

INVESTIR OU RÉINVESTIR ?

2013 a connu un coup d'accélérateur pour des plans d'investissements massifs : le renouvellement du contrat de gestion de la STIB et le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la SNCB ont été négociés par les pouvoirs sortants : le Fédéral comme la Région Bruxelloise ont posé des jalons d'avenir face aux défis de mobilité collective. Ces deux contrats de mission comprennent des investissements massifs dans les réseaux de transport lourds. Pour Bruxelles, le PPI prévoit d'investir 800 millions dans le réseau bruxellois.

Un quart de milliard sera consacré à l'investissement dans les lignes 26 et 28, dites «réseau tangentielle», qui parcourent les faubourgs et desservent les stations secondaires de Bruxelles. Les réinvestir est une vieille demande bruxelloise enfin satisfaite : ces sillons centenaires complètent idéalement le réseau de surface de la STIB. Encore faut-il que l'offre de transport suive : à cela, SNCB-mobility, l'opérateur, répond qu'elle «évaluera la demande» une fois les investissements réalisés. On y «investit», veut dire : offrez-nous l'infrastructure et on verra bien ce qu'on en fait. Mais le Fédéral se trompe d'investissement : des trains légers, du personnel pour les faire rouler, une desserte rétablie les soirs et week-ends, voilà ce que les usagers demandent.

Un demi milliard reste orienté vers le leitmotiv d'Infrabel : optimiser la fameuse Jonction Nord-Midi, percée au milieu du XXe siècle pour centraliser un quart des trains belges. Une partie importante des fonds servira à étudier un élargissement de la jonction, dont le scénario du percement d'un tunnel de Midi à Schaerbeek (on parle de 4 milliards) pour de prestigieux TGV transeuropéens. C'est aussi une vision urbanistique qui valoriserait la couverture des voies, avec d'immenses enjeux immobiliers capables de générer des profits pour Infrabel, et impliquer une nouvelle péripétie de la dualisation urbaine à Bruxelles. *Time will tell.*

Du côté de l'opérateur de transport urbain, la STIB, hormis le redéploiement du tram dont les projets avancent très doucement en surface, il y a la mise à l'étude du percement d'un «métro nord», une extension de 6 km qui reliera un parcours desservi actuellement par 3 trams et des trains. Pourquoi concurrencer des lignes existantes ? Budget prévisionnel de ce nouveau métro : 1 milliard 700 millions d'euros.

L'autre développement concerne l'automatisation des lignes de métro 1 et 5, qui promettent une augmentation de la cadence des rames⁸ et la disparition d'un grand nombre d'agents de conduite. Nom de projet : Pulsar. Fournisseur : Siemens AG. Coût de la commande : 800 millions d'euros. Des chiffres qui donnent le tournis et symbolisent la politique d'investissement massive, hyper-technologique et fournie par des opérateurs privés qui ne feront recours ni à la main d'œuvre ni au savoir-faire bruxellois.

DES ÉLÉPHANTS BLANCS SUR LA VOIE

C'est le financement qui inquiète le plus. La Région n'a pas de moyens propres pour investir. L'appart public le plus conséquent sera Beliris, l'accord fédéral de réinvestissement à Bruxelles. Et il reste l'emprunt, que la STIB pourra peut-être contracter si elle se rend encore plus performante

qu'aujourd'hui⁹. La 6e réforme de l'Etat prévoit bien des moyens à réinvestir à Bruxelles, dont une partie est orientée vers l'investissement en mobilité ; mais ces moyens ne sont plus définis au-delà de 2016, alors qu'on construira ce métro au plus tôt à partir de 2018. La patronne de Beliris, Laurette Onkelinx, a évoqué la piste pour compléter le financement du métro : «si on n'y arrive pas, nous demanderons au secteur privé de le préfinancer», signifiait-elle en essence en 2010. Cela porte un nom : le Partenariat Public-Privé.

On qualifie d'"éléphants blancs" quelques grands ouvrages dont la nécessité est contestable, qui génèrent une dette insupportable, aboutissent à la mise sous tutelle de l'État qui en est le client et offrent des contrats léonins pour quelques investisseurs. C'est précisément ce qui est à craindre avec ce métro bruxellois : les partenaires privés rémunéreront leurs grandes entreprises de génie civil et se rembourseront pendant une trentaine d'années pour l'effort fourni, à des conditions usurières.

Qui paiera ? Les voyageurs qui continueront de voir le prix du ticket de métro augmenter deux fois plus vite que l'inflation¹⁰. Le mal est fait pour le PPP Northern-Diabolio qui surcharge chaque billet vers Brussels Airport de 5€ pour l'utilisateur, soit plusieurs millions par an ; ainsi qu'une rente de 9 millions et d'une perception de 0,5% de chaque billet SNCB.

Éléphants blancs que les gares de prestige comme Liège-Guillemins, celle qui s'érige à Mons, ou d'absurdes rénovations comme celle qu'on prévoit à Charleroi alors que la précédente date de 2011 ! Quel attrait pour le commun des Belges de creuser un tunnel sous la gare d'Anvers pour accélérer le transit du Thalys ? Quelle priorité y avait-il en 2007 à construire un tunnel Diabolio pour connecter l'aéroport à un réseau ferré international ? Enfin, le coûteux projet d'une liaison nouvelle vers l'aéroport de Charleroi-Sud relève d'un développement antidurable, tandis que la ligne Charleroi-Louvain est sous-entretenu et pâtit d'une desserte dérisoire.

SURINVESTIR, PUIS SE FAIRE VENDRE

Ceci est une fiction. Imaginons-nous en 2025, trois ans après la mise en service du métro 8.

La ligne high-tech attire du public venu du centre, mais pour le reste elle est concurrencée par le RER qui dépose des voyageurs dans six stations du territoire nord. Le poids de remboursement annuel des PPP, qui n'a couvert qu'un tiers du coût total, est trop lourd à porter : 80 millions par an pour desservir sept arrêts, c'est trop. La STIB est contrainte d'augmenter ses prix : le billet unique régional titre désormais à 4,10€. Ça ne suffit pas, alors on coupe dans les services de surface de la zone desservie : trois lignes restantes en surface sont regroupées. Le succès des métro-boutiques n'étant pas tel qu'escompté, l'opérateur privé va faire «suer» le contrat et contraindre la STIB à accepter de percevoir pour le consortium une surcharge d'1,25€ pour chaque voyageur. C'est ce scénario qui est suivi dès 2026. L'utilisateur qui souhaite emprunter la ligne paie donc 5,35€, incluant la rétribution supplémentaire du PPP ViaLion ; cette tarification spéciale s'étend jusqu'à la station Albert alors que la moitié du parcours a été payée par les fonds publics. Ce

consortium ViaLion, c'est le privé qui a commencé à dévorer, par les morceaux les plus juteux, l'éléphant blanc commandé par les pouvoirs publics en milieu des années 2010.

POUR CONCLURE

Nous pourrions *fictionnaliser* la suite, en prévoyant que le reste du réseau lourd sera opéré par d'autres sociétés suite à une directive forçant l'ouverture au marché ; que le tram moderne dans lequel nous avons tant misé connaisse le même sort, parce qu'il est rentable ; et que ce qui reste est amoindri par le manque de continuité des réseaux : des bus d'un autre temps, fonctionnent à charge de l'État qui en restreint la desserte tous les 5 ans. En 2030, Bruxelles aura perdu son transport de service public par la contrainte de l'endettement contracté 15 ans plus tôt ; par la croyance que le privé fait mieux qu'une régie publique, car il se veut plus pragmatique, et moins protecteur des conditions sociales. Avec ses profils managériaux et l'insufflation d'une logique de profit au sein d'entreprises jadis de taille humaine, la fierté de travailler pour l'intérêt commun a disparu. Par le recours à la technologie pour remplacer la main-d'œuvre, l'affection que leur portait le public a déserté les réseaux elle aussi. Nous avons réduit le service public au mot restant, et encore.

La faute à l'attraction des gouvernants pour les sirènes du privé. Alors que le transport urbain devient incontournable, il ne devient pas plus rentable : c'est un outil public qui a un coût : le sous-traiter ne peut que coûter plus cher que l'opérer en régie publique.

Un avenir respectueux des principes collectivistes appliqués au service public les verrait revenir à ces fondements, garantir la desserte universelle et diminuer ses tarifs pour provoquer un report modal depuis l'auto. Un moratoire pourrait les préserver, sauvegarder et valoriser le patrimoine que représentent trains, trams et bus. Une gouvernance reprise aux experts ou aux *top-managers*, avec désormais un esprit de cogestion qui dirige ces grandes entreprises publiques : usagers, travailleurs sont concertés et représentés aux conseils d'administration, les orientations versées au débat public ; la planification, mûrie, répond aux besoins observés et exprimés.

Les investissements, enfin, sont envisagés dans un rapport aux citoyens et non au capital. L'investissement coopératif d'utilité publique est développé en faveur de besoins criants d'inégalités : le logement, l'éducation... l'accès à une mobilité automatisatrice et durable redevient un bienfait public pour répondre à nos besoins réels.

Liévin Chemin

(8) De 2,5 à 1,5 par minute, *time is money*. Ce qui est visé est surtout une augmentation de la capacité de ces lignes face à une utilisation croissante du mode souterrain.

(9) La STIB améliore constamment son «taux de couverture», le rapport entre ce qu'elle coûte et ses recettes de ventes. Pour pouvoir emprunter, ce taux doit rester supérieur à 50%.

(10) Cette dernière décennie, c'est précisément le remboursement de la dette de la STIB qui constitue la raison de la hausse des prix pour l'usage : GOETHALS C. dans « Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles », Les analyses du CRISP en ligne, 20 décembre 2012.