Petite Histoire

du transport public à Bruxelles

www.stib.be
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

Chaque jour la ville change, de nouveaux quartiers se construisent, se rénovent; la vie culturelle se développe au centre de la ville et dans les quartiers. Dans cette optique, la STIB ne peut ignorer que les besoins de déplacements changent. Le réseau et le matériel doivent donc suivre et s'adapter aux changements.

Aussi pour enregistrer cette évolution depuis et même avant la création de la STIB au 1er janvier 1954, «La Petite Histoire du Transport public à Bruxelles» a été adaptée.

Nous vous en souhaitons bonne lecture.

La traction chevaline

A Bruxelles, c'est apparemment en 1842 que fut introduite la première demande d'autorisation pour l'établissement d'un service d'omnibus à traction chevaline qui devait relier la ville à ses faubourgs.

Voiture hippomobile déraillable de la «Société Générale de Chemins de Fer Economiques» à la place Saint-Josse (entre 1890 et 1909).

Vers 1867-1868, il y avait sept lignes d'omnibus en exploitation; elles se développèrent grâce à la création, à Londres, d'une société dite «The Belgian Street Railways Omnibus Co. Limited» appelée également Société Vaucamps, du nom de son administrateur-délégué. Le point central auquel aboutissaient les diverses lignes devait d'abord être la Grand'Place de Bruxelles, mais en raison de l'encombrement de cet endroit, principalement les jours de marché, il fut reporté à proximité de l'emplacement actuel de la Bourse.

La société Vaucamps disposait d'un parc de 25 véhicules, ce qui pour l'époque était déjà imposant. Ces omnibus, construits en Angleterre, étaient relativement lourds et peu confortables. Tous, sauf un, étaient à impériale et pouvaient transporter 26 voyageurs. Même sur terrain plat, il fallait deux chevaux pour les tirer. Sur les lignes accidentées entre autres celle d'Ixelles, on devait atteler deux chevaux en renfort. C'est pour cette raison, notamment, que l'exploitation était peu rémunératrice. La société Vaucamps semblait d'ailleurs l'avoir prévu, car, en signant son contrat avec la Ville, elle s'était réservé le droit de remplacer les omnibus de pavé par des véhicules sur rails.

L'histoire des omnibus sur rails ou «chemins de fer américains» ou encore «tramways» débute à Bruxelles, en 1854, par la pose, au niveau du pavé, d'un tronçon de voie ferrée dans la rue de Laeken. On voulait s'assurer, avant d'accorder une concession, qu'une semblable voie ne gênerait par la circulation. La démonstration étant faite, la concession d'une ligne qui devait relier les Halles Centrales à Laeken, fut accordée. Cette ligne ne fut cependant pas construite immédiatement. Le premier tramway à traction chevaline ayant circulé à Bruxelles reliait la Porte de Namur au Bois de la Cambre. Son inauguration eut lieu le 1er mai 1869.

Le groupe Morris qui l'exploitait disposait de 26 véhicules à impériale, construits en Angleterre et dont le dernier exemplaire se trouve au Musée du Transport Urbain bruxellois. En présence du succès rencontré par cette première ligne de traction sur rails, d'autres surgirent bientôt. La société Vaucamps, dont nous avons déjà parlé, installa une série de lignes passant par les boulevards centraux et allant, d'une part jusqu'à l'église de Laeken et la place Liedts, et d'autre part, à Saint-Gilles et à Anderlecht. Les voitures utilisées n'avaient pas d'impériale et, étant donné l'absence de fortes rampes sur les itinéraires suivis, il suffisait d'un cheval pour les tirer, alors que les voitures du Bois de la Cambre en nécessitaient deux.

Enfin un troisième groupe, connu sous le nom de «Compagnie Brésilienne», exploitait une ligne allant de l'impasse du Parc située aux abords du parc de Bruxelles, dans l'enceinte de l'actuelle zone neutre, au rond-point de la rue de la Loi et une autre suivant les boulevards circulaires.
Mentionnons encore quelques lignes établies sur le territoire d'Ixelles et d'Etterbeek et destinées à relier ces communes aux confins de Bruxelles; leur exploitation dut être abandonnée par suite de l'insuffisance de rendement.

Fin 1874, Monsieur Philippart achetait les lignes d'omnibus et de tramways des concessionnaires Vaucamps et Morris et fondait la Société «Les Tramways Bruxellois». Tandis que celle-ci prospérait, la «Compagnie Brésilienne» périclitait, si bien que la Ville entama les négociations avec la nouvelle société pour qu'elle reprenne également ses lignes.

Le contrat de reprise ayant été approuvé le 24 novembre 1879 par le conseil communal, «Les Tramways Bruxellois» devenaient l'unique concessionnaire des divers réseaux dont il a été question jusqu'à présent. Des complications allaient pourtant surgir du fait que chacune des concessions était régie par un cahier des charges particulier.

Omnibus de pavé 371 (série 370/371- anno 1893) des Tramways Bruxellois assurant la ligne «Bourse-Ixelles» (le précurseur de la ligne 71!).

Les clauses de celui-ci différaient d'une concession à l'autre tant sous le rapport des redevances qu'au point de vue de la durée des concessions, des conditions d'exploitation, des tarifs, etc.

La Ville et la compagnie se mirent d'accord sur la nécessité d'unifier les prescriptions. Les négociations qui durèrent deux ans, aboutirent à la rédaction d'un cahier des charges coordonné, voté par le conseil communal le 2 octobre 1882 qui établissait définitivement les rapports entre la société «Les Tramways Bruxellois» et la Ville de Bruxelles.

La place de la Bourse à la fin du 19e siècle.

Essais de traction à vapeur

Les tramways à traction chevaline constituaient un énorme progrès sur les omnibus de pavé en raison du roulement plus facile qui se traduisait par une économie dans les frais de traction. Ceux-ci cependant étaient toujours considérables, ce qui n'étonne pas quand on sait qu'il fallait disposer de dix chevaux par voiture attelée à deux. Dans ces conditions, chaque cheval faisait une trentaine de kilomètres par jour. Il est donc naturel que, dès le début des omnibus sur rails, les exploitants aient cherché à remplacer l'onéreuse traction chevaline par des moyens mécaniques. Une évaluation faite en 1876 permettait d'escompter que l'emploi de la machine à vapeur amènerait une réduction de 50% sur les frais de traction.

Une locomotive à vapeur de construction suisse fut essayée sur la ligne des boulevards de Ceinture. Cette machine, de faible puissance, donnait d'assez bons résultats sur terrain plat, mais sur les fortes côtes des boulevards de Waterloo et du Jardin Botanique elle remorquait péniblement une voiture unique, pesant à pleine charge près de quatre tonnes. Aussi les essais furent-ils abandonnés dès la fin de 1877.

La même année, «Les Tramways Bruxellois» expérimentèrent, sur la ligne de Schaerbeek au Bois de la Cambre, une locomotive construite à Tubize. Cette machine avait l'aspect d'une voiture ordinaire. La chaudière, du type Belleville, chauffée au coke pour éviter la fumée, était enfermée dans la caisse. Le moteur à vapeur se trouvait placé horizontalement sur l'une des plates-formes, à côté du conducteur, et la commande des essieux se faisait par vis sans fin, remplacée plus tard par une chaîne.

Cette locomotive pesait environ six tonnes, sa provision de coke et d'eau permettait un parcours de six à sept km. Malheureusement les organes moteurs étaient délicats et comme ils étaient soumis à des chocs répétés, les réparations devinrent fréquentes. De plus, la machine, fort bruyante, effrayait les attelages. Les essais de la «Tubize» prirent fin au début de 1878, mais d'autres furent entrepris avec des locomotives du système Vaessen (deux essieux moteurs et un porteur) construites par la Société Saint–Léonard, à Liège.

Locomotive à vapeur de la «SA du Chemin de Fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael».

Vers la traction électrique

On essaya également la traction électrique, et des voitures à accumulateurs furent mises en service à Bruxelles au cours des années 1887-1889. Ce système ne donna cependant pas satisfaction et ce n'est qu'en 1893 que l'utilisation du trolley fournit la solution recherchée depuis si longtemps. Cette année-là, Liège vit circuler la première motrice à trolley de Belgique. Quelques mois plus tard, Bruxelles électrifiait les lignes des boulevards du haut de la ville et celle allant de la place Stéphanie à Uccle. L'alimentation en courant continu était assurée par une usine centrale établie dans une partie de l'ancien dépôt de la rue Brogniez. Les résultats obtenus furent tels qu'ils amenèrent les «Tramways Bruxellois» à prévoir le même mode de traction pour la ligne «Midi-Uccle», créée en 1896.

L'exposition de 1910 au Solbosch avec son «petit train» intérieur.

A l'occasion de l'exposition de 1897, on équipa également la ligne allant de l'impasse du Parc au Bois de la Cambre par le rond-point de la rue de la Loi et le boulevard Militaire ainsi que la ligne de Schaerbeek au Bois de la Cambre. Cette dernière fut munie de la prise de courant par caniveau souterrain, de même que le tronçon de l'impasse du Parc au rond-point. Le réseau électrifié comportait dès lors environ 28 km de voie double. L'usine primitive dut être agrandie.

En 1899 les «Tramways Bruxellois» obtinrent une concession de durée uniforme jusqu'au 31 décembre 1945 à condition d'appliquer la traction électrique à tout le réseau. A celui-ci s'ajouta la même année le groupe de lignes d'«Ixelles-Boondael», de sorte qu'il fallut réétudier la question de l'alimentation en énergie électrique. On décida de construire une centrale produisant le courant triphasé H.T. et trois sous-stations transformant celui-ci en courant continu pour la station. La centrale fut inaugurée le 27 juin 1903 par le roi Léopold II.

La gare du Midi avec un tram électrique des Tramways Bruxellois, au début du 20e siècle.

Le réseau se développe

La gare du Nord dans les années 30.

Pendant que le réseau s'était vu complété en 1899 par les lignes d'«Ixelles-Boondael». Les Tramways Bruxellois absorbèrent cette année-là la société «Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles –Boondael» qui avait été créée en 1884 avec la participation de la «Compagnie générale des Railways à voie étroite». Cette société exploitait cinq lignes qui lui étaient concédées et deux lignes affermées par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV).

Les concessions se rapportaient à:

- trois lignes partant de la Porte de Namur et reliant celle-ci à la «Petite Suisse», à l'avenue de Tervuren et à la chaussée de La Hulpe;
- une ligne allant de la rue Royale à l'avenue de Tervuren;
- une ligne reliant la place Saint-Josse à Tervuren.

Les lignes de Tervuren et de Boitsfort avaient été électrifiées en 1897 en vue de l'Exposition internationale. A cette occasion on y fit circuler des wagons-bars, innovation fort remarquée à l'époque. Les voies des lignes à «Ixelles-Boondael» furent mises à grand écartement en 1902.
L'affermage comprenait les lignes de la place Sainte-Croix à Haecht (27 km) et de Saint-Josse à Vossem via Sterrebeek (16 km). L'exploitation en fut également transférée aux Tramways Bruxellois en 1899. Cependant, la SNCV reprit dans la suite une partie de ces lignes en gestion directe, et le réseau ne conserva plus que les tronçons «place Saint-Josse – Cimetière de Bruxelles» et «place Sainte-Croix – rue Eenens». Ce dernier ne sera mis à l'écartement normal qu'en 1935.

La traction électrique à trolley s'étendit rapidement et, parallèlement à ce développement, on vit sa technique s'améliorer. Le matériel roulant subit des modifications profondes. L'installation de deux moteurs dans l'infrastructure de la voiture amena un renforcement général de celle-ci. La suspension à ressorts, dont vers la fin de la traction chevaline on avait déjà reconnu la supériorité se généralisa. Un grand progrès fut réalisé par l'adoption de la suspension double avec châssis indépendant de la caisse. Signalons cependant l'agrandissement des plates-formes et le placement de paravents à leurs extrémités, la disposition des banquettes dans le sens transversal et l'adoption du frein à air.

Premiers trams électriques sur la ligne «Nord-Midi» par la Ceinture haute (1894).

Tram de la «SA des Chemins de Fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael» devant le dépôt de Woluwe (1897).

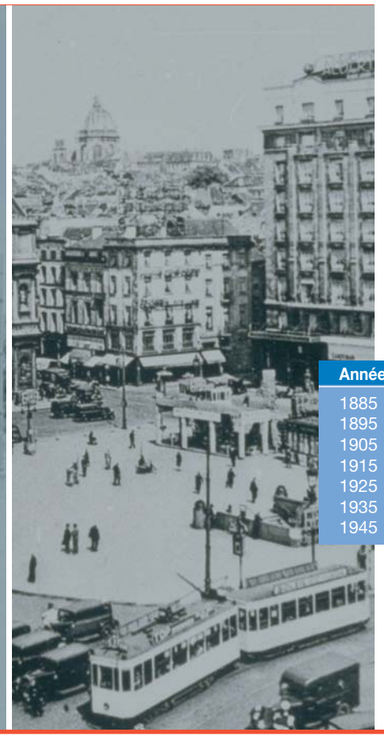
L'augmentation du poids des voitures et la vitesse obligèrent les exploitants à renforcer les voies. Au rail de 32 kg/m se substitua le rail de 42 kg/m. On vit bientôt apparaître les appareils de voies en acier au manganèse et vers 1910 commencèrent les essais de soudure des joints.

Survint la guerre de 1914-1918. L'entretien du matériel roulant et des installations fixes eut forcément à souffrir des restrictions imposées pendant cette période. Un sérieux effort dut donc être fourni dans les premières années de l'après-guerre pour rétablir une situation normale. D'autre part les tarifs durent être adaptés à la hausse continue des salaires et des prix. Une convention, tenant compte de ces nouvelles conditions et déterminant un régime définitif d'exploitation, fut conclue en 1924 avec les pouvoirs concédants. Le 1er janvier 1928, la fusion des réseaux des «Tramways Bruxellois» et de la «Société Générale des Chemins de fer économiques» fut réalisée. Cette société exploitait ce que le public appelait familièrement les «trams chocolat». Ils avaient été baptisés de la sorte en raison de la teinte brune des voitures à laquelle était d'ailleurs assortie la couleur des uniformes portés par les agents.

La première concession octroyée aux «économiques» date de 1888, elle se rapportait à une ligne «Bourse – Place Madou» qui fut prolongée en 1890 jusqu'à la place Saint-Josse. D'autres concessions furent accordées par la suite de sorte qu'au moment de sa reprise par les «Tramways Bruxellois», le réseau des «économiques» comprenait 15 lignes représentant une quarantaine de kilomètres de longueur d'axe. A l'exception de la ligne Nord-Jette, toutes ces lignes avaient leurs terminus à la Bourse, c'est-à-dire au «point central» qui avait été adopté par les exploitations d'omnibus. Les deux réseaux furent progressivement fusionnés. Le matériel des «économiques» reçut la même livrée que les Tramways Bruxellois, et en 1928, à l'exception de la ligne Nord-Jette qui fut reprise par un prolongement de la ligne 14, toutes les lignes «économiques» reçurent un numéro.

Le tableau ci-après fait ressortir le développement du réseau ferré exploité par les «Tramways Bruxellois» entre les années 1885 et 1945, cette dernière marquant la fin de leur concession.

Année	Longueur d'axe en km
1885	37
1895	50
1905	110
1915	177
1925	185
1935	231
1945	241



La gare du Nord dans les années 30.

L'évolution du matériel roulant au cours de la période séparant les deux guerres, se caractérise essentiellement par un accroissement de la vitesse et de la capacité de transport. Ce résultat fut obtenu par l'utilisation de moteurs et de freins de plus en plus puissants et de carrosseries de plus en plus longues. Une première série de 25 motrices à bogies (type 5000) fut mise en service à l'occasion de l'Exposition universelle de 1935. Elle suivait une série de 100 voitures (type 4000) lancée en 1930 dont les 25 dernières étaient déjà équipées d'indicateurs de parcours sur films.

Parmi les modifications apportées aux installations fixes, nous citons:

- l'augmentation du poids des rails (porté à 50 kg/m),
- la généralisation de la soudure des joints (procédé aluminothermique) et de l'emploi d'appareils de voie en acier coulé;
- l'application de plus en plus étendue de la commande électrique des aiguillages;
- le remplacement dans les sous-stations anciennes des commutatrices par des redresseurs à vapeur de mercure et la construction de nouvelles sous-stations;
- l'extension et la modernisation des ateliers d'entretien.

L'augmentation de la vitesse et de la capacité des voitures impliquait d'autre part la nécessité d'accélérer la perception. Le problème fut résolu par l'adoption de cartes à voyages multiples et l'emploi de pinces permettant le poinçonnage rapide tout en enregistrant le nombre de voyageurs servis de cette manière.

Le dimanche, la ligne 40 débarque des promeneurs à hauteur des Quatre-Bras de Tervuren. (1930).

A la fin des années 1950, les trams des lignes 1, 2, 3 et 4 circulent sur site propre dans la prestigieuse avenue Louise.

Autobus et trolleybus

Aux Tramways Bruxellois, les premiers autobus furent mis en service en 1907, sur la ligne de la Bourse à la place communale d'Ixelles. Les châssis avaient été commandés à la firme française Brillie qui s'était classée première au concours ouvert par la Société générale des Omnibus parisiens.

Par la suite, on vit apparaître les autobus sur la ligne exploitée par la Société du Tram-Car Nord-Midi qui joignait les deux gares en passant par la rue Neuve, la rue des Fripiers et l'avenue du Midi (actuellement avenue de Stalingrad). Ces voitures, des «de Dion-Bouton», remplaçaient des omnibus à chevaux.

La S.A. «Les Autobus Bruxellois», fondée en 1926, reprit l'activité du «tram-car» en y adjoignant l'exploitation de nouvelles lignes pour lesquelles elle obtint elle-même l'autorisation ou qui lui furent affermées par les «Tramways Bruxellois».

En 1939, à l'instar de ce qui existait déjà à Anvers et à Liège, une ligne de trolleybus fut inaugurée, d'abord sur le tronçon Forest – Gare du Luxembourg (54 barré). Elle fut prolongée la même année jusqu'à Machelen (ligne suburbaine 54). Dans la nomenclature des «Tramways bruxellois», les véhicules étaient du type 6000. Il y eut au total 24 trolleybus qui circulèrent jusqu'en 1964.

Garage des «Autobus Bruxellois» situé rue du Frontispice. Autobus RENAULT MU (série 1 à 22 - anno 1924).

Autobus de la ligne 3 des «Tramways Bruxellois» qui circulait entre 1907 et 1913 sur la ligne «Bourse-Ixelles» en renfort des omnibus de pavé.

DE 1945 A NOS JOURS

Evolution du cadre institutionnel

1954: CREATION DE LA STIB

Les concessions accordées à la S.A. «Les Tramways Bruxellois» venant à expiration le 31 décembre 1945, une convention fut conclue entre l'Etat et la province de Brabant, en vue de maintenir après cette date la continuité des services publics intéressés.

C'est ainsi que fut créé le «comité provisoire de gestion des Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise (T.U.A.B.)». La convention lui confiait la mission d'assurer à partir du 1er janvier 1946, l'exploitation du réseau précédemment concédé aux «Tramways Bruxellois», jusqu'au moment où un organisme ayant pour objet l'exploitation des transports en commun à Bruxelles, serait à même de s'en charger.

La rue Henri Maus, le long de la Bourse, dans les années 50.

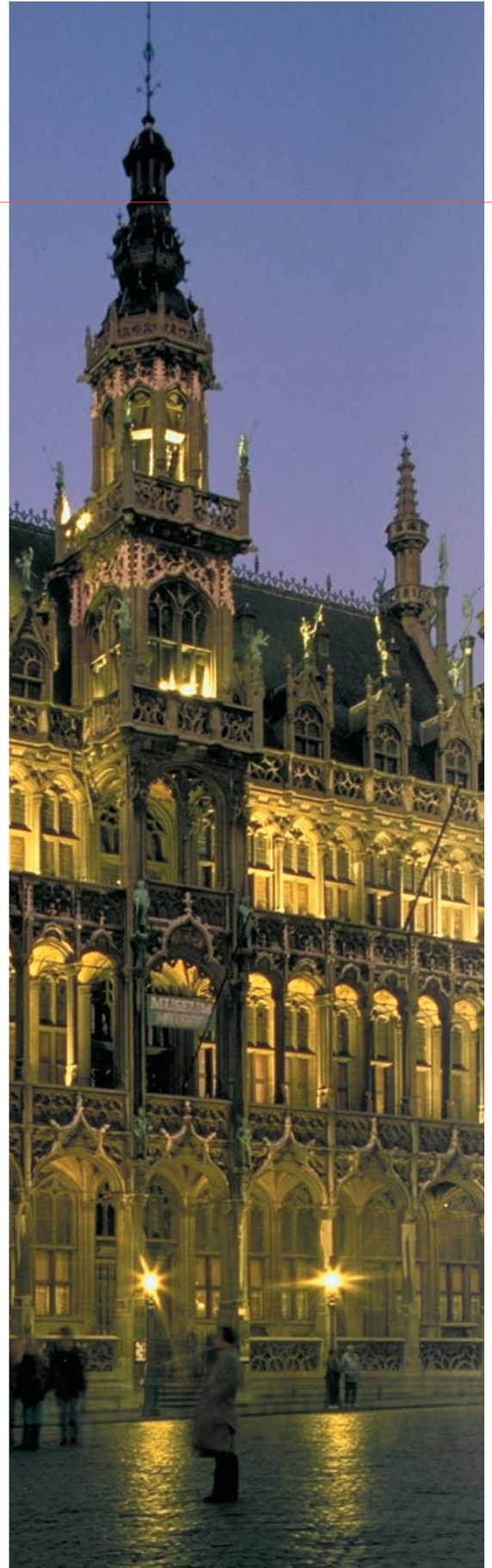
La mission du comité provisoire de gestion prit fin le 31 décembre 1953 à la suite de la création de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) qui lui succéda le 1er janvier 1954. La constitution de cette association de droit public à personnalité juridique, résultait de la loi du 17 juin 1953 portant sur l'organisation des transports en commun de l'agglomération bruxelloise. Les associés étaient: l'Etat Belge, la province de Brabant, la ville de Bruxelles et 21 communes de l'agglomération d'une part et d'autres part, la S.A. «Les Tramways Bruxellois» qui intervenait pour moitié dans la formation du capital.

L'année 1978 a été marquée par un événement important concernant les statuts de la société: l'Etat a racheté les parts sociales dont la S.A. «Les Tramways Bruxellois» était propriétaire en vertu de cette loi du 17 juin 1953.

Par cette opération, toutes les parts sociales furent détenues par les pouvoirs publics, suivant la répartition ci-après:

Etat belge:	81,15 %
Province de Brabant:	0,99 %
Agglomération de Bruxelles:	17,50 %
Commune de Kraainem:	0,05 %
Commune de Tervuren:	0,25 %
Ville de Vilvoorde:	0,06 %

Hormis les modifications touchant la représentation des actionnaires au sein du comité de gestion et du conseil d'administration, les nouveaux statuts, entrés en vigueur le 15 septembre 1978, maintinrent intégralement tant les buts essentiels et le patrimoine de la société que les droits et avantages acquis par son personnel.



1989: RÉGIONALISATION DU TRANSPORT PUBLIC

Le transport public fait partie des domaines qui ont été régionalisés suite à la réforme institutionnelle de l'Etat en janvier 1989.

Il est intéressant ici de décrire la situation du transport public dans la Belgique encore unitaire (avant 1989).
Les transports urbains étaient exploités par 6 sociétés intercommunales ou «STI» dans les villes d'Anvers (MIVA), Bruxelles (STIB) Charleroi (STIC), Gand (MIVG), Liège (STIL) et Verviers (STIV). Quant aux transports régionaux, ils étaient assurés par une société nationale: la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV).

Depuis 1989, la responsabilité de l'organisation du transport rémunéré des personnes a été confiée aux 3 Régions: la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Région Wallonne. Chacune de ces régions a donc la liberté d'organiser, comme elle l'entend, les transports urbains et régionaux sur son territoire.

Ainsi, en Flandre, la société «Vlaamse Vervoermaatschappij» (VVM), connue sous le nom commercial de «De Lijn», résulte de la fusion de la SNCV des provinces flamandes et des transports urbains d'Anvers et de Gand. En Wallonie, la «Société régionale wallonne des transports» (SRWT) regroupe les transports régionaux des provinces wallonnes et les transports urbains de Liège, Charleroi et Verviers (TEC).

La régionalisation de 1989 a donc placé la STIB sous la tutelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette situation nouvelle a été coulée dans un nouveau cadre juridique, détaillé par l'ordonnance du 22 novembre 1990. En outre, un contrat de gestion a été signé le 19 mars 1991 entre la STIB et la Région. C'était une véritable nouveauté: pour la première fois en Belgique une entreprise publique et son pouvoir de tutelle signaient un tel contrat, précisant les droits et les devoirs de chacun pour assurer la mobilité d'une région. Ce contrat précise les missions et les services à assurer par la STIB ainsi que le montant budgétaire qui lui est octroyé. Le mécanisme budgétaire mis en place permet à la STIB de faire face à ses besoins d'équipement, de renouvellement et de matériel roulant. Il responsabilise la STIB par une plus grande autonomie de gestion et un pouvoir d'initiative accru pour adapter l'offre de transport à l'évolution des besoins de ses clients. Cette notion de client se trouve tout naturellement au centre des préoccupations décrites par le contrat de gestion. Le contrat est revu tous les 5 ans après évaluation de l'exercice écoulé en tenant compte de l'évolution de la situation.

Le matériel roulant

LES AUTOBUS

Après la guerre de 1940-1945, qui interrompit toute exploitation d'autobus urbain à Bruxelles, seules furent rouvertes au trafic les lignes Nord-Uccle et Midi-Ruisbroek-Lot (la section Ruisbroek-Lot était une concession de la SNCB).

La SA «Les Autobus Bruxellois» cessa son activité le 31 décembre 1954. En effet, dès le 1er janvier 1955, la STIB reprend l'exploitation des deux lignes.
Dans le but de répondre aux vœux formulés par le public, la STIB introduisit alors des demandes relatives à huit nouvelles lignes d'autobus. Parallèlement une première commande de 60 autobus (de marque Büssing, Brossel et Mack) fut passée. Ils étaient prévus dès l'origine pour le service à un seul agent. Une étude préalable avait en effet démontré que seuls des autobus desservis par un agent pouvaient être rentables. Le conducteur devant se charger à la fois de la conduite du véhicule et de la perception, il était donc indispensable de faciliter la tâche.

VAN HOOL - FIAT 2 (série 8367 à 8420) datant de 1963/65. Première série à double porte à l'avant.

BROSSEL A98 DAR V1 - VAN HOOL (série 8221 à 8280) datant de 1960.

La perception fut rendue plus aisée par l'utilisation d'un pupitre, appelé «Distribil», équipé d'un appareil distributeur de tickets, d'une pince électrique et d'un monnayeur. Ces véhicules étaient dotés de caractéristiques très modernes pour l'époque: moteur puissant, convertisseur de couple, servo-direction, alternateur, etc.

L'étude statistique des avaries permit de mettre au point une série de 296 autobus équipés d'un châssis Brossel et d'une carrosserie Van Hool ou Jonckheere qui constituèrent l'autobus standard de l'époque.

En 1963, des véhicules autoportants et allégés firent leur apparition. Quelques autobus à suspension semi-pneumatique furent mis à l'essai.

A partir de fin 1963, tous les véhicules construits furent équipés d'une porte avant et d'une porte arrière à double passage, l'ouverture de la porte avant étant légèrement agrandie.
La suspension semi-pneumatique fut généralisée, ce qui présentait l'avantage de pouvoir maintenir la marche avant à une hauteur constante.

Dans le but de procéder à des essais comparatifs entre différents types de véhicules, la STIB commanda fin 1972 quatre séries de 15 autobus. Ce nouveau matériel comportait tous les perfectionnements techniques et se situait à la pointe du progrès tant dans l'équipement mécanique que dans la construction de la carrosserie. Il répondait au souci de la réduction du bruit et de la pollution.

VAN HOOL - MAN (série 8191 à 8269) datant de 1978/79.

Les nouveaux véhicules furent pourvus d'une suspension entièrement pneumatique. Les sièges furent tout spécialement étudiés pour leur forme et la souplesse du rembourrage des dossiers et des coussins. L'éclairage intérieur directionnel répandait à l'intérieur du véhicule une atmosphère agréable et reposante.

L'expérience ayant été concluante, la STIB commanda, en 1973 et en 1975, 130 autobus construits à l'exemple des 60 précédents. Septante-huit autres furent mis en service entre 1978 et 1979.

Depuis mai 1978, la STIB exploite un service de minibus pour handicapés. Les 18 véhicules spécialement équipés notamment pour le transport des chaises roulantes assurent des liaisons «porte à porte» pour les moins valides.

A la fin de 1982, la STIB passa commande de 25 autobus articulés d'une capacité de 140 voyageurs. Ces véhicules entrèrent en service sur la ligne 71, le 1er juin 1985.

Le midibus CITO-MERCEDES datant de 2000.

En septembre 1989, le conseil d'administration de la STIB décida l'acquisition de nouveaux autobus destinés à remplacer un parc dont plus de la moitié des véhicules ont entre 15 et 18 ans d'âge: un vrai record européen. La modernisation du parc d'autobus fut basée sur l'acquisition de 360 autobus en 6 ans.

Avant la fin de 1991, les 120 véhicules commandés l'année précédente furent mis en service. Ceux-ci reçoivent une nouvelle livrée – jaune canari avec rectangle bleu à la hauteur des portes – qui devient, petit à petit, l'uniforme de tous les bus et trams.
Si ces VAN HOOL-A500 présentaient déjà un plancher bas à 35 cm du sol aux plates-formes avant et arrière, ils comportaient toutefois encore une marche intérieure de 48,5 cm. Dans le courant de 1992, 60 véhicules du même type rejoignirent leurs confrères déjà en service. L'année suivante, 40 autobus de type «A300», cette fois à plancher bas «intégral» à 33,9 cm du sol, apparaissaient sur le réseau; ils étaient en outre progressivement rejoints par 20 véhicules de même type mais équipés, à titre expérimental, de moteurs au gaz naturel comprimé. Ceux-ci sont garés à Haren, où une station de compression du gaz naturel a été construite afin de les ravitailler. La modernisation du parc s'intensifie à la fin des années 90 avec la livraison de la troisième génération, 60 bus JONCKHEERE de type «Premier». Peu de temps après suivent 60 bus «SB 250», ressemblant très fort au «premier». Ainsi, en 2000, les derniers bus VOLVO-JONCKHEERE peuvent être retirés de la circulation.

A partir de 1999, des «midibus», dont les dimensions sont mieux adaptées au trafic dans certains quartiers font également leur apparition dans les rues. La même année, un second type de midibus, le CITO, équipé d'une propulsion électrique, est mis en service. La première génération de bus articulés est petit à petit remplacée, en 2001, par quelque 32 nouveaux véhicules de type A308.

En juin 2005, la STIB lance commande pour 140 nouveaux bus, 115 bus standard (Van Hool) et 25 bus articulés (Evobus,). Ils remplaceront les A500.

Les autobus de la STIB sont répartis dans les dépôts Delta, Haren et Jacques Brel où s'effectuent aussi les entretiens et les réparations. L'atelier-dépôt de Haren comporte un atelier de carrosserie et de peinture.

LES TRAMS

Malgré les circonstances difficiles de l'après-guerre, le Comité provisoire poursuit la modernisation tant des installations fixes que du matériel roulant. C'est ainsi que l'alimentation du réseau fut renforcée par la construction de quatre nouvelles sous-stations et que la commande à distance de la plupart de celles-ci fut effective à partir d'un poste central.

Au point de vue matériel roulant, citons tout d'abord, la transformation de 787 motrices et de 416 remorques à 2 essieux, ainsi que de 25 voitures à bogies. Ce matériel fut doté de portes à commande électro-pneumatique et de sièges pour le conducteur et le receveur, ce dernier étant installé à poste fixe.

Motrice standard sur la ligne 20. 685 motrices de ce type ont été construites entre 1934 et 1938 dans les ateliers des Tramways Bruxellois. Ce sont les motrices bruxelloises les plus typiques qui sont connues dans le monde entier grâce aux albums de Hergé. Elles furent munies de portes entre 1947 et 1951 et déclassées entre 1958 et 1973.

Mais l'innovation la plus importante fut l'acquisition des premières motrices du type «PCC» (President Commitee Car) belge dont 50 premières unités furent mises en service entre la fin de l'année 1951 et le début de 1953.

Parmi les caractéristiques les plus marquantes de ces voitures, il faut citer le dispositif de démarrage progressif qui permet aux quatre moteurs de 55 CV de donner sans heurts une accélération pouvant atteindre 2m/sec² un équipement de freinage entièrement électrique, ainsi que des roues avec insertion de caoutchouc assurant un roulement particulièrement doux et silencieux.

L'exposition universelle de 1958 approchait et, pour répondre à la demande prévisible, la STIB passa commande de deux séries supplémentaires de PCC dont la livraison s'échelonna jusqu'en 1957. Ces 105 véhicules portèrent le nombre de motrices du type 7000 à 155 unités. Une 156e PCC fut rachetée d'occasion au réseau de Hambourg en 1958.

En 1960, les services techniques du matériel roulant procédèrent à la transformation des 100 voitures à 2 essieux du type «4000» datant de 1930. Ces véhicules devinrent la série «9000» dont le déclassement intervint définitivement à la fin de 1978.

L'année 1962 vit circuler à Bruxelles le prototype d'une motrice articulée à trois bogies et dans le courant des années 1965-1966, les ateliers du matériel roulant s'attelèrent à la construction de 43 voitures articulées à partir de 86 motrices «standard».

Un tram «Express» du type 7000 sur la ligne Montgomery-Tervueren.

Les motrices de type 7700 sont des motrices 7500 transformées en ajoutant un deuxième poste de conduite ainsi que des portes «self-service».

En 1970, une dernière série de 16 «7000» fut livrée par la «Brugeoise et Nivelles» à la STIB.
C'est en 1972, qu'apparurent sur le réseau les motrices articulées à 3 bogies «7500» dérivées du prototype de 1962 (98 voitures unidirectionnelles). Un peu plus tard, trente voitures identiques à conduite bidirectionnelles (type 7800) furent mises en service.

Aboutissement du système PCC articulé, les «7900» furent lancées en 1977. Il s'agissait de 61 tramways, à quatre bogies et deux articulations, de 28 mètres de long pouvant transporter près de 180 voyageurs. En 1979, la STIB entame la transformation des motrices 7500 en voitures bidirectionnelles baptisées 7700.

A partir de 1982, la STIB introduit le «ruban vert». Ce dispositif permet au voyageur d'ouvrir lui-même les portes du tram. Ce système augmente la vitesse commerciale, les portes ne fonctionnant que si cela est demandé.

Il faudra encore attendre un certain temps avant que les nouveaux trams ne fassent leur apparition sur le réseau. En 1990 seulement est lancé un appel d'offre européen pour la construction de 51 trams «T2000». Après une enquête d'experts, la voiture proposée par le groupe ACEC-Transport/GEC-Alsthom d'une capacité de 170 places dont 44 places assises est retenue. La voiture sélectionnée a une longueur totale de 22,9 m avec un gabarit de 2,30 m et un plancher bas situé à 35 cm au-dessus du sol. Ces deux points garantissent une amélioration sensible du confort de la clientèle. La livraison de la première voiture de la série expérimentale, «2001», a lieu au dépôt de Haren le 2 octobre 1993. Le T2000 est officiellement mis en service le 29 avril 1994, 100 ans après l'introduction des premiers trams électriques, sur la ligne 94 entre «Louise» et «Wiener».

Un tram de type 2000, construit par la firme Bombardier, circulant au centre de Bruxelles depuis 1993.

A l'automne 2003, la STIB a passé une commande de 46 trams auprès de Bombardier; il s'agit de 49 trams 3000 de 32m avec 188 places et 19 trams 4000 de 43m de longueur et 263 places. Ces trams sont mis en service entre mars 2006 et mars 2008. Tout comme le T2000, ils sont équipés d'un plancher bas. Les nouveautés sont entre autres la plate-forme électrique pour les moins-valides et un système actif de refroidissement par air. Une attention toute particulière a été apportée à l'intégration dans la ville et donc notamment au contrôle du bruit et des vibrations.

Le tramway « Art Nouveau» T3000 construit par la firme Bombardier.

LE MÉTRO

Un métro est un chemin de fer urbain dont la caractéristique essentielle est de disposer intégralement d'un site propre clôturé, souterrain ou aérien, un choix fondamental puisqu'il permet la captation électrique par le sol en lieu et place d'une caténaire.

Les voitures du métro bruxellois se présentent sous la forme d'unités de traction formées, de deux ou de trois voitures indissociables en dehors des ateliers. Chaque unité possède un poste de conduite à ses extrémités.

A l'aide d'un attelage automatique, il est possible de former des convois de quatre voitures (2 unités de traction), voire d'ajouter une cinquième voiture sans cabine de direction (VIM). Un convoi de trois voitures associé à un convoi de deux voitures peut former un train d'une longueur d'un peu plus de 90 m et offrir de la place à quelque 1050 voyageurs.

Chaque voiture présente un compartiment unique accessible par 4 portes automatiques avec double battant. La manœuvre des portes s'effectue de manière pneumatique sur tous les métros à l'exception de ceux de la dernière série sur lesquels celle-ci s'effectue de manière électrique.

La caisse, en aluminium, est auto-portante, les tôleries participant à la résistance de l'ensemble. Les extrémités sont moulées en polyester armé teinté dans la masse. L'aménagement rationnel du poste de conduite a été élaboré en faisant appel à un spécialiste en ergonomie.

Chaque voiture est automotrice (deux moteurs par bogie). L'énergie électrique nécessaire est prélevée sur un troisième rail alimenté au départ des sous-stations en courant continu sous 900 volts.

Accélération et freinage sont contrôlés par des thyristors. Cette technique permet:

- une accélération constante et énergique, sans pertes de courant, les résistances classiques étant éliminées;
- un freinage électrique, très progressif, avec récupération d'énergie réutilisable. Cette solution augmente le confort et permet d'économiser jusqu'à 40 % de l'énergie normalement consommée.

Les premiers véhicules furent livrés à la STIB en 1974. Les essais eurent lieu en 1975 et le premier tronçon de la ligne fut mis en service le 20 septembre 1976. En 1988, la STIB a commandé auprès de la société Brugeoise et Nivelles (BN) «32 voitures intermédiaires motorisé», en abrégé VIM.
Ces voitures de métro sont conçues, comme indiqué ci-dessus, pour être ajoutées entre 2 voitures existantes afin de pouvoir former des rames de 3 ou 5 voitures. Les premiers véhicules VIM sont mis en service au début de l'année 1992. Le parc du métro est étendu, en 1999, avec une nouvelle commande. L'intérieur bénéficie d'un aspect plus moderne et les portes s'ouvrent via un bouton-poussoir. Le conducteur possède désormais un ordinateur intégré dans le poste de commande grâce auquel il peut déceler les éventuels problèmes techniques plus rapidement.
Actuellement, la STIB dispose de 217 voitures de métro. Grâce à celles-ci 90 rames peuvent être formées.

Etant donné l'extension du réseau de métro et l'utilisation croissante du transport public, la STIB a commandé, fin 2003, 15 rames de métro supplémentaires d'une longueur de 94 m chacune et d'une capacité comparable à celle de 5 voitures actuellement. Elles offrent une capacité supplémentaire de 10 200 voyageurs durant les heures de pointe et une augmentation de 36% du nombre de places sur l'ensemble du réseau de métro. Dans ces nouvelles rames de métro le public peut se déplacer librement d'une voiture à l'autre, d'où leur nom de «boa». Elles roulent sur le réseau en automne 2007. A peu près à la même époque, le nouveau dépôt de métro Jacques Brel à Molenbeek-Saint-Jean permet l'entretien et la réparation de 35 voitures.

Le nouveau métro «boa» du constructeur espagnol CAF en service à partir de l'automne 2007.

LES AUTOBUS

Véhicules de plus faible capacité, les autobus présentent l'avantage d'offrir une grande souplesse d'utilisation. Ils sont principalement dévolus au rôle de «fournisseurs» du métro dans la mesure où ils permettent aux usagers de la banlieue de rejoindre la ligne du métro. Les aires de correspondance avec le métro sont spécialement aménagées afin de rendre les ruptures de charge aussi aisées que possible.

Afin d'améliorer la régularité du trafic en surface, un «Système d'Aide à l'Exploitation» (SAE) a été mis au point, qui devient petit à petit opérationnel sur toutes les lignes de bus depuis fin octobre 1987. Le système SAE permet de gérer le trafic de bus en temps réel, d'analyser les temps réels de voyage et de mieux faire concorder les horaires des lignes. Fin 2003, le SAE est complété par un système pour régulation assistée grâce auquel les bus peuvent être régulés en temps réel à tout moment de la journée.

Alors que, dans les années 70, on décidait, pour améliorer la vitesse commerciale que les voyageurs pouvaient monter ou descendre par n'importe quelle porte, en 2003, la STIB a décidé après avoir étudié des expériences positives en France et en Allemagne, de réintroduire l'obligation de monter à l'avant. Le rôle des chauffeurs s'en trouve ainsi réévalué. Il en découle en outre un sentiment de sécurité accru et un contrôle plus efficace et plus équitable. Le système est introduit ligne par ligne ou par groupe de lignes entre mars 2003 et décembre 2004.

Dans le cadre du contrat de gestion, la STIB s'engage à mettre au point un plan de restructuration qui sera appliqué entre 2004 et 2010. Le réseau de bus sera mieux accordé au réseau de métro et de tram. On tiendra également compte du RER et de la complémentarité avec les lignes de De Lijn, des TEC et de la SNCB.
Déjà en 2003 des mesures ont été prises pour préparer la certification du mode bus à un service de référence.

LES TRAMS

L'imagerie populaire a indissociablement lié Bruxelles et ses tramways; ceux-ci font en effet partie de «l'image de marque» de la capitale de l'Europe.

Afin d'exploiter dans les meilleures conditions son réseau de tramways, la STIB entretient régulièrement près de 300 km de voies ainsi que des traverses, aiguillages et cœurs de croisement s'y rapportant, sans compter les fils caténaires, leurs câbles et griffes de suspension, les attaches murales et les isolateurs. Comme pour le mode bus, le système SAE est généralisé au réseau tram dès 2007.

Après une période de régression due principalement au développement du métro, ce mode de transport connaît un regain de faveur depuis les années 80. Cela entraîne notamment comme mentionné dans le chapitre «matériel roulant», notamment l'achat de nouveaux trams «T 2000». Fin 1991, pour la première fois depuis longtemps, une nouvelle ligne de tram voit le jour. Il s'agit de la ligne 91 entre Louise et le parking Stalle.

Afin de mieux adapter l'offre de surface aux besoins des voyageurs, la STIB entame en 2002 une analyse détaillée de l'ensemble du réseau tram. En 2006, après une étude de faisabilité, le gouvernement approuve le nouveau plan directeur tram et bus. C'est ainsi que depuis 2006, le réseau tram et bus connaît une refonte importante avec la création de nouvelles lignes. Cette adaptation, notamment de la manière d'exploiter l'axe Nord-Sud (avec une meilleure régularité et ponctualité), est possible grâce à l'achat des 68 nouveaux trams Bombardier T3000 et T4000. Ceux-ci ont une capacité accrue afin de remplacer les anciens véhicules.
En 2002, un processus de certification «qualité de service» a également été entamé pour le mode tram.

LE PRÉMÉTRO

Faisant suite à l'augmentation du volume de la circulation générale, les transports publics subirent, dès le début des années soixante, des contraintes insoutenables et il devint très difficile à certaines heures de la journée de rendre un service acceptable à la clientèle.

Dès 1956, parallèlement aux ouvrages routiers de la petite ceinture, de nombreuses lignes de tramways furent mises en site propre, ce qui améliorait sensiblement la vitesse commerciale lors du passage de certains points névralgiques. Quelques ouvrages souterrains furent également mis en exploitation dont un très important, près de la gare du Midi, appelé «Tunnel Constitution» et réalisé à l'époque par les ingénieurs de l'Office National de la Jonction (ONJ).

Il apparut cependant qu'une véritable amélioration en ville, ne pourrait exister qu'en créant des sites propres intégraux. Faute de pouvoir les réaliser en surface, la séparation du transport public et du transport privé ne pouvait se faire qu'en utilisant des niveaux différents.

Une étude des perspectives de trafic à venir, réalisée en 1963, démontra que les difficultés de circulation gagnaient progressivement la périphérie et compte tenu d'un accroissement prévisible des voyageurs, un véritable métropolitain serait seul capable d'assumer les transports massifs du futur. L'axe principal de déplacement retenu fut une ligne «Est-Ouest», reliant la place De Brouckère au rond-point Schuman où allait s'ériger dès 1965 le désormais célèbre bâtiment de la «CEE» (Union Européenne).

Le terme «prémétro» indique à suffisance la philosophie du système: les infrastructures sont construites au gabarit métro mais avec des quais adaptés à la hauteur des tramways. Elles sont rentabilisées immédiatement avec le matériel existant. Il convient de noter également que chaque rampe d'accès aux tunnels est réalisée en matériaux démontables ce qui facilite le prolongement éventuel du tunnel en amont ou en aval du tronçon mis en exploitation.

Commencés en 1965, les travaux de la ligne n°1 aboutirent le 17 décembre 1969 à l'inauguration par le Roi Baudouin d'un tronçon de 3,6 km exploité en prémétro entre la place Sainte-Catherine et le rond-point Schuman.

La mise en service de ce premier tronçon de prémétro fut suivie:

- Le 21 décembre 1970 par le tronçon Porte de Namur-Madou (Petite Ceinture) comprenant 4 stations souterraines (2,1km);
- Le 3 mai 1972 par le tronçon Diamant (Grande Ceinture) avec une station souterraine (1,1km);
- le 18 août 1974 par le tronçon Madou-Rogier (1,2 km) du prolongement de la Petite Ceinture et la mise en service de 2 stations;
- le 30 janvier 1975 par le prolongement Diamant-Boileau (2,2 km) de la Grande Ceinture et mise en service de 3 stations souterraines supplémentaires;
- Le 4 octobre 1976 par la liaison Nord-Sud (2,9km) comprenant les stations Gare du Nord, Rogier, De Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier et Gare du Midi;
- le 19 août 1985 par le prolongement de la Petite Ceinture depuis la Porte de Namur jusqu'à la station Louise (0,6km);
- Le 23 juin 1986, par la mise en service de la station Simonis, sur la petite ceinture (0,8km);
- Le 4 décembre 1993 par le prolongement de la ligne Nord-Sud depuis la gare du Midi jusqu'à la place Albert en passant par les stations Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta et Albert (2,5 km).

LE MÉTRO

La première ligne de métro proprement dit fut mise en service lors du prolongement de la ligne 1.
Ce tronçon de 11,6 km inauguré par le Roi Baudouin le 20 septembre 1976, comprenait un tronc commun:
De Brouckère – Merode et se scindait en deux branches à la Porte de Tervuren pour desservir les quartiers Sud-Est (Beaulieu) et Nord-Est (Tomberg) de la capitale. La ligne de métro devenait ainsi l'épine dorsale du transport public dans la région bruxelloise.

Par la suite la ligne de métro n°1 a été prolongée en plusieurs étapes:

- le 13 avril 1977 par la mise en service de la station Sainte-Catherine (0,5 km);
- le 17 juin 1977 par l'ouverture de la station Demey (0,8 km);
- le 8 mai 1981 par la mise en service du tronçon Comte de Flandre, Etangs Noirs et Beekkant (2,2 km);
- le 7 mai 1982 par la mise en service des stations Roodebeek, Vandervelde et Alma (2 km);
- le 5 octobre 1982 par la mise en service des stations Osseghem, Simonis, Belgica, Pannenhuis, Bockstael, Gare de l'Ouest, Jacques Brel, Aumale et Saint-Guidon (7,1 km);
- le 23 mars 1985 par la mise en service de la station Herrmann-Debroux (0,5 km);
- le 10 mai 1985 par la mise en service des stations Stuyvenbergh, Houba-Brugmann et Heysel (1,8 km);
- le 5 juillet 1985 par la mise en service de la station Veeweyde (0,6 km);
- le 31 août 1988 par la mise en service des stations Crainhem et Stockel;
- Le 2 octobre 1988 par la mise en service de la ligne 2 de la Petite Ceinture entre Simonis et Gare du Midi (les stations Louise et Rogier étant converties de station de prémétro en métro). Les nouvelles stations mises en service à cette occasion sont: Yser, Ribaucourt et Simonis sur la branche Nord et sur la branche Sud, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal et Gare du Midi (7,1km);
- le 10 janvier 1992 par l'ouverture de la station Bizet (0,8 km);
- le 28 juin 1993, par la mise en service sur la ligne 2 de la station Clemenceau (0,5 km) située à proximité des abattoirs d'Anderlecht;
- le 25 août 1998 par la mise en service des stations Heysel et Roi Baudouin (0,7 km);
- le 15 septembre 2003 par la mise en service des stations La Roue, CERIA-COOVI, Eddy Merckx et Erasme (2,7 km);
- Le 1er septembre 2006 par la mise en service de la station Delacroix située sur la ligne 2.

L'ouverture de la station Delacroix constitue un chaînon important du futur bouclage de la petite ceinture et de la restructuration du réseau métro prévus pour 2008. En devenant circulaire, la ligne 2 du métro qui ceinture le centre de la ville sera raccordée à la Gare de l'Ouest, appelée à devenir une plateforme multimodale de première importance.

L'exploitation du métro sera modifiée:

- ligne 1: Stockel – Gare de l'Ouest,
- ligne 2: Simonis – Simonis,
- ligne 5: Herrmann-Debroux – Erasme,
- ligne 6: Roi Baudouin – Simonis.

La Gare de l'Ouest deviendra à partir de ce moment un pôle intermodal important. Elle sera non seulement desservie par toutes les lignes de métro, mais elle deviendra aussi une importante station de correspondance avec les trains de la ceinture Ouest, les trams en provenance de Berchem Sainte-Agathe et de Molenbeek ainsi que les bus De Lijn sur l'axe Bruxelles – Dilbeek – Ninove.

Une des préoccupations importante de l'entreprise est l'information aux voyageurs. Suite à une évolution technique, les utilisateurs connaissent précisément la position des rames de métro grâce aux panneaux infodyn («Information Dynamique» se trouvant à hauteur des quais), ce qui constitue une véritable amélioration par rapport à l'attente impatiente sans information.
Depuis 2003, l'ensemble du réseau de métro et de prémétro permet également l'utilisation des téléphones portables et il est possible aujourd'hui, tant pour le métro, le tram, que pour le bus, de connaître également la position exacte des véhicules à un arrêt spécifique via sms et reconnaissance vocale.

Les panneaux infodyn indiquent le temps d'attente pour la prochaine rame (lignes 1A - 1B).

La politique tarifaire à la STIB

ÉVOLUTION DES TARIFS

Avant la deuxième guerre mondiale, toutes les sociétés privées qui avaient en charge le transport des personnes en ville, fixaient leurs propres prix. Depuis la création de la STIB en 1954, les tarifs sont liés à une formule qui en fixe l'évolution.

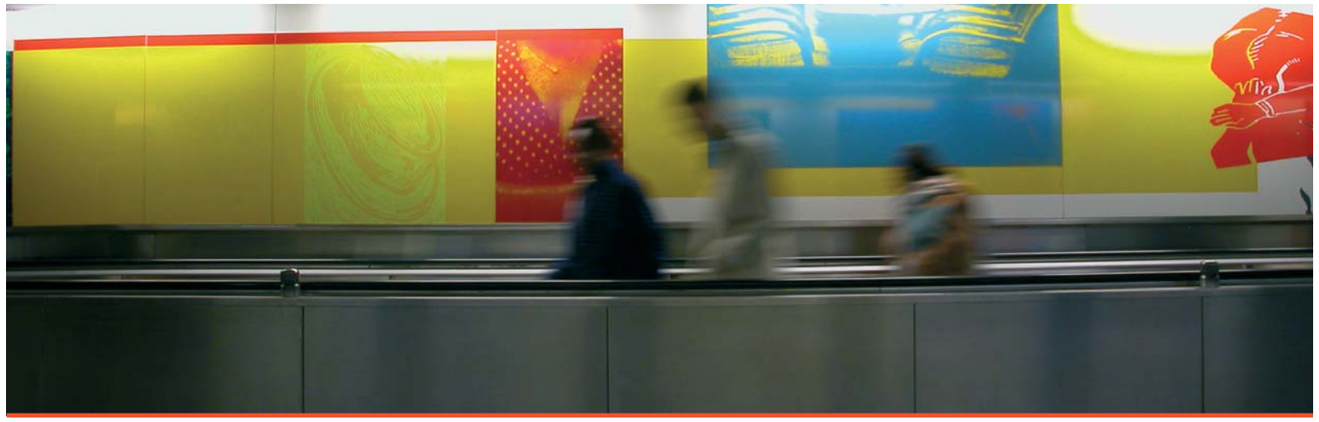
Au cours des trente dernières années, la structure du réseau a subi de nombreuses modifications par suite de la construction des ouvrages souterrains, comme décrit dans les paragraphes précédents. L'intégration de ces ouvrages dans le réseau de transport existant a nécessité de nombreuses adaptations du tracé des lignes de tramways et d'autobus, provoquant, parfois non sans mal, de sérieuses modifications dans le comportement des voyageurs habitués depuis plusieurs dizaines d'années à des lignes et des itinéraires stables.

A cette occasion, il est apparu indispensable de créer un système tarifaire dont un des premiers objectifs était de permettre une utilisation rationnelle des moyens de transport existants, en rendant le prix du trajet indépendant de l'itinéraire choisi par le client, pour joindre deux points de l'agglomération.

La réalisation du premier de ces objectifs devait nécessairement répondre au critère de base suivant :
«Permettre à tout usager des transports en commun de l'agglomération bruxelloise de se rendre de son lieu d'origine à son lieu de destination, en utilisant n'importe quel moyen de transport en commun existant, pour un prix indépendant du trajet».

La structure des tarifs a été progressivement adaptée à partir de 1970 à l'occasion de plusieurs restructurations qui ont eu pour objet:

- la création d'abonnements généraux «mtb» (m= métro, t=train et tram, b= bus et Bruxelles) et une réduction progressive du prix pour que ces abonnements deviennent intéressants pour la clientèle effectuant au moins 10 déplacements par semaine;
- la simplification des règles d'utilisation des titres pour la clientèle (suppression du billet de correspondance, élimination quasi totale du tarif sectionnel, simplification des abonnements scolaires);



- la pratique des tarifs élevés pour les titres de transport vendus à bord des véhicules de façon à rendre la vitesse commerciale indépendante des opérations de perception étant donné la généralisation du service à un agent (suppression définitive des receveurs en octobre 1976).
- la promotion de la vente hors voitures

A l'époque de la création du «mtb» l'agglomération bruxelloise est desservie par 3 sociétés:

- La Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB) qui est chargée plus spécialement des transports «longues distances» mais qui possède dans l'agglomération une vingtaine de gares, dont trois desservent le centre urbain;
- La Société nationale des Chemins de Fer vicinaux (SNCV), qui est chargée plus spécialement des voyages «moyennes distances», drainant vers Bruxelles les habitants des zones périphériques;
- La Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB), responsable des déplacements urbains mais dont quelques lignes assurent également un service suburbain.

Pour répondre à l'objectif initial, un accord est conclu entre les trois sociétés pour créer un abonnement général qui, pour un prix forfaitaire, permet d'emprunter tous les véhicules des trois sociétés, dans les limites de l'agglomération, pour un nombre illimité de trajets. Notons qu'après la régionalisation de 1989, l'abonnement mtb reste valable sur les lignes de De Lijn, TEC et la STIB dans les limites de l'agglomération bruxelloise.

L'abonnement mtb prit cours le 1er décembre 1970.
A l'origine de la création de l'abonnement, outre les tickets à validité mensuelle et annuelle, il existait également un ticket hebdomadaire. Ce dernier suscitant moins d'intérêt que les autres, fut supprimé le 1er avril 1982. Le 16 janvier 1980, des conditions particulièrement avantageuses furent offertes aux jeunes (abonnement junior) et aux personnes du troisième âge (abonnement senior).

LA FIXATION DES TARIFS

Comme nous l'avons vu avant, les tarifs sont en principe, depuis la création de la STIB, liés à une formule qui en fixe l'évolution. Toutefois, les statuts prévoient que le Ministre ayant le transport public dans ses attributions peut s'opposer à l'application de nouveaux tarifs pour des raisons d'intérêt général. Dans ce cas, toutefois, il doit y avoir concertation avec la société aux fins de prendre les mesures que requiert la sauvegarde de l'équilibre budgétaire de l'entreprise.

Avant la régionalisation, la formule fixant l'évolution des tarifs ne fut en réalité jamais appliquée et cette période se caractérise par une intervention croissante de l'État. En principe, les tarifs étaient fixés par le Ministre des Communications sur proposition de la STIB et après avis de la commission des prix.

Actuellement, depuis la signature du contrat de gestion entre la Région et la STIB, cette dernière définit elle-même la politique tarifaire relative à ses services pour autant que la variation globale des tarifs ne dépasse pas l'indice des prix + 2 %. Cela relève de son autonomie commerciale. Les tarifs sont en principe adaptés le 1er février de chaque année.

La Région garde néanmoins la possibilité d'orienter les propositions de la STIB notamment en matière de tarifs préférentiels.

Au fil des années, les différentes restructurations tarifaires ont permis d'orienter la vente des titres de transport vers des formules d'abonnements plutôt que vers les cartes à la prestation (1, 5 et 10 voyages). Un des buts poursuivis était de limiter les transactions effectuées à bord des véhicules (7% seulement), car elles sont extrêmement pénalisantes en termes de vitesse commerciale.

D'une manière générale, l'orientation «client» de la tarification a amené celle-ci à essayer de rencontrer au maximum les attentes de ceux-ci tant en termes de diversification des formules proposées à des clientèles spécifiques (par exemple les tarifs «réseau STIB» s'adressant à nos clients exclusivement ou les tarifs «VIPO» ou encore les tarifs scolaires prenant en compte le nombre d'enfants à charge) que de simplification dans les formules de paiement (les appareils automatiques de vente, notamment).

D'autre évolutions sont prévues dans les années à venir comme par exemple la billetterie électronique «sans contact» à partir de 2007 qui permettra une accélération des mouvements à l'entrée des véhicules tout en permettant un contrôle plus efficace de la validité des titres détenus par nos clients. Cette évolution purement technique entraînera une simplification des formules tarifaires proposées à nos clients.

L'avenir

Il est de tradition de terminer une rétrospective historique par des perspectives d'avenir.

Sans vouloir entrer dans les détails, on peut déjà définir quelles sont les grandes options en matière de transport public à Bruxelles

- restructuration progressive du réseau pour 2008;
- mise en service de rames de métro et de trams disposant d'une capacité plus élevée et de nouveaux bus à plancher bas dans cadre d'une modernisation constante du matériel roulant et des extensions du réseau;
- augmentation de la vitesse commerciale grâce à la création de nombreux sites propres et de nouvelles écluses à bus, à la commande des feux de signalisation, à une collaboration avec les différentes autorités via des contrats d'axe;
- bouclage de la petite ceinture et une nouvelle modification et adaptation du réseau métro;
- développement de la complémentarité et de l'intermodalité entre les différents moyens de transport et diversification de l'offre de services (car sharing, gestion des parkings de transit, etc);
- poursuite de l'accessibilité du transport public aux personnes à mobilité réduite;
- poursuite de l'intégration tarifaire entre les différentes sociétés de transport;
- pratique d'un marketing ciblé ayant pour objectif de promouvoir les services de la STIB de manière spécifique auprès des différents groupes cibles;
- maintien du label « entreprise éco-dynamique », obtenu en 2004 pour 2 de ses ateliers et en 2005 pour 68 stations de (pré)métro et obtention pour les autres sites;
- poursuite de la certification qualité de service pour l'ensemble du réseau;
- centralisation des services administratifs dans un nouveau siège social (2008).

Conclusion

Le transport public est une grande aventure et s'il s'est résumé ici à une «Petite histoire», c'est tout simplement que les auteurs de cette modeste plaquette n'ont pas voulu lasser l'intérêt du lecteur par une pléthore de détails qu'il est possible de glaner dans des publications spécialisées en vente au Musée du Transport Bruxellois, témoin actif de cette épopée.

Si aujourd'hui, le véhicule privé s'impose encore comme choix pour satisfaire l'aspiration de mobilité du plus grand nombre, n'oublions pas que la croissance des grandes cités a été étroitement liée, voire même induite par le développement des transports en commun.

Un déplacement de transport public consomme par voyageur 3,5 fois moins de carburant qu'un déplacement en voiture. De plus en plus de citoyens ont pris conscience de cette réalité qui fait du transport public l'élément clé de la mobilité de demain. Sans lui, il sera impossible aux Etats signataires d'atteindre les objectifs de Kyoto. La STIB a pour mission de favoriser l'usage du transport public. En démarchant les entreprises et autres collectivités, elle participe à la mise en place de plans de déplacements durables, elle contribue à améliorer la qualité de la vie en ville.

Après un siècle de croissance et de progrès, suivi d'une apparente période de stagnation, le transport collectif retrouve donc plus que jamais ses lettres de noblesse.

Mieux, il devient un véritable outil de rénovation urbaine au service des villes menacées de paralysie et d'asphyxie.

Et plus que jamais, il tend à faciliter la ville à ses habitants, ses travailleurs et ses visiteurs.

Il ne fait aucun doute que le transport public porte en lui la clé de l'avenir de Bruxelles.

En guise de conclusion, il nous reste à rendre hommage à ces milliers d'hommes et de femmes qui, depuis les omnibus de pavé jusqu'à nos jours ont fait bouger Bruxelles vingt heures par jour. Nous leur dédions donc cette «Petite histoire» qui est loin d'être finie...

Réalisation et maquette | Délégation générale à la communication et aux relations publiques

Imprimerie | STIB

Edition janvier 2007
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
Avenue de la Toison d'Or 15
1050 Bruxelles

Tél.: 0900 10 310 (0,45 € / min)
www.stib.be

Reproduction photos interdite