

Budget 2010

## **Stib : investissements et qualité des transports en commun en péril ?**

Jeudi 3 décembre 2009

**Didier Gosuin**

Chef de groupe MR

**Willem Draps**

Député MR

## Introduction

L'analyse du budget 2010 bat son plein. Nous en avons fait une analyse critique globale en démontrant la responsabilité du Gouvernement Olivier qui a beau jeu de se cacher derrière les effets de la crise financière pour justifier l'état lamentable des finances bruxelloises. Bien sûr, nous sommes en période de crise. Personne ne va nier cette réalité. Sur le plan de la responsabilité budgétaire, la gestion de l'Olivier dispute sans aucun doute la première place du podium aux effets de la crise financière. En effet, jamais la Région bruxelloise n'a disposé d'autant de moyens budgétaires pour mener ses politiques. Or, le Bruxellois est devenu le citoyen le plus endetté de tous les belges. Et pour cause puisque **sur base de recettes aléatoires**, conjoncturelles (principalement liées à l'évolution du marché immobilier) l'Olivier a mené des **politiques structurelles, récurrentes, durables du point de vue des dépenses publiques**. Et cette logique se poursuit (augmentation de la fonction publique, création d'une administration fiscale régionale pour mettre en œuvre la perception régionale du précompte immobilier, création d'un observatoire de la sécurité, etc.).

Parmi les politiques en souffrance dans le budget 2010, la Stib remporte la palme au point qu'on peut légitimement se demander si la Stib est encore en mesure de maintenir une qualité décente dans le service qu'elle offre aux usagers. Il nous a donc semblé utile de faire une analyse détaillée du budget de la Stib.

### 1. Objectifs de la précédente législature

Les objectifs de la précédente législature n'ont pas été atteints :

- Pas de réduction de la **pression automobile** globale ;
- Aucune place supplémentaire n'a été créée dans des **parkings de dissuasion** ;
- Les **itinéraires cyclistes** régionaux sont loin d'être achevés ;
- Le **réseau de nuit** de la STIB est un coûteux échec ;
- La restructuration du **réseau de trams** (particulièrement le N-S) pénalise certains usagers bruxellois multipliant des ruptures de charges mal organisées ;
- A côté de l'achèvement avec retard du **bouclage de la ligne de métro** de la petite ceinture mis en œuvre par des Ministres MR, aucune étude n'a été poursuivie pour l'extension future du réseau de métro ;
- Rien n'a été fait en matière de **transport de marchandises** ;
- Le secteur du **taxi** reste ce qu'il est ... ;
- Les crédits d'entretien du **réseau routier** régional primaire ont été réduits ;
- Des **opérations « gadgets »** particulièrement coûteuses (après Flagey, un autre cas d'école : Rogier) ont mobilisé les crédits disponibles.

## 2. Pas d'option claire et volontariste pour l'avenir

Alors que la coalition Olivier à Bruxelles est en place depuis 2004, il faut constater que celle-ci ne s'est toujours pas mis d'accord sur les objectifs du plan **IRIS 2** alors que le plan IRIS 1 est arrivé à son terme.

- Aucune volonté n'est exprimée quant à la nécessité d'amender le PRD afin de permettre la réalisation d'une **ligne de métro Nord-Sud** reliant Schaerbeek et Evere à Forest et Uccle ;
- Aucun crédit n'est prévu pour supprimer l'**hiatus Lemonnier** sur l'axe Nord-Sud ou encore pour réaliser un **tunnel pour tramways** sous la place Meiser ;
- Aucune volonté n'est exprimée dans le budget pour l'augmentation effective de la **capacité des parkings de dissuasion** ;
- Le **programme de rénovation** des stations de métro sera « ralenti » :
  - o station Albert : reporté et en réexamen ;
  - o Arts-Loi : reporté dans le cadre de Beliris ;
  - o Montgomery (une des plus anciennes stations) : reporté dans le cadre de Beliris ;
  - o arrêts de bus à la station Simonis (aurait dû être fait en même temps que la mise en service de la ligne 28 par la SNCB) : crédits insuffisants ;
  - o renouvellements sur l'axe Nord-Sud : crédits réduits de 6,2 millions d'euros à 1,5 millions d'euros.
- Etalement dans le temps de la mise en place d'un **système de contrôle** des titres de transport au moyen de portillons automatiques dans les stations de métro pourtant prévu par le contrat de gestion.

**Par rapport à 2009, les crédits prévus pour travaux d'infrastructure dans les transports publics en exécution de plans pluriannuels seront diminués de près de 22%, ce qui va se traduire par un net coup de frein dans l'amélioration de notre réseau de transports publics.**

- Concernant la prolongation et/ou la création de **nouvelles lignes** de tramways, les échéances reportées, les promesses d'études floues cachent en fait une absence de volonté de poursuivre ces projets (à titre d'exemple, report de la mise en service commerciale des nouvelles lignes en cours de construction le long du boulevard du Souverain et du boulevard Léopold III, nouvelle ligne tram 9 au travers de la commune de Jette vers l'AZ VUB qui continuera à être « étudiée », il n'est plus question de la conversion en ligne de trams de la ligne de bus 71 ou du prolongement vers Roodebeek et au delà de la ligne 94) ;
- La STIB annonce déjà le **report d'une série de travaux** de renouvellement des voies (Orban/Madoux, terminus Fort Jaco, etc.) ainsi que la suppression de certaines lignes (exemple : tram 56) ou la limitation de l'exploitation d'autres en soirée ou le week-end (exemple : bus 17) ;
- Le budget ne prévoit aucun incitant pour la STIB afin d'acheter des **bus propres** (hybrides, gaz, etc.) ;
- Le programme **VICOM** (qui, par le réaménagement de carrefours, la création de couloirs ou d'écluses à bus et la télécommande des feux de

signalisation permet des gains de productivité en augmentant la vitesse commerciale) est lui-même ralenti. Dans une année courante, 25 millions étaient prévus par an pour développer un tel programme. Le montant est réduit à 18 millions en 2010. Ce qui signifie entre autres que le réaménagement en surface des arrêts de bus place Simonis conformément à un permis d'urbanisme délivré ne pourra être totalement réalisé au moment même où la SNCB réouvre sa gare Simonis dans le cadre du RER ce 13 décembre ;

- Une grande incertitude règne quant au financement de l'indispensable **renouvellement du matériel roulant** de la STIB : la suppression des dotations régionales allouées à cet égard serait remplacée à concurrence de 50 millions d'euros par des fonds de soldes non utilisés ou de projets abandonnés dans le cadre de Beliris. Aucun avenant dans ce sens n'a été signé avec le Gouvernement fédéral et rien n'indique que ces crédits seront effectivement disponibles. En outre, ils apparaissent d'ores et déjà insuffisants pour poursuivre le renouvellement du parc ;
- En 2015, les **rames de métro de la 1<sup>ère</sup> génération** toujours en service auront 40 ans. Leur remplacement indispensable représente à lui seul un investissement de 420 millions d'euros !
- Les défis que représente l'augmentation de la fréquentation du réseau métro imposent une **extension du parc** voire **l'automatisation de la ligne n° 1** pour laquelle des montants insuffisants sont également prévus ;
- Toujours dans le cadre du même montant hypothétique de 50 millions, il conviendrait contractuellement au plus tard en octobre 2010 de lever ou non l'option d'achat de **60 trams Bombardier** (de type 3000 ou 4000) et de poursuivre le **renouvellement de la flotte de bus** ... (pour rappel, l'ordre de grandeur du prix d'une rame de métro est de 9 millions, 2 millions pour un tram et 0,4 million pour un bus).

## Conclusions

Le MR est donc particulièrement critique sur le bilan de l'ère Smet et particulièrement inquiet sur les politiques de mobilité qui seront menées sous cette législature. L'ère Grouwels qui s'ouvre n'est guère plus rassurante. Ces dernières semaines, la Stib a été au cœur de bien des polémiques (sécurité, contrôles, gestion de la mendicité...). Le Directeur-Général a même été obligé de déclarer publiquement que s'il suivait les impositions budgétaires du Gouvernement, les trams, bus et métros arrêteraient de rouler à la mi-décembre ! C'est tout de même hallucinant qu'une entreprise de service publique comme la Stib soit obligée de publiquement dénoncer les conséquences pour les Bruxellois du manque de moyens mis à sa disposition par le pouvoir subsidiant.

La politique d'investissement de la Stib est également au cœur de nos inquiétudes puisqu'elle est sérieusement remise en cause lorsqu'on analyse le budget 2010. Reporter sur Beliris 50 millions d'euros d'investissements indispensables sans avoir scellé le moindre accord au sein du comité de coopération est une démarche totalement aléatoire. Personne ne peut

aujourd'hui être certain que ces 50 millions seront bel et bien assumés par Beliris.

Cette majorité s'est constituée, nous a-t-on expliqué, sur base de convergences idéologiques fortes que le MR qualifie de **convergences de papier** tant l'Olivier est incapable de prendre des décisions politiques pour mettre en œuvre les réformes idéologiques sur base desquelles il s'est constitué. C'est flagrant en ce qui concerne les politiques de mobilité. La gestion de la Stib est, depuis 2004, totalement chaotique. Aucune avancée concrète pour l'extension du réseau de métro, fiasco Citeo qui a fait perdre des millions à la Région bruxelloise et, aujourd'hui, diminution drastique des moyens budgétaires, report des investissements à la fois dans le temps et vers un autre niveau de pouvoir. Tout cela sans qu'aucune alternative pour augmenter les recettes ne soit proposée. Or, en matière environnementale et de mobilité, des recettes supplémentaires pourraient alimenter les caisses régionales (ex : modification de la taxe de circulation) au profit du développement des transports en commun.