

Progrès et obstacles dans la mise en place d'un système intégré de transports en commun

Le morcellement de l'offre de transports en commun constitue un obstacle à l'attractivité et à l'utilisation des transports en commun. Dans notre pays, des avancées ont déjà été enregistrées en direction d'une plus grande intégration des transports en commun, mais les progrès en la matière restent limités et lents. Cet article décrit de manière succincte les progrès accomplis, ainsi que des obstacles qui doivent être surmontés pour pouvoir évoluer d'un système de transports en commun morcelé à un système de transports en commun intégré en Belgique.

Collaboration et coordination entre les opérateurs de transports en commun

Un système intégré de transports en commun est un système cohérent où il est possible de passer aisément et sans accrocs d'un mode de transport en commun à l'autre muni d'un seul et même titre de transport et où l'offre de plusieurs opérateurs peut être utilisée sans que l'on ne doive se demander quel opérateur exploite quel moyen de transport.

Dans le cadre d'un tel système, une bonne coordination entre les opérateurs de transports en commun est nécessaire à différents niveaux (réseau, horaires, tarification...). En Belgique, cette coordination est rendue plus difficile par l'absence d'un cadre politique coordonné et cohérent pour les transports en commun dans leur ensemble : chaque opérateur de transports en commun de notre pays a son propre cadre politique, qui a fait l'objet d'un accord avec son autorité de tutelle. À chaque exercice de coordination, il faut tenir compte de quatre cadres politiques différents et de quatre gouvernements, ayant chacun leurs propres priorités.

La coordination nécessite une concertation et une collaboration entre les opérateurs de transports en commun. Dans notre pays, des structures de concertation formelles ont été créées pour organiser la collaboration entre les opérateurs de transports en commun, à savoir : la Belgian Mobility Company (BMC) et les groupes de travail Réseau Express Régional (RER). La collaboration au sein de ces structures vise à aboutir à un consensus.

S'accorder sur la répartition des recettes

Avant qu'un titre de transport en commun avec un tarif¹ intégré permettant l'utilisation de l'offre de plusieurs opérateurs de transports en commun ne puisse être proposé, il y a lieu de s'accorder sur la répartition des recettes entre les opérateurs concernés.

Les opérateurs de transports en commun de notre pays proposent déjà certains titres de transport conjoints avec un tarif intégré : le Brupass et le Brupass XL pour la Région Bruxelles-Capitale et sa périphérie et le City Pass pour les villes flamandes d'Anvers et Gand et pour les villes wallonnes de Liège et Charleroi.

Chaque titre de transport en commun conjoint proposé par les opérateurs a ses propres caractéristiques spécifiques et son propre cadre d'accords concernant la répartition des recettes. En Belgique, les décisions relatives à la répartition des recettes issues de titres de transport en commun conjoints sont prises en tenant compte des spécificités du titre de transport en question, de l'utilisation faite par les voyageurs des réseaux respectifs des opérateurs, etc. La répartition des recettes peut être basée sur le nombre de voyageurs montés à bord, sur la distance totale parcourue par les voyageurs ou sur une combinaison des deux. Le fait que le cadre d'accords relatif à la répartition des recettes en Belgique diffère en fonction du titre de transport est lié à la structure tarifaire qui n'est pas partout la même : la SNCB travaille avec des tarifs déterminés en fonction de la distance, alors que les opérateurs de transports en commun régionaux (TEC, De Lijn, STIB) appliquent des tarifs forfaitaires qui permettent d'utiliser leur réseau pendant une période déterminée, quelle que soit la distance parcourue. Cette différence en matière de structure tarifaire explique par exemple pourquoi les règles appliquées pour la répartition des recettes issues du Brupass (XL) ne peuvent pas tout simplement être transposées au niveau national pour un titre de transport en commun all-in valable sur l'ensemble du territoire belge.

Outre la différence en matière de structure tarifaire, d'autres différences entre les opérateurs entravent l'avancée vers une plus grande intégration tarifaire des transports en commun en Belgique, telles que les différences en matière de politique et d'évolution tarifaire², d'autonomie³, de fixation des prix ou dans les définitions des concepts utilisés. La définition du « jeune », par exemple, diffère d'un opérateur à un autre.

¹ Note informative : Les abonnements combinés sont des titres de transports en commun conjoints dont le tarif n'est pas intégré, en ce sens qu'il n'est pas plus avantageux, mais égal à la somme des tarifs des titres de transport distincts des opérateurs concernés.

² Par exemple, la SNCB indexe en principe ses tarifs chaque année. À la STIB, depuis 2014, aucune indexation tarifaire n'a plus eu lieu.

³ À Bruxelles, par exemple, la STIB n'a aucune autonomie tarifaire : tous les tarifs y sont décidés et validés par le gouvernement bruxellois.

Complémentarité entre les modes de transports en commun

Dans les lieux où différents types de transports en commun sont proposés (comme les villes), les opérateurs de transports en commun proposent déjà des titres de transports en commun conjoints permettant de combiner différents modes de transports en commun entre eux. Il n'existe pas encore de titre de transport all-in couvrant l'ensemble du territoire belge.

On peut se demander s'il est judicieux de proposer différents types de transports en commun (par exemple aussi bien un train qu'un bus) pour parcourir les mêmes trajets. Cependant, si éviter ce chevauchement a pour conséquence que les usagers de la mobilité doivent acheter plusieurs titres de transport plutôt qu'un (ce qui revient plus cher) pour effectuer leurs déplacements, il est difficile de supprimer les bus sur les trajets où des trains circulent. Ce problème ne se poserait pas s'il était possible de passer aisément et sans accrocs d'un mode de transport en commun à l'autre muni d'un seul et même titre de transport all-in et d'utiliser l'offre de plusieurs opérateurs sans devoir se demander quel opérateur exploite quel moyen de transport.

Garantir des correspondances réussies

Dans notre pays, nous n'avons pas encore d'horaire unique pour tous les modes et opérateurs de transports en commun. Les quatre opérateurs ont chacun leurs propres horaires et essayent de les coordonner le mieux possible.

Cette coordination ne vise pas seulement l'offre de correspondances. Il est par exemple aussi tenu compte des heures de début des cours dans les écoles avoisinant les gares/arrêts.

En outre, les opérateurs tentent d'augmenter le nombre de correspondances réussies. Garantir des correspondances réussies est important, car à moins que le changement ne se fasse de manière fluide et facile, les voyageurs n'aiment pas devoir changer de mode. Ceci implique qu'il faut miser sur les facteurs qui ont une influence sur le nombre de correspondances réussies.

Miser sur les facteurs qui ont une influence sur le nombre de correspondances réussies

La congestion routière

Les embouteillages influencent le temps de trajet des voitures ainsi que des bus qui ne roulent pas en site propre et compliquent donc les correspondances entre les bus et les autres moyens de transports en commun.

Pour accroître le nombre de correspondances réussies, des choix peuvent être faits en matière d'espace public : prévoir un site propre pour fluidifier la circulation des bus dans le trafic, créer des emplacements de parking réservés aux bus dans les gares pour attendre les usagers du train, etc. La fréquence des trains, bus et trams peut également être augmentée. Ces deux pistes comportent toutes deux des avantages et des inconvénients. Augmenter la



fréquence coûte cher : cela nécessite du matériel roulant et du personnel supplémentaires. Dans les choix qu'ils font en ce qui concerne l'espace public, les autorités responsables/les pouvoirs locaux doivent arbitrer entre des intérêts divergents.

La congestion sur le réseau ferroviaire et la construction de ce réseau en forme d'étoile/radiale

À certains endroits et à certaines heures de la journée, on peut déjà parler de congestion (dépassements de capacité ou goulets d'étranglement) sur le réseau ferroviaire belge autour des villes de Bruxelles, Anvers, Gand et Liège ainsi que sur les lignes ayant une circulation hétérogène⁴. La congestion autour de Bruxelles trouve ses origines dans le fait que le réseau ferroviaire belge est construit en forme d'étoile autour de la capitale et que la circulation ferroviaire est principalement radiale (centrée sur Bruxelles), avec une concentration importante de la circulation dans l'espace (et une importance capitale de la jonction Nord-Midi à Bruxelles). Lorsque la capacité est dépassée, les retards en cas de perturbations sur le réseau sont plus importants, avec un effet domino sur l'ensemble du réseau ferroviaire comme conséquence potentielle.

Pour résoudre le problème des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire belge, à court terme, l'accent est notamment placé sur l'utilisation de la capacité maximale du matériel roulant : des trains à double étage M7 sont par exemple utilisés sur les liaisons IC via Bruxelles afin de désengorger quelque peu la jonction Nord-Midi saturée. D'autres pistes qui pourraient être envisagées à cet effet sont une plus grande utilisation des lignes périphériques (lignes périurbaines) qui ne passent pas par la jonction Nord-Midi et la limitation de certains trains à l'entrée de Bruxelles (combinée à l'utilisation du réseau STIB à l'intérieur de la Région bruxelloise). Cette dernière piste comporte toutefois un désavantage, à savoir une perte de capacité sur le réseau ferroviaire. À (plus) long terme, d'autres interventions (au niveau de l'infrastructure) seront également nécessaires pour remédier à la congestion sur le réseau ferroviaire belge.

[<En savoir plus sur les solutions possibles pour résoudre les problèmes de capacité sur le réseau ferroviaire belge>](#)

Le réseau ferroviaire et le matériel roulant vieillissants

Le réseau ferroviaire et le matériel roulant sont vieillissants. Par conséquent, il y a plus souvent des défauts au niveau des actifs d'infrastructure⁵ et des retards de trains/trams/bus entraînant des correspondances ratées.

⁴ Les lignes avec une circulation hétérogène sont des lignes où les trains de marchandises et de voyageurs se croisent et circulent à des vitesses différentes et où tous les trains de voyageurs ne s'arrêtent pas tous aux mêmes endroits.

⁵ Les actifs d'infrastructure sont par exemple les voies, les caténaires, les aiguillages, les passages à niveau et les équipements de signalisation.

En réponse au vieillissement grandissant du réseau ferroviaire et du matériel roulant, dans le cadre de la mise en œuvre des contrats de gestion 2023-2032⁶ et des plans pluriannuels d'investissement 2023-2032 de la SNCB et d'Infrabel correspondants, un mouvement de rattrapage a été initié : la flotte existante du matériel roulant est progressivement renouvelée et un plan de modernisation progressive du réseau ferroviaire est en cours d'exécution. La poursuite de cette opération de renouvellement est importante pour pouvoir garantir plus de correspondances réussies.

Un asset management performant

Un matériel roulant et une infrastructure modernes, qui fonctionnent bien et qui sont exploités de façon optimale, sont nécessaires pour pouvoir garantir des correspondances réussies. Dans notre pays, il incombe aux différentes autorités d'assurer le financement d'un asset management sain et performant, où le matériel roulant et (les actifs de) l'infrastructure sont régulièrement entretenus et renouvelés à temps. Cependant, il arrive souvent que la recherche d'un équilibre budgétaire lors de l'établissement des budgets mène à une revue à la baisse des budgets alloués aux transports en commun. Par conséquent, dans notre pays, il est question d'un sous-investissement structurel, qui se traduit en un matériel roulant et en une infrastructure vieillissants, provoquant souvent des retards et des correspondances ratées, et qui nécessite un mouvement de rattrapage.

En ce qui concerne le matériel roulant, les opérateurs de transports en commun régionaux sont face à un défi de taille, à savoir le verdissement/l'électrification de la flotte des bus. Pour pouvoir mener à bien ce verdissement/cette électrification, outre le financement, des autorisations sont aussi nécessaires. Les actuelles procédures d'octroi d'autorisations sont fastidieuses et longues.

Une simplification des modalités d'octroi d'autorisations pourrait accélérer l'électrification/le verdissement de la flotte de bus et l'exécution des interventions au niveau de l'infrastructure.

L'intégration du système de transports en commun demande du temps

Comme on le voit, le chemin vers un système intégré de transports en commun nécessite d'actionner simultanément un certain nombre de leviers : une meilleure gouvernance, une collaboration renforcée entre les acteurs, des investissements... Il apparaît important d'inscrire cette réflexion et ces travaux dans une vision globale de la mobilité, qui ne se concentre pas uniquement sur les transports en commun, mais interroge leurs interactions avec l'ensemble des transports, au bénéfice des utilisateurs.

⁶ Plus concrètement : l'art. 93 du contrat de performance 2023-2032 d'Infrabel relatif à un plan de modernisation du réseau ferroviaire et l'art. 16/5 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB relatif à l'achat de nouveau matériel roulant et au renouvellement progressif de la flotte existante de matériel roulant.