

BRUXELLES

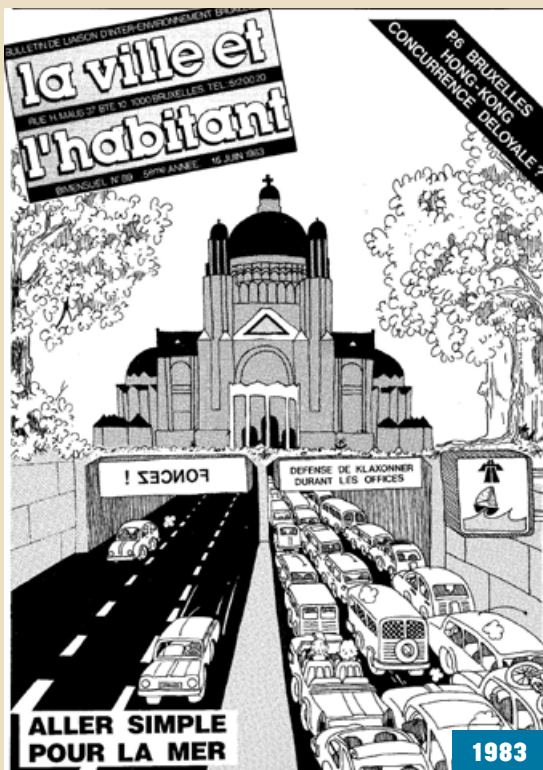
EN MOUVEMENTS

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt : Bruxelles X
P 302402

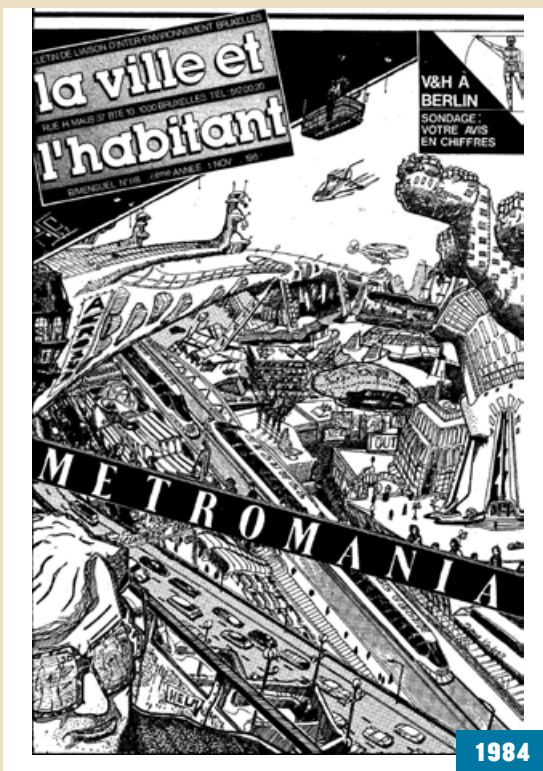
Belgique - België
P.P.
1000 Bruxelles
1/148

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS
N°269 - MARS / AVRIL 2014

VOIES PUBLIQUES



1983



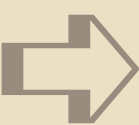
1984



1977



1988



Les enjeux de mobilité sont un sujet de lutte continue pour IEB depuis son origine.

LES ANNÉES DE BÉTON

L'Expo 58 annonçait la modernisation des modes de vie. Pour moderniser Bruxelles, le pouvoir de tutelle national imposa une politique de travaux publics et de routes pour adapter la ville à la voiture particulière. Le lobby du béton se déchaîna: pénérantes, autoroutes urbaines, tunnels et enfin, pour débarrasser les voiries des trams et des bus: un réseau de métro.

Avec la crise du pétrole, de grands projets basculèrent (Quartier nord) ou furent arrêtés par la société civile qui s'organisait (autoroute du Maelbeek, périphérique sud). Mais les grands travaux somptuaires soit-disant justifiés par la vocation de capitale européenne continuèrent: métro, extension des Communautés européennes, tunnel Léopold II.

LES ANNÉES DE RÉSISTANCE

Ces destructions déclenchèrent la résistance à la politique du « tout-à-l'auto ». Déjà en 1972, le Comité d'Action pour les Transports Urbains lutte pour de meilleures fréquences et contre la hausse des tarifs. Le CATU participe à la fondation d'IEB en 1973. Plus tard d'autres associations viennent renforcer le combat pour les modes de

40 ANS DE DES ANNÉES DE BÉTON

déplacements qui n'asphyxient pas la ville : le GRACQ (1975) puis NoMo Autrement mobile (1982) agissent aussi pour la marche et le vélo.

Début 80, sous l'impulsion e.a. d'IEB et de La Ligue des Familles, le RAPD voit le jour. Fondé sur une base pluraliste, le Rassemblement pour une Autre Politique des Déplacements mobilise les foules: pétitions, meetings et s'appuie sur la solidarité entre les usagers et les travailleurs de la STIB.

TOUS CONTRE DE CROO

Le RAPD n'aura de cesse de lutter contre la politique thatchérienne incarnée par les ministres libéraux aux Travaux publics et surtout aux Communications en la personne de Herman De Croo. À la notion de service public, celui-ci veut substituer celle d'entreprise commerciale (on verra que cette logique réapparaîtra à la STIB dans



1985

1984



1997

DÉPLACEMENTS



La jonction Nord-Midi est-elle *réellement* saturée ?

La jonction ferroviaire Nord-Midi est un outil très efficace pour la mobilité à Bruxelles et autour de la capitale. Ses six voies offrent d'incomparables possibilités pour la circulation des trains, qu'ils viennent de Braine l'Alleud ou de Moscou. Et son succès est tel qu'on la dit volontiers saturée. Cette « saturation » sert d'ailleurs de prétexte pour justifier beaucoup de choses. Ainsi on l'a trouvée à l'appui de la demande d'un permis pour construire un nouveau terminal TGV à Schaerbeek. On s'en sert aujourd'hui pour justifier la construction d'un tunnel entre les gares Schuman et Josaphat. En même temps on s'en sert surtout comme alibi pour ne pas créer de RER. Il est important de remettre certaines pendules à l'heure.

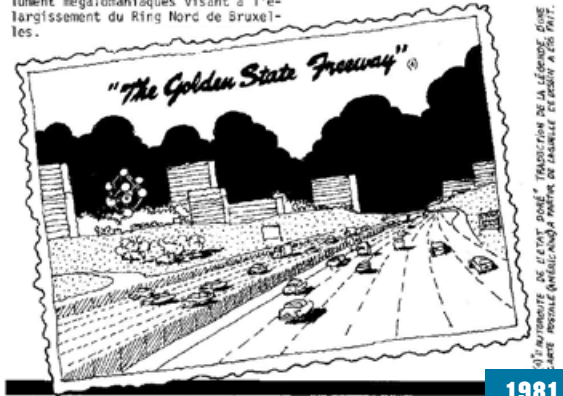
Apocalypse Nord

OH QUELLE JOLIE AUTOROUTE!

Il y a quelques mois, Monsieur le Ministre Chabert, des travaux publics, déclarait à des paysans ardennais que tout serait fait pour que l'Etat respecte les terres arables de notre petit pays. En même temps, sournoisement, dans les bureaux du "Ministerie van Openbare Werken" rue de la Loi, mijotent des plans absolument mégalomaniques visant à l'élargissement du Ring Nord de Bruxelles.

Ce Ring Nord dans son état actuel est emprunté par 60.000 véhicules par jour, selon le relevé officiel de 1980 réalisé par le "Traffic-Routier".

Inter-Environnement Bruxelles est sur l'affaire. L'ARAU occupé par le Boulevard Léopold II se demande que faire... L'apocalypse-automobile est aux portes de Bruxelles sous forme d'asphyxie automobile à un kilomètre de l'Atomium et de la Tour Japonaise, humeur jaune... ★



1981

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edinbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°245 - 20 février 2011

RUE DU PROGRÈS



2011

LEOPOLD 2:ENTERRE UNE NOUVELLE FOIS

Au niveau local, la situation ne sera effectivement pas trop mauvaise à Molenbeek, mais qui restera encore le long du boulevard après les 6 années de travaux qui s'annoncent? A Bruxelles, la scission du quartier sera consacrée, si pas accentuée, l'ensemble des trémies constituera un véritable échangeur routier.

Encore une fois, on s'oppose à un projet purement technocratique qui ne prend en compte que le nombre de véhicules à faire passer par jour. Ce que nous voyons, c'est qu'on va dépenser 4,5 milliards pour appauvrir la région bruxelloise.

1981



1988

LES ANNÉES DE RESTRUCTURATION

La régionalisation fait place à une politique de pacification. IEB contribue à la vulgarisation des politiques de mobilité en organisant pour le nouveau ministre des Communications, Jean-Louis Thys, 5 colloques internationaux brassant des expériences étrangères pour corriger les erreurs du passé. IEB s'occupe aussi de réfléchir à l'intégration des modes de déplacements dans l'espace public (opération « Bruxelles Mobile », Semaine de la mobilité et Dimanches sans voiture).

LA REMOBILISATION

Mais l'histoire se répète, la fièvre du métro refait son apparition (prolongement jusqu'à Erasme, bouclage de la Petite Ceinture). Aujourd'hui cette tendance se renforce même avec les projets d'extension vers Schaerbeek, Uccle et le quartier Léopold. Les défenseurs des autres modes de circulation produisent l'étude « Cityvision » qui revient aux fondamentaux d'IEB: mesurer les risques du « tout-au-métro » et recréer un vaste maillage de trams en surface, défini en fonction des besoins des usagers et offrant des gains de temps par rapports aux inévitables correspondances actuelles.

Renouant l'alliance avec les mouvements syndicaux, IEB entre dans la plateforme Transport Tout Public pour défendre le service public de transport.

2011



2006



2008



Aujourd'hui, les anciens enjeux sont de retour. L'impact des autres Régions sur Bruxelles est toujours perceptible: gestion du trafic ferroviaire, élargissement de la Jonction, un RER qui tourne le dos aux Bruxellois ou le projet d'élargissement à 16 bandes du Ring nord.

L'AUTO : UN CERTAIN GOÛT DE BOUCHON

Pendant ces 40 ans, « Ma voiture, c'est ma liberté » est resté bien ancré dans la conscience collective. Ni les lobbies de l'auto et du béton, ni les responsables publics, ni les autosolistes ne veulent entendre le tort causé à Bruxelles par la congestion.

IEB continuera encore longtemps à réclamer la réduction inconditionnelle de l'espace de la voiture en ville au profit des transports en commun, des vélos et des piétons. Comme disait René Dumont, c'est une question d'utopie ou de mort.

MOBILITÉ AUX ANNÉES DE BOUCHONS

les années 2000). Au tram pour tous, il veut substituer le métro et faire payer les investissements et l'exploitation en augmentant les tarifs et en diminuant le service offert.

« Inadmissible » crient les associations, avec le RAPD qui redoublent de manifs, à chaque suppression de ligne de tram ou de bus. Ils ripostent à la métromania de De Croo par un projet alternatif qui redessine un réseau dense en surface. En cette année 1984, l'ancêtre de la Cityvision voit le jour pour rappeler les principes fondamentaux de transports en commun viables : un réseau de surface amélioré, fréquent, attractif, et prioritaire dans le trafic global. Les meetings font salle comble (Ancienne Belgique en 1984) et forcent les responsables politiques bruxellois à défendre l'autonomie régionale. La régionalisation approchant, l'absolutisme du ministre des Communication s'estompe.

OÙ ALLONS-NOUS ?

En guise d'introduction à ce numéro consacré aux transports publics, un petit tour d'horizon des dynamiques et des acteurs en présence ainsi que des projets à craindre ou à espérer pour Bruxelles.

JÉRÔME MATAGNE



Les transports publics assurent un quart des déplacements. Dans Bruxelles, le principal mode de locomotion est la marche à pied, avec plus d'un tiers du total des trajets^[1]. La voiture n'arrive qu'en seconde position. D'ailleurs, depuis 10 ans, la tendance est à une diminution sensible de l'utilisation de la voiture individuelle, qui a chuté de 50% à 32% du total des déplacements. En 2014, plus d'un tiers des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture et plus d'un quart des adultes n'y détiennent carrément pas de permis de conduire. Par conséquent, si la marche et le vélo progressent joliment et méritent d'être encouragés davantage, les transports en commun ont un rôle majeur à jouer.

UNE OFFRE LARGEMENT TOURNÉE VERS LES NAVETTEURS...

Quatre sociétés de transport public offrent leurs services à Bruxelles. Toutefois, trois d'entre elles se focalisent sur les déplacements depuis (ou vers) une autre Région. Si le TEC wallon ne joue qu'un rôle marginal avec ses 9 itinéraires de bus, la société flamande De Lijn a davantage d'ambition : plus de 60 bus De Lijn desservent déjà la capitale. 3 nouvelles lignes de trams sont à l'étude, déroulant plusieurs dizaines de kilomètres, elles irrigueront notamment les *zonings* proches de Zaventem. Comme De Lijn et le TEC, la SNCB considère que son métier est de transporter des navetteurs dans un mouvement pendulaire de longue distance, calibré sur les heures de bureau.

Cette même logique risque d'être appliquée lors de la mise en service du RER (reporté à 2022). Étonnamment, la SNCB n'entend pas profiter de l'arrivée du RER pour revoir son schéma d'exploitation et rationaliser son offre. Alors qu'un tiers des trains de voyageurs du pays passent quotidiennement par la Jonction Nord-Midi, on nous annonce la nécessité d'y procéder à de lourds travaux d'infrastructure (élargissement, superposition ou méga-tunnel...) en vue d'y accroître le trafic. Si les lignes de rocade (26 et 28) bénéficient, elles aussi, d'une enveloppe d'investissement, la SNCB ne s'engage pas encore à y augmenter la

desserte : un grand nombre de gares bruxelloises resteront peu ou pas desservies. Pour que l'opérateur ferroviaire participe à l'amélioration des conditions de circulation dans la ville, la Région bruxelloise réclame donc que les fréquences du RER soient élevées tout au long de la journée, que les lignes de rocade soient davantage exploitées et qu'un maximum de stations soient desservies, et même que de nouvelles gares soient créées. Cela permettrait aux Bruxellois d'utiliser le train pour se déplacer rapidement à l'intérieur de leur ville, sans avoir à construire ni à financer de nouvelles infrastructures.

Hélas, ces demandes ne sont pas soutenues par les deux autres Régions dont l'intérêt est de faciliter la vie des navetteurs qui payent leurs impôts dans leur lieu de résidence^[2] et veulent un accès rapide au centre-ville. Ces demandes ne sont pas accueillies plus favorablement par la SNCB qui privilégie les grandes infrastructures prestigieuses et tape-à-l'œil aux dépens de l'extension de son service, voire même aux dépens du maintien de l'offre actuelle.

... ET UN OPÉRATEUR RÉGIONAL

Enfin et surtout, le transport public bruxellois c'est la STIB qui fête cette année ses 60 ans. Inter-Environnement Bruxelles adore la STIB et consacre beaucoup de son énergie à tenter de convaincre tout un chacun de ses mérites pour le développement harmonieux de la ville. À l'évidence, qui aime bien, châtie bien : nous avons souvent déploré des choix stratégiques qui semblaient davantage répondre aux intérêts propres du gestionnaire de réseau qu'à l'intérêt général.

D'ailleurs, dans cette introduction à un numéro spécial consacré aux transports publics, il n'est pas trop tôt pour lever toute ambiguïté et rappeler que la STIB ne fait jamais qu'appliquer une stratégie fixée par les responsables politiques, avec les moyens qui lui sont alloués par le Gouvernement bruxellois. Bref, toute action d'un opérateur de service public obéit d'abord à une injonction politique, et rien ne sert de blâmer l'opérateur. Du moins, tant que ces responsables politiques n'auront pas privatisé leur outil...

QU'ATTENDRE DE LA STIB ?

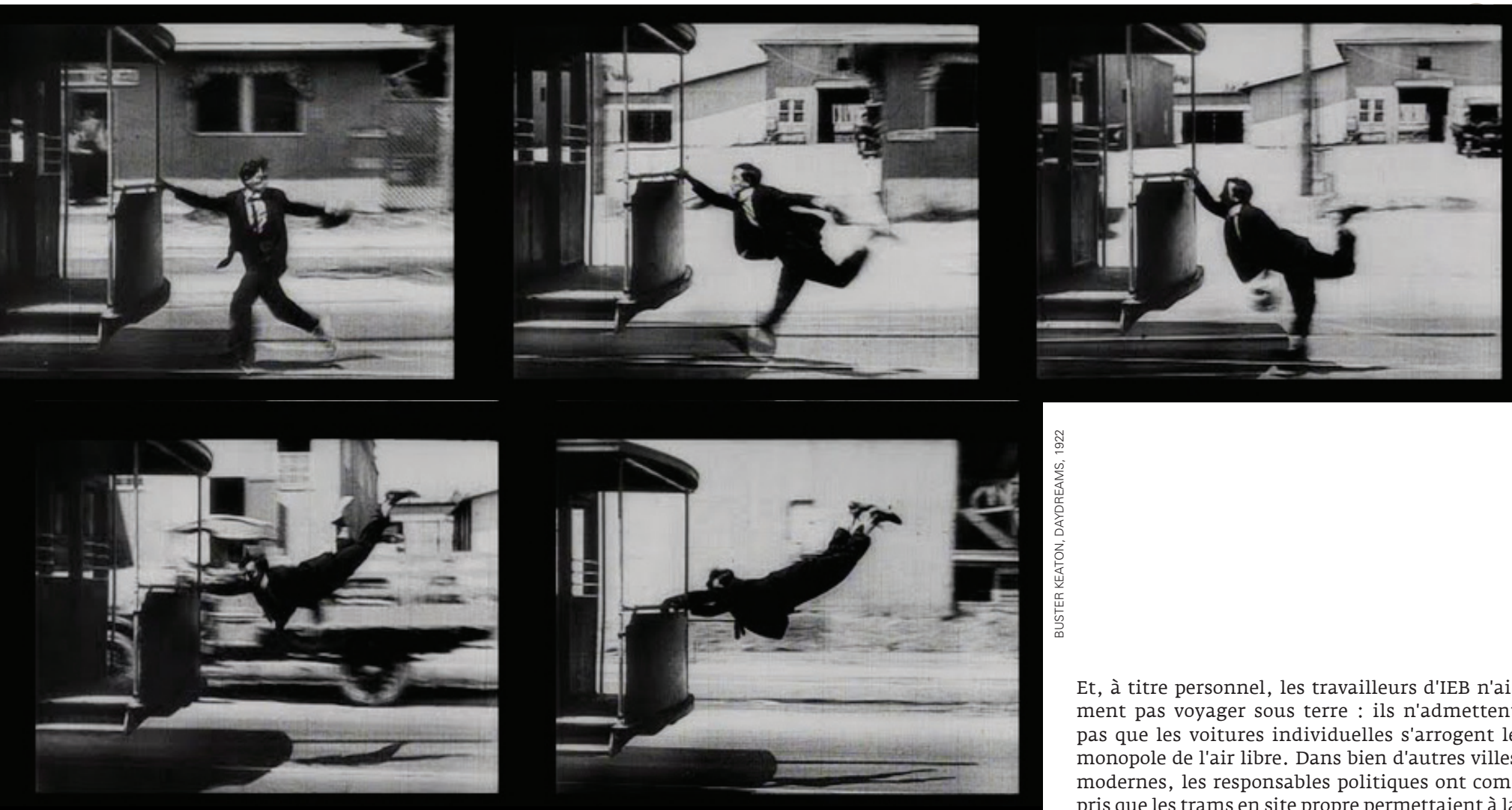
Nous ne nous lamenterons pas dans ce dossier sur l'étendue historique du réseau de tramways ni sur son arrachage malheureux : pas de vain passéisme. Nous nous limiterons à rappeler les changements récents et à présenter les développements imminents dans le but d'offrir une perspective sur les mécanismes à l'œuvre dans l'évolution actuelle et d'illustrer les logiques qui les sous-tendent.

Après des vagues massives d'investissement dans les infrastructures lourdes et souterraines, les années 2000 n'ont connu que le bouclage de la petite ceinture, via Delacroix et la Gare de l'Ouest. Pour la rigolade, on rappellera que ce bouclage nous a offert les deux terminus Simonis et Simonis qui – à eux seuls – ont fait grimper la fréquentation du métro, tant il fallait faire des aller-retours pour retrouver son chemin. Plus sérieusement, on se souviendra surtout de l'arrivée des métros boas, des trams de nouvelle génération (3 et 4000) et du développement du réseau Noctis. On n'oubliera pas non plus l'obligation de la « montée à l'avant » dans les bus, ni l'introduction de la carte Mobib, présages des portiques d'accès aux stations.

En termes de réseau, 2008 a marqué la dernière restructuration d'importance en accentuant le principe du rabattement : des petites lignes locales renvoient l'utilisateur vers les grandes lignes performantes. Pour la STIB, l'avantage en termes de gestion et de rentabilité est considérable, presque autant que la perte en confort et en rapidité pour l'utilisateur^[3]. C'est la multiplication des correspondances, que la STIB s'obstine à nommer « rupture de charge », jargon qui démontre qu'elle pense plus à son réseau qu'à ses usagers.

Bien sûr, la STIB doit composer avec une croissance phénoménale de sa fréquentation, de l'ordre de 70% sur les 10 dernières années ; et elle devrait accueillir 20% de clients supplémentaires d'ici 2017. En surface, ses véhicules sont englués dans les embouteillages et rares sont les responsables politiques locaux qui daignent de leur plein gré lui accorder un site propre. Dans le même temps, on lui impose de sérieuses économies de





BUSTER KEATON, DAYDREAMS, 1922

« La grande nouveauté du contrat de gestion 2013-2017 réside dans la place accordée à la qualité du service offert à nos clients ».

BRIEUC DE MEEÛS, PATRON DE LA STIB.

- Ah bon ! Parce qu'avant... non ?

fonctionnement. Pourtant, le monde politique compte sur la STIB pour honorer ses promesses de réduction du trafic automobile : il est prévu que la proportion de Bruxellois qui utilisent régulièrement la STIB grimpe de 55% en 2010 à 60% d'ici 2017. Ces objectifs stratégiques sont mentionnés dans le récent contrat de gestion couvrant la période 2013-2017 qui vient d'être négocié entre la STIB et le Gouvernement bruxellois. On y trouve également les principaux développements à venir, dont nous vous listons ci-dessous les plus importants.

En termes d'infrastructures, les deux gros morceaux concernent le métro. Premièrement, le creusement d'une ligne de 4 kilomètres (7 ou 8 stations) vers Schaerbeek et Evere, en remplacement du tram 55. Depuis la gare de Bordet en passant par la place Colignon, ce métro rejoindra la gare du Nord. À partir de là, il devrait utiliser le tunnel (aujourd'hui dévolu aux trams 3 et 4) pour continuer son trajet jusqu'à Albert. C'est prévu pour 2018, au plus tôt. Deuxièmement, le projet nommé Pulsar qui consiste en l'automatisation des lignes 1 et 5 (Stockel/Gare de l'Ouest et Hermann-Debroux/Erasmus). Ces métros sans chauffeur sont censés pouvoir se suivre à très faible intervalle (moins de 2 minutes contre 2,5 aujourd'hui), ce qui permet d'en augmenter la fréquence et donc d'accroître la capacité. À côté des métros, sont également prévus les prolongements ou la construction de plusieurs lignes de tram : 94, 62, 9 et 71 ; ainsi que la construction d'un tunnel pour franchir la place Meiser. De nouveaux dépôts devront également être construits pour accueillir tous les nouveaux véhicules qui parcourront ces lignes. On notera également que

le contrat de gestion réitère la vieille promesse d'équiper des centaines de feux de signalisation d'un système de télécommande qui permet d'offrir une certaine priorité aux véhicules de la STIB. Enfin, pour préparer l'après-2017, la STIB va procéder à des études préparatoires relatives à la construction d'un métro vers Uccle, à des tunnels sous l'avenue de la Plaine et sous le Bois de la Cambre ainsi qu'à la mise en service de nouveaux trams extra-larges sur certains sites propres.

QUI VA PAYER ?

Ce résumé des grandes lignes du contrat de gestion 2013-2017 est incomplet, mais il permet tout de même de prendre la mesure de la priorité accordée à l'infrastructure lourde et au retour en force du métro qui absorbe à lui seul 60% du programme d'investissements du réseau ferré urbain^[4]. On ne se rassurera pas en apprenant que la source de ce financement est encore inconnue. Le métro reste présenté comme « la seule » alternative crédible à l'automobile, grâce à sa rapidité. De fait, les transports publics de surface sont ralentis par la circulation automobile. Mais il suffirait de donner réellement la priorité à la STIB pour que les performances des bus et des trams fassent un bond en avant. Cela pourrait se faire à peu de frais. Le monde associatif rappelle à chaque occasion que le magnifique projet « Cityvision » permettrait d'essaimer les rails de trams dans tous les coins de la ville pour une portion du budget du futur métro vers Schaerbeek. Si l'on vante le métro, c'est surtout une manière de ne pas porter atteinte aux privilèges de la voiture.

Et, à titre personnel, les travailleurs d'IEB n'aiment pas voyager sous terre : ils n'admettent pas que les voitures individuelles s'arrogent le monopole de l'air libre. Dans bien d'autres villes modernes, les responsables politiques ont compris que les trams en site propre permettaient à la fois d'améliorer la mobilité et de créer un espace public de qualité, et ils en font un argument de campagne électorale. On peut encore attendre.

Derrière ces aspects techniques et cette approche en termes d'infrastructure et de budget, se cache la vraie richesse des opérateurs : les travailleurs. Le contrat de gestion prévoit l'embauche de 3100 personnes, principalement pour compenser des départs à la retraite. Ces travailleurs qui nous racontent que leurs conditions de travail se sont détériorées au fur et à mesure de la recherche du profit. Ces travailleurs dont la présence sur le réseau est pourtant le garant du sentiment de sécurité et de convivialité pour les usagers.

Cette même course au profit et à la rentabilité constitue également le risque majeur pour les usagers car, à suivre le raisonnement jusqu'au bout, seules les lignes rentables seront bientôt desservies, et tant pis pour le service public... Tandis que les investissements dans les infrastructures lourdes risquent bien d'être répercutés dans les tarifs, surtout s'ils sont financés en partenariat avec le secteur privé. Or, si nous voulons satisfaire les usagers actuels et convaincre les automobilistes de changer leur mode de déplacement, il est essentiel de pouvoir compter sur un réseau qui couvre tout le territoire, sur une bonne fréquence à toute heure de la journée et avec des tarifs raisonnables, voire gratuits.

Hélas, les usagers et les travailleurs se connaissent fort peu alors qu'ils font face aux mêmes menaces et partagent les mêmes intérêts. ●

1. LEBRUN K., HUBERT M. et HUYNEN P. (et al), 2013, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles. 2^e Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Édition de la RBC.

2. Sur tous ces enjeux, voir DAMAY L., 2014, *Un RER à Bruxelles? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques (1989-2013)*. In *Brussels Studies*, Numéro 74, 17 février 2014.

3. DOBRUSZKES F., HUBERT M., LAPORTE F., VEIDERS C., 2011, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles », *Articulo - Journal of Urban Research*.

4. HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P., DOBRUSZKES F., 2013. *Note de synthèse BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires*. In : *Brussels Studies*, Numéro 71, 18 septembre 2013, p17.

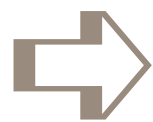


THIERRY KUYKEN

INTÉRÊTS ET RISQUES COMMUNS

Les travailleurs et les usagers de la STIB doivent s'unir pour sécuriser l'avenir des services publics de transport, seuls garants du maintien d'une desserte et d'un niveau de service au bénéfice des Bruxellois.

OLIVER RITTWEGER DE MOOR,
CHAUFFEUR DE BUS, REPRÉSENTANT DES TRAVAILLEURS CSC SERVICES PUBLICS



La mobilité à Bruxelles, une des villes les plus « embouteillées » d'Europe, est un enjeu fondamental. Comme c'est le cas pour nombre d'autres services publics, le transport urbain sera un jour menacé par l'avancée des directives de libéralisation et de privatisation de l'Union européenne. S'appliquant bientôt au transport de passagers par le train, cette évolution constitue de toute évidence une menace de plus en plus concrète tant au niveau des conditions de travail que de la qualité du service rendu aux usagers.

UN MANAGEMENT DE PLUS EN PLUS INSPIRÉ PAR LE « PRIVÉ »

En 1999, le Gouvernement bruxellois choisissait un nouveau directeur à la STIB, Alain Flausch. En 12 ans, ce monsieur a imposé un virage inquiétant : un management digne du privé. La STIB qui était naguère gérée en bon père de famille et incarnait l'esprit du service public va progressivement se transformer en une entreprise autonome focalisée sur les critères de rentabilité et

de productivité, au détriment des conditions de travail, de la desserte et de la qualité de service aux usagers.

Les pratiques managériales en cours s'inspirent de plus en plus de ce qui peut exister dans le secteur privé. Citons simplement à titre d'exemple une série d'évolutions qui témoignent de cet esprit : introduction de consultants privés (10 Mo€/an) ; recours de plus en plus fréquents à la sous-traitance ; investissement de millions d'euros dans des caméras de surveillance au détriment de la présence humaine ; installation des portiques dans les stations de métro (50 Mo€) pour diminuer la fraude ; diminution du service minibus et partenariat avec le taxi privé pour le transport des PMR ; filialisation des services spéciaux ; pression accrue sur le personnel pour augmenter la productivité ; plan de lutte contre l'absentéisme sans prise en compte de la dégradation des conditions de travail ; suppression des postes de reconversion pour les travailleurs devenus inaptes ; manque de formation ou de soutien pour les jeunes travailleurs engagés par le biais

d'ACTIVA, dont seuls 50% obtiennent un CDI au bout des 12 ou 15 mois durant lesquels la STIB bénéficie du subside pour leur payer un salaire...

LE GOUVERNEMENT BRUXELLOIS : COMPLICE OU... INSTIGATEUR ?

Avant chaque élection, tous les partis politiques bruxellois font de la mobilité une priorité... Mais après celle-ci, dans les organes de concertation, les représentants des travailleurs prennent connaissance des mesures d'économies imposées par la nouvelle majorité. Les syndicats n'ont pas leur mot à dire, ni sur la ventilation de celles-ci, ni sur les alternatives...

Le précédent contrat de gestion de la STIB s'est vu imposer une économie de 46 millions. Impact de cette décision : diminution de l'offre Noctis ; optimisation des planchettes⁽¹⁾ sans aucune amélioration des conditions de travail ni de la qualité de l'offre ; suppression de postes de reclassement ; sous-traitance ; sous-effectif ; liquidation du service « transports spéciaux » qui transportaient des enfants vers des activités

La STIB appartient aux Bruxellois, elle doit beaucoup plus tenir compte des besoins d'accessibilité des usagers et de l'expertise de ses travailleurs.

extra-scolaires ; hausse de tarifs bien supérieure à l'inflation...

Le nouveau contrat de gestion impose à la STIB une nouvelle économie de 116 millions. Les détails ne sont pas encore dévoilés et rendent l'impact difficile à mesurer, mais tant les conditions de travail que la qualité de l'offre en pâtiront... et les tarifs continueront de s'envoler...

UNE PRIVATISATION... IMPOSSIBLE?

Depuis 15 ans, tout est mis en œuvre pour rendre la STIB attractive : attaques contre les acquis sociaux, augmentation de la productivité et de la rentabilité... Mais le taux de couverture (différentiel entre coûts de fonctionnement et recettes) n'est pas encore suffisamment élevé pour attirer des partenaires privés appelés à investir là où l'État ne le peut plus. Le plus grand danger réside dans certains choix d'investissements. Le projet de Partenariat Public-Privé (PPP) pour la construction du nouveau dépôt de tram Marconi a heureusement été abandonné car il se serait avéré trop coûteux sur la durée... Mais des PPP restent envisagés pour l'extension et l'automatisation du métro. Cumulés, on évoque des coûts supérieurs à deux milliards d'euros : un véritable gouffre financier qui mettra en péril tant les finances de la Région que celles de la STIB, et hypothéquera largement la possibilité de développer l'offre et le réseau de surface à destination des Bruxellois.

UNE ALLIANCE INDISPENSABLE À CRÉER

Les travailleurs et les voyageurs de la STIB sont victimes des choix politiques du Gouvernement bruxellois, mis en œuvre par la direction de la STIB. Le maintien d'un véritable service de transport public à Bruxelles passe par une alliance indispensable à créer entre les travailleurs et les voyageurs. Les syndicats doivent mettre en commun leurs intérêts, rechercher et impliquer toutes les associations et citoyens bruxellois susceptibles de s'organiser et lutter ensemble pour la défense et l'extension du transport public. La libéralisation et la privatisation n'apporteront aucune amélioration, bien au contraire... Les aspects de service public et d'accès à la mobilité seront toujours plus « sacrifiés » sur l'autel de la rentabilité, exigence des futurs investisseurs privés.

La STIB appartient aux Bruxellois, elle doit beaucoup plus tenir compte des besoins d'accessibilité des usagers et de l'expertise de ses travailleurs qui connaissent bien les potentialités de l'outil. Un refinancement de Bruxelles et une fiscalité plus juste sont indispensables pour garantir l'avenir des services publics de transport.

C'est ensemble, travailleurs et voyageurs, que nous devons lutter pour améliorer l'efficacité du transport public, condition nécessaire pour encourager la forme de mobilité de masse la plus favorable à l'environnement. C'est ensemble,

travailleurs et voyageurs, que nous maintenons le transport public face à tous les risques d'une privatisation dont la menace est toujours plus réelle. ●

1. La planchette est la feuille de route que chaque chauffeur doit suivre quotidiennement. Désormais informatisée, elle sert à augmenter la productivité du travailleur mais entre parfois en conflit avec la réalité de terrain quand le trafic retarde le véhicule.

CONDITIONS DE TRANSPORT, CONDITIONS DE TRAVAIL

Gare du midi. 9h30, Serge Dubois m'invite à partager sa pause-café dans un kot réservé aux stibiens, caché sous les arcades. Pour lui c'est presque fin de journée, il a commencé à 4h56. Son bus 50 vers Lot arrive au quai. Il relève le chauffeur à bord et attend le départ. Il raconte comment lui et ses collègues vivent leur métier : 21 ans d'ancienneté, 2^e délégué CGSP, il est bien placé pour savoir quels poids pèsent sur les agents de conduite.

Départ. « Ça va être mieux qu'à Walibi, tu vas voir ! »

Dim-doum ! Wiels

Serge m'explique ce qu'est la planchette, la feuille de route qui définit les missions du jour de chaque chauffeur. « Dans la STIB de papa, ce n'était pas informatisé. L'optimisation, ça améliore le service, mais ça tire toujours le maximum de nous. C'est avec Flausch que c'est arrivé. (...) avant on faisait 4 aller-retours par jour ; maintenant, 5. Et on joue sur le temps de régulation (pause au terminus) qui est parfois pas réaliste à cause des bouchons ; heureusement on a toujours le droit à deux minutes administratives pour pas devoir repartir de suite. Pour manger, on nous garantit au moins 20 minutes ».

Qu'est-ce qui énerve le plus les collègues ? « La diversité des horaires. Ils font des promesses de roulements pour concilier vie de travail et famille, mais les nouveaux n'en bénéficient pas. En "5/7", les services durent jusqu'à 21h ; en "5/8", tu travailles un samedi sur deux, ça va, mais on te met des « coupés » [travailler deux périodes séparées dans la même journée : au lieu de deux services, ça n'en compte qu'un. (...) Ils utilisent la flexibilité totale. – pour diminuer les prestations ? – Ah pour moi, oui. »

Pourtant, on embauche : la STIB annonce 1000 recrutements par an « mais on engageait 850 personnes en temps normal, ça fait que 150 de plus. Et puis y'a le matériel qui manque. Avec 172 bus commandés et les nouveaux collègues, on renforcera les pointes, et puis on pourra prendre nos congés. »

Dim-doum ! Saint Denis, Sint-Denys

– « Pardon monsieur, je vais chez Carrefour mais je connais pas bien Drogenbos. »

– Ah, c'est bien (sourires). Regardez, ce monsieur il y va aussi, il est très gentil ».

Serge dit aimer ces sourires : « C'est comme chauffeur de taxi. Y'a des gens qui montent rien que pour causer. »

L'insécurité ? Serge relativise : « J'ai eu un seul cas en 21 ans ; il ne faut jamais entrer dans le jeu des agresseurs. (...) Y'a des chauffeurs qui se mettent la pression, moi pas. Il faut faire comprendre la raison des retards aux gens. Et puis les écouter, ils ont leurs raisons aussi. »

Une inquiétude court parmi les chauffeurs : « Y'a des collègues qui sont morts d'attaques cardiaques peu avant la pension, ou juste après. Moi je pense qu'une bonne limite, c'est que ta tension artérielle de début et de fin de service reste la même ! On nous a formé une fois à la gestion de stress, mais en même temps, on attend toujours plus de nous. »

Et la vie de dépôt ? « Quand je suis arrivé, y'avait de la camaraderie. Maintenant les collègues y passent le moins de temps possible : on arrive, on roule et puis on rentre chez soi. Y'a plus vraiment de culture d'entreprise. Ce qui se passe dans les dépôts m'inquiète : on fait des petites unités, on va nous mettre en compétition. Ça facilitera la libéralisation, j'en ai peur. Ça commence avec le service spécial, et les camionnettes pour handicapés, qu'on va en partie sous-traiter à des taxis adaptés. »

Dim-doum ! Ruysbroek station

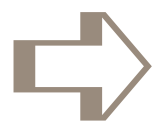
Le statut de contractuels parastataux n'est pas très favorable : « On a 20 jours de congés, plus ceux d'ancienneté » ce qui correspond au minimum légal. « Pour avoir un bon salaire, faut travailler avant 6h, après 18h et faire plein de soirées, ou alors le samedi payé à 115%, le dimanche à 200%, ou accumuler les 16 euros de prime de service coupé. C'est mal payé pour ce qu'on fait : l'irrégularité, le stress et tout... c'est très mal payé. »

Que défendre dans le service public ? « Pour les gens, le service public c'est un transport moins cher, bien régulier, et donc plus besoin de ponctualité. Un transport dans les quartiers jusqu'à 22h. (...) ça ferait de l'emploi ! (...) Je crois que même la gratuité serait possible, y'a moyen. Mais c'est pas la politique de la Région. »

LA VOIE DES USAGERS SANS VOIX

Les utilisateurs sont les premiers concernés et les témoins privilégiés du déclin de la qualité du service de transport public. Ils mesurent depuis longtemps l'impact de la réduction aveugle des coûts, et cette préparation silencieuse à la libéralisation.

LIÉVIN CHEMIN



Les associations d'usagers ont des données que les entreprises de transport ne possèdent pas, eussent-ils recours à une myriade de bureaux d'études. Leurs membres, des voyageurs attentifs, peuvent rapporter leurs observations basées sur des faits et transmettre leur expertise d'usagers. Leurs bénévoles réfléchissent le service pour eux-mêmes et pour les voyageurs des réseaux qu'ils connaissent. Nous avons été à la rencontre de trois d'entre elles.

« Nos membres croient au potentiel du transport public, ils pourraient râler mais on obtient plus en étant constructif » explique Stefan Stynen de TreinTramBus (TTB) qui nous répète leur leitmotiv face à l'insatisfaction : « Comment faire mieux ? ». Depuis 25 ans, ces membres besogneux se sont organisés pour faire de leurs constats une analyse collective fine et utile.

Le Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux Bruxellois (GUTIB), une autre association d'usagers bruxellois née en 1984, est passée en 2012 à deux doigts de la cessation de ses activités, faute d'un renouveau de ses membres. Une relève reprend aujourd'hui le flambeau. Vanessa Gohy, la présidente, constate toutefois la difficile mobilisation d'activistes pour la mobilité : les publics sont sollicités de partout, et s'engager étant synonyme d'agir, le Gutib craint que peu de Bruxellois franchiront le pas. L'association travaille à la mobilisation de nouveaux membres, met en débat les enjeux et prépare le renouvellement de ses positionnements.

Récemment constituée en asbl, Navetteurs, be a construit pendant 10 ans sa visibilité en tant que communauté sur Internet, en dehors de tout cadre institué. Grâce aux médias sociaux, ils ouvrent un débat public qui fait une excellente caisse de résonance. Les membres s'expriment facilement, souvent, mais ne peuvent se consacrer à un suivi associatif approfondi. Navetteurs, be s'exprime principalement sur la mobilité « boulot-train-dodo ». Gianni Tabbone, son fondateur nous explique à quel point l'inconsistance de l'offre peut être douloureuse : « aller chercher ses enfants au commissariat pour un train annulé,

ça vous marque ». Pour beaucoup de travailleurs, une diminution de desserte tôt le matin ou tard le soir signifie soit un repli vers l'auto, soit se couper l'accès à l'emploi.

QUI A DIT «CONCERTATION» ?

Mises en place par décret et non par la volonté des sociétés de transport, les Comités Consultatifs des Usagers (CCU) de la SNCB et de la STIB n'ont vraiment pas de vent dans les voiles. Ces consultations ne bénéficient ni de moyens suffisants, ni du pouvoir de remettre des avis qui contraignent les transporteurs à justifier de leurs orientations. Les membres associatifs se plaignent de n'être pratiquement jamais saisis en amont des décisions et déplorent tous le caractère exclusivement informatif des séances.

Ces deux CCU sont basés sur la participation bénévole des membres. Pour le train, TTB regrette que la seule ressource affectée au fonctionnement du dispositif soit un employé à mi-temps du Service Public Fédéral Mobilité, et que face aux quelques bénévoles qui peuvent se rendre

En pratique, rien n'oblige les sociétés à soumettre leurs projets à l'avis des usagers, mais les réponses apportées sont insuffisamment motivées, dit TTB, et d'ajouter « en 25 ans nous avons pour la première fois été consultés sur le plan de transport avant sa publication. Mais nous avons dû garder une stricte confidentialité (...) justement l'intérêt aurait été de mettre le plan de transport en débat public ».

Sans outiller, nourrir, redonner de l'intérêt de fond et une puissance d'avis à cette consultation, on assiste à un simulacre de concertation, des séances informatives strictement verticales. Comme les représentants d'usagers, IEB clame la nécessité de réformer ces CCU, de les penser comme un contre-pouvoir de contrôle de la gestion, et de validation des développements du transport public. Gianni Tabbone va plus loin et verrait des usagers siéger dans les conseils d'administration des transporteurs. Une co-gestion bien légitime, puisque l'usager paie deux fois : par la dotation publique, et par l'achat de son titre de transport.

Il faut d'abord avoir la réflexion sur l'offre, et puis sur l'infrastructure. Dépenser tant de milliards sans savoir ce qu'on veut en faire !

TREINTRAMBUS

DE LA GOUVERNANCE

Qu'ils se nomment Beliris, SPF Mobilité, Infrabel, Bruxelles-Mobilité, SPW Mobilité, stib ou SRWT, la règle d'or des développeurs publics est de ne pas consulter la population ni les usagers avant d'élancer des ponts, creuser des tunnels, couler de l'asphalte ou tracer des lignes. Les sociétés publiques autonomes considèrent que les experts, c'est eux.

Stefan Stynen déplore que dans notre pays « on propose d'abord des lignes... Il faudrait d'abord déterminer l'offre ». Les groupes d'usagers questionnent les grands investissements. Ainsi, si le Gutib

disponibles (souvent des pensionnés) on retrouve des cadres dirigeants de la SNCB et d'Infrabel « qui ont toute une machine administrative derrière eux ». Un membre de la CCU de la STIB nous affirme que rares sont les années où elle a été saisie d'une demande d'avis, et que les avis d'initiative sont rendus impossibles ; stibiens et usagers siégeant en parité. Au delà de l'impossibilité de remettre un avis majoritaire critique ou revendicateur, c'est un véritable contrôle du débat qui s'instaure. Cette situation a pour effet de décourager les participants de ce comité et engendre une désaffection de ceux-ci.^[1]

est historiquement pour le métro, l'association nuance toutefois : « Le projet de métro nord va coûter très cher » ; Vanessa Gohy nous dit qu'il faut lever le nez du guidon des projets actuels car elle craint le poids de l'amortissement et de l'entretien comme cause de la hausse des prix du titre de transport.

« Il faut voir qui ils mettent à la tête de la STIB » nous dit notre interlocutrice, pointant la logique de rentabilité à la STIB. Parmi ces pratiques, la compression des coûts plombe le service aux usagers : « Il faut reconnaître que le transport public a un coût ; et ce n'est pas uniquement la Région bruxelloise qui doit y pourvoir, mais aussi le fédéral et les autres régions qui accèdent à la capitale. »

Chez TTB, Stefan Stynen pense qu'il faut recentrer sur les métiers de base : « La SNCB, parfois on se demande si c'est un gestionnaire de parking, ou une société immobilière. (...) [Le politique] croit qu'Infrabel sait où il faudrait investir et qu'elle a tout le savoir-faire technique. Mais la gestion à long terme des lignes devrait rester du domaine public pour veiller à ce que les investissements soient orientés pour répondre aux besoins de mobilité. (...) L'Etat fédéral paie trois milliards d'euros par an à la SNCB, mais il n'a pas de vision propre de ce qu'on veut pour cet argent. (...) puis y'a le ministre qui dit 'Ah mais non, moi je peux rien y faire', c'est le monde à l'envers ! Le ministre devrait avoir un service qui développe cette vision, et qui fait le suivi pour que l'argent soit bien investi, là où ça se justifie le plus, suivant les bonnes priorités. (...) Il faut d'abord avoir la réflexion sur l'offre, et puis sur l'infrastructure. Le RER est bétonné un peu partout, mais on ne sait toujours pas quel est le niveau de desserte, quelle fréquence pour quelle ligne. Dépenser tant de milliards sans savoir ce qu'on veut en faire ! »

ET LA PRIVATISATION ?

Au Gutib on se positionne clairement contre la libéralisation : « C'est le rôle de l'État d'assurer les transports publics. [Ils] resteraient accessibles au moindre coût si c'est l'État qui les opère. Clairement on est contre ». Mme Gohy pointe aussi le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) dans le financement du métro nord : « Nous jouerons au plus dur contre les pratiques qui sont déjà pensées si pas appliquées, comme le Diabolo ^[2] (...) Les PPP, on a vu ce que ça donnait dans les bâtiments

C'est le rôle de l'État d'assurer les transports publics. Ils resteraient accessibles au moindre coût si c'est l'État qui les opère.

GUTIB

scolaires, c'est la misère ! (...) Ça va complètement à l'encontre d'une politique pour les usagers ». Le Gutib ne veut que du financement public dans l'extension des réseaux bruxellois.

Le président de TTB affirme également « le PPP ça c'est vraiment une chose à ne pas faire. Surtout pas avec un contrat comme le Diabolo, où finalement on punit les gens qui utilisent le train. C'est un cas d'école, comment il ne faut pas faire. Donc : ne faites pas ça pour le métro ». Concernant la libéralisation de toute l'offre nationale, qui sera imposée d'ici 2020 par le 4^e paquet ferroviaire, TTB est réaliste et critique à la fois : ni les associations, ni la Belgique, ni les Régions ne pourront s'opposer à la libéralisation voulue par la Commission et validée fin février 2014 par le Parlement européen. « Il faudrait un facteur externe pour faire bouger les choses » ; avant de libéraliser, notre interlocuteur souhaiterait un test réduit sur une ligne locale pour vérifier si un opérateur privé pourrait faire mieux que la SNCB là où elle s'est désengagée en desserte et en qualité. Mais l'État n'est actuellement pas en mesure d'émettre des avis de marché assez sûrs et complets pour répondre à nos besoins. Il faut donc l'outiller de toute urgence pour qu'il soit à même d'imposer ses exigences avant de penser pouvoir déléguer l'exploitation du réseau à des opérateurs privés. Ce sera d'autant plus difficile que, déjà aujourd'hui dans les faits, ce sont Infrabel et la SNCB qui décident respectivement des investissements et de l'exploitation du réseau, sans tenir compte de l'avis des usagers ou des fébriles demandes du politique.

Navetteurs.be est très circonspecte face à la libéralisation et préfère défendre qu'une entreprise publique reste l'unique acteur ferroviaire. Il

reconnaît cependant que parmi les membres, « c'est 50-50 » : ceux qui ont le moins d'expérience pensent souvent qu'avec le privé ça pourrait être moins pire. Navetteurs.be regrette amèrement la scission de l'outil ferroviaire entre le gestionnaire d'infrastructure, tout puissant, et l'opérateur ferroviaire qui est tributaire des droits de sillon (location de l'infrastructure). Infrabel empochera les bénéfices, privés ou publics, des investissements, tandis que la SNCB sera un client comme un autre. Ce choix de Paul Magnette relève d'une politique de préparation à la libéralisation. Le « saucissonnage » de l'entreprise publique décidée par le gouvernement a déjà des effets pervers bien avant l'ouverture des marchés.

S'UNIR AVEC LES TRAVAILLEURS

Pour le GUTIB le rapprochement avec les travailleurs sera précieux : ils connaissent mieux que quiconque les enjeux de gestion de leur employeur. Quelques chauffeurs ont exprimé vouloir rejoindre la dynamique, mais la direction de la STIB les a immédiatement prévenus : la firme leur intime de se tenir à l'écart. Anecdote, ou peur qu'un empowerment mutuel des usagers et des travailleurs entrave les directions des dirigeants actuels ?

Mr Stynen pour TTB : « il y a deux ans, nous avons uni nos forces avec les travailleurs contre le plan de suppression de 300 trains : on a obtenu qu'on réduise cette suppression à 170, alors qu'au début, Mr Descheemaeker voulait qu'on en supprime 800 ! Une victoire commune des usagers et des syndicats. (...) Mais nous avons une divergence sur le droit de grève : nos membres n'acceptent pas les grèves sans préavis. Les gens doivent pouvoir anticiper. » Navetteurs.be a décidé de mettre la question de la grève de côté pour favoriser les revendications communes. Elle chérit l'apport de l'expertise discrète des cheminots exprimée via Internet dans son forum.

Une grande partie des revendications est reconnue comme partageable entre TTB, Navetteurs.be et les syndicats de cheminots : l'augmentation de l'emploi est le corollaire du développement de l'offre de transport voulue par les usagers.

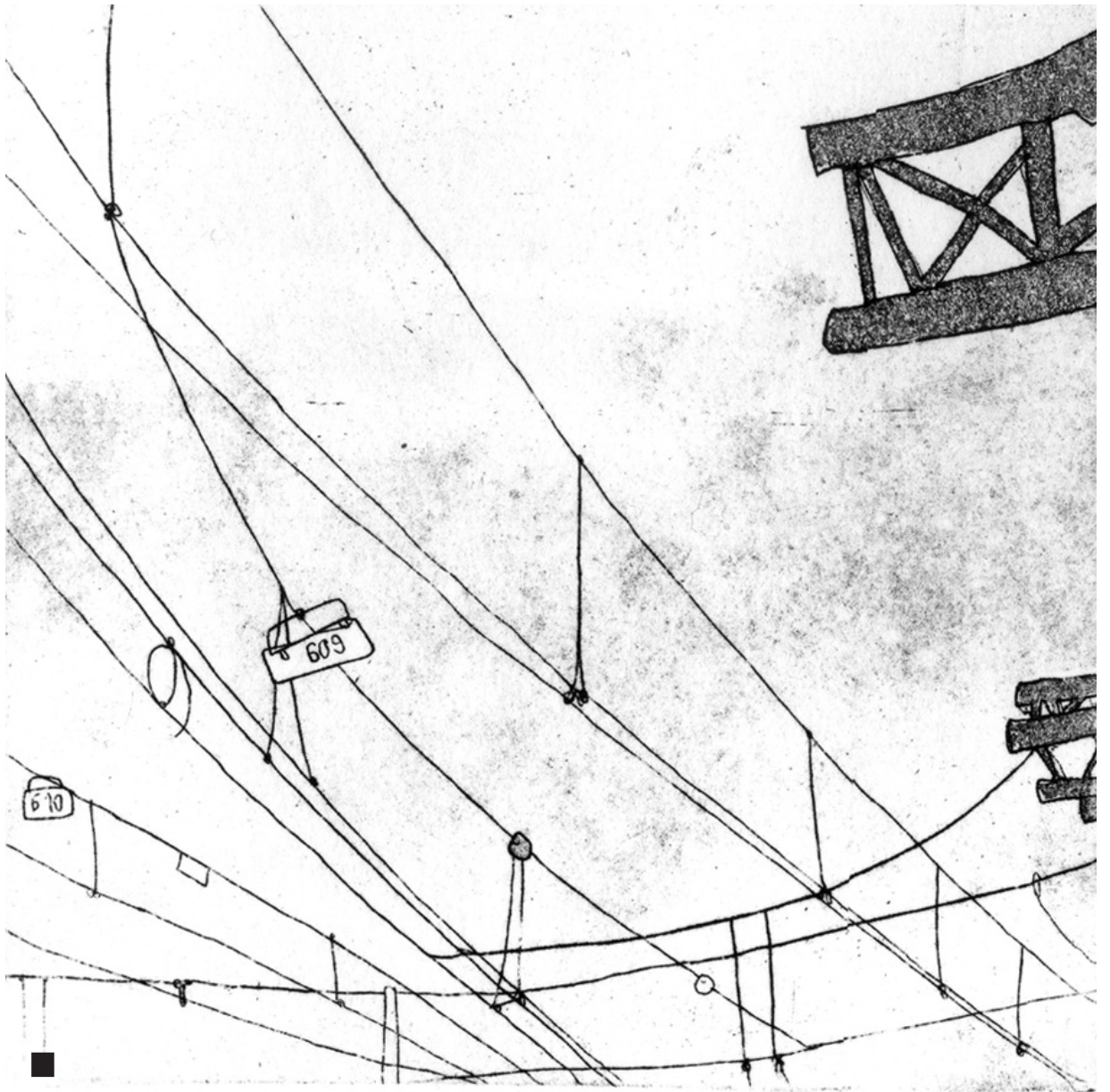
Reconnaître les usagers, c'est leur donner de la force dans le débat des transports. Organiser la revendication des usagers et des travailleurs, c'est entrer dans un rapport de forces nécessaire, contre-pouvoir de la gouvernance actuelle qui reste technocratique, parfois partocratique et bien trop proche des développeurs et investisseurs privés. Il est essentiel de s'unir pour endiguer les effets destructurants de la libéralisation qui vient, et pour y faire barrage. ●

1. Le comité aurait dû être renouvelé en 2010 conformément à l'Arrêté du 20.10.2005 qui nommait les membres pour une durée de 5 ans.
2. Tunnel ferroviaire sous l'aéroport qui fait l'objet d'un PPP très controversé. La redevance Diabolo est une surcharge de 5,07 euros sur chaque billet empruntant cette ligne. Voir page 14.



Installation du Rassemblement pour une Autre Politique des Déplacements à la manif contre la suppression des trams 18 et 32, place Louise le 19 septembre 1985 (archive IEB).

Liens : www.gutib.be, www.navetteurs.be, www.treintrambus.be

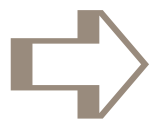


FABIENNE LOODTS, ILLUSTRATION TIRÉE DU LIVRE 'TRAINS' ÉDITÉ PAR TANDEM EN 2005

RAIL : GARDER LA LIGNE

La Belgique a la chance de bénéficier d'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde. Un atout essentiel mis à mal faute de maintenance et d'investissements stratégiques au service des voyageurs.

CÉLINE TELLIER, INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE



Dès son indépendance, la Belgique s'inscrit résolument dans un développement ferroviaire soutenu. Une loi relative à la création d'un réseau ferré national est signée le 1er mai 1834. Ce plan, ambitieux, va permettre de créer et d'exploiter rapidement un réseau d'environ 380 kilomètres, exceptionnel pour l'époque ! En 1870, le réseau ferroviaire belge compte déjà 2231 km de lignes exploitées par 39 entreprises privées tandis que le réseau de l'État mesure 863 km^[1]. En plein boom industriel, la Belgique devient ainsi l'un des pays les plus favorables au rail, permettant le développement de ce qui reste aujourd'hui un patrimoine non négligeable pour notre pays : la densité de son réseau de chemin de fer !

180 ans plus tard, où en est-on ? Qu'a-t-on fait de ce réseau unique ? Comment l'a-t-on fait fructifier, évoluer, s'adapter aux enjeux nouveaux ? Le constat est malheureusement amer...

UN PATRIMOINE FERROVIAIRE À VALORISER

Malgré un bon état général, l'infrastructure ferroviaire subit de plein fouet la vétusté de certains de

ses composants ^[2], ce qui provoque bon nombre de problèmes pour l'exploitation même du réseau, parmi lesquels les retards trop nombreux que subissent quotidiennement les usagers du rail.

En outre, si les lignes sont globalement performantes d'un point de vue technique, certains nœuds ou sections de ligne agissent comme de véritables goulots d'étranglement et provoquent une capacité réduite sur l'ensemble du réseau. Celui-ci manque ainsi, comme on dit dans le jargon, de «robustesse», c'est-à-dire de capacité à revenir à l'équilibre après une perturbation limitée. On le constate au quotidien : le fonctionnement d'un vaste réseau ferroviaire comme celui de la Belgique ne se fait pas sans encombre. La machine doit être bien huilée. Et il semble que, sur ce coup-là, on ait manqué de lubrifiant ces dernières années...

Ces dernières années, ou plutôt ces dernières décennies ! C'est en effet dès le début des années 1970 que s'engage le désinvestissement chronique dans l'incroyable outil ferroviaire à disposition. Au profit d'une politique du tout-à-la-route, le chemin de fer est progressivement abandonné par les édiles politiques, préférant

miser des milliards sur le développement routier et autoroutier – et creuser par la même occasion la dette du pays – qu’assurer la saine gestion de son patrimoine ferré. Le réseau se voit ainsi comprimé, de nombreuses gares fermées, les infrastructures non renouvelées, le matériel roulant prendre un sacré coup de vieux... au détriment des centaines de milliers de navetteurs quotidiens, obligés de constater la diminution de la qualité du service ferroviaire.

Aujourd’hui, la satisfaction^[3] n’est plus au rendez-vous : les fréquences sont insuffisantes, la ponctualité est lamentable, le service n’est pas toujours fiable, de nombreuses petites gares sont à l’abandon,...

QUE VEULENT LES USAGERS ? DU SERVICE, PAS DU PRESTIGE

Pourtant, ils sont toujours plus nombreux, les citoyens utilisateurs du rail. Les chiffres de fréquentation en témoignent : depuis 1995, le nombre d’usagers du train a augmenté de 55 % en Belgique (4,2% par an en moyenne, sur dix ans), et ceci ne devrait pas s’arrêter de sitôt puisque le Bureau du Plan prévoit une augmentation de 30 % du nombre de déplacements entre 2005 et 2030 à l’échelle du pays ^[4].

Comment absorber cette demande massive ? Comment s’y préparer au mieux ? Surtout, comment répondre à la demande des usagers, qui s’oriente avant tout vers un service de qualité ? Les retards^[5] et suppressions de trains constituent en effet les deux motifs les plus importants de réclamations des voyageurs ^[6].

En écho aux recommandations du médiateur pour les voyageurs ferroviaires, le sondage réalisé par la fédération Inter-Environnement Wallonie à l’été 2013 sur les priorités politiques à soutenir en matière de mobilité et d’aménagement du territoire, est on ne peut plus clair^[7]. Les propositions relatives au rail y recueillent un véritable plébiscite. Les priorités soutenues par les citoyens concernent avant tout une amélioration du service (ponctualité, fiabilité, correspondances assurées, tarification intégrée, places assises, augmentation des fréquences en journée, en soirée et le week-end, etc.) plutôt qu’une augmentation des infrastructures ou des investissements dans les bâtiments d’accueil en gare.

MAINTENIR LA CAPACITÉ DU RÉSEAU : PRIORITÉ NUMÉRO 1

Pour assurer cette amélioration du service, certains investissements techniques, même s’ils bénéficient d’une couverture médiatique moins tape-à-l’œil que certains projets monumentaux ou démesurés, sont indispensables.

Le maintien de capacité, appelé aussi «renouvellement de l’infrastructure» a pour objectif de remplacer les éléments de l’infrastructure arrivant en fin de vie économique. La prise en compte de la pyramide d’âges des éléments d’infrastructure est donc fondamentale. L’entretien proprement dit, imputé quant à lui sur des budgets d’exploitation (et non d’investissements), a pour but d’intervenir sur des éléments qui n’ont

pas encore atteint leur fin de vie afin de garantir leur niveau de fonctionnalité requis ^[8]. Maintenir la capacité du réseau, c’est donc s’assurer que les infrastructures techniques (voies et appareils de voie, ouvrages d’art, caténaires et sous-stations, équipements d’alimentation de la signalisation, et signalisation proprement dite) bénéficient des investissements suffisants pour continuer à assurer un service de qualité.

Comme le rappelle le groupe d’experts de l’EPFL-LITEP, sollicité pour avis par Infrabel, les moyens alloués au maintien de capacité ont ainsi une influence directe, «à moyen et long terme, sur la ponctualité sur le réseau en agissant sur :

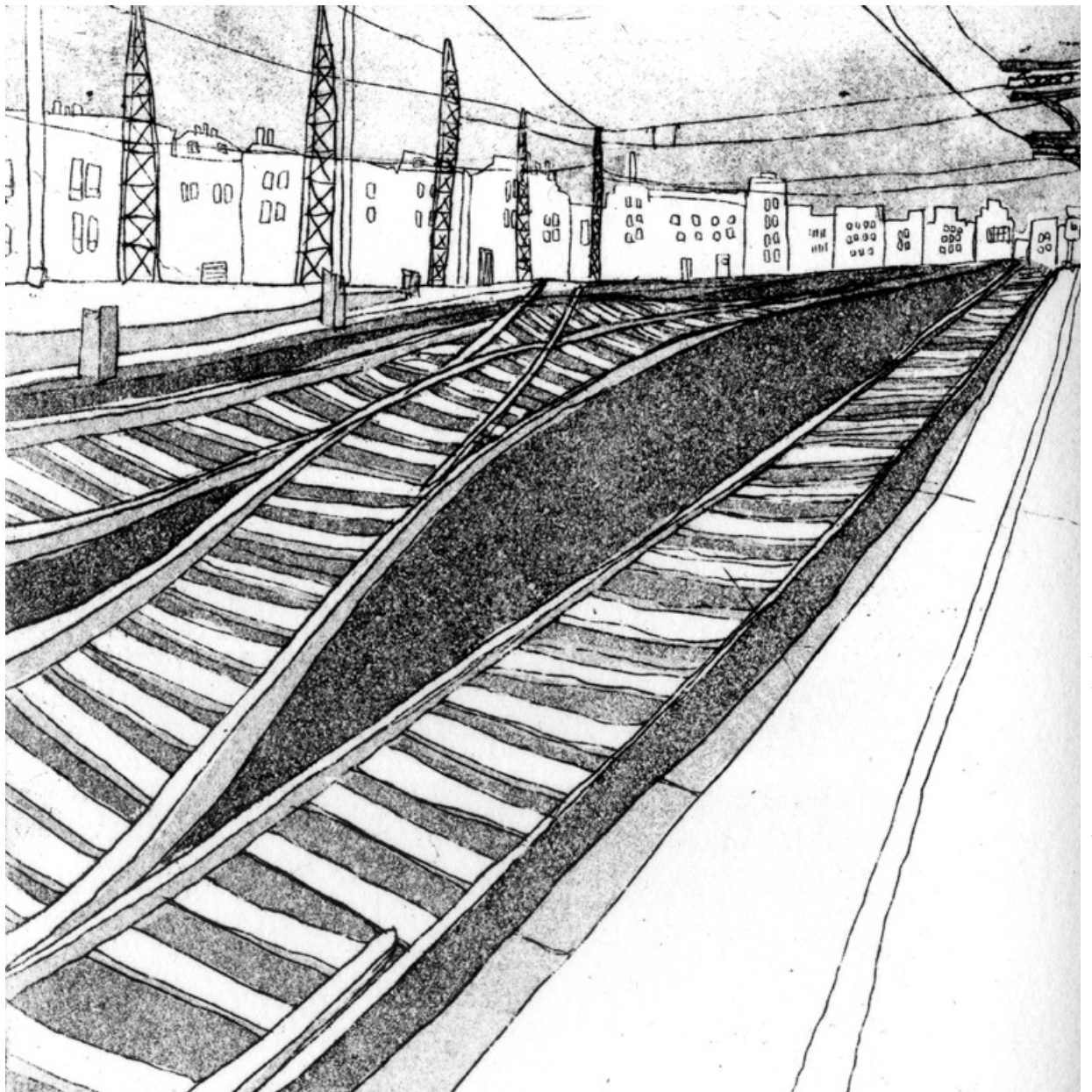
- la fiabilité des composants de l’infrastructure,
- la maintenance du système, tant sur le plan technique que financier (rapport entre les dépenses d’entretien et les dépenses de renouvellement),
- la durabilité du patrimoine.» ^[9]

Les pouvoirs publics ont donc tout à gagner à assurer les moyens budgétaires suffisants pour le renouvellement du réseau. Il s’agit là d’un investissement structurel en faveur de la ponctualité et de la sécurité, mais aussi au bénéfice d’une

gestion financière plus saine pour le gestionnaire d’infrastructures (optimisation des politiques de maintenance et de renouvellement). Cette décision revêt donc un caractère éminemment stratégique.

UN DÉSINVESTISSEMENT DANGEREUX

Pourtant, les volumes d’investissement relatifs au maintien de capacité, s’ils ont connu une croissance soutenue entre 2005 et 2009, se sont effondrés en 2010-2012, affectant de manière importante la maintenance du réseau, les montants prévus étant largement inférieurs aux besoins. Cette insuffisance entraîne un besoin de «rattrapage» conséquent, qu’il s’agit de combler au plus vite. En maintenant le trop faible niveau d’investissement connu en 2010-2012 dans les années à venir, les pouvoirs publics risqueraient de se diriger vers une dégradation rapide de la «consistance» du réseau, une «perte de substance» (c’est-à-dire un vieillissement généralisé), qui conduirait inévitablement, selon l’EPFL à «une dangereuse dérive de la maintenabilité de l’infrastructure et l’apparition de phénomènes d’obsolescence de pans entiers du réseau» ^[10].

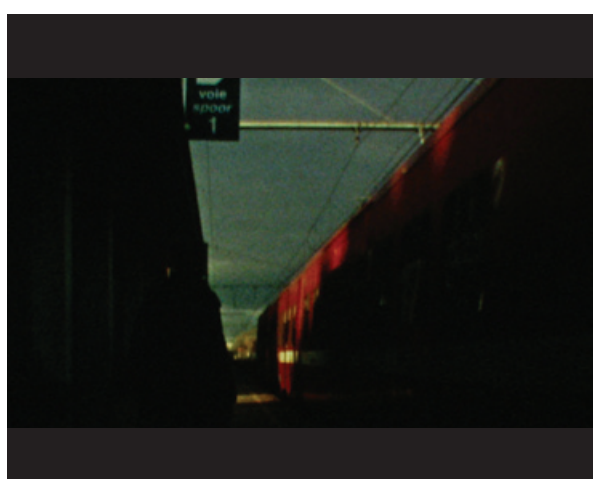
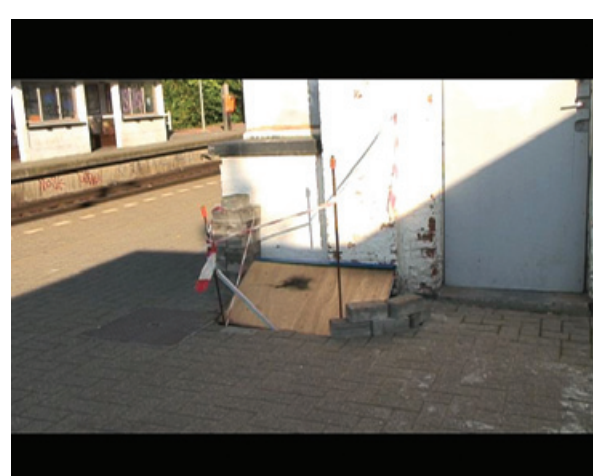
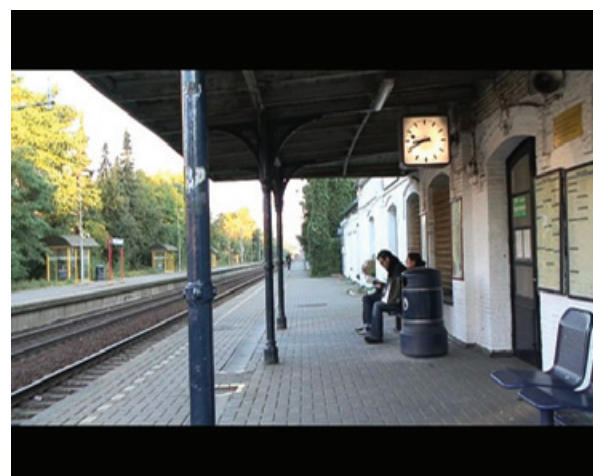


Ces «pans entiers du réseau» seraient, en outre, particulièrement concentrés en Wallonie où subsiste un réseau de lignes régionales important. La catégorisation des lignes (A-B-C) et l'allocation de moyens réduits pour la maintenance des lignes C, sont directement corrélées à ce déficit d'investissement dans le renouvellement du réseau. Alors que la Flandre bénéficiera (à partir de 2022) d'investissements importants (405 millions d'euros) lui permettant d'envisager un «réseau zéro défaut» (niveau technique d'ordinaire réservé, à l'échelon européen, aux lignes à grande vitesse), et que Bruxelles devrait disposer des moyens suffisants pour assurer le maintien de capacité, la Wallonie devra pâtir d'un réseau sous-entretenu, avec à court ou moyen terme, un risque non négligeable de fermeture de lignes.

Le Gouvernement wallon l'a bien compris. C'est pourquoi il a adressé, dans son avis remis au Gouvernement fédéral sur le projet de Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI 2013-2025), une demande claire d'assurer le maintien en état optimal d'exploitation l'ensemble des lignes ferroviaires, y compris les lignes C. Espérons que le Gouvernement fédéral prenne la pleine mesure, lui aussi, de l'importance de pérenniser le formidable patrimoine ferroviaire à notre disposition. ●

1. «175 ans de chemin de fer belge», site internet de la SNCB.
2. À côté de l'usure des voies en tant que telle, la non-rénovation des ateliers de réparation, gares de marchandises (Monceau, Kinkempois, Stockem) ou cabines de signalisation, et le non-renouvellement systématique de certains caténaires aboutit à de nombreuses avaries.
3. Selon le baromètre de satisfaction 2010 réalisé par le bureau Dedicated Research pour la SNCB, la satisfaction générale est de 6,41/10, avec des scores encore inférieurs pour l'appréciation de la ponctualité (5,22/10). À titre complémentaire, on pourra consulter le baromètre de satisfaction réalisé par l'ASBL Navetteurs.be pour l'année 2011.
4. Bureau fédéral du Plan, «Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence», 2009.

5. Notons qu'un train est considéré comme en retard à partir de 6 minutes sur le réseau belge. Dans d'autres pays, un train est considéré comme à l'heure s'il accuse moins de 3 minutes de retard (Suisse).
6. Rapport du Médiateur pour les voyageurs ferroviaires, 2011. Si l'on tient compte des trains supprimés, la ponctualité sur le réseau SNCB n'aurait en effet été que de 85.5% en 2011.
7. Sondage commandé par Inter-Environnement Wallonie, réalisé par Dedicated Research en septembre 2013 (www.iew.be).
8. EPFL-LITEP, *Sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025*, juillet 2011.
9. Avis EPFL-LITEP, Op. cit., 2011, p. 5.
10. Idem, p. 8.



IL FAUDRA BIEN QUE QUELQU'UN PAYE

Confrontée à des difficultés financières, la Région bruxelloise devrait opter pour des choix plus raisonnables (mais pas moins efficaces) que le métro. Cette folie des grandeurs n'arrangera pas l'usager et risque de fâcher le contribuable.

JÉRÔME MATAGNE



Les transports publics coûtent cher. Ne nous méprenons pas : l'absence de transport public coûterait encore plus cher car les infrastructures et les nuisances de la voiture individuelle sont plus importantes que celles des transports en commun. Toutefois, ce constat ne doit pas interdire une réflexion critique sur les sources de financement ni une recherche de rationalité dans les dépenses.

Prenons la STIB, par exemple, bien qu'il ne soit pas aisé de démêler les apports financiers qui lui permettent de fonctionner. Chaque année, la STIB reçoit de la part des pouvoirs publics bruxellois une subvention pour l'exploitation et les investissements ordinaires. Cette dotation régionale s'élève à 485,5 millions d'euros pour l'année 2013, ce qui représente environ 20% du budget régional^[1]. Malgré son ampleur, cette somme n'est pas suffisante : la STIB est forcée d'aller chercher d'autres recettes, dont principalement la tarification des titres de transport (pour 186 millions d'euros en 2012). C'est ainsi que les tarifs augmentent chaque année, suivant une courbe bien supérieure à celle de l'index. « On ne peut pas blâmer [la STIB] d'utiliser les outils mis à sa disposition par la Région. D'autant plus que le Gouvernement bruxellois possède le droit en dernier ressort de refuser le plan tarifaire proposé par les organes de gestion de la STIB »^[2]. Cette inflation relève bien d'un choix politique, indolore pour l'usager dont l'employeur paye l'abonnement, mais qui pèse lourd dans le portefeuille des ménages à faibles revenus.

J'FAIS DES TROUS

Ces recettes ne recouvrent que les frais de fonctionnement : il s'agit de payer le personnel, de remplacer le matériel roulant, de procéder à des travaux... En surplus, il y a tous les investissements « extraordinaires », et notamment tous les frais d'infrastructures lourdes qui sont comptabilisés dans une enveloppe séparée et ne ressortent pas du budget de la STIB. L'automatisation des lignes de métro 1 et 5 ainsi qu'un nouveau métro vers Schaerbeek sont annoncés sans qu'on sache où trouver le premier euro pour les travaux (sur plus d'un milliard d'euros nécessaires). Exorbitant, le financement de ces infrastructures pharaoniques est impensable pour la Région bruxelloise. Des



ATELIERS URBAINS

pistes sont envisagées par le récent contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB, mais elles ne sont pas forcément rassurantes. Passons-les en revue.

La STIB devra faire des économies de fonctionnement pour dégager des moyens supplémentaires pour investir. Cela semble toutefois contradictoire avec l'augmentation de passagers qu'il lui est imposée et risque de se faire aux dépens des services les moins rentables et d'une pression accrue sur les travailleurs.

On pourrait compter sur une augmentation de la dotation annuelle mais c'est être optimiste quant à l'état des finances régionales et des négociations budgétaires annuelles. Il est également question de recourir à la manne de Beliris qui a été réévaluée suite à la récente réforme de l'État belge, mais cela sera au détriment d'autres besoins que Bruxelles a mis en avant quand elle réclamait son refinancement.

Le contrat de gestion évoque rapidement l'éventualité de recettes provenant de la tarification kilométrique des automobiles, mais les récentes réactions horrifiées émanant de tous les partis politiques à ce sujet laissent penser que ce n'est pas pour demain. À cet égard, IEB regrette qu'il ne soit pas fait mention d'un péage urbain. Bruxelles pourrait pourtant rapidement installer un péage à l'entrée et en investir les recettes dans l'amélioration des transports en commun. Dans le même ordre d'idées, il n'est pas non plus prévu d'utiliser les bénéfices des horodateurs, ni de l'Agence de stationnement. Cela ferait pourtant sens d'investir les recettes provenant des politiques de mobilités dans l'amélioration de la mobilité...

Ce que le contrat de gestion prévoit, c'est de s'adresser à une banque internationale et au secteur privé. Les Partenariats Public-Privé risquent de se multiplier malgré les mauvaises expériences



vécues en Belgique et à l'étranger (notamment avec le Diabolo : lire les encadrés ci-dessous). En effet, les PPP présentent un abord séduisant, mais finissent par révéler un coût exorbitant pour la société et servir exclusivement les intérêts du créancier.

DES P'TITS TROUS

Il ne faut pas jeter la pierre à la STIB, elle doit se débrouiller au quotidien avec un budget serré. Aussi, pour la diriger, on engage des *managers* qui ont fait leur preuve dans le monde de l'entreprise. On leur demande de s'intéresser à la rentabilité et l'efficacité du réseau. Il ne faut donc pas s'étonner si beaucoup d'innovations répondent à cette logique. L'idée même de service public est déjà passée au second plan. Prenons, encore, l'exemple du métro.

D'un point de vue managérial, on peut comprendre pourquoi la STIB vante tant le métro. Non seulement, cela ne lui coûte rien : les gros travaux sont financés par ailleurs. En plus, cela lui assure des économies de fonctionnement : moins de personnel à payer et pas d'embouteillages. Du point de vue de l'opérateur, c'est tout «bénéf» ! Par contre, les correspondances que le métro implique, le fait que seuls 20% des Bruxellois

habitent à proximité d'une ligne de métro, le désagrément de voyager sous terre: tout ça, c'est le problème de l'usager... Hélas, les développements récents vont dans le même sens. Mobib, portiques d'accès, tunnels, fréquences: la logique qui se dégage est davantage celle d'un gestionnaire que d'un serviteur. Il ne s'agit pas tant de transporter confortablement des personnes que de gérer le trafic.

ENCORE DES P'TITS TROUS

Ce que personne ne déclare devant un micro mais qu'IEB subodore et craint, c'est la libéralisation du service et la privatisation partielle de l'outil. Conformément aux règles européennes, le rail belge ouvre la voie. On a d'abord libéralisé le trafic de marchandises puis le trafic international de passagers, sans que la concurrence ne tire les tarifs vers le bas ou n'améliore le service. Voté au Parlement européen fin février, le 4^e paquet ferroviaire ouvrira d'ici 2020 le trafic national de passagers à la concurrence. L'ouverture au marché du transport public urbain n'est pas à l'agenda européen mais une ville peut d'initiative livrer au marché des lignes, du matériel ou des dépôts, pour qu'ils soient opérés ou capitalisés par des investisseurs privés. Dès l'aube de la régionalisation,

la Région bruxelloise s'est inscrite «*résolument dans la pratique de 'contractualisation de l'action publique' qui prend place dans le cadre de la libéralisation des services publics amorcée par l'Union européenne*»^[3]. L'ouverture aux PPP pourrait en être une prochaine étape. L'autorité publique n'aura plus les leviers de décision en main et se verra imposer des tarifs, un développement ou même un schéma d'exploitation par les intérêts financiers d'actionnaires privés. Nous craignons que les bénéfices soient privatisés et les dettes mutualisées : refrain connu. Au privé : les métros et trams performants vers le centre-ville ; au public : les petites lignes de bus qui desservent les quartiers résidentiels. À terme, plus de petites lignes du tout. Parce que nous mettons en perspective la fièvre d'investissements et les orientations de leur financement, nous craignons la perte du service public. ●

1. HUBERT Michel, LEBRUN Kevin, HUYNEN Philippe, DOBRUSZKES, Frédéric, 2013. *Note de synthèse BSI*. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. In : *Brussels Studies*, Numéro 71, 18 septembre 2013, p.17.
2. GOETHALS Christophe. Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles, Les analyses du CRISP en ligne, 20 décembre 2012.
3. HUBERT Michel, LEBRUN Kevin, HUYNEN Philippe, DOBRUSZKES Frédéric, 2013. Op. cit., p.11.

DIABOLO : MÉSAVENTURE DANS L'AIRPORT EXPRESS

propos recueillis par Mohamed Benzaouia

Il y a trois ans, j'étais allée passer le Nouvel An à Istanbul. Je suis revenue en avion, le soir un peu tard, et j'ai pris un des derniers trains qui rentrent à Bruxelles. Comme j'avais un «rail pass», je l'ai rempli pour faire le trajet Zaventem-Bruxelles. De

toute façon, je n'avais pas d'euros en poche, un détail qui aura des suites. Quand la contrôlease arrive, elle me dit que mon «rail pass» n'est pas valide, parce que il y a une taxe à payer sur ce trajet-là, parce que la gestion de la ligne est privée. Mais j'avais déjà rempli mon «rail pass», ce qui me coûte quand même plus que sept euros.

Je demande alors combien coûte le billet ? Un peu plus que cinq euros. J'avais donc payé un peu plus que ce que je devais. Pour moi, c'était bien suffisant. Mais la contrôlease insiste, ce n'est pas le bon billet. Le ton commence à monter et je réponds que moi je ne le savais pas, ce n'est indiqué nulle part, que je ne suis pas d'accord de payer un supplément, que j'ai déjà payé. Elle n'en démord pas et part fâchée. Je n'en démords pas non plus : pour moi, ce genre d'info devrait être clairement communiquée aux voyageurs, ce qui n'était pas le cas.

Arrivé à la gare du Nord, deux agents de SécuRail rentrent dans le train et me font descendre, alors que moi je voulais aller jusqu'à la gare du Midi. Sur le quai, il y a trois flics avec chiens qui m'attendent. Deux SécuRail, trois flics avec chiens, rien que pour moi ! C'était complètement démesuré ! On m'emmène au bout du quai. Qu'avais-je fait pour devoir descendre à une gare où je ne devais pas descendre, comme un



voyou ? Je n'avais pas le bon ticket. Je leur ai dit que je trouvais qu'ils exagéraient et que j'allais m'en aller, puisque je n'avais rien à faire ici ! Alors, un des flics m'immobilise en me tordant le bras, il me plie en deux, de sorte que je ne pouvais plus bouger. Je commence à péter un câble et à hurler «mais lâchez-moi, qu'est ce qui vous prend ?». Ils étaient vraiment violents. Il se trouve qu'à ce moment-là j'étais enceinte de deux mois et donc j'étais très fragile. Ils m'ont ensuite fait asseoir sur un banc et j'ai alors éclaté en sanglots. C'est à ce moment qu'une femme flic est venue me parler. Je crois qu'elle s'est rendue compte qu'ils étaient allés trop loin, pour une question qui n'en valait pas la peine... Tout doucement, ils se sont calmés.

Finalement, ils m'ont fait signer un papier après avoir noté mes coordonnées. Je suis donc rentrée chez moi par le tram et par la suite j'ai reçu une amende à la maison. C'était un peu gros : après avoir été agressée, je devais payer une amende. J'ai appelé le service «réclamation» et je leur ai dit que je n'étais pas d'accord de payer. D'abord, parce que j'avais l'impression que je m'étais fait agresser. Et ensuite, parce que je n'étais pas informée de cette taxe et que j'avais payé même un peu plus qu'il ne fallait. Après quelque temps et une série de coup de fil, j'ai dû lâcher prise, par «effet de l'usure» : je n'ai pas que ça à faire dans ma vie. Et j'ai fini par payer l'amende.

C.M.

PPP : LA PART DU LION

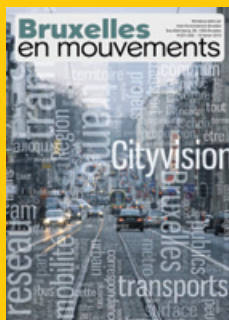
Dans une logique de concurrence entre aéroports européens, le gouvernement Verhofstadt II décide en 2007 de relier Zaventem aux axes ferroviaires internationaux. Ce projet nommé Diabolo requiert la construction d'un coûteux tunnel vers la station Brussels Airport. Vu le manque de moyens financiers, l'État conclut un Partenariat Public-Privé (PPP) avec la SA Northern Diabolo, qui investit 290 des 678 millions d'euros nécessaires.

En « échange », et pendant 35 ans, Infrabel paie 9 millions d'euros annuellement à l'investisseur pour rembourser son cofinancement ; de plus, les usagers paient la « redevance Diabolo » : ce supplément de 5,07 euros est payable à chaque voyage vers ou depuis l'aéroport (il vient encore d'augmenter car tous les montants du contrat sont indexés !). Enfin, la SNCB rétribue encore Northern Diabolo à hauteur de 0,5% de son chiffre d'affaire national : plus de 3 millions s'ajoutent au butin. Trois parts du contrat léonin, en somme. Le contrat est assorti d'un retour garanti sur investissement, établissant trois conditions sur ses recettes variables. Primo, le contrat de base escompte 4,5 millions de voyageurs par an : cet objectif doit être rencontré à 75% ; deuxio, la fréquentation doit croître de 3% par an ; tertio, il faut maintenir 10 liaisons au moins desservant l'aérogare. Quand les trois conditions ne sont pas rencontrées, l'investisseur privé est en droit de dénoncer le contrat : il récupère alors sa mise et réclame d'incalculables dommages et intérêts à Infrabel et à l'Etat belge. Dans le jargon, c'est ce qu'on appelle « faire suer le contrat ».

M.BENZAOUIA ET L. CHEMIN

POUR ALLER PLUS LOIN ...ET MIEUX

LIVRES ET REVUES



Cityvision : une proposition géniale de restructuration du réseau STIB, efficace et pas chère. www.ieb.be/La-Cityvision-ou-comment-faire



Cahiers de l'observatoire de la mobilité : synthèse académique et diffusion de toutes les données existantes. Disponible en ligne.



HERTEN B., éd. Racine, 2002.

Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi, VERBEURGT G., VAN MEERTEN M., VAN DER



Bruxelles et la jonction Nord-Midi, JAUMAIN S., DELIGNE C., BOQUET F., VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., Studia Bruxellae, 2004.



Bruxelles entre en gare, Cahiers de la Fonderie n°24, Octobre 2008.

Brussels Studies : incontournable et indispensable, cette

revue scientifique électronique aborde régulièrement le thème de la mobilité. www.brusselsstudies.be

Quel transport pour quelle ville ? FOUCHIER V., *Revue Urbanisme* n°289, 1996.

L'utopie ou la mort, DUMONT R., éd. du Seuil, 1973. Une référence : les solutions avancées dans ce livre mériteraient d'être appliquées aujourd'hui.



FILMS

The Navigators, K. LOACH, R-U., 2001. Un groupe de cheminots de la British Rail sont très liés. À cause de la privatisation de leur dépôt de chemin de fer, les relations d'entraide se délitent. Au plus près des travailleurs, Ken Loach dépeint les conséquences de la privatisation du rail sur les cheminots anglais.

Cheminots, L. JOULÉ et S. JOUSSE, FR, 2010.



Le train met la société en mouvement. Depuis sa création, le chemin de fer a fédéré des métiers différents. Aujourd'hui, l'heure est à l'ouverture à la concurrence. Le réseau et les services sont séparés, les métiers cloisonnés. Les cheminots se sentent de plus en plus isolés. Le bouleversement est profond. www.cheminots-lefilm.fr

Métropolis, F. LANG, ALL., 1926. Une cité futuriste au sein de laquelle les humains cohabitent avec les robots. Une anticipation de notre mobilité ?

Barres, L. MOULLET, FR, 1984. Film qui caricature les tentatives de fraude dans le métro parisien, face à des portiques de plus en plus perfectionnés, de plus en plus surréalistes aussi.

Trafic, J. TATI, FR, 1971. Les péripéties de M. Hulot qui se rend à un salon de l'automobile pour y présenter un camping-car révolutionnaire.

SITES

Groupes d'usagers des transports publics :
www.gutib.be, groupement des usagers des transports intercommunaux bruxellois
www.treintrambus.be, mouvement pour un meilleur transport public
www.navetteurs.be, information et défense des droits des usagers des transports en commun
www.actp.be, association des clients des transports publics
www.citizensandmobility.eu, tentative de regrouper les voix européennes des usagers.
www.pourunrailperformant.be
En Train, la plateforme wallonne usagers-travailleurs.

Mouvement sans voiture :
carfree.free.fr
carbusters.org

Relevé historique des lignes de tram et métro à Bruxelles de 1952 à 2013 :
www.tundria.com/trams/BEL/Brussels-1975.shtml

TRANSPORT TOUT PUBLIC, LA PLATEFORME USAGERS-TRAVAILLEURS

TOUCHE PAS À NOS TRANSPORTS PUBLICS !
TTP: usagers et travailleurs pour le transport public
HANDEN AF VAN ONS OPENBAAR VERVOER!

TTP est une initiative commune d'IEB, le SIEP-MOC, la CGSP et la CSC. Pour défendre les transports publics, dans l'intérêt de toutes et tous, des travailleurs et usagers sont engagés dans une lutte commune. Nous nous organisons pour réagir aux attaques européennes, nationales et régionales contre les transports de service public. Nous sommes convaincus que la réponse aux besoins sociaux, environnementaux, énergétiques et économiques de mobilité ne peut être rencontrée qu'en dehors de la sphère marchande. Les entreprises privées de transport et d'infrastructure compriment les salaires, diminuent la qualité et le nombre d'emplois, orientent l'offre vers les usagers les plus riches, profitent des grands investissements et négligent l'intérêt général. Des transports publics, eux, peuvent au contraire garantir des emplois stables et correctement rémunérés, ainsi qu'un service accessible à toutes et tous, fidèlement à la recherche d'égalité qui caractérise le service public.

Facebook : [transport tout public](https://www.facebook.com/transporttoutpublic)
Mailing list : <https://listes.domainepublic.net/listinfo/ttp>

SE MOBILISER



Des jobs pour les transports en commun... et pour le climat !
La Coalition Climat, qui réunit au niveau national les syndicats et diverses ONG (environnement, coopération au développement, jeunes, etc), mène une nouvelle campagne qui défend la création d'emplois durables dans différents secteurs, dont les transports publics, afin de diminuer notre impact sur le climat. Tous les thèmes, vidéos et affiches sont présentés sur : www.jobs4climate.be

Du cheval à l'électricité, promenade historique :
un parcours de 2h qui nous emmène sur des lieux témoins du réseau de transport en commun bruxellois, de l'évolution des techniques, du matériel roulant et des services. On y parle de traction chevaline, d'électrification, de concurrence, de centralisation, d'urbanisme... mais on s'interroge également sur les conséquences de ces innovations sur le quotidien des Bruxellois.
Date : le samedi 10 mai 2014 à 14h
infos : www.lafonderie.be
Réservations : 02 410 99 50



Taxe automobile Le parti de l'immobilisme

SOMMAIRE

40 ANS DE MOBILITÉ pp. 2-3
Retrace les luttes d'IEB contre les affres du tout-à-l'auto.

**DOSSIER
TRANSPORTS PUBLICS** pp. 4-15
Associations, travailleurs et usagers prennent la parole pour dénoncer les dérives du secteur : libéralisation, gouvernance, dégradation de l'outil, du service et des conditions de travail. Ils défendent une mobilité collective, bien public qui doit rester accessible, vecteur d'emploi et de progrès durables.

➡ Une fuite dans la presse a déclenché tout un ramdam : le péage urbain serait de 12 euros ! Selon les experts, pour être efficace et répondre aux objectifs, c'est le juste montant pour rouler à Bruxelles. Instantanément, comme si c'était à prendre ou à laisser, tous les politiques – majorité comme opposition – se sont défaussés : « *jamais de la vie !* », « *onbespreekbaar !* », « *cette étude est pour la poubelle !* », « *c'est pas moi qui ai commencé* », etc...

Que s'est-il passé ? Le Gouvernement vante pourtant son plan de mobilité et ses objectifs ambitieux : -20% de trafic automobile, bientôt. Mais si l'ambition est affirmée, personne n'en assume les conséquences. Le bureau d'études, lui, ne faisait que répondre à la question : comment honorer les promesses ? Son tort est de ne pas ménager l'électeur. Un péage urbain, ça fonctionnerait et ça pourrait aller vite. Sinon, une taxe kilométrique intelligente (modulée selon

la cylindrée, l'heure, l'endroit voire le nombre de personnes à bord), ça marcherait aussi mais il faudra de longues années pour que chaque véhicule soit équipé de la technologie *ad hoc*.

Nombreux sont les partis politiques qui minaudent : « *Evidemment qu'il y a trop de voitures mais on ne peut rien faire avant d'offrir des alternatives* ». Eh bien, ces alternatives existent ou sont en route : les pistes cyclables se multiplient, la STIB et la SNCB intègrent sans cesse des nouveaux véhicules, la capacité du métro bondit (bouclage de la petite ceinture, automatisation, ligne vers Schaerbeek,...), le RER s'approche. Tout cela ne sera pas effectif demain... mais la taxe constitue bel et bien une mesure d'accompagnement de toutes ces alternatives. Une mesure d'accompagnement afin d'encourager les changements d'habitudes et d'éviter de relancer le cercle vicieux du tout-à-l'auto.

Quoi qu'on en dise, les automobilistes ne sont pas les vaches à lait de l'État : c'est l'inverse ! En effet, les

coûts associés à l'automobile dépassent largement les dépenses consenties par les seuls automobilistes. Bien que les sommes payées par les automobilistes représentent un coût considérable (taxes diverses, accises, parcmètres,...), un montant encore bien plus important est mobilisé via l'impôt pour faire face à l'ensemble des coûts engendrés par l'automobile. Non, ces taxes directes ne couvrent pas les frais associés à la pollution de l'air, au bruit, aux embouteillages, aux accidents de la circulation, aux soins de santé, aux gaz à effets de serre,... Loin s'en faut ! Et les 35% de ménages bruxellois qui n'ont pas de voiture payent ces mêmes impôts et financent donc également un modèle de société centré autour de l'auto.

Manifestement, nos responsables politiques ne désirent pas remettre en cause des modes de consommation qui font le bonheur et les affaires de certains (les lobbys automobiles) tout en rendant captifs les autres (les automobilistes).

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel pour 6 numéros : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100-0902-0446
BIC : GEBABEBB

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Coordination : Thierry Kuyken, Almos Mihaly, Jérôme Matagne et Liévin Chemin.
Collaborateurs : Mohamed Benzaouia, Axel Claes, Anne Delfairière, Sylvie Eyberg, Samy Hadji, Philippe Meersseman, Dalila Riffi.
Couverture : Jeroen Hollander
Graphisme et Maquette : François Hubert et Elise Debouny.
Imprimerie : Delferrière. – 1, rue de l'Artisanat – 1400 Nivelles.
Éditeur responsable : Gwenaël Breës
Rue d'Edimbourg, 26 – 1050 Bruxelles

ieib
inter-environnement
bruxelles

Rue d'Edimbourg, 26 – 1050 Bruxelles.
Tél.: 02 893 09 09 – E-mail: info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES