

## C. LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics sont un mode de déplacement important. Ils sont en outre une alternative à l'utilisation de l'automobile. L'analyse de leur desserte spatiale, de leur efficacité (fréquence, vitesse commerciale), de leur utilisation et de leur confort est donc essentielle.

Rappelons que l'organisation des transports publics est du ressort des Régions (organismes para-régionaux : STIB, De Lijn, TEC) et de l'Etat Fédéral (SNCB). Si la Commune n'a pas de rôle direct, elle a néanmoins un pouvoir de suggestion vis-à-vis des sociétés d'exploitation des réseaux.

### 1. RESEAUX ET LIGNES PASSANT PAR AUDERGHEM

Auderghem est essentiellement desservie par la STIB. Elle est également le point d'entrée en Région Bruxelloise (depuis la Flandre) de quelques lignes du réseau de De Lijn et des TEC. Elle est longée à l'ouest par la ligne de chemin de fer (SNCB) n°161 et desservie par la ligne n°26 (une halte à Delta).

#### 1. Le réseau STIB

Le territoire communal est desservi par **une ligne de métro** (1A), **cinq lignes de tram** (23, 24, 25, 44 et 94), **six lignes de bus** (17, 34, 41, 42, 71 et 72) et une ligne de bus de nuit (Noctis 07).

L'organisation des lignes de la STIB à Auderghem présente les caractéristiques suivantes (cf. cartes C.1 et C.2) :

- la ligne de métro 1A est un gros atout pour les relations avec le centre-ville, mais également avec l'ouest de Bruxelles (Heysel, Erasme...);
- à l'exception du 94 (terminus Herrmann Debroux), les lignes de trams frôlent davantage Auderghem qu'elles ne la desservent (avenue de Tervueren, boulevard Général Jacques);
- les lignes de bus 34 et 71 servent aux relations entre Auderghem et le centre-ville;
- les lignes 41 (bus), 42 (bus) et 94 (tram) ont une fonction de rocade;
- les lignes de bus 17 (Beaulieu – Coin du Balais) et 72 (ULB – Centre ADEPS) sont avant tout des lignes de soutien à l'échelle locale.

L'accessibilité en transports publics depuis Auderghem vers le reste de la Région<sup>1</sup>, est largement supérieure à la moyenne. C'est ce qui permet de comprendre que l'indice de satisfaction des habitants quant aux transports publics (résultats de l'enquête socio-économique réalisée en 2001 par l'Institut National de Statistiques) est pour Auderghem parmi les plus élevés de toute la Belgique !



*Le bus 42 : depuis la récente réorganisation des lignes, son terminus est à Transvaal.*

Il faut préciser que le réseau de la STIB a récemment fait l'objet d'une importante réorganisation à Auderghem :

1°) En septembre 2006, le tram 94 a été prolongé de la place Wiener jusqu'au viaduc Herrmann Debroux. Ce qui a entraîné :

- le déplacement du terminus sud du bus 42 de la place Wiener à Transvaal;
- le déplacement du terminus du bus 41 de Herrmann Debroux à la place Wiener;
- le terminus du bus 34 a été transféré de Transvaal à Sainte-Anne, mais un bus sur deux a pour terminus le rond-point du Souverain;
- le terminus du bus 96 a été transféré de Sainte-Anne à Herrmann Debroux.

<sup>1</sup> constat du Plan Régional de Développement



*Le bus 17, une nouvelle ligne au caractère local qui relie le sud de Watermael-Boitsfort à Beaulieu (métro).*

2°) En janvier 2007, le bus 17 a été instauré entre Beaulieu et le Coin du Balais (Heiligenborre) à Watermael-Boitsfort.

D'autres changements ont été opérés à cette occasion :

- le bus 96 a été supprimé;
- le terminus du bus 41 est retourné de la place Wiener à Herrmann Debroux, le 41 reprenant le trajet jadis assuré par le bus 96.

Ces changements n'ont pas toujours été bien accueillis par la population car :

- il n'y a plus de desserte continue le long de la vallée de la Woluwe;
- Transvaal était le terminus d'une ligne vers le centre-ville (le 34) et il est maintenant le terminus d'une ligne de rocade (le 42);
- le 96 était une ligne radiale. Il a également été remplacé par une ligne de rocade (le 41). Sainte-Anne reste le terminus d'une ligne radiale (le 34), mais cette dernière passe surtout par Etterbeek alors que le 96 passait plus au sud, à Ixelles.

Enfin, on précisera que la ligne de bus de nuit Noctis 07 est en service depuis avril 2007. Au départ de la place De Brouckère elle rejoint Herrmann Debroux en empruntant la chaussée de Wavre.

## 2. Les réseaux de De Lijn et du TEC

Six lignes de bus De Lijn desservent Auderghem. Provenant de la banlieue, ces lignes aboutissent :

- soit à la gare d'Etterbeek : 341 (venant de Wavre), 343 (venant de Maleizen), 348 (venant de La Hulpe) et 349 (venant d'Ottenburg) ;
- soit au rond-point Schuman : 344 (venant de Hamme-Mille) et 345 (venant de Wavre).

Les lignes aboutissant à la gare d'Etterbeek suivent, à Auderghem, le tracé de l'E411 et de son débouché, puis le boulevard du Triomphe et le boulevard de la Plaine. Les lignes menant au rond-point Schuman empruntent quant à elles l'E411, puis la chaussée de Wavre (via le boulevard du Souverain) et la chaussée d'Auderghem.

De Lijn organise également des dessertes scolaires (W02, W03, W04) qui ont quelques points d'arrêt à Auderghem. Mais avec un bus par jour et par sens elles ont un rôle naturellement assez marginal.

Deux lignes de bus des TEC sont également à mentionner :

- le Conforto qui, en provenance de Louvain-La-Neuve, aboutit à la gare d'Etterbeek en suivant le même tracé que les lignes de De Lijn ;
- le 'E' qui, au départ d'Eghezée, termine son parcours à la gare du Luxembourg.

La desserte de De Lijn et des TEC remplit naturellement un rôle différent des lignes de la STIB puisqu'il s'agit d'une desserte de type suburbain (entre Bruxelles et la grande banlieue).



La ligne E du TEC emprunte notamment la chaussée de Wavre.

## 3. Les lignes de chemin de fer (SNCB)

Pour rappel, si la ligne de chemin de fer n°161 n'a pas de point d'arrêt à Auderghem, c'est le cas de la **ligne n°26** à Delta (ligne pré-RER) où il existe un point de convergence important des divers réseaux (train, métro, bus).



La halte SNCB à Delta : un point clé du réseau (notamment du futur réseau RER), mais pas d'accès à ce jour pour les PMR.



A Delta : la ligne 26 (à droite) mais également un important dépôt de la STIB (bus et rames de métro).

## 2. LA DESSERTE SPATIALE EN TRANSPORTS PUBLICS

La desserte spatiale de la commune en transports publics (carte C.3) est, sur un plan général, très bonne. Une portion importante du territoire est en effet située à moins de 200 mètres d'un arrêt de la STIB (en général, les arrêts De Lijn et TEC correspondent toujours à un arrêt de la STIB). Si on considère une distance de 300 mètres, la couverture du territoire est même presque complète (cf. carte C.3). Une part importante du territoire est en outre à moins de 500 mètres d'une station de métro (critère usuellement appliqué à celles-ci).

Compte tenu des particularités de chaque ligne, une bonne desserte spatiale n'est toutefois pas toujours synonyme d'efficacité dans toutes les directions de l'espace ou dans le temps (cf. ci-dessous).

Si le critère de proximité avec un arrêt de transport public (quel qu'il soit) est à nuancer, il permet néanmoins de mettre en évidence des zones de (relative) mauvaise desserte (situées à plus de 300 mètres d'un arrêt de la STIB...) :

- le quartier du Parc des Princes et du Blankedelle, où la population se plaint effectivement d'être (trop) à l'écart des réseaux ;
- le quartier du Chant d'Oiseau (nord de la commune) ;
- à l'est de Sainte-Anne, en bordure de la forêt de Soignes.



Le terminus du bus 72 au centre ADEPS de la forêt de Soignes (chaussée de Wavre) : un plus dans la couverture offerte par les réseaux mais une fréquence de passage peu importante.

### 3. L'EFFICACITE DES TRANSPORTS PUBLICS

Outre le fait que tout le territoire communal ne bénéficie pas de la même qualité de desserte spatiale, il existe également des différences en termes d'efficacité des transports publics. Par celle-ci, on entend :

- la fréquence de passage : un arrêt bénéficiant du passage d'un bus toutes les 6 minutes est bien évidemment mieux desservi qu'un arrêt ne bénéficiant que d'un passage toutes les 20 minutes ;
- l'offre en soirée ;
- la vitesse commerciale, le métro étant, par exemple, à l'abri des embarras du trafic.

#### 1. La fréquence de passage

Les cartes C.4 à C.7 illustrent les fréquences de passage (nombre de minutes entre deux passages consécutifs) des différentes lignes de transports publics à l'heure de pointe du matin (entre 7 et 9h - les fréquences étant souvent équivalentes à l'heure de pointe de la fin d'après-midi), en journée (entre 10 et 12h) et le soir (après 21h), ainsi que la plage horaire de la desserte en soirée. Il y a :

- **aux heures de pointes**, une différence marquée entre :
  - les lignes de métro et de tram qui bénéficient des fréquences de passage les plus importantes ( $\pm 10$  véhicules par heure – NB : les trams 23 et 24 ont des itinéraires quasi identiques) ; un constat partagé par les lignes de bus 42 et 71 ;
  - les autres lignes STIB, qui ont une fréquence de passage moins élevée (7 bus / heure pour le 34, 6 pour le 17 et le 41) ;
  - la ligne 72, dont la fréquence de passage est faible (2 bus par heure) mais dont le rôle est particulier (liaison entre les divers sites de l'ULB) ;
  - la fréquence de passage assurée par la STIB et celle des lignes de De Lijn et du TEC (ce qui est logique). Pour ces dernières, l'intervalle entre deux passages est toujours supérieur à 30 min, sauf pour les lignes 344, 348 et le Conforto (3 bus/h).

Aux heures de pointe, les quartiers les moins fréquemment desservis (centre ADEPS, Sainte-Anne) sont aussi ceux qui ont la moins bonne desserte spatiale.

- **en journée**, des fréquences de passage beaucoup plus faibles : 12 à 15 minutes en moyenne entre deux passages pour les lignes de la STIB (sauf pour le métro, le 23, le 34, le 44 et le 71) ; plus de 30 minutes pour les réseaux De Lijn et les TEC (sauf le Conforto qui conserve le rythme de trois bus par heure).

- **en soirée**, les fréquences ne sont soutenues que pour le métro et le bus 71. Sinon, elles ne dépassent pas les 3 trams ou bus par heure. En dehors des lignes De Lijn 344 et 348 (2 bus par heure), il n'y a pas de service assuré le soir (après 21h30) par De Lijn ou les TEC. C'est également le cas du bus 72 et du 34 (sa branche vers Sainte-Anne).

On rappellera que selon les objectifs énoncés en 1998 dans le plan Iris 1, on prévoyait qu'à l'horizon 2005<sup>2</sup>, 80 % des clients devaient être desservis par des lignes ayant une fréquence de 6 minutes aux heures de pointes et de 10 minutes hors pointe en semaine. Un objectif ambitieux qui n'a été que partiellement rencontré.

Enfin, la ligne SNCB n°26 (pré-RER) circule selon une fréquence de passage de 3 trains par heure (4 trains même entre 16 et 18h). Mais le dernier train passe à 20h17 et il ne circule pas le W-E.

#### 2. La vitesse commerciale

Outre la desserte, intervient également la vitesse commerciale. Même si un bus passe fréquemment, l'efficacité de la ligne sera réduite si sa vitesse commerciale est mauvaise.



*Boulevard du Triomphe : des couloirs spécifiques ont été aménagés pour accroître la vitesse commerciale des bus.*

<sup>2</sup> Plan Iris, Plan Régional des Déplacements, Horizon 2005, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale – Direction de la Politique des Déplacements.

Les facteurs influençant la vitesse commerciale sont essentiellement l'intensité du trafic, les embouteillages, l'existence ou non de sites propres, les feux et carrefours, le nombre d'arrêts, etc. L'objectif fixé par le plan Iris 1 pour le réseau de surface est de 18 km/h aux heures de pointe et de 24 km/h en site propre.

A Auderghem, seul le métro et la ligne 26 (SNCB) sont bien sûr à même de garantir une vitesse commerciale importante en tous temps. Le tram en site propre, sans atteindre un tel niveau de performance, a également de bons résultats. Pour les bus, les performances ne peuvent être que plus aléatoires. Plusieurs aménagements en faveur des bus ont toutefois été développées récemment : sites propres (partiels) au boulevard du Triomphe, au boulevard du Souverain et avenue Cockx, verrou à l'approche du carrefour Souverain / Wavre...



*Boulevard du Souverain : un verrou a été aménagé pour les bus (De Lijn et TEC) afin de faciliter leur accès à la chaussée de Wavre.*

Vis-à-vis de l'objectif du plan Iris, les lignes desservant Auderghem se caractérisent par (cf. cartes C.8 à C.10) :

- la mauvaise vitesse commerciale du bus 34 tant aux heures de pointes que pendant les heures creuses de la journée. Il n'y a que le soir que ce bus circule plus efficacement. En cause, un tracé qui emprunte la chaussée de Wavre ;
- le bus 42 (bd. de la Woluwe – Transvaal) atteint un meilleur niveau de performance. Mais aux heures de pointe et, plus particulièrement entre l'avenue Herrmann Debroux et la chaussée de Wavre, il est nettement ralenti ;

- les bus 41, 71 et 72 atteignent une vitesse commerciale correcte. Mais certains points noirs handicapent ces lignes (sauf le soir) : l'avenue de la Houlette et ses environs pour le 41, le boulevard des Invalides pour le 72.

On remarquera que la mise en site propre des bus au boulevard du Souverain et au boulevard du Triomphe semble bien produire des effets positifs sur la vitesse des bus en ces lieux souvent encombrés par le trafic automobile.

On peut soupçonner que la vitesse commerciale des bus de De Lijn et des TEC est la même que celle des véhicules de la STIB : donc mauvaise pour les lignes passant par la chaussée de Wavre et plus acceptable pour celles suivant la E411 et le campus de la plaine.

On pointera également les efforts faits pour améliorer les performances de ces lignes :

- aménagement d'une bande bus en entrée de ville de l'E411 (entre le carrefour Léonard et le viaduc Herrmann Debroux) ;
- l'utilisation, en Brabant Wallon, de la bande d'urgence de l'E411 comme bande bus pour le Conforto (mais cet aménagement disparaît lors de l'entrée en Brabant Flamand).



La chaussée de Wavre un point noir structurel pour la vitesse commerciale des bus (ici le bus 344 de De Lijn à l'approche du boulevard Général Jacques).

En ce qui concerne l'intensité d'utilisation des lignes STIB à Auderghem, on précisera qu'il n'y a pas de données fraîches et significatives disponibles actuellement. Une conséquence des réorganisations très récentes du réseau.

#### 4. LE CONFORT DES TRANSPORTS PUBLICS

Le niveau de confort dans les véhicules et aux arrêts de transports publics peut entrer dans le choix du mode de déplacement des personnes (comparaison entre le confort offert par la voiture et celui des transports publics). Un usager peut en effet préférer son véhicule aux transports publics simplement pour des raisons de confort (absence d'aubette particulièrement handicapante les jours de pluie, bus, tram ou métro bondé, difficulté d'accès pour les personnes âgées et de façon générale pour les personnes à mobilité réduite...).

Sur le plan du confort dans les véhicules (disposer d'une place assise), les Auderghemois sont souvent dans la situation propre aux bouts de ligne du réseau : le voyage de départ est confortable mais, pour le retour, celui-ci est plus aléatoire.

##### 1. Le confort des stations de métro et halte SNCB

Les stations de métro sont des points clés du réseau des transports publics. Auderghem est privilégiée en la matière puisqu'elle compte cinq stations (Hankar, Delta, Beaulieu, Demey et Herrmann Debroux) et qu'une sixième (Pétillon) est à sa lisière.



Beaulieu : depuis peu des ranges-vélos ont été installés à l'intérieur même de la station.

La ligne 1A est certifiée depuis 2002 selon les critères de qualité CEN (Transport urbain de voyageurs). Un label de qualité qui répond à la présence d'une série d'attributs (information aux voyageurs, appareils de vente des billets, escalators...). Mais ce label est quelque peu trompeur sur la réalité. Les stations répondent vaille que vaille à l'offre standard que l'on est en droit d'attendre d'une station de métro bruxelloise.

Mais les déficiences sont nombreuses et peu de choses ont été entreprises pour adapter ces stations à des besoins plus contemporains.



Accès à Delta depuis le campus ULB-VUB : l'aménagement est aujourd'hui délabré et le site a toujours aussi mauvaise réputation...

Les stations Herrmann Debroux (car elle est plus récente) et Pétillon (car elle est en cours de rénovation) échappent aux plus lourdes critiques mais pas les autres : escalators souvent en panne (ou condamnés), ranges-vélos de capacité symbolique et exposés aux intempéries, couloirs défraîchis ou dépareillés, environnement extérieur de type coupe-gorge (sortie ULB-VUB à Delta), absence de kiss & ride, vandalisme et malpropreté récurrente aux abords des stations, prises en compte insuffisante des PMR...



La station Demey : depuis de nombreuses années cet escalator a été qualifié de « définitivement hors service » !

En résumé, la plupart de ces stations ont mal vieilli et des efforts sont à produire pour vraiment en faire des points d'excellence de la mobilité. La halte de la SNCB à Delta, laquelle est couplée à la station de métro, a également ses points faibles : un escalator qui assure seulement la montée, peu de places assises, etc.



La rénovation de la station Pétillon : un espoir pour les autres stations de la ligne 1 A ?

## 2. Le confort aux arrêts (en voirie)

Un relevé sur le terrain a permis d'évaluer, pour chaque point d'arrêt de transport public à Auderghem (il y en a 67 en voirie), la qualité du confort d'attente aux arrêts : présence ou non d'une aubette, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, absence de marches...

Il ressort de cette expertise (cf. carte C.11) que 18 points d'arrêts sur 67 ne disposent pas d'aubette (et d'un banc) :

- une absence normale pour les arrêts qui sont des points de descente en bout de ligne (bus 34, bus 42 et bus 72) ;
- dans quelques cas, il n'y a pas la possibilité matérielle de placer une aubette : Rodenberg (bd. des Invalides), Auderghem-Shopping (chaussée de Wavre), Michiels... ;
- parfois les situations sont temporaires et/ou en attente d'un aménagement : Triomphe, Vandromme (chaussée de Wavre)... ou bien l'arrêt a une utilisation plus secondaire (Auderghem forêt, Autobaan).



*Un modèle d'aubette atypique placé dans un environnement délicat et, au final, un accès difficile vu la quantité d'obstacles (arrêt Vignette avenue Van Nieuwenhuyse).*

En revanche, une dizaine de points sont, compte tenu de leur affluence, équipés de deux aubettes. Il y a en outre 7 points d'arrêt équipés d'une information des temps d'attente en temps réel (panneaux numériques).



*L'équipement d'une seule aubette peut parfois s'avérer insuffisant (avenue Herrmann Debroux).*

L'équipement en aubette est donc assuré à peu près partout où il peut l'être. Mais divers problèmes ont été relevés :

- les modèles d'aubettes sont parfois disparates et souvent anciens ;
- l'accès des PMR est souvent délicat en raison de la présence d'obstacles, d'un espace de marche étroit... Il est même parfois rendu très difficile (cf. les arrêts « Empain » et « Val Duchesse ») en raison de la dégradation des trottoirs environnants ;
- la présence d'une seule aubette est insuffisante pour les arrêts les plus fréquentés. Un dédoublement de l'équipement y serait le bienvenu.



*Aubette d'un accès difficile pour les personnes à mobilité réduite et qui est même carrément dangereux avec son socle en béton (Transvaal).*

Le mode d'insertion des véhicules aux points d'arrêt a été analysé (cf. carte C.11). Il permet de distinguer :

- 21 arrêts dont l'accès est indépendant du trafic (site propre) ;
- 24 arrêts où l'embarquement des voyageurs ne nécessite pas de manœuvres (avancée de trottoir, trajectoire du véhicule au voisinage immédiat du trottoir...) ;
- 22 arrêts où l'embarquement des voyageurs nécessite des manœuvres (insertion dans une bande de stationnement, puis réinsertion dans le trafic), ce qui est moins efficace pour le transport public.

### 3. L'intermodalité et la qualité des correspondances

Les conditions du transfert modal (passage d'un mode de déplacement à un autre) sont importantes à appréhender dans un contexte où les autorités publiques cherchent à développer cette « chaîne » de transport spécifique. Elles sont notamment importantes par rapport aux éléments de force d'une telle chaîne (gare SNCB, stations de métro).

Le bilan à Auderghem est mitigé du fait que les stations de métro sont vieillies (cf. plus haut) et peu ou mal adaptées au concept multimodal. Il existe cependant des nuances entre :

- Hankar : dont l'aménagement réduit au mieux la distance à franchir entre le bus et le métro et permet une fonction de kiss & ride ;
- Delta : où des améliorations ont été récemment apportées lors du réaménagement du carrefour Triomphe - Cockx - Invalides, mais où les insuffisances subsistent. Delta est en outre le seul point à Auderghem où le transfert modal est organisé entre l'automobile, le métro et le train ;
- Beaulieu et Demey : dont les situations sont vraiment mauvaises ;
- Herrmann Debroux : un noeud important mais où l'éparpillement des arrêts et la confusion de certains aménagements est un handicap.



Avenue Herrmann Debroux (carrefour du boulevard du Souverain) : en liaison avec la station de métro on pourrait certainement y aménager une véritable gare routière en lieu et place d'arrêts dispersés.



Champ de Tercoigne (à côté de la station de métro Beaulieu) : une bordure de trottoir qui encourage peu au transfert modal !

Sur un plan général, il est clair qu'il y aurait lieu d'améliorer les fonctions de kiss & ride et le parcage des vélos aux abords des stations de métro. Le couplage de ranges-vélo aux arrêts de transports publics (autres que le métro) existe déjà çà et là (aux arrêts « Clesse » et « Stratégie » par ex.). Mais il semble davantage être le résultat d'une opportunité que d'une politique délibérée en la matière.



Beaulieu : un cycliste a attaché son vélo là où il a pu.



A Delta : l'aménagement récent de ce range-vélos couvert est un mieux mais cela reste insuffisant.

En ce qui concerne la **qualité des correspondances** il y a peu de choses à ajouter pour Auderghem puisque celles-ci s'opèrent essentiellement à la hauteur des stations de métro (cf. ci-dessus) ou pour des arrêts qui sont communs à plusieurs lignes (liens entre les réseaux STIB, De Lijn et TEC). On pointera néanmoins le carrefour entre le boulevard du Souverain et la chaussée de Wavre, où la correspondance entre les bus 34 et 42 est malaisée (arrêts distincts les uns des autres). Des interventions sont toutefois en cours au printemps 2007 afin de remédier dans la meilleure mesure du possible à ce problème.