



Site Jacques Brel



SITElacruies Brél

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles



Dépôt d'autobus

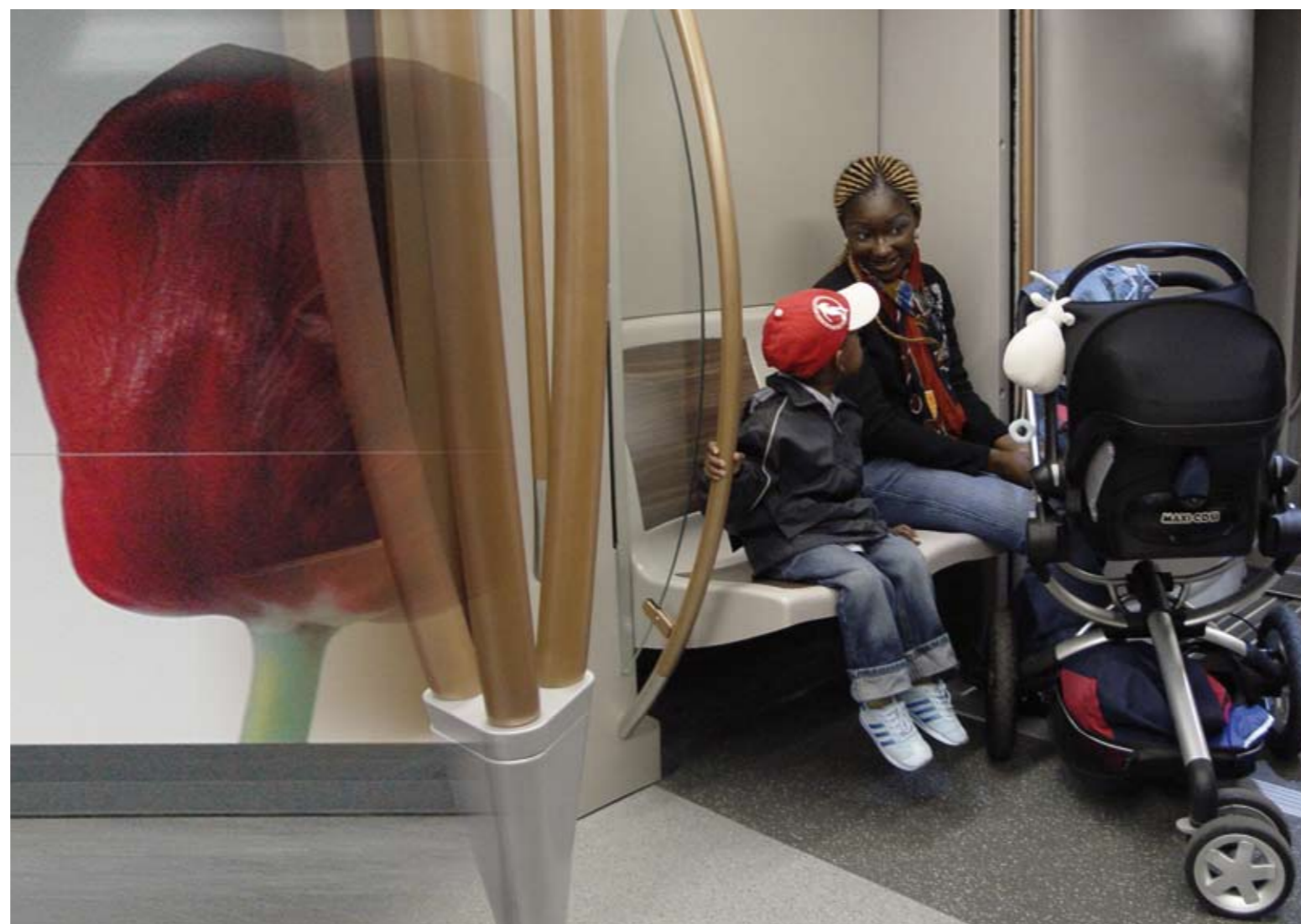
Dépôt de métro

Two vertical dashed red lines are positioned to the right of the text, extending from the horizontal line above to the horizontal line below.

La STIB, une entreprise publique au service de la mobilité bruxelloise

La Société des Transports intercommunaux de Bruxelles est la première entreprise belge de transport public en milieu urbain. Elle étend ses activités aux 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'à dix autres communes périphériques. Elle dessert une superficie de 241,5 km² et assure, chaque jour, les déplacements de plus d'un demi million de Bruxellois et de navetteurs. En moyenne, à chaque seconde, trois véhicules de la STIB prennent des voyageurs en charge. 250 000 fois par jour ouvrable !

Le réseau dont dispose la STIB mesure près de 800 km de long et compte 3 lignes de métro, 15 lignes de tramways et 51 lignes d'autobus, qui assurent un service ininterrompu, 7 jours sur 7, 20 heures par jour. Depuis avril 2007, 20 lignes de bus circulent également tous les vendredis et samedis soirs, de minuit à 3 heures du matin. Pour ce faire, la STIB peut compter sur le professionnalisme de ses quelque 6.500 collaborateurs.



Adapter les dépôts et ateliers aux nouveaux besoins

En 8 ans, la fréquentation du réseau de la STIB a augmenté de 70%. La société de transport public a transporté, en 2007, pas moins de 277,3 millions de voyageurs. Et cette croissance de la clientèle n'est pas près de s'arrêter.

L'objectif fixé par le contrat de gestion qui lie la STIB à son pouvoir de tutelle, la Région de Bruxelles-Capitale, est en effet ambitieux. Il s'agit pour la STIB d'atteindre 320 millions de voyages d'ici 2011.

En raison de ce nombre sans cesse croissant de clients, la STIB doit investir dans des trams, des bus et des métros qui offrent une plus grande capacité. Cette nouvelle génération de véhicules exige des remises adaptées. C'est pourquoi la STIB s'est lancée dans un vaste programme de modernisation des dépôts existants et dans la construction de nouvelles infrastructures de remisage.

À terme, la STIB comptera 3 grands complexes d'entretien et de remisage : Brel, Delta et Haren, ainsi que des dépôts plus petits pour le simple entreposage des véhicules.

Le site Jacques Brel se compose de deux parties : l'une réservée à l'entretien et au remisage des bus, l'autre consacrée à l'entretien et au remisage des métros.

La STIB, c'est*

- > 6.498 collaborateurs
- > 277,3 millions de voyageurs
- > 797,8 km de réseau
- > 3 lignes de métro
- > 69 stations
- > 15 lignes de tram
- > 51 lignes d'autobus
- > 20 lignes de bus de nuit

* chiffres du rapport annuel 2007



L'ancien atelier-dépôt d'autobus

L'atelier-dépôt Jacques Brel a été construit sur le site "Vandermeeren". Ce terrain de près de 6 ha, propriété de la STIB, se situe sur le territoire des communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean et tire son nom de la petite rue "Vandermeeren" qui traversait le site. Celle-ci n'existe plus depuis la démolition de l'ancien dépôt d'autobus.

Cet ancien dépôt était situé du côté de la chaussée de Ninove. Construit au début du siècle, il a appartenu à la "Société générale des Chemins de Fer économiques" jusqu'en 1925. Cette année-là, la SA "Les Tramways Bruxellois" confirmait sa fonction de dépôt de tramways. La STIB l'exploita comme tel de 1954 à 1961. De 1961 à 2004, le dépôt abrita des autobus. Il se composait d'un garage, d'un entrepôt et d'un parking en plein air permettant d'accueillir 145 autobus.

Un hymne à Jacques Brel

Le nouveau complexe de bâtiments construits par la STIB sur le site «Vandermeeren» étant situé à côté de la station de métro «Jacques Brel», la STIB a décidé d'introduire, au printemps 2005, une demande auprès de la Fondation Jacques Brel, afin de pouvoir donner à ses nouvelles installations le nom du célèbre chanteur. La Fondation Jacques Brel a répondu positivement à cette demande. Cette appellation offre une notoriété plus grande au dépôt que l'ancienne appellation «Vandermeeren». Ainsi l'attachement du Grand Jacques pour Bruxelles et en particulier pour ses tramways (le célèbre tram 33) et ses autobus continuera encore longtemps à résonner non seulement au travers de ses chansons mais également à travers le nom donné au plus moderne des dépôts de transports publics de Bruxelles.



De nouvelles installations pour les autobus

Afin de permettre la construction du tunnel métro qui fait la jonction entre Delacroix et Beekkant, il a fallu abattre l'ancien dépôt d'autobus, qui se trouvait sur le tracé du futur tunnel. Le complexe qui a remplacé ce dépôt comprend de nouvelles installations pour autobus (du côté du boulevard Jules Graindor ainsi que le long des voies de la SNCB).

Ces installations comprennent un hall d'entretien avec stands colonnes et ponts levants, passerelles, fosses d'inspection/de réparation, chambres de graissage, entrepôt de pneus, réserves, bureaux et vestiaires; un hall « visite des bus », destiné aux entretiens quotidiens, avec à l'étage, bureaux, salles de réunion, vestiaires, réfectoire; enfin, des emplacements de parking avec auvents pour les autobus.

Aménagées principalement sur les terrains situés à côté du boulevard Jules Graindor, ces nouvelles infrastructures permettent d'entretenir quelque 160 autobus.

Le nouveau hall d'entretien des autobus

Avant de passer le contrôle technique obligatoire, prévu tous les 6 mois, les autobus subissent un contrôle en profondeur sur les fosses d'inspection. Les pneus, les phares et les châssis y sont vérifiés à la loupe. Les pneus des autobus sont changés après environ 100.000 km. Les emplacements avec ponts élévateurs servent à l'entretien préventif des bus qui a lieu tous les 7.500 km. Les batteries sont remplacées et le système de chauffage, inspecté. Les batteries sont stockées et rechargées dans un petit local séparé. Dans un bus, il y a deux batteries de 12 volts chacune. Elles sont d'office changées tous les trois à cinq ans.



L'ancien dépôt de bus démoli

L'ancien dépôt de bus situé sur le terrain «Vandermeeren» devait inévitablement être détruit. Ce bâtiment, ainsi que le hall d'entretien, se trouvaient dans l'axe du bouclage de la Petite Ceinture par le métro. Au départ, il était prévu de creuser un tunnel sous les anciens bâtiments mais, après un rapport financier d'incidences, il est vite apparu plus avantageux de détruire les anciennes installations et d'en construire de nouvelles.

Le dépôt le mieux desservi en matière d'offre de transport

Le dépôt Jacques Brel s'intercale entre trois stations de métro: Jacques Brel, Gare de l'Ouest et Delacroix, en correspondance avec de nombreuses lignes de tram et de bus et une future halte RER, en communication directe à la station de métro Gare de l'Ouest. Le personnel affecté à ce dépôt travaille dans la partie la mieux desservie de la région bruxelloise.



Le système de ponts à piston est idéal pour les électriciens. D'une part, ils n'ont pas besoin de beaucoup de place en dessous du bus pour effectuer les vérifications contrairement aux autres ouvriers responsables de l'entretien. D'autre part, ils ne sont plus obligés de travailler à genoux, comme c'était le cas auparavant. Lors de l'entretien préventif, l'huile du moteur est changée tous les 45.000 km et l'huile de pont pour l'axe des roues tous les 120.000 km.

Parmi les neuf emplacements, le plus long est utilisé pour les bus articulés. Afin de les soulever, on utilise 6 petits ponts élévateurs.

Six emplacements équipés de ponts hydrauliques sont également à disposition pour les gros travaux de mécanique qui consistent au remplacement de diverses pièces: la boîte de vitesses, les axes avant et arrière, le moteur, le compresseur et l'alternateur. Ces 6 emplacements permettent le travail simultané de 10 à 16 ouvriers, selon les nécessités.

Dans le petit atelier polyvalent, les meules, scies et postes à souder permettent d'effectuer les travaux sur châssis et pots d'échappement. Les ouvriers y effectuent le sciage des pièces métalliques et le nettoyage approfondi des pièces au moyen d'une sableuse.

A Jacques Brel, le stock n'est pas très important, il sert de petite réserve tampon. Les ouvriers vont s'y approvisionner en pièces détachées de première utilité. La STIB dispose de deux grands magasins centraux, l'un à Demets et l'autre à Haren.

Deux emplacements sont également prévus pour donner facilement accès, de manière sécurisée, aux toits des bus pour l'entretien de l'air conditionné sur les bus climatisés. Cet accès est également fort utile pour la réparation des antennes et du système SAE (qui permet de suivre en temps réel la progression des bus sur le réseau).

Dans le local de nettoyage, le moteur, le radiateur et l'intercooler (système de refroidissement du moteur) sont nettoyés en profondeur au moyen d'un jet à haute



pression. L'autobus est levé par des ponts élévateurs. Ce nettoyage se passe plus fréquemment durant les mois d'été. Un radiateur qui n'est pas propre chauffe plus rapidement.

Le hall "visite des bus"

Dans le bureau du brigadier, un système informatique définit les entrées et sorties des bus sur le réseau. Ce système est en lien avec le portail Cyrber de la STIB et permet au chauffeur de consulter, sur un terminal de la salle des recettes, l'horaire et la ligne de bus qui lui sont attribués.

Un autre système informatique gère l'approvisionnement en carburant du dépôt. La réserve est prévue pour 3 x 60.000 litres de diesel. Tous les deux ou trois jours, le dépôt est approvisionné en carburant. Le système informatique enregistre le numéro du bus, l'identité du

membre du personnel et la quantité de carburant pompé. Enfin, les cassettes reprenant les validations des titres de transport dans les bus sont lues toutes les 36 heures, afin de compléter les statistiques de fréquentation des lignes.

Il existe cinq emplacements pour le lavage de l'intérieur des bus, qui se fait manuellement. Deux emplacements sont destinés au nettoyage extérieur des bus. Le «bus wash» fixe permet un lavage extérieur relativement rapide, il est donc idéal pour les bus peu sales. C'est l'autobus qui avance pendant le nettoyage. Le «bus wash» mobile qui est plus lent se déplace sur le côté et au-dessus du bus à l'arrêt.

Le nettoyage des bus se fait à l'eau de pluie et la STIB recycle cette eau, ce qui représente un effort écologique non négligeable. Les fondations du bâtiment abritent plusieurs cuves équipées de filtres de traitement.

Trois pompes diesel alimentent les bus et une, les véhicules de service. Les bus viennent y faire le plein quotidiennement. En moyenne, 10.000 litres de carburant sont délivrés par jour. Un bus standard consomme environ 45 litres au 100 km.

Le hall comporte également un banc d'essais où sont testés les freins. Le panneau de contrôle est relié à un ordinateur dans lequel sont introduits les numéros des bus testés. Les résultats sont immédiatement imprimés à la fin du test. À distance, le technicien en charge peut mettre les compteurs à zéro depuis son poste de commande. Lorsqu'il apparaît que le freinage d'un bus n'est pas correct, celui-ci retourne directement au hall d'entretien pour des rectifications complémentaires.

Le nouveau dépôt autobus, côté "Mouvement"

Avec sa salle de recettes lumineuse et aérée, ses vestiaires neufs et ses murs blanchis, l'aile du bâtiment consacrée à la partie « exploitation » du mode bus apporte modernité et confort dans le quotidien des chauffeurs. A cet effet, une toute nouvelle organisation a été mise en place, permettant aux conducteurs d'avoir accès à leurs feuilles de route via des bornes interactives et d'acquérir leurs titres de transport en sollicitant des automates de vente. L'objectif premier de cette opération est de réduire les tâches administratives de l'équipe en place aux guichets, ce qui permettra de consacrer plus de temps à l'encadrement des conducteurs.

En 2006, de nouveaux autobus sont venus remplacer le parc qui en compte 160 à son actif. L'innovation est donc à son comble pour les 460 personnes qui travaillent au département «Mouvement Bus» de la STIB.



Le nouveau dépôt de métro

Outre le nouveau dépôt de bus, la STIB a construit un nouveau dépôt de métro (le long de la rue Nicolas Doyen), afin de répondre à l'accroissement de la flotte.

En effet, 15 nouvelles rames de métro de type boa (94 mètres de long), commandées chez le constructeur CAF en Espagne viennent peu à peu compléter le parc existant, au rythme des différentes phases de livraison. Ces nouvelles rames sont destinées à accroître la capacité de transport (le nombre de voyageurs et les fréquences), en vue du bouclage de la ligne de Petite Ceinture en février 2009.

De 1976 à aujourd'hui, Delta, à Auderghem, était le seul dépôt de métro de la STIB. Il faut désormais compter aussi avec le dépôt d'Anderlecht. La mise en service du hall d'entretien Jacques Brel entraînera une modification de l'organisation de la maintenance des rames de métro. La maintenance 1er échelon (préventive et corrective) se fera aussi bien à Delta qu'à Brel. Par contre, l'entretien de 2ème échelon, qui nécessite le démontage des équipements, se fait et se fera toujours à Delta (atelier - 4).

Le nouveau dépôt de métro Brel dispose effectivement des installations nécessaires au remisage et à l'entretien des véhicules. Il est constitué de trois bâtiments contigus:

- > la remise métro
- > le hall d'entretien
- > les magasins, locaux techniques, bureaux, salles de réunion, vestiaires, réfectoire et sanitaires.

La remise couvre une superficie de 91 ares et le hall d'entretien, 52 ares, soit en tout près d'1,5 hectare. Ces deux bâtiments et leurs accès abritent plus de 3 kilomètres de voies ferrées (2 km dans les dépôts actuels).



Le hall d'entretien

Il comporte 6 voies.

Au niveau des voies 1 à 4, 4 fosses d'entretien permettent d'accéder au dessous des voitures. Une de ces fosses est équipée d'un immense aspirateur permettant de dépoussiérer tous les équipements sous les voitures. Une passerelle mobile se déplace au-dessus de la toiture des voitures de métro et permet d'effectuer des réparations en toiture sans devoir descendre sur cette dernière.

A la voie 5, se trouve un stand de levage des voitures où on peut lever, soit de manière séparée, soit en même temps, une unité boa de 47 mètres (1/2 boa) et une unité existante de métro composée de 3 voitures (54 mètres).

A la voie 6 se trouvent un stand de lavage des voitures et un stand de lavage des bogies. L'installation de lavage des voitures de métro est constituée de 2 portiques de lavage mobiles

La remise métro

La remise métro comprend 9 voies:

Les voies 7 à 14 sont prévues pour le stationnement des voitures et comportent des équipements sur les quais pour nettoyer l'intérieur de celles-ci. Toutes les deux voies, une petite fosse permet une inspection rapide du dessous des voitures.

A la voie 15, un tour en fosse tandem permet le tournage des roues des véhicules.

La flotte des véhicules

Le parc de métro comporte 5 séries, les plus anciennes datant de 1976, année de la création du métro. La toute dernière série, appelée "boa", a été mise en service à la rentrée de septembre 2007.



Le dépôt Jacques Brel en quelques chiffres

- > 1 dépôt bus et 1 dépôt métro sur un terrain de 6 hectares
- > 600 personnes (chauffeurs bus et métro, mécaniciens, employés)
- > 1,5 hectare au sol de bâtiments métro pour le stationnement et l'entretien de \pm 15 (maximum 22) trains
- > 3,5 km de voies ferrées
- > 60 ares au sol de bâtiments bus et 2 hectares de circulation et parking pour 160 autobus
- > 5 km de pieux (diamètre 60 cm) pour les fondations de l'ensemble des bâtiments
- > 30.000 m³ de béton (soit l'équivalent de \pm 5.000 camions/mixer de 6 m³)
- > 1.500 tonnes d'acier
- > 3 citernes de 60.000 litres de gasoil routier
- > 1 citerne à eau de pluie de 200.000 litres
- > 1 sous-station électrique (pour les deux dépôts et la circulation des voitures métro)
- > 2 raccordements de gaz à moyenne pression
- > 2 raccordements d'eau
- > 2 stations de recyclage de l'eau
- > 2 raccordements à l'égout



La Gare de l'Ouest et le bouclage de la ligne 2

Les travaux de bouclage de la Petite Ceinture ont débuté en 2001 et sont en cours de finalisation entre la station Delacroix et la station Beekkant.

En 2009, la Gare de l'Ouest deviendra une véritable station intermodale très importante, desservie par:

- > toutes les lignes de métro
- > les trams de la STIB en site propre venant de la chaussée de Ninove et de l'avenue Joseph Baeck
- > les autobus de la STIB
- > les autobus de De Lijn venant de la chaussée de Ninove
- > la SNCB (ligne 28, projet RER)

Approuvé en septembre 2002 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Plan Directeur Métro prévoit en effet une complète réorganisation du réseau métro suite au bouclage. Il a pour objectif une optimisation de l'offre sur les axes 1 et 2 et un maillage cohérent en termes de liaisons entre pôles. La ligne 1 Nord reliera la gare de l'Ouest à Stockel, tandis que la ligne 1 Sud desservira l'itinéraire allant d'Erasmus à Herrmann-Debroux. La ligne 2 A reliera les stations Roi Baudouin et Simonis à la Gare du Midi et la ligne 2 B doublera la liaison Simonis-Simonis. Ce nouveau schéma nécessitera notamment la mise en service de la station Gare de l'Ouest bis sur la ligne 2.

Ce schéma assurera des fréquences de passage de 3 minutes en pointe, 5 minutes en journée et 10 minutes le soir sur le tronçon commun entre Merode et la Gare de l'Ouest et sur la liaison Simonis-Simonis.

Situation actuelle du réseau métro

Ligne 1A: Roi Baudouin - Herrmann-Debroux

Ligne 1B: Stockel - Erasme

Ligne 2: Simonis - Delacroix

Futur réseau de métro (2009)

Ligne Stockel - Gare de l'Ouest

Ligne Herrmann-Debroux - Erasme

Ligne Roi Baudouin - Simonis

Ligne Simonis - Simonis

Un renfort de capacité

La mise en service progressive des six premières rames boas a permis d'offrir, dès la rentrée de septembre 2007, non seulement la capacité nécessaire sur la ligne 1B (Erasmus-Stockel) mais également d'exploiter la ligne 2 avec des trains de 5 voitures au lieu de trois.

Grâce à la livraison des 9 boas restants durant l'année 2008, ce sont au total 90 voitures qui viennent ainsi s'ajouter aux 217 voitures qui composent le parc actuel. L'exploitation des lignes de métro s'en trouve dès lors

modifiée: elle se fait avec des trains longs. Il n'y a plus de désaccouplement, ce qui permet d'intensifier l'offre en soirée et le week-end en dehors des trajets domicile-travail.

L'arrivée de ce nouveau matériel, combinée à une augmentation des fréquences sur certains tronçons et au bouclage de la Petite Ceinture programmé en 2009, va ainsi permettre d'augmenter de 40 % l'offre de places disponibles sur l'ensemble du réseau de métro.



Historique du métro bruxellois

- 1976:** *Inauguration de la ligne 1 du métro de De Brouckère jusqu'à Beaulieu d'une part et Tomberg d'autre part.*
- 1977:** *Inauguration des stations Sainte-Catherine et Demey.*
- 1981:** *Mise en exploitation de trois stations à Molenbeek-Saint-Jean: Comte de Flandre, Etangs Noirs et Beekkant.*
- 1982:** *Prolongement de la ligne de métro 1B vers le nouveau campus de l'UCL. (Alma). Extension de la ligne 1B vers Anderlecht (Saint-Guidon) et de la ligne 1A vers Laeken (Bockstael).*
- 1985:** *Prolongement de la ligne de métro 1A vers Auderghem (Herrmann-Debroux) et vers le Heysel. Mise en service de la station Veeweyde à Anderlecht (ligne 1B).*
- 1988:** *Prolongement de la ligne 1B, ouverture des stations Crainhem et Stockel. Exploitation en métro de la ligne 2 de la station Simonis à la Gare du Midi.*
- 1992:** *Mise en service de la station Bizet (ligne 1B).*
- 1993:** *Inauguration de la station Clemenceau (ligne 2).*
- 1998:** *Prolongement de la ligne 1A jusqu'à la station Roi Baudouin.*
- 2003:** *Prolongement de la ligne 1B vers Anderlecht, ouverture des stations la Roue, CERIA, Eddy Merckx et Erasme.*
- 2006:** *Inauguration de la station Delacroix (ligne 2)*

Réalisation et maquette :

Délégation générale à la Communication
et aux Relations publiques

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

Av. de la Toison d'Or, 15

1050 Bruxelles

www.stib.be

Tél. 070 23 2000

Edition 2008