

Mobilys

Journées d'études sur la mobilité Mercredi 2, jeudi 3 et vendredi 4 novembre 2005

Conclusions

Réfléchir ensemble pour mieux comprendre et mieux décider

Le transport public constitue la clé de voûte de toute politique de mobilité véritablement maîtrisée. Les décisions en ce domaine ne peuvent être prises de manière purement sectorielle. Il est nécessaire d'avoir une vision globale des besoins de mobilité, et donc des points de vue des différents acteurs impliqués.

*Dans ce contexte, le Groupe SNCB, qui entend contribuer activement à cet important débat, organise **Mobilys**, trois **journées d'études** consacrées à la **mobilité**, qui se dérouleront à **Bruxelles du mercredi 2 au vendredi 4 novembre 2005**.*

Ces journées d'études ont pour objectif de rassembler autour de thèmes précis des experts et des décideurs - belges et internationaux - afin d'éclairer les hauts responsables et ainsi améliorer le processus de prise de décision en matière de politique de mobilité.

Par la multiplicité des échanges, la mixité des expériences et la pertinence des réflexions qui y seront développées, ces journées d'études permettront de réfléchir ensemble sur les grands sujets liés à notre mobilité. Cela, pour mieux comprendre et mieux décider. Afin que le rail et les autres modes de transport public tracent ensemble les chemins de notre mobilité de demain.

Les présentations des orateurs ayant participé aux journées d'études Mobilys pourront être consultées dès ce lundi 7 novembre sur les pages internet du Groupe SNCB (www.sncb.be).

Conclusions de la première table ronde

Gares et urbanisme

Architecture, immobilier et réurbanisation des quartiers des gares

A quelles exigences la gare moderne doit-elle satisfaire pour pouvoir offrir une réponse optimale aux besoins des voyageurs et s'intégrer dans le tissu urbain?

Le fil rouge des différents débats était que les nouveaux concepts de gare doivent d'entrée de jeu être abordés comme un concept total. Tous les acteurs tels que l'Etat, les promoteurs, les sociétés de transport, ... doivent être impliqués dans le processus. C'est la seule façon de conjuguer les attentes des voyageurs, des riverains et des passants.

La construction ou la rénovation d'une gare sont souvent un moteur pour le développement du quartier environnant et de la ville. A cet égard, il importe que la gare ne soit plus exclusivement une porte vers le train, mais plutôt qu'elle ouvre ses portes afin de devenir un pôle de développement dans la ville. La fluidité et le bien-être sont ici des valeurs clés.

Fluidité

Si l'on veut que le train offre une solution au problème de la mobilité, un certain nombre de conditions doivent être remplies. Une infrastructure performante permettant des correspondances aisées doit être disponible, de même qu'un matériel de pointe apte à se déplacer rapidement sur cette infrastructure. Qui plus est, la gare doit être facilement accessible. En effet, à quoi bon faire circuler des trains rapides si la gare est d'un accès difficile pour le client ou prend à ses yeux des allures de dédale ?

Il est également ressorti des débats qu'il fallait tenir compte des facteurs suivants lors de la planification de nouveaux projets de gare:

- La gare est le seul lieu vers lequel convergent les différents moyens de transport (train, bus, taxi, vélo, tram, ...). Une concertation poussée est nécessaire d'emblée afin de réaliser une complémentarité entre tous les modes de transport.
- La gare doit être facilement accessible. Cette facilité d'accès est fonction de l'emplacement. L'idéal est de créer une liaison directe avec l'autoroute, comme l'illustrent les projets prévus pour Gand, Liège et Louvain. Dans de nombreuses grandes villes, cette approche est toutefois impossible car elle impliquerait trop de bouleversements au niveau du tissu urbain.

Dans pareils cas, l'accessibilité doit être assurée par des réseaux suburbains, par exemple.

- En ce qui concerne les emplacements de parking, il existe plusieurs approches. Dans ce domaine, on établit une distinction entre les gares de départ (en général des gares de plus petite taille) et les gares de destination. Pour les gares de départ, la proximité d'un parking constitue un pôle d'attraction idéal. Pour les gares de destination, qui sont en général situées dans les grandes villes, il n'est pas possible d'installer un parking près des gares, tant pour des raisons d'ordre financier qu'au niveau de l'espace disponible. A ces endroits, on peut envisager l'aménagement d'un nombre limité d'emplacements destinés au stationnement de courte durée ou aux voyageurs qui arrivent/partent à des heures très matinales ou très tardives.

Bien-être

La gare doit être un endroit convivial et agréable à fréquenter, aussi bien pour le voyageur que pour le riverain. Il y a lieu de respecter les règles suivantes en matière de qualité:

- La gare doit être de type "translatif". Autrefois, les gares représentaient une barrière physique au développement harmonieux de la ville. Les villes poursuivaient leur expansion jusqu'à l'avant de la gare et pas au-delà. Les nouveaux concepts de gare ne prévoient plus de façades au sens strict du terme. De larges passages et des places aménagées des deux côtés de la gare doivent permettre d'éviter toute cassure. La ville peut ainsi se développer naturellement autour de la gare.
- Conjointement avec l'Etat et les promoteurs immobiliers, il faut tenter de créer un mix de bureaux, logements, boutiques, hôtels, cinémas, espaces de congrès, ... Pour ce faire, il existe plusieurs manières de collaborer avec l'Etat et avec des partenaires privés. Ici, les chemins de fer ne doivent pas nécessairement endosser le rôle de promoteur immobilier, mais plutôt veiller à ce que les abords des gares se développent de manière cohérente.
- Il est capital que l'on apporte le soin nécessaire à la réalisation de ce mix. Ainsi, par exemple, l'implantation de bureaux près des gares rend le trajet domicile-travail en train plus attractif, mais la présence exclusive de bureaux transformerait les environs des gares en quartiers fantômes le soir et le week-end.
- Les espaces commerciaux contribuent largement à l'attractivité des zones d'habitat et de travail situées autour d'une gare. Dans ce domaine, il faut veiller à la complémentarité. En effet, il est ridicule d'organiser autour des gares des activités qui battent leur plein aux mêmes heures que le trafic de pointe. Cela compromettrait la facilité d'accès, qui est l'une des exigences de base pour une gare. Il faut par conséquent trouver un

équilibre entre le besoin de rapidité du voyageur et le rôle de la gare dans la ville.

- Des plages d'ouverture suffisamment larges (par ex. 7/7 jusqu'à 21h), un service soigné, la sécurité et la propreté sont autant de facteurs très importants pour le développement de commerces.
- Une architecture lumineuse et harmonieuse apporte un plus grand sentiment de sécurité et renforce le contrôle social. En outre, l'architecture de la gare doit contribuer à l'accessibilité et au confort des voyageurs.

La gare n'est pas seulement le premier point de contact de nos clients avec notre service; c'est aussi leur premier point de contact avec la ville dans laquelle ils arrivent. D'où l'importance, tant pour les chemins de fer que pour l'Etat, de porter à ces ambassades l'intérêt qu'elles méritent.

Conclusions de la seconde table ronde

Aspects de la sécurité du transport par rail

La sécurité de la circulation des trains a toujours constitué un objectif primordial pour le Groupe SNCB. Le Groupe SNCB continue à consacrer d'énormes efforts pour augmenter la sécurité et cela dans tous les domaines concernés: la conception technique (infrastructure et matériel roulant) l'organisation du travail, le transport de marchandises (dangereuses), la formation du personnel...

Sur le chemin du « zéro défaut », les maillons faibles sont évidemment ceux où l'intervention humaine est déterminante. Non seulement celle du personnel de conduite, mais également celle de tiers, qui peuvent se retrouver sur le domaine ferroviaire.

Distraction, fatigue, voire – comme on l'a souligné dans la séance de ce matin – volonté délibérée de transgresser les interdits, peuvent avoir des conséquences catastrophiques.

Pour réduire ce risque, le Groupe SNCB s'est attaché à supprimer deux des ces « points noirs »: les franchissements irréguliers de signaux et de passages à niveaux.

- ➔ Pour remédier au franchissement de signaux il a, à côté d'efforts accrus de formation et de suivi de ses conducteurs, choisi d'équiper l'ensemble de son réseau (voies principales) du système ETCS, système européen de contrôle automatisé de la marche des trains.

Au moment où cette décision a été prise, en 2001, l'ETCS était encore en phase de développement, mais il présentait le double avantage d'améliorer sensiblement la **sécurité**, en assurant l'arrêt des convois à tout signal [rouge], et de répondre à l'exigence européenne d' **interopérabilité** de toute une série d'équipements techniques (dont le système de contrôle-commande) traditionnellement développés « en vase clos » par chaque réseau.

Au niveau Européen, la sécurité et l'interopérabilité sont devenues les deux pôles de l'action de l'Agence Ferroviaire Européenne.

La mise en place de l'ETCS – devenu ERTMS par adjonction de la technique du GSM-R – s'est toutefois révélée plus lente que prévu: les spécifications techniques ne sont toujours pas entérinées au niveau européen. De plus, aucune analyse économique des coûts/bénéfices n'a encore été réalisée et la douloureuse question de la prise en charge financière de ces investissements lourds n'a pas encore été réglée.

Eclairer ces différents points sera la tâche du coordinateur européen.

Mais le Groupe SNCB a décidé de ne pas rester inactif dans l'attente de ces développements européens: il compte équiper dans l'immédiat son infrastructure et son matériel roulant d'un système intermédiaire, basé sur la technologie existante (TBL) et permettant d'atteindre des niveaux de sécurité comparables à ceux visés par l'ETCS. La migration vers le futur système ETCS reste envisagée à moyen terme.

- Pour remédier aux franchissements « sauvages » de passages à niveau, la seule solution semble bien être de les supprimer, vu les comportements inconscients de certains conducteurs, insensibles à toute campagne de sécurité routière.

Mais dans ce domaine comme dans bien d'autres, le Groupe SNCB ne peut décider ni agir seul. Or, les communes ne se sont jusqu'ici pas montrées très enthousiastes à l'idée de ces travaux de modification de voiries...

La sécurité, c'est l'affaire de tous. Le Groupe SNCB continue à apporter son savoir-faire, sa bonne volonté, et une grande partie de son budget d'investissement.

Conclusions de la première séance publique

Transports publics et sentiment de sécurité

1. La sécurité sociétale est un phénomène de société

Le train -et plus largement les transports publics- ont longtemps contribué à créer chez la population un sentiment de sécurité: savoir qu'à quelques pâtés de maisons une gare était ouverte jusque tard en soirée, ou qu'un tram allait passer dans la rue où vous vous sentiez un peu seul, donnait plus d'assurance, renforçait le contrôle social et accentuait le sentiment d'être protégé par la collectivité.

Ces dernières années, nous constatons cependant dans la plupart des lieux publics l'émergence d'un phénomène de société quelque peu préoccupant, en l'occurrence la petite criminalité et plus globalement, une certaine agressivité à l'encontre du "quidam" dans la ville.

La SNCB n'est bien sûr pas épargnée, et chez nous, ce sont généralement des fraudeurs qui sont à l'origine des problèmes rencontrés.

Notre but n'est pas de dramatiser le phénomène: prendre le train ne présente pas plus de risques statistiquement que se trouver sur la voirie publique. Mais le sentiment d'insécurité que ces actes d'agression ou d'incivilité génèrent est important et destructeur de notre image de marque.

Plus fondamentalement, la légitime attente de notre personnel et de nos clients à pouvoir se déplacer en toute sécurité nous pousse à appliquer une politique de tolérance zéro: chaque cas est un cas de trop.

Si nous voulons que nos clients et notre personnel puissent continuer à se déplacer en toute quiétude sur le domaine ferroviaire, nous devons entreprendre de manière durable et permanente des actions visant à lutter contre ces comportements agressifs.

Ces actions s'organisent en quatre volets: prévention, vigilance, réaction et sanction.

Mais il est évident que les sociétés de transport ne viendront pas seules à bout de ce phénomène. La sécurité sociétale est un problème de société et l'Etat a bien entendu un rôle important à jouer dans cette approche. Les différentes sociétés de transports publics ne peuvent à elles seules combattre, et encore moins résoudre les problèmes qui se posent en matière de sécurité sociétale. Notamment, la **prévention** suppose d'intervenir très en amont, dans les domaines de l'éducation et de l'encadrement, la **réaction** et la **sanction** ne peuvent se concevoir sans une étroite collaboration avec les forces de l'ordre et les autorités judiciaires, et la **vigilance** est l'affaire de tous, clients et public compris.

2. Les efforts du Groupe SNCB pour renforcer la sécurité

Tout en appelant à une action concertée, le Groupe SNCB n'est pas resté inactif et a développé tout un arsenal de mesures préventives et curatives: formation du personnel susceptible d'être confronté à des situations d'agression, mesures d'accompagnement telles que le coaching, l'accompagnement psychologique, renforcement des équipes sur les lignes les plus sensibles, regroupement des voyageurs afin de renforcer le contrôle social et faciliter la surveillance, etc...

Il existe en outre une étroite collaboration entre le Groupe SNCB et la police fédérale. L'extension des compétences de Securail et l'introduction du programme Malaga pour la vidéosurveillance des gares sont des actions supplémentaires qui devraient continuer à renforcer la sécurité dans les gares et leurs environs. La lutte contre les graffiti est aussi une préoccupation de premier plan car ils portent atteinte à l'image de l'entreprise et contribuent à l'insécurité, sans parler des frais extrêmement élevés à consentir pour les effacer.

Indirectement, certaines mesures ont aussi une influence positive sur le sentiment de sécurité. Lors du réaménagement des gares, par exemple, le choix du lieu d'implantation des services et des commerces constitue un facteur important pour augmenter le contrôle social et ainsi favoriser le sentiment de sécurité.

3. Quelles mesures prendre pour l'avenir?

Le Groupe SNCB plaide en faveur d'une approche intégrée de la criminalité.

Il doit être clair qu'il faut augmenter les moyens humains et financiers mis à disposition pour faire face à la criminalité dans les gares et leurs environs. Un soutien supplémentaire de l'Etat est une nécessité absolue si l'on veut rétablir un sentiment de sécurité.

Conclusions de la seconde séance publique

***Complémentarité et partenariat entre sociétés de transports publics.
Etudes de cas: le RER à Paris et à Bruxelles.***

Les conditions de la réussite du RER à Bruxelles

1. Qu'entend-on par « RER » ?

En Belgique, le RER (Réseau Express Régional) vise à mettre à la disposition des navetteurs une alternative valable à la voiture privée, en termes de confort, régularité et fréquence, dans un rayon de 30 km environ autour de Bruxelles.

A Paris, le RER - exploité conjointement par la SNCF et la RATP - est une réalité depuis le début des années 1970. L'amplitude de l'offre de transport RER à Paris et en Ile-de-France est directement liée à l'importance de la population concernée: quelque 10 millions d'habitants. A Bruxelles et dans un rayon de 30 km autour de la capitale, la population concernée s'élève à quelque 2 millions d'habitants.

Dans ce contexte, les services RER à Paris et à Bruxelles ne peuvent être véritablement comparés puisque la taille des populations concernées est sans commune mesure. Le territoire et la population d'Ile-de-France correspondent en fait au territoire et à la population de la Belgique toute entière.

L'offre de service du RER bruxellois doit donc certainement s'inspirer des 30 ans d'expérience du RER parisien, mais s'adapter à une réalité démographique radicalement différente.

2. Le RER en Belgique: un processus décisionnel complexe

Le projet repose sur un renforcement des voies d'accès vers la région de Bruxelles-Capitale, principalement du réseau ferré, et parallèlement du réseau de bus. L'épine dorsale du réseau RER se compose des lignes ferroviaires existantes, auxquelles s'ajoutent plusieurs lignes rapides de bus (TEC et De Lijn), afin de desservir les zones ne pouvant pas être atteintes par le train. Le réseau RER est en outre en étroite connexion avec les lignes urbaines de la STIB à l'intérieur de Bruxelles (tram, bus et métro).

L'Etat, les trois Régions et les quatre sociétés de transport public sont donc impliqués dans le processus, à des degrés divers.

Les premières décisions en matière de RER remontent à 1989. Depuis cette date, plusieurs conventions, programmes d'action et mise en place de groupes de réflexion se sont succédé. Le plus récent de ces accords date de 2003, lorsque la « Convention RER » a été signée par l'Etat fédéral et les 3 Régions afin d'organiser la coordination générale du projet. Cette convention a été ratifiée par les Parlements régionaux. Elle doit encore l'être par le Parlement fédéral.

Le grand point non réglé de toutes ces conventions reste toutefois l'épineuse question de la prise en charge des inévitables déficits d'exploitation...

3. Le RER: une priorité pour le Groupe SNCB

Malgré la relative lenteur du processus de prise de décision politique, le gouvernement fédéral, au travers des récents contrats de gestion, soutient la démarche du Groupe SNCB qui a fait du dossier RER une de ses priorités et qui s'est engagé dans la mise en place progressive d'un service RER autour de Bruxelles.

Les infrastructures ferroviaires

Sur les cinq lignes qui doivent être mises à quatre voies autour de Bruxelles pour permettre de séparer le trafic lent des rames RER avec celui plus rapide des autres trains, deux sont déjà terminées. Les permis de bâtir ont été sollicités – parfois obtenus – pour les autres. Par ailleurs, d'importants travaux d'infrastructure ont débuté à l'est de Bruxelles pour renforcer l'offre ferroviaire dans cette partie de la capitale.

L'exploitation ferroviaire

Parallèlement à ce vaste programme de travaux d'infrastructure, l'offre RER devient petit à petit une réalité:

- à court terme, en améliorant la qualité des services, notamment par la rénovation du matériel roulant existant (Offre Cityrail);
- à moyen terme, en segmentant l'offre et en l'amplifiant pour mieux l'adapter aux besoins du client;
- à long terme, lorsque les infrastructures ferroviaires seront achevées, en (re)positionnant et (re)déployant l'offre ferroviaire avec des fréquences plus élevées en heures de pointe.

Dans ce contexte, la mise en oeuvre du réseau RER devra s'accompagner de différentes mesures, comme l'amélioration de l'accessibilité aux gares et la création de parkings de délestage. Un système de tarification à l'intégration optimale sera recherché.

Le Groupe SNCB est donc très conscient des problèmes de mobilité dans et autour de Bruxelles et entend y apporter réponse sans attendre.

4. Financement de l'exploitation du RER

Au moment où se met progressivement en place le volet ferroviaire du RER, la question non résolue reste celle du rôle que doivent jouer l'Etat et les Régions ainsi que les autres sociétés de transports publics dans la définition du RER, la conduite du projet et le financement du déficit d'exploitation.

Le financement des coûts d'exploitation d'un « vrai » RER, en phase de croisière, ne peut en effet rester à charge du seul Groupe SNCB. Il suppose au minimum une réflexion commune sur l'emploi optimal, voire la réallocation partielle des ressources existantes, et un (ré)examen de la part contributive de l'utilisateur et des différents pouvoirs publics en charge de la mobilité.

Conclusions générales

Monsieur Jean-Caude Fontinoy
Président du Conseil d'Administration de la SNCB-Holding

Après avoir suivi avec beaucoup d'attention et d'intérêt cette première édition de Mobilys, je voudrais revenir brièvement, en guise de conclusions, sur le premier des thèmes évoqués au cours de ces trois journées de réflexion, celui des gares.

Puisqu'il n'a été abordé qu'en séance restreinte, c'est l'occasion de remettre en lumière l'essentiel de la vision commune aux spécialistes - belges et étrangers – qui se sont exprimés sur ce sujet.

Vision commune car, au-delà des particularités propres à chaque site, à chaque culture et à chaque contexte institutionnel, tous ont souligné le rôle nouveau, majeur, de la gare du 21^{ème} siècle.

Tout d'abord, une distinction intéressante a été faite quant à la position des gares: gares à l'extérieur, à la périphérie des villes ou gares au centre des villes. Chacun y trouvera son opportunité.

Mais, de manière générale, on peut dire que l'on assiste à une re-naissance: après une première phase glorieuse de fleurons d'architecture, au début de l'histoire ferroviaire, les gares étaient progressivement devenues les parents pauvres de l'exploitation des chemins de fer. Accusées d'être des « saignées » dans le tissu urbain ou des « barrières » au développement harmonieux des villes, implantées dans des quartiers de plus en plus déshérités, elles ont vu les centres d'animation, de commerces, les désertier progressivement et les laisser à un rôle purement opérationnel: lieux de passage obligés et poussiéreux entre la ville et le train.

Aujourd'hui, les gares revivent. Elles redeviennent de véritables nœuds de mobilité, lieux de convergence et d'échanges entre modes de transport, lieux de commerce, lieux de rencontres.

Espace de vie et espace de ville, les gares constituent un nouveau pôle d'attraction. Elles contribuent à la restructuration des divers modes de transport, à la rénovation

urbanistique des quartiers environnants, qu'elles impriment en collaboration avec les autorités locales et régionales.

Les gares s'éclairent, utilisent des verrières pour amener la lumière naturelle sur trois ou quatre niveaux, font sauter leurs couloirs étriqués au bénéfice de grands espaces de vie, bref les gares s'épanouissent.

Désormais, l'attention des concepteurs et gestionnaires n'est plus réservée aux seuls clients ferroviaires, mais s'étend à l'ensemble de la population locale: les gares modernes sont de type « translatif », ouvertes de part et d'autre, et présentent deux façades d'égale importance, offrant les mêmes services et les mêmes possibilités d'accès.

Elles contribuent de la sorte à la fluidité des échanges entre les différents quartiers et resserrent le maillage urbain.

Juste retour des choses, la ville revient vers la gare: devenue centre de services, centre de transport, centre commercial, la gare est plus animée, plus attractive, et revitalise les rues et quartiers avoisinants, qui voient ainsi revenir habitants et services divers.

Et ce phénomène n'est pas purement belge: les intervenants français, néerlandais et suisse qui ont participé à cet échange de vues ont également témoigné de cette nouvelle conception des gares, lieux de rencontre aux centres des villes, et de l'attention portée au bien-être de tous ceux qui sont amenés à y passer.

Cette vision commune est non seulement intéressante mais aussi très encourageante. Elle est en effet le signe d'un changement progressif des mentalités à l'échelle européenne.

Dans la construction de l'Europe, les réseaux de transport occuperont sans doute une place prépondérante, mais nous pouvons dire aujourd'hui que l'Europe se fera aussi par ses gares.

Sans pasticher Louis Armand, ancien Président de la SNCF, nous pourrions terminer en disant:

« Le chemin de fer sera le moyen de transport du 21ème siècle s'il survit au 20^{ème} siècle ».

Rassurez-vous, il avait raison.

Je vous remercie.

Jean-Claude Fontinoy

Conclusions générales

Monsieur Jannie Haek
Administrateur délégué de la SNCB-Holding

Ces premières journées Mobilys arrivent à leur terme. Qu'en retenir ?

1. *Tout d'abord, que la mobilité est affaire de **coopération**.*

Les différents thèmes que nous avons étudiés au long de ces trois jours ont tous mis en évidence la nécessaire interaction entre de multiples intervenants:

- *la construction ou la rénovation d'une gare ne se conçoit qu'en étroite concertation avec les autorités communales, après analyse des besoins spécifiques de la population locale et prise en compte des possibilités des autres modes de transport, principalement des autres transports publics;*
- *la sécurité suppose que nos efforts de surveillance, d'encadrement et de protection se joignent à ceux des forces de l'ordre, des autorités judiciaires et des pouvoirs éducateurs;*
- *la sécurité d'exploitation repose sur une parfaite harmonie entre les trois sociétés du Groupe, mais implique également une collaboration active des pouvoirs publics chaque fois que la gestion d'autres voiries ou l'aménagement du territoire entrent en jeu;*
- *l'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles exige une action concertée de l'Etat fédéral, des trois Régions et des quatre sociétés de transport public.*

2. *Que la mobilité d'aujourd'hui est nécessairement multimodale, et donc **intermodale**.*

Il ne s'agit plus d'opposer train et voiture, notamment, mais de les intégrer harmonieusement pour que chaque mode puisse assurer les déplacements pour lesquels il est le plus pertinent: au train les longues distances et les liaisons banlieue – centres-villes, à la voiture les transports gare – domicile, et ... au tram les déplacements dans les centres urbains.

D'où l'importance nouvelle des zones de contacts, d'échanges intermodaux, tels que parkings, emplacements deux-roues, gares routières, aires de kiss and ride, etc... aux abords immédiats des gares.

3. *Que mener une politique de mobilité est un **travail de très longue haleine**.*

Nous subissons aujourd'hui les conséquences de la politique du « tout routier » et du « tout béton » des années 60-70. A l'inverse, nous devons prévoir dès à présent à quelles demandes de mobilité nous devons répondre en 2020.

Changer les mentalités prend du temps; introduire de nouvelles technologies prend du temps; infléchir la politique d'aménagement du territoire prend du temps; bâtir de nouvelles infrastructures prend du temps.

Organiser la mobilité demande de la clairvoyance, de l'obstination, du courage et de la patience.

4. *Que les acteurs publics, les **opérateurs publics de la mobilité ont un avenir brillant** devant eux: le taux de satisfaction de leur clientèle ne cesse de s'améliorer. Leur image est restaurée. L'environnement extérieur, en particulier la montée du prix du pétrole ou la prise de conscience des effets de la pollution par les hydrocarbures, leur est favorable. Surtout, ils se sont engagés depuis quelques années dans une politique d'investissements massifs – le projet RER en est un exemple – afin de pouvoir répondre aux besoins de mobilité de demain. La conjonction de tous ces indicateurs favorables ne peut mener qu'au renforcement de la tendance actuelle, qui voit gonfler les rangs de leur clientèle.*

La croissance de notre propre chiffre d'affaires (+ 9%) au premier semestre 2005 par rapport à 2004) en est une bonne illustration mais elle n'est pas la seule: le retour en force du tram dans bon nombre de centres-villes, y compris à Paris où une ligne nouvelle vient d'être ouverte, montre clairement ce retour d'affection pour le transport public.

5. *En ce qui concerne plus spécifiquement le Groupe SNCB, retenons:*

- *qu'il entend jouer un rôle de premier plan dans la mobilité de demain;*
- *que dans ce but, il n'a pas ménagé ses efforts afin de rendre l'offre ferroviaire plus attractive:*
 - *nouveau matériel offrant à la fois plus de confort et plus de capacité;*
 - *soin tout particulier apporté à la qualité des services ferroviaires: régularité – propreté – ponctualité;*

- investissements considérables consacrés aux gares, conçues désormais comme de véritables pôles d'attraction urbains, instruments de revitalisation des quartiers où elles sont implantées;
- grande attention portée aux problèmes de sécurité:
 - pour protéger ses clients et son personnel contre le phénomène nouveau, inquiétant des agressions gratuites;
 - pour supprimer les maillons faibles de la sécurité du mouvement des trains: généralisation sur l'ensemble du réseau et du matériel d'un système de contrôle - commande répondant aux exigences internationales les plus pointues, et programme de réduction des passages à niveau;
- mise en place progressive du réseau « RER » par l'implantation de nouvelles infrastructures et l'amélioration de l'offre de trains sur les lignes radiales autour de Bruxelles.

Pour clôturer cette première session Mobilys, je formulerai le vœu que, désormais, vos déplacements quotidiens soient une vraie source de satisfaction et de plaisir. Et, de ce point de vue, la convivialité offerte par le train est sans doute un de nos meilleurs atouts.

Je vous donne d'ores et déjà rendez-vous pour la prochaine édition Mobilys, qui se tiendra le 19 et 20 octobre 2006, et qui sera entièrement consacrée à une réflexion prospective et sociologique sur l'évolution des besoins de mobilité de la population belge à moyen terme.

Je vous remercie.

Jannie Haek