

« L'UNION FAIT LA FORCE » AUSSI POUR LES TRANSPORTS PUBLICS !

RETOUR SUR LE SÉMINAIRE « TRAIN ET BUS, UN PLUS ! »

Mercredi 17 mai 2023 s'est tenu le séminaire « Train et bus, un plus ! » co-organisé par Canopea, en collaboration avec Bond Beter Leefmilieu, BRAL, Integrato, Mobiel 21, Netwerk Duurzame Mobiliteit et TreinTramBus¹. L'occasion de débattre d'un projet soutenu depuis de nombreuses années par Canopea : l'intégration des transports publics. Du fait de l'engouement qu'il a suscité², l'évènement s'est tenu à guichet fermé et nombreux sont celles et ceux qui n'ont pas pu y participer. Cet article vise donc à synthétiser les discussions qui s'y sont tenues³.

TABLE DES MATIÈRES

1	Quel système de transport pour la Belgique ?	2
1.1	Qu'est-ce qu'un système de transport public intégré : l'exemple suisse	2
1.2	Facteurs de succès pour un système de transport intégré	3
1.3	Limites d'un système de transport intégré	3
1.4	Ce système est-il applicable en Belgique ?.....	4
2	L'intégration des transports public en Belgique : Où en est-on ?	4
2.1	Intégration réseau : sortir du chacun chez soi	5
2.2	Intégration horaire : une bonne base mais un besoin de renforcer la collaboration	5
2.3	Intégration tarifaire : des initiatives prometteuses mais une généralisation complexe.....	5
3	Quelles sont les prochaines étapes ?	6

¹ Ordre alphabétique

² La plupart des acteurs devant jouer un rôle dans l'intégration des transports publics étaient présents à ce séminaire. On peut toutefois regretter l'absence des cabinets Henry (pour des raisons de non-disponibilité à cette date) et Peeters (qui n'a pas exprimé d'intérêt à participer).

³ Afin de faciliter la lecture, cette synthèse ne reprend pas forcément les éléments dans l'ordre dans lequel ils ont été présentés lors du séminaire.

1 QUEL SYSTÈME DE TRANSPORT POUR LA BELGIQUE ?

En Belgique, le secteur du transport est responsable de 21,5% des émissions de gaz à effet de serre⁴. Afin de réduire ces émissions et de répondre aux enjeux environnementaux actuels, en premier lieu desquels le réchauffement climatique, il est crucial de stimuler le report modal de la voiture individuelle vers la marche, le vélo et... les transports en commun ! La part modale des transports en commun est actuellement de 18,7% en Belgique, bien loin des 81,3% de la voiture individuelle⁵. Comment, alors, augmenter cette part modale ? Le séminaire « Train et bus, un plus ! » se proposait d'explorer une piste prometteuse pour améliorer l'attractivité des transports en commun : l'intégration des transports publics.

Une telle intégration existe notamment aux Pays-Bas, en Allemagne ou en Autriche. Mais l'un des meilleurs exemples de système intégré nous vient sans conteste de la Suisse, pays d'Europe dont les habitants se déplacent le plus en train (20% de part modale du train, 26,1% pour les transports en commun en général⁶). Ce système, lancé en 1987 par le programme Rail 2000, a été présenté par Luigi Stähli, directeur consulting chez SMA und Partner. Petit aperçu d'un tel système.

1.1 Qu'est-ce qu'un système de transport public intégré : l'exemple suisse

Le système suisse repose sur l'intégration de trois piliers : le réseau, l'horaire, et le tarif.

Un réseau intégré propose un large éventail de solutions de mobilité opérées par différents acteurs. La Suisse compte environ 130 opérateurs de transports. Pourtant, ceux-ci fonctionnent en synergie pour proposer un service de mobilité intégré, qui permet à tous les usagers de prendre des trains, des trams, des bus, mais aussi des bateaux et des funiculaires avec un seul titre de transport. Ainsi, le système suisse est résolument intermodal.

Cette intégration du réseau est avant tout possible grâce à la présence d'un « régisseur » fort. Ou plutôt de « régisseurs ». En effet, si l'offre de transport fédérale (grandes lignes) est définie au niveau de la confédération (par l'Office Fédéral des Transports (OFT)), l'offre régionale est coconstruite par l'OFT et les cantons⁷, tandis que l'offre urbaine est coconstruite par les cantons et les communes.

L'offre de transport suisse possède trois caractéristiques principales :

1. Elle est cadencée (les trains ou les bus circulent à intervalle régulier)
2. Elle est symétrique (ce qui signifie que le temps de correspondance sera le même à l'aller ou au retour)

⁴⁴ En 2021. Issue de : SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement (n.d.). Émissions par secteur. <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur> (consulté le 24 mai 2023)

⁵ Part modale en distance parcourue (km) en 2019. Issue de : Eurostat (n.d.). *Modal split of inland passenger transport, 1990 – 2020* (consulté le 24 mai 2023)

⁶ Ibid.

⁷ Qui, de par leurs prérogatives s'apparentent à nos régions mais, de par leur taille et leur nombre, sont plus proches de nos provinces

3. Elle est organisée pour que les trains et bus se croisent dans certaines gares, définies comme des nœuds de correspondance.

Cette organisation permet d'offrir un maximum de correspondances au voyageur, et donc de minimiser son temps de trajet.

L'offre de transport suisse est relativement continue (pas de baisse significative de la fréquence entre jours ouvrables et week-ends) et possède une large amplitude (y compris le week-end⁸). Ainsi, il est possible de prendre les transports en commun en toute circonstance (ou presque). De plus, la structure horaire est particulièrement stable, les opérateurs adaptant la capacité de leur matériel roulant au lieu de rajouter des trains de pointe, comme cela se fait en Belgique.

Afin de faciliter les trajets des usagers, l'information est également intégrée entre les différents opérateurs, tout comme la billettique et les tarifs. Comme précisé par Luigi Stähli, il n'est pas nécessaire d'avoir une intégration billettique pour avoir une intégration tarifaire. En effet, le prix du titre de transport, défini par zone (communautés tarifaires), était unifié en suisse bien avant la digitalisation.

1.2 Facteurs de succès pour un système de transport intégré

La réussite d'un système de transport intégré tient en grande partie dans la nécessaire planification à long terme de l'offre. Cette planification long terme, tenant compte des souhaits des différentes parties prenantes et arbitrée par l'OFT, est associée à un financement pérenne de la maintenance et du développement de l'infrastructure.

Grâce à cette planification, les sillons sont fixés 6 ans à l'avance. Pour faciliter l'attribution des sillons restant, la suisse fonctionne avec un catalogue sillon, permettant une plus grande visibilité des sillons disponibles. Toutefois cette attribution des sillons à long terme peut limiter la flexibilité à court terme.

Le succès du système suisse tient également dans la force de ses structures de coopération. D'un côté l'Office Fédéral des Transports (OFT) coordonne le système et en assure la cohérence. De l'autre, les nombreux opérateurs collaborent, notamment à travers leur participation dans l'Union des Transports Publics (UTP ; syndicat des entreprises de transport) ou l'Alliance SwissPass. Cette collaboration est cimentée par une confiance dans la méthodologie de comptage des passagers permettant la redistribution des recettes entre opérateurs.

1.3 Limites d'un système de transport intégré

Dans de très nombreux cas, un système de transport intégré permet de relier deux destinations de manière plus rapide grâce à l'optimisation des correspondances. Cependant, la dépendance d'un tel système aux correspondances peut également représenter une limite au modèle.

En effet, le modèle est peu résilient aux retards. Les trains étant plus sujets au retard en Belgique qu'en Suisse⁹, un travail sur la ponctualité est donc absolument nécessaire. Comme souligné par Peter Meukens, président de l'association TreinTramBus, l'absence de ponctualité ne représente cependant pas seulement un constat d'échec pour l'intégration, mais plus largement pour les transports publics.

⁸ Des bus, surnommés « bus pyjama », roulent toute la nuit

⁹ En Suisse, 92,5% des trains sont arrivés à l'heure en 2022, contre 89,2% en Belgique. Toutefois, un train suisse est considéré comme en retard dès 3 minutes de retard, contre 6 en Belgique...

De plus, et comme souligné par Kobe Boussauw, professeur en aménagement du territoire et mobilité à la VUB, le passage à un système intégré risque d'augmenter le nombre de correspondances, ce que de nombreux usagers n'apprécient pas. Un système intégré demande certaines compétences en matière de multimodalité, compétences que n'ont souvent pas les publics précarisés. De plus, cela rajoute une charge mentale importante en cas de perte de confiance dans la gestion des correspondances. Toutefois, et comme souligné par Peter Meukens, un système intégré ne va pas sonner le glas des trajets directs, mais revoir les liaisons existantes pour optimiser le système.

L'organisation des correspondances va également engendrer un flot important de voyageurs à certains moments précis, qui faudra gérer au mieux. Il est donc nécessaire d'optimiser la circulation en gare, les quais d'arrivée et de départ, etc. pour faciliter les changements.

Enfin, une question en suspens est celle de la dimension sociale. En effet, les transports en commun régionaux sont bien plus subsidiés que le train, et donc plus abordables. De ce fait, on voit une forte différence dans les publics fréquentant ces deux modes de transport. De fortes disparités existent également entre lignes¹⁰. Ainsi, il convient de faire particulièrement attention aux groupes les plus vulnérables lors de toute initiative d'intégration, en particulier tarifaire.

1.4 Ce système est-il applicable en Belgique ?

Bien qu'il existe de nombreuses similitudes entre la Suisse et la Belgique (une structure institutionnelle décentralisée, un territoire et une population de taille relativement proche, etc.) il existe également des différences fondamentales entre ces deux pays (le réseau suisse est moins centralisé et contraint par une géographie particulière (forts reliefs)). Ainsi est-il légitime de se poser la question de l'applicabilité du modèle suisse à la Belgique.

Partant de ce constat, des citoyens-experts se sont regroupés en 2015 dans le but de prouver la faisabilité théorique d'un tel modèle en Belgique, donnant ainsi naissance au projet Integrato. Après des années de travail, le collectif est arrivé à une conclusion claire : **oui, un système de transport intégré organisé autour de nœuds de correspondance est techniquement possible en Belgique**, moyennant quelques adaptations non fondamentales de l'infrastructure. En outre, le collectif Integrato a identifié, grâce à son analyse, 10 chantiers prioritaires à mettre en place pour développer un système de transport intégré¹¹.

2 L'INTEGRATION DES TRANSPORTS PUBLIC EN BELGIQUE : OÙ EN EST-ON ?

Comme l'a souligné Georges Gilkinet, ministre fédéral de la Mobilité et président du comité interministériel des ministres de la Mobilité, dans son discours inaugural, la Belgique ne part pas de nulle part. En effet, de nombreuses initiatives, rappelée par Bernard Swartenbroek, attaché au sein du cabinet du Ministre Gilkinet, ont été prises ces dernières années afin d'améliorer notre système de transport en commun. En particulier, la Vision Rail 2040, approuvée par le gouvernement le 6 mai 2022, propose une vision de ce à quoi devrait ressembler notre système ferroviaire en 2040 ; vision qui a ensuite été traduite dans le contrat de service

¹⁰ Van Eenoo, E., Boussauw, K., & Fransen, K. (2022). Verschuivende visies op de functie van het openbaar vervoer in Vlaanderen: Voor wie is de bus essentieel? In S. De Boeck & D. Bassens (Eds.), *De essentiële economie: Motor voor een sociaal-ecologische transitie* (pp. 83–106). ASP Editions.

¹¹ Ces chantiers sont synthétisés dans une brochure disponible sur le site d'Integrato : <https://www.integrato.be/>

public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel guidants les actions des deux entreprises publiques jusqu'en 2032. Malgré ces avancées significatives, il reste encore des choses à améliorer.

2.1 Intégration réseau : sortir du chacun chez soi

La Belgique ne compte que 4 opérateurs de transport, bien loin des 130 opérateurs suisses. Pourtant, et bien que des contacts existent entre ces opérateurs, ceux-ci tendent encore à travailler en silo. Pour s'en rendre compte, il suffit de regarder les plans des réseaux des opérateurs : à l'exception de la STIB (dans une certaine mesure), ces plans n'intègrent pas les lignes des autres opérateurs.

Le concept de MaaS (Mobility as a Service), qui a récemment fait l'objet d'une [vision interfédérale](#), validée par le gouvernement le 7 septembre 2022, peut permettre la création d'un réseau unique à travers l'intégration de solutions de mobilité. Le MaaS ne constitue toutefois pas une solution miracle, et ses effets vont dépendre de la manière dont celui-ci est encadré (type de marché) et mis en place. De plus le MaaS est fortement dépendant des solutions de mobilité existantes, et n'incitera à l'utilisation des transports publics que si ceux-ci sont réellement attractifs.

2.2 Intégration horaire : une bonne base mais un besoin de renforcer la collaboration

Comme souligné lors de la présentation de Guy Hendrix, représentant d'Integrato, le schéma horaire actuel comporte d'ores et déjà de nombreux prérequis à l'instauration d'un système intégré. En effet, le système ferroviaire est déjà cadencé (depuis 1984) et symétrique. Ainsi, au niveau ferroviaire, il ne reste « plus » qu'à assurer un croisement des trains en gare plutôt que sur les voies. Pour l'intégration des transports régionaux, on part de plus loin, mais la tâche reste tout à fait faisable.

En ce qui concerne la coordination de l'offre, des collaborations existent déjà entre opérateurs. Malheureusement, elle pêche encore grandement dans ses structures de coopération. Néanmoins, et comme souligné par Peter Meukens, ces collaborations dépendent de la bonne volonté des acteurs. Ainsi il serait nécessaire de les structurer et institutionnaliser davantage.

De plus, le fonctionnement de ces collaborations est également encore loin d'être optimal. Contrairement à la Suisse, et comme souligné par Martin Dufloy, directeur de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) wallonne lors du débat, la SNCB définit ses horaires de manière unilatérale, ce qui impose aux opérateurs régionaux d'adapter leur offre en fonction. On est donc loin de la co-construction de l'offre telle que pratiquée en Suisse. Ainsi, il est nécessaire que cette collaboration se fasse bien plus en amont qu'actuellement, dès la définition de l'offre.

2.3 Intégration tarifaire : des initiatives prometteuses mais une généralisation complexe

Il existe déjà certaines formes d'intégration tarifaire en Belgique, comme les City Pass. Mais la forme la plus aboutie est dans doute celle proposée par le BruPass, présenté par Stefan Vandenhende, attaché au sein du cabinet de la ministre de la Mobilité bruxelloise, Elke Van den Brandt. Le BruPass et le BruPass XL sont des zones tarifaires qui permettent de voyager dans la zone avec n'importe quel opérateur de transport grâce à un titre de transport unique. Ce système est facilité par une intégration billettique centrée autour de la carte MOBIB, un support utilisé par tous les opérateurs.

Malgré l'étendue relativement limitée du BruPass XL (11,5km autour de Bruxelles), sa mise en place a pris pas moins de 20 ans, notamment à cause de problématiques liées à la redistribution des revenus et la compensation des pertes d'exploitation. Cette avancée a néanmoins permis de baliser les choses, et la Région Bruxelles Capitale espère élargir davantage le BruPass XL dans un délai bien plus court.

3 QUELLES SONT LES PROCHAINES ÉTAPES ?

3.1 Assurer un soutien politique fort

Bien que complexe, une meilleure intégration est possible si une forte volonté politique est présente. Le fédéral, la Wallonie, la Flandre et Bruxelles ont chacun leur vision de la mobilité du futur. Il s'agit maintenant d'associer ces visions au sein d'une vision interfédérale de mobilité¹² largement partagée afin d'assurer sa mise en œuvre malgré les changements de majorité.

Des avancées restent toutefois possibles sans accord politique généralisé. Par exemple, les transports publics régionaux (fortement subsidiés) pourraient être rendus accessibles gratuitement pour les personnes en possession d'un billet de train.

3.2 Définir l'offre désirée

Le gouvernement fédéral a commandé une étude de faisabilité afin de l'aider à définir le futur de l'offre de transport. Cette étude considèrera trois scénarios : un scénario intégré, un scénario corridor, et un scénario mixte. Les résultats de cette étude, attendus pour 2024, devraient grandement influencer la structure de l'offre de transport en commun dans notre pays.

Si l'option de système intégré est choisie, il sera nécessaire, comme souligné par Cecilia Maes, head of Capacity Management chez Infrabel, de rapidement définir des nœuds de correspondance afin de planifier les adaptations nécessaires (mais non prévues dans les plans pluriannuels d'investissements) au niveau de l'infrastructure. Un travail important devra notamment être fait pour stimuler le caractère multimodal de ces nœuds et développer l'attractivité de leurs abords (au travers, par exemple, de contrats d'axe¹³). Le choix des nœuds de correspondance doit faire l'objet d'un consensus politique.

De plus, un catalogue sillons devra être mis en place pour s'assurer d'une planification de l'offre à long terme. Malheureusement, la possibilité d'utiliser un catalogue sillons n'est pas autorisée par les traités européens actuels.

Enfin, il sera nécessaire d'améliorer la fréquence, l'amplitude horaire et la ponctualité de l'offre actuelle. Comme annoncé par Koen Kerckaert, directeur général de la Direction Passenger Transport & Security à la SNCB, le projet de plan de transport 2023-2026¹⁴, actuellement en discussion, intègre une telle augmentation d'amplitude et de fréquence (surtout le weekend), en particulier sur les réseaux S (suburbains). Quant à la ponctualité, celle-ci devrait augmenter progressivement ces prochaines années grâce à un budget d'investissement renforcé.

3.3 Valoriser l'existant

Il existe deux trajectoires principales pour une transition vers une intégration tarifaire généralisée : une approche top-down, telle que suggérée par la *Résolution visant à instaurer un billet intégré à un prix abordable pour les transports en commun en Belgique* adoptée par la Chambre des Représentants le 11 mai

¹² Entreprise malheureusement manquée lors de la précédente législature

¹³ <https://www.canopea.be/articuler-urbanisme-et-transport-collectif-ils-l-ont-fait/>

¹⁴ Reste à voir dans quelle mesure la gestion des correspondances a été prise en compte par la SNCB, les autres opérateurs n'ayant pas été impliqués dans la création ce plan de transport.

2023¹⁵, et une approche bottom-up – suggérée lors du séminaire par Yves Fourneau, transversal and intermodal studies manager à la STIB – visant à étendre le rayon d’action des initiatives locales existantes (comme les BruPass ou les CityPass). Bien que soutenues par des philosophies différentes, ces deux approches peuvent s’avérer complémentaires et doivent être mobilisées.

3.4 Institutionnaliser la coopération

Comme le montre l’exemple suisse, la définition d’une offre intégrée doit être orchestrée par un régisseur. Actuellement, seule la Wallonie possède un tel régisseur, l’Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT). Il serait nécessaire de créer de telles structures tant au niveau fédéral, qu’au niveau des autres régions. Afin de faciliter les échanges entre ces régisseurs, une structure de coopération devrait être mise en place, par exemple sous la forme d’une conférence horaire, afin de permettre une co-construction de l’offre par bassin de mobilité.

Enfin, outre la création de ces nouvelles structures, il est également urgent de renforcer et d’institutionnaliser les structures de coopération existantes entre les différents acteurs car, comme le dit si bien notre devise nationale, en matière de transports publics, l’union fait la force !

¹⁵ Les informations sur ce texte sont disponibles ici :

<https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?doossierID=2881&legislat=55&inst=K>