

Alain Flausch : « Bruxelles s'englue »

MOBILITÉ L'ex-patron des transports bruxellois déçu par le marasme belgo-bruxellois

- L'ancien patron de la Stib quitte l'Union des transports publics qu'il a dirigée pendant six ans.
- Il jette un regard désappointé sur Bruxelles et la Belgique.
- Prenons d'autres villes en exemple, dit-il.

Regardez ce bazar... » De son bureau qui domine le canal, Alain Flausch se tourne vers sa large fenêtre. Au carrefour en contrebas, les voitures se pressent dans un paysage minéral et déstructuré. Scène de la vie quotidienne à Bruxelles. Depuis six ans qu'il est secrétaire général de l'Union internationale des transports publics, le Belge en a vu : des petites cités et des mégapoles, des sociétés de transports en commun et des politiques. Il en a entendu des idées, des projets. Du meilleur et du pire. A 67 ans, il va quitter l'organisation où il a accumulé suffisamment de matériel lui permettant de comparer. Et dans le cas de Bruxelles, pas toujours à l'avantage de notre capitale.

Congestion à la hausse, vitesse commerciale des transports en commun à la baisse, part du vélo maigrichonne, comparée avec d'autres grandes villes, lenteur et complexité des procédures, blocages institutionnels et politiques internes et externes à la Région... Flausch a connu tout cela, comme patron de la Stib pendant 11 ans jusqu'à sa démission à la fin de l'été 2011. « *Ce que je vois n'est pas très réjouissant. Et je ne suis pas très optimiste : Bruxelles s'englue progressivement* », entame-t-il.

Certes, le point de départ était compliqué : « *En 50 ans de domination de la voiture, tout a été fait pour elle. A peine embarqué, vous êtes dirigés, tout est fait pour vous. Le transport public, c'est beaucoup plus compliqué, si vous n'êtes pas un habitué ou un convaincu. Il faut savoir où on va, où est l'arrêt, où acheter un ticket, savoir où descendre... Pas facile pour l'usager. La priorité d'une société de transport public doit donc être de faciliter la vie de ses clients* ». Mais alors que d'autres villes européennes semblent avoir pris la mesure de la situation, Bruxelles avance trop lentement.

Lenteur et manque de leadership

« *Les pays où on avance dans la mobilité urbaine, sont ceux où on a clarifié les rôles en mettant les bonnes institutions au bon endroit* ». C'est Transport of London, le Stif à Paris, le Sytral à Lyon, la Land Transport authority à Singapour... Une autorité responsable de tous les aspects de la mobilité (routes, transport public, vélo, piéton...), qui l'incarne, la contrôle et l'organise avec les différents acteurs tout en suivant les orientations fixées par le pouvoir politique. « *Un corps intermédiaire technique avec une vision tactique, une véritable "agence de la mobilité" manque terriblement à Bruxelles*, dit Flausch.

Ici, l'administration est « *à la solde* » du ministre, dit-il, et celui-ci s'occupe parfois « *des boutons de porte des trams ou des derniers détails du contrat de gestion avec la Stib* ». Une autorité organi-



Alain Flausch

Jusqu'à sa retraite, Alain Flausch aura joué le poil à gratter. Polémique à la Stib où il s'accrochait régulièrement avec son ministre de tutelle, Pascal Smet (SP.A), il a quitté la société bruxelloise sur une controverse liée à une augmentation salariale qu'on lui refusait. On le dit proche des libéraux, mais il plaide en faveur de la tarification sociale. Partisan de collaborations avec le privé, mais jugeant que les pouvoirs publics doivent rester à la manœuvre de la mobilité. A 67 ans, il mord toujours.

doit être capable d'anticiper ce qui arrive, comme Uber, les vélos en libre-service sans station ou la voiture autonome. Elle doit être capable d'organiser une intégration tarifaire entre les différentes sociétés de transport. Elle clarifie les rôles et connecte les opérateurs et leur permet de se concentrer sur ce qu'ils savent faire.

Certains attendent beaucoup de la technologie. Elle révolutionnera la mobilité, notamment avec la création de plateformes où l'usager trouvera facilement les différents outils de mobilité. L'utilisation des données permet de connaître en temps réel le taux d'occupation des bus, des trams, des métros, d'identifier les problèmes, de savoir où il faut injecter une nouvelle voiture ou une nouvelle rame. Et a posteriori de mieux organiser le réseau en repérant notamment les lignes trop peu fréquentées. Mais « *les politiques considèrent souvent la technologie comme la solution à leur absence de courage*, assène Flausch. *Elle va nous aider, mais elle ne nous empêche pas de nous demander où on veut aller* ». Et à ce niveau, les Belges ont en-

manque de leadership sur ce sujet. Le politique a toujours peur du lobby de la bagnole. Au niveau communal, il écoute davantage une poignée de commerçants que ses électeurs qui sont très majoritairement abonnés au transport en commun. Nos systèmes de coalition débouchent sur l'adoption du plus petit commun dénominateur. Alors que la mobilité est devenue un casse-tête quotidien pour un grand nombre de gens, je ne sens pas un gouvernement qui dirait : « *On y va !* ».

Bref : « *On va dans le mur et on continue d'y aller. Il faudrait un grand plan national de mobilité, on ne peut plus faire semblant ! Lors d'une conférence à la SNCB, en 2005, j'ai lancé l'idée d'une entité RER réunissant les quatre opérateurs de transport public et concentrant les compétences. Illico, Ingrid Lieten (patronne de De Lijn, NDLR) et Jannie Haek (patron de la SNCB) ont remballé l'idée ; pour eux, ce serait refédéraliser la politique de mobilité. Quelle erreur stratégique de leur part...* » La communauté métropolitaine qu'on devait créer ne fonctionne toujours pas « *parce que les*

laisse se déverser de plus en plus de navetteurs à Bruxelles, en voiture. Il est triste de voir que le carcan que les Flamands nous ont imposé est en train de démontrer tous ses côtés pernicieux. En matière de mobilité, c'est catastrophique. ».

Quelques idées concrètes

La Belgique, assène Flausch, « *n'agit souvent que quand il y a une crise. Nous n'avons aucune tradition de planification à long terme. Les tiroirs sont pleins de plans qu'on laisse dormir. On agit ou on réagit par petites mesures* ». Sur la mobilité, « *on répète tant de choses depuis des années... On a l'impression que ça rentre par une oreille et que ça sort par l'autre* ».

Du travail, donc. « *Et pourtant, la politique de mobilité, c'est moins compliqué que le dessin d'une aile d'avion ! Rendons-nous à l'évidence : Bruxelles n'est pas une ville pionnière ; on doit donc simplement s'inspirer de quelques exemples bien choisis dans des cultures*

PERSPECTIVE

« Pas de solution miracle »

Il n'y a pas de solution miracle aux problèmes de mobilité. Mais on s'en sortira grâce à une combinaison de mesures prises ensemble, juge Alain Flausch. Après le règne des ingénieurs, il faut désormais trouver des avocats et des fiscalistes, permettant de trouver des montages financiers innovants. « *On ne peut pas augmenter le prix du billet indéfiniment. Et les autorités publiques sont désargentées* ». Or, les investissements dans les infrastructures sont toujours nécessaires. Dans la liste des idées : un péage urbain ou une taxation kilométrique dont tout ou une partie des recettes iraient au transport public, faire contribuer les entreprises dans les quartiers où les transports publics ont pour effet d'augmenter la valeur de l'immobilier qu'elles détiennent, une meilleure utilisation des données, un développement des plateformes numériques sous le pilotage des pouvoirs publics « *à qui la ville appartient* »... La ligne 3 du métro bruxellois jusqu'à Evere ? « *Peut-être que le projet à ce jour est un peu surdimensionné par rapport aux besoins. Mais s'attend-on à ce que les villes perdent des habitants ? L'urbanisation ne va pas s'arrêter. Le seul vrai désagrément de cette ligne, c'est qu'elle est profonde* ». Le train à Bruxelles ? « *Sophie Dutoir a tous les instruments en main. Si elle doit faire des choix, elle ferait mieux d'améliorer la desserte bruxelloise que de mettre du wifi à Arlon !* ». On essaie aujourd'hui de faire mieux connaître le train à Bruxelles : « *En 2008-2009, je suis allé voir Marc Descheemaeker, patron de la SNCB, en lui proposant de reprendre les gares en concessions, de les rhabiller et de les faire connaître. Il m'a dit, tu rêves...* ». A l'instar de Churchill qui promettait « *du sang et des larmes* », le leader bruxellois « *qui se positionnera sur la mobilité à Bruxelles ne viendra pas en affirmant que l'avenir sera simple et facile. Non, il va falloir changer, bouger, abandonner certaines habitudes. Ça va prendre du temps. Mais au moins on donnera une perspective, voire un rêve. Et il faudra communiquer là-dessus* ».

M.D.M.

Rendons-nous à l'évidence : Bruxelles n'est pas une ville pionnière ; on doit simplement s'inspirer de quelques exemples bien choisis à l'étranger. © D.R.

mettrait de sérieux progrès. Les villes « *modèles* » ? Oui, on y régule la voiture, on y rétrécit les routes, on y installe des sites propres pour les transports publics et on élargit l'espace pour les vélos et les piétons. Ça, c'est un cercle vertueux. A Copenhague, il y a de plus en plus de quartiers en zone 20 km/h. Résultat : les enfants jouent à nouveau en rue. Et lorsqu'il neige, on déneige les pistes cyclables avant les routes. Ça, c'est un vrai message politique.

Il est ahurissant qu'on ne comprenne pas qu'au final le bénéficiaire c'est la ville. Il est vrai qu'en Belgique et à Bruxelles on s'est mis dans un tel merdier institutionnel que toutes les bonnes idées s'écrasent assez vite parce qu'il est plus facile de dire non que de dire oui. Et qu'on n'entend que ceux qui disent non. En Belgique, le politique ne rend compte de rien. On promet beaucoup de choses et au final on s'excuse toujours en disant que le partenaire n'en voulait pas. Comment voulez-vous que ça avance ? Sans compter l'éclatement entre différents niveaux de pouvoirs qui ont des agendas politiques et des intérêts différents. »