

CERCLE ROYAL GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTERAIRE,
5 rue de la Loi, 1000 Bruxelles - Tribune VILLE ET SOCIETE
Déjeuner-débat du vendredi 31 octobre 2008, à 12.30 précises.

« Comment assurer l'avenir des transports publics en période de disette financière publique ? Est-il mieux assuré par une dotation accrue des sociétés publiques de transport ou par des partenariats publics-privés (PPP) ? »

Débat introduit par :

Raymond HUE, Directeur Général Adjoint de VEOLIA-Transports, Paris, Vice-président de l'Union internationale des transports publics (UITP), représenté par **Michel QUIDORT**, Directeur de la communication, avec la participation de :

Jean-Paul WOUTERS, Conseiller de Pascal SMET, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de bruxelles-capitale, et **Alain FLAUSCH**, Directeur Général de la STIB.

INTRODUCTION.

Le débat de septembre à la même tribune partait du constat que l'État fédéral belge a graduellement aliéné une grande partie de son patrimoine, pour faire face à son endettement, entraînant des mises en garde des institutions financières internationales quant à sa capacité de remplir ses missions, notamment en matière de mobilité.

Or le coût du pétrole et les mesures résultant des obligations internationales en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre devraient entraîner une forte augmentation de la demande de transports publics et donc des investissements pour y faire face. En France la SNCF et les régions établissent un programme pour « assurer d'ici 2030 un service fiable et de qualité avec quatre fois plus de trafic ».

Les mêmes défis se posent a fortiori au territoire belge, plus densément peuplé.

L'augmentation de la demande ferroviaire porte à la fois sur la courte et sur la longue distance. La courte distance inclut la réalisation de projets urbains et du réseau régional. D'où proviendront les ressources nécessaires ?

Une tentative par la Région de Bruxelles-capitale de débudgétiser des programmes d'investissements de quelque 150 millions d'€ par la création d'une société publique (CITEO) s'est heurtée aux objections de la CE.

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de Bruxelles-capitale a entretemps publié un Projet de Plan régional des Déplacements (IRIS2). Il prévoit 120 millions d'€ d'investissements, par an, sur 12 ans et précise que les ressources restent à trouver.

Les partenariats public-privé (ou « délégations de service public»), prônés par l'Europe, seraient-ils la solution pour sa mise en oeuvre?

EXPOSES ET DEBATS.

L'exposé de Raymond HUE (voir SLIDES en Ann.1), représenté par Michel QUIDORT, a porté sur le principe des PPP/Délégations de service public et son application à Rouen (investissements et exploitation d'un réseau de métro léger, bus et bus à guidage optique).

Ce modèle est à présent adopté dans quelque 30 pays. Ainsi Véolia est le deuxième exploitant de chemins de fer en Allemagne.

L'exposé de Jean-Paul WOUTERS (voir SLIDES en Ann. 2) couvrait les aspects financiers du Plan d'investissements IRIS2 pour la Région de Bruxelles-capitale. Des travaux portant sur quelque 120 millions par an sur 12 ans sont prévus, les ressources nécessaires à leur financement étant à trouver par une taxation des bureaux, de la circulation et du stationnement dans un périmètre s'étant au-delà des frontières de la Région. L'exploitation resterait publique, sans délégation au secteur privé, les partenariats public-privés étant possibles pour la réalisation de certaines parties du plan, notamment le nouvel axe nord-sud.

L'exposé d'Alain FLAUSCH portait sur les limites des PPP, dont le coût financier est alourdi par la nécessité de rémunérer des actionnaires privés, par les coûts de transaction résultant de la dualité entre maître d'ouvrage public et gestionnaire délégué privé et par la difficulté pour un investisseur privé d'accéder aux financements publics. Il dénonçait le double langage de l'Europe, qui prône le transport public au nom de l'environnement mais « casse » des montages comme celui de CITEO, qui ne correspondent pas au modèle idéologique de la « libre concurrence » et subventionne abondamment des travaux publics routiers, générateurs de trafic accru et des pollutions y afférent.

Le débat a porté sur la notion de concurrence entre groupes privés en France, où trois groupes se partagent le marché. Le fait que des villes importantes comme Lyon et aujourd'hui Bordeaux passent d'un groupe à un autre prouve la réalité effective de la concurrence et la pression sur les coûts qui en résulte. Il a ensuite porté sur la pertinence des taxes envisagées pour financer le Plan IRIS2. Il a enfin porté sur les choix d'investissements en transports publics à Bruxelles et sur le poids d'intérêts locaux contradictoires sur ces choix d'investissements, certaines communes étant favorables au tout-automobile, d'autres plus favorables au transport public.

Pierre Laconte

Fondation pour l'environnement urbain

Les compte-rendus de débats antérieurs sont accessibles sur www.ffue.org

Ann. 2