MAG EEN MINISTER ZIJN ONDERGESCHIKTE BESTUREN CHANTEREN ?

Hoewel de Brusselse burgemeesters en ook de Raad van Beheer van de M.I.V.B. eind '83 bij de diskussie over de Sobemap-studie opteerden om een punt te zetten achter de uitbouw van een zware metro, denkt Minister De Croo daar blijkbaar anders over:

" Minister De Croo gaf in zijn gastkonferentie (op een studiedag van het Verbond van Ondernemingen te Brussel op 28 maart) toe dat er inderdaad stemmen zijn opgegaan voor het ombuigen van het investeringsbeleid ten behoeve van het openbaar vervoer, maar onderstreepte dat in verband met het al dan niet voortzetten van het metrobouwprogramma te Brussel nog niets beslist is. Er zijn ter bevordering van het openbaar vervoer in de hoofdstad belangrijke investeringen gedaan (tot eind 83 beliep de som van kredietvastleggingen 61 miljard fr.). (...)
De vraag is of het verantwoord is de voortzetting van wat begonnen en al een flink stuk gevorderd is, aan een ander denkbeeld te offeren?
Minister De Croo gaf de M.I.V.B.-beheerders alvast de raad tweemaal na te denken alvorens een beslissing te nemen die verreikende gevolgen kan hebben voor de leefbaarheid van Brussels als stadsgewest.
Het is naïef te denken dat de miljarden die thans jaarlijks in de Brusselse ondergrond worden geïnvesteerd, voor Brussel zullen kunnen behouden blijven als de M.I.V.B.-opvatting over openbaar vervoer wordt gewijzigd. Als Brussel het wil hebben van kleine trammetjes, zal het voor 200 km nieuw spoor elders moeten gaan aankloppen want in dat geval gaan de kredieten naar Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik ...
Brussel moet weten wat het wil, maar ook bedenken dat het zijn toekomst voor 50 jaar op het spel zet! Ik ben wel bereid tot luisteren, maar als ik vijfmaal hetzelfde moet horen dan leer ik niets meer bij, aldus Herman De Croo."
Uit Het Bouwbedrijf 4 april 84

Treize millions de voyageurs ont déserté la S.T.I.B. en 1983 !

CETTE fois-ci, les chiffres, bruts et sans appel, sont là pour le démontrer : ça va mal pour la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. En 1983, elle a transporté treize millions d'usagers de moins qu'en 1982. C'est la plus grosse baisse de fréquentation depuis la guerre. En quatre ans, depuis 1980, dix pour cent de la clientèle de la S.T.I.B. a préféré renoncer à ses services.

Ces chiffres révélateurs sont extraits d'un « pré-bilan » de l'exercice 1983 de la S.T.I.B., qui vient d'être dressé en attendant la présentation annuelle et officielle du rapport d'activités de la S.T.I.B., le mois prochain.

Une seule conclusion : c'est mauvais. L'équilibre financier n'a pas été amélioré : les recettes ont augmenté de 157 millions mais les dépenses de 542 millions; soit un total recettes de 2.220 millions et un total dépenses de 9.386 millions; le rapport dépenses-recettes est de 0,2332 en 1982, il n'est que légèrement en hausse à 0,2365 en 1983.

Ce n'est pas suffisant, sans aucun doute. Mais le service public n'exige pas nécessairement que les recettes équilibrent les dépenses. Sinon le mot « service » n'aurait plus de sens. Ce qui est sans doute plus grave, c'est la désaffection croissante des usagers des transports publics bruxellois. Ils étaient 217,6 millions en 1980 et 207 en 1982. Ils ne sont plus que 193,1 millions en 1983. Et ceci tous usagers compris, ceux des services spéciaux et scolaires également.

Et pourtant, de 1971 à 1980, la mise en service d'ouvrages souterrains et l'ouverture permanente de nouvelles stations de métro avaient entrainé une hausse constante de la fréquentation. Six nouvelles stations de métro seront inaugurées en 1985. Mais, on le sait déjà, cela ne ramènera pas les transportés en commun.

Pourquoi cette désaffection ? La S.T.I.B. parle de crise économique persistante. Le chômage et le pouvoir d'achat dévalorisé auraient incité la clientèle habituelle à faire moins usage du transport public. Si vous chômez, en effet, vous ne vous déplacez pas deux fois par jour pour aller travailler. Mais cela n'explique pas tout. En juin 1982, il y avait 47.111 chômeurs complets indemnisés dans l'arrondissement de Bruxelles. En juin 1983, il y en avait 54.827. Soit 7.716 en plus. C'est énorme mais, même si tous ces 7.716 chômeurs prenaient le tram (ou le bus ou le métro) deux fois par jour et deux cent trente jours ouvrables par an, cela ne ferait jamais que 3.549.360 voyageurs de moins. Et il y en a treize millions !

Et nous sommes persuadés que tous ces chômeurs n'empruntaient pas le transport public d'une part. Et que d'autres travailleurs, au pouvoir d'achat en baisse, ont, d'autre part, délaissé l'automobile pour le tram.

Davantage que la crise

Alors ? Alors, il y a autre chose. Qui atteint l'usager habituel tous les jours. C'est la chute des fréquences : moins 22 % aux heures de pointe, mais 14 % aux heures creuses de 1979 à 1982.

C'est l'abaissement du nombre de points d'arrêt. De 1982 à 1983, septante-huit arrêts en moins, sur les 1.549 disséminés dans les vingt-neuf communes desservies par la S.T.I.B. Une baisse de 4 %. C'est peu ? Oui, mais ce n'est que la poursuite d'une chute qui se manifeste depuis 1980.

C'est la croissance de la distance entre ces points d'arrêt, corollaire de la constatation précédente.

C'est la diminution de la vitesse commerciale. Elle a baissé de 1,9 % pour les trams et 1,8 pour les bus de 1982 à 1983. La vitesse commerciale moyenne est de 17,1 km/h pour les trams, 20,4 pour les bus, 30,8 pour le métro. C'est beaucoup trop peu.

C'est la suppression de trams et de bus. En vrac : le 76, le 102, le 46, le 22. C'est la restructuration de lignes : le 30, les 85, 87, 89, 63, 67. C'est l'information quasi nulle sur le réseau, c'est l'aménagement absent des arrêts, c'est l'horaire qui n'est pas assez souvent affiché (même si la S.T.I.B. semble maintenant s'y mettre pour en doter les arrêts importants), c'est la promotion commerciale nulle.

C'est aussi la hausse du prix du transport public. Trop importante pour la qualité du réseau offert. Et mal distribuée puisque si, de 1964 à 1982, c'est le direct qui a le plus augmenté par rapport à la carte et à l'abonnement, aujourd'hui c'est l'inverse : le direct reste stable, l'abonnement augmente considérablement, la carte moins. Conséquence : l'usager achète de moins en moins d'abonnements et de plus en plus de « cartes de tram ».

C'est enfin le nombre accru de correspondances obligatoires depuis que la S.T.I.B. structure son réseau par rabattement vers la ligne dorsale du métro. Un exemple simple : le carrefour important de la Chasse, à Etterbeek, en fin de compte proche du Pentagone, n'est pas relié au centre ville par une ligne directe; une correspondance à Schuman est obligatoire.

Ces treize millions de voyageurs déçus montrent bien que la politique actuelle de la S.T.I.B. est vouée à l'échec et conduit au démantèlement du réseau de transport public de Bruxelles. Ils prouvent qu'il est temps — plus que temps — de réagir. Ils indiquent que le métro lourd pour lequel tous les sacrifices ont été faits ces dernières années n'est pas la seule ni la meilleure solution.

J.-C. VANTROYEN.