

Question orale de M. Marc LOEWENSTEIN, Député bruxellois DÉFI, à M. Pascal SMET, Ministre, chargé des Travaux publics, de la Mobilité et des Transports.

Concerne : L'interopérabilité du ticketing dans les transports publics

Monsieur le Ministre,

J'aimerais revenir sur une problématique fondamentale pour la mobilité bruxelloise : l'intégration tarifaire ou, autrement dit l'interopérabilité du ticketing de nos transports publics.

L'interopérabilité peut se définir comme la capacité que possède un produit ou un système, dont les interfaces sont intégralement connues, à fonctionner avec d'autres produits ou systèmes existants ou futurs, et ce, sans restriction d'accès ou de mise en œuvre.

Prenons une carte MoBIB qui contient un abonnement De Lijn et un abonnement TEC. La carte est interopérable, donc « utilisable » tant par TEC que par De Lijn, mais chaque opérateur ne va considérer que son propre abonnement.

Le niveau suivant d'interopérabilité est celui du titre de transport, à l'instar MTB qui permet d'utiliser TEC, De Lijn, STIB et SNCB avec un seul abonnement, chaque opérateur va l'accepter sur son réseau même si l'abonnement a été vendu par un autre.

Enfin, il y a la multi-modalité qui dépasse le transport en commun pour y intégrer les véhicules partagés ou les parkings.

Aujourd'hui, on investit des milliards dans de nouvelles offres. Un milliard de plus pour le RER, un milliard six cent millions pour le métro nord ou encore 500 millions pour le Brabantnet. Mais rien n'est prévu comme ticket pour le RER, comme ticket pour prendre le Brabantnet jusqu'à la future station de métro Bordet ou la gare de Bordet puis de prendre la STIB ou la SNCB. Résultat, il est prévu que le Brabantnet aille jusqu'à la gare du Nord pour que le voyageur ne doive pas payer deux fois.

Il semble donc plus facile de trouver plus de 3 milliards pour financer des infrastructures autour de Bruxelles que de s'entendre pour créer un abonnement unique ou un ticket unique. Et pourtant, s'il n'y a pas de billet pour prendre le RER ou le Brabantnet et continuer son trajet à Bruxelles, ces investissements sont quasi inutiles.

Or, pour parvenir à cette situation effective d'interopérabilité, il faut donc que des systèmes des différents opérateurs se reconnaissent entre eux et fonctionnent sur tous

les réseaux. Ce confort pour le voyageur permettrait de diminuer les coûts liés à la création de carte, au traitement global des données informatiques, etc.

Cependant, il nécessite de redistribuer les recettes correctement et dès lors de pouvoir différencier quelle partie du trajet revient à quel opérateur.

Actuellement, chacun travaille dans son coin...

La société Belgian Mobility Card SA/NV, « BMC », a été chargée, dès 2010, en plus de la gestion de la carte MoBIB, de réaliser cet objectif d'interopérabilité des transports publics belges. En effet, bien que, pour ce faire elle dispose d'un budget d'environ 1,5 millions €/an et que la répartition du financement se fasse principalement par les 4 opérateurs (SNCB, STIB, DE LIJN, TEC) sous forme de redevance (licence) MoBIB et en fonction de l'usage par les autres partenaires (Villo, Cambio, Interparking...), les avancées en termes d'interopérabilité sont minimes.

Dans les faits et techniquement des solutions de ticketing existent et sont déjà partiellement interopérables. Plus encore, il apparaît qu'un système interopérable global soit techniquement possible... Pourtant, rien n'avance réellement... Ce qui manque... la volonté politique, d'une part, et, d'autre part, la volonté de négocier entre acteurs de transports publics belges.

Ailleurs dans le monde et plus proche, dans les pays voisins, que ce soit à Londres, Paris ou aux Pays-Bas, le nombre d'opérateurs n'est pas moindre, et différents niveaux de pouvoirs sont impliqués dans la politique de transport. Mais l'on a réussi à réaliser une intégration sous l'impulsion des décideurs politiques.

Le manque à gagner, le refus de se voir imposer un modèle par l'un des opérateurs plutôt qu'un autre, l'impossible concertation des acteurs et le refus d'accorder à un organisme, BMC ou autre, les pleins pouvoirs de décisions font que rien n'avance. Chacun développant son propre logiciel avec des moyens plus ou moins conséquents, avec plus ou moins de réussite.

Et pourtant, cette interopérabilité est très clairement une des priorités énoncées par le panel citoyen qui avait exprimé son souhait de pouvoir bénéficier de transports publics ou privés intermodaux, facilement accessibles via des applications ou des cartes de transports réellement interopérables. Il s'agit donc là de la plus simple expression du respect de la voix des citoyens.

Et je suis, quant à moi, convaincu que cette interopérabilité se doit d'être créée et mise en œuvre rapidement. En ce sens, je plaide fermement pour que la version définitive, à venir, du plan Good Move prenne bien plus en compte cette problématique. Nous nous

devons d'essayer de réaliser rapidement une politique de mobilité multimodale fonctionnelle et durable dans notre région, et ce, en collaboration – c'est indispensable – avec les autres niveaux de pouvoir et acteurs public ou privés compétents en la matière.

Dès lors, Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes :

- o Y a-t-il des ouvertures pour davantage collaborer ou est-ce la course à celui qui aura réussi à imposer son système aux autres ?
- o Quelles est la position du gouvernement par rapport à ces centaines de millions d'euros dépensés par les différents opérateurs de transports publics pour des systèmes qui ne sont pas interopérables ?
- o Quelle est la position du gouvernement sur le rôle que BMC doit jouer ? Doit-il juste se cantonner au rôle de gestionnaire Mobib ou doit-il devenir un acteur réel de l'interopérabilité ?
- o Quelles sont les prochaines étapes ? Quelle est la dynamique actuelle de la concertation si elle a lieu ?