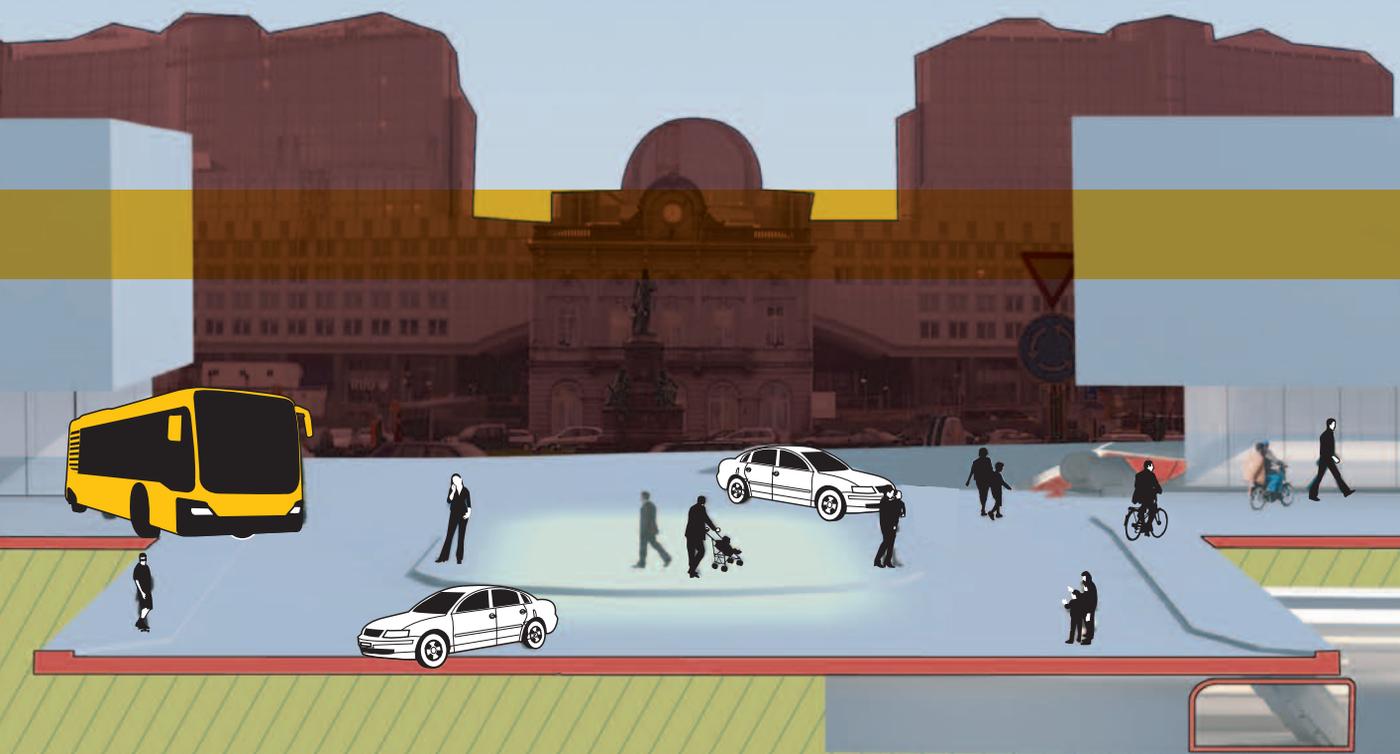


10 Étendre le réseau de m

2011 2012 2013 2014 2015

la demande

2019 2020



Les transports publics contribuent au développement social, économique, environnemental et culturel de la Région. Ils constituent par ailleurs un outil décisif au service des grands objectifs d'aménagement du territoire énoncés dans le PRD et dans le PRAS à savoir la valorisation de la centralité dans les territoires du centre ville et de première couronne et le renforcement de centralités périphériques compac-

tes en deuxième couronne.

Dans ce cadre, la STIB suggère le développement de nouvelles lignes performantes sous la forme de nouvelles radiales visant à faciliter l'accès au centre ville, complétées par des lignes de rocade et des tangentielles unifiant des territoires de première et de deuxième couronnes.

Ces projets participent au redéploiement de l'offre, contribuent

à la requalification des espaces urbains et à un meilleur partage de la voirie. Les projets souterrains (métro) constituent quant à eux des tracés complémentaires possibles par rapport au réseau actuel.

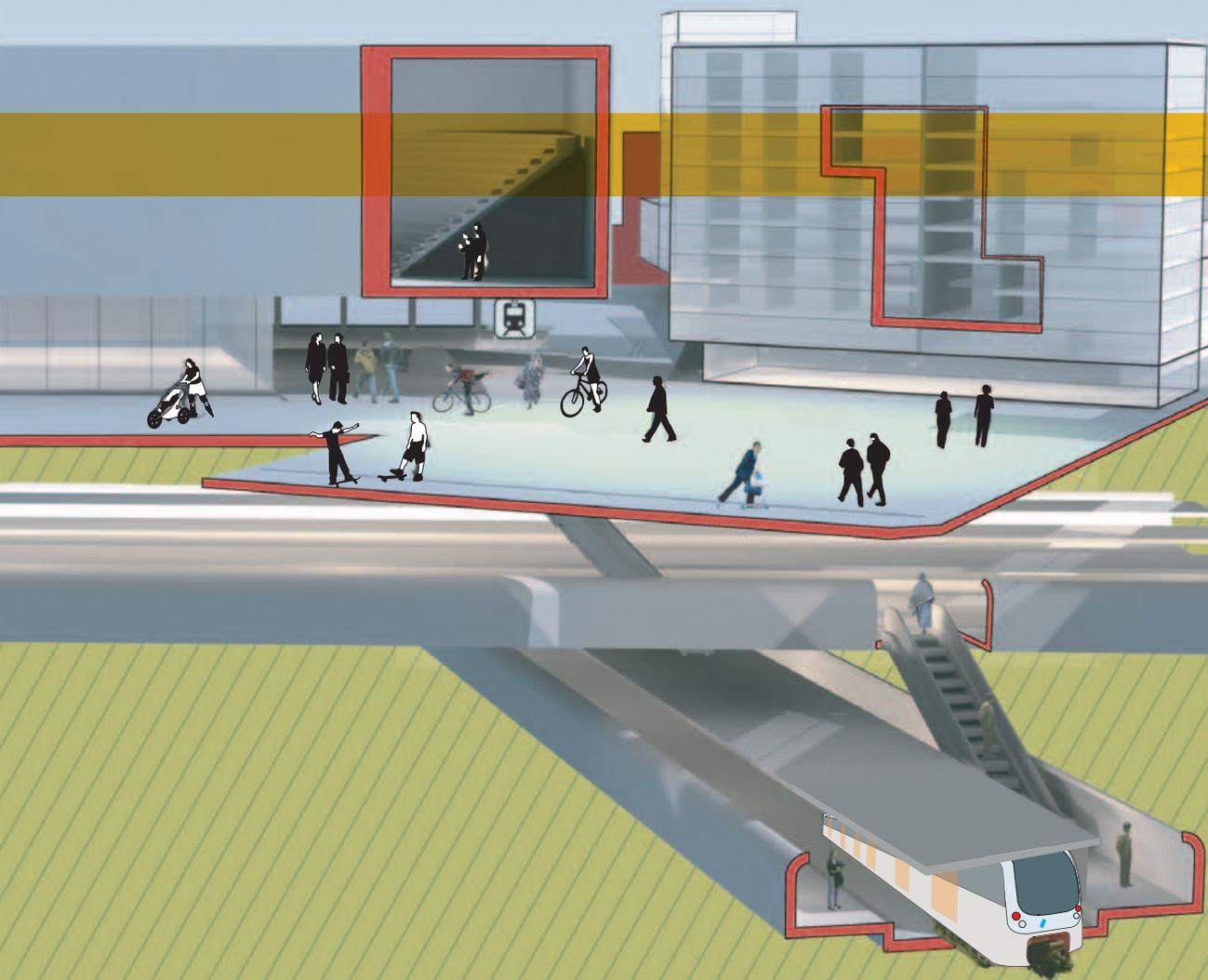
Tous les projets doivent offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle, en termes de vitesse, de temps de parcours, de ponctualité et de confort.

anière à mieux couvrir

2016

2017

2018



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20

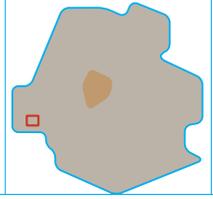
MOBILITÉ DÉFIS TENDANCES PERFORMANCES TERRITOIRE Avenir ACTIONS BOUCLAGE MODERNISAT^{ION} EXTENSION INTERMODALITÉ TRAM-TRAIN MATÉRIEL DÉPÔTS-ATELIERS SERVICES ENTREPRISE PARTENARIATS FINANCES ORGANISAT^{ION} MÉMORANDUM

10

Déviation de la ligne 56 vers Marius Renard

AVANTAGES : → Desserte performante d'un quartier densément habité
→ Amélioration de la liaison entre Marius Renard et le centre ville
POPULATION : 4.500
EMPLOI : 757
INVESTISSEMENT : 4 MILLIONS

← projet inscrit dans le Plan d'Entreprise et dans le Contrat de Gestion, réalisation programmée à court terme

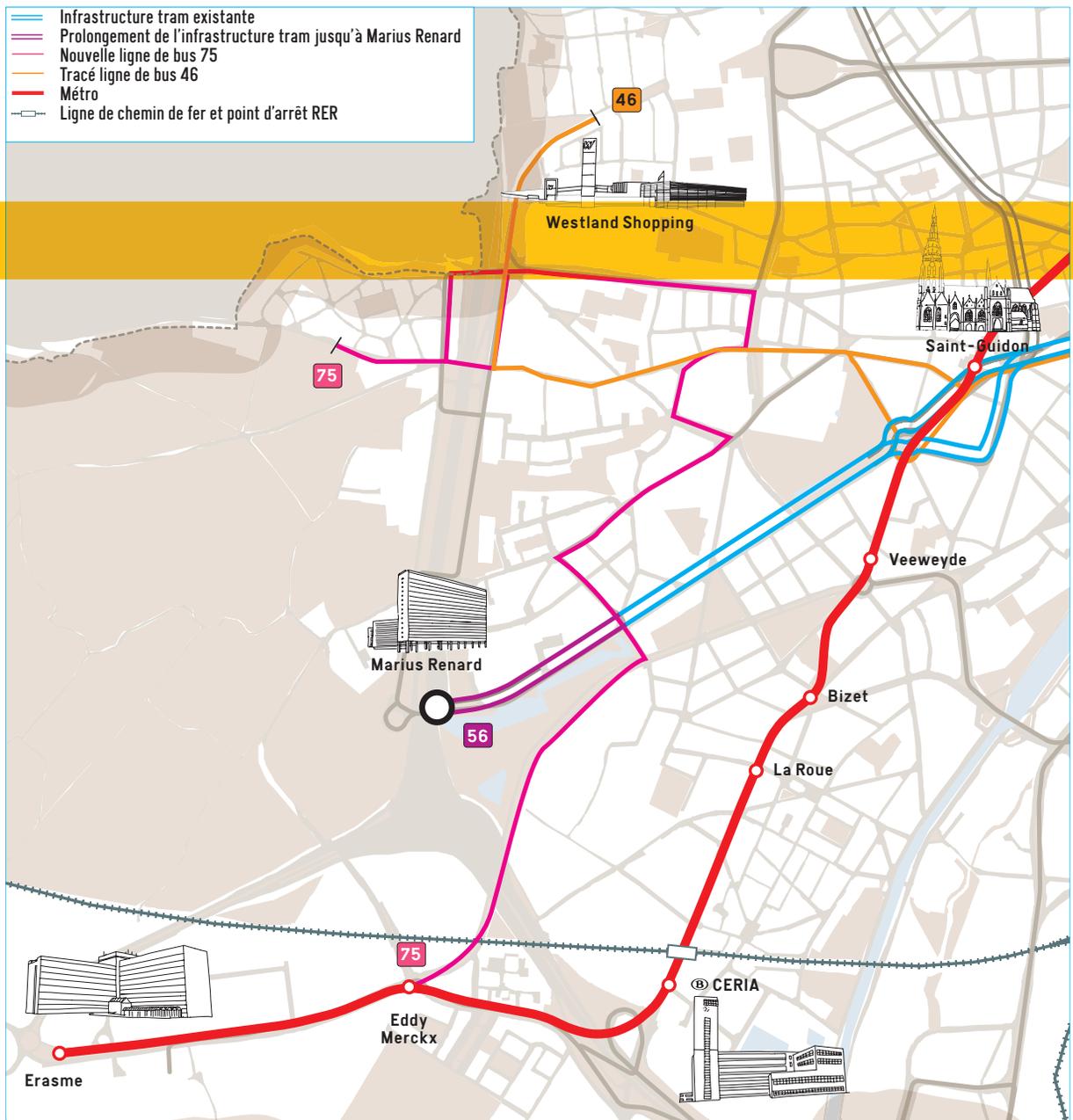


Dans le cadre de la mise en service de la ligne de métro 1B à Erasme, il est prévu de modifier le tracé de la ligne de tram 56 sur son dernier tronçon car il correspond en surface à celui du prolongement de métro récemment réalisé. Provisoirement, cette ligne dispose d'un terminus à Debussy dans l'attente

de la réalisation du projet. L'intérêt de la déviation est quadruple :

- éviter qu'une offre tram fasse double emploi avec l'offre métro
- mettre un axe de transport public performant à disposition des nombreux habitants de l'avenue Marius Renard

- réaménager en profondeur l'espace public
 - réorganiser l'itinéraire de la ligne d'autobus 46 en vue d'avoir un trajet plus direct entre le Westland et la place de la Vaillance
- Le permis d'urbanisme a été octroyé et les travaux seront entamés dès que possible.

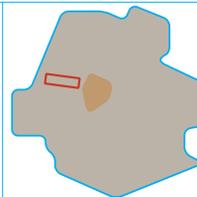


Implantation d'une ligne de tram à la chaussée de Ninove

AVANTAGES : → Création d'une nouvelle desserte radiale performante
 → Possibilité d'une intermodalité performante à la gare de l'Ouest
POPULATION : 18.000
EMPLOI : 6.100
INVESTISSEMENT : 13 MILLIONS

← Projet à l'étude inscrit dans le Plan d'Entreprise, réalisation non programmée

↓ Ailleurs en Europe :
 Tram de grande périphérie à Paris. Ligne T1 Saint-Denis / Bobigny



Ce projet a pour objectif de transformer la chaussée de Ninove en radiale structurante permettant de joindre le centre à sa périphérie immédiate. L'infrastructure est implantée en site propre, entre la limite régionale et le site de la gare de l'Ouest, et devrait être exploitée avec de nouveaux trams disposant de la priorité aux feux.

Les objectifs de ce projet sont donc multiples :

- implantation d'une ligne de transport public efficace et concurrentielle à la voiture sur un axe fortement fréquenté par les automobilistes faute d'alternative efficace
- rabattement possible vers le futur pôle multimodal de la gare de l'Ouest
- réaménagement en profondeur de l'espace public de manière à lui conférer un caractère plus urbain.



Une étude portant sur l'implantation de l'infrastructure est actuellement menée par le SPFMT dans le cadre de l'Accord de Coopération Etat-Région.

En aval de la gare de l'Ouest vers la ville, la chaussée de Ninove a déjà été réaménagée rendant possible le prolongement de cet axe vers le site de Tour & Taxis et vers la gare du Nord (voir infra création d'une ligne de tram Est -Ouest entre AZVUB / gare du Nord / OTAN / Aéroport).

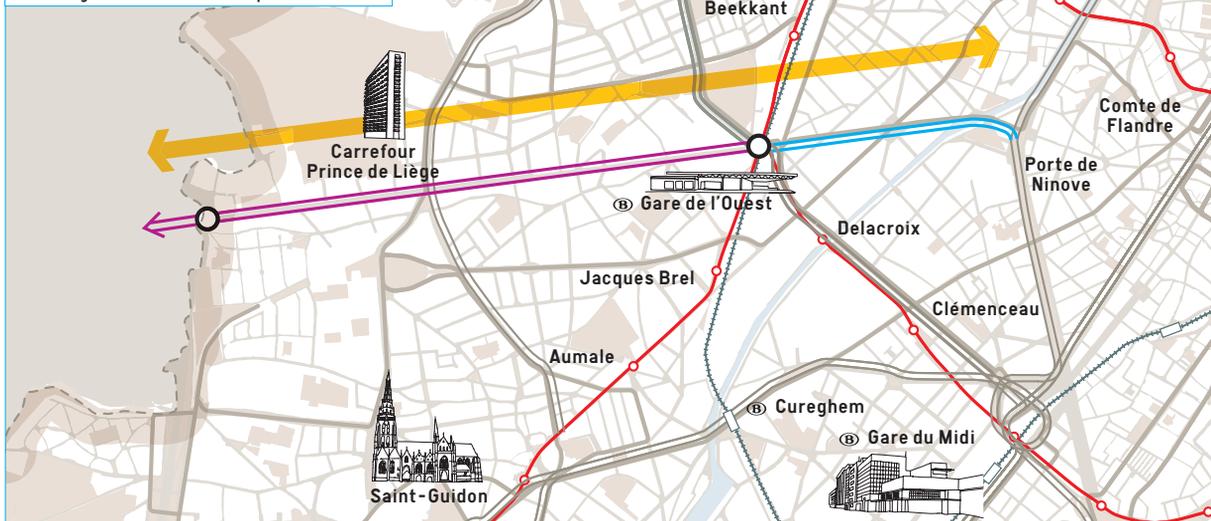
Projets LIRA

L'idée d'implanter une ligne de tram rapide parcourant le trajet entre Ninove et Bruxelles présente des similitudes avec des projets développés par la Province du Brabant Flamand dans le cadre du programme européen LIRA-Interreg III B (Light Rail). Ces projets portent sur l'exploitation de lignes de métro léger entre Boom et Bruxelles via l'autoroute A12 et entre Louvain et Bruxelles via Teruren. Ils en sont aujourd'hui encore au stade d'études, mais pourraient vraisemblablement se concrétiser d'ici 2020.

À plus long terme, on pourrait envisager de prolonger l'infrastructure des trams jusqu'à Ninove et de remplacer la ligne RER bus prévue à cet endroit par un tram rapide. Cette liaison interrégionale devrait faire l'objet d'un accord particulier entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.



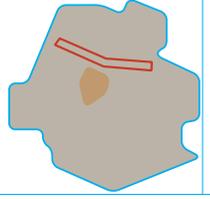
- Infrastructure tram existante
- Nouvelle infrastructure tram en site propre jusqu'à la limite régionale
- Prolongement possible vers Ninove
- Nouvelle Radiale Tram
- Métro
- Ligne de chemin de fer et point d'arrêt RER



10

Création d'une ligne de tram Est-Ouest
entre AZ-VUB → gare du Nord → OTAN → Aéroport

AVANTAGES: → Desserte de quartiers et pôles mal desservis par une liaison transversale performante
→ Intermodalité performante à la gare du Nord
POPULATION: 88.000
EMPLOI: 55.000
INVESTISSEMENT: 93.2 MILLIONS (y compris ligne 10)



Ce projet vise à créer une liaison tangentielle de métro léger entre les principaux pôles de première et deuxième couronnes du cadran Nord de la ville. Les pôles considérés sont existants (AZ-VUB, gare du Nord, pôle SDRB à Evere) ou en projet (pôle Tour et Taxis, développement du quartier Nord dans la Zone d'Intérêt Régional «Héliport»). Ce projet, qui s'appuie sur des projets d'aménagement du territoire, vise également à renforcer l'offre de transport public moins développée dans le cadran Nord-Est de l'agglomération, notamment par l'implantation de voies sur le boulevard Léopold III.

Cette ligne de tram rapide devrait

être réalisée en site propre intégral protégé, serait équipée d'un matériel de grande capacité et devrait disposer de la priorité de passage à tous les feux. Ce projet peut s'appuyer sur des infrastructures existantes (sites propres avenue de Jette et avenue Rogier).

Le passage à hauteur de la gare du Nord devrait pouvoir s'effectuer en sous-sol pour éviter le détour via l'avenue de la Reine. Ce passage en sous-sol pourrait se concevoir en tenant compte du projet visant à améliorer la liaison entre le CCN et la Cage aux Ours (ligne 55).

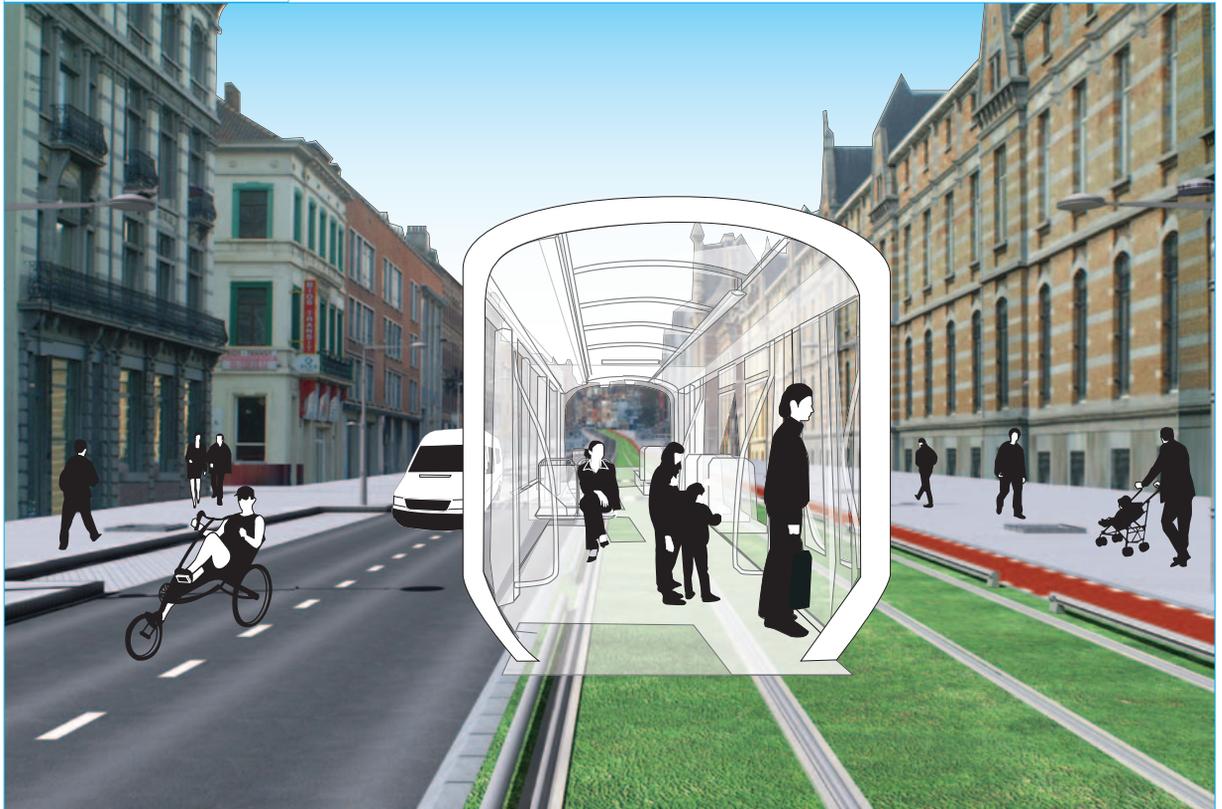
À ce stade, la réalisation de ce projet est envisagée par phases et est à coupler avec la liaison du quar-

tier européen à l'aéroport ainsi qu'à la réalisation d'une liaison entre le plateau du Heysel et l'aéroport.

Une connexion est également possible au niveau du franchissement du Canal vers la chaussée de Ninove pour laquelle un équipement tram est aussi envisageable jusqu'au Ring (voir supra).

S'agissant partiellement d'une liaison interrégionale, ce vaste projet devrait faire l'objet d'un accord particulier entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande pour ce qui concerne la liaison OTAN-Aéroport. Le projet pourrait également faire l'objet d'une liaison en tram-train (voir chapitre 12).

LA RUE PICARD EN
FONCTION D'UNE
CIRCULATION LOCALE
ET D'UNE PRIORITÉ AUX
TRANSPORTS PUBLICS
DE SURFACE



La ligne de tram 10

AVANTAGES : → Amélioration substantielle de l'accessibilité de l'AZ-VUB, de Ganshoren et du haut de Jette → Création d'une ligne performante de rabattement sur la station de métro Simonis
POPULATION : 28.000
EMPLOI : 11.000
INVESTISSEMENT : 18 MILLIONS D'EUROS

← Projet à l'étude inscrit dans le Plan d'Entreprise, réalisation non programmée

Cette ligne, qui figurait déjà au premier PRD, constitue un tronçon initial de la future tangentielle tram Est-Ouest. Il est prévu de réaliser cette ligne de tram en site propre entre la station Simonis et l'AZ-VUB en passant par l'avenue de Jette, où une partie du site existe déjà, et l'avenue de l'Exposition Universelle où une correspondance avec le futur RER sera possible. Des varian-

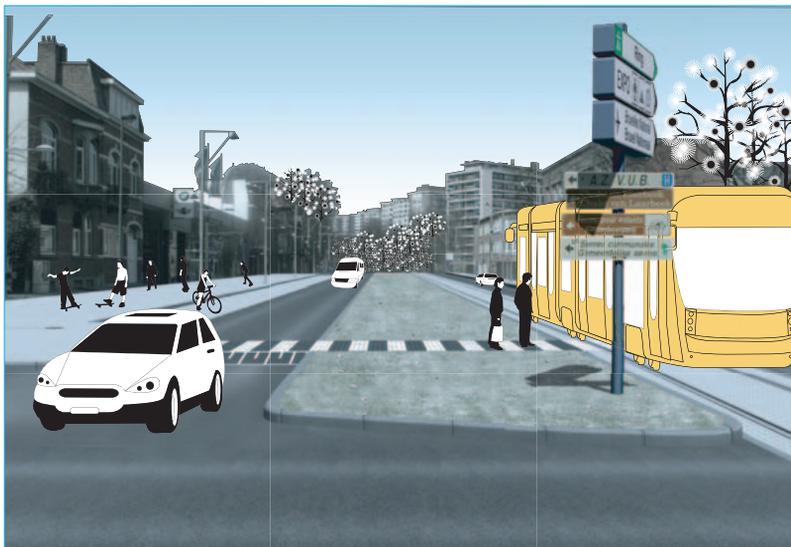
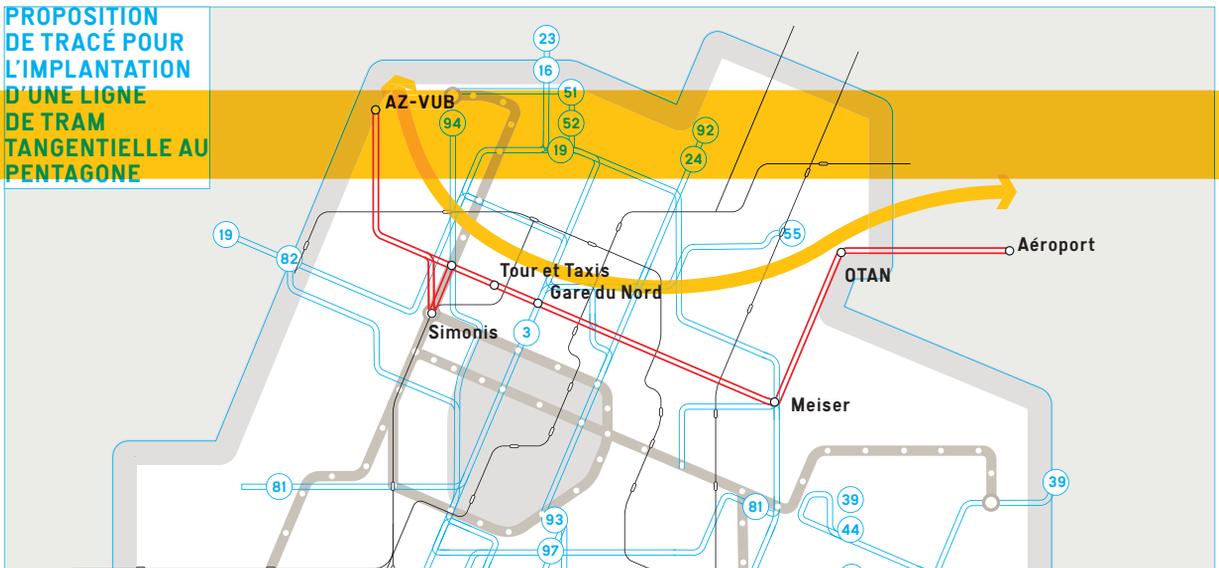
tes de tracé sont envisagées. Notons qu'il existe en variante à ce projet une hypothèse métro Roi Baudouin -AZ VUB, inscrite au PRAS. Cette variante s'avère plus coûteuse et moins performante que le projet de tram tant au niveau de l'exploitation (temps de parcours long entre Simonis et l'AZ VUB) que de son inscription territoriale.

Prolongement ligne de tram 55 de Bordet jusqu'à l'OTAN

Ce prolongement est envisagé dans le cadre de l'étude menée par le SPFM d'un projet plus global d'aménagement d'un tunnel et d'un rond-point situé en face du nouveau siège de l'OTAN.

Le tronçon d'infrastructure à réaliser dans ce cadre pourra s'intégrer ultérieurement au tracé de la tangentielle Est-Ouest ainsi que dans les projets de liaisons entre l'aéroport de Bruxelles-National au quartier européen (Schuman) et au plateau du Heysel.

PROPOSITION DE TRACÉ POUR L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM TANGENTIELLE AU PENTAGONE



AVENUE DE L'EXPOSITION EN FONCTION DE L'IMPLANTATION D'UNE NOUVELLE LIGNE DE TRAM



La création de nouvelles lignes de tram nécessite l'acquisition de matériel roulant complémentaire. Il convient également de ne pas perdre de vue la nécessité d'étudier la question des capacités de remisage et d'entretien de ce nouveau matériel qui devraient conduire à la construction de nouveaux dépôts et ateliers.

10

Création d'une ligne de tram rapide entre le Quartier Européen et l'aéroport

VARIANTE LOUVAIN-MEISER
POPULATION : 33.000
EMPLOI : 47.300
INVESTISSEMENT : 25,6 MILLIONS
VARIANTE CORTENBERGH-E40
POPULATION : 26.000
EMPLOI : 47.300
INVESTISSEMENT : 32,7 MILLIONS

← Projet à l'étude inscrit dans le Plan d'Entreprise, réalisation non programmée

AVANTAGES : → Création d'une ligne performante entre pôles urbains majeurs → Amélioration de la desserte des quartiers traversés

Ce projet s'inscrit dans une large réflexion territoriale qui s'appuie sur les constats suivants :

- le développement récent de pôles d'activités importants situés dans le cadran Nord-Est de la ville et faiblement desservi par les transports publics
- l'importante congestion routière qui se développe dans ce secteur de la ville, affectant sérieusement les conditions de développement de ces pôles d'activités et la qualité de vie des quartiers concernés en général
- la nécessité de proposer une

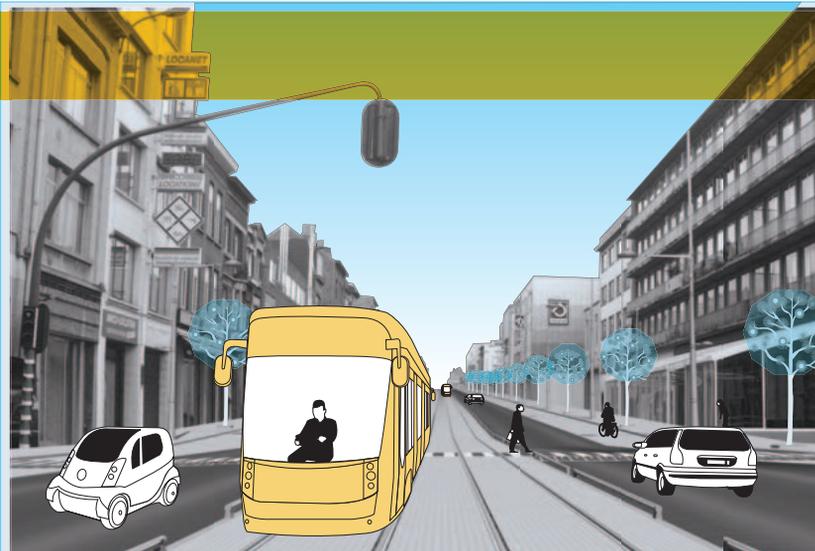
meilleure desserte en transport public des quartiers situés aux abords de l'OTAN que ce soit vers la ville ou vers l'aéroport

- diverses études, tant en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Région flamande, indiquent l'opportunité de développer de nouveaux réseaux forts de transports publics complémentaires à l'offre du futur RER.

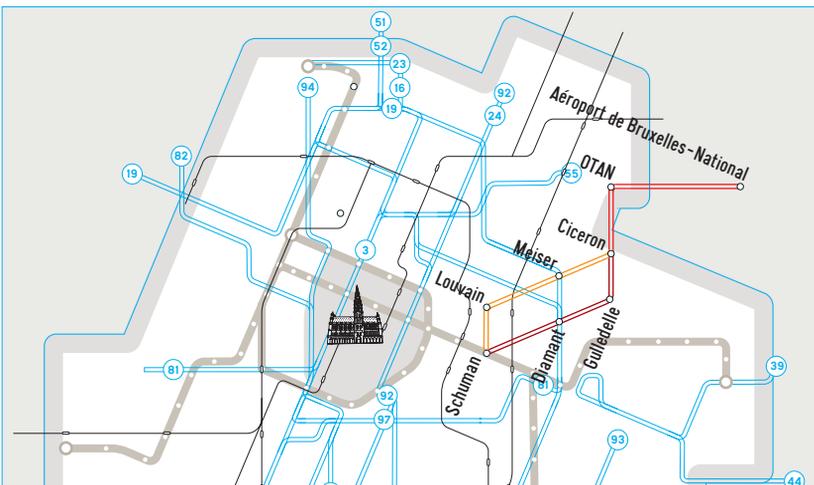
Le projet consiste donc en l'implantation d'une nouvelle radiale, rejoignant le pôle de l'aéroport au quartier européen. Plusieurs tracés existent dont deux sont décrits

ci-après.

- Une première variante étudiée par le SPFMT met en avant un tracé très urbain conditionnant de manière importante la restructuration de l'espace public (chaussée de Louvain et place Général Meiser par exemple).
- Une deuxième variante emprunte en partie le réseau souterrain de tunnel sous l'avenue de Cortenberg, longe l'autoroute E40 et dessert ainsi le pôle du Val d'Or (av.M.Thiry) et rejoint le tracé de la variante SPFMT.



LA CHAUSSEE DE LOUVAIN EN FONCTION DE L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM



PROPOSITIONS DE TRACÉ POUR L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM ENTRE LE QUARTIER EUROPÉEN ET L'AÉROPORT

Création d'une ligne de tram entre le Heysel et l'aéroport

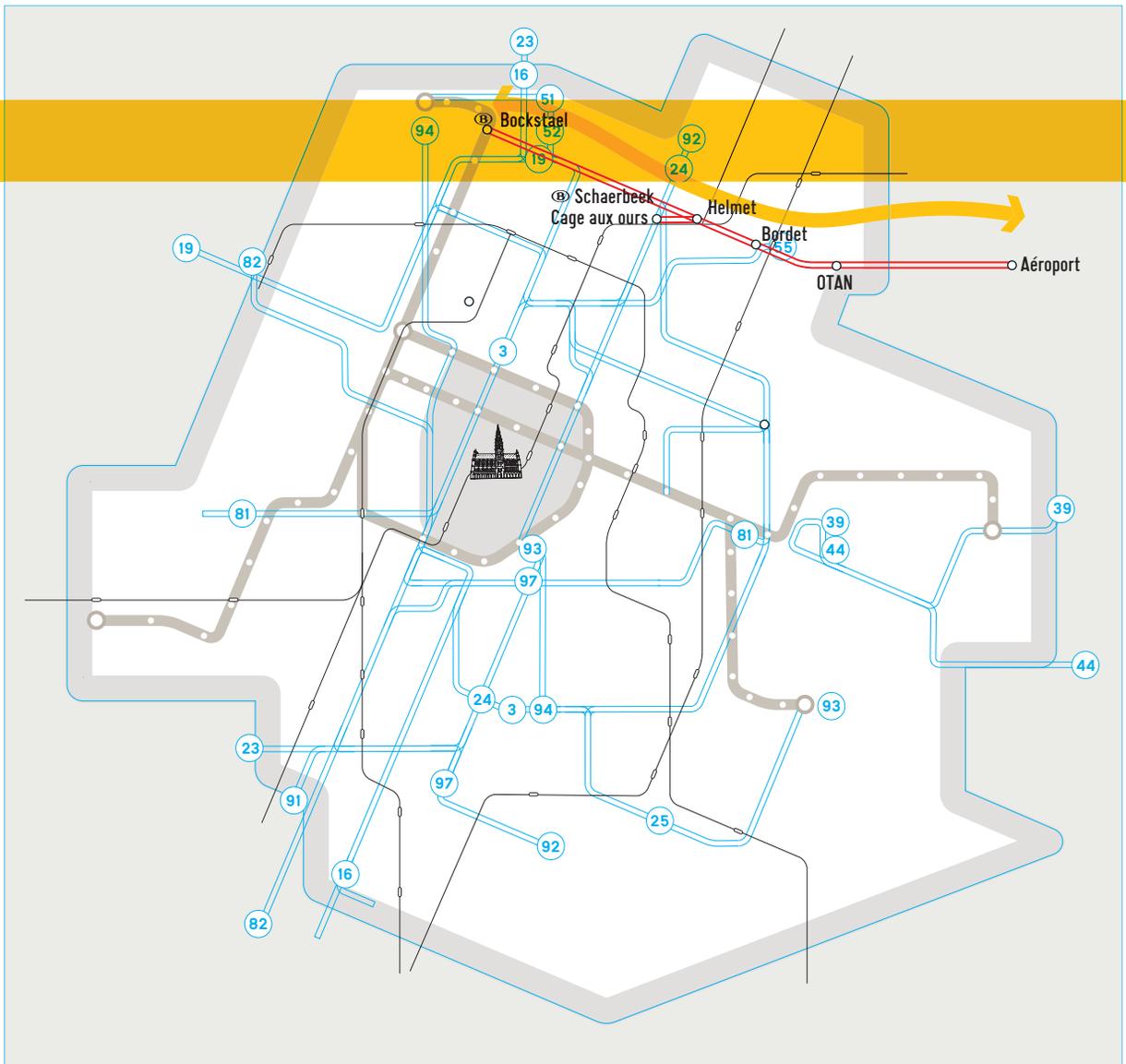
AVANTAGES : → Création d'une ligne performante entre pôles urbains majeurs → Possibilité de connexion vis-à-vis d'une éventuelle future gare TGV à Schaerbeek-Voyageurs
POPULATION : 13.700
EMPLI : 17.900
INVESTISSEMENT : 23,2 MILLIONS D'EUROS (NON COMPRIS LE TRONÇON OTAN-AÉROPORT)

Des études comparatives doivent être menées afin d'envisager la meilleure solution et d'optimiser la desserte du quadrant Nord-Est de la Région. Quelle que soit la solution choisie, il y aura lieu d'y diminuer la pression automobile, afin de garantir un cadre de vie agréable, tant pour les habitants que pour les entreprises.



En complément aux projets de liaisons Schuman-Aéroport et AZVUB-Aéroport, il est également possible de développer une rocade nord sous forme de liaison entre l'aéroport et le plateau du Heysel. Cette liaison s'appuierait sur des infrastructures existantes (ligne 52 à Laeken, avenue J.Bordet à Haren) ainsi que sur des infrastructures à créer dans le cadre des projets précédemment cités (pour la liaison Bordet-Aéroport).

Un élément de connexion entre l'avenue Bordet et le pont Van Praet devrait être aménagé. Des synergies sont également possibles avec l'implantation à la gare de Schaerbeek-Voyageur d'un second terminal TGV dont la réalisation n'est pas envisagée avant 2020.



10

Prolongement du tram entre Boitsfort et Auderghem-Roodebeek

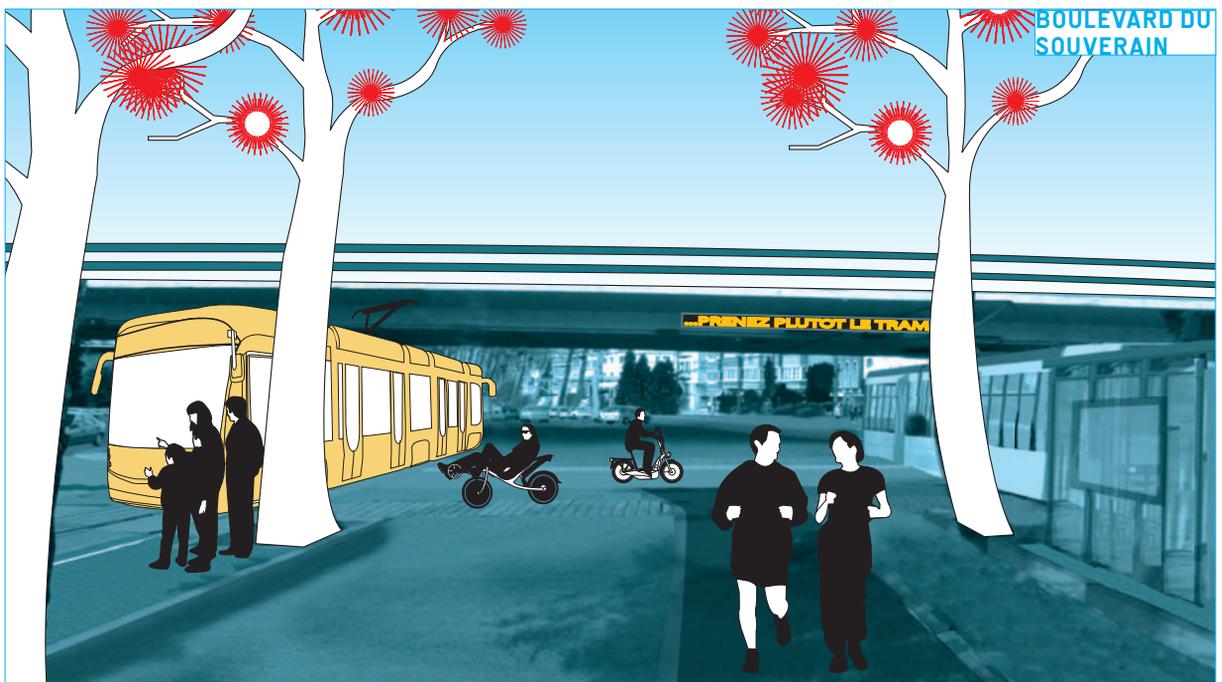
AVANTAGES : → Création d'une ligne performante de rocade
→ Possibilité d'extension vers l'Aéroport ou vers l'OTAN et Haren
POPULATION : 22.000
EMPLOI : 20.000
INVESTISSEMENT : 25 MILLIONS D'EUROS

← Projet inscrit dans le Plan d'Entreprise et dans le Contrat de Gestion, réalisation partiellement programmée

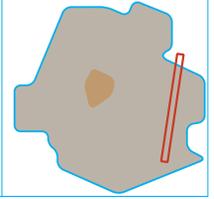
Ce projet a pour objectif de constituer une grande rocade structurante dans l'Est de l'agglomération. Elle vise à relier entre eux une série de pôles secondaires et, par la même, à renforcer les performances de l'offre en transport public dans les territoires suburbains de seconde couronne. Le projet vise à prolonger l'infrastructure

empruntée par les trams 94 dans un premier temps de la place Wiener jusqu'à Herrmann-Debroux à Auderghem (travaux programmés) et dans un deuxième temps depuis Herrmann-Debroux jusqu'à Roodebeek (travaux non programmés). Dans ce cas, le tram remplacerait l'autobus 42 entre Roodebeek et Wiener. Dans son tracé vers H. Debroux, la réalisation

du projet induira la suppression d'une bande de circulation. Corollairement à l'augmentation de l'offre en transports publics générée par le prolongement de la ligne, ce projet participera de manière importante aux objectifs de diminution des déplacements motorisés inscrits au PRD.

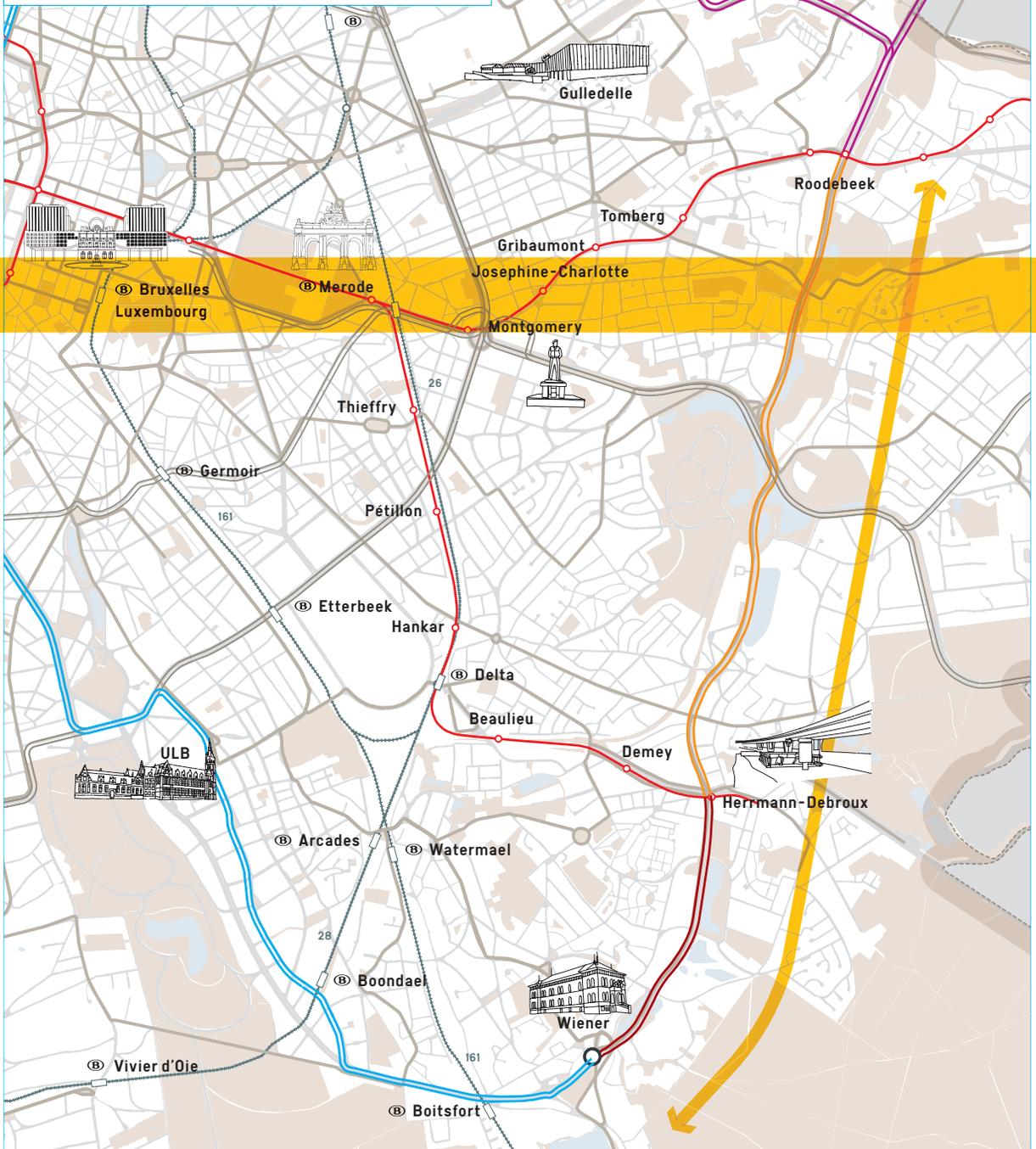


A plus long terme, cette infrastructure pourrait être prolongée soit vers Haren, où la construction d'un dépôt pour trams pourrait être envisagée, soit vers le site du Keyberg et ultérieurement vers l'aéroport.



PROLONGEMENT DU TRAM ENTRE BOITSFORT AUDERGHEM ET ROODEBEEK :

- Infrastructure tram existante
- Prolongement de l'infrastructure tram jusqu'à Herrmann-Debroux
- Prolongement de l'infrastructure tram jusque Roodebeek
- Extension de l'infrastructure tram vers l'OTAN ou vers l'aéroport
- ➔ Grande Rocade Est
- Métro
- Ligne de chemin de fer et point d'arrêt RER



Desserte de la Gare du Luxembourg et du Sud de Bruxelles

LIGNE TRÔNE-SCHUMAN
POPULATION : 13.700
EMPLOI : 54.000
INVESTISSEMENT : 175 MILLIONS D'EUROS
LIGNE VERS UCCLÉ
POPULATION : 53.000
EMPLOI : 74.000
INVESTISSEMENT : 200 MILLIONS D'EUROS

AVANTAGES : → Amélioration de l'accessibilité du Sud de Uccle et du quartier européen
→ Renforcement de la desserte de la gare du Luxembourg → Augmentation de l'utilisation des infrastructures métro

Les relations actuelles entre la gare du Midi (gare nationale, internationale et terminus TGV) et la gare de Luxembourg sont peu performantes. Schuman bénéficie d'une desserte par le métro, mais cela nécessite néanmoins une correspondance à Arts-Loi. Plus globalement, les relations en transport public avec les quartiers du Sud-Ouest bruxellois (Ixelles, Saint-Gilles et Uccle) exigent des améliorations spectaculaires si l'on veut modifier les comportements en matière d'usage de la voiture. Enfin, il convient de noter que le quartier européen qui accueille déjà 75.000 emplois est voué dans les années à voir son rôle de pôle structurant se développer encore en raison notamment du nombre d'emplois supplémentaires qui seront induits par les élargissements programmés de l'Union européenne (+13%). Compte tenu de ces éléments, la réalisation d'une connexion métro entre Schuman et la gare du Midi via la gare de Luxembourg et la place Jean Rey cumulée à la création d'un nouvel axe métro vers le Sud-Ouest de la Région bruxelloise (par exemple place du Luxembourg, place Fernand Cocq, rue du Bailli, chaussée de Waterloo, place L.Vanderkindere)

s'avère être un projet répondant aux demandes actuelles et futures. Ces deux nouvelles infrastructures permettraient le schéma d'exploitation suivant :

- 1 Reprise partielle de la Ligne 2 (branche vers Midi) par la ligne 1B, ce qui permet d'augmenter la fréquence sur l'antenne vers Stockel.
- 2 Reprise de la ligne 2 (branche vers Rogier) par la nouvelle ligne venant d'Uccle.

Ces deux lignes se croisent à la gare du Luxembourg qui deviendrait ainsi un nouveau pôle d'échange du réseau métro. La restructuration partielle proposée pour les lignes 1 et 2 et la création d'un nouvel axe Sud-Ouest représentent certes des investissements importants, mais ceux-ci peuvent résoudre à long terme le problème de la capacité du métro, puisque chacune des 3 lignes serait alors affectée à un seul axe.

Bien que l'ensemble des éléments de la proposition forme un tout, il est néanmoins possible d'envisager plusieurs étapes dans la réalisation des ouvrages.

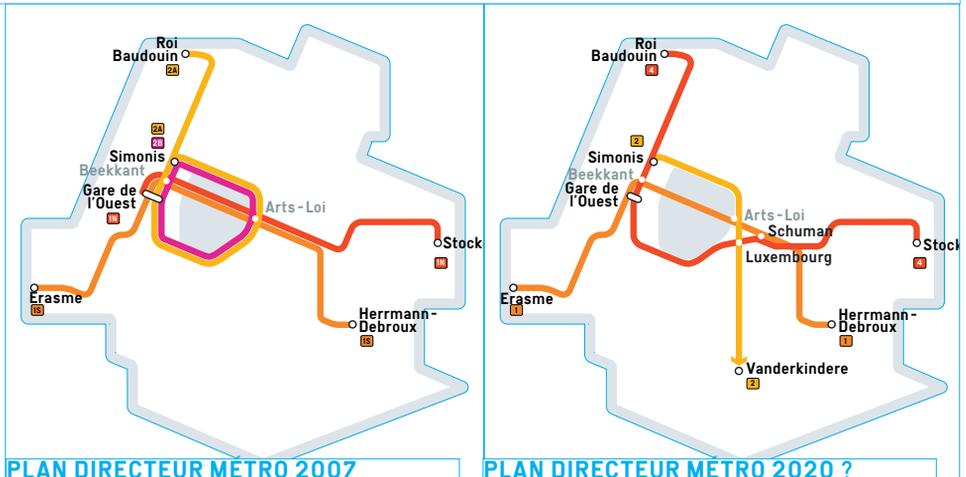
- 1 La première étape consisterait à dévier partiellement les deux branches de la ligne 2 vers la gare du Luxembourg. Ceci améliorerait considérablement la des-

serte de la gare du Luxembourg, renforçant son statut de gare internationale, mais ne résout pas le problème de capacité de la ligne 1B.

- 2 Il y aurait donc lieu de prolonger la ligne venant du Midi vers Merode pour assurer la reprise partielle par la ligne 1B.
- 3 Enfin, le phasage pourrait se conclure par la création du nouvel axe Sud-Ouest vers Ixelles, Saint-Gilles et Uccle.

Enfin, rien n'empêche d'envisager que la ligne reliant Simonis à Uccle soit un axe de métro léger de grande capacité permettant de desservir en surface depuis Simonis l'axe VUB et depuis la place Vanderkindere, l'avenue Brugmann et la rue de Stalle.

Ce projet implique évidemment une profonde restructuration du réseau métro et propose, dans le quartier européen, une répartition du transit entre lignes sur quatre stations (Luxembourg, Schuman, Arts-Loi, Merode) au lieu d'une seule actuellement (Arts-Loi). En tout état de cause, il nécessite des études préalables approfondies qui permettront sans doute de dégager et évaluer de multiples variantes.

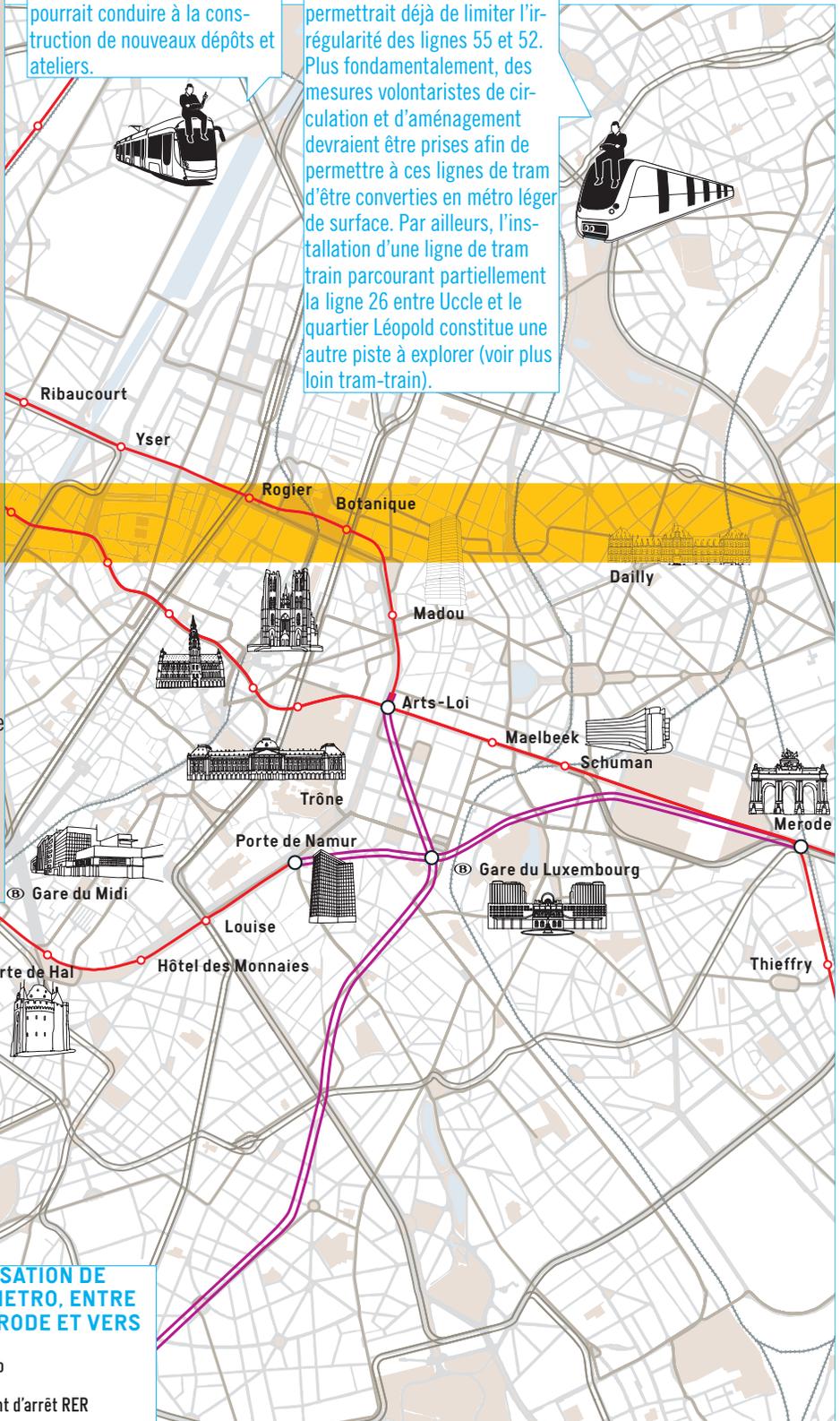


La ligne de métro 1B victime de son succès

L'antenne du métro vers Stoc- kel connaît un succès crois- sant, plus important que sur les autres branches. L'acqui- sition du nouveau matériel roulant (boas) va certes donner un peu plus de places sur cet axe. Mais pour combien de temps ? En effet, si l'on veut progres- ser dans le transfert de la voi- ture vers le transport public, le métro a un rôle majeur à jouer. Par ailleurs, l'exploitation d'une ligne de métro en double four- che est souvent difficile. La charge différente sur chaque antenne peut entraîner une irrégularité qui se répercute alors sur toutes les branches. Il faut donc nécessairement se préoccuper de l'avenir du réseau de métro en prévoyant une augmentation différenciée de capacité entre les bran- ches. Ceci peut se réaliser par l'automatisation de la conduite (marge de manœuvre limitée en raison du tronc commun) ou par l'affectation d'une seule ligne par axe. Cette deuxième solution dégage de fortes possibilités de déve- loppement de l'offre (fréque- nce) pour des investissements limités par rapport à la cons- truction d'une nouvelle infras- tructure complète.

La création de nouvelles lignes de métro doit être mise en parallèle avec la nécessité d'acquérir du matériel roulant destiné à exploiter les nou- velles lignes. Il faut étudier la question des capacités de remisage et d'entretien qui pourrait conduire à la cons- truction de nouveaux dépôts et ateliers.

Concernant plus spécifique- ment la desserte d'Uccle, la création d'une ligne de métro constitue à long terme une réponse adéquate mais néan- moins assez coûteuse. A plus court terme, la simple mise en œuvre du Plan Directeur Tram permettrait déjà de limiter l'ir- régularité des lignes 55 et 52. Plus fondamentalement, des mesures volontaristes de cir- culation et d'aménagement devraient être prises afin de permettre à ces lignes de tram d'être converties en métro léger de surface. Par ailleurs, l'ins- tallation d'une ligne de tram train parcourant partiellement la ligne 26 entre Uccle et le quartier Léopold constitue une autre piste à explorer (voir plus loin tram-train).



PROPOSITION DE LOCALISATION DE NOUVELLES LIGNES DE METRO, ENTRE PORTE DE NAMUR ET MERODE ET VERS UCCLE

- Infrastructure nouveau métro
- Métro
- Ligne de chemin de fer et point d'arrêt RER

10

Création d'une antenne de la ligne 1 depuis la station Osseghem vers le boulevard Mettwie et Berchem

AVANTAGES : → Amélioration de l'accessibilité du Karreveld et de Berchem → Desserte de la ZIR Porte de Ville et de la future halte RER à Berchem

POPULATION : 25.000

EMPLOI : 9.000

LIGNE OSSEGHEM-METTEWIE :

INVESTISSEMENT :
65 MILLIONS D'EUROS

LIGNE METTEWIE-BERCHEM :

INVESTISSEMENT :
156 MILLIONS D'EUROS

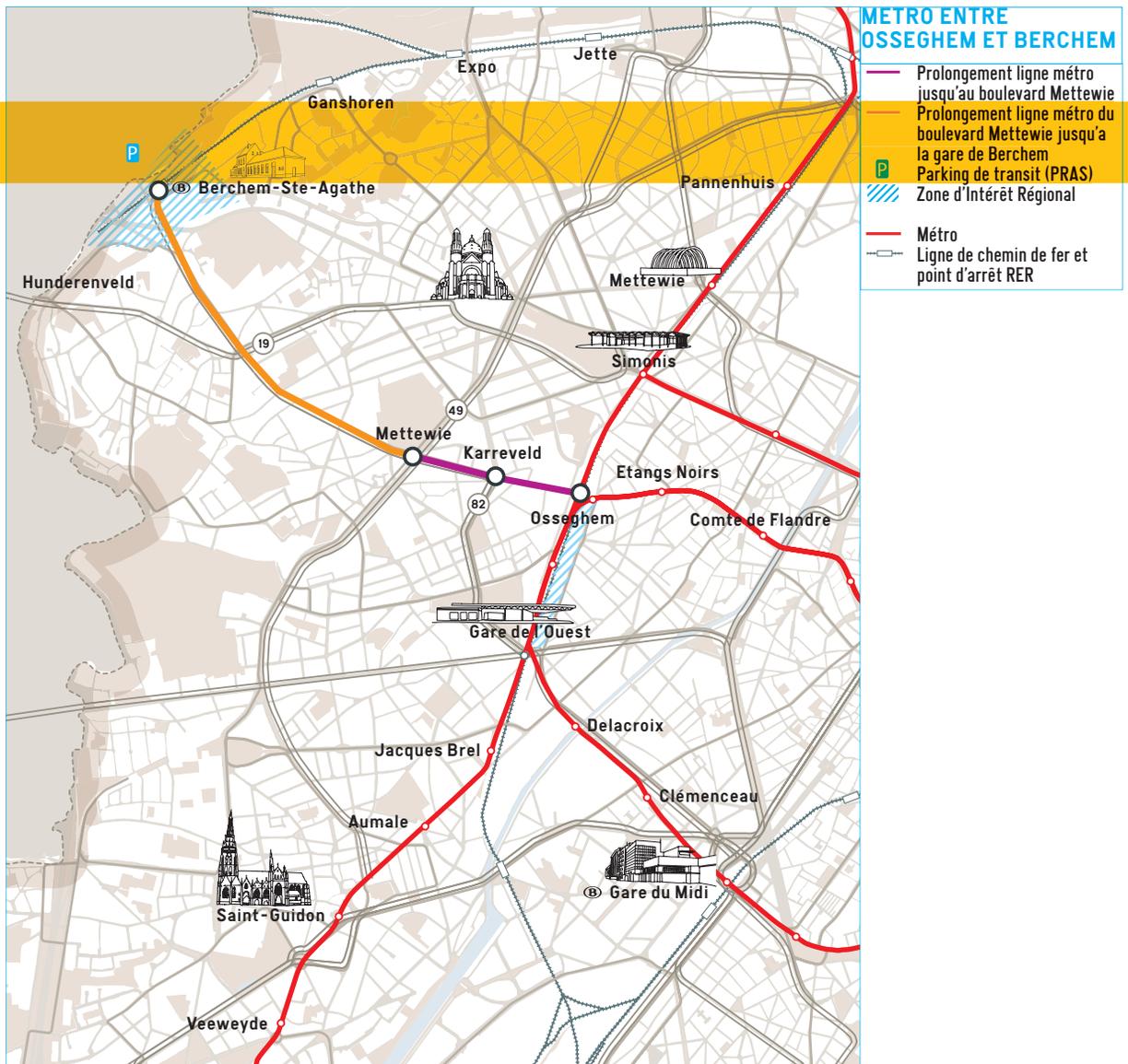
← Projet inscrit dans le Plan d'Entreprise, non programmé

La proposition vise à créer une nouvelle antenne métro vers Berchem, avec une première phase jusqu'au boulevard Mettwie. Dans un second temps, il s'agirait de prolonger le métro jusqu'à la gare de Berchem.

Par rapport à la variante de la ligne de tram 82 améliorée en termes de vitesse commerciale, ce scénario permet de gagner plusieurs minutes et vers les autres lieux de la Région.

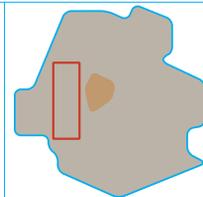
Il convient cependant de situer ce projet dans une perspective plus globale de la mobilité à Bruxelles. En effet, à long terme, la gare de Berchem est inscrite comme gare RER et devrait disposer d'un parking de transit de 1000 places. Sans le métro, cette gare deviendrait déjà un pôle intermodal important. Avec le métro, ce pôle pourrait devenir une véritable plate-forme d'échanges entre le RER, le métro et le parking. Enfin, il convient de rappeler

le fait que le quartier entourant la gare de Berchem est destiné à devenir un pôle secondaire important puisque le PRAS y prévoit le développement d'une Zone d'Intérêt Régional autorisant la réalisation de bureaux, d'activités productives et de commerces de grande taille.



Grande Ceinture Ouest ferrée

← Projet non programmé



AVANTAGES : → Création d'une ligne performante de rocade
POPULATION : 63.000
EMPLOI : 18.600
INVESTISSEMENT : 22 MILLIONS D'EUROS

Afin de compléter le réseau de rocades de deuxième couronne, l'opportunité existe de passer sur le tracé de l'actuel bus 49 d'un mode de transport bus à un mode de transport tram.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

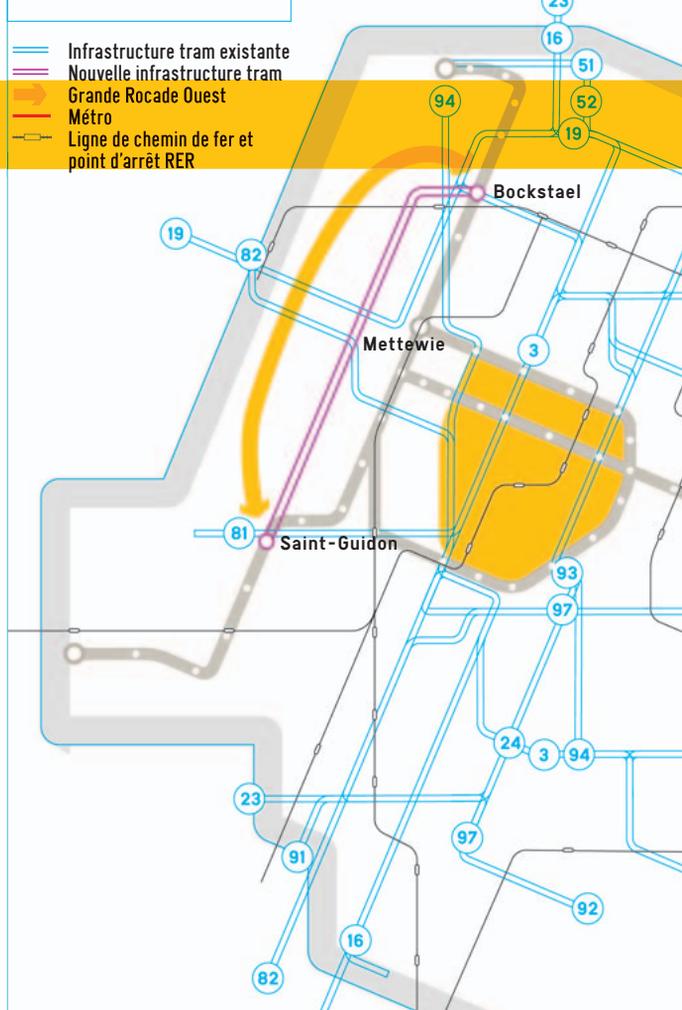
- améliorer les liaisons entre les pôles d'activités secondaires de la ville (Bockstael, Bastogne, Prince de Liège, Saint-Guidon)
- mettre à disposition des nom-

breux habitants du boulevard Mettwie un service de transport public performant en remplacement d'un bus souvent bloqué suite à la congestion du trafic automobile

- diminuer la pression automobile en supprimant une bande de circulation et ce, de manière à augmenter la qualité de vie riveraine
- permettre de réaménager en profondeur l'espace public de manière à le sécuriser et à

lui conférer un caractère plus urbain.

GRANDE ROCADÉ OUEST



LE BOULEVARD METTIEWE RÉAMÉNAGÉ SUITE À L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM







1	DEFINICIONES
2	INDICADORES
3	ANÁLISIS
4	ESTRATEGIAS
5	INDICADORES
6	ANÁLISIS
7	ESTRATEGIAS
8	INDICADORES
9	ANÁLISIS
10	ESTRATEGIAS
11	INDICADORES
12	ANÁLISIS
13	ESTRATEGIAS
14	INDICADORES
15	ANÁLISIS
16	ESTRATEGIAS
17	INDICADORES
18	ANÁLISIS
19	ESTRATEGIAS
20	MEMORANDUM

10

Développer une liaison trams Est-Ouest dans le Pentagone qui soit le vecteur d'un projet urbain

AVANTAGES : → Effet levier sur la revitalisation du centre et des quartiers de la première couronne Est
MULTIPLICATION DES POSSIBILITÉS D'EXPLOITATION DU RÉSEAU TRAMS

TRAM PENTAGONE
POPULATION : 32.000
EMPLOI : 50.000
INVESTISSEMENT : 22 MILLIONS D'EUROS

TRAM 71
POPULATION : 40.000
EMPLOI : 50.000
INVESTISSEMENT : 21 MILLIONS D'EUROS

TRAM 95
POPULATION : 43.000
EMPLOI : 50.000
INVESTISSEMENT : 21 MILLIONS D'EUROS

Depuis plus de dix ans, un nombre croissant de villes européennes redécouvrent le tram moderne et l'implantent progressivement. Il s'agit de villes de tailles moyenne ou grande, dont certaines possédaient un réseau de tram démantelé dans les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale pour faire place à des bus.

Les projets réalisés traduisent généralement une triple préoccupation :

- Développer une formule de transport intermédiaire entre le

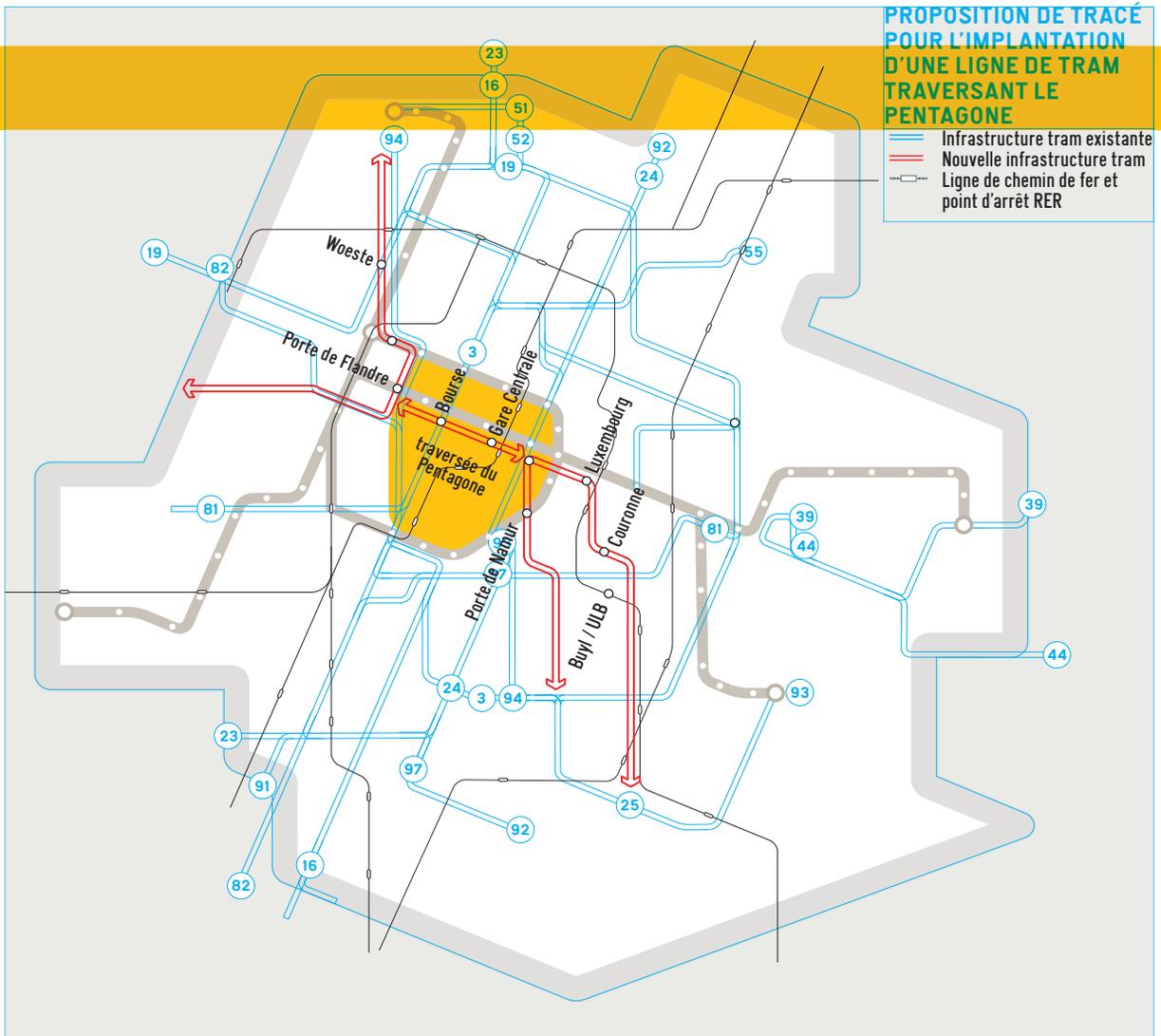
métro et le bus : véhicule à grande capacité pouvant transporter jusqu'à 250 voyageurs et circulant en site propre en surface

- Profiter des travaux pour réaménager l'espace public de manière globale et donner une nouvelle image aux quartiers traversés
- Développer un projet, définissant la symbolique d'une urbanité nouvelle de la ville.

Les projets réalisés sont pour la plupart des lignes traversant la ville, unissant le centre à ses faubourgs (Lyon, Strasbourg, Mont-

pellier, Nantes, Barcelone). Des lignes reliant des quartiers périphériques entre eux existent aussi, comme c'est le cas des lignes T1 et T2 en banlieue parisienne. Le tram y est considéré comme un métro léger, doté de véhicules modernes implantés sur des lignes performantes et bien équipées.

A Bruxelles, des occasions existent aussi de promouvoir le tram comme vecteur de développement d'un projet urbain !





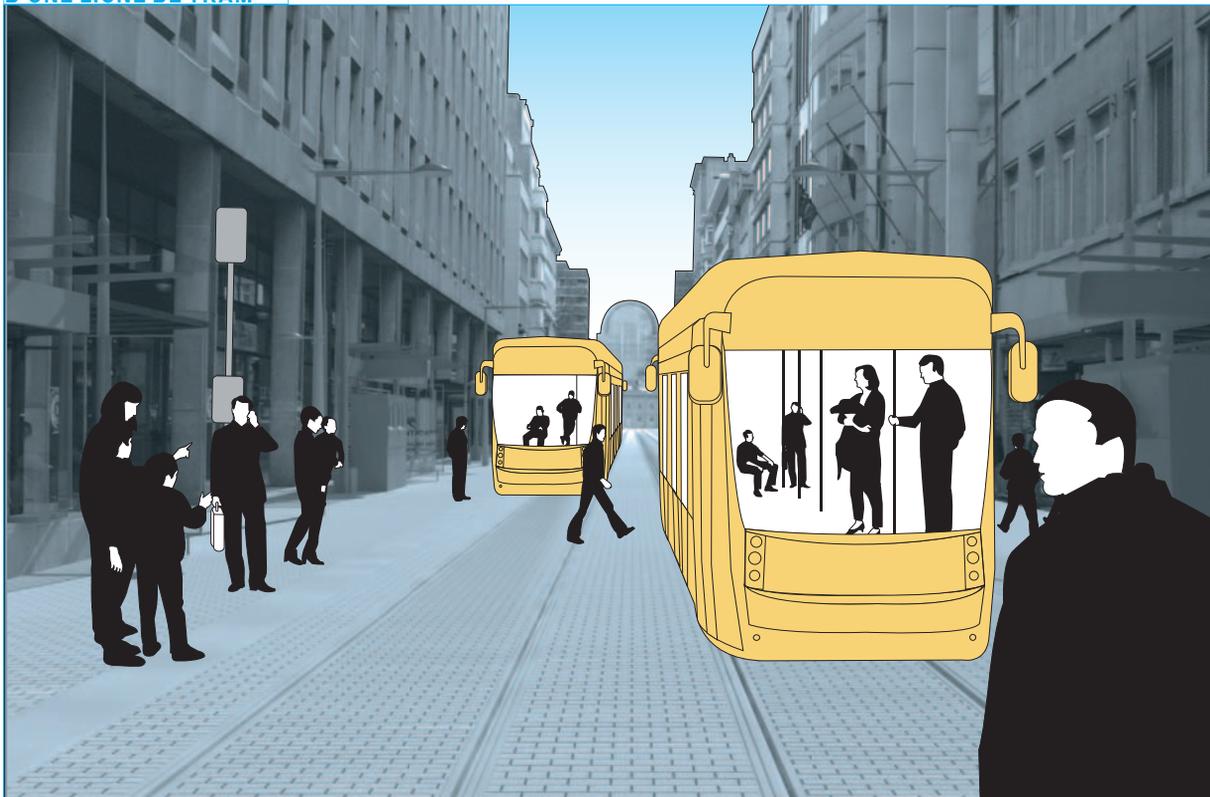
← Strasbourg, Bilbao, Nantes

A Bruxelles, il n'est pas possible, ni souhaitable, de développer partout un réseau de métro. Si le métro participe à la structuration du territoire, sa lisibilité peut dès lors être astucieusement complétée par d'autres lignes fortes, agissant principalement en surface et permettant de participer aux stratégies de recomposition urbaine que connaissent aujourd'hui les territoires du centre ville et de la

première couronne. Dès lors, à partir d'une réflexion sur des chaînons manquants du réseau du tram actuel (la traversée du Pentagone) et sur l'opportunité de passer sur certaines pénétrantes d'un mode bus à un mode tram, il devient possible d'envisager un projet de tram, à l'échelle de l'agglomération bruxelloise qui constitue en soi un véritable projet de ville pour la Région et son cen-

tre ville. En étant le trait d'union entre les grands équipements existants et les quartiers, en facilitant une desserte fine des quartiers, le tram pourrait devenir un lien entre le cœur de la ville et l'ensemble de l'agglomération.

RUE DU LUXEMBOURG SUITE À L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM



10

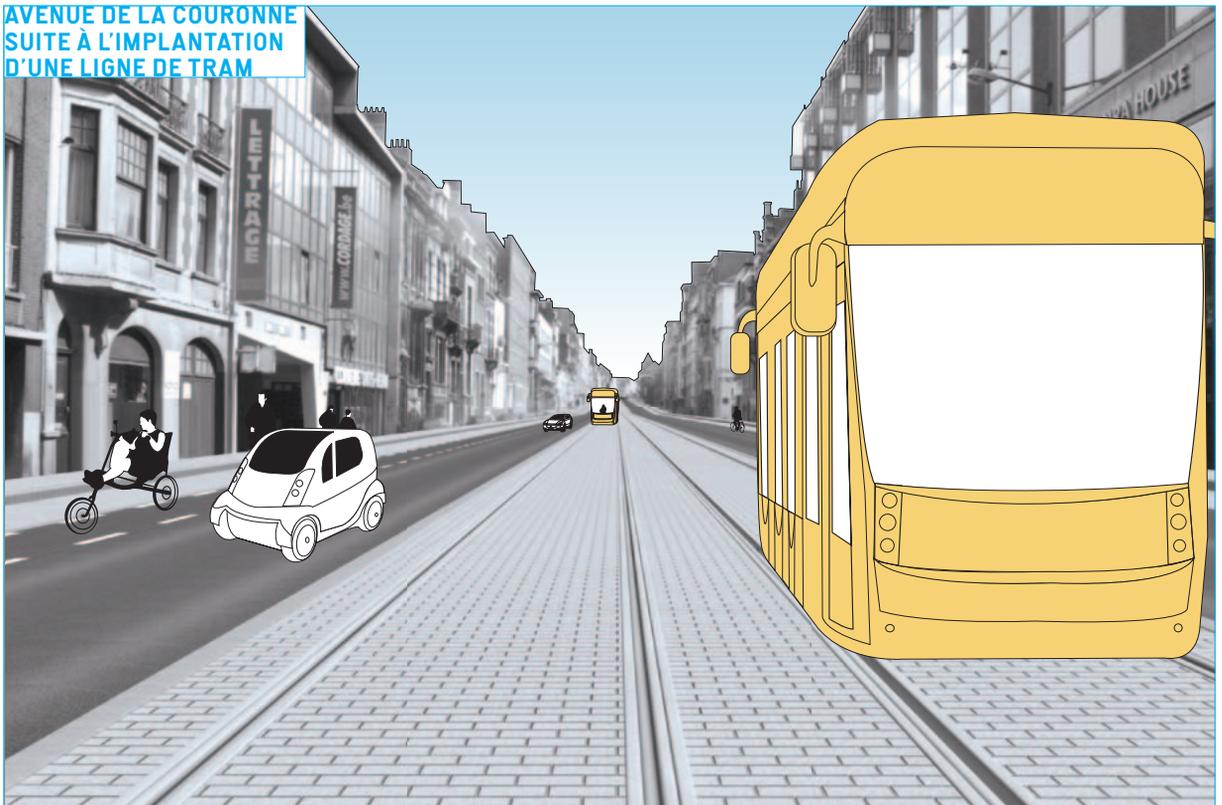
Le tracé proposé peut être subdivisé en trois tronçons :

A l'Est du Pentagone, l'opportunité existe de convertir à moyen terme un certain nombre de lignes de bus en ligne de tram / métro léger. Les axes à prendre en compte pour une conversion des bus vers le tram sont ceux dont la fréquentation atteint +/- 1.500 personnes en heure de pointe (projection 2020). Au stade actuel, les axes des lignes 71 et 95/96 disposent d'une fréquence de bus élevée avec fortes pointes sur de longs tronçons. Les axes traversés par ces lignes devraient faire l'objet de réaménagement donnant priorité absolue au mode tram.

Dans le Pentagone, l'implantation d'une ligne de tram aurait pour objectif de créer une connexion entre le réseau de l'axe de la rue Royale et celui longeant le Canal. Ce projet devrait aussi se concevoir comme un instrument de reconquête et de réhabilitation urbaine dans le cadre d'un projet plus large de mobilité. La piétonisation d'une partie de l'hypercentre décidée par le Collège de la Ville constitue à cet égard une formidable opportunité. En l'état, le projet prévoit la desserte de la gare Centrale. En tout état de cause, l'itinéraire retenu devrait éviter une concurrence avec la ligne de métro 1 et permettre la suppression de plusieurs lignes d'autobus

dans le Pentagone. Les conditions de circulation devraient aussi permettre à cette future ligne de bénéficier d'une vitesse commerciale suffisante et d'une bonne régularité.

AVENUE DE LA COURONNE
SUITE À L'IMPLANTATION
D'UNE LIGNE DE TRAM



A l'Ouest du Pentagone, le tracé pourrait emprunter la Petite Ceinture Ouest dont le réaménagement est prévu à court terme. Il pourrait se poursuivre en empruntant soit la chaussée de Ninove, soit le boulevard Léopold II et l'axe vers l'avenue Woeste. Le tracé résultant pourrait donc être une grande ligne transversale, implan-

tée en site propre et en complémentarité de l'infrastructure métro, s'appuyant partiellement sur des tracés existants ou à projeter et reliant entre eux différents pôles et équipements à l'échelle de l'agglomération. Le tram, vu sous l'angle d'un métro léger, est ainsi considéré non seulement comme un enjeu pour les déplacements de

demain, mais aussi comme une pièce maîtresse dans la stratégie urbaine de valorisation du centre ville et de ses périphéries.

RUE ANTOINE DANSART SUITE À L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM



- Définir une vision urbaine et une ambition à long terme pour la mobilité durable
- Obtenir le soutien et la volonté politique dans les projets
- Mettre en place un management de projet pour les projets de développement multi-acteurs
- Intensifier l'accompagnement concret de ces projets
- Simplifier les procédures administratives et réduire le nombre d'intervenants dans les dossiers
- Développer les nouveaux processus de participation citoyenne

- Éviter les conflits d'intérêt et de pouvoir
- Instaurer une discrimination positive en faveur des transports publics dans le cadre des procédures, des processus et des réglementations qui concernent la mobilité
- Réaliser le prolongement de la ligne 56 à Anderlecht
- Réaliser le prolongement de la ligne 94 à Auderghem et planifier la réalisation dans la foulée du prolongement jusqu'à Roodebeek
- Créer une ligne de tram performante entre la station Simonis et le site de l'AZ VUB
- Étudier, prioriser (dans le cadre du plan IRIS 2) et prévoir le financement des projets vi-

sant à améliorer notamment l'accessibilité d'Uccle, du site de Tours et Taxis, de la zone située au Nord-Est de la Région, (zone comprise entre la Grande Ceinture, le boulevard Léopold III et l'autoroute E40 sur le territoire des Communes d'Evere et de Woluwe-Saint-Lambert, qui se prolonge hors de la Région vers l'aéroport, Diegem et le site du Keyberg) de Neder-over-Heembeek, du Quartier Léopold – gare du Luxembourg ainsi que l'axe Gare du Nord – Cage aux Ours – Schaerbeek B