

## AVIS DU GUTIB CONCERNANT LE PLAN DIRECTEUR BUS

Le GUTIB remercie la STIB et le Gouvernement de soumettre le projet de nouveau Plan directeur Bus à consultation des instances et du public. Nous félicitons la STIB pour la qualité du projet présenté. Nous regrettons cependant que les associations d'usagers n'aient pas été consultées en amont de l'élaboration du Plan.

Voici les remarques et suggestions formulées par le GUTIB, après avoir consulté nos nombreux relais dans les associations et comités de quartiers, ainsi que dans les communes.

De manière générale, nous apprécions fortement les principes de remailage du réseau, allant à la fois vers la création de liaisons plus directes entre différents quartiers et vers de nombreuses améliorations au niveau des liaisons de rocade et avec la seconde couronne. Nous apprécions tout particulièrement la création des nouvelles lignes 42, 52, 53, 56, 74... Nous apprécions aussi la démarche ayant pour objectif une meilleure adéquation entre l'offre et la demande, d'apporter une réponse aux surcharges actuelles en certains endroits et de simplifier certains parcours (12, 63, ...).

### Offre et fréquences

A l'instar de la Commission Régionale de Mobilité, le GUTIB émet une réserve importante concernant l'offre : nous regrettons que les fréquences de passage ne soient pas définies dans le cadre du projet.

Le GUTIB prend note que la STIB ne prévoit pas de réduction de capacité des lignes, et que certaines lignes verront leur capacité améliorée. Néanmoins, nous craignons que le développement de nouvelles lignes, et donc d'un nombre de kilomètres total plus important à parcourir, se fasse au détriment de la fréquence offerte aux passagers, notamment sur les lignes existantes. Le GUTIB se demande également quel sera l'impact du renouvellement du matériel roulant sur la qualité de l'offre proposée.

Le GUTIB réaffirme qu'il est indispensable d'assurer de bonnes fréquences et d'améliorer en priorité les fréquences en soirée et le weekend. La saturation des lignes ne s'observe pas qu'aux heures de pointe habituelles. Les sorties de spectacles en soirée, par exemple, sont également des moments où une fréquence plus importante des lignes concernées s'avèrerait nécessaire.

Les horaires de vacances scolaires doivent aussi être réévalués, certaines diminutions de fréquence pouvant remettre en cause le choix du transport public.

Le GUTIB demande si des changements du réseau Noctis sont prévus.

### Efficacité du réseau et réaménagement de l'espace public

Le GUTIB appuie les remarques de la Commission Régionale de Mobilité, qui constate que l'efficacité du réseau bus reste limitée en de nombreux endroits sur le réseau. Seulement 20% du réseau est protégé sur les 80% souhaités (cfr. programme Avanti) et de nombreuses lignes souffrent encore d'irrégularités importantes. Le GUTIB insiste pour que soient mis en

place des projets où bus et trams bénéficient d'aménagements nouveaux et originaux au profit d'une mobilité durable en lien avec la spécialisation des voiries. Il est parfois nécessaire de réaliser des réaménagements ambitieux de l'espace public, avec une vraie place pour le transport public, et de les assortir de plans de circulation concernant l'ensemble des usagers.

## Matériel roulant

Le GUTIB prend acte que les lignes suivantes seraient exploitées en autobus articulés : 12, 29, 46, 48, 49, 53, 63, 64, 66, 71, 87, 89, 95. D'autres lignes, comme le 45, pourraient l'être également à moyen terme. Nous rappelons que les autobus articulés ne sont pas souhaitables dans les petites rues de type médiéval à Bruxelles, particulièrement dans le centre-ville et en première couronne. Pour ces rues, les autobus de type standard sont mieux adaptés.

Pour la desserte fine des quartiers, la STIB semble avoir abandonné les « midibus », qui roulaient notamment sur les lignes 17, 22, 72. Opter ou non pour ce genre de matériel roulant, plus petit et plus maniable, a un impact important sur cet exercice d'évaluation du plan directeur Bus. Le GUTIB regrette de ne pas être assez informé à ce sujet.

Ceci étant précisé, Le GUTIB appelle de ses vœux l'achat de matériel roulant respectueux de l'environnement (pollution nuisances sonores) et suggère vivement l'achat de **véhicules électriques**, notamment pour la desserte fine de zones très peuplées (Pentagone, première couronne, desserte idéale en petits bus), ou de piétonniers (chaussée d'Ixelles).

Le GUTIB suggère d'explorer la possibilité de réinstaurer un **trolleybus** pour certaines lignes à forte fréquentation (notamment le 71 ou le 95). Le trolleybus a l'avantage d'être capacitaire (surtout lorsqu'il se décline dans une version bi-articulé) et d'offrir une identité forte à une ligne. Un trolleybus moderne (à l'instar de ceux qui roulent dans les grandes villes françaises comme Lyon) peut rouler avec une certaine autonomie sur batteries, ce qui a pour conséquence que seuls certains tronçons (montées) devraient être équipés de fil trolley et non pas tout le parcours, ce qui ouvre d'immenses possibilités (notamment pour le 71 place des Palais). Le processus de réempermement se ferait à certains arrêts, ce qui limite fortement les désagréments liés à ce processus.

## Complémentarité entre les offres STIB, TEC et De Lijn

Le GUTIB relève d'une part l'offre concurrentielle entre la nouvelle ligne 63 qui emprunte désormais la chaussée de Louvain et de nombreuses lignes de De Lijn ; de même la nouvelle ligne 84 entre Basilix et Beeckmans. Par ailleurs, de nombreux axes « historiques » ne sont desservis que par des lignes TEC ou De Lijn, comme la chaussée de Waterloo, la chaussée de Ninove, ainsi que certains tronçons de la chaussée de Haecht ou de la chaussée de Mons. Il en va de même de l'axe Berchem – Simonis – Gare du Nord. Le GUTIB fera des propositions plus concrètes pour la chaussée de Waterloo ou l'axe Simonis – Gare du Nord (cf. *infra*).

Le GUTIB demande une **intégration tarifaire totale** comme préalable à l'harmonisation de l'offre entre les différents opérateurs, et d'organiser une desserte cohérente et coordonnée de ces axes aujourd'hui desservis uniquement par des bus TEC et De Lijn. En effet, ces lignes de bus suburbaines ont pour objectif de faire entrer et sortir des navetteurs, et donc

les fréquences des bus sont importantes le matin et le soir, beaucoup plus faibles en heures creuses, et quasi inexistantes le week-end. C'est pourquoi nous proposons de faire rouler une ligne STIB en complément des plus faibles fréquences des lignes TEC/De Lijn en journée (heures creuses) et le week-end. L'idée n'est donc pas de remplacer ni de doubler les lignes existantes, mais de **combler l'offre suburbaine déficitaire par une offre urbaine complémentaire**<sup>1</sup>.

Le GUTIB estime qu'il appartient à l'instance en charge de la coordination de veiller à ce que les accords entre opérateurs précisent les parcours respectifs, les fréquences, les plages horaires et le niveau de service 7 j./7 et en périodes de vacances.

## Analyse du plan présenté

Voici nos remarques et suggestions particulières, commune par commune.

### 1. Bruxelles-centre (Pentagone)

Nous partageons la réticence de la Ville de Bruxelles à voir circuler une pléthore d'autobus articulés (et, il faut bien l'avouer, polluants) dans les petites rues médiévales du centre-ville. L'emprise des terminus est également quelque chose d'extrêmement dérangeant dans les quartiers commerçants ou à haute valeur touristique.

C'est pourquoi le GUTIB formule quelques propositions très concrètes. Considérant la nécessité pour les « grandes lignes » de bus (exploitées en articulés) d'accéder à l'extrême-centre de la ville (lignes 29, 46, 48, 63, 66, 71, 95), nous suggérons de regrouper au maximum les terminus de toutes ces lignes en une « **gare de bus** » qui pourrait se situer au rez-de-chaussée de l'actuel bâtiment d'Interparking, situé dans l'îlot Vierge Noire/rue des Halles. Ce bâtiment est en vue d'être démol/reconstruit. La STIB pourrait, (par exemple dans le cadre de l'obtention d'un permis d'urbanisme), se voir concéder un bail emphytéotique pour exploiter ce rez-de-chaussée. L'intérêt pour les usagers d'avoir le terminus de toutes les lignes au même endroit rendrait infiniment plus faciles toutes les correspondances, et cette gare de bus pourrait être reliée directement, par un couloir, au métro De Brouckère. Les bus de nuit « Noctis » pourraient également y trouver leur terminus.

Le problème d'une gare de bus étant celui de la pollution atmosphérique, le GUTIB encourage la STIB à promouvoir du matériel roulant électrique.

Le GUTIB applaudit le prolongement du 46 vers Tour&Taxis. Nous espérons que ce bus parcourra les rues Van Artevelde et de la Vierge Noire à contresens du « mini-ring », sur une bande bus dédiée. La reconnexion du 46 à l'hyper-centre est capitale pour les gens habitant dans les quartiers résidentiels du sud-ouest du Pentagone.

Le GUTIB demande à la STIB et à la Ville de trouver un terminus adéquat pour les lignes de la rue du Lombard (48 et 95)<sup>2</sup>, car le terminus devant le Parlement bruxellois n'est ni pratique, ni esthétique, ni lisible pour les voyageurs. A cet égard, un terminus situé sur le

---

<sup>1</sup> L'idéal serait de faire rouler les bus suburbains sous deux numéros, un numéro "urbain" et un numéro "suburbain", et la STIB intercalerait dans les *slots* manquants, non-desservis par TEC/De Lijn, un bus STIB roulant sous ce numéro "urbain". Prenons l'exemple de la chaussée de Waterloo, où roulent les bus W, 365 (TEC), 136 et 137 (De Lijn) : seuls ces bus desservent cet axe entre Longchamp et la Petite espinette. Si on graphiquait ces 4 lignes ensemble, qu'on insérerait dans les "trous" un bus STIB, ces bus rouleraient sous le double numéro, prenons par exemple 40 comme "numéro urbain". On aurait alors sur cet axe le W/40 (TEC), le 365/40 (TEC), le 136/40 (De Lijn), le 137/40 (De Lijn) et le 40 (STIB) qui irait de la Bascule (par exemple) à la Petite Espinette, uniquement aux heures où les autres bus ne roulent pas.

boulevard Anspach, à la sortie « Riches Claires » de la station Bourse, est à notre avis la meilleure solution, étant donné que la zone piétonne projetée entre la place Fontainas et la Bourse n'offre aucune plus-value commerciale et/ou esthétique.

Le GUTIB soutient la suggestion, lue dans la presse (*L'Avenir*), selon laquelle le bus 95 effectuerait une boucle par la rue des Teinturiers, le boulevard Anspach, la place Fontainas, la rue des Bogards, la rue du Midi et la rue du Lombard, et le bus 48 via la rue des Alexiens, le boulevard de l'empereur et la place de la Chapelle.

Le GUTIB demande également de réinstaurer une ligne de bus « intra-muros » dans le Pentagone, reliant le haut et le bas de la ville, à l'instar de la ligne 8 qui avait été instaurée à titre provisoire au début des années 2000. Le plan mobilité de la Ville de Bruxelles faisait référence à un « petit train », dont plus personne ne parle actuellement. Une mini-ligne de bus exploitée par la STIB (de préférence en bus électriques) nous semble plus adéquate.

## 2. Auderghem

Le GUTIB est déçu par l'entêtement dogmatique de la STIB à refuser le retour du 34 au Transvaal, comme le demandent avec force depuis 10 ans les habitants d'Auderghem. Nous rappelons que cette ligne historique (ancien tram 35) avait pour fonction d'innervier toute la commune, en reliant entre eux et avec le centre de la commune les deux quartiers les plus importants d'Auderghem : Blankedelle et St-Julien. La solution proposée par la STIB, à savoir le prolongement du bus 17, ne répond pas du tout à cette attente, car non seulement ce bus ne relierait pas le quartier du Blankedelle au centre de la commune (comme annoncé dans les brochures), mais le parcours alambiqué de cette ligne nuirait à sa lisibilité, et porterait préjudice aux habitants de Watermael, qui n'auraient plus à Beaulieu de bus en stationnement au terminus. **Le GUTIB est donc opposé à la modification de la ligne 17 tel que proposé.**

Le GUTIB **exige le retour du 34 dans son ancien itinéraire**, comme préconisé dans le plan communal de Mobilité (phase III, fiche 6) : « *la mise en service du prolongement du tram 94 impliquera un retour, dès 2010, du terminus du bus 34 à son ancien terminus (Transvaal, au cimetière d'Auderghem)* ». De même, le 41, « *une ligne qui a, avant tout, une fonction de drainage de quartiers non desservis par ailleurs. A ce titre, le déplacement prévu en 2010 du terminus de Herrmann Debroux à Sainte-Anne pourrait être maintenu dans une perspective à long terme* ».

Si la desserte du Parc des Princes et de Tenreuken est une bonne chose, le GUTIB pense qu'elle devrait être exploitée par le 34, à moins que la STIB réinvestisse dans des petits midibus (cf. *supra*)<sup>3</sup>.

Pour la desserte du boulevard des Invalides, actuellement desservi par l'actuel 72 à des fréquences indigentes, le GUTIB suggère un prolongement du 71 depuis Delta jusqu'au square des Archiducs<sup>4</sup>, ce qui serait certainement une situation intéressante, car les riverains du boulevard des Invalides et de l'av. de la Houlette sont surtout demandeurs d'une ligne de

- 
- 2 Si ces lignes doivent rejoindre De Brouckère, elles pourraient être remplacées, rue du Lombard par les lignes 38 (remplaçant le 95) et 52 (remplaçant le 48).
  - 3 Dans ce cas, le GUTIB proposerait de créer une nouvelle ligne entre Hankar et Tenreuken, en empruntant la chaussée de Wavre sur toute sa longueur, en passant par le centre de la commune, l'entrée du Rouge-Cloître (jardin Massart), le centre ADEPS, la rue Hugo Van der Goes, le cimetière, puis la boucle proposée jusqu'à Tenreuken. Au retour, le bus venant du Transvaal pourrait descendre la rue A. Meunier, desservir la boucle du centre ADEPS, le stade de football, et retrouver son itinéraire sur la chaussée de Wavre.
  - 4 Éventuellement à la mi-fréquence entre Delta et le square des Archiducs.

bus allant vers le centre, pas nécessairement d'une ligne de rabattement alors qu'ils ont la station Beaulieu ou Demey à proximité.

### 3. Etterbeek

Le GUTIB se réjouit de l'aménagement d'un site propre sur l'avenue d'Auderghem, mais trouve dommage que ce site propre soit seulement utilisé par le bus 36 à de faibles fréquences, d'autant plus que le 36 est déjà relié à la station de métro Thieffry, davantage utilisée par les voyageurs qui se rendent du centre-ville à Woluwe St-Pierre.

Par ailleurs, le GUTIB se réjouit du réaménagement de la place Schuman annoncé par le ministre Smet, mais fait observer que ce réaménagement aura pour conséquence qu'il sera désormais impossible d'y placer le terminus de trois lignes de bus (36, 56 et 79).

Le GUTIB propose dès lors :

- de modifier le parcours du 36 à partir de La Chasse, afin qu'il ne desserve plus Schuman mais plutôt l'hôpital d'Etterbeek-Ixelles (via la rue Beckers, le square de Léopoldville et l'avenue Rodin, reliant ainsi le centre névralgique de la commune avec son hôpital) ;
- de prolonger le 56 et le 79 depuis Schuman vers La Chasse, sur l'avenue d'Auderghem, en remplacement du 36, et de leur trouver un terminus, par exemple à la gare d'Etterbeek (via l'avenue des Casernes). On créerait ainsi une bien meilleure desserte d'Etterbeek entre la Chasse et Schuman d'une part, et entre le centre névralgique de la commune et la gare d'Etterbeek (qui, bien que située sur le territoire d'Ixelles, n'offre aucune liaison en transports en commun vers l'intérieur de sa commune éponyme) d'autre part.

### 4. Ixelles

Le GUTIB dénonce la **mauvaise desserte de l'hôpital d'Etterbeek-Ixelles**, par le seul 59 qui effectue une boucle inapte par la place Flagey, et met au moins 15 minutes avant de desservir une station de métro (Maelbeek).

Le GUTIB fait plusieurs suggestions :

- remplacer le 59 par le 36 au terminus de la rue Jean Paquot ;
- prolonger le 72 depuis la gare d'Etterbeek jusqu'à la porte de Namur, en passant par l'hôpital (rue Juliette Wytman dans un sens, rue Jean Paquot dans l'autre sens), par Flagey, et en renforcement du bus 71 le long de la chaussée d'Ixelles.
- Le 59 pourrait avoir son terminus à Flagey, ou, si le stationnement y est impossible, lui faire remonter la chaussée de Vleurgat jusqu'à un point de chute (av. Louise, p. ex. au square du Jardin du Roi).

Ce nouveau 72 pourrait, au-delà du cimetière d'Ixelles, reprendre le trajet prévu pour le futur 42, de telle sorte que ce 72 deviendrait une ligne purement « ixelloise », innervant la commune de part en part en desservant tous ses noyaux importants (gare de Boondael, quartier du Vieux Tilleul, cimetière d'Ixelles, hôpital Iris, place Flagey, maison communale, Porte de Namur).

## 5. Watermael-Boitsfort

Vu la suggestion émise ci-dessus pour le 72, le GUTIB suggère d'échanger les parcours du 42 et du 72, en envoyant le 42 à l'ADEPS.

Le GUTIB propose, en échange du non prolongement du 17, de prolonger plutôt le 71 de Delta jusqu'au square des Archiducs, où il y a toute la place pour aménager un terminus. De plus, les correspondances avec le 41 et le 72 (42) y sont assurées. L'intérêt de faire un terminus à cet endroit est de desservir le commissariat de la zone de police Marlow, situé rue des Tritomas, et d'offrir aux habitants du Logis-Floréal une ligne directe vers le centre-ville. Si la STIB estime qu'il s'agirait de créer une sur-offre, le GUTIB propose de limiter un service sur deux à Delta (à l'instar de ce qui se fait actuellement pour le 34).

## 6. Uccle

En ce qui concerne la chaussée de Waterloo (cf. *supra*, coordination avec TEC et De Lijn), le GUTIB propose de prolonger, à certaines heures, le 43 depuis le Vivier d'Oie jusqu'à Legrand (correspondances possibles avec le 93 et le 94) pour compenser le manque d'offre TEC et De Lijn sur la chaussée de Waterloo. Cette solution permettrait également de rencontrer une demande des habitants d'Uccle, qui est de relier l'ULB avec leur commune.

Afin de répondre à cette dernière demande, le GUTIB propose également de prolonger le futur 42<sup>5</sup>, via la chaussée de La Hulpe, jusqu'au Vivier d'Oie.

Le GUTIB apprécie la nouvelle liaison par le 60 depuis le Homborch vers le nord d'Uccle, Ixelles et le quartier européen, mais observe que, ce faisant, cette ligne abandonne la desserte du Lycée français, qui ne se fera plus que via le 74.

## 7. Koekelberg

Le GUTIB demande à la STIB de revoir le tracé du bus 20 sur le territoire de la commune de Koekelberg, afin de permettre à cette ligne de continuer à desservir la place communale (place Van Huffel).

Par ailleurs, le GUTIB déplore que plus aucune liaison ne relie le pôle d'échange de Simonis à la Gare du Nord, si ce n'est par des bus De Lijn.

Outre les remarques qui ont été faites pour la chaussée de Waterloo (cfr. Uccle), le GUTIB demande de prolonger une des lignes faisant terminus à Simonis (49 ou 87) vers la Gare du Nord, en passant par Tour & Taxis.

## 8. Schaerbeek et Evere

Le GUTIB propose un itinéraire alternatif pour le **bus 65**, via la chaussée de Haecht. En effet, les bus desservant la maison communale d'Evere passent soit par l'avenue Gilisquet (bus 64 et 65), soit par la rue Joseph Wauters (bus 66), mais sans desservir la chaussée de Haecht (déjà desservie, en partie, par des bus De Lijn). Etant donné que le bus 64 sera

---

5 <sup>5</sup> 72 si notre proposition est retenue (voir propositions pour Ixelles et Watermael-Boitsfort)

exploité en articulés, et que le 65 est amené à jouer un rôle important en desservant Haren et Machelen, nous suggérons de le séparer des trajets du 64 et du 66, et de lui faire suivre **l'axe de la chaussée de Haecht**, desservant ainsi plus avantageusement l'hôpital Paul Brien sur un axe nord-sud (en effet, le 55 est appelé à disparaître à court terme et le métro ne desservira pas cette partie de la commune), puis la place Pogge (et donc la maison communale de Schaerbeek), la rue royale Ste-Marie jusqu'au Botanique, le boulevard Botanique, puis le boulevard Pachéco jusqu'à son terminus à la gare centrale (reprenant ainsi le parcours de l'ancien 38, abandonné en 2005).

## 9. Haren et Neder-over-Heembeek

Le GUTIB applaudit les nouvelles dessertes de ces quartiers excentrés, notamment la desserte de Haren par le 65 et le 80, ou encore les nouvelles rocadés du 56 et du 84 à Neder-over-Heembeek.

Néanmoins, le GUTIB s'interroge sur la suppression définitive du bus 47 entre Heembeek et De Brouckère, et rappelle qu'avec la mise en place de la ligne 3 du métro, l'intérêt d'une correspondance « confortable » à Heembeek aura entièrement disparu, puisque le tram qui remplacera le 3 sera, au mieux, limité à Rogier. Le GUTIB demande d'étudier la possibilité de continuer à exploiter le 47 jusqu'au centre-ville. Si Haren est reconnecté par une liaison directe au centre-ville (via le 65), il serait bien normal que Neder-over-Heembeek le soit également.

## 10. Woluwe St-Pierre et Woluwe St-Lambert

Le GUTIB applaudit les modifications présentées, notamment le prolongement du 27 jusqu'aux Constellations, ou encore le nouveau trajet du 42 projeté. Mais nous faisons remarquer que le passage du futur 42 par la rue du Bemel vers Baron de Castro est, dans l'état actuel des choses, impossible. Nous suggérons que le 42 épouse le trajet du 36 entre Jules César et Drève de Nivelles, au lieu de passer par Baron de Castro.

Le GUTIB relève aussi que le trajet du 28 entre Konkel et le boulevard de la Woluwe était, dans une version antérieure du plan, davantage en adéquation avec les desiderata du public, à savoir l'itinéraire Stockel – Val des Seigneurs – Av. Grandchamp – Av. Olieslaghers – r. Konkel – r. des Bleuets.

\*

\*       \*

Pour ce qui concerne les autres communes (Forest, St-Gilles, Anderlecht, Molenbeek, Berchem, Ganshoren, Jette, St-Josse et Woluwe St-Lambert), le GUTIB n'a pas d'observations autres que celles que le public pourrait encore éventuellement émettre .

## Présentation du Plan Bus

Le GUTIB apprécie la qualité graphique des plans géographiques présentant le nouveau réseau bus, considérant que leur clarté est bien meilleure que celle de la carte du réseau



schématique proposée aujourd'hui aux voyageurs. Le GUTIB demande que l'on en revienne à une **présentation géographique du plan du réseau** de la STIB.

Le site internet dédié au plan bus compare les situations actuelles et futures en argumentant quant aux nouveaux parcours. Il offre la possibilité aux usagers de faire remarques et commentaires. Il est regrettable que le visiteur n'ait pas accès aux messages déjà existants. Cela lui permettrait d'affiner sa contribution et éviterait des redondances. Pour permettre à la STIB de quantifier les réactions, il pourrait voter pour les messages qu'il approuve ou réagir aux points de vues qu'il ne partage pas. Cette ouverture des commentaires devrait stimuler la participation du public et donc mieux éclairer la STIB.

## Plan Directeur réseau ferré

Enfin, poursuivant la nouvelle approche développée pour le réseau Bus, le GUTIB demande à être consulté préalablement pour le nouveau Plan directeur réseau ferré actuellement à l'étude, afin qu'il aille aussi dans le sens de lignes permettant des déplacements directs sans trop de correspondances. A ce propos, nous rappelons qu'il faut aujourd'hui couramment emprunter trois trams successifs pour se rendre de Schaerbeek à Forest ou Saint-Gilles, ce qui est contraire à la bonne intégration des quartiers denses et relativement proches les uns des autres. Le GUTIB émettra à cet égard une suggestion visant à faire rouler le tram 32 en journée sur un itinéraire partiel (quasi en site propre entre le centre de Forest et la gare de Schaerbeek), en attendant la mise en place effective du métro Nord-Sud, qui n'aura pas lieu avant dix ans.