

A large, stylized diamond graphic is centered on the page. It consists of three overlapping layers: a light pink top layer, a dark brown middle layer, and a red bottom layer. The diamond is positioned above the main title text.

ANNEXE NOUVEAU STADE : ROYALE UNION SAINT- GILLOISE

Comparaison de l'accessibilité en transports publics du stade J. Marien, du stade Forest National et du complexe sportif du Bempt

JANVIER 2022

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Introduction | 3 |
| 2. | Méthode | 3 |
| 3. | Résultats et discussion | 4 |
| 3.1. | Comparaison de l'accessibilité entre les trois sites de manière générale..... | 4 |
| 3.2. | Variation de l'accessibilité selon le moment de la journée..... | 5 |
| 4. | Conclusions | 11 |

COLOPHON

Auteur

perspective.brussels
rue de Namur, 59 – 1000 Bruxelles

Date de réalisation

janvier 2022

Contact

Thomas Ermans – termans@perspective.brussels

1. INTRODUCTION

L'analyse réalisée ici poursuit deux objectifs, classés par ordre d'importance :

- > Le premier est de comparer l'accessibilité en transport public, de manière générale, du stade J. Marien, du stade d'athlétisme de Forest National et du complexe sportif du Bempt.
- > Le second est de mettre en évidence l'évolution des conditions d'accessibilité en transport public en fonction des moments de match, quel que soit le site. Ensuite, on peut évaluer si l'accessibilité entre le stade varie de façon significative selon le moment du match.

On ne dispose d'aucune information quant à la distribution résidentielle des supporters de l'USG, ni à celle des supporters des autres clubs de football belges participant à la Jupiler Pro League. En première approximation, on peut supposer que plus on est proche des stades, plus la part de la population qui supporte le club en question augmente.

2. MÉTHODE

La comparaison de l'accessibilité en transport en commun selon la localisation du stade de l'Union Saint-Gilloise (USG) repose sur l'analyse des temps de parcours¹, à la fois vers et depuis les localisations envisagées.

Plusieurs plages horaires² sont envisagées afin de refléter les conditions d'accessibilité variables en fonction du moment de la semaine où se déroulent les matchs. Essentiellement, les moments de matchs les plus fréquents (saison 2021-2022) sont les suivants :

- > Vendredi soir, coup d'envoi à 20h45 ou 21h ;
- > Samedi ou dimanche, coup d'envoi à
 - 13h30 ;
 - 16h ou 16h30 ;
 - 18h30 ;
 - 20h45 ou 21h.

Les plages horaires et les origines/destinations étudiées sont les suivantes :

- > Départ de l'ensemble de la Belgique **vers les** localisations de **stade** envisagées le **samedi entre 14h30 et 18h**. Ces temps de parcours peuvent être estimés représentatifs des conditions de déplacement en transport public vers le stade le samedi.
- > Départ **depuis les** localisations de **stade** envisagées vers l'ensemble de la Belgique le **samedi entre 14h30 et 18h**. Ces temps de parcours peuvent être estimés représentatifs des conditions de déplacement en transport public vers le stade le samedi après les **matchs de 13h30 et de 16h30**.

¹ Les temps de parcours se constituent des temps de parcours réels sur l'ensemble du réseau de transport public belge (SNCB, STIB, TEC, De Lijn) ainsi que des temps de parcours à pieds entre le centroïde de la maille d'origine et l'arrêt du réseau de transport le plus proche, entre deux arrêts lors d'une correspondance et entre l'arrêt final et le centroïde de la maille à destination. En plus des temps d'attente aux arrêts, des pénalités sont également ajoutées lors des correspondances.

² Au sein de chaque plage horaire, un temps de parcours médian est retenu parmi tous les temps de parcours possibles. L'indicateur se veut de ce fait représentatif des conditions de déplacement existantes durant cette plage horaire.

- > Départ **depuis les** localisations de **stade** envisagées vers l'ensemble de la Belgique le **samedi entre 22h et 23h**. Ces temps de parcours peuvent être estimés représentatifs des conditions de déplacement en transport public vers le stade le samedi après le **match de 18h30**.
- > Départ **depuis les** localisations de **stade** envisagées vers l'ensemble de la Belgique le **samedi entre 23h et 24h**. Ces temps de parcours peuvent être estimés représentatifs des conditions de déplacement en transport public vers le stade le samedi après le **match de 20h45 ou 21h**.

Les périodes du vendredi soir et du dimanche n'ont pas été étudiées. Les conditions de déplacement en transport public le vendredi soir sont très similaires à celles du samedi soir. Les conditions de déplacements du dimanche sont relativement similaires à celles du samedi, surtout en ce qui concerne les longues distances, où l'usage du train domine. Par contre, l'accessibilité à courte distance est vraisemblablement inférieure le dimanche.

3. RÉSULTATS ET DISCUSSION

3.1. COMPARAISON DE L'ACCESSIBILITÉ ENTRE LES TROIS SITES DE MANIÈRE GÉNÉRALE

De manière générale, il ne fait aucun doute que le stade actuel de l'USG est situé de manière plus centrale par rapport au réseau de transport public que les sites pressentis pour l'implantation d'un nouveau stade. On ajoutera que ce constat vaut quelle que soit la plage horaire considérée.

On peut affiner cette constatation générale en remarquant que :

- > Le **déficit d'accessibilité des sites de Forest National et du Bempt par rapport à l'actuel localisation est particulièrement important pour les trajets relativement courts** (<30 ou <45 minutes en transport public). Ainsi, une grande partie du territoire bruxellois est desservi en moins de 45 minutes depuis ou vers le stade Marien et pratiquement l'ensemble de celui-ci en-dessous d'une heure. Ceci vaut en raison d'une bien meilleure connexion au réseau régional de transport, notamment via les lignes de tram à haut niveau de service qui desservent l'avenue Van Volxem et offrent une connexion rapide à l'ensemble du réseau structurant bruxellois. De ce point de vue, le site de Forest National est moins désavantagé que le site du Bempt. Depuis ou vers le **Bempt**, la population desservie en moins de 30 ou 45 minutes varie entre un quart et un gros tiers de la population desservie depuis ou vers le stade Marien, quelle que soit la période considérée. Pour le site de **Forest National**, on se situe plutôt entre la moitié et les trois quarts de la population desservie depuis ou vers le stade Marien.
- > Pour les **trajets au-delà d'une heure**, les **écarts d'accessibilité entre le stade Marien et les sites pressentis pour la nouvelle implantation sont moins importants** (entre les deux tiers et 90% de la population desservie depuis ou vers le stade Marien, en fonction de la période et des temps de parcours considérés). On notera en particulier l'importance de la ligne de chemin de fer n°96, qui permet un accès relativement rapide à la gare du midi depuis **Forest-est** et depuis **Forest-midi** en ce qui concerne le site du Bempt.

3.2. VARIATION DE L'ACCESSIBILITÉ SELON LE MOMENT DE LA JOURNÉE

L'accessibilité en transport public ne varie pas de manière sensible entre le samedi après-midi et le samedi entre 22h et 23h.

On constate par contre une **réduction importante de l'accessibilité pour les trajets plus longs** (> 1 heure) **après 23h**. Ce manque d'accessibilité pour les trajets longs en fin de soirée constitue évidemment un frein à l'usage des transports publics, en particulier en ce qui concerne les matchs qui débutent à 20h45 ou 21h.

- > On remarque que cette réduction est d'autant plus importante que le trajet est long, ce qui est logique puisque, plus un trajet est long, plus il est probable qu'une des liaisons nécessaires soit interrompue pour la nuit.
- > Pour les trajets au-delà de 90 minutes, on constate également que, relativement au stade Marien (-29% de population desservie), la perte d'accessibilité au passage de 23h est plus importante pour le stade de Forest National (-38%) et plus encore pour le site du Bempt (-45% de population desservie).

Pour les **trajets courts (<45 minutes)**, on constate, de manière contre-intuitive, une augmentation de la population desservie entre le samedi après-midi et la tranche 22h-23h. Pour les trajets inférieurs à 30 minutes, on constate même une amélioration entre la tranche 22h-23h et 23h-24h. Ceci reflète les gains en temps de parcours sur le réseau de transport viaire non protégé à mesure que le jour avance et que la fréquentation routière baisse. Ceci démontre que l'offre de transport public continue de représenter une alternative de transport valable pour les déplacements courts, même pour les matchs les plus tardifs.



Tableau 1 : Population à moins de x minutes en transport public du Stade J. Marien, de Forest National et du complexe sportif du Bempt - Source : General Transit Feed Specification 2021, Statbel 2020, traitements IBSA et Bruxelles Mobilité

Arrivée samedi entre 14h30-20h

| Site | Population résidant à moins de ... | | | | |
|-----------------|------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 30 min | 45 min | 60 min | 90 min | 120 min |
| Stade J. Marien | 246 107 | 897 059 | 1 509 735 | 3 163 012 | 5 685 684 |
| Forest National | 152 350 | 592 304 | 1 240 261 | 2 636 634 | 5 020 635 |
| Bempt | 67 842 | 328 413 | 1 021 218 | 2 318 226 | 4 716 218 |

Départ samedi entre 14h30-18h30

| Site | Population résidant à moins de ... | | | | |
|-----------------|------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 30 min | 45 min | 60 min | 90 min | 120 min |
| Stade J. Marien | 283 311 | 955 279 | 1 582 870 | 3 347 150 | 5 770 637 |
| Forest National | 147 356 | 578 213 | 1 208 434 | 2 803 107 | 5 127 143 |
| Bempt | 68 256 | 366 193 | 1 021 291 | 2 479 444 | 4 766 258 |

Départ samedi entre 22h-23h

| Site | Population résidant à moins de ... | | | | |
|-----------------|------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 30 min | 45 min | 60 min | 90 min | 120 min |
| Stade J. Marien | 302 178 | 999 409 | 1 568 309 | 2 963 968 | 5 209 809 |
| Forest National | 159 640 | 607 123 | 1 293 859 | 2 612 889 | 4 681 571 |
| Bempt | 78 637 | 422 512 | 1 106 368 | 2 157 725 | 4 379 807 |

Départ Samedi entre 23h-24h

| Site | Population résidant à moins de ... | | | | |
|-----------------|------------------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 30 min | 45 min | 60 min | 90 min | 120 min |
| Stade J. Marien | 290 632 | 899 289 | 1 459 675 | 2 209 095 | 3 697 894 |
| Forest National | 162 680 | 535 573 | 1 226 698 | 1 930 161 | 3 191 924 |
| Bempt | 83 289 | 377 107 | 927 505 | 1 594 903 | 2 428 837 |

Figure 1 : Temps de parcours en transports publics (en minutes) **VERS le Stade J. Marien (en haut)**, le site de **Forest National (en bas à gauche)** et le site du **Bempt (en bas à droite)** le samedi entre 14h30 et 20h – Source : General Transit Feed Specification, traitements Bruxelles Mobilité et IBSA

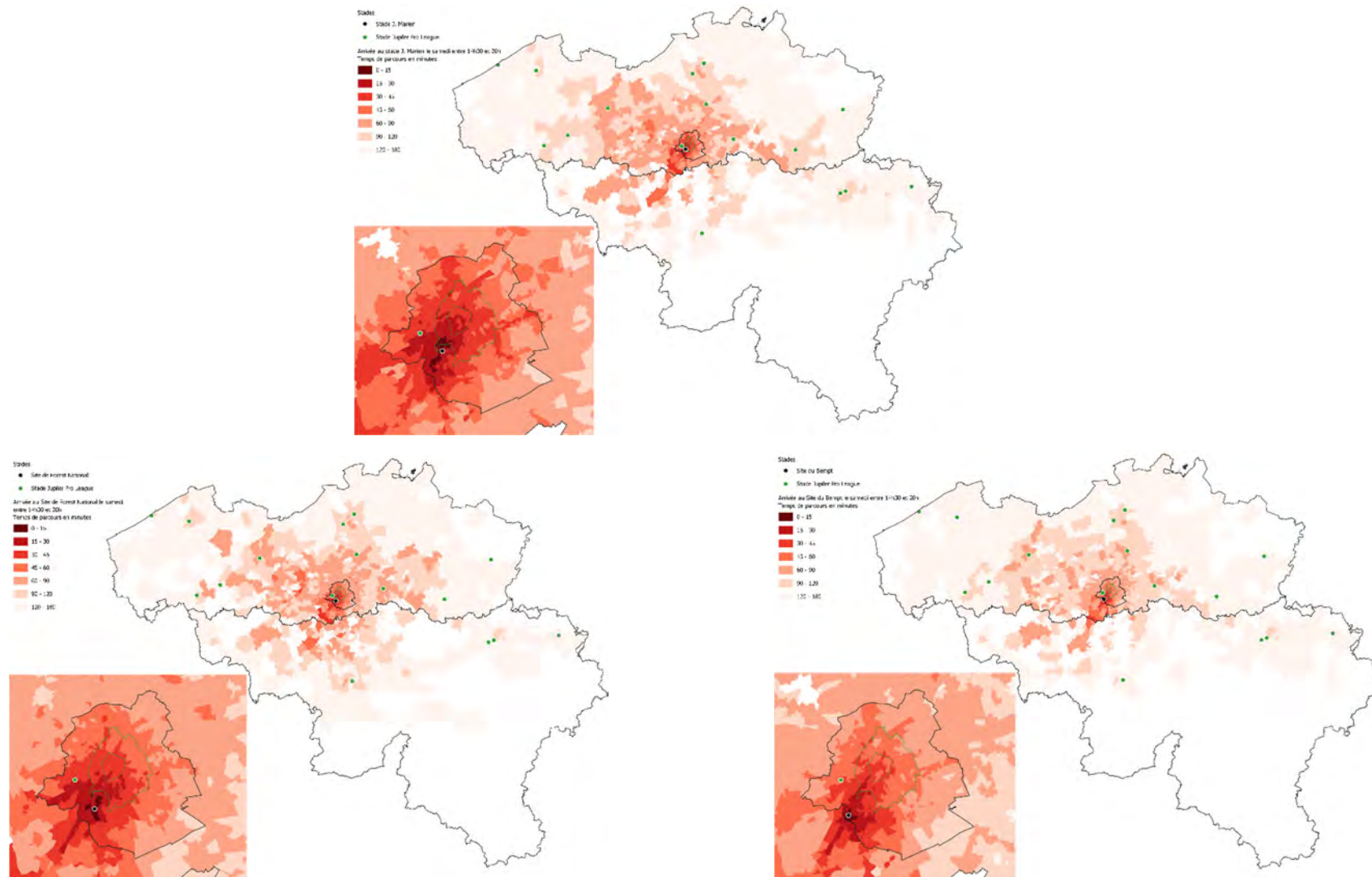


Figure 2 : Temps de parcours en transports publics (en minutes) **DEPUIS le Stade J. Marien (en haut), le site de Forest National (en bas à gauche) et le site du Bempt (en bas à droite) le samedi entre 14h30 et 20h** – Source : General Transit Feed Specification, traitements Bruxelles Mobilité et IBSA

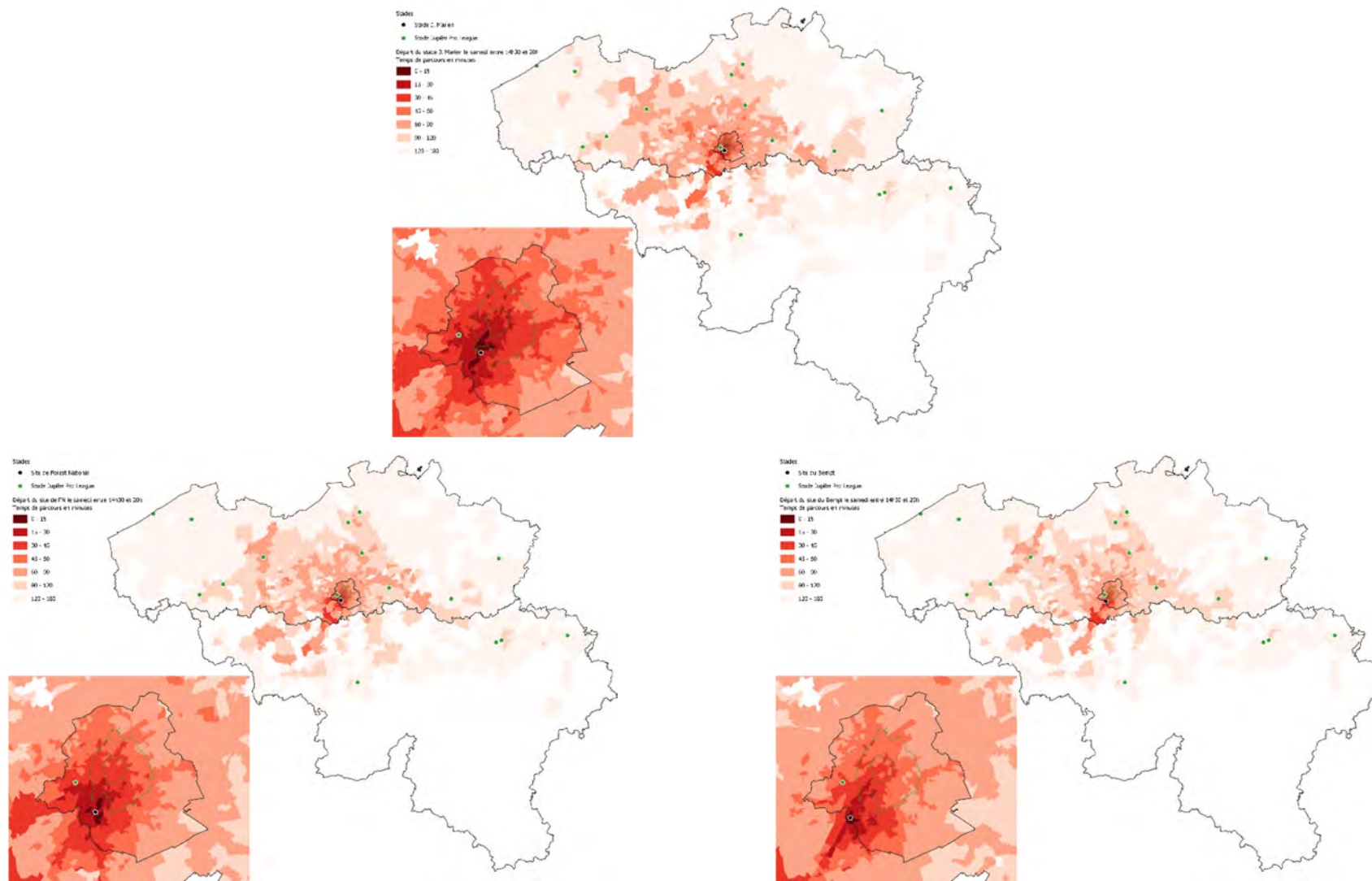


Figure 3 : Temps de parcours en transports publics (en minutes) **DEPUIS le Stade J. Marien (en haut), le site de Forest National (en bas à gauche) et le site du Bempt (en bas à droite) le samedi entre 22h et 23h** – Source : General Transit Feed Specification, traitements Bruxelles Mobilité et IBSA

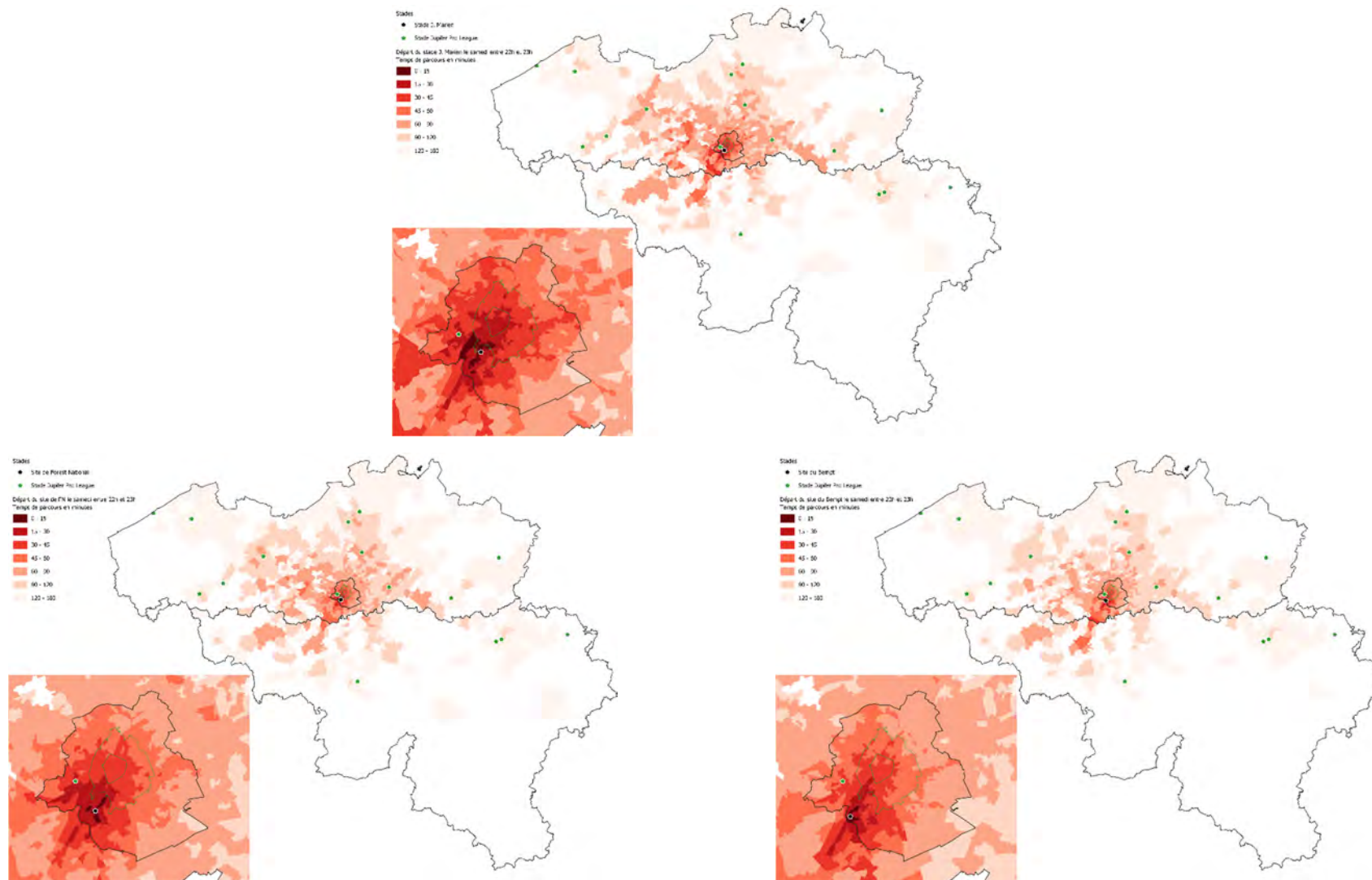
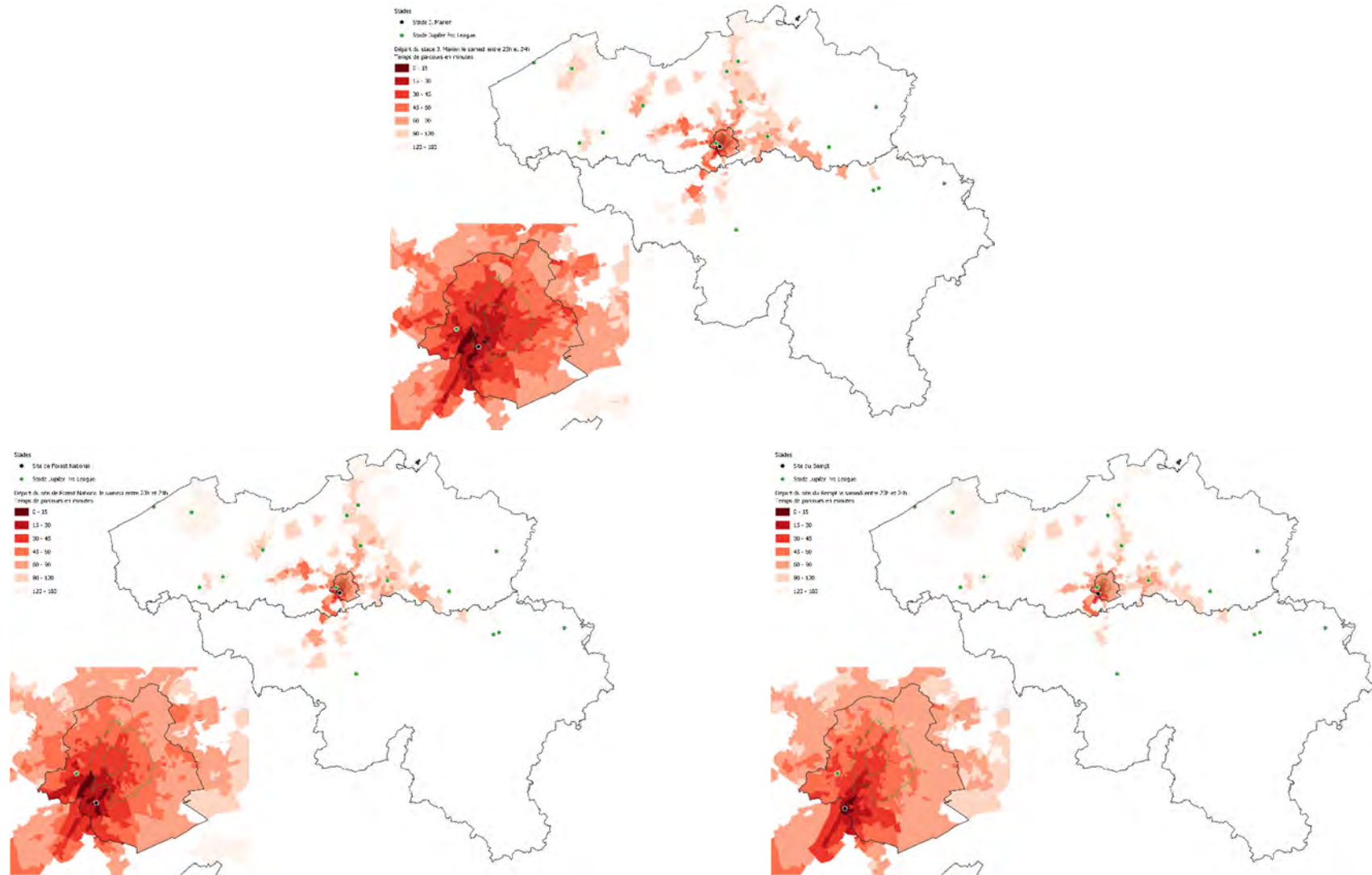


Figure 4 : Temps de parcours en transports publics (en minutes) **DEPUIS le Stade J. Marien (en haut), le site de Forest National (en bas à gauche) et le site du Bempt (en bas à droite) le samedi entre 23h et 24h** – Source : General Transit Feed Specification, traitements Bruxelles Mobilité et IBSA



4. CONCLUSIONS

La construction d'un nouveau stade sur l'un des sites pressentis s'accompagnera d'une baisse générale significative de l'accessibilité au stade en transports publics. Cette baisse de l'accessibilité sera plus importante pour les déplacements courts, d'une durée inférieure à 45 minutes.

- > La perte d'accessibilité plus forte pour les déplacements locaux sera sensible en particulier pour les supporters de l'USG, qui sont aussi les usagers les plus fréquents du stade. Cette perte d'accessibilité locale serait beaucoup plus importante dans le cas du choix du site du Bempt que de celui de Forest National pour la construction d'un nouveau stade.
- > On constate que l'accès aux gares de Forest-Midi et Forest-Est permet un accès relativement rapide à l'ensemble du réseau ferré belge, mais également au réseau structurant bruxellois. Ces deux gares devraient être largement intégrées dans la communication en matière d'accès au stade dans le cas où l'un des sites pressentis est retenu.

Par rapport aux matchs du samedi après-midi, on constate pour les matchs de 20h45 ou 21h :

- > le maintien des performances de transport public pour les trajets courts qui ont lieu pour le retour à la maison après le match, quel que soit le site ;
- > le recul significatif de l'accessibilité pour les trajets longs (> 90 minutes). Par rapport au stade Marien, ce recul est encore plus important pour le site de Forest National et, plus encore, pour le site du Bempt.

Les analyses présentées ici ne font aucune hypothèse sur la répartition résidentielle des supporters. Des analyses plus précises pourraient être menées en ce sens sur la base de distributions connues ou d'hypothèses de répartition à proximité des stades.