
L'accessibilité des quartiers bruxellois en transport public

par Kevin Lebrun

Messages clés

L'accessibilité des quartiers bruxellois en transport public présente une forte hétérogénéité et est soumise à des logiques radiales et concentriques.

Le poids important de l'organisation interne des réseaux a été mis en évidence, faisant des correspondances un paramètre important de leur performance.

La contribution des opérateurs autres que la STIB est par endroit importante, et le potentiel lié à une meilleure intégration des différentes offres est également considérable.

La maîtrise de la circulation automobile reste cruciale.

Une vision synthétique et/ou un objectif clair en matière d'accessibilité permettrait de mieux guider l'action publique à Bruxelles.

Introduction

Malgré des pratiques de mobilité qui se diversifient, le poids de la voiture au sein des déplacements intra-bruxellois reste important. Les nuisances engendrées par ces pratiques sont aussi bien d'ordre économique, social, qu'environnemental et forment un système complexe dont les conséquences dommageables pour la collectivité sont de surcroît accentuées par le contexte urbain.

En s'inscrivant dans une logique visant dès lors à renforcer l'utilisation des transports publics et à mieux connecter les différentes parties de la ville, la présente recherche pose la question de la desserte des quartiers bruxellois et particulièrement celle d'une meilleure compréhension des logiques sous-jacentes.

Méthodologie et résultats

Pratiquement, cette recherche a combiné une approche théorique basée sur l'analyse de la littérature scientifique ainsi qu'une approche empirique dont la Région de Bruxelles-Capitale constitue le cas d'étude.

Ainsi, les mesures de temps de parcours réalisées à l'heure de pointe matinale d'un jour ouvrable mettent en évidence que 10% des Bruxellois sont encore situés, en moyenne, à plus de 40 minutes en transport public des principaux pôles d'activités. Ceci est interpellant, a fortiori s'agissant d'une mesure valable à l'heure de pointe du matin d'un jour ouvrable avec un temps d'attente du premier service considéré comme nul.

J'ai également pu mettre en évidence une forte hétérogénéité des temps de parcours. Au-delà des logiques radiales et concentriques, la partie expliquée de l'accessibilité n'est pas liée uniquement aux facteurs se rapportant à la densité ou à la demande de transport en général. Par ailleurs, le trafic automobile pèse encore lourdement sur les temps de parcours, les allongeant en moyenne d'un quart en dépit des politiques menées ces dernières années, visant à protéger les transports publics. Mais à côté de cela, l'organisation interne des réseaux a également un impact considérable, ce qui a pu être souligné par l'impact du nombre moyen de correspondances.

Enfin, devant le manque de cohérence des pouvoirs publics, les résultats obtenus montrent également tout l'intérêt de faire de l'accessibilité des quartiers en transport public un objectif fort de la politique régionale. En effet, alors que 30% de la population bruxelloise réside actuellement au sein de quartiers présentant un déficit d'accessibilité compte tenu de sa localisation, se pose la question d'une vision permettant de lier, sur le long terme, le développement de la ville à des pratiques de mobilités plus durables, ce que permet précisément le concept d'accessibilité.

Conclusions

L'étude du cas bruxellois a été réalisée à partir d'une mesure géographique privilégiant les réseaux et le territoire. Concrètement, il s'est agi de mesurer

et d'expliquer les temps de parcours vers une série de pôles d'activités de premier plan à l'heure de pointe matinale. Les analyses ont ainsi mis en évidence la forte hétérogénéité des temps de parcours en transport public, tandis que la mise en rapport des temps de parcours avec plusieurs variables explicatives a permis de souligner, dans le cas de Bruxelles, le rôle important joué par l'organisation interne des réseaux. Des simulations ont également permis de souligner, de façon indirecte, le rôle joué par l'organisation interne des réseaux, le poids persistant du trafic automobile sur l'accessibilité, ainsi que le potentiel lié à une meilleure intégration des différentes offres de transport.

Recommandations de politique

1. Optimiser les réseaux en réduisant le nombre de correspondances

Parmi les facteurs expliquant l'accessibilité, celui constituant le levier d'action le plus intéressant se rapporte à l'organisation interne des réseaux de transport, et singulièrement celui de la STIB. En effet, même lorsqu'il s'agit de rejoindre un pôle d'activité important à l'heure de pointe du matin, au moins une correspondance est nécessaire au départ d'une majorité de quartiers habités. Et en se limitant à un temps objectif et optimisé, la part des correspondances (marche et attente) atteint en moyenne 17%, et peut dépasser 23% au départ de certains quartiers. Faute de pouvoir aisément et rapidement agir sur la composante territoriale de l'accessibilité, en relocalisant partiellement la demande existante, la piste d'une réorganisation du réseau de surface, des trams en particulier, s'avère intéressante.

J'ai ainsi pu montrer qu'une réorganisation, même mineure, du réseau de surface était susceptible de produire des effets substantiels en temps horaire, et encore davantage en temps perçu, avec des gains allant jusqu'à 13 minutes au départ de certains quartiers, via la réduction du nombre moyen de correspondances. Ce levier est également facilement mobilisable car ne dépendant – pour l'essentiel – que des opérateurs de transport eux-mêmes.

Le scénario testé présente en outre comme avantage de ne nécessiter que peu d'investissements et pourrait d'ailleurs être mis en œuvre rapidement. Il constitue donc une piste intéressante, surtout lorsque l'incertitude soulevée régulièrement par le projet d'extension du métro, pose la question des actions à mener dans un intervalle de temps dépassant la décennie, rien que pour la branche devant desservir le nord-est de la Région.

2. Les opérateurs autres que la STIB font partie de la solution

J'ai pu montrer qu'à Bruxelles, une meilleure intégration tarifaire signifierait non seulement un gain d'accessibilité en général, allant jusqu'à dix minutes en moyenne (temps perçu) au départ de certains quartiers, mais également une réduction des écarts dont profiteraient de nombreux quartiers de deuxième couronne, actuellement moins bien desservis par la STIB. On ne peut donc qu'encourager ce processus, de sorte que le changement d'opérateur ne soit plus vécu comme un obstacle à surmonter, voire comme une option non considérée.

De plus, malgré une mesure d'accessibilité pénalisant les faibles fréquences (temps médian), j'ai montré que les gains de temps – et notamment ceux procurés par le train – sont par endroit tellement importants qu'ils déterminent des niveaux d'accessibilité comparables à ceux procurés par le métro en seconde couronne de la Région. Ceci ne manquera pas d'appuyer l'idée qu'un RER pourrait compléter très utilement le réseau de métro en augmentant les fréquences desservant les gares moyennes et secondaires concernées (Uccle-Calevoet, Haren, Boitsfort, Jette...), mais aussi en (re) mettant en service des points d'arrêts dont la contribution à l'amélioration de l'accessibilité de certains quartiers a d'ailleurs déjà été mise en évidence^I. De nombreux habitants et travailleurs des quartiers excentrés pourront alors compenser, de façon plus constante au cours de la journée, leur éloignement par des temps de parcours imbattables.

3. La maîtrise de la circulation automobile reste cruciale

Si l'impact de la circulation automobile sur les temps de parcours des transports publics est une réalité déjà bien connue, la simulation effectuée a toutefois permis d'objectiver cet impact qui, en 2016, reste conséquent. Ainsi, lorsque l'on se déplace vers les principaux pôles d'activité à l'heure de pointe, les conditions de circulation allongent nos déplacements en transport public de 25% en moyenne, un chiffre qui varie et peut s'élever jusqu'à près de 50% selon le quartier de départ^{II}.

Il apparaît ainsi que les efforts entrepris jusqu'à présent pour soustraire davantage les trams et bus du trafic, que ce soit par la mise en site propre ou la télécommande des feux, ne sont pas encore suffisants pour tirer la pleine capacité de l'offre actuelle. De fait, pour lutter contre la congestion automobile, ce sont surtout des mesures visant à contrer l'usage plutôt que la possession qui ont jusqu'à présent été mises en œuvre (diminution de la capacité routière), ceci alors que l'impact négatif de la possession automobile en termes de pratiques de déplacement et d'occupation de l'espace public est avérée.

4. Une vision synthétique pour guider l'action publique

L'accessibilité spatiale est un concept multiforme dont l'utilisation s'est progressivement diversifiée au fil du temps. A Bruxelles, l'engouement affiché pour la notion reste superficiel et ne s'accompagne pas (hormis pour le RRU) de représentation ou de mesure concrète.

Au-delà de cette contradiction, il existe pourtant un réel intérêt à faire de l'accessibilité spatiale un objectif important de la politique régionale. Il serait ainsi possible de lier beaucoup plus fortement le développement de la ville à l'opportunité de se déplacer en transport public, ce qui pallierait par exemple les faiblesses du PRAS en la matière. Mais plus fondamentalement

encore, une vision régionale fait défaut, alors qu'il devrait être possible de s'y référer pour évaluer régulièrement une série d'actions plus locales liées, par exemple, à l'élaboration des Plans d'Aménagement Directeur (PAD).

Cette vision pourrait se baser sur une mesure des temps de parcours qui neutralise l'effet de la centralité, car elle montre qu'au-delà de la centralité (et de la densité de la ville et de ses activités), d'autres aspects comptent, tels que la fluidité de la circulation et la structure des réseaux via les ruptures de charge. De ce point de vue, à Bruxelles, les quartiers caractérisés par un déficit moyen d'au moins cinq minutes en temps horaire compte tenu de leur localisation regroupent 6% de la population. Contre toute intuition, les zones les plus fortement concernées concernent également des quartiers de la première couronne sud et est de la Région, qui bénéficient pourtant d'une offre assez dense.

Combinée à un objectif de cohésion sociale, cette mesure pourrait constituer la base d'un objectif régional qui consisterait à atténuer les différences relatives observées entre quartiers. Tendre vers une accessibilité plus uniforme compte tenu de la centralité semble en effet cohérent par rapport aux avantages et inconvénients que procurent l'urbanité, et constitue également un compromis intéressant entre performance des réseaux et équité (socio)spatiale. Un autre avantage est que sur le plan technique, ce type de vision ne pose pas de problème de mise à jour, s'agissant de données relatives à l'offre des opérateurs, combinées à des indicateurs socio-économiques régulièrement communiqués.

5. Bénéficiaire de données fiables concernant la demande de transport et des flux

D'un point de vue technique enfin, il est apparu que le manque de données permettant de tenir compte de la demande de transport à une échelle géographique fine constitue le principal obstacle à l'amélioration de la qualité des analyses, présentes et à venir étant donné qu'elle sont requises pour presque tous les types de mesure. Ainsi, la Région devrait-elle pouvoir bénéficier d'une matrice fiable et régulièrement mise à jour des déplacements à l'échelle des secteurs statistiques, matrice qui ne devrait pas reposer sur une combinaison complexe d'enquêtes dont la finalité première est parfois fort éloignée.

^I cf. Lebrun et Dobruszkes, 2012, *Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, Méthodes et contraintes*. Brussels Studies n°56, 19 p.

^{II} Et encore, en dehors de toute situation exceptionnelle qui pourrait impacter la circulation des bus et des trams (travaux, accident, etc.).



List of publications

LEBRUN KEVIN, HUBERT MICHEL

2015

Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine », in *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchâtel, Vincent Kaufmann, Emanuel Ravalet, Elodie Dupuit, Espaces, mobilités et sociétés, p. 137-156.

LEBRUN KEVIN

2016

L'accessibilité de l'hypercentre bruxellois. Premiers résultats pour le transport public Portfolio de l'Observatoire du centre-ville de Bruxelles, n°1, p. 169-175.

BUREAU BRUXELLOIS DE LA PLANIFICATION (PERSPECTIVE BRUSSELS)

2017

Étude de définition Herrmann-Debroux
Bruxelles, 316 p.

LEBRUN KEVIN

2018

L'accessibilité urbaine en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles
Ph.D. thesis, Bruxelles, Université Libre de Bruxelles, 252 p.

LEBRUN KEVIN

2018

Se déplacer en transport public dans Bruxelles : exploration de l'accessibilité des différents quartiers
Brussels Studies

**The author
& project**

Philip Stessens is a PhD candidate, an architect-engineer, and landscape urbanism consultant, working on the interrelation between ecosystem services and urban design and planning. His current work involves GIS-based modeling of urban ecosystem services and scenario building for policy making. The researcher has directed and managed projects in acclaimed offices, such as Bureau Bas Smets, Bogdan & Van Broeck Architects (current Vlaams Bouwmeester) and Mendes Da Rocha Arquitectos Associados.

philip.stessens@ulb.ac.be

Disclaimer

This research was conducted with funding from Innoviris. Any opinions, beliefs and recommendations expressed in this brief belong entirely to the author. Innoviris cannot be held accountable for them.