

# **Vision 2040 – Evolution du paysage politique bruxellois et influence sur la politique de la mobilité et la STIB en particulier.**

L'évolution du paysage politique est liée pour une bonne part à deux facteurs :

- L'importance de la capacité à décider pour l'homme ou la femme politique, qui détermine l'intérêt que l'élite de la population porte à la fonction politique
- L'évolution sociologique du corps électoral, qui influence les choix politiques

Dans le cas de Bruxelles, le morcellement des compétences entre les différents niveaux de pouvoir a pour effet de rendre la fonction politique moins attrayante. Il s'en suit depuis quelques décennies une disparition progressive des grandes personnalités politiques issues de la bourgeoisie et une montée de personnalités de moindre envergure issues de la classe moyenne. A Bruxelles comme ailleurs, on assiste à la disparition progressive des « hommes et femmes d'Etat ».

Par ailleurs, l'exode des populations aisées et cultivées vers la périphérie (principalement le Brabant flamand et wallon), remplacée par une population aisée d'origine européenne peu impliquée dans la vie politique belge, et la croissance de la population d'origine non européenne, à la recherche de sécurité d'existence, oriente de manière structurelle l'électorat vers les partis de gauche et de centre-gauche. En outre, on observe que l'électorat des belges d'origine étrangère est très volatil dans le choix des candidats qu'il soutient.

La population belge de son côté est devenue structurellement "Bobo" et l'électorat classique de droite est en voie de disparition.

## **Quelles évolutions peut-on attendre d'ici 2040 ?**

L'évolution institutionnelle du pays pourrait avoir des incidences sur l'évolution de la vie politique bruxelloise. Ainsi, paradoxalement, un éventuel déplacement du centre de gravité décisionnel vers l'Etat fédéral et/ou la Flandre et la Wallonie pour les matières liées à la mobilité et les grands travaux aurait un impact favorable à la réalisation de grands investissements tels que le métro. En effet, ces décisions suscitant généralement la polémique sont d'autant mieux assurées que le responsable politique est éloigné de la population directement concernée.

Au contraire un renforcement du pouvoir des Bruxellois sur la politique d'investissement en matière de mobilité aurait un effet défavorable sur les grands projets d'investissement de la STIB. Ce phénomène sera encore accentué par l'accession au pouvoir plus important qu'aujourd'hui de belges d'origine étrangère dépendants d'un électorat à la fois communautaire et volatil rendra ces responsables très mitigés et prudents.

Un déplacement du centre de gravité décisionnel pour les grands travaux en dehors de Bruxelles aura vraisemblablement pour effet d'ouvrir la voie au partenariat public privé, compte tenu des limites de capacité budgétaire.

Un maintien ou un renforcement de l'autorité des Bruxellois aura pour effet un strict maintien du caractère public de la STIB et une fermeture à l'idée de PPP.

L'évolution sociologique allant dans le sens d'un renforcement des communautés, en particulier la communauté musulmane, il faut s'attendre à ce que le centre d'intérêt des responsables politiques soit en premier lieu celui de l'emploi. Ceci poussera les autorités bruxelloises à privilégier le renforcement de l'offre, l'augmentation des fréquences sur base du réseau existant, plutôt que la réalisation d'investissements lourds de développement.

En conclusion, tout indique que la réalisation des grands investissements actuellement engagée (automatisation du métro, extension Nord-Sud) tient à un fil et dépendra largement de l'évolution institutionnelle du pays.

Sur base de l'évolution sociologique et politique de Bruxelles, la tendance lourde sera au contraire le renoncement à tout investissement lourd au profit de la valorisation de l'outil existant. Dans ce contexte, l'adoption de mesures favorisant la vitesse commerciale et l'efficacité du réseau de surface ne se fera qu'à condition que les communes soient impliquées dans le financement du déficit d'exploitation de la STIB.

### **Quelles conclusions en tirer?**

A court terme, on peut s'attendre à ce que dans le cadre des discussions institutionnelles un consensus se trouve pour qu'au moins les moyens financiers de Beliris soient consacrés par priorité à la politique des transports et en particulier aux projets de métro et d'extension du réseau.

Il n'est pas à exclure qu'en cas d'accord sur une contribution financière de la Flandre et de la Wallonie une partie des frais d'exploitation puissent être pris en charge. Cela aura inévitablement pour conséquence une entrée de représentants de ces niveaux de pouvoir dans nos organes de gestion. Cela provoquera aussi inévitablement des débats difficiles car la vision des politiques bruxelloises sera, tenant compte de ce qui précède, divergente de celle des autres entités représentées.

Toutefois, on peut raisonnablement envisager les choses de manière optimiste à court et moyen terme. En effet, la conclusion des accords institutionnels sera suivie d'une "période de grâce" dont nous pourrions tirer parti.

L'accord conclu permettra de conforter le lancement des procédures nécessaires à l'automatisation du métro et la réalisation du tunnel Nord et de la jonction entre Anneessens et Midi. A court terme, les budgets dégagés pourront être affectés à l'achat de matériel roulant et aux extensions du réseau tram actuellement à l'étude. Les dépenses effectives pour les projets métro n'interviendront en effet pas avant 2016.

Notre force et notre défi est de pouvoir nous mobiliser efficacement pour consommer les budgets en fonction de nos priorités.

Toutefois, afin d'éviter de nous couper de notre base institutionnelle, nous aurons intérêt à mettre l'accent sur la qualité de la gestion du réseau de surface, l'amélioration des fréquences du réseau existant et la poursuite des politiques d'insertion socio-professionnelles.