

1. Définition et catégorisation d'un arrêt

1.1 Définition d'un arrêt du réseau de surface

Légalement, un arrêt existe par la présence d'une plaque d'arrêt, actuellement toujours fixée à un poteau. Il existe une interdiction légale de se garer à 15 m de part et d'autre de ce poteau.

Un arrêt est un élément essentiel du réseau de transport. C'est une zone piétonne destinée à l'attente, l'embarquement et le débarquement des usagers de transports publics. Elle doit permettre ces actions avec un niveau de sécurité optimal, une accessibilité pour tous (personnes à mobilité réduite (PMR) incluses), une bonne information et un confort raisonnable.

L'arrêt constitue le passage obligé entre l'espace public où circule l'utilisateur en tant que piéton et le tube de transport qu'empruntent nos véhicules (bus et/ou tram en voirie ou en site propre). De la même façon qu'une station de métro est un accès au tube de transport souterrain, l'arrêt est un accès au tube de transport de surface. Vous trouverez la définition

du tube de transport dans le document : "2_Le tube de transport"

Un arrêt est une vitrine du réseau, c'est le premier lieu où le client-usager est en contact avec la STIB ou un autre opérateur (TEC, De Lijn). Une attention particulière devra être réservée à son aménagement. En effet, son agencement, son équipement et sa propreté influencent grandement la perception de la sécurité et de la qualité du service offert. Les arrêts sont également des points de visibilité des transports publics pour les «non-users» qui se font alors une opinion des transports publics et en évaluent l'attractivité.

Un arrêt peut être desservi par une ou plusieurs lignes. Un arrêt est qualifié de «mixte» s'il est desservi à la fois par les 2 modes de surface (tram et bus).

1.2 Typologie des arrêts ou configurations et limites des arrêts dans l'espace public

La STIB privilégie 3 configurations d'arrêt: le quai ou l'arrêt en site propre, l'arrêt en extension de trottoir et l'arrêt en pleine voie (sur trottoir sans stationnement). Ils sont illustrés ci-dessous, la zone spécifique de l'arrêt est indiquée en rouge.

1.2.1 Arrêt en site propre ou quai:

Lorsqu'il s'agit d'un quai ou embarcadère le long d'un site propre, l'arrêt est physiquement délimité par :

- > la bordure qui sépare le quai et la voirie où circule d'autres usagers (voitures, cyclistes,...),
- > la bordure qui sépare le quai et le site propre et
- > les passages piétons accédant à celui-ci. Des rampes d'accès inclinées permettent de franchir la différence de niveau entre la traversée et le quai.

L'aménagement de ce type d'arrêt doit correspondre à la longueur du véhicule le plus long pouvant le desservir: 20 m pour les bus articulés, 45 m pour les trams T4000, des multiples de ces normes si l'arrêt accueille plusieurs lignes/modes.

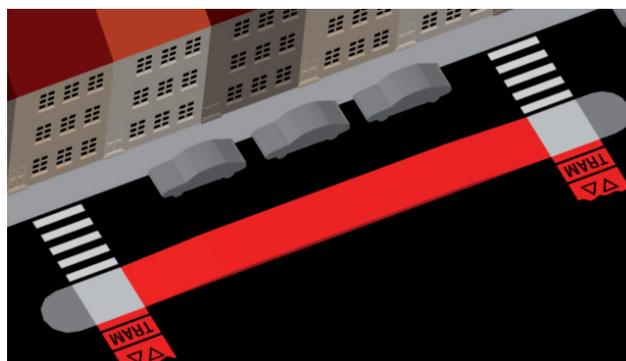


Figure 1: Arrêt en site propre

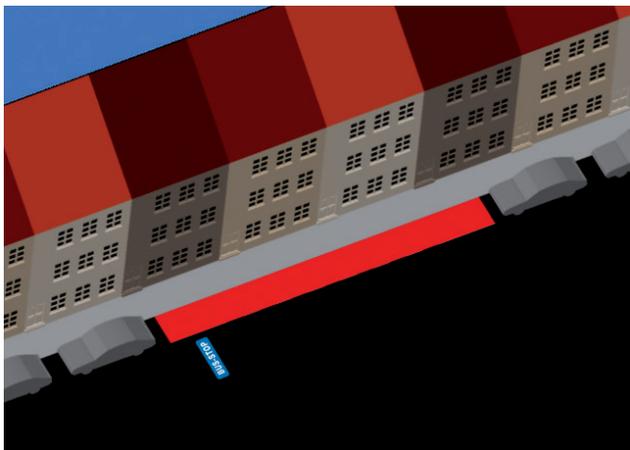


Figure 2 : Arrêt en extension de trottoir

1.2.2 Arrêt en extension de trottoir

Lorsqu'il s'agit d'un arrêt situé au même niveau que le trottoir sur une zone élargie interrompant le stationnement, les limites physiques de l'arrêt sont celles de la zone comprise entre le bord du trottoir et le bord de la chaussée et sur laquelle le stationnement est bien évidemment interdit.

L'aménagement de ce type d'arrêt doit correspondre à la longueur du véhicule le plus long pouvant le desservir : 20 m pour les bus articulés, 45 m pour les trams T4000, des multiples de ces normes si l'arrêt accueille plusieurs lignes / modes.

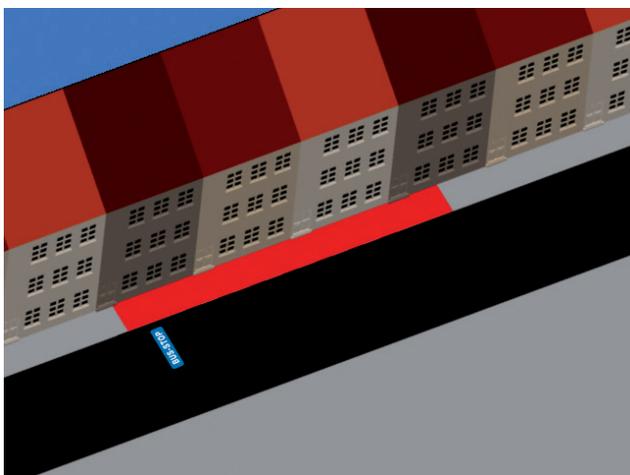


Figure 3 : Arrêt en pleine voie

1.2.3 Arrêt en trottoir ou en pleine voie

Lorsqu'il s'agit d'un arrêt intégralement situé en trottoir (il n'y a pas de stationnement et les véhicules de transports publics s'arrêtent dans la bande de roulement la plus proche du trottoir), les limites physiques de l'arrêt vont

- > en largeur entre la bordure du trottoir et les façades
- > sur la longueur correspondant au plus long véhicule pouvant desservir cet arrêt (20 m pour les bus articulés, 45 m pour les trams T4000
- > des multiples de ces normes si l'arrêt accueille plusieurs lignes / modes).

1.2.4 Arrêt en encoche

Il s'agit de l'«ancienne» configuration standard des arrêts de bus avec marquage, tel que recommandé dans le code du gestionnaire. Le bus doit manœuvrer pour se glisser dans la zone de stationnement.

Cette configuration présente de nombreux inconvénients en termes de sécurité, confort et accessibilité tant pour le véhicule que les usagers. Elle doit être strictement réservée aux terminus et seulement dans les cas où aucune des autres configurations précitées n'est possible.



Figure 4 : Arrêt en encoche



Figure 5: accès à un arrêt (avec feu à bouton poussoir et chicane)

1.2.5 Accès aux arrêts

Au-delà de cette typologie et pour garantir une accessibilité totale aux transports publics de surface à l'ensemble des usagers, et surtout aux personnes à mobilité réduite (PMR), il est nécessaire d'élargir le périmètre d'étude et de prendre en compte les chemins d'accès et/ou les traversées qui permettent de rejoindre l'arrêt. En effet, si un usager ne peut quitter le trottoir pour se rendre sur l'arrêt, la mise en accessibilité de l'embarcadère considéré, même si elle est parfaite, est réduite à néant. De la même façon, si un PMR peut débarquer aisément du véhicule mais ne parvient pas à rejoindre le trottoir ou l'autre côté de la rue (en le

quittant), les efforts réalisés en matière d'accessibilité sur l'arrêt sont ruinés par la présence de ce maillon faible dans la chaîne de l'accessibilité. Pour atteindre cet objectif, il est recommandé de ne pas se contenter d'agir dans les limites strictes des zones rouges décrites ci-dessus.

Préciser théoriquement des limites du périmètre concerné par les travaux de mise en accessibilité d'un arrêt dans l'espace public est inadéquat car il nécessite d'être apprécié au cas par cas, en fonction de la situation locale. En tout état de cause, il est primordial d'intégrer dans le périmètre d'intervention la notion de continuité du cheminement entre l'arrêt et la voirie (via les traversées piétonnes et l'accès aux trottoirs). L'absence de masque à la visibilité est un point particulier d'attention pour garantir la sécurité des accès.

1.3 Définition d'un terminus

Un terminus est un arrêt - tel que défini ci-dessus - dès lors qu'il est utilisé par les usagers. Il est soit une zone de débarquement, soit une zone d'embarquement mais peut aussi être simultanément les deux. Il n'est pas forcément situé au dernier arrêt d'une ligne car il peut exister des terminus intermédiaires lorsque certaines lignes sont ponctuellement raccourcies. C'est notamment le cas pour les lignes qui ont pour référence des chiffres barrés.

Un terminus peut également n'être utilisé que par les conducteurs en bout de ligne, après avoir débarqué les usagers et avant d'en reprendre. Il est alors qualifié d'« arrêt de service ». Dans ce cas, les critères d'aménagement et d'équipement sont extrêmement

différents de ceux d'un arrêt utilisé par les usagers. Ce cas de figure, lié aux modes d'exploitation du réseau et au respect des règlements en matière de pause du personnel de conduite, entraîne des questions spécifiques : en fonction du caractère public ou non de la zone, la responsabilité des tâches d'entretien et de nettoyage sont à définir clairement entre les parties (Région, Commune et STIB).

La pose de sanitaires, éventuellement accessibles au public, nécessite toujours discussion au cas par cas et entraîne l'obligation d'obtenir un permis d'urbanisme. L'implantation devra également tenir compte de la proximité avec l'arrêt, de la nécessité de raccordements aux réseaux électriques et d'évacuation des eaux.

1.4 Catégorisation des arrêts

Afin d'établir un programme d'amélioration des arrêts du réseau de surface et de fixer des priorités en matière d'intervention, il fallait trouver une façon de les classer en diverses catégories sur base de leur infrastructure et de leur niveau d'équipement.

Depuis 2008, la STIB a développé un système de catégorisation des arrêts basé sur le niveau de sécurité, de confort et d'accessibilité. Sur base d'une visite de terrain de chaque arrêt, un arbre décisionnel permet d'identifier univoquement la catégorie à laquelle l'arrêt appartient.

Initialement, il existait 6 catégories (de 0 à 5) réparties de la façon suivante :

	0	1	2	3	4	5
	LIMITE	BASIQVES = SECURISES		IDEAUX = ACCESSIBLES		
	Pas sécurisés	Basique (sans abri)	Basique avec abri	Idéal I si faible fréquentation	Idéal II si fréquentation moyenne	Idéal III si forte fréquentation et pôle intermodal
				standard	Correspond à "minimaliste grande ceinture"	Correspond à "maximaliste grande ceinture" (objectif top 30)
Confort			Abri standard + valve info	Abri standard	Abri étendu (min. 9m) – couvre attente et embarquement	Abri long type auvent sur l'ensemble de l'arrêt – couvre attente et embarquement
				Minimum 3 places assises	Places assises 10 personnes	Places assises 24 personnes
Informations PMR					Guidage et zone d'attente malvoyants (première porte) Accès pour usagers en chaise roulante (seconde porte)	
	Poteau + horaire théorique	poteau + horaire théorique		poteau + horaire théorique		
Sécurité			plan du réseau	plan du réseau		
				plan de quartier et infos STIB afficheur de temps d'attente		
Sécurité	Zone d'attente en « dur » n'atteint pas longueur requise ou revêtement non stable	Zone d'attente en « dur » sur longueur requise		Zone d'attente et d'arrêt clairement identifiable (revêtement spécifique éventuel)		
				Quai 20m (Bus) 35-45m (Tram)		Quai > 20m (B) 45m min (T)
	Risque élevé de parking illicite	Risque faible de parking illicite	Extension de trottoir/ site propre	Extension de trottoir/ site propre		
	Voirie défoncée	Matériau non différencié	Ligne de sécurité			
		Barrières sécurité(Tram)				

Figure 4: Catégorisation des arrêts

Nos objectifs à long terme sont :

- > que la catégorie 0 disparaisse,
- > que la catégorie 1 soit limitée aux lieux où il est physiquement impossible de poser un abri,
- > que tout arrêt fréquenté par plus de 500 personnes par jour soit idéal.

Il va de soi qu'un arrêt peut toujours disposer d'équipements supplémentaires par rapport à sa catégorie.

L'utilisation et l'analyse plus fine de cette classification ont fait apparaître ses limites. En particulier, il s'est avéré qu'en certains lieux exigus de la ville, l'espace disponible rendait un aménagement idéal impossible. La STIB doit accepter qu'il soit impossible de placer un abri ou un guidage en dalles rainurées du fait de la faible largeur du trottoir considéré. A l'inverse, s'il existe une couverture offerte par les bâtiments sis immédiatement au niveau de l'arrêt, la pose d'un abri peut s'avérer inutile.

Une catégorie 6 a donc été créée, elle reprend les arrêts en encoche qui doivent le rester. En effet, les encoches présentant des soucis de sécurité, elles étaient systématiquement classées en catégorie 0 par l'arbre décisionnel. Cela entravait l'identification des améliorations réelles exécutées sur les arrêts du réseau de surface.

Dans le même état d'esprit, une catégorie 7 a été créée pour qualifier les arrêts où l'exiguïté des lieux ou l'utilisation de l'arrêt (réservé seulement au débarquement) rend la pose d'un abri impossible ou non pertinente. Une banque de données reprend l'ensemble des configurations et équipements aux arrêts. Elle permettra l'identification des arrêts où des aménagements sont impossibles ou non souhaités.

Les recommandations pour l'aménagement d'un arrêt idéal sont reprises dans le document : « 5_Recommandation pour l'aménagement d'un arrêt idéal ».

1.5 Top 50 des arrêts de surface

Les arrêts de surface peuvent être classés sur base de plusieurs critères : la fréquentation globale, la fréquentation scolaire, le type de ligne ou leur nombre, l'offre en transport (nombre de passages par unité de temps de jour, de nuit, le nombre de places offertes par unité de temps...).

La STIB dispose de données de fréquentation des arrêts (nombre de personne qui montent dans les véhicules

par jour ouvrable). Ces données ont permis l'identification des arrêts les plus fréquentés repris désormais dans un «TOP 50». Le Top 50 est illustré dans le document : « 3 TOP50 Arrêts de Surface 2015 ».

Ces critères permettent d'attirer l'attention des aménageurs sur l'importance des flux piétons à ces endroits.

1.6 Compétences légales dans l'espace public au niveau des arrêts

Les arrêts sont et font partie intégrante du système de transport public et de l'espace public.

La STIB n'est pas propriétaire de la voirie mais elle en a le droit d'usage gratuit (cf. Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale). La STIB peut proposer des aménagements et les (faire) réaliser. Ces aménagements devront avoir été approuvés par le gestionnaire de voirie (communale ou régionale) et le cas échéant, par la Police d'une des 6 zones.

La STIB a donc plus de 20 interlocuteurs privilégiés dans la Région de Bruxelles-capitale et une douzaine d'interlocuteurs en Flandre, puisque son réseau sort de la Région.

L'aménagement de l'espace public, son entretien et sa propreté sont des compétences du ressort du gestionnaire de l'espace public. La voirie étant régionale ou communale, c'est l'autorité concernée qui est en charge. En voirie communale, le Collège des bourgmestres et échevins est l'autorité compétente pour la validation des aménagements et les prestations diverses qui incombent aux communes (entretien des voiries, des plantations, de mobilier urbain). En voirie régionale, la responsabilité incombe à l'Administration

régionale Bruxelles-Mobilité et plus particulièrement de la Direction de la Gestion et de l'Entretien (DGE), pour l'aspect « entretien ».

La STIB est chargée de l'entretien de ses voies et de tout équipement technique en lien avec celles-ci (caténaires, feux de signalisation spécifiques, dispositifs de détection des véhicules, armoires électriques, ...).

Actuellement, la gestion des abris situés aux arrêts n'est de sa compétence que pour certaines communes (9 communes sur les 19).

D'autre part, le Bourgmestre est responsable de la sécurité comme chef de la Police locale. Il a cette compétence sur l'ensemble des voiries sises sur le territoire de la Commune, quel qu'en soit le statut.

Certains agents STIB assermentés peuvent dresser un procès-verbal pour certaines infractions (par exemple, pour le stationnement sur arrêt, ou la présence sur site propre réservé).

En cas d'urgence, la STIB peut assurer la sécurisation d'un lieu dans l'intérêt de ses clients. Elle a le devoir d'avertir le responsable de tout danger qu'elle identifierait.