

AVIS

**Les obstacles dans la mise en place d'un système
intégré de transports en commun**



Saisine

Le Conseil central de l'économie (ci-dessous : le Conseil) plaide¹ déjà depuis un certain temps pour la mise sur pied d'un système intégré de transports en commun afin de promouvoir l'attractivité et l'utilisation des transports en commun. Grâce au Brupass (XL), aux City Pass et à l'intégration des horaires des quatre opérateurs de transports en commun en temps réel dans le planificateur de voyages de la SNCB, quelques mesures ont déjà été prises en faveur d'une plus grande intégration des transports en commun, mais les progrès en la matière restent limités et lents.

À travers le présent avis, qui a été approuvé le 23 avril 2025, le Conseil appelle le monde politique et les acteurs concernés à accélérer la transition d'un système de transports en commun morcelé vers un système de transports en commun intégré en levant un certain nombre d'obstacles². Il propose également des éléments favorables au bon fonctionnement d'un système de transports en commun intégré.

AVIS

1. Les caractéristiques d'un système intégré de transports en commun

Les transports en commun se présentent comme un ensemble cohérent

Selon le Conseil, un système intégré de transports en commun est un système dans lequel les transports en commun se présentent comme un ensemble cohérent. Un tel système se caractérise par l'intégration de l'offre, de la tarification, de la billettique, des informations et de la planification des voyages.

Offre intégrée

Une offre intégrée est une offre dans laquelle les horaires des opérateurs de transports en commun se coordonnent de façon optimale et au sein de laquelle des correspondances fluides sont organisées entre les modes de transports en commun.

¹ Le dernier avis que le Conseil a émis à ce sujet date du 16 juillet 2024 et était un avis conjoint CCE/CNT ([avis CCE 2024-1820 - CNT 2.427](#)).

² Un certain nombre d'obstacles ont été mis en évidence durant les auditions que le CCE et le CNT ont organisées en collaboration avec plusieurs acteurs pertinents : [avec SMA le 14 décembre 2023](#), avec [Integrato le 17 juin 2024](#) et [avec les 4 opérateurs de transports en commun le 18 juin 2024](#).

Billettique intégrée

Une billettique intégrée implique que le voyageur n'a besoin que d'un seul support comportant différents titres de transport ou idéalement d'un seul titre de transport afin de parcourir un voyage multimodal (avec des correspondances entre les modes de transports en commun). Cela signifie aussi qu'il existe des titres de transport intégrés, multimodaux donnant accès au voyageur à l'offre de tous les opérateurs de transports en commun.

Tarifcation intégrée

Une tarification intégrée signifie que le voyageur peut effectuer son voyage à bord de différents modes de transports en commun contre un seul tarif, et donc avec un seul paiement.

Information intégrée

Une information intégrée implique que le voyageur ait accès à des informations complètes³ et consolidées en temps réel sur les horaires des modes de transports des différents opérateurs.

Planification de voyages intégrée

Une planification de voyages intégrée signifie que le voyageur dispose d'un ou de plusieurs outils lui permettant de planifier un voyage multimodal (avec une combinaison de modes de transports en commun et éventuellement complétés par d'autres modes).

2. Lever les obstacles à la création d'un système de transports en commun intégré

La mise en place d'un système intégré de transports en commun se heurte aujourd'hui à une série d'obstacles.

L'absence d'une vision politique stable et commune sur les transports en commun

Les transports en commun de notre pays ne se présentent pas encore comme un système au fonctionnement optimal, cohérent, intégré, car les différentes composantes (train, tram, bus, métro) ne sont pas encore pensées et planifiées comme un tout. En Belgique, il manque un cadre politique coordonné et cohérent pour les transports en commun dans leur ensemble. Il n'existe pas encore de vision politique commune quant aux attentes en matière de service des transports en commun et de qualité de ce service, ni quant aux correspondances entre les modes de transport en commun qui doivent être organisées (en nœuds de correspondance multimodaux), au cadre tarifaire selon lequel les opérateurs de

³ Des informations complètes = des informations sur l'heure du départ, l'heure d'arrivée, les retards, suppressions, perturbations, travaux, etc.

transports en commun doivent opérer, etc. Idéalement, il s'agirait d'une vision politique commune stable à travers les législatures.

Les obstacles dans la mise en place d'une offre intégrée

Actuellement, il n'y a pas encore de correspondances planifiées/organisées entre les bus et les trains. Il manque donc aussi une politique permettant, en cas de légers retards éventuels chez un opérateur, d'attraper sa correspondance avec un autre opérateur de transports en commun. Le train/bus assurant de possibles correspondances ne tient actuellement pas compte des légers retards des trains/bus alimentant ces correspondances.

Les obstacles dans la mise en place d'une billettique intégrée

En Belgique, chaque opérateur de transports en commun vend une sélection de titres de transport des autres opérateurs. Par conséquent, le voyageur doit savoir quel opérateur vend quels titres de transport afin de pouvoir réaliser son voyage avec différents modes de transports en commun.

Il n'est donc pas toujours possible d'acheter les titres de transport nécessaires pour effectuer un trajet multimodal via la même appli ou le même site web. Le cas échéant, plusieurs achats doivent être effectués. De plus, les opérateurs appliquent des méthodes différentes pour vendre leurs tickets (p. ex. : avec ou sans compte utilisateur).

Les obstacles dans la mise en place d'une tarification intégrée

Chaque titre de transport en commun conjoint proposé par les opérateurs de transports en commun de notre pays a ses propres caractéristiques spécifiques et son propre cadre d'accords concernant la répartition des recettes. Cela s'explique par le fait que la structure tarifaire n'est pas la même partout : la SNCB fonctionne avec des tarifs déterminés en fonction de la distance, alors que les opérateurs régionaux de transports en commun appliquent des tarifs forfaitaires qui peuvent être basés sur des zones. Outre les différences en matière de structure tarifaire, d'autres différences entre les opérateurs peuvent entraver l'avancée vers une intégration tarifaire des transports en commun en Belgique, telles que les différences en termes de catégories de voyageurs, de droits aux avantages tarifaires ou de formules d'abonnements.

Les obstacles dans la mise en place d'une information intégrée

Les gares, les stations de (pré)méto et les arrêts de bus importants sont équipés de panneaux numériques qui annoncent le temps d'attente en temps réel. Des progrès restent toutefois à faire en ce qui concerne la diffusion d'informations aux voyageurs en temps réel à propos des correspondances entre modes de transports en commun de différents opérateurs.

En ce qui concerne les informations sur les perturbations, les retards et les suppressions, il n'existe pas encore d'approche uniforme pour les transports en commun dans leur

ensemble⁴ dans notre pays. Par conséquent, ces informations diffèrent d'un opérateur à l'autre.

Les obstacles dans la mise en place d'une planification de voyages intégrée

Les opérateurs de transports en commun disposent d'un très grand nombre de données utiles pour la planification d'un voyage. Du fait de la numérisation, il existe des possibilités d'exploiter pleinement ces données tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'outils opérationnels. Mais cela se fait encore trop peu car notre pays ne dispose pas d'une véritable politique de données ouvertes qui soit au service de la multimodalité.

Lever les obstacles

Le Conseil demande d'établir une vision politique commune (partagée par le niveau fédéral et les Régions) sur les transports en commun dans leur ensemble. Il demande également que les groupes de travail créés dans le cadre de la vision interfédérale du MaaS soient chargés de se pencher sur les obstacles susnommés afin de pouvoir proposer des solutions potentielles (ainsi que leurs avantages et inconvénients), de sorte que les ministres de la Mobilité réunis au sein du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) puissent prendre des décisions à ce sujet. Le Conseil souligne que de telles décisions sont importantes pour pouvoir progresser en matière d'intégration des transports en commun (offre, billettique, tarification, information et planification de voyages). Il demande aussi à être informé sur l'état d'avancement des travaux dans les groupes de travail susnommés.

3. Favoriser le bon fonctionnement du système intégré de transports en commun

Ci-dessous, le Conseil énumère un certain nombre d'éléments favorables au bon fonctionnement d'un système intégré de transports en commun.

Des acteurs qui se concertent et collaborent

Des opérateurs de transports en commun et leurs autorités de tutelle qui collaborent avec conviction à la réalisation d'un système intégré de transports en commun sont importants pour le bon fonctionnement de celui-ci.

Une concertation institutionnalisée entre les différents niveaux de pouvoir dans les organes prévus à cet effet (le Comité exécutif des ministres de la mobilité CEMM, le Comité de concertation, le Comité RER) ainsi qu'une collaboration institutionnalisée entre les quatre

⁴ La SNCB transmet des données en temps réel (p.ex. sur les retards, suppressions, etc.) aux autres opérateurs de transports en commun, qui peuvent choisir eux-mêmes de les utiliser ou non. En cas de perturbations, la SNCB communique des informations supplémentaires (p. ex. la cause d'un incident) à ses voyageurs. Pour le moment, ces informations ne sont pas encore partagées avec les autres opérateurs de transports en commun.

opérateurs de transports en commun dans les structures de concertation créées à cet effet (les groupes de travail RER, Belgian Mobility Company BMC) peuvent y contribuer.

Un cadre pour la concrétisation de la vision politique sur les transports en commun

Pour la concrétisation de la vision politique des transports en commun dans leur ensemble (qui doit encore être élaborée), il est nécessaire de créer un cadre définissant les modalités d'exécution opérationnelles selon lesquelles l'intégration des transports en commun devrait avoir lieu. Il est important de veiller au respect de ces modalités. Il importe également de veiller à la cohérence et à la coordination du système intégré de transports en commun et si nécessaire, de pouvoir arbitrer.

Une grande ponctualité des transports en commun

Une grande ponctualité des transports en commun permet d'assurer un grand nombre de correspondances réussies entre les modes de transports en commun.

Des horaires cadencés

Des horaires cadencés⁵ augmentent la lisibilité de l'offre de transports en commun et favorisent la facilité d'utilisation de ceux-ci pour l'utilisateur des transports en commun.

Un « one stop shop »

S'il existait un « one stop shop » dans notre pays, c'est-à-dire une plateforme d'achat unique où tous les titres de transport des 4 opérateurs de transports en commun peuvent être achetés en un paiement unique, le voyageur n'aurait plus à se demander quel opérateur vend quels titres de transport afin de pouvoir réaliser son voyage avec différents modes de transports en commun.

Un titre de transport en commun all-in couvrant l'ensemble du territoire

Dans certains autres États membres de l'Union européenne, il existe une formule d'abonnement qui permet au voyageur d'avoir accès à l'offre des différents opérateurs sur l'ensemble du territoire. En Belgique, les abonnements de la SNCB (dont le Unlimited abonnement) peuvent être combinés à un maximum de deux abonnements régionaux.⁶ Un monitoring et une évaluation des produits offerts sont régulièrement réalisés par les opérateurs. Le Conseil souhaite être informé des résultats de l'analyse de l'utilisation de l'Unlimited abonnement combiné.

⁵ Un horaire cadencé est un horaire qui se répète à intervalles fixes.

⁶ La SNCB vise toutefois à corriger cette limitation et à faciliter encore ainsi l'accès à des solutions multimodales plus étendues.

Une harmonisation des catégories de voyageurs et de leurs droits aux avantages tarifaires

Une harmonisation des catégories de voyageurs et de leurs droits aux avantages tarifaires contribue à simplifier le paysage tarifaire des transports en commun et peut faciliter les progrès en matière d'intégration tarifaire des transports en commun.

Des systèmes interopérables, indépendants

Des systèmes interopérables (1 format technique commun) d'échange d'informations entre opérateurs et vis-à-vis des tiers peuvent faciliter l'intégration des informations et de la planification de voyages. Des systèmes indépendants intégrant différents services des opérateurs pourraient voir le jour et accroître la facilité d'utilisation des transports en commun.

Des mesures qui rendent la multimodalité plus attrayante

Les transports en commun constituent un maillon important de la chaîne de mobilité, mais il n'est pas le seul : les transports en commun n'offrent en effet pas toujours au voyageur une solution de « porte à porte » ; parfois, ils doivent être combinés avec d'autres modes.

Selon le Conseil, en vue de favoriser la combinaison des modes de transports en commun avec d'autres modes de transport, on peut notamment envisager : de continuer à proposer tant des **parkings pour vélos** gratuits non sécurisés que des parkings pour vélos payants aux gares ; de continuer à proposer des **parkings pour voitures** au tarif préférentiel réservé aux usagers du train, mais en simplifiant la procédure pour obtenir ce tarif ; de définir le prix du **supplément vélo** en tenant compte de la distance du trajet⁷.

Le système de tiers payant 80/20⁸ est un système volontaire ayant pour but de favoriser l'utilisation (combinée) des transports en commun dans le segment domicile-travail en assurant la gratuité de l'abonnement. Actuellement, seuls les abonnements (à temps plein et flexibles) de la SNCB et les abonnements combinés SNCB/STIB y sont éligibles. Les employeurs qui le souhaitent devraient, selon le Conseil, pouvoir conclure un contrat tiers payant 80/20 avec la SNCB pour les abonnements combinés SNCB/De Lijn et SNCB/TEC, ainsi que pour des titres de transports multimodaux donnant accès au voyageur à l'offre de tous les opérateurs de transports en commun.

⁷ Source : [Avis du CCE et du CNT du 28 janvier 2025](#) sur les adaptations tarifaires prévues pour les abonnements domicile-travail de la SNCB

⁸ Le système de tiers payant 80/20 est un système volontaire selon lequel l'employeur conclut une convention tiers payant 80/20 avec la SNCB. Sur la base de cette convention, l'employeur prend 80 % du prix de l'abonnement en charge. Les autorités acquittent les 20 % restants du prix et le travailleur peut utiliser gratuitement les transports en commun pour ses déplacements domicile-travail. D'autres systèmes de tiers-payant existent également, mais ne sont pas visés par le présent avis.