

CERCLE GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTERAIRE, 5 rue de la loi, 1000 Bruxelles

Déjeuner-débat mensuel « Ville et Société » du vendredi 28 septembre 2012.

COMMENT ASSURER UNE MEILLEURE MOBILITE A BRUXELLES, COMMENT LA FINANCER ?

Le débat a été introduit par :

Alain FLAUSCH, Secrétaire Général de l'Union internationale des transports publics (UITP), ancien CEO de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), et

Brigitte GROUWELS, Ministre en charge de la Mobilité pour la région de Bruxelles-Capitale.

INTRODUCTION.

Le développement économique de Bruxelles et le bien-être de ses habitants et navetteurs sont de plus en plus affectés par les difficultés de la circulation de surface et l'insuffisance de l'offre de transports publics souterrains ou en site propre.

Cette situation constitue un défi particulier pour les responsables bruxellois du transport, notamment pour la STIB. Son ancien CEO, actuellement Secrétaire Général de l'UITP, a proposé des solutions innovantes pour financer des extensions urgentes du réseau, par exemple l'accès à Tour et Taxis, et augmenter la part du transport public dans les déplacements de personnes, actuellement une des plus faibles d'Europe. A partir de son expérience, désormais internationale, Alain FLAUSCH jettera sur le transport à Bruxelles un regard original.

Par ailleurs Brigitte GROUWELS, Ministre en charge de la mobilité, est confrontée à l'ensemble de la problématique du transport, y compris la rénovation des infrastructures existantes, programmées mais non budgétées, par exemple la rénovation du tunnel routier Léopold II. Or des technologies nouvelles permettent de faire contribuer les utilisateurs spécifiques d'une infrastructure à son financement. Ainsi à partir de mi-2013 en France, Siemens fournira la technologie pour un système de péage par satellite. Cette technologie permet de détecter les positions des véhicules grâce aux signaux GPS et de calculer le péage en fonction de la distance parcourue, pour tous les véhicules concernés, sans avoir besoin de bornes de péage. Ce type de technologie est déjà utilisé dans divers pays pour calculer la contribution de l'utilisateur à un réseau spécifique et de l'affecter à son financement. Une des idées proposées serait une double aire de péage, l'une correspondant à la région de Bruxelles (pour aider à financer celle-ci), l'autre correspondant à la totalité de la zone de communauté urbaine figurant dans l'accord de gouvernement (pour financer le fonctionnement du RER). Cette double aire serait proposée conjointement. Un péage sur le tunnel Léopold II rénové pourrait « amorcer la pompe ». Quel type de système de reconnaissance des véhicules est le plus fiable?

EXPOSES ET DEBAT.

Les deux exposés seront disponibles sous peu sur www.ffue.org débats 2012.

Le débat a porté notamment sur les points suivants :

- Lutte contre la fraude pour réduire le déficit. Mme Grouwels fait connaître les dernières mesures permettant un renforcement et une efficacité accrue des équipes de contrôle. Leur mise en œuvre a déjà commencé. M. Flausch fait état des mesures prises dans le métro. Quant aux transports de surface l'obligation pour les voyageurs de valider leur titre même gratuit crée un contrôle social, les passagers étant à même de constater la fraude en cas de non validation.
- Le taxi comme complément du transport public. Mme Grouwels expose l'expérience en cours du taxi COLLECTO. Le passager peut appeler un taxi 20 minutes avant l'arrivée du tram pour qu'il soit collecté par un taxi pour un prix fixe de 5€ (abonnés). M. Flausch fait part de la grande résistance des acteurs aux changements, même d'intérêt immédiat.
- Le véhicule en location comme complément du transport public. Mme Grouwels rappelle la collaboration organisée entre la STIB et le système de location à court terme CAMBIO et la location de vélos à des arrêts de transport public, susceptible d'être étendue aux vélos électriques à vitesse limitée.
- Partenariats pour la desserte de zonings ou grand complexes. M. Flausch rappelle les efforts faits en ce sens, et l'impossibilité de les mettre en œuvre jusqu'à présent, à la suite de résistances idéologiques (privatisation larvée). Mme Grouwels rappelle qu'en Flandre ces partenariats sont devenus courants.
- Partenariats pour le financement de l'extension du métro au nord et au sud. Mme Grouwels y est favorable et le tunnel CONSTITUTION, à financement public, constitue une amorce de nature à faciliter des partenariats pour d'autres travaux. Par ailleurs la rénovation du tunnel routier LEOPOLD II devrait logiquement être financée par une contribution des utilisateurs (« user finance infrastructure »).
- Amélioration de la fluidité du transport de surface. M. Flausch rappelle les extensions récentes de lignes de tram mais les oppositions communales d'intérêt local ont dans chaque cas retardé la réalisation.
- Détermination d'axes stratégiques de développement du transport public. M. Flausch confirme l'existence d'une telle approche, notamment à Zurich, et son intérêt. Il rappelle aussi l'importance d'un phasage cohérent, qui exige une communauté organisée entre acteurs, comme en Allemagne ou à Lyon.
- Péage urbain. M. Ad TOET, responsable de la Confédération Néerlandaise du transport, venu de La Haye, confirme qu'un péage urbain applicable aux voitures (pas seulement aux camions) est sur la table des négociations en vue de la formation du nouveau gouvernement national.

Pierre LACONTE, Fondation pour l'environnement urbain.

Les comptes-rendus des débats sont accessibles sur www.ffue.org.