

Les recettes propres de la Stib ne couvrent plus que 25% de ses dépenses

L'Echo – Pauline Deglume - 04 octobre 2023

Extraits. Article complet pour les lecteurs inscrits gratuitement à L'Echo.
<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/bruxelles/les-recettes-propres-de-la-stib-ne-couvrent-plus-que-25-de-ses-depenses/10496702.html>

Selon l'auditeur PwC, la crise sanitaire et l'extension des tarifs préférentiels renforcent le phénomène de réduction constante du taux de couverture des dépenses par les recettes.

Conclu juste avant les élections régionales de 2019, l'actuel contrat de gestion de la Stib touchera bientôt à sa fin. **C'est le bureau d'audit PwC qui a été chargé d'évaluer sa mise en œuvre et de définir le champ d'application du futur contrat valable pour la période 2024-2028.** Le rapport qui vient d'être remis aux membres de l'exécutif bruxellois n'est donc pas un bulletin de la Stib, mais bien une évaluation du contrat de service public en tant qu'outil de gestion.

Il ressort globalement de ce rapport que le contrat de gestion a permis de guider l'action de la Stib au cours des quatre dernières années et que **la majorité des objectifs pris par les deux parties ont été atteints ou partiellement atteints**, à l'exception d'une série d'obligations affectées par les crises sanitaire et énergétique.

Par exemple, le rapport salue le fait que la Stib ait maintenu la qualité d'exploitation durant la crise covid et que le programme d'investissement classique a continué à être mis en œuvre. Pour autant, l'analyse des grands projets prévus dans le PPI met en évidence **une sous-réalisation des investissements plus stratégiques**. Le taux de réalisation est particulièrement bas pour le métro en raison des retards de chantier.

Les engagements pris en matière d'offre de transport ont été globalement respectés, indique le rapport, qui souligne toutefois que les objectifs quantitatifs portant sur la production kilométrique sont dans l'ensemble inférieurs aux niveaux prévus pour la fin du contrat en 2023.

Dégradation du taux de couverture

Sur le plan financier, l'auditeur trouve que **la dégradation constante du taux de couverture des dépenses par les recettes est inquiétante en ce qui concerne la capacité d'autofinancement de la Stib**. Entre 2019 et 2022, le taux de couverture est passé de 45% à 25%. En clair, cela signifie que les recettes propres de la Stib ne couvrent plus qu'un quart de ses dépenses.

Les causes sont évidemment à chercher du côté de la crise sanitaire en raison de la baisse des recettes liées à la fréquentation et à la publicité croisée avec le maintien de l'offre et **la croissance de certains coûts comme l'énergie, les salaires, les coûts de nettoyages...**

Gel des tarifs

Mais l'auditeur ajoute que **la non-indexation des tarifs depuis 2014, couplée avec l'extension de certains tarifs préférentiels, pèse également sur l'équilibre financier de la Stib**. Pour mémoire, des abonnements réduits à 1 euro par mois sont octroyés aux personnes de plus de 65 ans depuis juillet dernier et c'était déjà le cas pour les jeunes de moins de 25 ans depuis le deuxième trimestre 2021.

L'augmentation de la dotation publique de la Stib entre 2019 et 2022. Bien entendu, la Région bruxelloise a continué à suivre l'essentiel des besoins de la Stib pour son fonctionnement et ses programmes d'amélioration de l'offre en apportant des compléments de dotation. Afin de compenser la quasi-gratuité pour certains publics, **la dotation pour les tarifs préférentiels est passée de 60 à 74 millions entre 2019 et 2022**. Au total, les dotations publiques de la Stib ont augmenté de 19% durant cette période pour atteindre **1,016 milliard d'euros pour l'année 2022**.

Pourquoi une telle baisse du taux de couverture est-elle préoccupante ? On peut supposer que cela risque de soumettre la Stib et son fonctionnement au bon vouloir des mandataires politiques.

Le cabinet de la ministre bruxelloise de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen) explique que la structure du futur contrat doit encore être discutée au sein du gouvernement. Sans trop s'avancer, l'écologiste affirme que **la mise sur pied d'un mécanisme de financement offrant de la stabilité et de la prévisibilité sera un grand point d'attention**. La dimension environnementale, la sécurité routière et la multimodalité pourraient également être davantage présentes dans le prochain contrat.