

PETITE HISTOIRE

DU TRANSPORT PUBLIC À BRUXELLES



.brussels 
ENSEMBLE, FAISONS BOUGER BRUXELLES

PETITE HISTOIRE DU TRANSPORT PUBLIC À BRUXELLES

.....

Des liens étroits unissent Bruxelles et ses lignes de bus, tram et métro. Depuis près de deux siècles, les transports publics irriguent Bruxelles, contribuent à son essor et à l'émergence de nouveaux quartiers. Se plonger dans l'histoire des transports publics, c'est redécouvrir un bout de l'histoire de cette Bruxelles qui nous est si chère.

Cette brochure survole les faits marquants de l'histoire des transports publics à Bruxelles, et plus spécifiquement de la STIB. D'aucuns se sont essayés à conter ses faits d'armes plus dans le détail, comme dans « Histoire des transports publics à Bruxelles », tomes I et II, et « Les transports publics bruxellois » par Thierry Demey, qui ont servi de sources à cette brochure. Nos remerciements à leurs auteurs ainsi qu'aux membres du Musée du Tram, qui nous ont apporté leur aide dans la conception de cette brochure.

Si d'aventure vous préférez l'écoute à la lecture, laissez-vous transporter à travers l'histoire et les coulisses du transport public avec « En route », les podcasts de la STIB. Écoutez-les sur le blog StibStories et sur vos plateformes de streaming favorites.

Pour vous immerger dans l'univers du transport public, ne manquez pas le Musée du Tram, attendant au dépôt de tram de Woluwe et gardien du passé des transports publics bruxellois. Vous pourrez entre autres y découvrir des véhicules d'époque, et même voyager à leur bord. Toutes les informations sont sur www.trammuseum.brussels.

Nous vous souhaitons un bon voyage à bord de la machine à remonter le temps !

**DÉCOUVREZ « EN ROUTE »,
LES PODCASTS DE LA STIB :**





1. LES ORIGINES

LE 19^e SIÈCLE

Voiture hippomobile dérailable de la « Société Générale de Chemins de Fer économiques » à la place Saint-Josse (entre 1890 et 1909).

AU COMMENCEMENT ÉTAIT...

...le chemin de fer ! Pour revenir aux origines du transport public à Bruxelles, il faut remonter en 1835, année de l'inauguration de la ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Malines. À l'époque, il était rare de quitter son quartier. Seules les classes plus aisées voyageaient, soit au moyen de leurs véhicules privés, soit de services de diligences. Il va sans dire que le prix était prohibitif pour qui n'était ni aristocrate ni homme d'affaires.

L'arrivée du chemin de fer change la donne. Une envie de « bougeotte » gagne les masses et le besoin de relier la gare de l'Allée Verte – l'ancienne gare ferroviaire de la liaison Bruxelles-Anvers – se fait ressentir. Assez rapidement, des lignes d'omnibus sont mises en service. Ces véhicules, tractés par des chevaux, sont offerts par diverses compagnies privées qui se suivent et se succèdent. Vers 1867-1868, sept lignes d'omnibus hippomobiles desservent Bruxelles, aboutissant toutes à l'emplacement actuel de la Bourse. Elles doivent leur développement à la création, à Londres, d'une société dite « The Belgian Street Railways Omnibus Co. Limited » appelée également Société Vaucamps, du nom de son administrateur-délégué.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le dépôt de Schaerbeek, toujours en usage aujourd'hui, est construit entre 1874 et 1878. Attenant au dépôt, les « Écuries van de tram » portent donc bien leur nom, étant donné que ce bâtiment abritait à l'époque les chevaux nécessaires à la traction hippomobile. Aujourd'hui, ce lieu accueille des événements à vocation culturelle, sociale et écologique.

FORT COMME UN CHEVAL !

Les services d'omnibus sont peu rentables. Plusieurs chevaux sont nécessaires à leur traction. À certains endroits, des chevaux supplémentaires doivent être attelés aux omnibus pour leur permettre de gravir les côtes. En outre, les rues sont à l'époque pavées, ce qui ne contribue pas au confort des voyageurs.

La solution ? Le tramway ! Née à New York, cette invention consiste à faire circuler des véhicules tractés par des chevaux sur des rails. De la sorte, les voyageurs sont moins secoués et la traction s'en voit grandement facilitée. Après une première tentative avortée en 1854, la première ligne de chemin de fer à niveau de pavé est inaugurée entre la porte de Namur et le bois de la Cambre en 1869.

Au fil des ans, diverses sociétés exploitent des lignes de tramway à Bruxelles, qui remplacent progressivement les omnibus, sans pour autant que ces derniers ne disparaissent tout à fait.



... Omnibus de pavé 371 (1893) des Tramways
... Bruxellois assurant la ligne « Bourse-Ixelles »
... (le précurseur de la ligne 71 !).

... La place de la Bourse
... à la fin du 19^e siècle.



On notera en particulier la société Tram-Car Nord-Midi, qui exploite la ligne d'omnibus entre la gare du Midi et la gare du Nord dès 1895.

Chaque compagnie dispose de ses propres véhicules et applique des tarifs et règles différents. Les Tramways bruxellois naissent en 1875 de la fusion des compagnies Maurice et Vaucamps. Ils détiennent la grande majorité des lignes de tramway bruxelloises et, rapidement, ils tentent d'obtenir le monopole des tramways à Bruxelles, mais n'y parviendront que bien plus tard.

La traction hippomobile représente toujours une lourde charge financière pour les compagnies de tramways. Soins vétérinaires, nourriture, maréchal ferrant, valet d'écurie... Et les animaux ont bien sûr besoin de repos et ne peuvent donc opérer que 4 à 5 heures par jour.

L'ÉLECTRIQUE, C'EST FANTASTIQUE

En 1892, une épidémie de fièvre typhoïde frappe la cavalerie, ce qui encourage à tester d'autres options. Une invention en particulier, le trolley, retient l'attention. Il s'agit d'un dispositif installé au-dessus du tramway, lui permettant de capter l'énergie nécessaire à sa traction. En 1893, la première ligne de tramway à trolley est inaugurée en Belgique, non pas à Bruxelles, mais sur la ligne entre Herstal et Liège. Bruxelles suivra en 1894, sur la ligne allant de la place Stéphanie à Uccle, via l'avenue Brugmann. L'alimentation en courant continu est assurée par une usine centrale établie dans une partie de l'ancien dépôt de la rue Brogniez.

En 1897, les lignes de Tervuren et de Boitsfort sont électrifiées en vue de l'Exposition internationale. À cette occasion, on y fait circuler des wagons-bars, dans lesquels les voyageurs peuvent boire un verre ou jouer aux cartes.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Bien qu'il soit originaire des États-Unis, le trolley doit sa découverte à un... Belge, Charles Van de Poele. Originaire de Lichtervelde, cet ingénieur a émigré aux États-Unis, où il travailla avec Edison.

Ce tram était donc en quelque sorte le précurseur de l'actuel Tram Experience, même si celui-ci offre aujourd'hui un menu bien plus élaboré tandis qu'il sillonne les rues de la capitale.

En 1899, les Tramways bruxellois reprennent les Chemins de Fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael. L'État belge pose toutefois des conditions à cette reprise, dont certains aménagements de voirie, la rectification de l'écartement des voies, l'uniformisation des tarifs et, enfin, l'électrification totale du réseau.



..... L'exposition de 1910 au Solbosch avec son « petit train » intérieur.



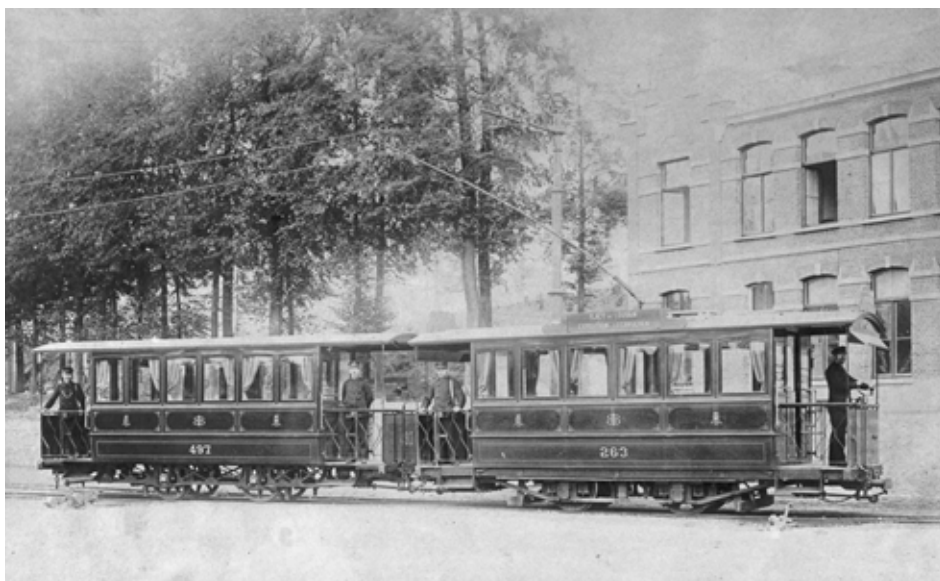
La gare du Midi avec
 un tram électrique des
 Tramways bruxellois,
 au début du 20^e siècle.



Premiers trams
 électriques sur la ligne
 « Nord-Midi » (1894).



La gare du Nord
 dans les années 1930.



Tram de la « SA des Chemins de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael » devant le dépôt de Woluwe (1897).



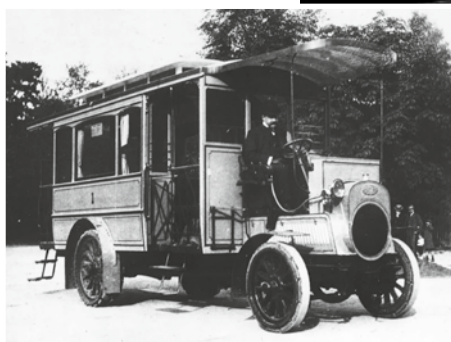
Le dimanche, la ligne 40 débarque des promeneurs à hauteur des Quatre-Bras de Tervuren (1930).

2. LES FOUDRES DE LA GUERRE

LA 1^{re} MOITIÉ DU 20^e SIÈCLE



Pendant la guerre, une motrice est affectée au transport de lait.



Premier omnibus automobile, septembre 1907.

LES PREMIERS AUTOBUS

L'autobus fait une timide entrée sur le réseau bruxellois dès le début du 20^e siècle. Pour n'en citer que deux parmi les quelques tentatives, la société Tram-Car est la première à expérimenter avec un autobus en 1906, suivie en 1907 par les Tramways bruxellois. Ces derniers jetteront toutefois l'éponge en 1913. La société Tram-Car poursuivra quant à elle l'expérience jusqu'au début de la guerre, qui ne lui permet pas de renouveler sa concession. Il faudra donc attendre l'après-guerre pour l'avènement de l'autobus.

LES CRUCHES PRENNENT LE TRAM

Pendant la Guerre 14-18, on manque de tout, y compris de moyens pour effectuer les livraisons. Les Tramways bruxellois viennent à la rescousse. Le 17 mai 1917, une motrice est affectée au transport quotidien des cruches de lait. Les tramways sont aussi utilisés pour le transport de blessés, l'approvisionnement en nourriture, l'évacuation d'immondices ou encore comme corbillards.

Les chevaux ayant été réquisitionnés pour la guerre, les compagnies de tramways doivent également faire preuve d'imagination pour le transport de matériel. Dès lors, pour acheminer les matériaux nécessaires aux transports publics à bon port, elles opteront pour le transport fluvial par péniches ou la traction... bovine !



LE SAVIEZ-VOUS ?

Jusqu'à la généralisation du téléphone, les tramways disposaient d'une boîte aux lettres, permettant de faire rapidement parvenir du courrier de part et d'autre de la ville.

LES JOURS DE GLOIRE DU TRAM

En 1921, les Tramways bruxellois déclassent leur dernière voiture échelle hippomobile, marquant ainsi la fin des chevaux sur le réseau de transport bruxellois. Tout doucement, l'automobile gagne du terrain. C'est également à cette époque que l'autobus, à la faveur des avancées durant la guerre, gagne en popularité. En 1924, la première ligne d'autobus voit le jour entre Nord et Midi, ainsi qu'une seconde ligne entre la place de la Monnaie et l'actuel boulevard Général Jacques, autrefois dénommé boulevard Militaire.

L'entre-deux-guerres marque toutefois surtout l'apogée des tramways. L'automobile n'en est alors qu'à ses balbutiements et le tramway reste le moyen de locomotion principal. En 1925, les Tramways bruxellois mettent en graphique les horaires. En résultent une amélioration de la régularité et une meilleure adéquation de l'offre à la demande.

LE TROLLEYBUS, COUSIN DU BUS ÉLECTRIQUE

Ne confondez pas autobus avec trolleybus ! Si le premier est propulsé par un moteur thermique, le trolleybus, bien qu'équipé de pneus, fonctionne grâce à un moteur alimenté par de l'électricité. Le courant lui est fourni par deux lignes aériennes (aussi appelées caténaires). On peut ainsi les distinguer des actuels bus électriques qui, eux, fonctionnent avec des batteries embarquées à bord du véhicule.

En 1939, les Tramways bruxellois lancent leur ligne de trolleybus entre Forest et Machelen. Ces véhicules, alliant traction par trolley et circulation sur pneus, semblent tout adaptés au trajet sinueux et au dénivelé important du trajet emprunté.

⋮ Trolleybus 6002 (1939)



Au total, 24 trolleybus circuleront à Bruxelles jusqu'en 1964, avant d'être remplacés par des autobus.

LE TRAM DEVIENT AMBULANCE

Une nouvelle fois, Bruxelles, sa population et ses transports souffrent de la guerre.

Le personnel est mobilisé, les matières premières et autobus sont réquisitionnés, l'essence est réservée à l'armée, et nombre de dégâts matériels sont occasionnés.

Les Tramways bruxellois sont contraints de réduire leur offre, mais les seuls moyens de locomotion autorisés sont les tramways ou le vélo. C'est le règne de la débrouille, comme en témoigne la conversion de remorques de tramways en ambulances pour le transport de blessés.

Remorques transformées
en voitures ambulances.

La guerre amènera quelques changements sur le réseau de transport, comme l'instauration d'une classe unique ou la suppression de l'alimentation par caniveaux. Dès 1942, les conducteurs peuvent faire appel à une centrale, le dispatching, en cas d'incident ou pour demander une intervention.

DES SOLUTIONS CRÉATIVES EN FAVEUR DU TRAM

La période d'après-guerre est principalement marquée par l'essor de l'automobile.

Les tramways, pris dans les embarras de circulation, voient leur vitesse commerciale chuter. Toute une série de mesures sont prises pour rendre les transports publics de nouveau plus efficaces au cours des décennies qui suivent, comme le déplacement des arrêts au-delà des carrefours ou la commande à distance des aiguillages. C'est le début d'une nouvelle ère.



3. LA NAISSANCE DE LA STIB

LES ANNÉES 1950



La rue Henri Maus, le long de la Bourse, dans les années 1950.

LA STIB VOIT LE JOUR

Le 1^{er} janvier 1954, la STIB voit officiellement le jour. L'État belge, la Province de Brabant et 21 communes bruxelloises s'associent aux Tramways bruxellois pour donner naissance à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles », qui succède à la T.U.A.B. (les « Transports urbains de l'Agglomération bruxelloise »). À l'époque, le capital de la société appartient pour moitié aux pouvoirs publics et pour moitié aux Tramways bruxellois. La STIB reprend également les Autobus bruxellois en 1955.

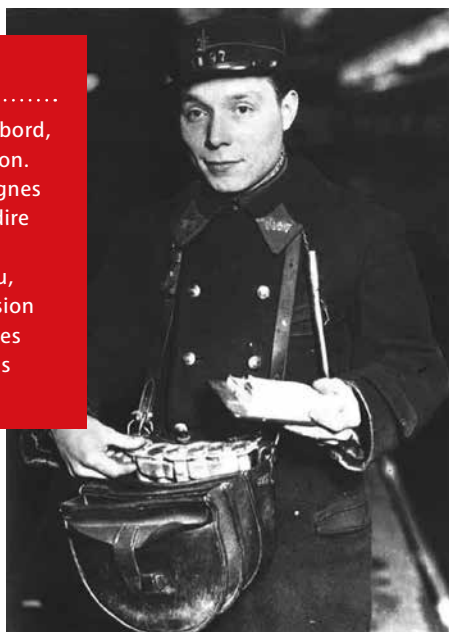


LA « BUSSIFICATION »

Le 16 juillet 1956, la première ligne d'autobus purement STIB est mise en service. Cette ligne porte le numéro 49 et relie la place Bockstael à la gare du Midi. La bussification se poursuit jusque dans les années 1970.

LE CONDUCTEUR, SEUL MAÎTRE À BORD

Dès 1956, le chauffeur de bus est seul maître à bord, à la fois chargé de la conduite et de la perception. Le métier de receveur subsiste encore sur les lignes de tram, mais le « service à un agent », c'est-à-dire la perception directement par le chauffeur, est progressivement étendu à l'ensemble du réseau, grâce à un programme coordonné de reconversion des receveurs, de restructuration des tarifs et des modes de perception. Depuis le 8 mai 1978, plus aucun bus ni tram ne circule avec receveur.



LES PREMIERS SITES PROPRES

Dans la foulée, la STIB prépare d'arrachepied l'Exposition universelle de 1958. Elle entreprend le développement de son réseau ferré, en profitant des grands travaux routiers prévus pour cet événement international. Des gares de tramways voient le jour au Heysel et les premiers sites propres sont créés pour les trams de la Grande Ceinture et de l'avenue Louise.



LE PREMIER TUNNEL POUR TRAM

Parallèlement aux ouvrages routiers créés dans l'effervescence de l'Expo 58, quelques tunnels sont creusés pour faciliter le passage des transports publics, dont l'un très important, près de la gare du Midi, le tunnel « Constitution », réalisé à l'époque par les ingénieurs de l'Office national de la Jonction (ferroviaire nord-midi). Ce tunnel constitue aujourd'hui un véritable goulet d'étranglement. C'est pourquoi un nouveau tunnel est creusé sous la place de la Constitution pour accueillir la nouvelle ligne de métro 3.

LE SAVIEZ-VOUS ?

À la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, les expositions universelles ont la cote. Organisées à Bruxelles en 1880, 1888, 1897, 1910, 1935 et enfin 1958, elles sont autant d'occasions de développer le réseau de transport public et d'acquérir de nouveaux véhicules pour transporter les nombreux visiteurs.

Prémétro station Schuman. ...



4. LES PRÉMICES D'UN RÉSEAU SOUTERRAIN

DES ANNÉES 1960 AUX ANNÉES 1970

Travaux
rue de la Loi.



LA STIB EXPLORE LA VOIE SOUTERRAINE

Dans les années 1960, le bus a la cote. Ce mode de transport, nettement moins cher et plus souple à l'exploitation, prend le pas sur le tram. En 1964, 40 kilomètres de rails disparaissent alors que le réseau de bus passe de 40 à 185 km.

Parallèlement, la voiture particulière gagne du terrain et, pour lutter contre la concurrence de l'automobile, la STIB explore la voie souterraine. C'est l'occasion de sortir des cartons le premier projet de réseau de tramways souterrain, qui date de 1892.

Un bus de la ligne 5 dans les années 1963-65.
C'est la première série de bus à double porte avant.



Les bus se retrouvent englués dans le trafic automobile en constante augmentation.





Un bus à grandes baies vitrées sur la ligne 80
au rond-point Montgomery dans les années 1978-79.

PREMIERS COUPS DE PIOCHE POUR LE PRÉMÉTRO

En 1965, les premiers coups de pioche pour la construction du prémétro résonnent aux abords du rond-point Schuman, sur le futur axe est-ouest. On fait appel à des centaines d'ouvriers mineurs dont les mines sont en cours de fermeture au Limbourg et en Wallonie, ce qui permet d'éviter la mise au chômage d'un personnel très qualifié. Les décideurs et les ingénieurs anticipent l'avenir : les tunnels seront empruntés, dans un premier temps, par des trams, mais leur gabarit correspond à celui du métro. De la sorte, l'infrastructure souterraine peut directement être exploitée avec le matériel existant, une solution rapide pour désengorger le trafic en surface, tout en laissant le temps à la STIB de commander de nouveaux véhicules et aux voyageurs de se familiariser avec le réseau souterrain. Tout le monde y trouve son compte !

“JEF, DE FLÈCHE IS AF!”

Lorsque le tram de surface s'engouffre, en 1969, dans les premiers tunnels du prémétro, il faut adapter le système de captation du courant. Vu la faible hauteur de ces tunnels, il est impossible de garder la captation de courant par flèche. C'est le pantographe qui prend la relève de la perche. En 1977, la STIB généralise ce dispositif articulé à l'ensemble des trams. “Jef, de flèche is af!” ne résonne plus que dans les souvenirs des vieux Bruxellois.

DES BUS À GRANDES BAIES VITRÉES

En 1967, des bus d'un genre nouveau font leur apparition. Finis les petits pare-brise séparés en forme de lucarnes. Désormais, chauffeurs et voyageurs peuvent contempler les rues de Bruxelles au travers de larges baies vitrées. La lumière extérieure pénètre abondamment à l'intérieur du véhicule. Confort et sécurité s'en trouvent améliorés.



GRAND CHAMBARDEMENT SUR LE RÉSEAU

Le développement du réseau souterrain entraîne la réorganisation du réseau de surface, entre octobre 1967 et avril 1968. Il s'agit de rationaliser le nombre de lignes, afin d'y maintenir des fréquences de passage élevées et de créer des troncs communs, pour une intégration plus aisée avec le futur prémétro. Cette restructuration, la plus importante qu'ait connue la STIB, n'est pas sans douleur : le nombre de voyageurs passe sous la barre symbolique des 200 millions à la fin de l'an 1968. Les transports publics enregistrent une perte de voyageurs de 12,5% entre 1967 et 1969, qu'ils vont toutefois largement récupérer par la suite.

La première ligne de prémétro est mise en service en 1969 entre Schuman et De Brouckère. Situé en surface au Marché aux Poissons, son terminus forme une boucle où peuvent embarquer ou débarquer les voyageurs.



LE ROI BAUDOUIN INAUGURE LE PRÉMÉTRO

Le 17 décembre 1969, le Roi Baudouin inaugure le premier tronçon de l'axe est-ouest. Long de 3,6 kilomètres, il se compose de six stations souterraines – Schuman, Maelbeek, Arts-Loi, Parc, Gare Centrale et De Brouckère, avec un terminus en surface place Sainte-Catherine. Un an plus tard, le prémétro de la Petite Ceinture est lui aussi sur les rails. Un tronçon d'environ deux kilomètres, comprenant quatre stations entre Madou et la porte de Namur, est mis en service le 21 décembre 1970. La ligne est prolongée vers Rogier en 1974. C'est également à cette époque que naît l'art dans le métro : les nouvelles stations sont dotées d'œuvres d'art qui enrichissent le patrimoine culturel de Bruxelles.

DES MOTRICES ARTICULÉES

Malgré ce contexte économique crispé, la flotte doit grandir et se moderniser. En 1972, la STIB achète à nouveau des tramways de type 7000, se dote de motrices articulées « 7500 » et, dans la foulée, d'une trentaine de voitures bidirectionnelles « 7800 ». Ces trams sont équipés de deux postes de conduite et de portes sur leurs deux flancs. Une facilité tant pour l'aménagement que l'exploitation des terminus : arrivé à bon port, le conducteur quitte son poste, traverse le tram et peut repartir dans l'autre sens, avec un minimum de manœuvres.

⋮ Inauguration du métro bruxellois
⋮ le 20 septembre 1976.



⋮ Un tram de la ligne 90 à deux
⋮ postes de conduite.





Le succès des voitures bidirectionnelles incite aussi la STIB à transformer les tramways existants, afin de les équiper, eux aussi, de deux postes de conduite. Au cours de cette même année, une flotte de 480 autobus flambant neufs remplace les 400 véhicules déclassés et le dépôt Delta est construit pour l'occasion. Ce dernier est mis en service en 1976.

DE QUELLE COULEUR, LE SIÈGE DU MÉTRO ?

Au début des années 1970, la STIB prépare assidûment l'arrivée du métro. Du 6 mai au 21 juin 1972, la foule se presse dans la galerie Ravenstein pour visiter l'exposition consacrée au futur métro. Le public y est invité à se prononcer sur la couleur des sièges et de l'intérieur des futures rames. Pour l'occasion, la STIB n'a pas hésité à reconstituer, grandeeur nature, un morceau de rame de métro et une partie de quai de station, avec tous ses éléments de parachèvements et d'équipements.



5. LE MÉTRO DÉBARQUE À BRUXELLES

DES ANNÉES 1970 AUX ANNÉES 1980

LE MÉTRO INAUGURÉ EN GRANDE POMPE

Le 20 septembre 1976, la foule se presse pour inaugurer la première ligne de métro à Bruxelles, une liesse populaire inégalée depuis la Libération ! Longue de 11 km, composée d'un tronc commun de De Brouckère à Merode, la ligne se scinde ensuite en deux branches au-delà du parc du Cinquantaire pour desservir les quartiers sud-est (Beaulieu) et nord-est (Tomberg). Au total, 45 rames sont mises en service pour l'occasion. Les Bruxellois goûtent sans modération à la modernité de ce nouveau mode de transport.

LES TRAMWAYS BRUXELLOIS CÈDENT LEURS PARTS

Les baisses de recettes de fréquentation couplées à l'augmentation des charges sociales ainsi qu'aux coûts des études et investissements pour le métro minent les finances de la STIB. Par conséquent, l'État rachète en 1978 les parts de la STIB détenues par les Tramways bruxellois. Le réseau de transport bruxellois est aux mains des autorités publiques.



Travaux pour la construction du métro, passage sous le canal.

LE MÉTRO PLONGE SOUS LE CANAL

Le 8 mai 1981, la ligne de métro qui relie l'est de l'agglomération au centre-ville est prolongée vers l'ouest, faisant passer un tronçon sous le canal pour desservir trois nouvelles stations : Comte de Flandre, Étang Noir et Beekkant. Le franchissement du canal par le tunnel du métro se révèle une opération périlleuse, mais les ingénieurs relèvent ce défi avec brio, tout comme ils le feront sur la Petite Ceinture où le métro traverse le canal à la place Saintelette.

DOUZE NOUVELLES STATIONS

En 1982, le réseau souterrain de la STIB creuse son petit bonhomme de chemin dans le sous-sol bruxellois. Sur l'axe est-ouest, 12 nouvelles stations de métro ouvrent leurs portes aux voyageurs : à l'est vers Woluwe-Saint-Lambert (Roodebeek, Vandervelde, Alma), au sud-ouest vers Anderlecht (Gare de l'Ouest, Jacques Brel, Aumale, Saint-Guidon) et au nord-ouest vers Koekelberg, Jette et Laeken (Osseghem, Simonis, Belgica, Pannenhuis, Bockstael).

À l'époque, l'évolution prévue du métro était quelque peu différente, bien que la ligne Nord-Bordet était déjà imaginée et se prolongeait même jusqu'à Uccle.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Les premiers métros à avoir circulé à Bruxelles étaient des métros... parisiens ! Ces véhicules avaient été récupérés afin d'allonger les convois en circulation sur la liaison ferroviaire en surface vers Tervueren à la suite de son électrification en 1931. Dédiée au transport de personnes depuis la fin du 19^e siècle, la ligne sera dédiée au transport de marchandises dès 1958, avant d'être totalement abandonnée en 1970.





Bus articulé de la ligne 71 sur la place des Palais.

L'ARRIVÉE DES BUS ARTICULÉS

Afin de pouvoir faire face à la très forte fréquentation (eh oui, déjà !) de la ligne 71, la STIB commande des autobus de plus grande capacité. C'est ainsi qu'en 1985 les premiers autobus articulés apparaissent dans le paysage urbain bruxellois. On en comptait à l'époque 25, d'une capacité de 140 voyageurs. Au fil des années, leur nombre n'a cessé d'augmenter pour atteindre près de 40% de la flotte de bus aujourd'hui.

Au cours de cette même année, la station de prémétro « Place Louise » voit le jour. Elle sera rebaptisée « Louise » lors de la conversion de la ligne de prémétro de la Petite Ceinture en métro, en 1988.

LE MÉTRO GRANDIT À L'EST, COMME À L'OUEST

En 1985, le métro continue sa progression dans le sous-sol de Bruxelles, avec le prolongement de l'axe est-ouest jusqu'à Herrmann-Debroux, d'un côté, et puis jusqu'au Heysel et Veeweyde, de l'autre.

UN RÉSEAU PLUS RÉGULIER

Afin d'améliorer la régularité du trafic en surface, un « Système d'Aide à l'Exploitation » (SAE) est mis au point. Il devient petit à petit opérationnel sur toutes les lignes de bus à partir de fin octobre 1987. Le système SAE permet de gérer le trafic des bus en temps réel, d'analyser les temps réels de voyage et de mieux faire concorder les horaires des lignes.

DU « VRAI » MÉTRO SUR LA LIGNE 2

Le 2 octobre 1988, Bruxelles célèbre la conversion de la ligne 2 de la Petite Ceinture, jusque-là exploitée avec des trams de grande capacité, en véritable métro.

Une prouesse pour les ingénieurs, qui ont eu moins de deux ans, une fois la décision prise, pour réaliser les études et exécuter les travaux. Cette étape importante ouvre la voie à un véritable réseau de lignes de métro.

CINQ NOUVELLES STATIONS SUR LA PETITE CEINTURE

En 1988, à l'occasion de sa conversion en métro, la ligne 2 de la Petite Ceinture, qui reliait jusqu'alors Louise à Rogier, est aussi prolongée. Pas moins de cinq nouvelles stations sont créées : Ribaucourt, Yser, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal et Gare du Midi.



6. UN RÉSEAU AU SERVICE DU CLIENT

LES ANNÉES 1990



LA RÉGIONALISATION DE LA STIB

En 1989, la STIB passe sous tutelle régionale. Cette étape marque un changement de cap dans la vision de l'entreprise de transport public, avec l'adoption de son 1^{er} contrat de gestion en 1991. Ce dernier précise les objectifs et responsabilités des deux parties, à savoir la Région bruxelloise et la STIB.

L'année 1991 apporte également un renouveau en termes d'image. Au revoir jaune primrose, couleur de prédilection des véhicules bruxellois depuis 1913, et bonjour jaune canari. La STIB adopte aussi un nouveau logo : un rectangle bleu à base rouge, incliné de 12,5°, soit l'angle du dos d'un coureur à pied.

Sur les trams, il est apposé au niveau des portes afin d'indiquer leur emplacement et la pointe rouge permet de visualiser l'emplacement des marches.

SOUS LA BANNIÈRE DE L'IRIS



En janvier 1989, la STIB accroche un Iris, symbole de la Région bruxelloise, à sa boutonnière. La 4^e réforme de l'État confie en effet aux trois Régions la responsabilité de l'organisation du transport public. La Région de Bruxelles-Capitale est désormais libre d'organiser comme elle l'entend les transports urbains régionaux sur son territoire.

À LA RECONQUÊTE DES VOYAGEURS

Le contrat de gestion prévoit une multitude de mesures pour partir à la reconquête des voyageurs. On notera en particulier le programme VICOM, qui deviendra plus tard AVANTI. Il prévoit la création d'aménagements en voirie afin d'améliorer la vitesse commerciale : sites propres, télécommande de feux... Les trams disposent déjà à nombre d'endroits de sites propres et/ou circulent sur de larges artères. Par facilité, les aménagements proposés visent principalement ce mode dans un premier temps.

DE NOUVEAUX BUS FLAMBANT NEUFS

La flotte de bus de la STIB a pris quelques rides. Il est temps de lui apporter du sang neuf. En 1991, la STIB décide de remplacer progressivement son parc de véhicules. Les nouveaux autobus sont dotés d'une technologie dernier cri pour l'époque : une vitesse de pointe de 70 km/h minimum, un plancher intégralement bas et horizontal, un choix de matériaux extérieurs et intérieurs résistant à l'usure, à la corrosion et au vandalisme.

PLACE AU GAZ NATUREL

Le respect de l'environnement devient une préoccupation de premier plan pour la STIB, qui franchit une nouvelle étape dans le domaine de l'avancée technologique. En 1993, 60 nouveaux autobus viennent compléter la flotte, dont 20 bus équipés d'un moteur alimenté au gaz naturel comprimé. Une station de compression, construite dans le complexe de Haren et financée par la Région bruxelloise, assure le ravitaillement des véhicules pendant leur stationnement. En 2010, ces bus arrivent en fin de vie, mais ne seront pas remplacés étant donné les coûts élevés pour l'achat et l'entretien de ces véhicules.





LE TRAM CHANGE DE LOOK

Fin la traditionnelle image du célèbre tram 33 de Brel ? L'arrivée du T2000, fin avril 1994, cent ans après l'introduction des premiers trams électriques à Bruxelles, apporte une touche futuriste au réseau de la capitale. Avec son plancher surbaissé et ses larges portes, ce nouveau modèle de tram offre un espace et un confort sans précédent pour les voyageurs.

À QUELLE HEURE LE PROCHAIN MÉTRO ?

En 1994, de petits voyants lumineux rouges se mettent à clignoter sur les panneaux « Infodyn » (pour « information dynamique ») installés dans les stations de métro de l'axe est-ouest, une révolution en matière d'information aux voyageurs. Cette innovation technologique leur permet de suivre l'évolution de leur métro sur la ligne et donc de connaître précisément le temps d'attente avant son arrivée dans la station. L'information dynamique a aujourd'hui conquis aussi la surface : au total, quelque 1.450 arrêts de surface (les plus fréquentés) sont équipés d'afficheurs de temps d'attente.

⋮ Plan du réseau de métro bruxellois avant
⋮ le bouclage de la Petite Ceinture.

LE MÉTRO S'ÉTEND ENCORE

En 1998, le métro est prolongé vers la station Roi Baudouin et on inaugure la nouvelle station Heysel, tandis qu'à l'autre bout de la Région, la première pierre du chantier du prolongement du métro vers l'hôpital Erasme est posée. Ce tronçon de quatre nouvelles stations sera inauguré en septembre 2003.

LE RÉSEAU SUR LA TOILE

La STIB surfe sur la vague du web et lance son site internet le 5 mars 1999. L'adresse « www.stib.be » (aujourd'hui www.stib.brussels) connaît un succès immédiat. Deux ans plus tard, les utilisateurs ont la possibilité de rechercher un itinéraire en ligne.





7. LA MODERNISATION SE POURSUIT

LES ANNÉES 2000



Un des premiers midibus de la STIB.

DES BUS EN VERSION MINI

En 2000, deux petits nouveaux font leur entrée parmi la flotte de véhicules de la STIB : le Midibus et le Cito. Moins encombrants qu'un bus traditionnel, les midibus peuvent accueillir une cinquantaine de personnes. Ils s'adaptent parfaitement à la desserte des quartiers résidentiels et sont idéaux durant les heures creuses.

À QUELLE HEURE ARRIVE MON BUS ?

Avec les avancées technologiques, la STIB mise de plus en plus sur l'information en temps réel. Les premiers afficheurs de temps d'attente aux arrêts, intégrés dans les abris aux arrêts, fleurissent sur le réseau en 2003. Il faut attendre une dizaine d'années avant de voir les nouveaux modèles apparaître sur le réseau. Cette nouveauté concorde avec la mise en place d'un système de régulation assistée, qui complète le système d'aide à l'exploitation et grâce auquel les bus peuvent être régulés en temps réel à tout moment de la journée. Ce système est généralisé au mode tram en 2007.

UN NOUVEAU PLAN DIRECTEUR TRAM ET BUS

Afin de mieux adapter l'offre de surface aux besoins des voyageurs, la STIB entame en 2002 une analyse détaillée de l'ensemble du réseau tram. En juillet 2005, après une étude de faisabilité, le gouvernement bruxellois approuve le nouveau plan directeur tram et bus. C'est ainsi qu'à partir de 2006, le réseau tram et bus connaît une refonte importante avec la création de nouvelles lignes.

UN VENT ART NOUVEAU SUR LE RÉSEAU

En mars 2006, une nouvelle génération de tram fait son entrée dans les rues de Bruxelles : le T3000, long de 32 mètres. Élégant, spacieux, confortable, accessible et écologique. Avec lui, c'est un petit vent « art nouveau » qui souffle sur la STIB... L'occasion était belle de renouveler les livrées de l'ensemble de la flotte. Exit donc le jaune et bleu, on passe à l'argent combiné au bronze, au cuivre ou à l'or. L'automne voit arriver le T4000 : il mesure 43 mètres de long et peut transporter jusqu'à 258 voyageurs.



Tram de type PCC de la ligne 94
en livrée jaune canari et T3001
en livrée « art nouveau ».



⋮ Rame de type « Boa » station Schuman.



LE BOA SE GLISSE DANS LE MÉTRO

Rien à voir avec le serpent des forêts tropicales ! Le Boa bruxellois fait son apparition sur le réseau de la STIB en 2008. Révolutionnaire au niveau du design, cette nouvelle rame de métro, longue de 94 mètres, porte bien son nom : les six voitures qui la composent communiquent entre elles grâce à des éléments flexibles permettant le passage aisé des voyageurs d'un compartiment à l'autre. Son arrivée offre un peu d'air à un réseau de plus en plus prisé par les voyageurs.

NOCTIS RECONDUIT LES NOCTAMBULES

Vous ne voulez pas rater la fin du film ? Vous souhaitez rentrer un peu plus tard que d'habitude le week-end ? C'est possible grâce au réseau de bus de nuit. Lancé en 2007, le réseau Noctis circule le week-end, entre minuit et 3 heures du matin. Fêtards et autres noctambules peuvent ainsi regagner leurs pénates en toute sécurité.



LA STIB BOUCLE SA PETITE CEINTURE

C'est un véritable chambardement ! Au printemps 2009, le métro bruxellois connaît sa plus grande évolution depuis son inauguration en 1976. Ce que l'on appelle communément le « bouclage » de la ligne 2 de la Petite Ceinture correspond en fait à une profonde réorganisation de l'ensemble du réseau souterrain. Le nouveau métro s'articule désormais autour de 4 lignes (1 et 5 sur l'axe est-ouest, 2 et 6 sur la Petite Ceinture). L'axe nord-sud de prémétro se greffe sur cette structure.

Après le bouclage de la Petite Ceinture, le réseau de métro est réorganisé en 4 lignes.



8. LE RÉSEAU EN PLEINE MUTATION

LES ANNÉES 2010



⋮ Inauguration du tram 8 prolongé (2018)

L'INFORMATION SE DYNAMISE

Pour compléter le site internet www.stib.be, la STIB lance en 2010 un site allégé m.stib.be et une application mobile, en version Android ou iPhone. Depuis 2012, la STIB recourt aussi aux réseaux sociaux pour informer ses clients et répondre à leurs questions en temps réel.

Aux arrêts, un nouvel afficheur de temps d'attente fait son apparition avec ses écrans couleur. Il est suivi en 2016 d'un troisième modèle, qui est bien plus léger et facile à installer grâce à une alimentation par une petite batterie. Cette version plus légère permet d'aussi informer les voyageurs aux arrêts temporaires.

Après le métro et le tram, la STIB généralise fin 2013 les annonces vocales dans l'ensemble des bus. À ces annonces s'ajoutent des écrans dynamiques, qui affichent en temps réel le parcours et la position du véhicule. La STIB vous facilite la vi(II)je !

AU REVOIR TRAM 94, BONJOUR TRAM 8

Après un premier prolongement jusqu'à Herrmann-Debroux en 2005 et un deuxième jusqu'au Musée du Tram en 2011, le tram 94 est prolongé de quatre arrêts supplémentaires jusqu'à Roodebeek en 2018. La ligne offre désormais une correspondance avec les lignes de métro 2 et 6 à Louise, avec la ligne 5 à Herrmann-Debroux et enfin avec la ligne 1 à Roodebeek.

À cette occasion, la ligne 94 devient la ligne 8, affirmant ainsi sa position de grande ligne structurante et efficace grâce à son trajet majoritairement en site propre.

LA LIGNE 9 VOIT LE JOUR

En septembre 2015, les premières voies pour la ligne de tram 9 sont posées. Inaugurée en septembre 2018, cette nouvelle ligne relie la station de métro Simonis, l'Ancienne Barrière, les Jardins de Jette et l'hôpital UZ-VUB jusqu'à l'avenue de l'Arbre Ballon. Un deuxième palier est atteint en décembre 2021, avec le prolongement de la ligne 9 jusqu'à la station Roi Baudouin. La ligne permet dorénavant de relier Simonis et Roi Baudouin en vingt minutes seulement. La ligne prolongée connaît un succès immédiat.

⋮ Tram de la ligne 9.



LES BUS FONT LA RÉVOLUTION... ÉNERGÉTIQUE

Après un premier test peu concluant en 2012, la STIB amorce une véritable révolution énergétique en 2018, avec l'acquisition de nouveaux bus, full électriques et hybrides électriques. En juin, elle lance la ligne 33 pour relier le bas et le haut de la ville. Une nouvelle ligne exploitée à l'aide de 7 Citybus 100% électriques et d'un gabarit légèrement plus petit qu'un bus standard, particulièrement adapté aux rues étroites du centre-ville. Cinq bus électriques standard et 25 bus électriques articulés sont aussi mis en service entre fin 2018 et mi-2019. Enfin, quelque 400 bus hybrides électriques (238 standard et 164 articulés) font aussi progressivement leur apparition dans les rues de Bruxelles entre 2018 et 2021.

⋮ La STIB équipe les toits
⋮ de ses bâtiments de panneaux solaires.





Et ce n'est pas tout. La STIB poursuit ses investissements dans l'électrification de sa flotte, avec de nouvelles commandes de bus électriques. Grâce à cette mutation, voyager en transports publics est encore plus écologique.



En 2021, la STIB entame un test avec un bus à hydrogène. Cette technologie plus flexible devrait aider la STIB à réaliser sa transition énergétique. Ce test vise à étudier d'autres solutions que l'électrique pour remplacer les bus à moteur thermique. L'hydrogène présente divers avantages, dont celui de faire le plein en quelques minutes seulement, pour le double d'autonomie d'un bus équipé de batteries.

LE GOUVERNEMENT BRUXELLOIS APPROUVE LE PLAN BUS



La ville évolue, et les besoins des voyageurs avec elle. La STIB se lance donc dans un processus de taille et inédit : la refonte totale de son réseau de bus afin de mieux répondre aux nouveaux besoins en mobilité. Après un long processus de consultation des communes, mais aussi riverains et usagers, le gouvernement bruxellois approuve le Plan Bus. Il prévoit la création de 6 nouvelles lignes de bus et l'adaptation de 30 lignes existantes, entre autres grâce à la livraison de nouveaux véhicules électriques et hybrides. Mis en œuvre à partir de 2018, c'est une petite révolution qui a lieu sur le réseau de transport public bruxellois.

⋮ Bus hybride, électrique et à hydrogène.

UN NOUVEAU MÉTRO FUTURISTE

De nouvelles rames de métro sont nécessaires pour augmenter les fréquences et desservir la future ligne de métro 3. La STIB commande 43 nouvelles rames de type « M7 », dont les premières sont mises en circulation en 2021. Ouverture automatique des portes, nouveaux espaces polyvalents dédiés aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes et aux vélos, larges écrans d'information, signalisation lumineuse LED de couleur au-dessus des portes, plancher à hauteur des quais... Ces véhicules sont assurément synonymes de confort et modernité.



⋮ Nouvelle rame de métro M7.





- La STIB mise sur le numérique pour informer ses voyageurs.

RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

En 2018, la STIB va encore plus loin avec une toute nouvelle application mobile, intégrant de nouvelles fonctionnalités, comme une recherche d'itinéraire ou encore la possibilité de s'identifier et d'ajouter sa carte MOBIB pour effectuer des achats depuis l'app. La mobilité évolue également à une vitesse fulgurante, avec l'arrivée de nouvelles formes de mobilité et le concept de « Mobility as a Service » ou « MaaS ». En 2019, la STIB se lance dans l'aventure avec le lancement de sa plateforme MaaS en test, MoveBrussels. L'application est d'abord lancée sous la forme d'un projet pilote, avec une phase de test rassemblant environ 2.000 testeurs.

L'ARRIVÉE DU TNG

Quinze ans après l'arrivée des premiers T3000 et T4000, le premier TNG – pour « Tram New Generation » – fait son apparition à Bruxelles. Au total, la STIB a commandé 90 exemplaires de ce nouveau modèle, afin de répondre aux défis à venir : création de nouvelles lignes, augmentations de fréquences ou remplacement d'anciens véhicules. Le 1^{er} prototype arrive au dépôt de Haren à l'automne 2021. Il s'agit du premier exemplaire d'une commande de 90 véhicules, qui permettront à terme d'offrir 10.000 places supplémentaires sur le réseau tram.

- Le nouveau TNG au dépôt de Haren (2021).





9. N'OUBLIEZ PAS DE VALIDER VOTRE TICKET !

1 TICKET PAR LIGNE

Avant la Deuxième Guerre mondiale, les sociétés privées qui se chargeaient du transport urbain des personnes fixaient chacune leurs propres tarifs. Il y avait autant de tarifs différents que de trajets ! Les voyageurs achetaient un ticket valable uniquement sur la ligne empruntée ; un supplément était demandé en cas de correspondance. Il existait également des tarifs différents en fonction des sections de lignes. En outre, les voyageurs avaient la possibilité de voyager en 1^{re} ou 2^e classe, à des tarifs bien entendu différents. De quoi ne plus s'y retrouver... Au fil des ans, le nombre de compagnies de transport diminue, et avec lui le nombre de tarifs différents.



1901



1905



1919



1930



LES PREMIERS DISTRIBUTEURS DE TITRES DE TRANSPORT

La vente et le contrôle des titres de transport incombaient au receveur, puis au chauffeur dans la foulée de la «bussification».

Depuis l'apparition du préméto en 1969, les voyageurs peuvent acheter un titre de transport aux automates de vente.

UNE PLUIE DE PETITS LOSANGES

En 1972, les premiers oblitérateurs à cartes viennent à la rescousse des conducteurs, chargés de la perception des titres de transport depuis la disparition des receveurs. Ce système mécanique ampute d'un petit losange les cartes en carton de 5 ou 10 voyages, éparpillant au sol de petits losanges en carton. Les tickets d'un voyage donnent droit à un transit et sont alors validés par une machine spécialement conçue à cet effet.

L'ABONNEMENT SCOLAIRE

Le premier type d'abonnement à être créé, bien avant les autres, est l'abonnement scolaire. Il voit le jour en 1886, là où il faudra attendre bien plus tard pour que d'autres types d'abonnements apparaissent.

L'UNIFICATION DES TARIFS

Depuis la création de la STIB en 1954, les tarifs sont liés à des critères qui en fixent l'évolution. C'est le gouvernement bruxellois qui fixe chaque année les tarifs.

S'ABONNER AUX MÉTRO, TRAM, BUS ET TRAIN

Au fil des années, la STIB développe une large gamme de titres de transport utilisables en fonction de la fréquence des déplacements du client, de son âge et de sa situation socio-économique. En 1970, l'abonnement MTB voit le jour. Il permet non seulement de voyager sur le réseau de la STIB, mais aussi sur l'ensemble des autres réseaux de transport public (SNCB, TEC et De Lijn) dans la Région bruxelloise.



1962



1983



1973



1986



1996

UN ABONNEMENT SCOLAIRE POUR TOUT LE RÉSEAU

En 1974, la STIB lance l'abonnement scolaire, nouvelle formule. Contrairement à son prédécesseur, qui était valable uniquement sur la ligne empruntée par l'élève pour ses trajets domicile-école, cet abonnement offre un accès à toutes les lignes du réseau. Aujourd'hui, l'abonnement scolaire STIB est valable sur tout le réseau pendant 1 an, même le week-end et pendant les vacances scolaires. Il donne aussi accès au réseau de nuit Noctis.



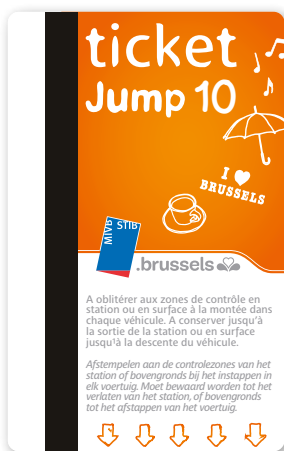
LA FIN DU TRANSIT

L'année 1983 marque la fin du transit. Là où il fallait auparavant s'acquitter d'un montant plus élevé pour effectuer une correspondance, les titres sont à présent valables pour une durée d'une heure sur l'ensemble du réseau.



LE RÈGNE DES MACHINES ORANGE

Les machines orange, comme on appelait communément à l'époque les nouveaux oblitérateurs de la STIB, envahissent le réseau en 1993. Pour valider leur titre de transport, les voyageurs introduisent leur carte magnétique dans l'appareil, qui imprime sur le ticket les informations relatives à la validation, telles que la date et l'heure. Ce dernier prend la relève des anciens oblitérateurs mécaniques.



LE TICKET JUMP

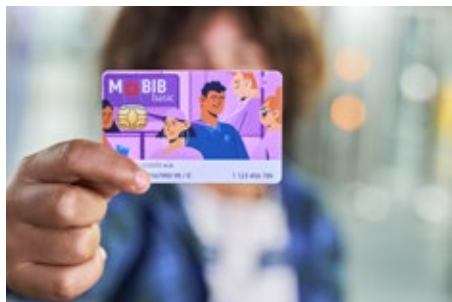
Sauter d'un train de la SNCB, d'un bus de De Lijn ou des TEC et grimper dans un tram, un bus ou un métro de la STIB ou vice-versa, avec le même titre de transport, c'est possible grâce au ticket « Jump », le bien nommé. Ce nouveau titre de transport, commun aux quatre opérateurs de transport belges, est lancé en février 2003 en Région bruxelloise.

GO POUR LES AUTOMATES DE VENTE

Où acheter son ticket ou son abonnement 24 h sur 24 ? À un GO, pardi ! C'est en 2007 que les premiers automates de vente GO, déjà présents dans le métro, débarquent aux principaux arrêts de surface. Aujourd'hui, les automates de vente, répartis dans toute la ville, complètent le réseau de vente des KIOSK, BOOTIK, revendeurs SHOP et l'achat en ligne avec GO Easy.



⋮ Nouveaux automates de vente GO.



UNE RÉVOLUTION NOMMÉE MOBIB

En mai 2008, la STIB lance la carte à puce MOBIB. Une petite révolution dans le monde de la billettique. Pour la valider, il n'est plus nécessaire d'introduire la carte dans l'appareil, il suffit de la présenter devant le valideur. Véritable portefeuille de mobilité, MOBIB donne aussi accès aux systèmes de voitures partagées Cambio, de location de vélos Villo! et permet de charger des titres d'autres opérateurs (SNCB, TEC, De Lijn). Elle existe en version nominative, permettant de charger des abonnements, ou anonyme, la carte MOBIB basic qui permet uniquement de charger des titres à la prestation.

⋮ Valideur MOBIB
⋮ de 1^{re} génération.

La généralisation de la carte à puce MOBIB signe la mort du ticket magnétique, qui disparaît le 1^{er} juillet 2016 et les machines orange avec lui. Les voyageurs occasionnels peuvent désormais acquérir un ticket à puce sans contact. Dans la foulée, les 3.700 oblitérateurs orange, destinés aux tickets magnétiques, sont retirés des véhicules et des stations. Seuls les 5.600 valideurs MOBIB – de couleur rouge – subsistent.

À partir de fin 2019, les automates de ventes à roulette sont progressivement remplacés par de nouveaux modèles, équipés d'écrans tactiles. Ils se déclinent en une version light, bleue, et une version full, rouge, qui – grande nouveauté – distribue des cartes MOBIB basic.



LE PAIEMENT SANS CONTACT

À partir de juillet 2020, le paiement sans contact fait son apparition sur le réseau de la STIB. Plus besoin d'acheter un ticket à l'avance : il suffit de valider avec une carte bancaire ou un dispositif connecté au nouveau valideur gris, et c'est parti ! À la fin de la journée, le système calcule le nombre de validations effectuées et le montant maximum par jour est plafonné au prix d'un ticket d'une journée. Ce système est directement approuvé et adopté par les voyageurs occasionnels et les touristes !

NE DITES PLUS JUMP OU MTB, MAIS BRUPASS !

Il y a du nouveau du côté billettique ! À partir de février 2021, les titres JUMP et MTB s'appellent désormais Brupass. Les titres Brupass XL voient aussi le jour : ils permettent de faire usage des lignes des différents opérateurs de transport public en Belgique – la STIB, mais aussi le TEC, De Lijn et la SNCB – dans Bruxelles ainsi que dans une zone élargie, d'un peu plus de 11 kilomètres autour du centre-ville.

... Valideur MOBIB
... de 2^e génération.





LA SUITE...

UNE NOUVELLE LIGNE DE MÉTRO

Le réseau de métro va connaître un nouveau souffle dans les prochaines années, avec la création d'une nouvelle ligne. La future ligne 3 permettra à la STIB de répondre à la demande en transport public, toujours plus importante, au nord de la région. Pour ce faire, l'actuel axe de prémétro nord-sud sera converti en métro et le tunnel prolongé sur plus de 4 km, au-delà de la gare du Nord jusqu'à Bordet. Sept nouvelles stations verront ainsi le jour. À terme, le nouvel axe nord-sud, long de 10,3 km, comptera 18 stations. Il permettra de traverser Bruxelles du nord au sud en une vingtaine de minutes, en passant par le centre-ville.

LE MÉTRO S'OFFRE UNE CURE DE JEUNESSE

Mis en service il y a plus de 40 ans, l'axe de métro est-ouest s'offre une cure de rajeunissement. Une nouvelle signalisation de sécurité est en cours d'installation. Elle permettra d'augmenter les fréquences de passage des rames – actuellement de 2 minutes 30 sur le tronç commun des lignes 1 et 5 en heures de pointe – et ainsi de doubler à terme la capacité du métro. La mise en service de la nouvelle signalisation sur le premier tronçon des lignes 1 et 5 est prévue pour fin 2023.

TRAM 8, 9... ET 10!

Afin d'offrir une nouvelle desserte vers le nord de Bruxelles, en plein essor, la STIB se lance dans la création d'une nouvelle ligne vers Neder-Over-Heembeek: le tram 10. Ce nouveau tracé, long de cinq kilomètres et demi, permettra de relier la place Rogier, le centre commercial Dockx, la place Peter Benoit et l'Hôpital militaire. La consultation citoyenne a été mise au cœur de ce projet d'envergure.

UN AMBITIEUX PLAN DE TRAMIFICATION

Afin de répondre aux besoins en mobilité dans la capitale, la STIB et la Région prévoient la création de plusieurs nouvelles lignes de tram au cours des prochaines années: Mediatram, tram de Tour & Taxis, prolongement du 62 vers l'aéroport, tramification du 95... Et ce ne sont là que quelques exemples!

...DANS LES PROCHAINS ÉPISODES!

La STIB ne manque pas de projets et d'ambition pour l'avenir de son réseau et, avec lui, de notre très chère capitale. Chaque année apporte son lot de nouveautés, de réalisations, mais aussi de défis à surmonter. Comme elle l'a montré par le passé, la STIB sait se montrer résiliente, forte de plus de 10.000 talents qui, chaque jour, conduisent des bus, trams et métros, entretiennent ces véhicules, leurs infrastructures, pensent l'avenir de la STIB, règlent les factures, recrutent le personnel, dessinent le réseau, informent et conseillent les voyageurs... Et puis, il y a vous, les voyageurs. En optant pour les transports publics, vous faites le choix d'une mobilité plus verte, d'une ville qui respire. Merci de votre confiance. Ensemble, faisons bouger Bruxelles.



Découvrez les dernières réalisations de la STIB dans ses rapports d'activité sur www.stib.be/rapportactivites





Éditeur responsable

Françoise Ledune

Réalisation et maquette

Communication

Société des Transports

Intercommunaux de Bruxelles

rue Royale 76 - 1000 Bruxelles

Édition décembre 2022

www.stib.brussels

