

Bruxelles réseau / Bruxelles territoire

Analyse des représentations de Bruxelles diffusées dans ses plans de transports en commun et exercice de construction alternative

Introduction

Lorsque nous utilisons les transports en commun pour nous déplacer en ville, le premier réflexe est bien souvent de nous référer au plan du réseau affiché dans la station afin de préparer notre voyage. Ces plans, qui font partie de l'expérience quotidienne de mobilité des usagers de la ville, sont donc avant tout des outils mis à disposition par l'opérateur permettant d'utiliser les moyens de transport en commun. Au-delà de cette fonction évidente, ils sont également, comme tous les plans de ville, des représentations particulières de l'espace urbain qu'ils décrivent (la description portant ici sur la ville au travers de son réseau de transport en commun). Ces plans sont donc en même temps des outils d'organisation des transports et des discours descriptifs particuliers de l'espace urbain. Cet article propose une analyse des plans de transport en commun bruxellois en les considérant comme des discours descriptifs diffusés par l'opérateur des transports et véhiculant une image particulière de la ville.

Dans cette optique, les sciences de la communication nous apprennent que tout discours descriptif sur la ville émis par un acteur influant de la politique urbaine intervient activement sur l'espace urbain qu'il décrit¹ (Mondada 2000), les plans de transport en commun, étant des descriptions particulières de la ville, ne déroge pas à cette règle. Ils véhiculent une image particulière de la ville, influencent la manière dont les usagers se représentent l'espace, et servent de support aux individus pour agir, que ce soit pour organiser leurs transports mais également pour fonder leurs actions vis-à-vis des autres en étant compris parce qu'ils se réfèrent à la même représentation de l'espace². Pour reprendre l'expression de Bruno Latour, les plans sont des

¹ Cette conception est soutenue, à la suite de la prise en compte du tournant linguistique dans les sciences sociales, par des chercheurs qui posent une conception praxéologique et interactionnelle du discours. Selon Lorenza Mondada : « Cette position considère que les discours nous disent quelque chose de la réalité sociale, pas du tout en tant que reflets plus ou moins déformés, mais en tant que relevant d'activités situées, organisée de façon endogène et contextuelle par des acteurs sociaux interagissant entre eux et se rendant mutuellement disponibles de façon publique leurs orientations » (Mondada 2000 : 166). Dans cette conception, les discours ne sont pas analysés dans le rapport de correspondance entre les mots et les choses qu'ils posent mais bien comme étant des « constructions interactionnelles de versions publiques de la réalité ». Ces constructions possèdent donc toujours une « puissance configurante », la réalité qu'ils décrivent émerge dans une organisation interactionnelle. « La description n'est pas coupée de ses objets, mais, au contraire, intervient activement, performativement sur eux, dans une chaîne de transformations, reformulations, reprises discursives au fil desquelles les objets s'altèrent dans des formes plastiques ou se cristallisent dans des formes figées » (Ibid. : 168-169). Les plans des transports en commun sont, dans cette optique, un discours « cristallisé » portant sur l'espace urbain bruxellois, émis par la STIB à destination des usagers. C'est dans cette interaction discursive entre la STIB qui propose une description et ses usagers qui l'utilisent que se construit et se diffuse une représentation particulière de l'espace urbain.

² Ce phénomène est très visible dans les analyses de cartes mentales effectuées par ... Ces cartes permettent également de voir que (par exemple lorsque l'on fixe un rendez-vous à quelqu'un ou que nous indiquons le chemin) mais pas que les plans de métro qui participent aux représentations de la ville.

« mobiles immuables » (Latour 2006). Ils diffusent une vision figée et immuable de la ville qui va pouvoir être utilisée, mobilisée et déplacée³ par les individus pour y interagir.

Une première manière de comprendre les effets de cette description particulière ainsi que les formes de l'interaction entre opérateur et usager qu'elle permet est de s'interroger sur les modes de description de l'espace urbain qui est utilisé par l'opérateur. Cette analyse est importante car les effets de ces modes de description particuliers sur la symbolique urbaine générale (sur la manière dont les usagers se représentent leur ville) seront d'autant plus forts que la diffusion et l'utilisation des plans par les usagers de la ville sera massive.

Dans cette optique, cet article propose, dans une première partie, une analyse des représentations de Bruxelles que les plans de transport en commun diffusés par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) véhiculent ; et, dans une seconde partie, procède à un exercice de construction d'un plan alternatif des transports bruxellois basé sur l'analyse des plans actuels ainsi que sur un critère de qualité communicationnel d'un plan proposé par Patrick Poncet (Poncet 2007). Selon l'auteur une représentation efficace du réseau de transport dans la ville doit articuler et diffuser de manière équilibrée une représentation de la ville comme territoire et une représentation de la ville comme réseau de points d'intérêt.

Il ne s'agit donc pas dans cet article d'évaluer le réseau de transport en lui-même, ni la politique de mobilité bruxelloise ou les modalités concrètes des interactions entre l'opérateur des transports et ses usagers, mais uniquement d'interroger le type de représentation de Bruxelles que ses plans de transport en commun véhiculent, ainsi que, dans un second temps, pour entamer le débat sur la pertinence de la prise en compte de la dimension symbolique dans la construction des plans de transport en commun bruxellois, de tenter, à titre de *work in progress*, une représentation alternative véhiculant une image globale de Bruxelles comme territoire et comme réseau.

1. Inventaire des plans disponibles et analyse des modes de représentation

Avec la modification du réseau d'avril 2009, la STIB a diffusé trois nouveaux plans de son réseau de jour qui peuvent être regroupés en deux catégories : d'une part, un plan général analogique de l'ensemble de la ville et du réseau, et, d'autre part, des plans réticulaires et parcellaires.

1.1. Le plan général analogique

Le plan principal⁴ est celui qui est diffusé prioritairement sur le site internet de la STIB et qui est distribué dans les kiosques des stations de métro sous forme de dépliant. On le retrouve également dans la grande majorité des arrêts de l'ensemble des lignes de transports sur une affiche de près d'un mètre carré. Il consiste en une représentation analogique de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale dans laquelle sont dessinés très précisément l'ensemble des parcours des lignes de transport existantes (métros, trams et bus).

Cette carte comporte énormément d'éléments. En plus des 74 lignes de transports de la STIB (4 métros, 2 métro-tram, 16 trams, 52 bus), on retrouve également les lignes de bus des réseaux TEC et De Lijn qui traversent la ville ainsi que l'ensemble des gares ferroviaires SNCB. On y trouve également les principales rues de la capitale (plus d'une centaine), l'ensemble des parcs et espaces verts, les cours d'eau et plans d'eau, les cimetières, les centres sportifs, les hôpitaux, les

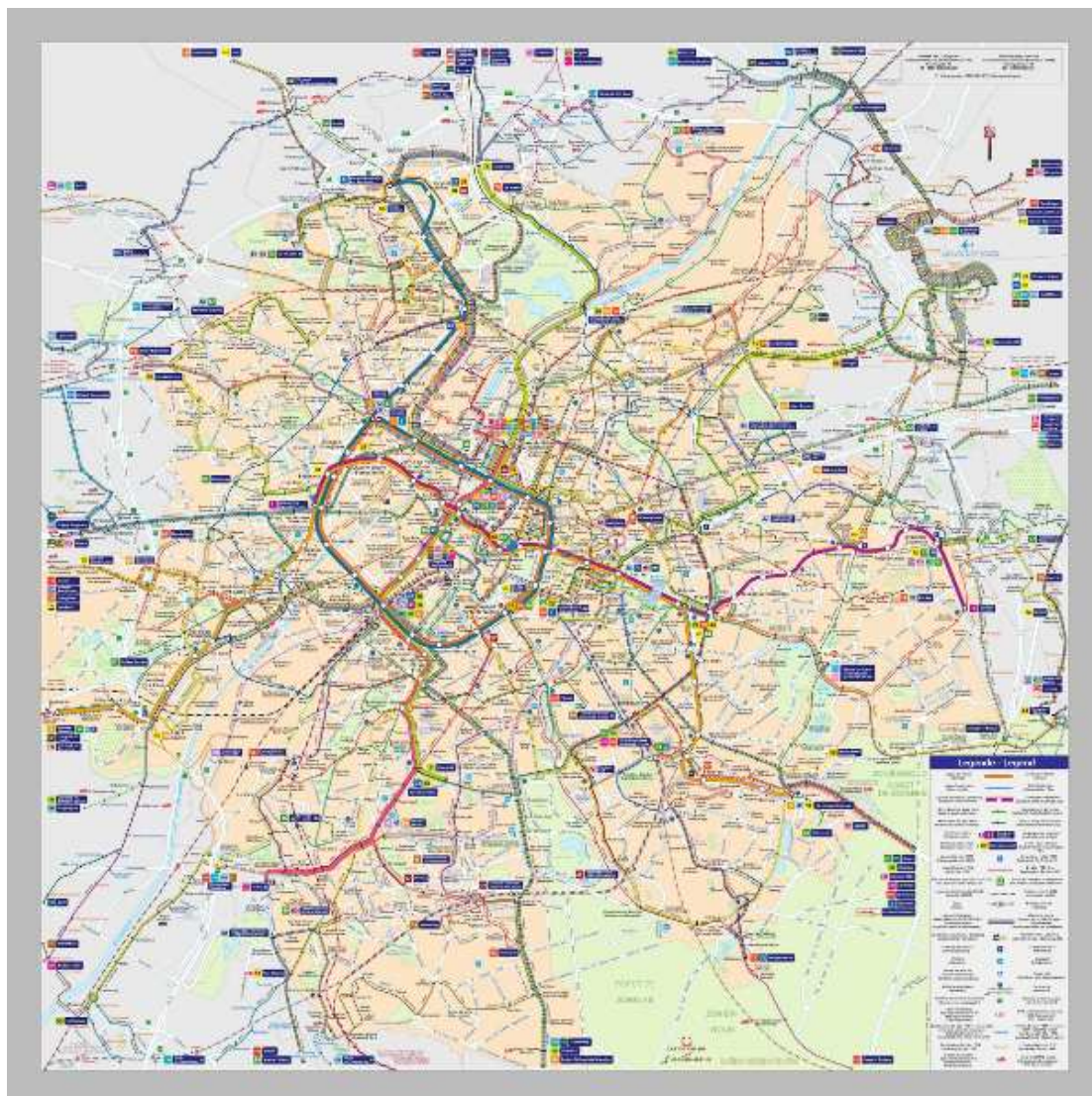
³ Déplacée en dehors du simple contexte de l'organisation des transports, mais aussi déplacée matériellement sous forme de dépliant.

⁴ Ce plan est disponible sur la page d'accueil du site de la STIB au format PDF. Il a été réalisé par la société française Carto-concept et actualisé le 31 août 2009.

auberges de jeunesse, et d'autres bâtiments connus tels que des musées ou la prison de Saint-Gilles.

L'espace des 19 communes bruxelloises y est bien délimité et distingué de la périphérie flamande représentée en gris. Enfin, les terminus de toutes les lignes sont indiqués de manière très visible (en bleu foncé).

FIG. 1. Plan principal du réseau de la STIB⁵



1.2. Les plans réticulaires

En parallèle à ce plan très détaillé, la STIB propose également, depuis la réorganisation d'avril 2009, deux plans schématisés du réseau des métros.

Le premier est diffusé sur le site web et sous forme de dépliant dans les kiosques des stations. Il représente les quatre lignes des métros et les deux lignes de métro-tram hors de leur contexte urbain, sous la forme de lignes droites de couleurs différentes reliant les stations et se croisant à certains points nœuds de connexion. Une correspondance de ces lignes avec leur

⁵ Disponible sur : www.stib.be, consulté le 18 juin 2010.

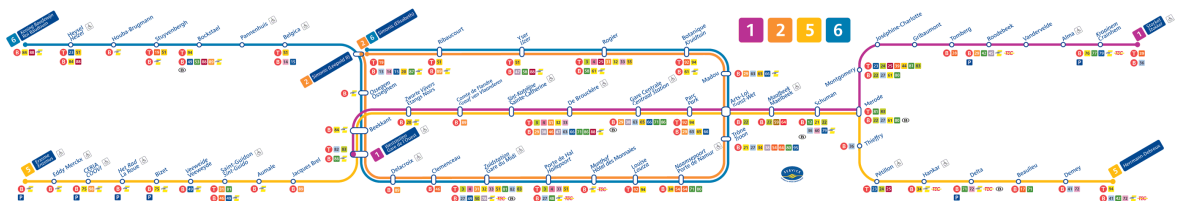
positionnement réel dans l'espace urbain se retrouve cependant via leur concordance en fonction des points cardinaux (la ligne 4 va du nord au sud, la ligne 1 d'est en ouest...).

FIG. 2. Plan du réseau complet des métros⁶



Le second plan de ce type représente uniquement les quatre lignes de métro principales (pas celles de métro-tram) d'une manière encore plus décontextualisée. Ce plan, apposé dans les stations des métros ainsi que dans chaque wagon, est le plan le plus connu des utilisateurs. Il reprend la forme du plan du métro existant avant la réorganisation d'avril 2009.

FIG. 3. Plan courant des métros



1.3. Deux logiques de représentation de la ville

Ces deux types de plan (analogique et réticulaire) correspondent à deux manières idéal-typique de penser, appréhender et représenter la ville moderne. Celle-ci peut en effet être vue selon une

⁶ Disponible sur : www.stib.be, consulté le 18 juin 2010.

logique de réseau sous la figure de la « ville-flux » ou selon une logique de territoire. On parle alors de « ville-forme »⁷ (Kaufmann 2000, 41).

La ville-flux n'a pas de centre. Elle est représentée par un ensemble de points d'intérêt hiérarchisés et interconnectés par des lignes de flux également hiérarchisées. Elle est perçue au travers d'un usage quotidien médiatisé par des techniques (transport en commun, automobile, télécommunication). Cette représentation fonctionne sur le mode de la connexité. L'espace urbain est synthétisé par ses points les plus importants et surtout par les lignes de flux (routes, boulevards, chemin de fer, lignes de transport en commun) qui relient ces points.

La ville-forme, à l'inverse, met l'accent sur le territoire. On la perçoit au travers de son insertion dans un tissu urbain et morphologique local. La représentation fonctionne sur le mode de la contiguïté (tel élément est à côté de tel autre qui se trouve près de tel autre qui est près de chez moi). L'insertion sociale s'y fait par le voisinage et l'entière de la ville s'organise par rapport à un centre. La ville possède une forme délimitée à l'intérieur de laquelle se retrouve l'ensemble des éléments qui la compose en se juxtaposant. Le tissu urbain est continu et étendu sur une surface donnée.

La carte principale de la STIB tend à représenter la totalité de la ville en situant énormément d'éléments les uns par rapport aux autres (parmi lesquels les lignes de transport en commun) elle participe en cela pleinement à la diffusion d'une représentation de la ville comme ville-forme. Le réseau représenté est complexe et imbriqué dans un tissu urbain dense composé d'autres éléments se juxtaposant aux lignes de transport en commun pour former la ville. Ce plan propose une vision très détaillée de la ville et de l'ensemble des lignes du réseau mais, en fonctionnant sur le mode de la juxtaposition, rend difficilement accessible l'image de la ville comme un réseau de points hiérarchisés. En d'autre terme, la représentation de l'insertion du réseau dans la ville est tellement précise qu'on quitte le mode de représentation réticulaire pour entrer dans le mode de représentation territoriale, le mode descriptif principal est celui de la juxtaposition et non celui de la connexité ou de la hiérarchisation.

Les deux cartes réticulaires alternatives ressortissent quant à elles pleinement de la logique de la ville-flux. Elles se résument en effet uniquement à la présentation de certains points d'intérêt de la ville (les stations) sous une forme de réseau. Cependant, même si la première de ces deux cartes possède une légère dimension d'insertion du réseau dans l'espace urbain bruxellois (via le respect des points cardinaux), ces cartes décontextualisent totalement les lignes de transport du reste de la ville. D'une part, elles ne localisent pas géographiquement les points d'intérêt les uns par rapport aux autres, d'autre part, elles ne situent pas du tout le réseau dans la totalité de l'espace urbain. Ces cartes proposent une modalité d'organisation de l'image de la ville qui est celle de ses nœuds de mobilité les plus importantes reliés entre eux, mais cette image est faiblement connectée avec le reste de la ville. La représentation accentue la connexité et la hiérarchisation de certains points sélectionnés dans l'espace urbain.

Ces trois plans véhiculent donc deux types de discours descriptifs sur Bruxelles. Le premier diffuse une image de la globalité de l'espace urbain clairement délimité et composé d'une sélection d'éléments juxtaposés qui le compose, les deux autres diffusent une image particulière des lieux principaux de la ville sous forme de nœuds interconnectés.

⁷ La figure de la représentation d'une ville comme ville-flux est aussi parfois appelée ville-réseaux et celle de la ville-forme, ville-cœur.

2. Exercice de construction d'une image territoriale et réticulaire de Bruxelles

Une fois les modes de descriptions de ces deux « versions publiques de la réalité » (Mondada 2000 : 167) de l'espace urbain bruxellois mis au jour, il est possible de s'interroger sur la possibilité de construction et de diffusion d'autres mises en image de l'espace urbain via ses plans de transports en commun. On pourrait par exemple être tenté de se demander ce que donnerait un plan qui aurait pour objectif la diffusion d'une image qui articule de manière équilibrée une représentation de l'espace urbain dans sa globalité et du réseau principal de ses points d'intérêt. Serait-il possible de construire une image qui fonctionne sur le mode de la hiérarchisation et de la connexité et qui proposerait néanmoins une image du territoire bruxellois dans sa totalité ? Si oui, comment procéder pour sélectionner et hiérarchiser les points représentés ?

Cette question n'est pas innocente et repose sur la proposition de Patrick Poncet d'un critère d'utilité des plans en général et des plans de métro en particulier :

« Si aboutie soit la technologie graphique mise au service de la cartographie, si consensuelle soit-elle auprès des acteurs producteurs et utilisateurs de la carte, cette dernière ne sera utile qu'à partir du moment où l'espace représenté est doté de structure territoriales fortes et, de ce fait, cartographiquement visible, quitte à utiliser l'enchevêtrement du tracé des réseaux pour faire apparaître le territoire qu'ils structurent ». (Poncet 2007).

En d'autres termes, selon cette conception, la qualité d'un plan de métro dépendra de sa capacité à proposer une représentation équilibrée qui fasse apparaître les « structures territoriales », qui permette dans le cas d'un plan des transport en commun, d'une part, la territorialisation du réseau dans l'espace englobant de la ville, et d'autre part, la perception globale de la ville comme territoire à travers ses structures (ici ses flux de mobilité) principales.

A titre d'exercice, nous proposons ici une méthode pour parvenir à construire cette image ainsi qu'un exemple, parmi d'autres possibles, de ce que cet exercice pourrait donner comme résultat.

2.1. Quel est le réseau principal ?

La première question à résoudre est celle du réseau à représenter. La carte principale de la STIB (Fig. 1) propose actuellement de partir de l'enchevêtrement de toutes les lignes existantes (métros, trams et bus) et évite donc la question du choix d'un réseau principal structurant l'espace. La représentation la plus proche d'un réseau principal existant actuellement est alors celle des six lignes de métros et de métros-trams (Fig. 2), mais elle ne suffit pas à représenter la totalité du territoire.

Deux méthodes quantitatives simples pourraient être utilisées afin de sélectionner les lignes de flux structurant l'expérience des usagers et la représentation du territoire.

Une première méthode pourrait être de lier le réseau principal à la combinaison des différents moyens de transport (métro, tram, bus) qui minimiserait le nombre de ligne de flux en maximisant le nombre de déplacement individuel. De ce point de vue, le rôle de réseau principal pourrait être endossé par exemple par la combinaison du réseau des métros et celui des trams. D'une part, parce que ces deux réseaux offrent une bonne couverture de l'espace urbain et, d'autre part, parce qu'à eux deux ils assurent, selon la STIB, plus de 75 % du total des déplacements⁸ des usagers. La carte pourrait donc, pour représenter l'ensemble de la ville de Bruxelles et la majorité des déplacements effectués, présenter l'ensemble de ces deux réseaux. Le

⁸ En 2008, les 40 km de métro transportaient 47,3% des usagers contre 28,2% pour les 215 km de tram et 24,5% pour les 470km d'autobus. (STIB, *La STIB au cœur de la ville*, <http://www.stib.be/corporate.html?l=fr>) consulté le 18 juin 2010. La minimisation du nombre de lignes de flux pour la plus grande quantité d'usagers transportés est donc celle alliant métro et tram.

réseau de bus dans ce cas serait considéré comme le réseau de rabattement plus local qui devra faire l'objet d'un plan séparé pour ne pas alourdir la représentation de l'espace urbain.

Une deuxième manière de faire, sans doute plus précise pour identifier le réseau principal tel que vécu par les usagers serait de partir des statistiques de destination des voyageurs qui sont collectées depuis la mise en place du ticket électronique de transport sous forme de carte à puce mobib.⁹

2.2. Identification et hiérarchisation des points d'intérêt de la ville sous l'angle du réseau de flux

Quels sont alors les points d'intérêt qui forment la substance du plan ? Il s'agit d'abord de l'ensemble des arrêts reliés par les lignes de trams et de métros. Ils constituent la matière de la carte. Pour pouvoir offrir une lecture réticulaire ils seront représentés dans l'espace urbain, sur des lignes droites suivant approximativement le tracé réel, des lignes de transport dans la ville.

La hiérarchisation de ces arrêts sera réalisée selon deux critères. Un premier type de points plus importants du point de vue du réseau de transport est le terminus d'une ligne. Ceux-ci organisent les directions et servent de points cardinaux alternatifs sur la carte. Un deuxième type de points importants est le point de croisement entre deux ou plusieurs lignes car ces points indiquent les lieux de rupture dans les flux et démultiplient les possibilités de parcours dans la ville.

58 arrêts de métro et près de 230 arrêts de tram devront donc être représentés, dont 29 terminus et 26 points de croisement.

2.3. Réduction du nombre de lignes de flux

Dans un souci de simplification, il est important de limiter le plus possible le nombre de lignes du réseau, l'objectif étant que deux points du réseau ne soient reliés que par une seule ligne. La représentation actuelle de la STIB multiplie le nombre de lignes parcourant des tracés en grande partie identique. C'est par exemple le cas des lignes de métro 2 et 6 ou des lignes de tram 23, 24 et 25. Cette multiplication de lignes parcourant les mêmes chemins complique inutilement la représentation du réseau. En conséquence, elles doivent être assimilées à une seule ligne possédant différentes options de terminus. Leur numérotation en fonction des terminus peut quant à elle être conservée. Cette solution, adoptée par le métro londonien, permet de simplifier grandement la représentation du réseau et donc de la rendre d'autant plus compréhensible et simple.

Il est également important de pouvoir repérer facilement les différentes lignes sur la carte. Une première manière d'y parvenir est de hiérarchiser les lignes de métro par rapport à celles de tram (qui représentent un trafic beaucoup plus important).

Enfin, une règle à respecter sera que chaque ligne possède sa couleur propre sur le plan, ce qui permettra de la nommer et de la repérer directement. Les différents terminus d'une même ligne seront quant à eux également identifiés (voir fig. 6).

Au final, nous obtenons donc deux lignes de métro (la ligne bleue qui assimile les lignes 1 et 5) et la ligne rouge qui assimile les lignes 2 et 6¹⁰. Ainsi que neuf lignes de tram à la place des seize

⁹ Page : Pourquoi dois-je valider ma carte mobib à chaque fois ? « La validation continue de la carte MOBIB offre donc un grand avantage : elle nous permet de collecter des données très fiables et précises sur les flux de voyageurs, sans qu'elles ne soient du reste liées à l'identité du voyageur. Nous pourrions ainsi adapter notre offre et améliorer entre autres les horaires et les correspondances, engager de plus grands véhicules si nécessaire, etc. »
http://www.stib.be/faq_mobib.html?l=fr&news_id=/STIB-MIVB/INTERNET/ACTUS/2010-05/WEB_Article_1274449938734.xml consulté le 25/01/2011.

¹⁰ Notons que cette assimilation est réalisée matériellement par la STIB : « Depuis le 4 janvier, tous les métros de la ligne 2 poursuivent leur route jusqu'au Heysel (station Roi Baudouin), à l'heure de pointe du soir. Cette nouvelle configuration testée par

lignes actuelles. Quatre des ces neuf lignes possèdent des terminus multiples : il s'agit de la ligne rose qui agrège les ligne 92 et 94, de la ligne jaune qui rassemble les lignes 23, 24 et 25, de la ligne verte qui regroupe les ligne 3, 4, 55 et 56 et de la ligne bleu clair qui assimile les lignes 44 et 39 (voir fig. 6).

2.4. Intégration dans l'espace urbain bruxellois

Pour terminer, l'élément le plus important est de localiser de manière simplifiée les différentes lignes dans l'espace bruxellois. La qualité du plan dépendra en effet fortement de sa capacité à représenter de manière simple l'étendue du territoire bruxellois. La forme même de cet espace doit être dessinée de manière à ce que l'utilisateur puisse à tout moment pouvoir s'y situer et rapporter sa position par rapport au réseau des transports en commun. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer les lignes de transport dans un fond de carte qui schématise les limites et la forme de la ville.

L'emploi d'un fond de carte simple et épuré est le moyen de faire apparaître la forme de l'espace et donc de situer le réseau dans la ville. Ce fond de carte pourrait se résumer à un tracé géométrique des limites périphériques des dix-neuf communes mais pourrait être encore amélioré en y ajoutant des repères supplémentaires qui constituent des points d'intérêt importants tels que la petite ceinture, l'hôtel de ville de Bruxelles, l'aéroport de Bruxelles-National, l'université, le Parlement européen, la basilique de Koekelberg ou la tour de la RTBF.

Ces points d'intérêt sont des points symboliques clés de l'expérience urbaine bruxelloise non directement situés sur une ligne de flux. Leur intégration au plan sous forme picturale permettrait aux usagers de pouvoir ancrer plus facilement la représentation du réseau dans le tissu urbain réel. La combinaison d'une représentation épurée de la forme du territoire et de la disposition de points d'ancrage de l'expérience urbaine sur le plan du réseau devrait permettre d'équilibrer les représentations du territoire et du réseau sur le plan.

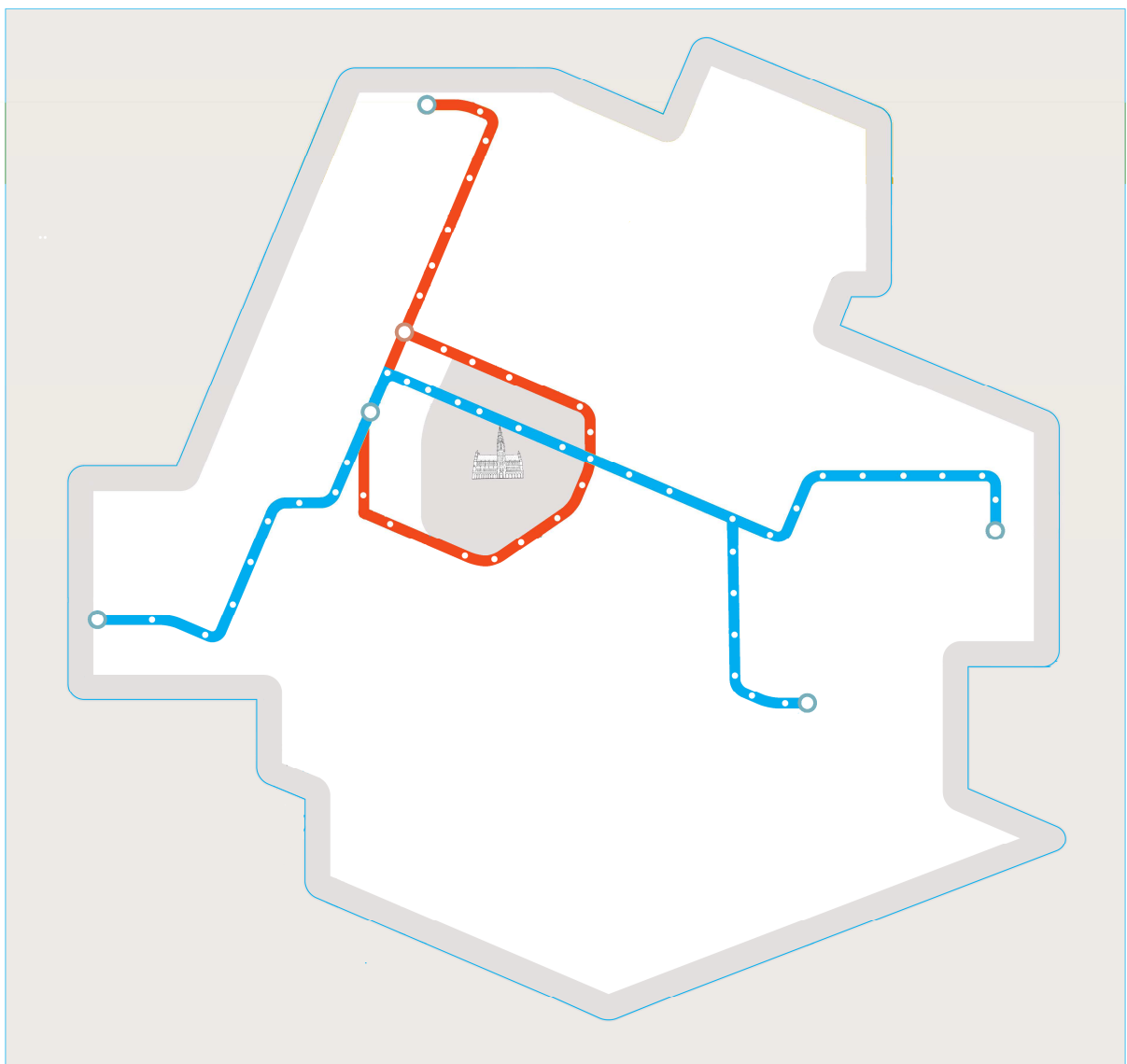
la STIB permet d'augmenter la fréquence des métros vers le Heysel et de désengorger les quais de la station Simonis à l'heure de pointe ». <http://www.mivb.be/horaires-dienstregeling.html?q=heysel> consulté le 18 juin.

3. Exercice de construction d'un plan alternatif du réseau de la STIB dans Bruxelles

3.1. Fond de carte et métro

Cette première étape de la construction de la carte peut être réalisée à partir d'un fond de carte existant dans un plan proposé par la STIB dans le document présentant les projets de développement pour 2020 sur son site web (STIB 2004). Il s'agit d'une représentation schématisée des frontières de la ville, de la petite ceinture (en gris au centre) et des lignes de métro. Cette représentation est organisée autour d'un point central de repère : l'hôtel de ville. Il est important ici de bien colorer les deux lignes de métro de manière adéquate en agrégeant les deux lignes entourant la petite ceinture et celles formant l'axe est-ouest. Les terminus sont représentés par des cercles de taille importante.

FIG.4. Étape 1. Schématisation de la ville et du métro

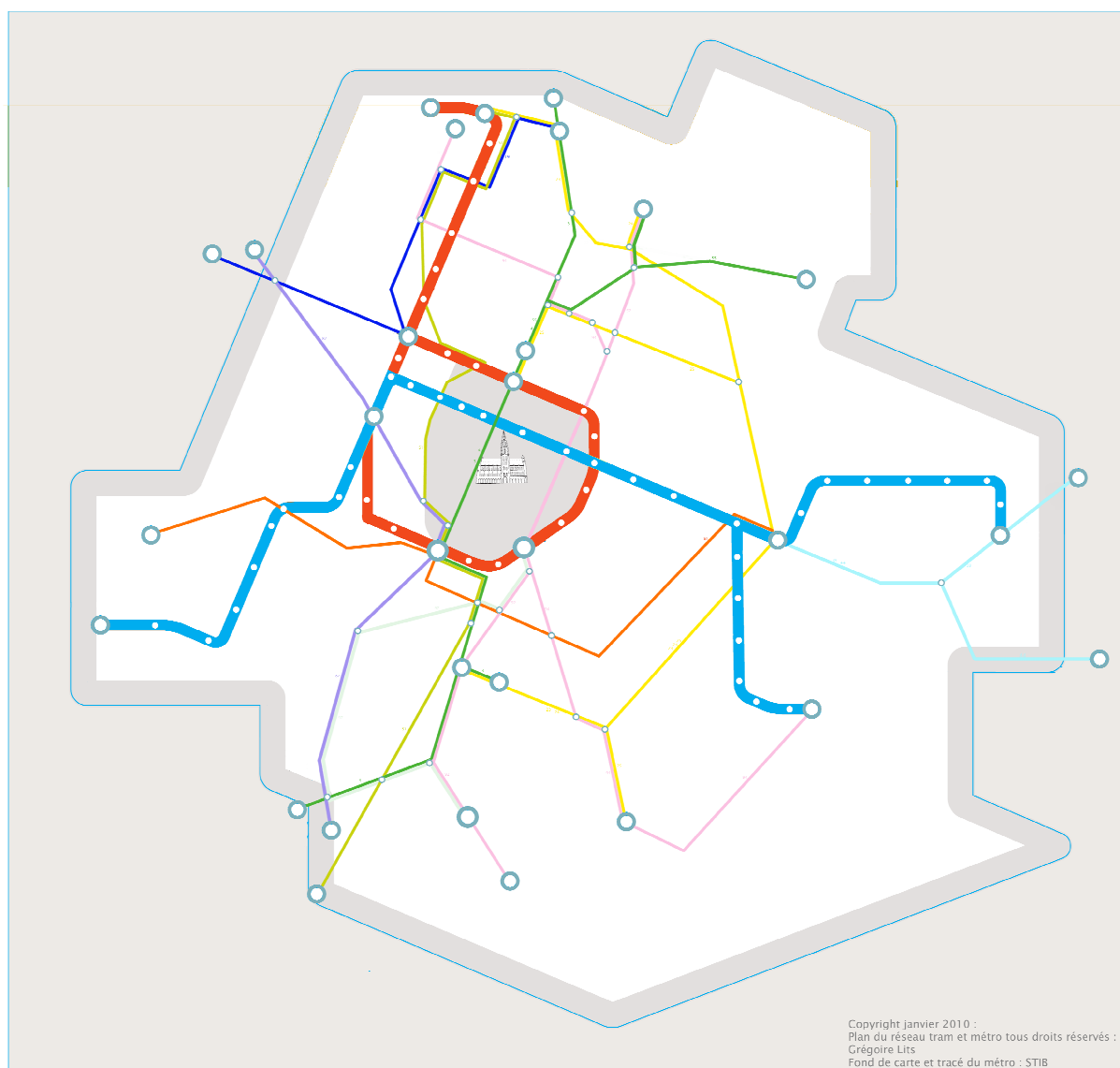


3.2. Regroupement et tracé des lignes de tram – détermination des nœuds du réseau

La deuxième étape de la construction de la carte est le positionnement des lignes de tram. Comme dit précédemment, certaines lignes comme la ligne jaune ou la ligne verte agrègent plusieurs des lignes actuelles en leur donnant différents terminus.

On identifie également l'ensemble des points de jonction entre plusieurs lignes qui sont indiqués au moyen d'un cercle de taille inférieure aux cercles des terminus.

FIG.5. Étape 2. Intégration trams et jonctions

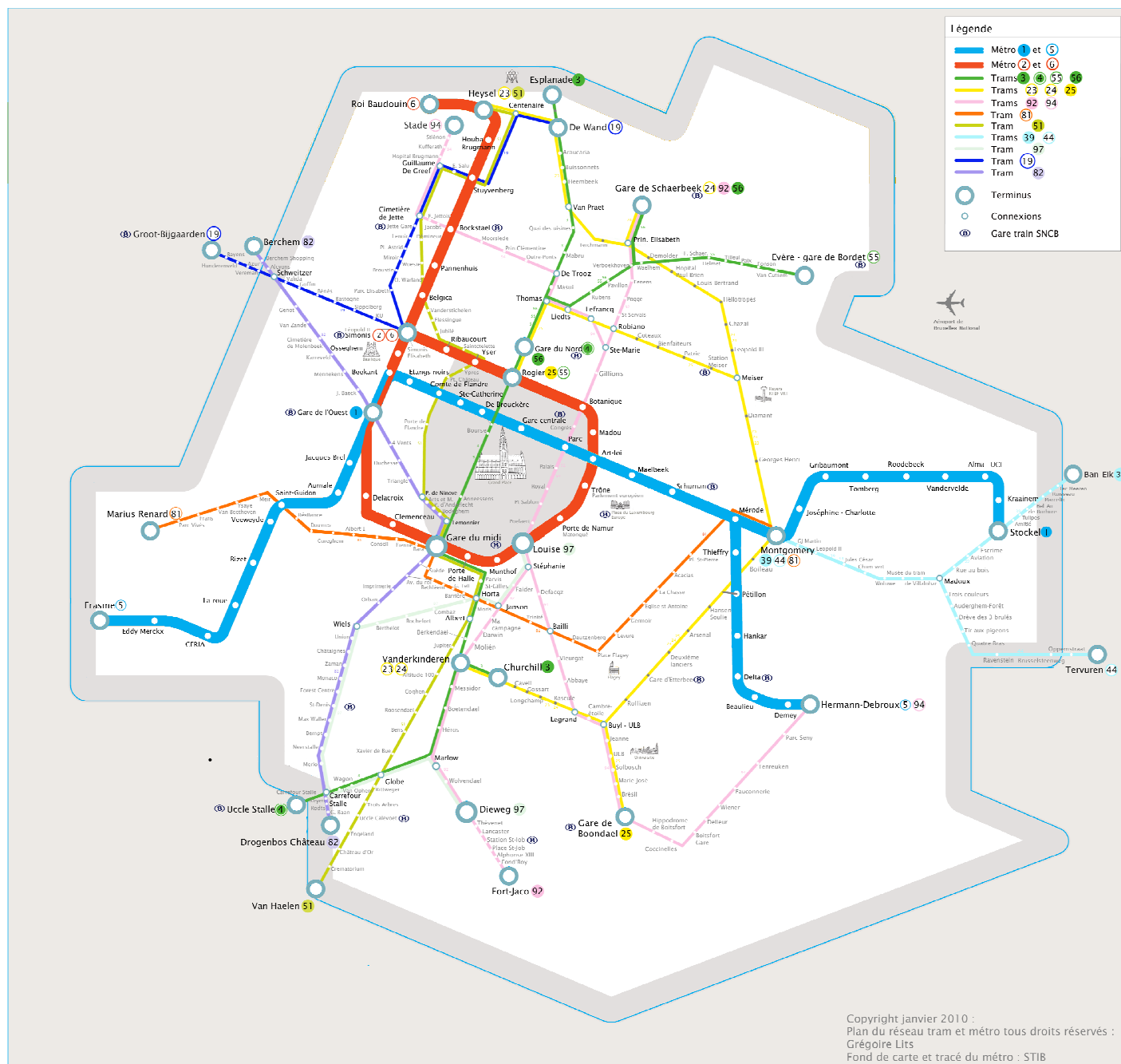


3.3. Finalisation de la carte

La dernière étape de la construction de la carte consiste à situer et à nommer l'ensemble des arrêts, des jonctions et des terminus. Les noms des terminus sont notés dans des caractères plus grands et sont accompagnés du numéro des lignes dont ils sont l'aboutissement. Ces numéros sont entourés d'un cercle plein ou creux (pour différencier plusieurs terminus d'une même ligne) de la couleur de la ligne. La ligne de flux verte agrège par exemple quatre lignes de tram directes :

les lignes 3, 4, 55 et 56. Pour terminer la carte, il faut encore positionner les gares de train SNCB, éléments centraux de l'expérience des navetteurs, ainsi que quelques points d'intérêt importants non reliés par le réseau de tram et métro. Ces derniers points sont représentés par un dessin spécifique¹¹.

FIG.6. Plan final du réseau STIB en journée (avant 20 heures)¹²



Conclusion

Le rôle de la STIB à Bruxelles ne se limite pas à organiser le déplacement des usagers de la ville. Cette organisation possède également la possibilité de participer de manière prépondérante à la

¹¹ Ces dessins proviennent également de la carte STIB d'où est extrait le fond de carte.

¹² Le tracé des lignes de tram change après 20 heures dans la capitale.

symbolique urbaine qui accompagne la capitale. Elle participe, en effet, via l'établissement et la diffusion des plans des transports en commun, à l'organisation et à la structuration de la ville dans l'esprit des habitants, mais aussi des touristes et de tous les usagers de la ville.

Actuellement, bien que cette dimension soit dans une faible mesure présente dans le plan analogique, ce rôle structurant n'est pas endossé par les plans de la STIB qui sont trop centrés sur la technicité des transports.

En proposant une représentation claire du réseau principal des transports bruxellois, elle contribuerait à construire une nouvelle image de la ville qui permettrait aux usagers de se déplacer de manière efficace mais aussi de comprendre Bruxelles dans sa globalité. Bruxelles suivrait en cela d'autres métropoles européennes, telles que Paris ou Londres. L'utilisation combinée des trams et des métros s'en trouverait également facilitée. Cette représentation de la capitale permettrait également de visualiser les zones urbaines les plus couvertes par les flux de mobilité principaux ainsi que les zones moins reliées.

Il n'est pas question ici de remplacer la représentation analogique proposée actuellement par la STIB, laquelle reste très utile pour situer des lieux précis de la ville par rapport aux arrêts du réseau. C'est bien la combinaison de ces différents types de cartes (plan analogique, schémas de ligne, plan synthétique de Bruxelles comme réseau) présentées côte à côte qui permettrait l'utilisation la plus efficace des transports en commun bruxellois ainsi que la construction imaginaire de Bruxelles comme le réseau de ses points importants et comme métropole.

Bibliographie

- CHOAY F., (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in : DETHIER J., GUIHEUX A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Centre G. Pompidou, pp. 26-35.
- FRANCQ B., (2003), « Bruxelles : Mosaïque, labyrinthe, laboratoire urbain », In : FRANCQ B., *La ville incertaine, Politique urbaine et sujet personnel*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, pp.81-102.
- HUBERT M., DOBRUSZKES F., MACHARIS C., (2009), « La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », *Brussels Studies, Etat généraux de Bruxelles*, n°1, 15 p. (disponible sur www.brusselsstudies.be).
- KAUFMANN V., (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- LATOUR B., (2006), « Les « vues » de l'esprit. Une introduction à l'anthropologie des sciences et des techniques », In : LATOUR B., AKRICH M., CALLON M., *Sociologie de la traduction. Textes fondateurs*, Presse de l'École des Mines de Paris, pp. 33-70. .
- LEBRUN L., CARTON V., HUBERT M. et al., (2009), *La « cityvision ». Ou comment faire beaucoup mieux que la STIB avec moins de moyen*. Inter-Environnement Bruxelles., 57 p. (disponible sur www.ieb.be).
- LÉVY J., PONCET P., TRICOIRE E., (2004), « La carte, enjeu contemporain », *Documentation photographique*, n° 8036, Paris, La documentation française.
- LITS G., (2008), « Comment devient-on un lieu de l'hypermobilité ? Dynamique et vie quotidienne dans le quartier du Châtelain à Bruxelles », In DERVIN Fred, LJALIKOVA A. (Dir.), *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*, Paris, L'harmattan, Coll. Logiques sociales, pp. 131-163.
- LITS G., (2009), « Tiers et objectivité sociale chez Georg Simmel », *Émulations – Revue des jeunes chercheurs en sciences sociales*, n°5. (disponible sur www.revue-emulations.net).

- MONDADA L. (2000), « Pratiques discursives et configuration de l'espace », In : LÉVY J., LUSSAULT M., (Dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris, Belin, pp. 165-175.
- MONGIN O., (2005), *La condition urbaine, La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil.
- PONCET P., (2007), « MetroMapping. La carte est une technique sociale », *EspacesTemps.net*. (disponible sur www.espacestems.net).
- REMY J., (1999), « La ville : architectonique spatiale et univers d'intercompréhension », *Recherches sociologiques*, Vol. XXX, n°1, pp.177-184.
- STIB, (2009a), *Historique de la STIB de 2000 à 2009*, Site web : <http://www.stib.be/2000-2007.html?l=fr>, consulté le 18 juin 2010.
- STIB, (2009b), *Métrovision – 9^e rendez-vous du progrès*. (disponible sur www.stib.be).
- STIB, (2004), *La STIB en 2020*. (disponible sur www.stib.be).

Cartes et plans : (disponible sur www.stib.be, consultés le 18 juin 2010).

STIB :

Plan du réseau (actualisé le 31/08/2009)

Plan du réseau en soirée

Plan du réseau Noctis

Plan du métro

Schéma de ligne 23 24 25

Schéma de ligne 92 94

Schéma de ligne 31 81 83

Schéma de ligne 19

Schéma de ligne 3 4 33

Schéma de ligne 55

Schéma de ligne 32 82 97

Carte « synthèse vision 2020 »