bien au transport de vélos, et du fait que de nombreux arrêts se trouvent en surface, l'accès aux véhicules est facile, parce qu'il n'y a pas d'escaliers à franchir avec le vélo.

Par ailleurs, dans la mesure où on procède en surface à l'aménagement de quais hauts – formule qui étant donné le caractère intrusif présente un inconvénient, et doit être utilisée avec circonspection, mais n'est pas à exclure partout -, l'aménagement d'*emplacements* de stationnement vélo est à prévoir, à l'instar d'une pratique courante dans d'autres pays.

Outre le métro léger, l'extension du rôle des trams par rapport aux autobus que propose la CityVision accroît de même les possibilités de transport de vélos sur le réseau. A terme tous les trams seront à plancher bas et se prêteront au transport d'un nombre limité de vélos (comme actuellement déjà). Le maillage du réseau tram est tel que toute la Région sera couverte.

7 La capacité offerte par le projet CityVision est-elle suffisante?

7.1 Les trois axes « lourds »

Le principal défi concerne l'axe 1 du métro entre Montgomery et la gare centrale (4 km du réseau de la Stib). Il est traité ci-avant.

La capacité sur l'axe 2 offre une large réserve. La CityVision ne la néglige pas pour autant.

Le projet augmente considérablement la capacité sur l'axe 3¹⁴.

7.2 La grande ceinture (axe 5)

La Stib rencontre un problème de capacité sur l'axe 5, dû vraisemblablement à la qualité du service¹⁵. La CityVision propose deux lignes génériques, avec une fréquence totale de 16 trams par heure. Si l'augmentation de capacité unitaire des rames (qui peut aller jusqu'à une généralisation de T4 en remplacement des T2, 3 et 4 actuels) ne suffit pas, il est évidemment parfaitement possible de maintenir des parcours partiels tels ceux opérés actuellement par la ligne 24.

7.3 L'ex ligne 55

Tant au nord (actuellement desservi par la navette 55 Rogier – Bordet) qu'au sud (desservi par le 51), la fréquence offerte actuellement aux heures de pointe est de 6 minutes, qui, vu le matériel utilisé, offre officiellement 1980 ou 1840¹⁶ places par heure et sens. La CityVision ne propose a priori, par la ligne générique, que 8 passages par heure. Le fait que les trams retournent sur l'axe Nord – centre – Midi les rendent plus attractifs, et la demande croîtra donc. De là se pose la question légitime de la capacité.

La réponse tient en plusieurs éléments, qui se conjuguent :

¹⁴ Voir document

¹⁵ Ce qui en soi est une bonne maladie

¹⁶ Ce dernier chiffre avec 4 passagers debout par m², qui est la nouvelle norme

- Il est possible, moyennant au besoin des adaptations minimales de quelques arrêts, d'utiliser les T4 qui offrent alors 2064 places à l'heure¹⁷
- La CityVision propose d'autres relations qui attireront une partie de la clientèle des lignes concernées : (aéroport -) Evere – centre par le quartier européen et la gare centrale, et Schaerbeek – centre par l'axe Royale
- Au besoin, sans remettre en cause la desserte de base qui permet l'accès au centre, la ligne peut être renforcée par des navettes Evere – Rogier et/ou Calevoet – Midi

7.4 La rue du Luxembourg

La rue du Luxembourg voit actuellement des « trains de bus ». Ceux-ci sont pour partie occasionnés par la demande elle-même, que la CityVision augmentera, et pour partie par une concentration des lignes sur cet axe, de même qu'une suroffre¹⁸, questions auxquelles il est pertinent de réfléchir.

La CityVision met des trams sur cet axe. Ils remplacent pour partie des bus, d'autres continuant à circuler. Chaque bus remplacé par un tram représente un doublement de capacité pour un même nombre de passages. Pour cette raison, en extension du projet proposé, une conversion en tram du 95, ligne très chargée, serait très porteuse.

8 Développement du quartier européen; capacité sur l'axe M1

Le quartier européen est appelé à se développer dans une mesure qu'il est actuellement difficile d'appréhender. En effet, d'un côté d'impressionnants projets sont développés, de l'autre se manifestent des signes d'une pléthore structurelle des bureaux à Bruxelles et environs, que la crise actuelle ne dément pas.

Dans ces conditions, il importe de prévoir le dispositif assurant la mobilité au quartier en dimensionnant les investissements de manière à ne pas investir pour rien tout en ménageant l'avenir.

La prise en compte de cette problématique dans la CityVision repose sur deux éléments principaux

- L'axe de métro 1 qui relie Arts-Loi, Maelbeek et Schuman
- un nouvel axe (n° 6) tramway desservant la partie sud du quartier européen.

L'axe de métro 1 qui relie Arts-Loi, Maelbeek et Schuman

- au centre ville et à la gare centrale, puis à Molenbeek d'un côté,
- à certains quartiers résidentiels de Woluwe Saint Lambert et Saint Pierre de l'autre

est, du point de vue desserte, renforcé par

- la remise en service de la branche vers Anderlecht sud-est (Erasme)
- la création d'une nouvelle branche de métro léger vers Molenbeek et Anderlecht ouest
- la création d'une nouvelle branche de métro léger vers Woluwe-Saint-Pierre et Tervuren

et du point de vue capacité, renforcé par le passage à 22.5 ou 24 trains par heure sur le tronçon central passant par le quartier européen, ce qui représente un renforcement de 9 %, tenant compte de la capacité unitaire des rames proposées, mais aussi de beaucoup plus (35 %) entre Montgomery et Merode, tronçon le plus critique.

¹⁷ Nouvelle norme, à comparer au 1840 et non au 1980

¹⁸ à en juger par le faible taux d'occupation des bus de nombreuses lignes concernées

Le nouvel axe tramway (T6) est articulé sur une traversée du centre ville, avec desserte de la gare centrale et du quartier des Arts, qu'il relie au quartier européen par le sud (Trône – Luxembourg), actuellement mal desservi, et l'est (Schuman).

Il complète l'axe M1 en assurant une desserte du quartier

- complémentaire, côté sud (rue du Luxembourg)
- plus fine, avec cinq arrêts (Trône, Meeus, Luxembourg, Belliard et Schuman) dont quatre non desservis par l'axe 1

Dans sa version actuelle il est parcouru par trois lignes de tramway diamétrales qui relient le pôle européen à de nombreux quartiers d'origine des déplacements, à l'ouest et à l'est, y compris jusqu'à l'aéroport.

La capacité supplémentaire offerte correspond à environ 40 % de celle du métro.

Au total – axe M + ML 1 et axe T 6 – la capacité offerte sur le quartier européen est augmentée de 36 % dans l'état actuel du projet (50 % si on tient compte en outre de la ligne tram qui diverge vers Ixelles au Quartier Léopold).

Capacité exprimée en m² par heure

	Situation 2009	CityVision	Différence	
Mont'y - Merode	2500	4020	+ 1520	+ 61 %
Merode - Schuman	4800	5895	+ 1095	+ 23 %
Schuman – Arts-Loi	4800	5250	+ 450	+ 9 %
Schuman – Arts-Loi + Schuman - Trône	4800	6540	+ 1740	+ 36 %
Schuman – Arts-Loi + Luxembourg - Trône	4800	7185	+ 2385	+ 50 %

Cette capacité peut encore être accrue de nombreuses manières

- par le tram (T6)
 - sans le moindre investissement d'infrastructure par une augmentation de fréquence des lignes proposées
 - aussi sans le moindre investissement d'infrastructure par un déploiement plus grand de lignes sur les axes existants
 - également par un (re) déploiement du réseau de surface¹⁹, par exemple vers Cortenbergh (> Saint-Luc, ...) et Couronne (> Watermael, ...), augmentant à la fois la capacité sur le quartier européen (où elle serait requise) et le maillage donnant accès au quartier.
- par le métro (M1)
 - sans le moindre investissement d'infrastructure par une augmentation de fréquence : la CityVision ne retient que maximum 24 trains par heure alors que de nombreux réseaux vont jusqu'à 34, y compris en conduite manuelle et sur des lignes avec embranchements, voire jusque 38 ou plus : il y va d'un usage rationnel d'infrastructures très coûteuses, qu'il n'est pas admissible de sous-utiliser
 - au besoin moyennant adaptation de la signalisation

Globalement, la capacité de l'axe (dédoublé) est – ouest peut au besoin être augmentée considérablement sans lourds investissements d'infrastructure.

¹⁹ les infrastructures de surface reviennent environ cinq fois moins cher que les tunnels

9 De gemeenten, winnaars van de CityVisie

De voornaamste voordelen²⁰ van de CityVisie voor de Brusselse gemeenten luiden als volgt.

9.1 Uccle

9.1.1 Que propose la Métrovision ?

Selon le plan en notre possession²¹, la MétroVision donne à Uccle un prolongement de l'axe de métro (actuellement « pré-métro ») Nord – Sud via Forest, offrant une liaison rapide entre 4²² stations nouvelles et le Midi, le centre ville et le Nord²³.

Corrélativement, les semi-métros 3 et 4, reliant actuellement le Midi, le Nord et le centre à 12 arrêts sur le territoire de la commune, doivent forcément (pour une raison technique) disparaître comme tels et être remplacés par des navettes aboutissant à la station Albert, où une correspondance leur permettrait de rallier le centre par le métro. Il en va de même de l'extrémité sud du trajet du tram 51.

Un autre projet, envisagé pour le très long terme, envisage une liaison de relier Vanderkindere au quartier européen. Vu les perspectives budgétaires, les générations habitant actuellement la commune ne peuvent pas raisonnablement compter dessus.

*

Par rapport à la situation actuelle, le gain de temps entre le centre et les quatre stations concernées est considérable : de l'ordre de 12 à 15 minutes. Par extension, à condition que les usagers se rendent à pied à la station la plus proche, l'ensemble de la chaussée d'Alsemberg bénéficie d'un gain de temps, variable selon l'endroit. A noter en particulier qu'il n'y a pas d'arrêt prévu sur Uccle, chaussée d'Alsemberg, avant X. De Bue, la distance depuis la précédente (Altitude 100) dépassant un kilomètre..

Pour tous les autres arrêts situés sur la commune d'Uccle, la MétroVision génère une correspondance supplémentaire, qui péjore le temps de parcours de 5 à 6 minutes en moyenne.

9.1.2 Que propose la CityVision ?

Pour une raison géographique évidente, la CityVision est pour ce qui concerne Uccle basée essentiellement sur les axes Nord – Sud. A la différence du métro, elle utilise deux axes : le même Nord – Midi, mais également l'axe Royale.

La grande ceinture est également valorisée.

Concrètement, Uccle est desservie et reliée comme suit :

- Au Nord, centre et Midi (tunnel axe 3) vers la chaussée d'Alsemberg d'une part, l'avenue Brugmann et le Fort Jaco d'autre part, le carrefour Stalle, via Forest, enfin, soit au total 28 arrêts
- À la place Rogier et l'axe Royale – Régence vers l'avenue Brugmann et la rue de Stalle, soit 9 arrêts
- Au Midi vers les avenues Albert et Churchill et Ma Campagne (6 arrêts sur Uccle)

²⁰ Er zijn ook veel afgeleide voordelen, door het feit dat het project herbouwt een coherent en performant net

²¹ Présenté par le DG de la STIB, A. Flausch, lors du colloque du 1^{er} avril 2009 consacré à la "métrovision".

²² 5 au total, sur Forest et Uccle : Altitude 100, De Bue, Danco, Rittweger, Calevoet gare

²³ Une variante circule, via Forest (Duden – Forest National – Stalle – Héros – Observatoire – Sainte-Elisabeth – Vivier d'Oie – Fort-Jaco), offrant une liaison rapide entre les 6²³ stations nouvelles et le Midi, le centre et le Nord. Etant donné la grande distance entre stations (près d'un kilomètre), les gains de temps seraient compensés pour la majorité des usagers par un parcours à pied non négligeable. Cette distance favoriserait la vitesse commerciale des rames, mais qui, pour Uccle, serait compensée par un long détour

- À la grande ceinture est vers ces mêmes points

*

Comparé à la situation actuelle, l'augmentation du nombre d'arrêts reliés directement à l'axe Midi – centre – Nord, avec gain de temps significatif, est de 20²⁴. Les principaux gains de temps sont obtenus

- Spécialement entre le Nord, le centre et le Midi et la chaussée d'Alseberg d'une part, le tronçon Carsoel - Fort Jaco d'autre part, grâce à une liaison directe
- Entre le Midi et l'avenue Churchill au-delà du rond-point, vers la Bascule
- Partout, avec des valeurs augmentant avec l'éloignement du centre, grâce à l'application de la logique ViCom,

Les gains de temps varient de 5 à 15 minutes. On a notamment Maison communale – Bourse en 16 à 19 minutes à toute heure²⁵ au lieu de 23 (uniquement le soir) à 30 (en allant à pied jusqu'à Danco)²⁶, et Fort Jaco – Bourse en 25 à 30 minutes au lieu de 40 environ.

Comparé à la MétroVision, qui détériore la situation pour tout Uccle sauf la chaussée d'Alseberg, les arrêts reliés directement à l'axe Midi – centre – Nord, avec gain de temps significatif, sont au nombre de 28 au lieu de 4²⁷. Le gain offert par la CityVision est donc présent dans tous les quartiers de la commune, à l'exception de cette dernière. Sur celle-ci, la moins-value de la CityVision est maximale - 5 à 7 minutes - au droit des stations, et, du fait des parcours à pied, tombe jusqu'à devenir au contraire une légère plus-value, tombe au droit des points les plus éloignés d'une station²⁸.

9.2 Woluwe-Saint-Pierre

9.2.1 Que propose la MétroVision ?

Rien en matière de métro.

Une liaison tram de rocade vers Auderghem d'une part, Roodebeek et au-delà d'autre part, est prévue respectivement à court et moyen terme.

9.2.2 Que propose notre CityVision?

La liaison tram de rocade vers Auderghem d'une part, Roodebeek et au-delà d'autre part, prévue par la Stib, est également retenue dans notre projet ; elle rejoint l'hôpital universitaire Saint-Luc.

L'essentiel est cependant constitué de deux lignes ferrées radiales, qui remplacent les deux lignes de tram locales 39 et 44, limitées à Montgomery :

- Le 44 est converti (l. 13) en métro léger, avec une importante augmentation de confort et de capacité, et est prolongé dans le puits de métro 1 vers le quartier européen, la gare centrale, le centre et au-delà ; il met Tervuren et Woluwe à respectivement 15 et moins de 30 minutes du centre de Bruxelles, Woluwe à 11 minutes de Schuman
- Le 39 (l. 61), qui reste un tramway, est prolongé vers le Cinquantenaire, Schuman, le Quartier Léopold, la place Royale, la gare centrale, le centre et au-delà ; il offre donc des liaisons directes complémentaires, axées sur le sud du quartier européen ; Woluwe est à 15 minutes du Luxembourg

²⁴ 22 nouveaux et 3 supprimés, rue de Stalle (relié à l'axe Régence – Royale et à Rogier) et Churchill (qui reste relié au Midi) ; la CityVision permet également, grâce à la souplesse d'utilisation de l'infrastructure, de prévoir une autre organisation des lignes

²⁵ Une application sérieuse de la logique ViCom permettrait de meilleurs résultats

²⁶ Moyennant ce même parcours à pied la MétroVision permettrait probablement un temps de parcours similaire pour ce point

²⁷ Étant entendu que pour les 4 arrêts du métro le gain attendu de cette option est supérieur ; pour les autres, il est inférieur, voire (souvent) négatif

²⁸ Le fait de ne pas devoir marcher est un avantage qui s'ajoute au gain de temps, spécialement pour les personnes à mobilité réduite

9.3 Schaerbeek

9.3.1 Que propose la Métrovision ?

Selon le plan en notre possession²⁹, la MétroVision donne à Schaerbeek un prolongement de l'axe de métro (actuellement « pré-métro ») Sud – Nord vers Evere, offrant d'une part 4 nouvelles stations sur Schaerbeek³⁰ et d'autre part une liaison ultrarapide vers le Nord, le centre ville et le Midi. Cette liaison est très rapide grâce à un nombre de stations réduit.

Corrélativement, le semi-métro 3, reliant actuellement le Midi, le Nord et le centre à 2 arrêts sur le territoire de la commune, doit pour une raison technique³¹ disparaître comme tel et être remplacé par des navettes aboutissant au mieux place Rogier ; de même les trams 25, 55 et 56, desservant 19 arrêts sur Schaerbeek, sont définitivement limités au mieux à Rogier (certains au Nord, comme déjà actuellement le 56, pour une raison de capacité).

*

Par rapport à la situation actuelle, le gain de temps offert par le métro entre le centre et les quatre stations concernées est considérable : de l'ordre de 10 à 16 minutes. Par extension, à condition que les usagers – y compris les personnes à mobilité réduite - se rendent à pied à la station la plus proche, les points intermédiaires bénéficient aussi d'un gain de temps, variable selon l'endroit. A noter en particulier qu'il n'y a pas d'arrêt prévu place Verboeckhoven³², important pôle de la commune. La distance moyenne prévue entre stations est sur Schaerbeek de 700 mètres : le parcours pédestre moyen est donc le double de l'actuel.

Pour tous les autres arrêts situés sur la commune de Schaerbeek, la MétroVision confirme pour la liaison avec le centre, le Midi et au-delà une correspondance obligatoire qui, sauf pour deux arrêts, pèjore déjà actuellement le temps de parcours de 5 minutes en moyenne. La situation actuelle est toutefois améliorable pour autant qu'on ne construise pas le métro.

9.3.2 Que propose la CityVision ?

A la différence du métro, qui relie Schaerbeek uniquement à l'axe Nord – Midi, la CityVision est pour ce qui concerne Schaerbeek basée sur trois axes desservant les grands pôles urbains : les deux axes Nord – Sud (Nord – Midi et Royale – Régence), mais aussi le nouvel axe est-ouest bis (axe 6). En sus de ces trois *liaisons*, elle offre également, sur deux nouveaux tronçons³³, 4 nouveaux *arrêts* sur la commune, avenue de Mars (desserte du quartier Colonel Bourg), J. de Meux et Plasky, F. Courtens bd Léopold III.

Concrètement, Schaerbeek est desservie et reliée comme suit :

- Au Nord, centre et Midi (tunnel axe 3) vers l'avenue de la Reine d'une part, l'important axe Liedts – Verboeckhoven – Helmet d'autre part, l'axe avenue Rogier vers Meiser et l'autoroute E40 enfin, soit au total 21 arrêts
- À la Bourse, la gare centrale et l'axe Royale vers Sainte Marie, la chaussée de Haecht, Verboeckhoven et la gare de Schaerbeek, soit 7 arrêts
- À la Bourse, aux gares centrale, du Luxembourg et Schuman, au quartier européen, vers l'avenue Plasky, la place Meiser, le bd Léopold III et au-delà, avec 5 arrêts sur Schaerbeek

Ce qui donne 29 arrêts sur le territoire de la commune³⁴

*

²⁹ Présenté par le DG de la STIB, A. Flausch, lors du colloque du 1^{er} avril 2009 consacré à la "métrovision".

³⁰ Liedts, Pavillon, Demolder et Helmet, + deux stations au-delà de Schaerbeek, et un éventuel prolongement vers un possible stade

³¹ Le service étant subordonné à la technique

³² Peut-être pour raisons techniques, le service étant subordonné à la technique

³³ Dont un aussi prévu par la Stib, mais non relié au centre-ville

³⁴ Déduction faite des doubles comptes Verboeckhoven, Robiano et Meiser

Comparé à la situation actuelle, l'augmentation du nombre d'arrêts reliés directement à un des trois axes stratégiques concernés, avec gain de temps significatif, est de 27³⁵. Les principaux gains de temps sont obtenus

- Sur l'important axe Lietds – Verboeckhoven – Helmet, où la suppression de la rupture de charge au Nord plus les mesures ViCom font gagner en moyenne 6 à 8 minutes
- Du centre et la gare centrale vers Sainte Marie et la chaussée de Haecht, du fait de la nouvelle ligne directe mettant par exemple Sainte Marie à une bonne dizaine de minutes du centre
- Du quartier européen vers l'est de la commune : Plasky, Meiser, Léopold III, mettant par exemple Meiser à 7 minutes de Schuman

Par rapport à la MétroVision, qui détériore la situation pour tout Schaerbeek sauf l'axe Lietds – Helmet, la plus-value du métro sur cet axe est maximale - 4 à 10 minutes - au droit des 4 stations. Entre celles-ci, moyennant les parcours d'approche à pied, elle reste positive pour les gens qui marchent à allure « normale », mais tombe évidemment sous ces valeurs en fonction de l'éloignement des stations³⁶ ; 6 (futurs ex-) arrêts de tram sont concernés.

Le gain offert par la CityVision, moindre sur cet axe que celui du métro, est lui présent dans tous les *quartiers* de la commune : les arrêts reliés directement aux points stratégiques de Bruxelles via un (ou plus) des trois axes concernés, avec gain de temps significatif, sont au nombre de 28³⁷ au lieu de 4, desservis par le métro, plus 6 (entre les stations).

Au point de vue capacité, la CityVision offre en pointe 8 trams à l'heure sur 5 lignes réparties, soit 40 pour la commune dans son ensemble³⁸, à comparer à l'offre métro sur un axe (non encore définie), mais surtout aux besoins présents et à venir.

9.4 Forest

9.4.1 Que propose la Métrovision ?

Forest est servi de manière très duale par la MétroVision :

- Le haut de la commune bénéficie de deux stations de la ligne prévue vers Uccle : Albert et Altitude 100 ; le métro y procure un gain de temps de 3 à 4 minutes du fait de ses performances par rapport à celle des trams actuels, ainsi que du prolongement du souterrain ; par contre l'arrêt intermédiaire Jupiter disparaît
- Le centre et le reste de la commune ne sont pas concernés par le métro ; la MétroVision revient donc pour l'essentiel de Forest à la situation actuelle, « consolidée » du fait que la conversion prévue en métro de l'axe Nord-Midi exclut définitivement une liaison entre Forest (deux stations susmentionnées exclues), le centre ville et la gare du Nord.

9.4.2 Que propose la CityVision ?

A la différence de la situation actuelle et future dans la MétroVision, la CityVision est pour ce qui concerne la commune basée sur deux axes desservant les grands pôles urbains : Nord – Midi et Royale – Régence.

Concrètement, Forest est desservie et reliée comme suit :

- Au Nord, centre et Midi (tunnel axe 3)

³⁵ Les 29 moins Thomas et Masui, actuellement reliés à l'axe Nord-Midi

³⁶ Le fait de ne pas devoir marcher est un avantage qui s'ajoute au gain de temps, spécialement pour les personnes à mobilité réduite

³⁷ Les 29 arrêts énoncés moins Thomas, considéré comme desservi par le métro (à condition de se rendre à pied au Nord ou à Liedst !)

³⁸ Outre les lignes périphériques, mais celles-ci ne sont pas affectes par la MétroVision et n'entrent donc pas en comparaison ici

- Ligne 34 vers l'avenue Fonsny, la place Wielemans-Ceuppens,, la maison communale et la place Saint-Denis, centre névralgique de Forest, la chaussée et le quartier de Neerstalle (12 arrêts sur Forest)
- Ligne 31, correspondant au 4 actuel, vers Albert et l'avenue Molière
- Ligne 32, correspondant à l'ancien 55, vers Albert, Jupiter et l'Altitude 100
- au haut de la ville -, place Royale, Sablon, place et goulet Louise et Saint-Gilles, par la barrière, l'avenue, la place Wielemans, par la ligne 42 (9 arrêts sur Forest),
- Au haut de la ville et l'axe Royale – Régence (qui existe déjà), mais aussi à la place Rogier (ce qui est nouveau), l'avenue Brugmann, comprenant sur Forest les arrêts Darwin et Molière (ligne 49)

Ce qui, déduction faite des doubles comptes, donne 19 arrêts sur le territoire de la commune.

Pour les relations de rocade, la CityVision rétablit la liaison entre le Midi et la grande ceinture est, qui pour Forest remet Albert et Berkendael en relation avec le Bois, le quartier de l'ULB, Montgomery etc.

Le projet envisage aussi – sans la retenir dans la version actuelle faute de temps pour l'étudier sérieusement – la création d'un tram sur la ceinture ouest – sud-ouest, qui relierait notamment la place Wielemans à Anderlecht, Molenbeek et au-delà. Etant donné la marge budgétaire due à la différence de coût entre « City » et métro, sa réalisation ne poserait pas de problème financier. Du point de vue urbanistique les problèmes ne sont pas spécialement ardues, du fait de l'utilisation de l'axe Paepsem, à l'emprise généreuse.

*

Comparé à la situation actuelle, le nombre d'arrêts reliés directement à l'axe stratégique Midi – centre – Rogier – Nord, avec gain de temps significatif, est de 15 au lieu de 2. Les principaux gains de temps sont obtenus sur cet axe, où la suppression de la rupture de charge au Nord pour l'essentiel³⁹ font gagner en moyenne 6 ou 7 minutes, soit 25 à 36 % du temps de parcours.

Vers le haut de la ville, où le rétablissement et le prolongement en ville d'une ligne qui existait (le 97) a surtout l'avantage d'épargner la correspondance entre les arrêts Suède et Midi⁴⁰. Elle offre aussi un gain de temps net pour les destinations au-delà de la place Louise (Sablon, Royale etc). La suppression du terminus Barrière, où les trams ne peuvent pas stationner pour se remettre à l'heure en repartant dans l'autre sens, sera aussi une source d'augmentation de la régularité, compensant la circulation difficile (à améliorer) en aval.

Un gain de temps significatif est également observé en direction de la grande ceinture est.

Un léger gain est à attendre sur l'axe métro (Albert – Jupiter – Altitude 100) du fait d'une meilleure circulation dans le tunnel (meilleures performances et régularité des trams et de la signalisation).

Globalement, si on considère l'accès à neuf zones ou axes stratégiques⁴¹ de l'agglomération, les dix-neuf arrêts de la commune voient une amélioration de leur situation comprise en 33 et 400 %, avec en moyenne un triplement : de 1.3 zones accessibles en moyenne, on passe à 3.8.

L'apport de la CityVision concerne donc tous les axes de tram de la commune.

Par rapport à la MétroVision,

- Vers Albert et l'Altitude 100, la CityVision score légèrement moins bien que le métro en termes de temps de parcours entre stations, mais pas au niveau des usagers, du fait

³⁹ plus les mesures ViCom

⁴⁰ Le logiciel de la Stib conseille d'aller à pied entre les deux arrêts, tellement la station Midi elle-même est génératrice de perte de temps

⁴¹ Centre, nord, midi, gare centrale, quartier des arts, haut de la ville, quartier de bureaux arts-loi, quartier européen, rocade est

qu'elle dessert trois arrêts au lieu de deux (+Jupiter), ce qui réduit la marche à pied pour accéder aux transports en commun

- Pour tout le reste de la commune (16 autres arrêts), qui n'est pas concerné par le métro, le gain est notoire, identique à celui obtenu par rapport à la situation actuelle.