

## FAQs

---

### 1 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, même s'il s'avère « grandiose ».

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.

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 m<sup>2</sup> 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 surface<sup>1</sup>, 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.

## 2 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 environ<sup>2</sup> 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'avenir<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> les infrastructures de surface reviennent environ cinq fois moins cher que les tunnels

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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

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 pas question de réduire, afin de garantir un maillage optimal du réseau - du gabarit métro léger n'est pas envisageable<sup>4</sup>, 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)<sup>5</sup>.

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 ville<sup>6</sup> (le métro léger allant lui vers la petite ceinture).

### **3 Métro léger : les principaux enjeux et défis sont-ils problématiques ?**

#### **3.1 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 en commun (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.

#### **3.2 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 infrastructures. Les problèmes techniques sont solubles (cfr supra). Un possible problème d'exploitation peut résulter de la capacité différente des rames.

---

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> Voir carte du projet

<sup>6</sup> Et non pas une ligne limitée à Simonis, qui n'aurait aucun sens pour les usagers

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 significative<sup>7</sup>
- L'uniformité de la demande ne concerne que les trajets limités au tronc 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
- Théoriquement<sup>8</sup> 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

## 4 L'intérêt de l'instauration de grandes lignes diamétrales<sup>9</sup>

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.**

---

<sup>7</sup> 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 tronc commun, a des chiffres moins élevés)

<sup>8</sup> Ceci requiert toutefois une régulation forte que, si l'on en croît 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

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

## 5 La CityVision est-elle dogmatique ?

### 5.1 La CityVision est-elle dogmatique contre le métro et pour le tram ?<sup>10</sup>

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 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.

### 5.2 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.

## 6 Op welke redenering is de CityVisie gebaseerd i.v.m. de efficiëntie van het bovengronds stadsvervoer?<sup>11</sup>

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 overstappen<sup>12</sup>
- 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

<sup>10</sup> (Antwoord op de veronderstelling van B. Grouwels in het parlement op 18 november)

<sup>11</sup> (Antwoord op de veronderstelling van B. Grouwels in het parlement op 18 november)

<sup>12</sup> Zie document CityVisie

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 enen metro rekenen binnen een kwart eeuw.

## **7 La Cityvision offre une desserte adaptée aux besoins De CityVisie integreert alle dimensies van de verplaatsingen**

### **7.1 De stad (het gewest) en zijn omgevingen (hinterland)**

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.

#### **7.1.1 Lange afstanden**

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

- 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,

#### **7.1.2 “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 metro<sup>13</sup>.

In de visie<sup>14</sup> 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).

---

<sup>13</sup> 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

<sup>14</sup> Niet expliciet vermeld in het project, aangezien de scope

### **7.1.3 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 (Erasmus<sup>15</sup>, Mouterij, Verboeckhoven, ...)

## **7.2 Binnen de stad (het gewest)**

### **7.2.1 La desserte des quartiers périphériques (« seconde couronne »)**

La majorité des usagers en provenance de la seconde couronne de Bruxelles se dirige vers les quartiers plus centraux. Les distances sont assez grandes (typiquement jusqu'à 8 km environ), la vitesse du trajet, dépendant de celle des véhicules (ViCom) et du temps d'accès aux véhicules et d'attente, a plus d'importance. Les besoins de capacité sont diffus.

La Cityvision propose là

- de nombreuses liaisons directes (24 branches) vers le centre (sans préjudice de liaisons de rocades, importantes également)
- parcourue à des vitesses commerciales de 20 (trams de surface avec mesures ViCom) à 30 km/h (métro), avec des valeurs intermédiaires pour le semi-métro et le métro léger,
- desservies à une fréquence attractive, sachant que les temps d'attente sont réduits à un minimum du fait du tracé de lignes directes correspondant aux principaux flux de voyageurs.

### **7.2.2 La desserte des quartiers résidentiels plus centraux (« première couronne »)**

Les distances y sont moindres, et donc la vitesse des véhicules importe moins, mais par contre le temps d'attente intervient plus dans le temps de parcours total, et doit donc être réduit ; les besoins de capacité augmentent, par le double effet de la concentration de la demande provenant de la périphérie, et de la densité de population et d'occupation de l'espace supérieure.

La Cityvision propose une concentration progressive des lignes, à mesure que l'on se rapproche du centre, qui fait que

- la fréquence de base est doublée dans de nombreux cas à l'intérieur de la première couronne, et y devient donc vraiment très attractive,
- la capacité requise, qui dans certains cas devient un véritable enjeu (par exemple depuis Montgomery vers le centre), est assurée.

### **7.2.3 La desserte du centre ville**

Les besoins se caractérisent plus par de courtes distances, où la vitesse des véhicules a moins d'importance, mais la fréquence d'une part, le maillage d'autre part, d'autant plus ; on attend

---

<sup>15</sup> 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

véritablement du transport public une fonction « hop on hop off ». Les besoins de capacité sont également relativement élevés.

La Cityvision « repeuple » le centre ville de transports en commun performants, en complétant les trois axes souterrains existants par

- l'adjonction d'un axe de surface est-ouest, du quartier européen vers le canal par la gare centrale et le centre (raccordé par des lignes directes aux quartiers plus périphériques)
- la revitalisation de l'axe Royale – Régence,
- les deux étant interconnectés de sorte à offrir des relations directes tant depuis le nord (Botanique, rue Royale) que le sud de cet axe (Louise, Régence) vers la gare centrale et le centre, sans supprimer la liaison directe, sans détour, Botanique – Parc – Louise.

La logique de concentration des lignes atteint ici son maximum, avec jusqu'à trois ou quatre lignes par axe, réduisant les intervalles à 2 à 2 ½ minutes en pointe et 2 ½ à 3 ⅓ en journée. La capacité requise est garantie par le fait que ces fréquences élevées sont assurées par du matériel adapté aux besoins (métro et métro léger sur les axes les plus chargés).

### **7.3 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.

## **8 La capacité offerte par le projet CityVision est-elle suffisante?**

### **8.1 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 3<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Voir document

## **8.2 La grande ceinture (axe 5)**

La Stib rencontre un problème de capacité sur l'axe 5, dû vraisemblablement à la qualité du service<sup>17</sup>. 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.

## **8.3 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 1840<sup>18</sup> 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 :

- Il est possible, moyennant au besoin des adaptations minimales de quelques arrêts, d'utiliser les T4 qui offrent alors 2064 places à l'heure<sup>19</sup>
- 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

## **8.4 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 suroffre<sup>20</sup>, 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.

---

<sup>17</sup> Ce qui en soi est une bonne maladie

<sup>18</sup> Ce dernier chiffre avec 4 passagers debout par m<sup>2</sup>, qui est la nouvelle norme

<sup>19</sup> Nouvelle norme, à comparer au 1840 et non au 1980

<sup>20</sup> à en juger par le faible taux d'occupation des bus de nombreuses lignes concernées