

Etude: évolution des tarifs des transports en commun en Région Bruxelles-Capitale de 1993 à 2016.

Résumé

Entre 1993 et 2016, les tarifs de la STIB ont évolué plus vite que l'indice des prix à la consommation (mesure de l'évolution du coût de la vie). Dans le cas de l'abonnement MTB, celui-ci a même plus que doublé par rapport à cet indice. Les plus fortes augmentations du prix de voyage moyen ont eu lieu de 2004 à 2012. Durant cette période, le prix du voyage moyen a augmenté de 36% tandis que l'indice des prix à la consommation n'a augmenté que de 21,5%. Cette augmentation plus rapide des prix par rapport à l'inflation démontre la volonté politique de faire payer de plus en plus l'utilisateur. Pendant cette période, PS, Ecolo et le CdH faisaient partie de la majorité bruxelloise. Ils avaient pourtant promis l'introduction progressive de la gratuité des transports lors des élections de 2009.

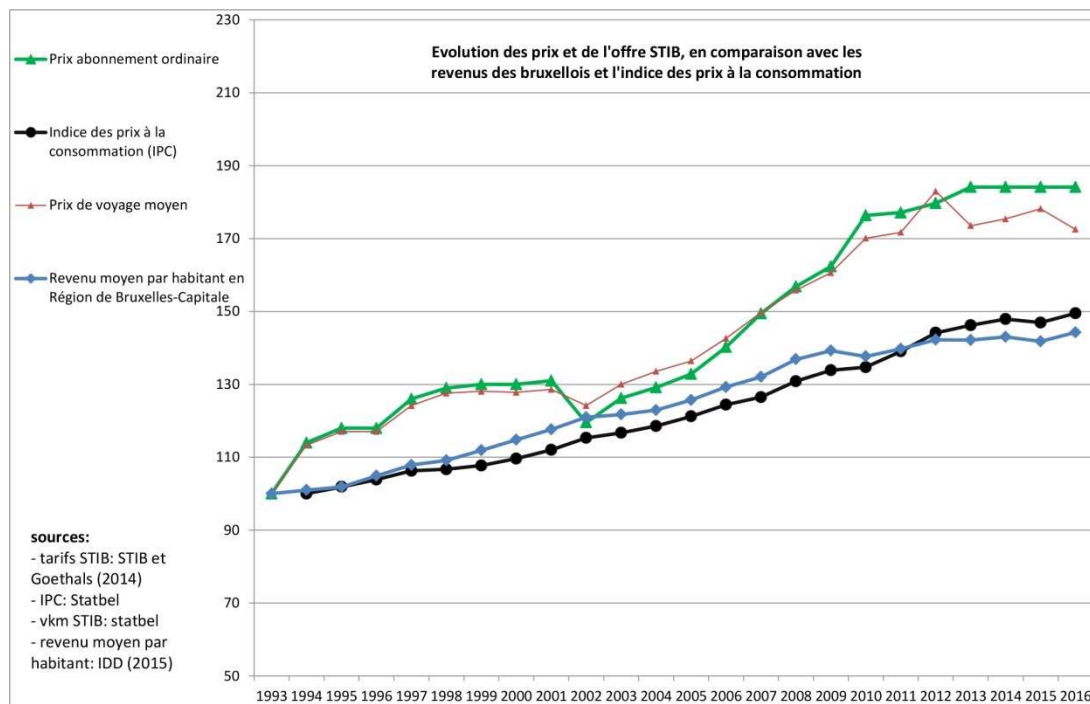
Si les tarifs avaient simplement suivi l'inflation, l'abonnement STIB coûterait aujourd'hui 405 euros par an au lieu de 499 euros, 1 voyage reviendrait à 1,66 euros au lieu de 2,1 euros et 10 trajets à 10,25 euros au lieu de 14 euros. Si les tarifs avaient suivi l'évolution du revenu moyen, ils s'élèveraient aujourd'hui respectivement à 1,6 euros ; 9,88 euros et 390 euros.

Les tarifs jouent un rôle crucial pour attirer les usagers vers les transports en commun. Les politiques des gouvernements bruxellois successifs concernant les tarifs ont évolué à 180° d'une telle vision, malgré leurs promesses électorales. Le PTB plaide donc pour une baisse des tarifs.

Il a d'ailleurs déposé une résolution au parlement bruxellois pour demander, à court terme, une baisse des tarifs généralisée ainsi que des titres de transports uniques valables pour tous les opérateurs présents en région bruxelloise pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun.

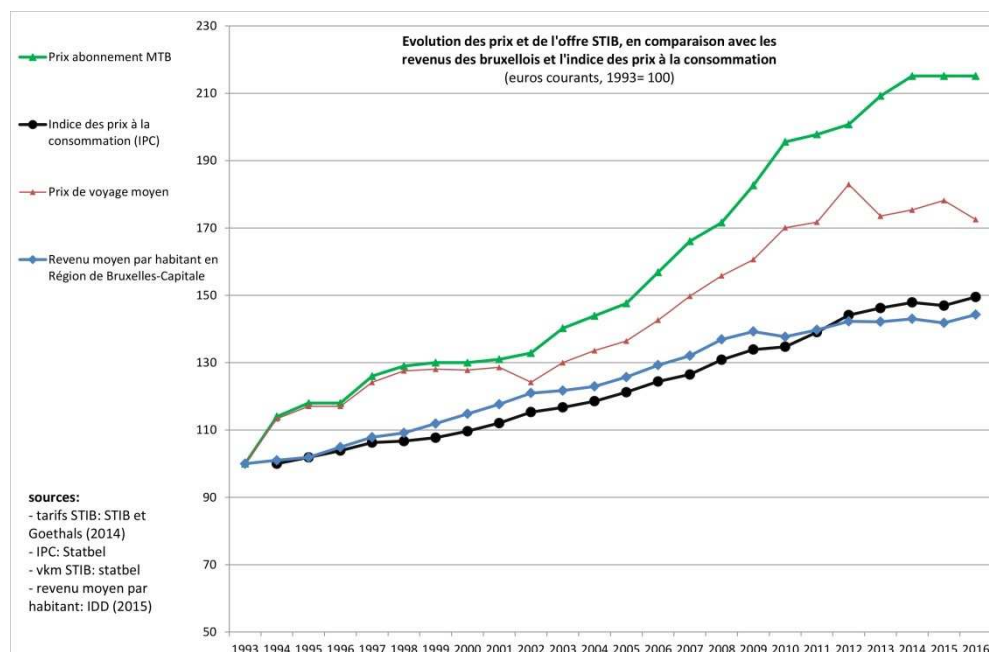
Evolution du prix par titre de transport

1. Evolution du prix de l'abonnement STIB ordinaire



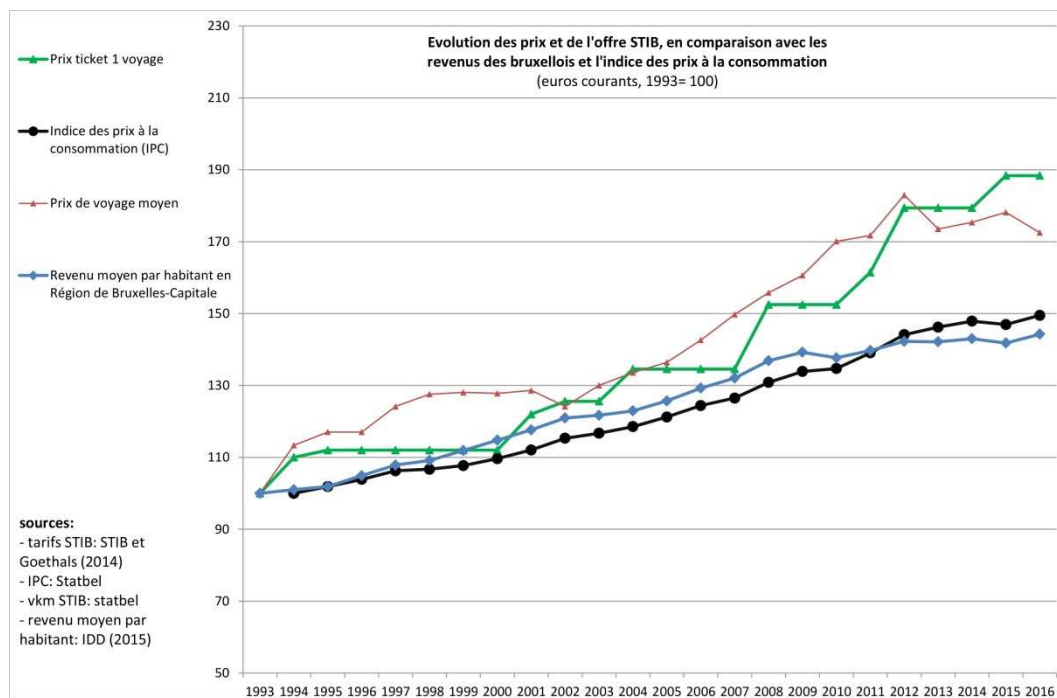
Le prix de l'abonnement donnant accès au réseau STIB seul a augmenté de 84,13% entre 1993 et 2016. A titre de comparaison, l'indice des prix à la consommation a lui augmenté de 49,5% entre 1994 et 2016. De 2004 à 2012, période de plus forte augmentation, le prix de l'abonnement a grimpé de 39,1% en seulement 8 ans, alors que le revenu moyen par habitant dans la région n'a lui augmenté que de 17,35%. Si les tarifs avaient simplement suivi l'inflation, l'abonnement STIB coûterait aujourd'hui 405 euros par an au lieu de 499 euros.

2. Evolution du prix de l'abonnement MTB



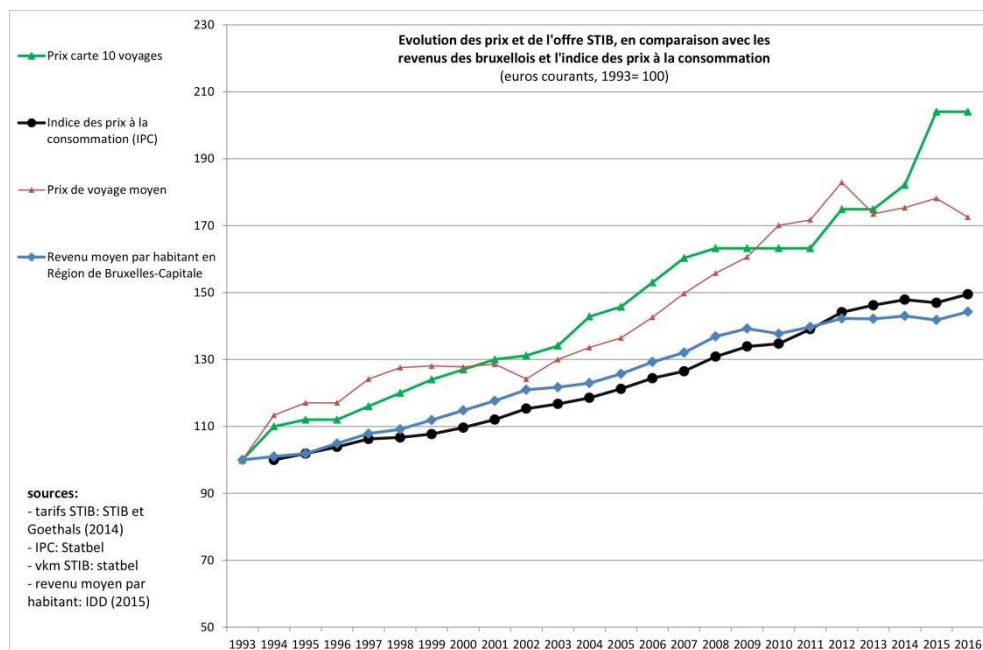
L'abonnement MTB est le titre de transport qui a le plus augmenté entre 1993 et 2016. Son prix a augmenté deux fois plus rapidement que l'indice des prix à la consommation. Son prix augmente de 115,13% par rapport à 1993, alors que le revenu moyen par habitant n'augmente lui que de 44,26% de 1994 à 2016. Tout employé ne bénéficiant pas d'un remboursement complet de la part de son employeur de son titre de transport, une augmentation si forte a eu des répercussions sur leur pouvoir d'achat. Si l'abonnement MTB était revu à la baisse, au même niveau que le prix de l'abonnement ordinaire et qu'il avait suivi l'évolution de l'indice des prix, il coûterait aujourd'hui 405 euros au lieu de 583.

3. Evolution du prix du ticket 1 voyage



Le ticket 1 voyage a lui augmenté de 88,4% en 23 ans. Son évolution est en « escalier », mais reste comme les autres titres de transport largement au-dessus de l'évolution du coût de la vie. Si les tarifs avaient simplement suivi l'inflation, le ticket 1 voyage couterait aujourd'hui 1,6 euros au lieu de 2,1.

4. Evolution du prix de la carte 10 voyages

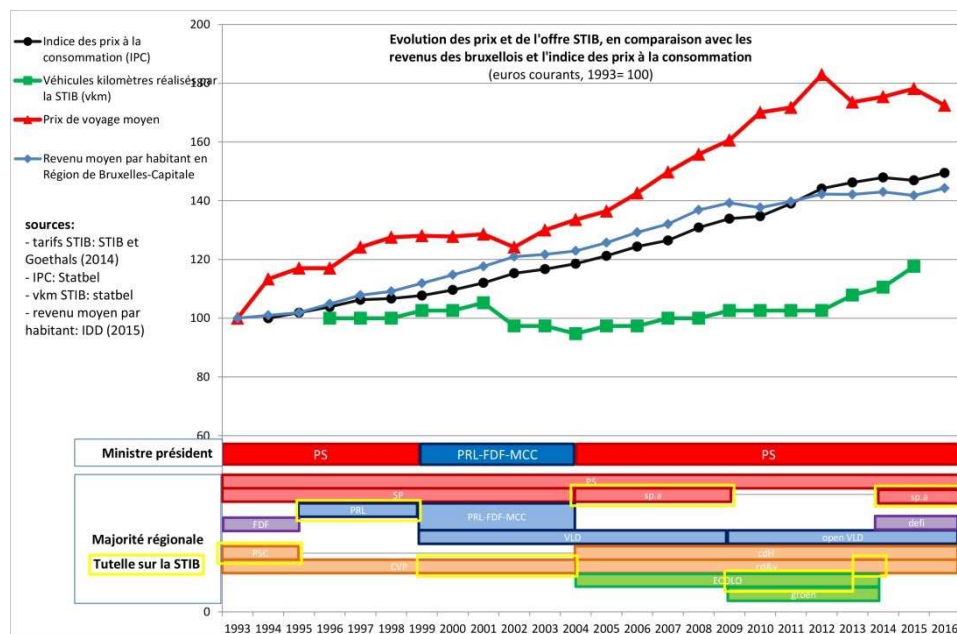


La carte 10 voyages a augmenté de 104% entre 1993 et 2016 (pour rappel, l'IPC a lui augmenté de 49,5% de 1994 à 2016).

A noter qu'en 2015, une augmentation de 12% a été imposée aux usagers par le passage obligatoire de l'option MOBIB 10 voyages à 12,50 euros à l'option JUMP à 14 euros, suite à la disparition pure et simple de l'option MOBIB 10 voyages. La carte 10 voyages fait encore partie des titres de transport les plus utilisés après les abonnements avec 9,35% de part. Néanmoins, après plusieurs années d'augmentation de son utilisation, son usage est en baisse depuis 2014, avec une diminution marquée de -13,5% entre 2014 et 2015.

Si les tarifs avaient simplement suivi l'inflation, la carte 10 voyages coûterait aujourd'hui 10,25 euros au lieu de 14 euros.

5. Evolution du prix de voyage moyen en fonction des législatures et majorités



Le prix de voyage moyen a augmenté de 72,5 % en 23 ans. Lors de la période 2004-2012, avec le PS, Ecolo et le CdH dans le gouvernement bruxellois, l'augmentation a été de 36,9% alors que le revenu moyen par habitant n'avait augmenté que de 15,7%. Dans le même temps, le nombre de véhicules-kilomètre (indicateur du développement de l'offre du réseau), n'a lui augmenté que de 8,3%. Paradoxalement, le sous-développement du réseau bruxellois va de pair avec une augmentation des distances à parcourir. Les services de proximité, comme les bureaux de poste et les agences bancaires, disparaissent.

Le prix du voyage moyen baisse en 2016 avec la diminution du prix de l'abonnement scolaire pour le premier enfant, passant de 120 euros à 50.

Augmentation des tarifs : un choix politique

L'augmentation des prix des titres de transport au-delà de l'indice des prix à la consommation montre clairement la volonté des autorités publiques de faire de plus en plus payer l'utilisateur individuellement plutôt que la collectivité via les dotations régionales. D'une part, les augmentations importantes sont particulièrement ciblées sur les titres de transport les plus utilisés (abonnements, 10 voyages). D'autre part, la STIB possède une autonomie assez large de la part de la Région pour établir ses tarifs, elle l'a plus qu'utilisée ces dernières années. Le gouvernement bruxellois peut cependant toujours décider de bloquer ces augmentations, ce qu'il n'a pas fait jusqu'à récemment. L'évolution des tarifs vers la hausse est donc une conséquence des choix politiques opérés par les gouvernements successifs.

Ces augmentations ont pour résultats que le taux de recouvrement (le pourcentage des recettes commerciales qui couvrent les coûts d'exploitation) dépasse les 50% (le reste provenant des dotations en majorité ou d'autres recettes). Un taux supérieur à ces 50% rend possible une indépendance des comptes de la STIB par rapport à ceux de la Région...laissant la porte ouverte à une possible privatisation des transports en commun bruxellois. D'où l'importance également pour le PTB de réduire les tarifs afin de garantir l'avenir du service public.

Des choix politiques en contradiction avec les besoins de mobilité, de protection de l'environnement et des défis climatiques

Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe. Chaque jour, rien que pour les déplacements domicile-travail, plus de 400 000 véhicules y circulent, générant une pollution de l'air responsable de 632 décès prématurés par an en région bruxelloise. Le trafic routier est également responsable de 20% des émissions de gaz à effet de serre qui dérèglent le climat.

De plus, il existe une augmentation des distances à parcourir. Les services de proximité, comme les bureaux de poste et les agences bancaires, disparaissent. Il manque des places dans les crèches et les écoles, poussant les familles à se déplacer vers des écoles en dehors de leurs quartiers. Il existe donc des besoins de mobilité supplémentaire et aussi des besoins de plus en plus urgents de report modal de la voiture vers les transports en commun.

Or l'augmentation des tarifs des transports publics au-delà de l'inflation ne favorise pas ce report modal. Selon les chercheuses Astrid De Witte et Cathy Macharis, la gratuité est un facteur déterminant pour pousser les gens à abandonner leur voiture. Leur étude note la possibilité d'attirer jusqu'à 52 % d'utilisateurs de voiture.¹

Le fait de tendre vers la gratuité des transports est donc une solution à la fois pour améliorer le pouvoir d'achat des gens, mais aussi pour résoudre les problèmes environnementaux et climatiques en diminuant le nombre de voitures qui circulent.

Les politiques des gouvernements bruxellois successifs concernant les tarifs ont évolué à 180° d'une telle vision, malgré leurs promesses électorales. Le PTB plaide donc pour une baisse des tarifs, comme première étape vers la gratuité.

Il a d'ailleurs déposé une résolution au parlement bruxellois pour demander, à court terme, une baisse des tarifs généralisée ainsi que des titres de transports uniques valables pour tous les opérateurs présents en région bruxelloise pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun.

Auteurs de l'étude

Françoise De Smedt, spécialiste « mobilité » du PTB en région bruxelloise frdesmed@gmail.com

Youssef Handichi, député régional bruxellois

Contact Presse

Youssef Handichi

0489/009286

youssef.handichi@gmail.com

¹Astrid De Witte et Cathy Macharis, « Faire la navette vers Bruxelles : Quelle attractivité pour les transports en commun "gratuits" ? », Brussels Studies, no 37, 19 avril 2010, p. 13.