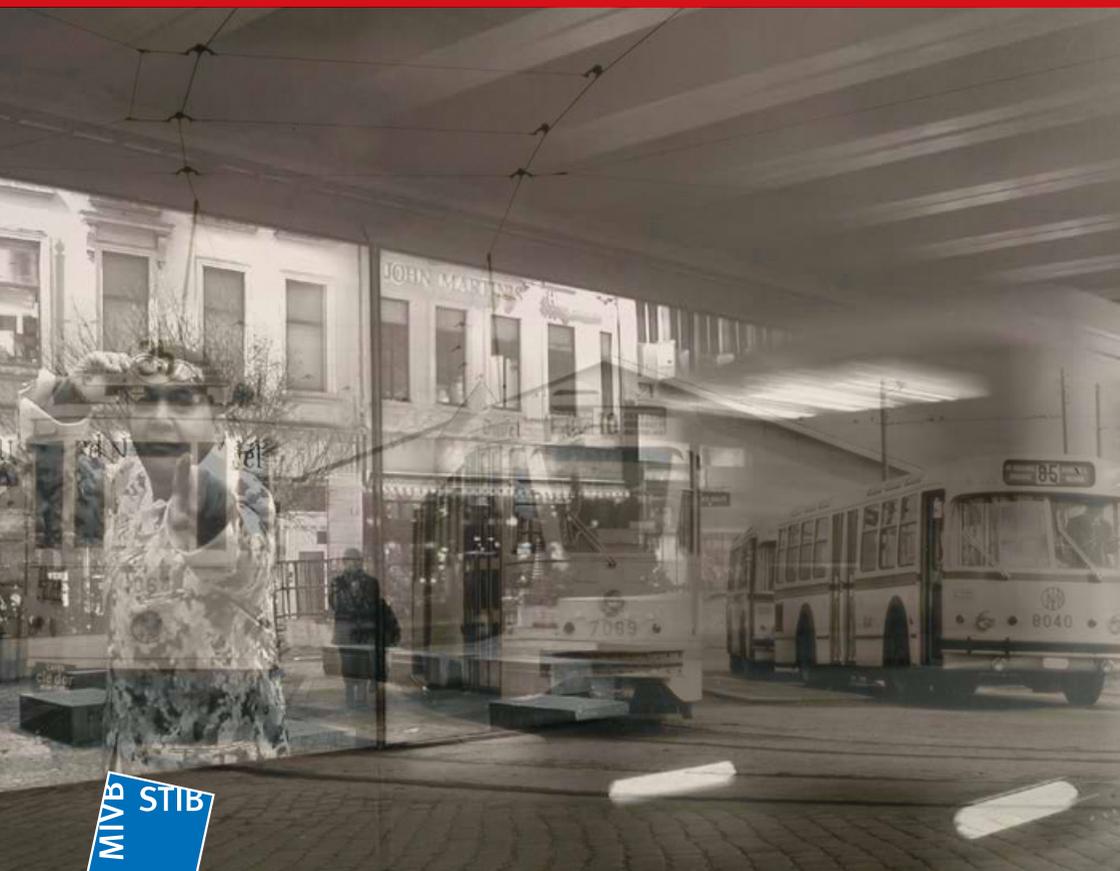


# PETITE HISTOIRE DU TRANSPORT PUBLIC À BRUXELLES



.brussels   
C'EST NOUS TOUS

# PETITE HISTOIRE

## DU TRANSPORT PUBLIC À BRUXELLES

Des liens étroits unissent Bruxelles et le transport public. L'essor de la ville et l'émergence de nouveaux quartiers ont coïncidé au fil des ans avec le développement du réseau de la STIB, l'évolution de ses services et la modernisation de son matériel.

Premier acteur de mobilité à Bruxelles, la STIB participe depuis toujours au développement de la ville et au maintien du bien-être et de la qualité de vie de ses habitants, tout comme la région-capitale contribue à la croissance de la STIB.

C'est cette histoire qui vous est contée dans les pages qui suivent, depuis bien avant la création de la STIB le 1<sup>er</sup> janvier 1954 jusqu'à aujourd'hui et même au-delà.

Nous vous souhaitons un bon voyage à bord de la machine à remonter le temps!

# I. LES ORIGINES

FIN 19<sup>e</sup> - DÉBUT 20<sup>e</sup> SIÈCLE

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

## Fort comme un cheval !

Comment faisait-on avant la révolution industrielle pour se déplacer ? Grâce à la force de traction des chevaux, bien sûr. Ils étaient utilisés aussi bien pour tirer la charrue que pour transporter des personnes. À Bruxelles, c'est en 1842 que la première demande d'autorisation pour l'établissement d'un service de bus - on parlait alors d'omnibus - à traction chevaline a été introduite. Vers 1867-1868, il y avait 7 lignes d'omnibus hippomobiles, qui aboutissaient toutes à l'emplacement actuel de la Bourse.



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

La place de la Bourse à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.



## Les premiers tramways électriques

Vous êtes au courant ? C'est à Liège que la toute première motrice à trolley de Belgique circule dès 1893. Quelques mois plus tard, c'est au tour de Bruxelles d'électrifier les lignes des boulevards du haut de la ville et, en 1894, celles allant de la place Stéphanie à Uccle, via l'avenue Brugmann. En 1899, les « Tramways Bruxellois » ancêtre de la STIB, obtiennent une concession pour l'exploitation de lignes de transport public jusqu'au 31 décembre 1945, à condition toutefois d'appliquer la traction électrique sur tout le réseau.



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



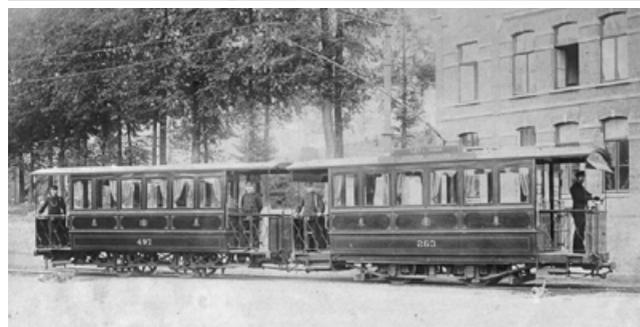
La gare du Midi avec un tram électrique des Tramways Bruxellois, au début du 20<sup>e</sup> s.



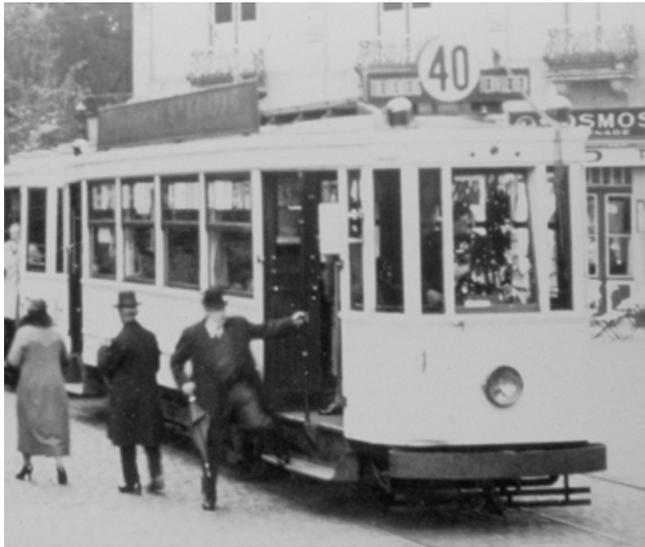
La gare du Nord dans les années 30.



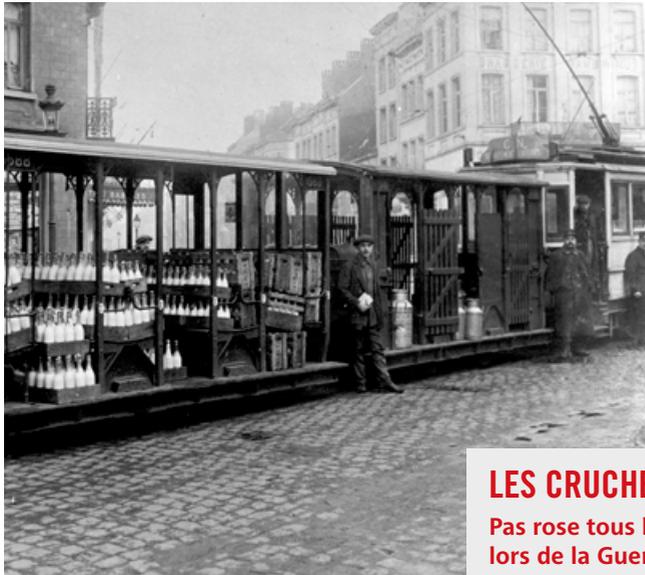
Premiers trams électriques sur la ligne « Nord-Midi » (1894).



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



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



## LES CRUCHES PRENNENT LE TRAM

**Pas rose tous les jours la vie lors de la Guerre 14-18.**

On manque de tout, y compris de moyens pour effectuer les livraisons. Les tramways bruxellois viennent à la rescousse. Le 17 mai 1917, une motrice est affectée au transport quotidien des cruches de lait. Un peu plus tard, plusieurs motrices avec remorques assurent ce service. Des étables sont créées à Stockel, Boitsfort et Cureghem. C'est à partir de celles-ci que s'effectuent les livraisons vers les différents secteurs de l'agglomération.

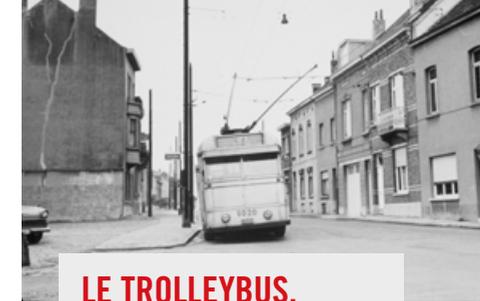
## Les premiers autobus

L'heure de la retraite a sonné pour les chevaux qui tiraient les omnibus. En 1907, les premiers autobus font leur apparition sur le réseau. La première ligne de bus relie la Bourse à la place communale d'Ixelles. Par la suite, on voit circuler aussi des autobus sur la ligne qui rejoignait la Gare du Nord à la Gare du Midi, en passant par la rue Neuve, la rue des Fripiers et l'avenue du Midi.



Garage des «Autobus Bruxellois» situé rue du Frontispice. Autobus RENAULT (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.



## LE TROLLEYBUS, COUSIN DU BUS ÉLECTRIQUE

**Ne confondez pas autobus avec trolleybus !**

Si le premier est propulsé par un moteur thermique, le trolleybus, bien qu'équipé de pneus, fonctionne grâce à un moteur alimenté par de l'électricité. Le courant lui est fourni par deux lignes aériennes (aussi appelées caténaires). On peut ainsi les distinguer des bus électriques qui, eux, fonctionnent avec des batteries embarquées à bord du véhicule. À Bruxelles, 24 trolleybus ont circulé jusqu'en 1964 sur la ligne 54, reliant Forest à Machelen.

## II. LA NAISSANCE DE LA STIB

LES ANNÉES 50



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

### La STIB voit le jour

Le 1<sup>er</sup> janvier 1954, la STIB voit officiellement le jour ! L'État belge, la Province de Brabant et 21 communes bruxelloises s'associent à la S.A. « Les Tramways Bruxellois » pour donner naissance à la « Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ». À l'époque, le capital de la société appartient pour moitié aux pouvoirs publics et pour moitié à la S.A. « Les Tramways Bruxellois ». Aujourd'hui, la Région de Bruxelles-Capitale est l'actionnaire majoritaire (99%).

### La STIB crée sa première ligne de bus

C'est le 16 juillet 1956 que la première ligne d'autobus purement STIB est mise en service. Cette ligne porte le numéro 49 et relie la place Bockstael à la gare du Midi. Le terminus est situé avenue Fonsny. Cette ligne n'est pas desservie en soirée. Les lignes 29 et 36 suivront dans la foulée.



### Les premiers sites propres

En 1957, Bruxelles prépare d'arrache-pied l'Exposition Universelle, qui se tiendra l'année suivante. La STIB n'est pas en reste. Elle entreprend le développement de son réseau ferré, en profitant des grands travaux routiers prévus pour cet événement international. Des gares de tramways voient le jour au Heysel et les premiers sites propres sont créés pour les trams de la Grande Ceinture et de l'avenue Louise.



## Le premier tunnel pour tram

Parallèlement aux ouvrages routiers créés dans l'effervescence de l'Expo 58, quelques tunnels sont creusés pour faciliter le passage des transports publics, dont l'un très important, près de la Gare du Midi, le tunnel « Constitution », réalisé à l'époque par les ingénieurs de l'Office National de la Jonction (ferroviaire nord-midi). Ce tunnel constitue aujourd'hui un véritable goulet d'étranglement. C'est pourquoi, un double tunnel tram/méto sera creusé sous la place de la Constitution.



### LE CONDUCTEUR, SEUL MAÎTRE À BORD

En 1956, sur les premières lignes de bus purement STIB, le conducteur est désormais seul maître à bord, à la fois chargé de la conduite et de la perception. Le métier de receveur subsiste encore sur les lignes de tram mais le « service à un agent » est progressivement étendu à l'ensemble du réseau, grâce à un programme coordonné de reconversion des receveurs, de restructuration des tarifs et des modes de perception. Depuis le 8 mai 1978, plus aucun bus ni tram ne circule avec receveur.



## III. LES PRÉMICES D'UN RÉSEAU SOUTERRAIN

DES ANNÉES 60 AUX ANNÉES 70



Un bus de la ligne 85 sur la place du Luxembourg en 1960.

### La STIB explore la voie souterraine

Dans les années 60, le bus a la cote. Ce mode de transport, nettement moins cher et plus souple à l'exploitation, prend le pas sur le tram. En 1964, 40 kilomètres de rails disparaissent alors que le réseau de bus passe de 40 à 185 km. Parallèlement, la voiture particulière gagne du terrain et, pour lutter contre cette concurrence, la STIB explore la voie souterraine. L'occasion de sortir des cartons le premier projet de réseau de tramways souterrain, qui date de 1892!

Un bus de la ligne 5 dans les années 63-65. C'est la première série de bus à double porte avant.



Les bus se retrouvent englués dans le trafic automobile en constante augmentation.



## Premiers coups de pioche pour le préméto

En 1965, les premiers coups de pioche pour la construction du préméto résonnent aux abords du rond-point Schuman, sur le futur axe Est-Ouest. On fait appel à des centaines d'ouvriers mineurs dont les mines sont en cours de fermeture au Limbourg et en Wallonie. Ce qui permet d'éviter la mise au chômage d'un personnel très qualifié. Les décideurs et les ingénieurs anticipent l'avenir : les tunnels seront empruntés, dans un premier temps, par des trams mais leur gabarit correspond à celui du métro.

## Grand chambardement sur le réseau

Le développement du réseau souterrain entraîne la réorganisation du réseau de surface, entre octobre 1967 et avril 1968. Il s'agit de rationaliser le nombre de lignes, afin d'y maintenir des fréquences de passage élevées et de créer des troncs communs, pour une intégration plus aisée avec le futur préméto. Cette restructuration, la plus importante qu'ait connue la STIB, n'est pas sans douleur : les transports publics enregistrent une perte de voyageurs de 12,5% entre 1967 et 1969. Une perte qu'ils vont largement récupérer par la suite !



## Le roi Baudouin inaugure le préméto

Le 17 décembre 1969, le roi Baudouin inaugure le premier tronçon de l'axe Est-Ouest. Il se compose de 6 stations souterraines entre la place Sainte-Catherine et le rond-point Schuman. Un an plus tard, le préméto de la Petite Ceinture est, lui aussi, sur les rails. Un tronçon d'environ 2 km, comprenant 4 stations, est mis en service, le 21 décembre 1970.



La première ligne de préméto est mise en service en 1969 entre Schuman et De Brouckère. Situé en surface au Marché aux Poissons, son terminus forme une boucle où peuvent embarquer ou débarquer les voyageurs.



## Des bus à grandes baies vitrées

En 1967, des bus d'un genre nouveau font leur apparition. Fini les petits pare-brise séparés en forme de lucarnes. Désormais, chauffeurs et voyageurs peuvent contempler les rues de Bruxelles au travers de larges baies vitrées. La lumière extérieure pénètre abondamment à l'intérieur du véhicule. Confort et sécurité s'en trouvent améliorés.

Un bus à grandes baies vitrées sur la ligne 80 au rond-point Montgomery dans les années 1978-79.



## Deux postes de conduite pour un seul tram

La flotte de la STIB grandit et se modernise. En 1973, les trams connaissent une petite révolution, avec la livraison de 30 véhicules bidirectionnels. Ces trams sont équipés de deux postes de conduite et de portes sur leurs deux flancs. Une facilité tant pour l'aménagement que l'exploitation des terminus : arrivé à bon port, le conducteur quitte son poste, traverse le tram et peut repartir dans l'autre sens, avec un minimum de manœuvres !

Un tram de la ligne 90 à deux postes de conduite.



## Des motrices articulées

Malgré un contexte économique difficile, la STIB achète, en 1972, de nouveaux véhicules pour agrandir sa flotte : des tramways articulés viennent rejoindre ses rangs. Le succès des voitures bidirectionnelles, livrées la même année, incite aussi la STIB à transformer les tramways existants, afin de les équiper, eux aussi, de deux postes de conduite.

## DE QUELLE COULEUR, LE SIÈGE DU MÉTRO ?

Au début des années 70, la STIB prépare assidûment l'arrivée du métro. Du 6 mai au 21 juin 1972, la foule se presse dans la galerie Ravenstein pour visiter l'exposition consacrée au futur métro. Le public y est invité à se prononcer sur la couleur des sièges et de l'intérieur des futures rames. Pour l'occasion, la STIB n'a pas hésité à reconstituer, grandeur nature, un morceau de rame de métro et une partie de quai de station, avec tous ses éléments de parachevments et d'équipements.





## IV. LE MÉTRO DÉBARQUE À BRUXELLES

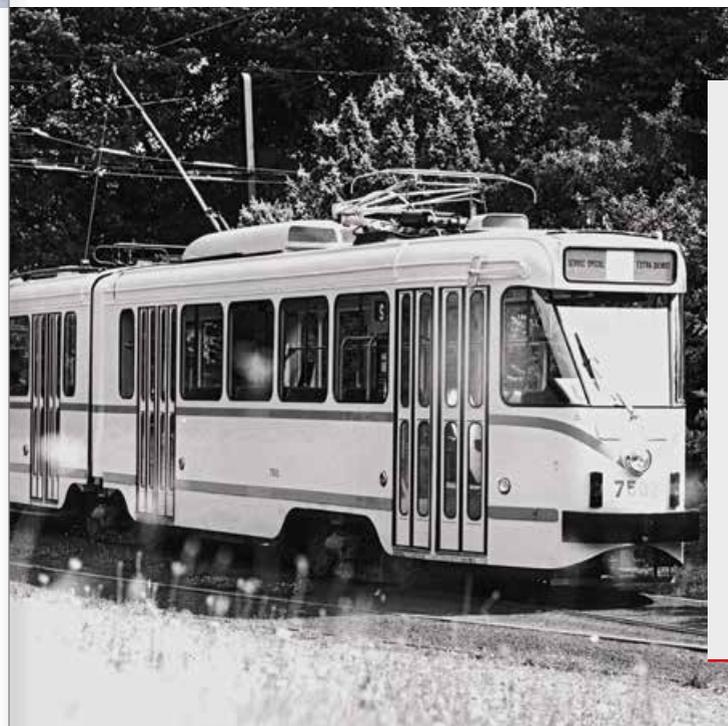
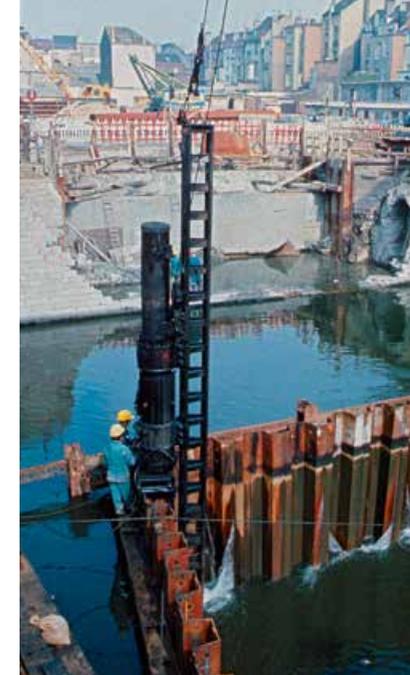
DES ANNÉES 70 AUX ANNÉES 80

### Le métro inauguré en grande pompe

Le 20 septembre 1976, la foule se presse pour inaugurer la première ligne de métro à Bruxelles. Une liesse populaire inégalée depuis la Libération! Longue de 11 km, composée d'un tronc commun de De Brouckère à Merode, la ligne se scinde en deux branches à la Porte de Tervueren pour desservir les quartiers Sud-Est (Beaulieu) et Nord-Est (Tomberg). 45 rames sont mises en service pour l'occasion. Les Bruxellois goûtent sans modération à la modernité de ce nouveau mode de transport.

### Le métro plonge sous le canal

Le 8 mai 1981, la ligne de métro qui relie l'est de l'agglomération au centre-ville est prolongée vers l'ouest, faisant passer un tronçon sous le canal pour desservir trois nouvelles stations : Comte de Flandre, Étangs Noirs et Beekkant. Le franchissement du canal par le tunnel du métro se révèle une opération périlleuse mais les ingénieurs relèvent ce défi avec brio! Tout comme ils le feront sur la Petite Ceinture où le métro traverse le canal à la place Saintelette.



### “JEF, DE FLÈCHE IS AF!”

Lorsque le tram de surface s'engouffre, en 1969, dans les premiers tunnels du prémétro, il faut adapter le système de captation du courant. Vu la faible hauteur de ces tunnels, il est impossible de garder la captation de courant par flèche. C'est le pantographe qui prend la relève de la perche. En 1977, la STIB généralise ce dispositif articulé à l'ensemble des trams. “Jef, de flèche is af!” ne résonne plus que dans les souvenirs des vieux Bruxellois.



## L'arrivée des bus articulés

Afin de pouvoir faire face à la très forte fréquentation (et oui, déjà !) de la ligne 71, la STIB commande des autobus de plus grande capacité. C'est ainsi qu'en 1985, les premiers autobus articulés apparaissent dans le paysage urbain bruxellois. On en comptait, à l'époque, 25. Au fil des années, leur nombre n'a cessé d'augmenter pour atteindre 40% en 2015.



## SOUS LA BANNIÈRE DE L'IRIS

En janvier 1989, la STIB accroche un Iris, symbole de la Région bruxelloise, à sa boutonnière. La 4<sup>e</sup> réforme de l'État confie en effet aux 3 Régions la responsabilité de l'organisation du transport public. La Région de Bruxelles-Capitale est désormais libre d'organiser comme elle l'entend les transports urbains et régionaux sur son territoire.

## Douze nouvelles stations

En 1982, le réseau souterrain de la STIB creuse son petit bonhomme de chemin dans le sous-sol bruxellois. Sur l'axe Est-Ouest, 12 nouvelles stations de métro ouvrent leurs portes aux voyageurs : à l'est vers Woluwe-Saint-Lambert, au sud-ouest vers Anderlecht et au nord-ouest vers Koekelberg, Jette et Laeken.

## Le métro grandit à l'est, comme à l'ouest

En 1985, le métro continue sa progression dans le sous-sol de Bruxelles, avec le prolongement de l'axe Est-Ouest jusqu'à Herrmann-Debroux, d'un côté, et puis jusqu'au Heysel et Veeweyde, de l'autre.

## Du « vrai » métro sur la ligne 2

Le 2 octobre 1988, Bruxelles célèbre la conversion de la ligne 2 de Petite Ceinture, jusque-là exploitée avec des trams de grande capacité, en véritable métro. Une prouesse pour les ingénieurs qui ont eu moins de deux ans, une fois la décision prise, pour réaliser les études et exécuter les travaux. Une étape importante qui ouvre la voie à un véritable réseau de lignes de métro.

## Cinq nouvelles stations sur la Petite Ceinture

En 1988, à l'occasion de sa conversion en métro, la ligne 2 de Petite Ceinture, qui reliait jusqu'alors Louise à Rogier, est aussi prolongée. Pas moins de 5 nouvelles stations sont créées : Ribaucourt, Yser, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal et Gare du Midi.



# V. UN RÉSEAU AU SERVICE DU CLIENT

LES ANNÉES 90

## La STIB rajeunit son image

La STIB se dote, en 1991, d'une nouvelle identité visuelle : les véhicules adoptent une livrée d'un jaune lumineux, les lettres STIB prennent place dans un rectangle bleu sur pointe rouge, incliné de 12,5° - soit l'angle d'un coureur à pied en pleine action - pour symboliser le mouvement opéré par les transports publics circulant dans la ville.

## De nouveaux bus flambant neufs

La flotte de bus de la STIB a pris quelques rides. Il est temps de lui apporter du sang neuf. En 1991, la STIB décide de remplacer progressivement son parc de véhicules. Les nouveaux autobus sont dotés d'une technologie dernier cri pour l'époque : une vitesse de pointe de 70km/h minimum, un plancher intégralement bas et horizontal, un choix de matériaux extérieurs et intérieurs résistant à l'usure, à la corrosion et au vandalisme.

## Place au gaz naturel

Le respect de l'environnement devient une préoccupation de premier plan pour la STIB, qui franchit une nouvelle étape dans le domaine de l'avancée technologique. En 1993, 60 nouveaux autobus viennent compléter la flotte, dont 20 bus équipés d'un moteur alimenté au gaz naturel comprimé. Une station de compression, construite dans le complexe de Haren et financée par la Région bruxelloise, assure le ravitaillement des véhicules pendant leur stationnement.

## À quelle heure le prochain métro ?

En 1994, de petits voyants lumineux rouges se mettent à clignoter sur les panneaux « Infodyn » (Information dynamique) installés dans les stations de métro de l'axe Est-Ouest. Une révolution en termes d'information aux voyageurs. Cette innovation technologique leur permet de suivre l'évolution de leur métro sur la ligne et donc de connaître précisément le temps d'attente avant son arrivée dans la station. L'information dynamique a aujourd'hui conquis aussi la surface : au total, quelque 1.450 arrêts de surface (les plus fréquentés) sont désormais équipés d'afficheurs de temps d'attente.





## Le tram change de look

Fini l'imagerie traditionnelle du célèbre tram 33 de Brel ? L'arrivée du T2000, fin avril 1994, cent ans après l'introduction des premiers trams électriques à Bruxelles, apporte une touche futuriste au réseau de la capitale. Avec son plancher surbaissé et ses larges portes, ce nouveau modèle de tram offre un espace et un confort sans précédent pour les voyageurs.

## Le métro s'étend encore

En 1998, le métro est prolongé vers la station Roi Baudouin et on inaugure la nouvelle station Heysel, tandis qu'à l'autre bout de la Région, la première pierre du chantier du prolongement du métro vers l'hôpital Erasme est posée. Ce tronçon sera inauguré en septembre 2003.





LES ANNÉES 2000

| Un des premiers midibus de la STIB

## Des bus en version mini

En 2000, deux petits nouveaux font leur entrée parmi la flotte de véhicules de la STIB : le Midibus et le Cito. Moins encombrant qu'un bus traditionnel, les midibus peuvent accueillir une cinquantaine de personnes. Ils s'adaptent parfaitement à la desserte des quartiers résidentiels et sont idéaux aux heures creuses.

## Le prolongement du 94

Les travaux de prolongement de la ligne de tram 94, de la place Wiener jusqu'à la station Herrmann-Debroux, sont lancés en 2005. Circulant entièrement en site protégé, le long du boulevard du Souverain, la ligne offre de nouvelles correspondances avec le métro (ligne 5 Herrmann-Debroux - Erasme). Aujourd'hui, la ligne 94 (devenue la ligne 8) poursuit sa course jusqu'au métro Roodebeek, permettant la correspondance avec les lignes de métro 1 et 5. Son extension, jusqu'à l'avenue Marcel Thiry à hauteur du Cora de Woluwe, est prévue. L'objectif est de créer ainsi une grande rocade en tram à l'est de Bruxelles.



## Une nouvelle génération de trams

En mars 2006, une nouvelle génération de tram fait son entrée dans les rues de Bruxelles : le T3000, long de 32 mètres. Élégant, spacieux, confortable, accessible et écologique. Avec lui, c'est un petit vent « art nouveau » qui souffle sur la STIB... L'occasion était belle de renouveler les livrées de l'ensemble de la flotte. Exit donc le jaune et bleu, on passe à l'argent combiné au bronze, au cuivre ou à l'or. L'automne voit arriver le T4000 : il mesure 43 mètres de long et peut transporter jusqu'à 258 voyageurs.



## Le Boa se glisse dans le métro

En 1982, le réseau souterrain de la STIB creuse son petit bonhomme de chemin dans le sous-sol bruxellois. Sur l'axe Est-Ouest, 12 nouvelles stations de métro ouvrent leurs portes aux voyageurs : à l'est vers Woluwe-Saint-Lambert, au sud-ouest vers Anderlecht et au nord-ouest vers Koekelberg, Jette et Laeken.

## Noctis reconduit les noctambules

Vous ne voulez pas rater la fin du film ? Vous souhaitez rentrer un peu plus tard que d'habitude le week-end ? C'est possible grâce au réseau de bus de nuit. Lancé en 2007, le réseau Noctis circule le week-end, entre minuit et 3 heures du matin. Fêtards et autres noctambules peuvent ainsi regagner leurs pénates en toute sécurité.



## La STIB boucle sa Petite Ceinture

C'est un véritable chambardement ! Au printemps 2009, le métro bruxellois connaît sa plus grande évolution depuis son inauguration en 1976. Ce que l'on appelle communément le « bouclage » de la ligne 2 de Petite Ceinture correspond en fait à une profonde réorganisation de l'ensemble du réseau souterrain. Le nouveau métro s'articule désormais autour de 4 lignes (1 et 5 sur l'axe Est-Ouest, 2 et 6 sur le Petite Ceinture). L'axe Nord-Sud de prémétro, se greffe sur cette structure.

## À quelle heure arrive mon bus ?

Pour savoir immédiatement et avec précision quand arrive le prochain véhicule de votre ligne, il vous suffit de scanner, avec votre smartphone, le QR-code présent sur l'horaire affiché à l'arrêt. C'est rapide, simple et pratique.

Avec les avancées technologiques, la STIB mise de plus en plus sur l'information en temps réel. Pour compléter le site internet [www.stib.be](http://www.stib.be), elle lance en 2010 un site allégé [m.stib.be](http://m.stib.be) et des applications mobiles, en version Android ou iPhone. La STIB recourt aussi aux réseaux sociaux pour informer ses clients et répondre à leurs questions en temps réel.



## La STIB donne de la voix

Pratique et rassurant, le système vocal d'annonces des arrêts! Après le métro et le tram, la STIB généralise fin 2013 les annonces vocales dans l'ensemble des bus. Une première en Belgique. La STIB vous facilite la vie!

## Une nouvelle ligne de tram

En septembre 2015, les premières voies pour la ligne de tram 9 sont posées. Inaugurée en septembre 2018, cette nouvelle ligne relie la station de métro Simonis, l'Ancienne Barrière, les Jardins de Jette et l'hôpital UZ-VUB jusqu'à l'avenue de l'Arbre Ballon. Dans une seconde phase, elle devrait être prolongée jusqu'au plateau du Heysel.



## Les bus font la révolution... énergétique

En 2018, la STIB amorce une véritable révolution énergétique, avec l'acquisition de nouveaux bus, full électriques et électriques hybrides. En juin, elle lance la ligne 33 pour relier le bas et le haut de la ville. Une nouvelle ligne exploitée à l'aide de 7 Citybus 100% électriques et d'un gabarit légèrement plus petit qu'un bus standard, particulièrement adapté aux rues étroites du centre-ville. Cinq bus électriques standards et 25 bus électriques articulés seront aussi mis en service entre fin 2018 et mi-2019.

Enfin, quelque 250 bus hybrides électriques (110 standards et 141 articulés) feront aussi progressivement leur apparition dans les rues de Bruxelles. Grâce à cette mutation, voyager en transports publics sera encore plus écologique!

## Le métro s'offre une cure de jeunesse

Mis en service il y a plus de 40 ans, l'axe de métro Est-Ouest s'offre une cure de rajeunissement. Une nouvelle signalisation de sécurité est en cours d'installation. Elle permettra d'augmenter les fréquences de passage des rames - actuellement de 2 min 30 sur les lignes 1 et 5 en heures de pointe - et ainsi de doubler à termes la capacité du métro. La mise en service de la nouvelle signalisation sur le premier tronçon des lignes 1 et 5 est prévue pour 2020. 43 nouvelles rames de métro ont été commandées pour répondre à cette hausse des fréquences et au développement futur du réseau.



| Future station Riga

## Une nouvelle ligne de métro

Le réseau de métro va connaître un nouveau souffle dans les prochaines années, avec la création d'une nouvelle ligne! La future ligne 3 permettra à la STIB de répondre à la demande en transport public, toujours plus importante, au Nord de la région. Pour ce faire, l'actuel axe de prémétro Nord-Sud sera converti en métro et le tunnel prolongé sur plus de 4 km, au-delà de la gare du Nord jusqu'à Bordet. Sept nouvelles stations verront ainsi le jour. À terme, le nouvel axe Nord-Sud, long de 10,3 km comptera 18 stations. Il permettra de traverser Bruxelles en une vingtaine de minutes, en passant par le centre-ville.

| Future station Paix



| Future station Colignon



| Future station Tilleul



# VI. N'oubliez pas de valider votre ticket!



## 1 ticket par ligne

Avant la Deuxième Guerre mondiale, les sociétés privées qui se chargeaient du transport urbain des personnes fixaient chacune leurs propres tarifs. Il y avait autant de tarifs différents que de trajets! Les voyageurs achetaient un ticket valable uniquement sur la ligne empruntée. Depuis la création de la STIB, les tarifs sont liés à des critères qui en fixent l'évolution. C'est le gouvernement bruxellois qui fixe chaque année les tarifs. Et, aujourd'hui, le prix du trajet est indépendant de l'itinéraire choisi par le client.



| 1901



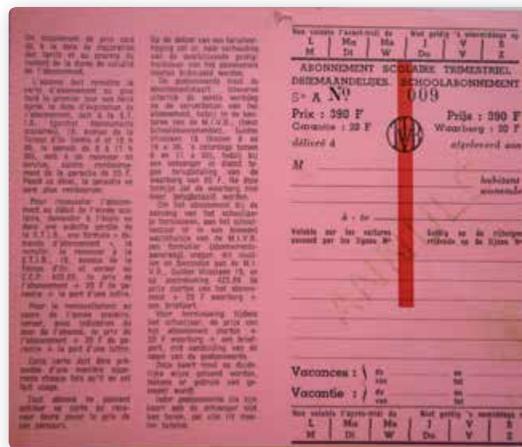
| 1905



| 1919



| 1930



| 1962



| 1983



| 1973



| 1986



| 1996

## S'abonner aux préméto, tram, bus et train

Au fil des années, la STIB développe une large gamme de titres de transport utilisables en fonction de la fréquence des déplacements du client, de son âge et de sa situation socio-économique. En 1970, l'abonnement MTB voit le jour. Il permet de voyager sur le réseau de la STIB mais également sur l'ensemble des réseaux de transport public (STIB, SNCB, TEC et De Lijn) dans la Région bruxelloise.

## Une pluie de petits losanges!

En 1972, les premiers oblitérateurs à cartes viennent à la rescousse des conducteurs, qui sont chargés de la perception des titres de transport, depuis la disparition des receveurs. Ce système mécanique ampute d'un petit losange les cartes en carton de 5 ou 10 voyages. Les tickets d'un voyage donnent droit à un transit et sont alors validés par une machine spécialement conçue à cet effet.



## Un abonnement scolaire full réseau

En 1974, la STIB lance l'abonnement scolaire, nouvelle formule. Contrairement à son prédécesseur (valable uniquement sur la ligne empruntée par l'élève pour ses trajets domicile-école), cet abonnement offre un accès à toutes les lignes du réseau. Aujourd'hui, l'abonnement scolaire STIB est valable sur tout le réseau pendant 1 an, même le week-end et pendant les vacances scolaires. Il donne aussi accès au réseau de nuit Noctis.



# METRO



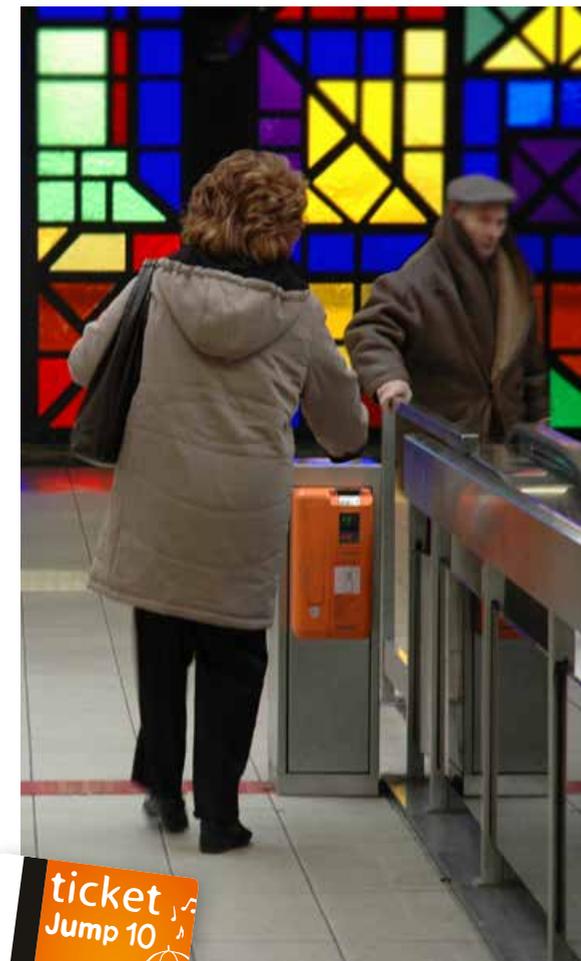


## Le règne des machines orange

Les machines orange, comme on appelait communément à l'époque les nouveaux oblitérateurs de la STIB, envahissent le réseau en 1993. Pour valider leur titre de transport, les voyageurs introduisent leur carte magnétique dans l'appareil PRODATA. Ce dernier prend la relève des anciens oblitérateurs mécaniques, qui amputaient progressivement les cartes, éparpillant au sol de petits losanges en carton.

## Le ticket Jump

Sauter d'un train de la SNCB, d'un bus de De Lijn ou des TEC et grimper dans un tram de la STIB ou vice-versa, avec le même titre de transport, c'est possible grâce au ticket « Jump » le bien-nommé ! Ce nouveau titre de transport, commun à la STIB, De Lijn, TEC et SNCB, est lancé en février 2003. Aujourd'hui, les titres de transport Jump peuvent être chargés sur une carte MOBIB Basic ou sur une carte MOBIB personnelle.





## GO pour les automates de vente

Où acheter son ticket ou son abonnement 24 h sur 24 ? Dans un GO, pardi ! C'est, en 2007, que les premiers automates de vente GO, déjà présents dans le métro, débarquent aux principaux arrêts de surface. Aujourd'hui, les automates de vente, répartis dans toute la ville, complètent le réseau de vente des KIOSK, BOOTIK, revendeurs et de chez soi via Go Easy (online).



## Une révolution nommée MOBIB

La STIB lance, en mai 2008, la carte à puce MOBIB. Une petite révolution dans le monde de la billétique. Pour la valider, plus nécessaire d'introduire la carte dans l'appareil, il suffit de la présenter devant le valideur. Véritable portefeuille de mobilité, MOBIB donne aussi accès aux systèmes de voitures partagées Cambio et de location de vélos *Villo!* et permet de charger des titres d'autres opérateurs (SNCB, TEC, De Lijn). La généralisation de la carte à puce MOBIB signe la mort du ticket magnétique, qui disparaît en 2016. Les voyageurs occasionnels peuvent désormais acquérir un ticket à puce sans contact.



## Les valideurs rouges prennent la relève

Le 1<sup>er</sup> juillet 2016, le ticket magnétique disparaît. Pour voyager sur le réseau, les voyageurs doivent désormais être munis d'une carte à puce MOBIB ou d'un ticket sans contact. Dans la foulée, les 3.700 oblitérateurs orange, destinés aux tickets magnétiques, sont retirés des véhicules et des stations. Seuls les 5.600 valideurs MOBIB – de couleur rouge – subsistent.



## VII. ET DEMAIN ?

Les transports publics bruxellois connaissent un succès croissant d'année en année. Pour répondre à cet afflux de voyageurs et aux évolutions de la ville, la STIB poursuit le développement de son réseau (nouvelles lignes de tram, modernisation et prolongement du métro, achat de nouveaux véhicules...). Elle prévoit 6,2 milliards d'investissements entre 2019 et 2028.

Pour tout savoir sur les dernières réalisations de la STIB et les projets en cours, consultez le dernier rapport d'activités : [stib.brussels/rapportactivites](https://stib.brussels/rapportactivites)

Suivez aussi l'actualité de la STIB sur les réseaux sociaux. [f](#) [i](#) [t](#)

**Éditeur responsable**  
Françoise Ledune

**Réalisation et maquette**  
Communication

**Société des Transports  
Intercommunaux de Bruxelles**  
rue Royale 76 - 1000 Bruxelles

Édition décembre 2019

[www.stib.brussels](http://www.stib.brussels)

