

Compte rendu du débat (P. Laconte) - "Plus de routes, plus de voitures, plus de congestion : quelles solutions ?"

1. Le développement exponentiel du transport électrique.

Ce développement n'est pas sans évoquer le gigantesque tableau de Raoul Dufy « La fée électricité » de 1936, exposé au Musée d'Art Moderne de Paris.

D'abord la croissance de la voiture électrique (éventuellement partagée).

Comme le fait remarquer José Viegas (International Transport Forum) cette croissance entrainera la chute des recettes fiscales sur les carburants fossiles et leur remplacement inévitable par une autre source recettes : le péage routier.

Ensuite la croissance du vélo électrique.

Cette croissance signifiera une augmentation rapide de la demande pour des pistes cyclables adaptées à une vitesse accrue et des lieux de stockage accessibles, payants et protégés contre le vol et le vandalisme, déjà nombreux en Allemagne, en Suède et à Milan).

Le développement du transport électrique en général entrainera par ailleurs celui de batteries plus performantes. Les bus électriques actuels sont handicapés par le poids des batteries rechargeables et leur courte durée de vie à cause des problèmes d'entretien.

On signale l'expérience réussie de Taiwan axée sur des batteries en leasing entretenues par leur fabricant et remplacées à chaque retour des bus au dépôt.

2. Le développement de l'intermodalité ferroviaire.

L'expérience la mieux connue est celle du tram-train de Karlsruhe. L'usage de sillons communs est cependant limité par l'incompatibilité entre la culture des cheminots, axée sur le véhicule (priorité à la résistance du matériel en cas de collision), et la culture du métro léger visant d'abord à réduire les risques de collision par une sécurité active. Le dirigeant du transport de Karlsruhe (responsable des deux systèmes au niveau régional) a réussi à établir le dialogue entre les deux cultures.

Dans le cas belge l'intermodalité ferroviaire passe par un meilleur usage des voies ferrées qui sillonnent les grandes villes. Le surcoût d'exploitation pour la SNCB d'une augmentation des arrêts en ville et des fréquences devrait faire l'objet d'un paiement de la région à la SNCB. Trop souvent les complémentarités entre train et métro sont ignorées faute d'un dialogue réaliste entre le gouvernement régional et la SNCB.

3. Participation du secteur privé au coût d'investissement et/ou d'exploitation du transport public.

Les charges d'urbanisme pour tout nouveau projet pourraient inclure non seulement une participation à l'amélioration de l'accès par transport public au projet à mais aussi à des projets d'investissement intéressant la région.

Un cas pratique soulevé est la réalisation du projet de traversée est-ouest de Londres (« Crossrail »). Le tracé a été déterminé par une étude interdisciplinaire, en amont des études d'engineering. Sur un

budget total prévu de 18 milliards de livres 5 milliards sont payés par les entreprises londoniennes sous la forme d'une charge d'urbanisme.

4. Partenariats public-privé (PPP).

Le PPP consiste en principe pour une autorité publique à déléguer la maîtrise d'ouvrage d'un projet au secteur privé plutôt que de le réaliser elle-même. Cette délégation peut être uniquement financière (par ex. le « diabolos » SNCB) ou bien inclure également un partage du risque.

Un cas pratique soulevé est le réseau de tram de Manchester. La région a étudié le tracé de manière interdisciplinaire et lancé en 1989 un appel à projets pour la réalisation et l'exploitation pendant 15 ans d'un réseau de métro léger, sans subvention autre que les abonnements sociaux, par un consortium comprenant un exploitant, un constructeur de matériel, une entreprise de génie civil (y compris l'engineering) et un organisme financier. Le critère de choix du consortium était le pourcentage d'apport au coût d'investissement total. Les tarifs d'exploitation étaient à fixer par le consortium. Le consortium gagnant apportait 5% du capital. Après 4 ans le bénéfice élevé d'exploitation entraîna la décision de doubler le nombre de km et de refaire un appel à projets. Cette fois le consortium gagnant apportait 50 % du capital. Le coût total du nouveau réseau de tram pour la région a donc été la moitié du coût d'investissement et le coût des abonnements sociaux. La région s'est en outre constituée un niveau d'expertise aujourd'hui exportable.

5. Les nouveaux acteurs de la mobilité : les banques de données sur la demande de transport et les aménageurs de territoire.

On a cité le cas de Google, dont les données sur les flux téléphoniques lui permettraient en principe de gérer tout réseau de transport.

Un cas pratique soulevé a été la restructuration du réseau de bus d'Abidjan et la localisation des infrastructures connexes à partir des seules données fournies par les exploitants de téléphones sur les flux téléphoniques (voir débat 2015 introduit par le recteur Blondel).

On a cité l'aménagement du territoire en tant que cause première de la congestion, la localisation des lotissements étant indépendante des arrêts de transports publics et entraînant donc la dépendance automobile pour tous déplacements motorisés.

Un cas pratique en sens inverse a été le [Décret Stevaert sur la mobilité de base \(2001\)](#) qui incluait des cartes d'accessibilité de tous les points du territoire flamand et soumettait tout nouveau permis à la disponibilité effective d'un accès au transport public, ce qui a recentré les permis pour des nouvelles constructions autour du transport public, du moins pendant la durée de la participation du SP au gouvernement flamand.