

# STIB, des tarifs à la hausse et une cohérence à la baisse

Une étude récente <sup>[1]</sup> révèle que Bruxelles obtient un bon résultat en matière de tarification. Ainsi, si la Capitale de l'Europe occupe la position médiocre de 14<sup>e</sup> ville européenne sur 23 dans cette évaluation des transports en commun, l'appréciation du prix du ticket par des experts de l'Université de Stuttgart lui concède néanmoins la note de 77%. Une comparaison européenne appréciée différemment sur le plan local.



Pour nombre de voyageurs, la STIB est devenue la Société des Transports à l'Inflation Brutale.

Cette information contraste singulièrement avec les grimements de dents suscités par cette enième hausse des tarifs *stibiens* subie par les Bruxellois comme quasiment à chaque mois de février. Une hausse qui se justifie pour les uns par un contexte économique difficile où il est demandé à la STIB de consentir une économie de 46 millions d'euros. Un accroissement inadmissible pour d'autres qui y voient une mesure en défaveur de la mobilité douce.

La question n'est pas ici de plaider pour la gratuité des transports en commun ni de lui opposer un coût d'exploitation apparemment trop important pour être supporté par les pouvoirs publics<sup>[2]</sup>. Et ce, même si ce débat questionne aussi bien le projet de ville souhaité que le service public voulu. Non, l'interrogation porte sur la logique qui prévaut dans les choix posés par la STIB. En effet, dans sa note de synthèse sur la mobilité <sup>[3]</sup>, Brussels Studies montre que, mises

bout à bout, les augmentations des tarifs au cours de cette dernière décennie sont deux fois plus importantes que l'évolution de l'inflation qui touche pendant la même période celui qui paie le prix plein. Cette information nuance fortement la dernière hausse tarifaire qui nous est présentée comme une augmentation de seulement 2,5%.

L'étude souligne également les inégalités liées à cette tarification qui octroie la gratuité ou d'importan-

[1] Etude effectuée par la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), février 2010, <http://www.eurotestmobility.com>

[2] Un quart du budget régional est consacré aux transports dont 80% aux transports en commun.

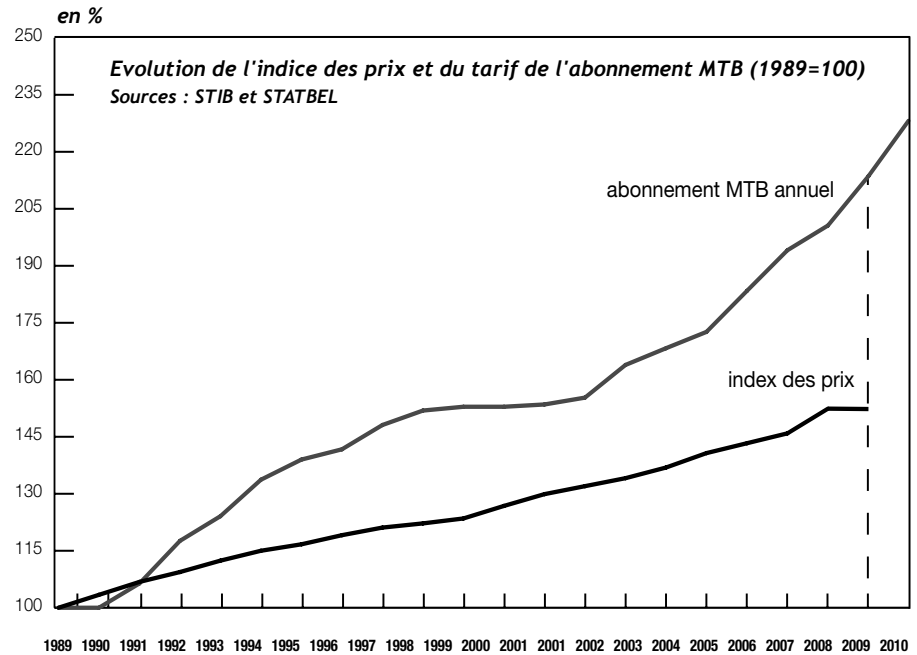


MERIEUX / AGENCE

tes réductions en fonction de l'âge ou du statut d'étudiant du voyageur mais qui reste fortement restrictive lorsqu'elle se base sur des critères sociaux : revenu d'intégration sociale ou assimilé, BIM (ex-VIPO), OMNIO ou encore pour les anciens combattants. Quand on sait que les frais de transports sont pris en charge en tout ou en partie par la plupart des employeurs, on peut se demander qui paie encore son trajet en transports en commun, hormis les chômeurs ?

Sous le slogan «*le respect ça se gagne*», la STIB a revu récemment à la hausse le prix des sanctions à l'encontre des actes jugés perturbateurs et ce, afin d'augmenter «*le sentiment de sécurité et la convivialité dans les transports en commun*». Au même titre que «*mendier, jouer de la musique, [...] perturber l'ordre, gêner ou déranger les clients, refuser de présenter son titre de transport, faire des graffitis, ne pas céder sa place assise aux personnes moins valides, personnes âgées, femmes enceintes ou portant des enfants*<sup>[4]</sup>» mais aussi, «*consommer de la nourriture*» est une incivilité également sanctionnable dans une fourchette allant de 75 à 200 €.

Ces exemples prêteraient à sourire s'ils ne participaient pas à l'inimitié que rencontre la STIB de la part



### Augmentation tarifaire 2010 de la STIB

L'abonnement annuel MTB (permettant de circuler à Bruxelles à la fois sur le réseau STIB et sur celui de De Lijn, des TEC et de la SNCB) passe de 495 à 530 euros soit une augmentation de plus de 7 %.

L'abonnement STIB ordinaire annuel passe de 440 à 473 euros (+7,50 %). L'abonnement annuel MTB réduit pour les abonnés âgés de 60 à 64 ans passe de 335 à 410 euros. L'abonnement annuel MTB pour les Bénéficiaires d'Interventions Majorées (BIM : ex-VIPO) passe de 77 à 79 euros.

de ses clients, et même auprès des plus grands détracteurs du *tout à la voiture*. Signe des temps, le mécontentement des voyageurs s'affiche désormais virtuellement, comme l'atteste l'apparition de groupes de contestation sur les réseaux sociaux tel Facebook, par exemple: «*Parce qu'il y en a marre des changements du réseau STIB!!!*», «*Tu sais que tu voyages avec la STIB quand...*», «*NON Aux Puces Nominatives à la STIB!*», «*Contre la priorité des trams de la STIB face aux piétons!*»; «*Nique la STIB ! La STIB pue*»; ... Un site au nom tout aussi évocateur a même été créé par une société de marketing, «*STIB de merde*», pour disparaître un mois plus tard suite à l'intervention des avocats de la société des transports. L'agence de pub voulait juste faire parler d'elle en offrant aux nombreux usagers mécontents un site défouloir.

A n'en pas douter, la multiplication de ces espaces de parole s'explique

en partie par l'incompréhension des clients face à l'opacité des choix techniques de la STIB et par le peu de communication possible avec elle. Néanmoins, on ne va pas ici reprocher à l'opérateur de transport public de se préoccuper davantage de communication que de la qualité de son réseau.

Présenté dans le précédent BEM <sup>[5]</sup>, le projet *Métrovision* voulu par la STIB n'est nullement synonyme de réduction du temps de trajet, de diminution du nombre de correspondances ou encore d'une couverture territoriale la plus large possible. En regard du coût de son alternative — la *Cityvision* — le coût énorme de la concrétisation du projet *Métrovision* hérisse l'usager. Comment, en effet, ne pas se sentir pressé comme un citron par ces augmentations tarifaires répétées alors que, dans un même temps, se profile un investissement pharaonique qui est loin d'être l'option la plus économique et la plus appropriée pour voir ses déplacements simplifiés ?

## Cigale ou fourmi ?

Comment, dans un contexte d'économies drastiques où l'on n'hésite pas à annoncer le renforcement des contrôles des titres de transport ou à amputer le service de nuit Noctis pour renflouer les caisses, comprendre la pertinence de la campagne publicitaire «We are the STIB»? Une campagne composée d'une série de 40 portraits noir et blanc de membres du personnel placardés dans la ville. D'après les renseignements pris auprès du service de communication et de relations publiques de la STIB, cette campagne n'a d'autre but que d'humaniser et de convivialiser le transport public aux yeux de ses usagers mais aussi de créer un sentiment et une fierté d'appartenance chez le personnel. Un petit sondage, sans valeur scientifique, effectué au gré de nos trajets nous incline à penser que le message est totalement obscur pour la plupart des clients.

Dans un même souci de cohérence, comment comprendre que l'effort d'économie demandé à la STIB chevauche un plan d'automatisation de sa billetterie (23 millions d'euros rien que pour Mobib, sans compter le coût de la multiplication des distributeurs de tickets jusqu'aux arrêts de bus ou de trams) et l'installation d'un nouveau système de portiques (36 millions d'euros)<sup>[6]</sup> sous couvert de l'amélioration de l'exploitation du réseau. Et ce, alors que la société des transports attend de son personnel une économie de 5 millions d'euros en voulant limiter les heures supplé-



mentaires et en lui faisant supporter le surcoût du prix des repas (allant de 2 à 3€) lié à l'externalisation de la gestion de la cafétéria. Plus que souhaitée, l'économie à réaliser par la STIB est attendue de pied ferme par les responsables politiques tandis que des changements positifs sont rêvés par les usagers. Reste à déplorer que les orientations récentes de la société de transport ne semblent profiter ni aux voyageurs, ni à ses travailleurs.

MERIE MCHAREK ET JÉRÔME MATAGNE

[3] M. Hubert, F. Dobruszkes, C. Macharis, «Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles», Brussels Studies, Note n°1, 2009

[4] STIB : [http://www.stib.be/incivilités\\_overlast.html?l=fr](http://www.stib.be/incivilités_overlast.html?l=fr)

[5] Cityvision in *Bruxelles en mouvements* n°231-232, 15 février 2010

[6] Sans parler du coût de l'ingénierie et de la maintenance qu'une telle technologie implique.

## La faute à l'Europe ?

Vous souvenez-vous de Citeo ? Depuis le Traité de Maastricht, l'Europe encadre de manière très stricte la capacité d'endettement des Etats et Régions. Citeo avait donc été imaginé par le gouvernement précédent pour que l'endettement lié au développement et à la gestion des infrastructures de transports publics à Bruxelles soit séparé de l'endettement global de la Région. Le montage s'est malheureusement fait recalcer par Eurostat, l'organisme européen chargé de vérifier que les règles en la matière sont respectées.

C'est ce qui explique la raison pour laquelle la STIB cherche à atteindre avec autant d'ardeur une part de recettes propres couvrant 50% de ses frais de fonctionnement. En effet, tant que ce niveau n'est pas atteint, les comptes de la STIB sont globalisés avec ceux de la Région. Une globalisation qui pèse lourdement sur les capacités d'investissement régionales en matière de mobilité. Voilà qui éclaire les augmentations successives des tarifs de la STIB.

MATHIEU SONCK

### → Taux de couverture

